

Mirage der SBB  
von PIKO in H0

ÖBB-Nightjet 2  
in Vorbild und Modell

Eine Zeitreise an den  
Oberalpsee in 1:87





Foto: Rune Squindo

# «Frölein, es Mineral, sid so guet...»

Was für ältere Generationen unter uns seit jeher eine gewohnte Art ist, in der Beiz ein Mineralwasser zu bestellen, kann für andere der Anstoß einer grossen Debatte sein. Denn im «Digitalen Wörterbuch der deutschen Sprache» findet sich beim Wort «Fräulein» unter anderem die Bedeutung «[veraltert, noch scherhaft] (Anrede für eine) weibliche Angestellte in öffentlichen Ämtern, im Dienstleistungsgewerbe o. Ä.». Die Zeiten haben sich geändert, man muss sich anpassen. Bestellungen in einer Beiz – sofern man sie nicht bereits mittels QR-Code digital aufgibt – werden anders ausgesprochen. Änderungen sind immer ein nicht ganz einfaches Unterfangen. Einerseits ist man gezwungen, sich aus seiner gewohnten Umgebung, sprich Komfortzone, zu bewegen, und anderseits gibt man gewohnte Abläufe auch nicht gerne auf. Zusätzlich schwierig wird es, wenn man persönlich nicht vollends hinter der Veränderung stehen kann.

Während ich diese Zeilen verfasse, ist der Fahrplanwechsel 2025 gerade vorüber. Es war ein Wechsel, der viele gewohnte Züge und Verkehrsverbindungen Geschichte werden liess. Auch hier mussten wir Bahnfans von vielen Gewohnheiten Abschied nehmen und Veränderungen hinnehmen, die uns teilweise fragwürdig erscheinen. Wir Modellbahner haben allerdings das grosse Glück, dass wir Vergangenes weiterleben lassen können. Jeder auf seine Art, jeder mit seinen Möglichkeiten. So weiss ich, dass ich hier und da auf eine ROLA im kleinen Massstab treffen werde und mich so an diese vergangene Logistikmethode erinnern kann. Dass wir nicht alles erhalten können, tut ab und zu im Herzen weh. Umso schöner ist die Tatsache, dass wir als Modellbahner auch Zeitgeschichte dokumentieren können. Deshalb sollten wir versöhnlich mit Veränderungen sein. So ist die Aussage «Frölein, es Mineral, sid so guet...» zwar nicht mehr en vogue, sollte aber mit einem Augenzwinkern nicht völlig verurteilt werden. Ich persönlich werde mir überlegen, ob ein Mineralwasser beim Verfassen des Editorials ein adäquater Ersatz für einen Kaffee ist oder ob ich bei meiner alten Gewohnheit bleiben soll.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude an dieser LOKI-Ausgabe, mit oder ohne Veränderungen.

Herzlichst, Ihr



44



66



20



## Rollmaterial

### 20 Porträt

RABDe 12/12 der SBB  
von PIKO in 1:87

### 26 Porträt

Ge 6/6' der Rhätischen Bahn  
von KATO in Spur N

### 34 Technik

Mehrfachtraktion im Digitalbetrieb:  
Verbundadresse

### 38 Bau

Bahndienstraktor Tm 234.4 DART  
der SBB in Spur 0

## Report

### 44 Szene

10 Jahre Modellbahnfachgeschäft  
Hamwaa in Pratteln

### 48 Szene

Smilestones:  
ein neuer Standort im Rhyfall Village

### 66 Vorbild & Modell

ÖBB-Nightjet DANI  
in 1:1, 1:160 und 1:87

gedruckt in der  
**schweiz**





86



26

## Anlage

- 80 Bau**  
Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen
- 86 Porträt**  
Der Oberalppass in den 1930er-Jahren in 1:87

## Markt

- 6** Marktspiegel
- 12** Neuheiten
- 55** Börse
- 56** Medientipps
- 50** News
- 54** Veranstaltungen
- 58** Bahn aktuell
- 98** Vorschau/Impressum

## Szene



### Coverbild

Mehrere Jahre werkeln  
Modellbauer Robert Schmid  
an seinem Modell des SBB-  
Bahndienststraktors Tm 234.4  
DART in Spur 0. Entstanden  
ist ein Handarbeitsmodell,  
das keine Wünsche offenlässt.

Foto: Stefan Treier

# Marktspiegel

Jetzt im Handel

**HO | Märklin**

## Städteschnellzug der SBB

Kurz vor Weihnachten und somit gerade rechtzeitig zum Ende des Jubiläumsjahres «50 Jahre Swiss Express» hat Märklin das erste Wagenset sowie die passende Re 4/4<sup>II</sup> 11141 an den Fachhandel ausgeliefert. Dem Modell der dem Depot Zürich zugeteilten Lokomotive hat Märklin einen neu konstruierten Scherenpantografen spendiert, der wahlweise mit einer breiten oder schmalen Wippe versehen werden kann. Erstmals hat Märklin auch die automatische Kupplung im Modell nachgebildet. Die unter der Artikelnummer 38420 erhältliche Lokomotive wird für die Epoche IV im Betriebszustand ab 1975 angeboten und ist ab Werk mit einem mfx+-Decoder ausgestattet.

Hauptaugenmerk dürfte für viele Modellebahner der Epoche IV aber sicherlich auf den neu konstruierten Swiss-Express-Personenwagen des Typs EW III liegen (Art.-Nr. 42190). Das vierteilige orange-steingraue Grundset beinhaltet zwei Grossraumwagen zweiter Klasse (B 34 015/B 34 013), einen Speisewagen (WR 34 005) sowie den Halbgepäckwagen (AD 34 004). Alle Wagen tragen aufgedruckte Routentafeln des Städteschnellzugs Genève–Lausanne–Bern–Zürich und auf einer zweiten Tafel die entsprechenden Wagennummern. Die Stromaufnahme für die Innenbeleuchtung erfolgt über einen Schleifer unter dem Speisewagen. Strom führende Kupplungen verteilen diesen auf die übrigen Wagen. Zusätzlich verbaute Pufferkondensatoren sorgen in jedem Wagen für eine flackerfreie Fahrt über kurze stromlose Stellen.

Noch im Januar soll das Set mit den beiden Sputnik-Adapterwagen (Art.-Nr. 46850) folgen. Für Februar ist die zweiteilige Er-

gänzungspackung (Art.-Nr. 42191) geplant. Märklin-Modellbahner, die ihren SBB-Städteschnellzug auf die komplette Länge von 14 Wagen bringen möchten, benötigen fünf

der Ergänzungspackungen. Mehr zum Göppinger Swiss Express in der LOKI 3 | 2026.

**Erläutert im Fachhandel.**



N/H0 | Artitec

# Ladewagen für die Landwirtschaft



Ab 1871 stellte Mengele im bayrischen Günzburg landwirtschaftliche Geräte wie Mähdrescher oder Ladewagen her. So auch den einachsigen LW 30, den der niederländische Zubehörproduzent Artitec als H0-Modell aufgelegt hat. Das aus Resin entstandene, äußerst sauber verarbeitete landwirtschaftliche Fahrzeug ist unter der Artikelnummer 387.637 erhältlich. Der LW 30 wird ebenfalls für die Spur N angeboten (Art.-Nr. 316.133), ist derzeit aber noch nicht lieferbar. [Erhältlich im Fachhandel.](#)

H0 | Rietze

## Dritter Arosa-Bus

Sie prägen seit Jahren das Bild des Bündner Wintersportortes Arosa, die blauen Busse der Pfosi Bus AG. Mit dem MAN Lion's City 12'18 (Art.-Nr. 75416) bringt Rietze bereits die dritte Variante der mit dem auffälligen Blumenwerbekleid von Arosa Tourismus gestalteten Busse auf den Markt. Dieses Mal trägt der Wagen die Nummer 10 und das Endziel Prätzchli der Linie 62. [Erhältlich im Fachhandel.](#)



N/H0/0/1 | Van Petegem Scenery

## Liebevoll handbemalte Tierfiguren

Die Niederländerin Geke van Petegem bietet seit 2015 ein stetig wachsendes Programm an von ihr handbemalten Tierfiguren an. Das Sortiment reicht von Lamas über europäische Feldhasen, Kühe und Geissböcke bis hin zu Dachsen. Die vorwie-

gend im Direktvertrieb und bei einigen Modellbahnhafgeschäften in den Beneluxstaaten angebotenen Figuren sind in der Schweiz für die Spuren N und H0 im Bähnlihof von Christian Barmettler in Olten sowie für die Spur 0 bei AM Modellbahn

erhältlich. Das ganze Sortiment findet sich auch im Webshop von Van Petegem Scenery.

Interessenten wenden sich direkt an: [geke@vanpetegemsconomy.com](mailto:geke@vanpetegemsconomy.com)  
[www.vanpetegemsconomy.com](http://www.vanpetegemsconomy.com)



N | Fleischmann

## Lokomotivfestival in der Spur N



Nun sind auch die beiden Anfang 2025 angekündigten beiden weiteren überarbeiteten Versionen der Re 4/4<sup>II</sup> / Re 421 an den Handel ausgeliefert worden. Es sind dies die grüne, in der Epoche IV gehaltene Re 4/4<sup>II</sup> 11214 mit runden Lampen (Art.-Nr. 732401 analog - 732471 digital/Sound) sowie die Re 421 394 mit der auffälligen blauen Werbung für die schnelle Verbindung Zürich HB - München Hbf in 3,5 Stunden im Jahr 2021, wie sie bis zum Einsatz der Astero-Neigezüge die EuroCity von Zürich nach Lindau bespannte (Art.-Nr. 732405 analog - 732475 digital/Sound).

Ebenso ausgeliefert wurde der Vectron XLoad 193 451 von SBB Cargo International mit dem Taufnamen «Bavaria München». Die im Alppiercer-Design in Grautönen gehaltene Güterzuglokomotive gibt es sowohl analog mit einer Next18-Schnittstelle (Art.-Nr. 7560048), als auch digital mit vielen Sound- und Lichtfunktionen (Art.-Nr. 7570048). In schlichtem Weiss mit dem grossen, aber dennoch dezenten Vectron-Aufdruck wurde zudem die 193 818 der Siemens AG an den Fachhandel ausgeliefert (Art.-Nr. 7560011 analog - 7570011 digital/Sound). **Erhältlich im Fachhandel.**

1 | Märklin

## Ein Luxuszug für die Königsspur



Unter der Artikelnummer 58000 bietet Märklin ein sechsteiliges Wagenset des Edelweiß-Pullman-Express der CIWL für die Epoche II an. Das werkseitig bereits ausverkaufte Set beinhaltet zwei Gepäckwagen des Typs DD3, zwei Salonwagen mit Küche sowie zwei Salonwagen ohne eine solche. Die Modelle sind weitgehend in

Messingbauweise in Handarbeit gefertigt und verfügen über eine detaillierte Nachbildung des Innenraums. Jeder Wagen ist mit einem eigenen Decoder und Spannungspuffer ausgerüstet. Der zwischen Amsterdam und Luzern eingesetzte Luxuszug wird von Märklin im Betriebszustand um das Jahr 1937 angeboten. **Erhältlich im Fachhandel.**



H0 | ROCO

# Doppelstockzug in 1:87 ausgeliefert

Zum Jahresende konnte ROCO die erste Tranche des Bombardier-Doppelstockzuges Twindexx ausliefern. Über die Entstehung der Modellumsetzung haben wir in der LOKI-Ausgabe 12|2025 ab Seite 30 ausführlich berichtet. Der SBB RAeBe 502 wird in 1:87 in der achtteiligen Fernverkehrsvariante in folgenden Versionen angeboten:

- Art.-Nr. 7 700007: DC, analog
- Art.-Nr. 7710007: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 7720007: AC, digital/Sound

**Erhältlich im Fachhandel.**



H0 | Viessmann

## Weiteres Carmotion-Bauteil

Die motorische 2/3-Abzweigung (Art.-Nr. 8448) ist mit einem leistungsstarken Antrieb mit sicherer Stellbewegung ausgestattet. Durch Umstecken der Endanschläge kann wahlweise eine Links-, Rechts- oder 3-Wege-Abzweigung erzeugt werden. **Erhältlich im Fachhandel.**



H0 | Hünerbein

## «Heidi, Heidi, deine Welt sind die Berge»

Ab Mitte der 1970er-Jahre wurde auf dem japanischen Fernsehsender Fuji-TV und ab 1977 im ZDF die Anime-Serie «Heidi» aus-

gestrahlt. Noch heute erfreut sich die auf dem Roman von Johanna Spyri basierende Trickfilmreihe grosser Beliebtheit und bei

so manchem dürfte das von Gitti und Erika gesungene Titellied «Heidi – Deine Welt sind die Berge» nicht mehr aus dem Kopf gehen. Das Aachener Modellbahnfachgeschäft hat als Hommage an die Serie ein an diesen Stil angelehntes vierteiliges Figurenset lanciert. Neben Heidi, dem Geissenpeter und der kleinen weissen Geiss beinhaltet das unter der Artikelnummer 1156 angebotene Set natürlich auch Heidis Grossvater, den Alpöhi. Die Figuren sind in 3D-Technik bereits farbig gedruckt und exklusiv beim Modellbahn-Center Hünerbein zum Preis von 12,99 Euro erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an:  
**Modellbahn-Center am Markt Hünerbein OHG**  
**Markt 11-15**  
**DE-52062 Aachen**  
[www.huenerbein.de](http://www.huenerbein.de)



N | Minitrix

# SBB Cargo-Güterzuglokomotive für den Einsatz im Inland



Märklin hat für seine Spur-N-Marke Minitrix die 193 061 von SBB Cargo (Art.-Nr. 16837) an den Fachhandel ausgeliefert. Die Lokomotive ist eine weitere Variante der sich bereits auf dem Markt befindlichen Vectron-Maschinen. Zum ersten Mal ist dabei eine Ausführung mit lediglich zwei Pantografen umgesetzt worden, wofür das N-Modell ein neues Dach bekam. Das Gehäuse des Modells besteht aus Zinkdruckguss, eine Paradesiziplin des Hauses Märklin. Das beschert dem N-Modell ein stolzes Leistungsgewicht von 92,3 Gramm und ist damit für alle anstehenden Zugleistungen bestens vorbereitet. Das 119 mm lange Modell verfügt über einen mittig angeordneten Motor, System Glockenanker. Damit treibt es alle vier Achsen an, zwei Räder sind mit weichen Haftrifen ausgerüstet. Die N-Standardkupplung steckt in NEM-Kupplungsaufnahmen, die Kupplungsdeichseln sind kulissengeführt. Die feine, detaillierte Gravur der Gussform wird durch zahlreiche extra angesetzte Teile sowie durch eine feine Digitallackierung und präzisen Druck unterstrichen. Wie seit einiger Zeit üblich, ist das Modell ausschließlich in einer digitalen Soundversion erhältlich.

Erhältlich im Fachhandel.

N | Modellbau Laffont

## Stromversorgung für die Rhätische Bahn

Modellbau Laffont bietet passend zur Spur N das bekannte Schalthaus des Bahnhofs Filisur als Lasercut-Bausatz an. Das 57 mm lange, 47 mm hohe und 61 mm breite Trafohaus wird aus durchfärbtem Architekturkarton gefertigt und ist unter der Artikelnummer N12901 erhältlich.

Interessenten wenden sich direkt an: [www.modellbau-laffont.de](http://www.modellbau-laffont.de)



Ilm | LGB

## Heizöl für Bündner Bergtäler



Als Sommerneuheit stellte Märklin für seine LGB-Gartenbahn den Zisternenwagen Za 8141 der Rhätischen Bahn vor. Der vierachsige Güterwagen ist im auffälligen Farbkod der Engadiner Conrad-Storz AG gehalten, die 2004 aus der Fusion der Karl Storz AG aus Chur und der Martin Conrad Brennstoff AG aus St. Moritz entstanden ist. Das Unternehmen verfügt über Tanklager in Pontresina, Ilanz und Arosa und setzt für den Transport unter anderem auf die Rhätische Bahn. Das 48 cm lange LGB-Modell wird mit vier Metallachsen ausgeliefert und widerspiegelt den Betriebszustand der Epoche VI.

Erhältlich im Fachhandel.

HO | Albert Modell

# Fast Kunst

Die Reihe an versprühten Schiebewandwagen setzt Albert Modell in diesem Monat mit gleich vier teils äusserst kunstvoll gestalteten Hbbills 245 fort. Das wohl farbigste Motiv weist der unter der Artikelnummer 245057 angebotene SBB/TWA-Wagen mit dem gefälligen Matterhornmotiv und dem Schlagwort «Halluzi-Nation» auf.

- Art.-Nr. 245054: SBB/AAE Ming Vomit
- Art.-Nr. 245055: SBB/AAE Cargo Revolution
- Art.-Nr. 245056: SBB/AAE Alpha

Alle Wagen sind fein säuberlich bedruckt und verfügen über eine Kupplungsaufnahme nach NEM.

**Erhältlich im Fachhandel.**



N | PIKO

## Neue EW I- Varianten

Nahezu wöchentlich überraschte uns ARWICO im Dezember mit der Lieferung der im Jahr 2025 angekündigten Neuheiten. Zunächst kamen die SBB EW I A und B mit alten Anschriften (Art.-Nr. 94383 und 94384) sowie der bordeauxrote EW I-Speisewagen von SBB Historic (Art. 94385). Dann war das bereits am Tag der Modelleisenbahn bei der LOKI präsentierte fünfteilige «Zugkraft Aargau»-Set bestehend aus einem A, drei B und einem BDt in der auffälligen Folierung dabei (Art.-Nr. 94462). Schliesslich folgten noch die erstmals einzeln erhältlichen RBe 4/4 in Grün mit alten Anschriften (Art.-Nr. 94152 analog – 94153 digital) sowie der Steuerwagen BDt, auch in Grün, mit alten Anschriften (Art.-Nr. 94362). Wie bei PIKO üblich sind der Trieb- und die Steuerwagen mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet, während diese für die Wagen separat erhältlich ist (Art.-Nr. 46292). Auch der Wascosa-Chemiekesselwagen (Art.-Nr. 94462) war bei der letzten Auslieferung dabei.

**Erhältlich im Fachhandel.**



# Neuheiten

Ankündigungen und News

Z | Märklin

## Aussichtstriebwagen der Bundesbahn



Der auch als «Gläserner Zug» bekannte DB-Aussichtstriebwagen der Baureihe 491 war auch regelmässig auf Schweizer Gleisen anzutreffen. Für den Einsatz auf helvetischen Schienen erhielt der Triebwagen einen Pantographen nach SBB-Vorgaben. Als Neukonstruktion setzt Märklin den vierachsigen Einzelgänger für nini-club in Spur Z um (Art-Nr. 88280).

Weitere Infos: [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)

Nm | AB-Modell

## Rhätischer Güterverkehr in Nm

Anja und Michael Bange legen in diesem Jahr als Nm-Handarbeitsmodelle die beiden RhB-Kesselwagen Uah 8135 und 8136 (Art.-Nr. Nm-018.5) mit unterschiedlichen Beschriftungen des Ölhandlers Conrad-Storz AG auf. Das Sortiment an Wechselbehälter-Tragwagen wird um eine Variante erweitert. So werden der Lb-v 7876 (Art.-Nr. Nm-013.18) und der Sb-v 7720 (Art.-Nr. Nm-019.18) mit einem Kühlwechselbehälter von Coop angeboten. Während der Container aus dem Minitrix-Sortiment stammt, sind die beiden Güterwagen Handarbeitsmodelle aus Neusilber.

Auf Basis von KATO-Modellen wird eine kleine Serie an Panoramawagen der Chemin de fer Montreux Oberland bernois angeboten. Die im Massstab 1:150 gehaltenen perlweiss-nachtblauen Wagen sind in einem Zweierset (Art.-Nr. KT-022.2N / KT-022.2Nm) sowie als Einzelwagen (Art.-Nr. KT-022.4N / KT-022.4Nm) erhältlich.

Weiter werden auch vier Decal-Sets zur Umgestaltung von KATO-Modellen aufgelegt:

- Art.-Nr. KT-016.1D:  
Tauschdecals für RhB-Rungenwagen R-w
- Art.-Nr. KT-079.1D:  
Decals, RhB Ge 4/4<sup>II</sup> 626 Pullman
- Art.-Nr. KT-061.2D:  
Decals, RhB Ge 4/4<sup>III</sup> 646 BüGA
- Art.-Nr. KT-062.2D:  
Decals, RhB Ge 4/4<sup>III</sup> 649 Skimarathon



Weitere Infos: [www.n-schmalspur.de](http://www.n-schmalspur.de)

N | PIKO

# GoldenPass-Speisewagen nun auch in N

Die Gelenktriebwagen der Regionalbahn Turbo, prägen seit langer Zeit das Bild der Ostschweizer Bahnlandschaft. In diesem Jahr künden PIKO und sein Schweizer Importeur ARWICO den RABe 526 733 für die aktuelle Epoche an. Der GTW weist neben den Logos von Thurbo und SBB auch jenes der deutschen Mobilitätsmarke bwegt auf. Die Auslieferung des analogen (Art.-Nr. 40239) sowie des digitalen Modells (Art.-Nr. 40240) ist für die nächsten Wochen vorgesehen. Letztere Variante wird erstmals mit Sound angeboten. Weiter halten zwei SBB EW I-Personenwagen Einzug in das Programm von PIKO. Es ist dies zum einen

ein A mit neuer Schrift, grauem Dach, aber noch ohne Dachlüfter für die Epoche V (Art.-Nr. 94389) sowie sein Pendant als B (Art.-Nr. 94379). Wie schon ein Jahr zuvor in H0 wird nun auch in Spur N der an den

GoldenPass angelehnte EW I-Speisewagen umgesetzt (Art.-Nr. 94388).

Weitere Infos: [www.piko.de](http://www.piko.de)



N | Minitrix

## Schweizer Digitalstartset von Minitrix



Für den Einstieg in die Welt von Minitrix bietet Märklin für sein Spur-N-Programm unter der Artikelnummer 11167 seit langer Zeit wieder einmal ein Schweizer Startset an. Neben dem Modell der Re 4/4' 11146 und zwei EuroCity-Personenwagen beinhaltet die Packung eine Mobile Station sowie ein Schienenoval samt Bahnübergang. Zur Erweiterung werden unter der Artikelnummer 18622 der Apm-Panoramawagen des Gotthard Panorama Express sowie ein weiter EC-Bpm (Art.-Nr. 18621) aufgelegt. Als einzige Schweizer Güterwagen-Neuheit wird der vierachsige Containertragwagen Sgns der SBB Cargo beladen mit zwei Kühlbehältern mit Champignonmotiven des Basler Detailhändlers Coop realisiert (Art.-Nr. 15496).

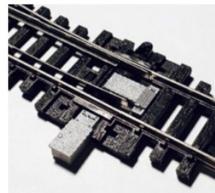


Weitere Infos: [www.minitrix.de](http://www.minitrix.de)

# Container und Weichenmotor

Die bereits seit dem letzten Jahr von Swiss Model Rail für H0 realisierten Schnell-

baucontainer sind nun auch für Spur-N-Modellbahner erhältlich. Ebenfalls neu im



Programm finden sich Abfalleimer der Rhätischen Bahn oder die modernen Hinni-Hydranten. Für die Detaillierung von Weichen bietet Tom Wäfler passend für die PECO-Code-55-Weichen eine Nachbildung des Weichenblechs und des Weichenmotors an. Dieses Tuning kann auch nachträglich bei bereits eingebauten Weichen vorgenommen werden, es muss lediglich die Feder beim Weichendeckel entfernt werden.

Weitere Infos: [www.swissmodelrail.ch](http://www.swissmodelrail.ch)

## H0m | REE Modèles

# Französische SLM Mallett der CFD

Für die Ausstellung «Fête du Train» in Meursault hat REE Modèles für Ende 2028 die Umsetzung der Mallet-Dampflokomotive 030-030T der Compagnie de chemins de fer départementaux (CFD) angekündigt. Die 1903 in Betrieb genommene Maschine wurde von der SLM in Winterthur zusammen mit sieben weiteren Lokomotiven für die damalige CFD gebaut. Heute steht sie bei der Museumsbahn Train de l'Ardèche, die bis 2008 unter dem Namen Chemin de Fer du Vivarais bekannt war, im Einsatz. Details zur Konstruktion will REE Modèles im Sommer 2027 bekannt geben. Nach aktuellem Stand wird das Modell ausschliesslich über den Shop des Herstellers angeboten.

Weitere Infos: [www.ree-store.com](http://www.ree-store.com)



## H0 | Alpnacher Modellbahnen

# Die rote Re 446 446 der Südostbahn

In kleiner Serie stellt Alpnacher Modellbahnen auf Basis des bekannten ROCO-Modells

die Re 446 446 der Schweizerischen Südostbahn her. Für die Modellumsetzung hat



sich Kurt Döbeli die in Verkehrsrot gehaltene Variante ohne SOB-Logos nur mit der Loknummer 446 446-7 auf der Front ausgesucht. Die Lokomotive fuhr im Sommer 1995 einige Wochen in diesem Gewand herum, ehe sie dann den blauen Werbeanstrich für das Seedamm-Center erhielt. Das Modell ist sowohl in DC als auch in AC (digital) für 299 Franken exklusiv beim Hersteller erhältlich und soll bereits in Kürze zur Auslieferung gelangen.

Weitere Infos: [www.alpnacher-modellbahnen.ch](http://www.alpnacher-modellbahnen.ch)

H0 | Herpa

# Viehtransporter mit Scherenschnitt



Die auf den Handel von Vieh spezialisierte Vianco AG aus dem aargauischen Brunegg verfügt über eine grosse Anzahl eigener Lkw zum Transport von Nutzvieh. Zum Einsatz kommt unter anderem auch der Hängerzug Volvo FH GL FD 2020, den der deutsche Modellautohersteller Herpa unter der Artikelnummer 320832 als Neuheit für das Jahr 2026 angekündigt hat. Das 260 mm lange Modell soll im März/April ausgeliefert werden.

Weitere Infos: [www.herpa.de](http://www.herpa.de)

H0 | Märklin

# Sécheron-Lokomotive Ae 3/5 der SBB

Für eine Überraschung sorgte Märklin mit der Ankündigung der Elektrolok Ae 3/5 10217 (Art.-Nr. 38350) der SBB als H0-Modell. Die in der Variante als Museumslokomotive von SBB Historic angebotene Sécheron-Lok ist eine Neukonstruktion und wird wie bei Märklin üblich als Metallmodell umgesetzt. Ab Werk wird sie ausschliesslich in einer digitalen Variante mit Sound angeboten, ein integrierter Pufferspeicher sorgt für einen flackerfreien Einsatz auf der heimischen Modellbahnanlage.

Passend zur Ae 3/5 10217 bietet Märklin drei verschiedene SBB-Leichtstahlwagen im Zustand um 1990 an:

- Art.-Nr. 43363: A, zwei Türen
- Art.-Nr. 43373: B, zwei Türen
- Art.-Nr. 43383: B, Mitteleinstieg

Zu der Re 460 104 «Toggenburg» der SBB im aktuellen Betriebszustand mit erhabenem Logo auf der Front (Art.-Nr. 39469) bietet Märklin vier passende Personenwagen an:

- Art.-Nr. 43653 Apm,  
Panoramawagen GoPex
- Art.-Nr. 43673: Apm, EC
- Art.-Nr. 43674: Bpm, EC
- Art.-Nr. 43675: Bpm, EC

Für den modernen Güterverkehr wird der Doppeltaschenwagen Sdggmrss Typ T300e der Hupac SA beladen mit zwei unterschiedlichen Aufliegern der Spedition Planzer angeboten (Art.-Nr. 47475). Von der BLS kommt der Niederflurtransportwagen Xaadkms im aktuellen Farbkleid als Dienstwagen daher (Art.-Nr. 47401).

Weitere Infos: [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)



**HO | PIKO / ARWICO**

# Neukonstruktion: SBB-Rangierlok E 3/3

Auch in diesem Jahr kündigen PIKO und sein Schweizer Importeur ARWICO einige spannende neue Modelle an, die exklusiv für den Schweizer Markt produziert werden. Allen voran darf sicherlich die Umsetzung der SBB-Rangierlok Ee 3/3<sup>II</sup> genannt werden. Diese basiert auf der weitverbreiteten Ee 3/3, unterscheidet sich jedoch durch ihre Zweisystemfähigkeit. PIKO und ARWICO realisieren die Ee 3/3<sup>II</sup> 16515 im Zustand der 1970er-Jahre mit SNCF-Faiveley-Stromabnehmer für die Epoche IV:

- Art.-Nr. 97580: DC, analog
- Art.-Nr. 97581: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 97582: AC, digital/Sound



Nach der Auslieferung der ersten zwei Varianten der RABDe 12/12 Mirage der SBB folgt im Herbst 2026 nun eine dritte Version. Dieses Mal in Epoche IV/V mit panzergrauem Dach und neuem Anschriftenblock:

- Art.-Nr. 97257: DC, analog
- Art.-Nr. 97258: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 97259: AC, digital/Sound

Zur Freude zahlreicher Modellbahner legen PIKO und ARWICO ein Set mit EW I B-Personenwagen der Schweizerischen Südostbahn (SOB) mit Mittelschrift auf. Bei einem der beiden B mit Senkfenstern und dem Schriftzug «SÜDOSTBAHN» ist an den Stirnseiten das grüne Farbband hochgezogen. Der B mit den Übersetzfenstern ist zudem mit dem Kantonswappen von Zürich, Schwyz und St. Gallen sowie dem Schweizer Kreuz gestaltet (Art.-Nr. 96775 [DC] und 96776 [AC]).



Foto: SBB Historic

Weitere Infos: [www.arwico.ch](http://www.arwico.ch)

**HO | PIKO**

# Dieselvectron von Rhomberg Sersa Rail

Foto: Rhomberg Sersa Rail/PIKO



Seit 2024 hat SBB Cargo International bei Nexrail zwei Vossloh-Dieselloks des Typs DE18 Stage V geleast. Die SBB-Güterverkehrschaft setzt die beiden leistungsstarken Maschinen hauptsächlich in Nordrhein-Westfalen ein. Kein Wunder, dass die Maschinen die Taufnamen «Hochfelder Eisenbahnbrücke» und «Hohenzollernbrücke» erhalten haben. Letztere Lokomotive wird von PIKO nun im internationalen Programm umgesetzt:

- Art.-Nr. 52376: DC, analog
- Art.-Nr. 52377: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 52378: AC, digital/Sound

Erwähnenswert im Lokprogramm ist sicherlich auch die Lokomotive Vectron X4 DE des Bahntechnikunternehmens Rhom-

berg Sersa Rail, die in DC analog (Art.-Nr. 59123), digital mit Sound (Art.-Nr. 59124) sowie in AC ebenfalls in Vollausstattung (Art.-Nr. 59125) umgesetzt wird.

Weiter wird der EW 1-Speisewagen WR 702 von SBB Historic unter der Artikelnummer 96677 Einzug in das PIKO-Sortiment halten. Auch Freunde des Güterverkehrs in Epoche VI kommen bei den Neuheiten 2026 auf ihre Kosten:

- Art.-Nr. 24553: Wascosa-Hochbordwagen Sgnss, orange, Flexfreightsystem
- Art.-Nr. 24635: CEMAT-Taschenwagen T3000e mit 2 AMBROGIO-Aufliegern
- Art.-Nr. 24638: Wascosa-Druckgaskesselwagen, Schröder & Klaus
- Art.-Nr. 24640: Wascosa-Schiebeplattenwagen Shimms, grau
- Art.-Nr. 24642: SBB-Schiebewandwagen Hbbinss mit Alterungsspuren und Patches
- Art.-Nr. 58481: SBB-Teleskophaubenwagen Shimms, braun, mit LHB-Drehgestellen
- Art.-Nr. 96280: SBB-Panzertransportwagen Slmmnps mit Schützenpanzer Typ M113

Im Hobby-Programm werden die folgenden Modelle produziert:

- Art.-Nr. 27746: BLS, gedeckter Güterwagen, Ramseier
- Art.-Nr. 27747: SBB, 2er-Set, gedeckte Güterwagen, Saurer
- Art.-Nr. 27748: AAE, 2er-Set, Containertragwagen mit «Ortswort»-Postbehältern

Weitere Infos: [www.piko.de](http://www.piko.de)



## H0 | Swiss Model Rail

# Kundeninformationssäule in 1:87

Tom Wäfler von Swiss Model Rail ergänzt sein Angebot an Kundeninformationssäulen um eine weitere Variante. Neben den Versionen mit einer und zwei Tafeln ist nun auch die dreiteilige Säule mit nachgebildetem elektronischem Abfahrtsanzeiger erhältlich. Für die Ausgestaltung von Perrons und Straßen wurden zudem neue moderne Doppel-LED-Perron- und -Quertragwerkleuchten angekündigt.

Sowohl für H0 als auch für N legt Swiss Model Rail den eleganten Hydranten 6006 der Hinni AG auf. Das zur BKW-Gruppe gehörende Unternehmen stellt den roten Hydranten 6006 seit dem Jahr 2006 her und prägt damit das Strassenbild der Schweiz.

Weitere Infos: [www.swissmodelrail.ch](http://www.swissmodelrail.ch)



# Hupac-Doppeltaschenwagen T3000e

In seinem Gleichstromprogramm bietet Märklin für Trix ebenfalls das neu konstruierte Modell der Ae 3/5 10217 von SBB His-

toric an (Art.-Nr. 25350). Als einzige Schweizer Wagenneuheit wird der T3000e der Hupac SA beladen mit zwei Aufliegern des

Transportunternehmens Schöni aus Rothrist unter der Artikelnummer 24475 angeboten.  
Weitere Infos: [www.trix.de](http://www.trix.de)



## 1 | Lematec

# Rangierlok Tm IV der SBB



Lematec hat die Umsetzung der SBB-Rangierlokomotive Tm IV angekündigt. Das in Handarbeit in Messingbauweise hergestellte Modell soll bereits Ende 2026 ausgeliefert werden. Angeboten wird die Maschine in vier Versionen:

- Art.-Nr. I-212/1: Tm IV 551, rotbraun, Ablieferungszustand
- Art.-Nr. I-212/2: Tm IV 8774, rotbraun, Epoche VI bis VI
- Art.-Nr. I-212/3: Tm IV 8768, rot, Epoche IV bis VI
- Art.-Nr. I-212/4: Tm 232 121, SBB Cargo, Epoche VI

Weitere Infos: [www.lematec.ch](http://www.lematec.ch)

## 1 | Märklin

# Henschel-Rangierlokomotive der PTT

Henschel & Sohn war im Dampfzeitalter einst eine der grössten Lokomotivfabriken Europas. Eher ein Spätzünder waren die Kasseler im Bereich der Dieselloks, hier konzentrierte sich die deutsche Maschinenfabrik auf den Bau von robusten Industrielokomotiven. Zwischen 1959 und 1971 fertigte Henschel 89 Exemplare der DH 500 Ca an, von der eine Maschine auch in die Schweiz gelangte. Die PTT bestellten 1965 bei Henschel die als Em 3/3 6 bezeichnete Maschine, die bis zum Verkauf an die Makies AG 2007 an verschiedenen Orten im Einsatz stand. Märklin bietet die PTT-Rangierlokomotive unter der Artikelnummer 55505 für die Epoche III an.

Weitere Infos: [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)



Foto: G. Stres / Sig. Peter Hürlzler

llm | LGB

# Westschweizer Gepäcktriebwagen

Die LGB-Neuheiten 2026 stehen ganz im Zeichen des Jubiläums 125 Jahre Chemin de fer Montreux Oberland bernois. In der edlen High-End-Version wird der Gepäcktriebwagen FZe 6/6 in zwei unterschiedlichen Versionen produziert. Während der FZe 6/6 2002 den aktuellen Betriebszustand als historisches Fahrzeug bei der Museumsbahn Blonay-Chamby widerspiegelt (Art.-Nr. 26660), wird der FZe 6/6 2001 im Ablieferungszustand der Epoche II umgesetzt (Art.-Nr. 26662). Für das 76 cm lange Modell wurden zudem zwei Sets mit je zwei CIWL-Salonwagen des Golden Mountain Pullman Express im Betriebszustand der 1930er-Jahre angekündigt (Art.-Nr. 36660 und 36661). Die beiden Wagenseiten werden allerdings als Kunststoffmodelle gefertigt.

Der zweite Schweizer Themenschwerpunkt liegt traditionell bei Modellen der Rhätischen Bahn. So wird in der High-End-Reihe eine weitere Variante des RhB-Krokodils angeboten. Die Ge 6/6<sup>II</sup> 415 wird im aktuellen Betriebszustand unter der Artikelnummer 26602 produziert und soll wie die beiden MOB-Triebwagen im dritten Quartal lieferbar sein. Mit der G 4/5 107 wird zudem die mächtige RhB-Dampflokomotive in roter Farbgebung mit eckigem Scheinwerfer um (Art.-Nr. 22064).

Im Neuheitenkatalog wurden zudem folgende RhB-Modelle vorgestellt:

- Art.-Nr. 24602: Ge 4/6 355, Ep. I, grün
- Art.-Nr. 45885: Coop Containerwagensemsetz Lb, Ep. VI, Edellieschen und Schefflera
- Art.-Nr. 47835: Kesselwagensemsetz Za 8136 und 8131, Ep. VI
- Art.-Nr. 44925: Doppelrungenwagen Sp-w, Ep. VI

Weitere Infos: [www.lgb.de](http://www.lgb.de)



Im LOKI-Neuheitenportal auf unserer Website haben Sie die Schweizer Neuheiten stets aktuell im Überblick:



<https://loki.ch/de/multimedia/neuheitenportal>



**Porträt | RABDe 12/12 der SBB von PIKO in 1:87**

# Der Goldküstenexpress aus Sonneberg

Nach einer kurzen Verschnaufpause wartet PIKO wieder mit einer Neukonstruktion für den Schweizer Markt auf. Das Modell des Goldküstenexpress schliesst eine Lücke im Modellangebot für den Zürcher Vorortsverkehr in den Epochen III bis V. LOKI-Autor Werner Frey hat die Neuerscheinung unter die Lupe genommen.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

**N**ach dem aufwendigen Modell des SBB RABe 501 Giruno im Jahr 2022 gönnte sich der Sonneberger Modelleisenbahnhersteller PIKO eine kurze Verschnaufpause. Im Herbst 2024 kündigte der Schweizer Generalimporteur ARWICO an, als nächstes Projekt den SBB RABDe 12/12 als Modell gemeinsam mit PIKO realisieren zu wollen. Pünktlich vor Weihnachten 2025 rollten die ersten Modelle in den Schweizer Handel. Eine zweite Lieferung mit der modernisierten Ausführung SBB RABDe 510 wird in Kürze folgen, ebenso wie ein weiteres rotes Modell in Ausführung der Epoche IV.

## Vorbild

Zwischen 1965 und 1967 beschafften die SBB insgesamt 20 Triebzüge des Typs RABDe 12/12 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h bei der Schweizer Eisenbahnindustrie. Die Wagenkästen wurden bei Schindler Waggon Prattein (SWP) und den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) gefertigt. Die elektrische Ausrüstung stammte von Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) und Brown, Boveri & Cie. (BBC).

Die Züge wurden spezifisch für den Verkehr am rechten Zürichsee-Ufer beschafft,

um den knappen Fahrplan im neuen Halbstundentakt einhalten zu können. Schon bald trugen die Züge daher den Übernamen «Goldküstenexpress». Da alle zwölf Achsen angetrieben waren, konnten die Züge stark beschleunigen, was ihnen den zweiten Übernamen «Mirage», abgeleitet vom Flugzeug der Schweizer Armee, einbrachte. Ein Grund für diesen Namen war auch die laute Ventilation der dreiteiligen Komposition.

Die dreiteiligen Triebzüge bestanden aus zwei Endwagen zweiter Klasse und einem Mittelwagen mit Gepäckabteil und der ersten Klasse. Auf beiden Seiten ermöglichen



automatische GF-Kupplungen das Kuppeln von bis zu vier Triebzügen für eine Mehrfachtraktion.

Im Jahr 1971 wurden innerhalb kurzer Zeit bei zwei Unfällen vier Triebzüge stark beschädigt. Bei beiden Unfällen mussten jeweils zwei Endwagen und ein Mittelwagen verschrottet werden. Mit den verbleibenden Teilen und dem Material aus zwei intakten Zügen konnten wieder vier komplette Züge gebildet werden. Aus dem übrig gebliebenen Mittelwagen wurde später ein Fahrleitungsbeobachtungswagen gebaut.

Ab 1996 wurden die noch verbliebenen 18 Züge einer Modernisierung unterzogen. Auffällig waren dabei vor allem der Einbau von Aussenschwingtüren für den kondukturlosen Betrieb, neue rechteckige Scheinwerfer sowie die Einführung des damaligen Farbschemas für den Regionalverkehr (blau-weiss). Bei den Mittelwagen wurde auf die mittlere Tür verzichtet, und in den Endwagen verschwanden die Doppeltüren in der Mitte. Gleichzeitig wurden die Fahrzeuge neu als RABDe 510 bezeichnet.

Foto: Sandro Sigrist



Ab 2008 verschwanden die Züge aus dem Regelbetrieb und wurden anschliessend bis 2010 verschrottet. Erhalten geblieben ist einzig eine Front beim Verein DSF im aargauischen Koblenz.

Am Nachmittag des 28. Mai 1995 konnte Sandro Sigrist den 1968 an die SBB abgelieferten RABDe 12/12 1118 bei Buchs-Dällikon fotografiieren.

Foto: Peter Hürzeler



Im Rahmen einer R4 erfuhren 18 Mirage-Kompositionen 1996 einen Totalumbau. Dabei erhielten sie neben einem neuen Farbkleid auch Aussenschwingtüren.

# Rollmaterial

## Modell

Als erstes Modell hat PIKO den SBB RABDe 12/12 1101 im Ablieferungszustand in weinroter Farbgebung mit silbernem Dach ausgeliefert. Wie gewohnt setzt PIKO durchgehend auf Kunststoff als Hauptwerkstoff für das Modell. Auf dem Dach und an der Front kommen Ätzteile für die feinen Lüftergitter und die Scheibenwischer zum Einsatz. Anbauteile wie Griffstangen und Trittbretter sind ebenfalls aus Kunststoff gefertigt.

## Zwischenitel: Mechanik

Da der Antrieb aller Achsen beim Modell unnötig und auch unverhältnismässig teuer wäre, hat sich PIKO für einen angetriebenen Mittelwagen und zwei nicht angetriebene Endwagen entschieden. Das Chassis des Mittelwagens ist aus Metall gefertigt und verleiht dem Modell das notwendige Gewicht für eine gute Adhäsion. Der Motor ist zentral im Mittelwagen angeordnet und treibt über Kardanwellen alle vier Achsen der beiden Drehgestelle an. Jeweils eine Achse ist mit einem diagonal angeordneten Haftrbreifen für eine bessere Traktion versehen. Die Drehgestelle sind innen horizontal beweglich gelagert, während die Drehgestellrahmen sich nur ausdrehen lassen, so dass auf einen optischen Beschnitt der Dreh-



Die GF-Kupplung kann für Mehrfachtraktionen gegen eine elektrische ausgetauscht werden.

gestellrahmen verzichtet werden konnte. Dieses Prinzip hat PIKO schon bei anderen Fahrzeugen erfolgreich umgesetzt.

Untereinander sind die drei Teile mit einer achtpoligen elektrischen Kupplung mit Kurzkupplungskinematik verbunden. Die Kupplungen sind so angeordnet, dass

eine falsche Zusammenstellung des Zuges nicht möglich ist. An den beiden äusseren Enden zierte eine Nachbildung der GF-Kupplung die Front. Die darunterliegende Schürze kann entfernt werden. Hier kann entweder eine PIKO-Kurzkupplung oder die beiliegende elektrische Verbindungsstange eingesetzt werden, womit ein weiterer Triebzug angekuppelt werden kann. Im Digitalbetrieb sorgt die elektrische Verbindung für eine abgestimmte Funktion der beiden Triebzüge (z. B. Erkennung von Bremsstrecken). Leider ist die genaue Funktionsweise in der Bedienungsanleitung nicht ausführlich dokumentiert.

Die Gehäuse sind jeweils mit vier bzw. sechs Schrauben am Wagenboden befestigt. Das Modell wird fertig zugerüstet ausgeliefert. Beiliegend sind lediglich die Zuglaufschilder sowie ausgeklappte Rückspiegel, die wahlweise angebracht werden können.

## Die bisher angekündigten Modellvarianten im Überblick

Typ/Betriebsnummer	Farbgebung	Epoche	DC, analog	DC, digital/Sound	AC, digital/Sound
RABDe 12/12 1101	weinrot, Dach silbern	III	97250	97252	97253
RABDe 12/12 1116	weinrot, Dach panzergrau	IV	97257	97258	97259
RABDe 510 004	blau-weiss (NPZ)	V	97254	97255	97256





Blick auf die untenherum freiliegende elektrische Kupplung des neuen H0-Modells von PIKO.



Die feinen Lüftergitter des dreiteiligen Triebzuges sind als angesetzte Ätzteile ausgeführt.

## Elektronik

Jeder Wagen verfügt über eine Boden- und eine Dachplatine. Im angetriebenen Mittelwagen ist die Platine fix auf der Inneneinrichtung montiert. Darauf befindet sich auch die Schnittstelle für den Decoder sowie der Energiespeicher (PowerPack) und die Innenbeleuchtung. Die Verbindung zur Bodenplatine erfolgt über Kabel.

In den beiden Endwagen ist die Platine zur Innenbeleuchtung im Gehäuse montiert und verbindet sich ohne Kabel über Federkontakte im Bereich des WC mit der Bodenplatine.

Die Beleuchtung erfolgt zeitgemäß mit LEDs. Die Führerstands- und die Gepäckraumbeleuchtung sind im Digitalbetrieb separat schaltbar. Bei der Innenbeleuchtung wurde nicht an LEDs gespart. Eine separate LED erleuchtet jeweils die beiden gegenüberliegenden Abteile. Die Schlussbeleuchtung kann wahlweise von Weiss auf Rot umgestellt werden. Die Ansteuerung aller Lichtfunktionen erfolgt über einen separaten Lichtcontroller, der vom Decoder über SUSI angesteuert wird. Die Dokumentation in der Bedienungsanleitung dazu ist jedoch sehr spärlich. Es wäre wünschenswert, dass PIKO hier noch nachbessert, damit der Einbau und die Konfiguration eines Decoders ohne Probleme möglich sind.



Die Wiedergabe der Fahr- und Betriebsgeräusche sowie der Ansagen erfolgt jeweils über einen in den beiden Endwagen verbauten Lautsprecher.





Der Antrieb des Triebzuges erfolgt über einen zentralen im Mittelwagen verbauten Motor mittels Kardanwelle auf die vier Achsen.



Bei den ab Werk mit Sound ausgerüsteten Varianten kommt ein PIKO SmartDecoder XP Sound zum Einsatz. Der Decoder unterstützt alle auf dem Markt gängigen Datenformate. Die Soundwiedergabe erfolgt über einen am Wagenboden der beiden Endwagen angebrachten Lautsprecher.

Der PIKO SmartDecoder XP findet im Gepäckraum des Triebwagens seinen Platz.



Trotz des kurzen Kupplungsabstands befährt der Zug problemlos den Mindestradius von 36 cm.



gilt auch für alle anderen Anschriften und den gelben Streifen der ersten Klasse.

Im Zurüstbeutel finden sich zudem noch Zuglaufschilder mit verschiedenen Zugzahlen sowie die gelben Selbstkontrolltafeln. Auch hier sind die Aufschriften lupenrein bedruckt.

## Verpackung

Das Modell wird in einer extra angefertigten Styroporverpackung geliefert, in der die drei Zugteile in nicht gekuppeltem Zustand verpackt sind. Zusätzliche Folien schützen die Lackierung vor Beschädigungen beim Transport. Eine dekorative Kartonumverpackung mit Klappdeckel und Sichtfenster gibt dem gelungenen Modell einen würdigen Rahmen.

## Fazit

Der Mirage oder Goldküstenexpress aus Sonneberg reiht sich nahtlos in die Reihe der gelungenen Schweizer Modelle der letzten Jahre ein und passt auch perfekt in das bereits existierende Sortiment an Fahrzeugen für den Regionalverkehr der Epochen IV und V. Es gibt nicht viel, was man bei einem Modell mit diesem Preis-Leistungs-Verhältnis hätte besser machen können. Die nächsten Projekte für den Schweizer Markt sind bereits in Arbeit – somit dürfen wir uns voraussichtlich bereits in Kürze über weitere gelungene gemeinsame Modelle von PIKO und seinem Schweizer Importeur ARWICO freuen.



Die Bedruckung der Mirage-Modelle ist äusserst sauber und lupenrein leserlich ausgeführt.



Das Fabrikschild und die verchromte Beschriftung wurden vorbildrichtig erhaben nachgebildet.





**Porträt** | Ge 6/6' der Rhätischen Bahn von KATO in Spur N

# Das Rhätische Krokodil in 1:160

Kaum eine Lokomotive identifiziert und repräsentiert die Rhätische Bahn so wie die Krokodile des Typs Ge 6/6'. Als Kultlok der RhB schlechthin stand die oft auch C-C genannte Lok schon länger auf der Wunschliste der N-Bahner, die sich des Themas RhB angenommen haben. KATO erfüllt nun diesen Wunsch – wir werfen einen Blick auf die kürzlich ausgelieferten Modelle.

Von Peter Hürzeler (Text/Fotos)

**G**ross war der Aufschrei, als der japanische Hersteller KATO im Herbst 2012 den Glacier Express mit der Ge 4/4<sup>III</sup> der Rhätischen Bahn für die Spur N ankündigte. Besonders die europäischen Modelbahner schrien lautstark: «Geht doch gar nicht, ein Meterspurmodell auf N-Gleisen fahren zu lassen, das muss in Nm erscheinen!»

Im eigentlichen Zielmarkt des Modells von KATO, in Japan, wo man sich ein Nebeneinander zwischen Kapspur- und Normalspurmodellen auf den identischen Gleisen gewohnt ist, kam das Modell aber ausgezeichnet an. Auch in Europa haben sich seither die Wogen geglättet, und ergänzende Modelle zum Thema RhB werden gerne gesehen. KATO hat seither folgerichtig das RhB-Programm langsam, aber stetig ausgebaut. Die neuste Nachbildung zum Thema ist der Kultlok der RhB schlechthin gewidmet – dem Krokodil des Typs Ge 6/6<sup>I</sup>.

## Vorbild

Die nach dem Ersten Weltkrieg forcierte Elektrifizierung des Netzes der Rhätischen Bahn erforderte entsprechend eine Ergänzung des Lokomotivparks. Die Firmen SLM (mechanischer Teil) sowie BBC und MFO (elektrischer Teil) lieferten in der Folge zwischen 1921 und 1929 insgesamt 15 Lokomotiven des neuen Typs Ge 6/6<sup>I</sup> aus. Mit ihrer Stundenleistung von 1140 PS (840 kW) waren sie deutlich stärker als die zuvor gelieferten Ge 2/4- und Ge 4/6-Elektrolo-



Foto: Thomas Algaier, Sig. Peter Hürzeler



Quasi das KATO-Set in 1:1 – Ge 6/6<sup>I</sup> 410 mit einem Personenzug am 11. Februar 1984 in Thusis.

# Rollmaterial



Foto: Sig. Peter Hürzeler

Auch vor dem Valser-Zug waren die Lokomotiven des Typs Ge 6/6<sup>i</sup> wie hier Mitte der 1980er-Jahre bei Reichenau, regelmässig im Einsatz.



Foto: Peter Hürzeler

Heute sind die beiden verbliebenen Krokodil-Lokomotiven meist vor Sonderzügen anzutreffen.

komotiven. Sie übernahmen fortan die Führung der schweren Personen- und Güterzüge, besonders auf der Albulalinie, waren aber auch auf dem übrigen Netz anzutreffen. Mit der Ablieferung der Ge 6/6<sup>ii</sup> ab 1958 und ab 1973 auch den Ge 4/4<sup>ii</sup> verloren die Krokodile zunehmend ihr Wirkungsgebiet und wurden in untergeordnete Dienste verdrängt. Bis Mitte der 1980er-Jahre waren sie aber weiterhin fast vollständig in Betrieb – nur die Lok 401 wurde 1974 nach einem Unfall ausrangiert und abgebrochen. Erst die Ablieferung der zweiten Serie Ge 4/4<sup>ii</sup> in den Jahren 1984 und 1985 ermöglichte es, die Krokodile wirklich abzulösen, und nach 1985 waren nur noch die Lokomotiven 411 bis 415 im Einsatz. Die Krokodile hatten sich in den Einsatzjahren einen ähnlichen Kultstatus wie ihre Pendants bei den SBB erarbeitet, sodass die verbliebenen Loks seither regelmäßig Auslauf vor Sonderzügen erhalten. Heute sind noch die beiden letztgebauten Ge 6/6<sup>i</sup> 414 und 415 bei der Rhätischen Bahn als Museumslokomotiven im Einsatz.

## Modellumsetzung

Kein Aprilscherz war die Ankündigung der Ge 6/6<sup>i</sup> von KATO per 1. April 2025. Kurz vor Jahresende waren die entsprechenden Modelle dann auch lieferbar. Ausgeliefert wurden als Einzellok die Ge 6/6<sup>i</sup> 414 im aktuellen Betriebszustand (Art.-Nr. 3103-1) sowie ein Set mit der Ge 6/6<sup>i</sup> 415 und vier EW I-Personenwagen (D, A, 2 x B) in grüner Lackierung im Zustand der frühen 1980er-Jahre (Art.-Nr. 10-1987). Die Ge 6/6<sup>i</sup> 414 erscheint dabei in der gewohnten Kunststoff-Einzelverpackung, während das Set aus Lok Ge 6/6<sup>i</sup> 415 mit den Einheitswagen I in der KATO-typischen Buchverpackung erscheint. Gemeinsam ist jeweils das passgenaue Schaumstoff-Inlay, in dem die Lok (und die Wagen) sicher, passgenau und geschützt verstaut werden können. In der Buchverpackung ist ein Reserveplatz vorgesehen, sodass auch die Einzellok zusätzlich hier untergebracht werden kann.

Eine dreisprachig ausgeführte (jp/en/de) und bebilderte Betriebsanleitung weist einige Vorbildinformationen sowie Informationen zu Betrieb und Pflege der Lok inklusive einer Ersatzteilliste auf.

Das gut proportionierte Modell vermag auf den ersten Blick zu gefallen. KATO-typisch ist die Detaillierung gut, aber nicht



Das KATO-Krokodil: einmal frisch aus der Verpackung und einmal bereits zugerüstet.



Passend für die Epoche wurden beim Gepäckwagen Dach und Fensterteilung angepasst.

übertrieben ausgeführt. Alle markanten Details sind vorhanden und plastisch ausgeformt. Die Griffstangen bei den Einstiegstüren und auf den Vorbauten sind angespritzt und farblich abgesetzt, jedoch

nicht durchbrochen ausgeführt. Alle Leitungen und Isolatoren auf dem Dach sind direkt ans Gehäuse angespritzt. Hier dürfte die Detaillierung etwas feiner ausgeführt sein. Die beiden markanten Stromabnehmer



Bei den Modellen der grünen Erst- und Zweitklasswagen hat KATO, passend für die grüne Epoche der RhB, die Anzahl der Toiletten angepasst.



Das unter der Artikelnummer 10-1987 angebotene Set umfasst neben der C-C einen Gepäck- sowie drei verschiedene RhB-Personenwagen.

# Rollmaterial



Die Ge 6/6' 415 wurde von unserem Autor bereits zugerüstet, während sich die 414 noch im Zustand wie aus der Originalverpackung präsentierte.



Die Modelle des RhB-Krokodils werden ab Werk schon mit der KATO-Kurzkupplung ausgeliefert.

sind in einer Mischbauweise aus Metall, mit Wippe und Rahmen mit Isolatoren aus Kunststoff, ausgeführt. Die Pantografen lassen sich in beliebige Höhe ausfahren und behalten dann ihre eingestellte Höhe.

Alle Fenster sind sauber eingesetzt und wenn nötig (Maschinenraum) farblich behandelt. Die Scheibenwischer in den Frontscheinen sind nur aufgedruckt.

Die frei stehenden unteren Lampen sind minimal zu massiv geraten, die obere Lampe ist vorbildwidrig nicht komplett frei stehend. Beides ist aber der Funktionalität geschuldet. Die Lampen leuchten mittels in den Vorbauten untergebrachter Platinen mit weissen LEDs.

Die Lackierung ist in gewohnter KATO-Manier in einem leicht glänzenden Finish aufgebracht. Die technischen Anschriften sind sauber und epochengerecht auf dem Lokkasten aufgedruckt.

Als Zurüstteile zur Selbstmontage sind die beiden Griffstangen zum Führerstand auf den Vorbauten sowie die beiden Kabel der Zugsammelschiene im Frontbereich vorhanden. Deren Montage ist unkompliziert – die Lok gewinnt dadurch aber viel. Die Lok wird bereits mit den KATO-RhB-Kurzkupplungen ausgeliefert, die inzwischen de facto Standard für die RhB-Modelle sind. Passende N-Standardkupplungen zum Austausch liegen bei. Dies gilt leider nur für die Lok, nicht aber für die Wagen im Set, die nur mit den KATO-Kurzkupplungen ausgeliefert wurden. Hier wäre es zudem wünschenswert, wenn auch verlängerte Faltenbälge beiliegen würden.

## Bewährte KATO-Technik

Wie nicht anders erwartet, folgt der technische Aufbau in der bewährten KATO-Manier. Alle Bauteile sind gesteckt. Das gilt auch für die Verbindung des Brückenrahmens mit den Vorbauten. Die Lok kann so ohne jegliche Lötarbeiten einfach in drei Teile zerlegt werden.

Brückenrahmen wie Vorbauten sind jeweils aus zwei mit Kunststoffteilen gegeneinander isolierten Metallhälften aufgebaut. Der im Brückenrahmen gelagerte, kernlose Motor treibt über zwei in die angebauten Schwungmassen greifende Kardanwellen und ein Schneckenradgetriebe die mittleren, leicht höhenverschiebbaren Achsen an. Die äusseren Achsen werden durch die Antriebsstangen aus Metall angetrieben. Die Stromaufnahme erfolgt über alle Achsen und gelangt via federnde Messingstreifen zum Brückenrahmen und Motor. Die direkt angetriebenen Achsen sind beidseitig mit einem Hafltreifen ausgestattet.

Aktuell wird nur eine analoge Version vertrieben – eine digitale Version mit Sound ist geplant und folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Die Lok verfügt über keine NEM-Schnittstelle, die Digitalisierung ab Werk wird über speziell für die Lok konstruierte Decoder erfolgen. Der Platz dafür ist konstruktiv über dem Motor vorgesehen und wird in der analogen Version mit einem kleinen Zusatzgewicht ausgefüllt.

## Im Einsatz

Die Lokomotive setzt sich ab etwa 1,3 Volt langsam und noch vor dem Einsetzen der Beleuchtung in Bewegung. Mit den handelsüblichen Fahrreglern lässt sich deshalb fast kein Schrittempo erreichen. Dank des Coreless-Motors und der Schwungmasse lässt sich das Modell über den gesam-



Die Dachausrüstung des Krokodils könnte mit etwas Farbe noch ein wenig aufgepeppt werden.



Anstelle des zukünftigen Decoders verfügt die analoge Variante über ein Zusatzgewicht.



Die Technik präsentiert sich aufgeräumt. Die Kabel sind einzig zur Versorgung des Motors.



Der Mittelteil mit dem Motorblock und die beiden Vorbauten des Krokodils lassen sich mit einigen wenigen einfachen Handgriffen trennen.

## Rollmaterial



Insgesamt vier Hafstreifen sorgen für eine gute Traktion.





Das Krokodil kann ab einem Radius von 150 mm eingesetzt werden.



Das KATO-Krokodil macht auch vor den Schiebewandwagen von MDS-Modell eine gute Figur.

ten Bereich gut regeln, die Endgeschwindigkeit ist aber eher hoch angesiedelt. Trotz der Schwungmassen ist der Auslauf eher klein, er reicht aber, um kurze Unterbrechungen der Stromzufuhr zu überbrücken.

Das Fahrgeräusch ist angenehm. Bei höheren Geschwindigkeiten ist ein leichtes, zyklisches Nicken des Mittelteils bemerkbar – für eine Stangenelektrolok aber durchaus passend. Auch das Vorbild zeigt ein entsprechendes Verhalten.

Die Zugkraft ist durch die Haftreifen mehr als ausreichend. Die Lok erlaubt einen Einsatz auf Radien bis zu 150 mm. Im Anlagen-einsatz zeigte die Lok ein absolut unauffälliges Fahrverhalten – keine Aussetzer, keine Entgleisungen – die C-C lief einfach.

## Fazit

KATO liefert mit der Ge 6/6<sup>1</sup> eine schöne und schon lange gewünschte Ergänzung für das RhB-Sortiment aus. Die Lok wurde KATO-typisch konstruiert und hat dementsprechend ihre Stärken, aber auch ihre kleinen Schwächen. Technisch ist sie sauber konstruiert, was einen langen, problemlosen Fahrbetrieb erwarten lässt. Optisch ist die Lok wohlproportioniert und gefällig, wer aber ein Modell mit High-End-Detaillierung erwartet, wird mit der Umsetzung nicht glücklich. Im Umkehrschluss kann die Lok auch mal mit etwas rauerer Hand angefasst werden, ohne dass sie es einem gleich mit einigen abgebrochenen oder verloren gegangenen Details quittiert. Entsprechend dem primären Zielmarkt Japan sind die Modelle darauf ausgelegt, oft auf temporär aufgebauten Küchentischanlagen zum Einsatz zu kommen und daher häufig ein- und ausgepackt zu werden.

Für den passenden Einsatz der aktuellen Museumsversion wäre es wünschenswert, wenn das Sortiment in naher Zukunft um die Salonwagen ergänzt würde.





Technik | Mehrfachtraktion im Digitalbetrieb: Verbundadresse

# Steuern von Mehrfachtraktionen

Mehrfachtraktionen haben auf der Modellbahn einen besonderen Reiz. In der LOKI 9|2025 haben wir die grundlegenden technischen Möglichkeiten im Überblick dargestellt. In diesem Artikel erklärt uns Hans-Jürgen Götz die Möglichkeiten von Verbundadressen am Beispiel der Decoder von ESU, ZIMO und SoundTraxx etwas genauer.

Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

**A**ls Voraussetzung einer Mehrfachtraktion müssen die beteiligten Loks alle dasselbe Fahrverhalten aufweisen. Dies lässt sich über die CV 2 bis 6 einstellen. Dazu haben wir beim ersten Teil ein Tutorialvideo erstellt, das diesen Vorgang im Detail beschreibt. Wer es noch einmal genauer verstehen möchte, dem sei ein

Blick in unser ausführliches Erklärvideo empfohlen.

## Normierung

Neben den Basis-CVs hat die NMRA (National Model Railroad Association) und für Europa die RailCommunity diese und viele weitere CVs einheitlich definiert. Die Deco-

Den Vorgang zum Einstellen der Lokomotiven haben wir im Tutorialvideo ausführlich beschrieben.



[www.loki.ch/mehrfachtraktion](http://www.loki.ch/mehrfachtraktion)



ESU-LokProgrammer und -Testboard fürs Programmieren der ESU ...



... sowie ZIMO MXULF (links) und KLUG (rechts) für die ZIMO Decoder.



Foto: Stefan Wyss

der Hersteller sind frei, diesen Standards zu folgen bzw. sie um eigene Funktionen zu erweitern. Für unseren Test haben wir uns den aktuellen Decoder LokPilot 5 von ESU und die MS- und MN-Typen von ZIMO genauer angesehen. Beide Hersteller folgen den empfohlenen Standards und erweitern sie zusätzlich um herstellerspezifische Zusatzfunktionen. Das wird vor allem immer dann interessant, wenn nicht alle Loks in einem Zugverband exakt dasselbe tun sollen. So will man zum Beispiel das Spitzlicht nur in der führenden Lok sehen, alle anderen sollen dunkel bleiben. Das Rücklicht hingegen soll nur bei der Schlusslok zu sehen sein. Das Motorengeräusch hingegen soll aus allen Loks zu hören sein, während das Signalhorn wiederum nur aus der führenden Lok gehört werden soll.

## Verbundadresse

Neben den genannten Basis-CVs gibt es speziell im Bereich der Mehrfachtraktionen noch zusätzliche, standardisierte CVs. Als Erstes wäre da CV 19. Hier steht die sogenannte Verbundadresse. Unter dieser Verbundadresse können mehrere Loks in einer Mehrfachtraktion verbunden werden. Sie ist die Lokadresse, über welche die komplette Mehrfachtraktion, der sogenannte Verbind, ansprechbar ist. Allerdings darf das nur eine kurze Lokadresse zwischen 1 und 127 sein. Sobald diese Verbundadresse in der CV 19 definiert ist, wirkt sich das auch auf alle beteiligten Individualadressen der Loks aus. Ab diesem Zeitpunkt sind die Loks nicht mehr über ihre jeweilige Individualadresse ansprechbar. Will man also eine der beteiligten Loks doch wieder individuell bewegen, so muss man in ihrem Decoder CV 19 auf NULL setzen. Danach gehört sie logischerweise aber auch nicht mehr zum Verbind.



Die automatische RailComPlus-Anmeldeprozedur wird am Display der ESU ECoS angezeigt.



Die Fahrregleranzeige auf der ECoS von ESU wird zur Steuerung der Verbundadresse genutzt.

Dafür hat die Verbundadresse aber den Vorteil, dass man für jede Lok individuell via CV 21 definieren kann, ob und wie die Funktionen F1 bis F8 reagieren, sobald die Lok über ihre Verbundadresse gesteuert wird. Über CV 22 kann man zusätzlich noch das Verhalten von F9 bis F15 sowie das Spitzlicht (F0) definieren. Wie bereits erwähnt, will man nicht jede Funktion bei jeder Lok im Verbind immer gleich benutzen. Auch das Verhalten bei einer Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt kann ganz unterschiedlich sein. Während die Fahrgeräusche aus allen Loks hörbar sein sollen, will man die Führerstandsbeleuchtung oder den Rangierfunk nur aus der jeweils

führenden Lokomotive hören. Das entsprechende Funktionsmapping in jedem der beteiligten Lokdecoder zu programmieren, ist komplex und kann etwas unübersichtlich werden. Der Einsatz der passenden Software schafft da Abhilfe. ESU bietet für seine Decoder die Software LokProgrammer an, bei ZIMO ist die passende Software ZCS. Ihre grafischen Benutzeroberflächen in Verbindung mit ausführlichen Hilfestellungen im Klarertext erlauben es nach einer gewissen Einarbeitungszeit jedem, das gewünschte Resultat zu erzielen. Neben den genannten Standard-CVs haben sich die verschiedenen Hersteller auch noch zusätzliche Funktionalitäten überlegt.

# Rollmaterial

## Verbund mit ESU-Decodern

Bei ESU hat man mit der LokPilot-Serie 5 eine weitere ESU-spezifische Zusatzfunktion eingeführt: das Koppeln aller in einem Verbund beteiligten Lokdecoder direkt über die Decoderseriennummern. Mit dem ESU-LokProgrammer geht das sehr schnell und elegant. Dabei definiert man einen Decoder als sogenannten Master. Das muss nicht unbedingt die Führungslok im Verbund sein, aber eben genau nur einer der am Verbund beteiligten Decoder. Dessen hexadezimale Seriennummer liest man mit dem LokProgrammer aus und kopiert sie sich ins Clipboard. In den anderen Lokdecodern des Verbunds, den sogenannten Slaves, kopiert man nun genau diese Seriennummer aus dem Clipboard im LokPro-

grammer in die CVs 192–194 ein. Zusätzlich gibt es dort auch noch ein Feld für die genormte Hersteller-ID des Masterdecoders in CV 191.

Im Falle von ESU ist das der Wert 151. Ab diesem Zeitpunkt reagieren die Slavedecoder nicht mehr auf irgendeine Lokadresse. Erst wenn die Lok mit dem Masterdecoder ebenfalls auf dem Gleis steht, übernehmen die Slavedecoder alle Fahrbefehle und Funktionen des Masterdecoders. Sollte die Masterlok auf der ECoS-Zentrale von ESU umprogrammiert werden und eine andere Adresse zugewiesen bekommen, übernehmen das dann vollautomatisch sofort auch alle Slavedecoder. Vor allem hat dieses Verfahren aber auch den Vorteil, dass hier nun auch «lange» Adressen zwischen 128 und 9999 programmiert werden können.

Einzig die Programmierung auf dem Hauptgleis funktioniert dann für die Slavedecoder nicht mehr. In diesem Fall müssen sie einzeln auf dem Programmiergleis direkt bearbeitet werden. Das alles funktioniert perfekt in einer RailComPlus-Umgebung wie bei ESU. Sobald aber alles programmiert ist, kann der Verbund auch jederzeit ohne RailComPlus auf einer ganz normalen DCC-Anlage mit Zentralen anderer Hersteller betrieben werden, die zumindest RailCom unterstützen.

Aktuelle ESU-Decodertypen, die auch mfx als alternatives Protokoll beherrschen, können diese Funktionalität ebenfalls nutzen. Sobald die Lok mit dem Masterdecoder auf dem Gleis steht, erkennt das die Märk-

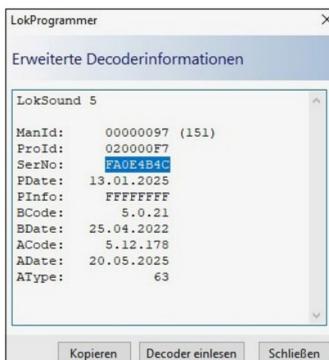
lin-Zentrale, legt die Lok an und kann sie fortan steuern. Sobald die zugehörigen Verbundloks mit ihren Slavedecodern ebenfalls auf dem Gleis stehen, werden sie automatisch mitgesteuert, ohne dass die Märklin-Zentrale dazu irgend etwas Spezielles tun oder wissen muss. Alles, was dafür erforderlich ist, regeln die beteiligten Decoder selbstständig untereinander.

Theoretisch wäre es zwar möglich, dass auch andere Decoderhersteller diese Protokollerweiterung unterstützen. Zumindest sieht das ESU durch die Eingabe einer entsprechenden Hersteller-ID auch schon mal so vor. Allerdings war uns bis dato kein anderer Decoderhersteller bekannt, mit dessen Decodern das aktuell schon funktionieren würde.

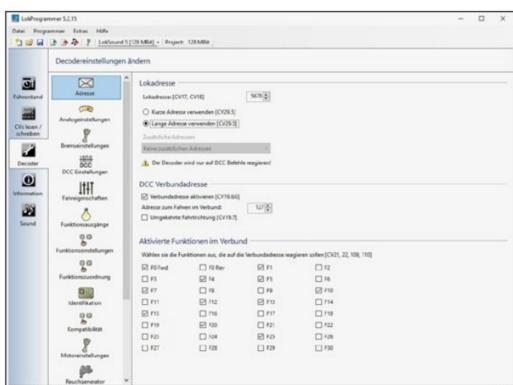
## Verbund mit ZIMO-Decodern

Bei ZIMO geht man einen anderen Weg. So kann man neben dem kompletten Verbund unter seiner Verbundadresse parallel auch jede Lok immer noch individuell über ihre eigentliche Adresse ansprechen. Möglich wird das bei ZIMO durch das Setzen von Bit 6 in der CV 20. Dadurch wird der Decoder im Stillstand immer auf die nächste Adresse reagieren, die ausgesendet wird. Also entweder die eigentliche Lokadresse oder eben die Verbundadresse. Das erlaubt dann natürlich auch das individuelle Auslösen von Funktionen einer individuellen Lok und nicht im gesamten Verbund gleichzeitig.

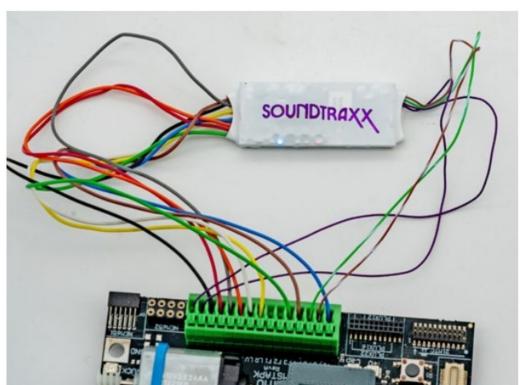
Eine alternative Methode bietet CV 97. Im Gegensatz zur Norm erlaubt es zusätzlich das Umschalten einer Verbundlok via



Auslesen der Decoderseriennummer bei ESU.



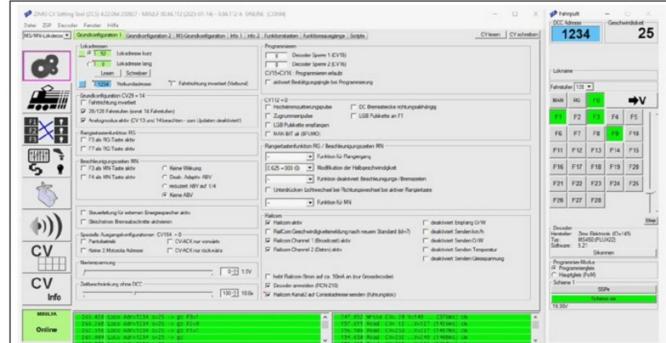
Die ESU-LokProgrammer Software beim Einstellen der Verbundadresse.



Die Dekoder von SoundTraxx werden direkt über die App programmiert.

vordefinierte F-Taste auf ihre individuell einprogrammierte Einzeladresse. Mit anderen Worten: Man fährt einen Lokverbund aufs Wartegleis, löst eine der Loks per F-Taste vorübergehend aus dem Verbund, kuppelt sie ab und fährt sie individuell als Einzellok weiter. Danach kann man sie natürlich wieder per F-Taste zur Verbundlok machen. Dankenswerterweise erlaubt ZIMO auch die Definition langer Verbundadressen, also zwischen 129 und 10 000. Hierfür nutzt man zusätzlich die CV 20. Besonders auf grossen Anlagen, wo üblicherweise die meisten der «kurzen» Adressen schon belegt sind, ist das sehr hilfreich.

Über CV 109 und 110 wird die führerstandsseitige Lichtunterdrückung im Verbund automatisch aktiviert. Das kann man zwar auch via CV 22 lösen, ist so aber praktischer, weil quasi automatisch. CV 151 übernimmt die Reduktion der Motorregelung im Verbund. Für die eigentliche Motorregelung sind ja bei ZIMO unter anderem immer noch die CVs 56 bis 58 zuständig. Besonders interessant ist dabei das Verhalten der Lastregelung. Sie bestimmt den gleichmässigen Lauf einer Lok, unabhängig von der aktuellen Last. Im Verbundbetrieb kann sich das aber durchaus auch mal negativ auswirken, weil hier jetzt kurzzeitig die beteiligten Loks gewissermassen gegeneinander arbeiten. Die Lastregelung ist sozusagen verwirrt, weil ständig etwas zieht oder bremsst, je nachdem, wie schnell und exakt die einzelnen Decoder auf die Zug-Last-Verhältnisse im Verbund reagieren. Eine ausgleichende Anpassung via CV 151 kann hier



Mit der Programmiersoftware ZCS lassen sich ZIMO-Decoder perfekt programmieren.

helfen, diesen unerwünschten Effekt auszugleichen. Aufgrund der Komplexität sind hier aber umfangreiche Messfahrten und Tests auf der eigenen Modellbahnanlage in verschiedenen Fahrsituationen angesagt.

### Verbund bei Blunami-Decodern

Über die DCC/Bluetooth-Sounddecoder Blunami des amerikanischen Herstellers SoundTraxx haben wir bereits in der LOKI 11 | 2022 berichtet. Auch diese Decoderfamilie bietet speziell im Bereich Verbund viele hilfreiche Zusatzfunktionen an, die sich auch alle sehr elegant und quasi in Echtzeit im laufenden Betrieb über eine Smartphone-App einstellen lassen. Über die App legt man dann fest, wo sich eine Lok befindet. Am Anfang, in der Mitte oder am Ende eines Verbunds. Dabei definiert man dann noch, ob die jeweilige Lok gerade vorwärts oder rückwärts auf dem Gleis steht. Und je nach Position wird noch definiert, welche Funktionen, Sounds und Lichter in welcher Fahrtrichtung des Verbunds wann und wie funktionieren. So sollen zum Beispiel die Beleuchtung und die Pfeife an der führenden Lokomotive aktiv sein, das Schlusslicht nur an der letzten und das Motorengeräusch und die Trittbrettleuchten

tung bei allen. Alles wird ganz einfach mit einem Fingerwisch in der App erledigt. Über die App lassen sich vor allem aber auch die individuellen Geschwindigkeiten aller Loks im Verbund in Echtzeit aufeinander anpassen. Das betrifft die mittlere Geschwindigkeit und auch das Anfahrt- und Bremsverhalten. Eine perfekte, intuitive und schnelle Lösung, die man sich so eigentlich auch von anderen Decoderherstellern wünschen würde.

### Anwendung der Verbundadressen

Die Möglichkeit der Programmierung der Verbundadressen ist eine gute Lösung, um Loks, die langfristig in Doppeltraktion laufen sollen, mit einer Adresse zu steuern. Die verschiedenen Hersteller wählen wie beschrieben unterschiedliche Ansätze, wie die Verbundadressen im Detail reagieren. Ob auch bereits erworbene Decoder von anderen Herstellern entsprechende Möglichkeiten bieten, kann mittels Studium der zugehörigen Bedienungsanleitungen geklärt werden. In Zweifelsfällen muss man sicherlich auch durch ausgiebige Testfahrten herausfinden, was möglich ist. Um etwas Experimentieren kommt man beim Thema Doppeltraktion aber nicht herum.

### Relevante (ZIMO-)CVs für Mehrfachtraktionen mit Verbundadressen

CV 2	Anfahrspannung
CV 3	Beschleunigungszeit
CV 4	Verzögerungszeit
CV 5	Maximalgeschwindigkeit
CV 6	Mittelgeschwindigkeit
CV 19	Verbundadresse
CV 20	Erweiterte Verbundadresse
CV 21	Funktionen im Verbundbetrieb
CV 22	Funktionen im Verbundbetrieb
CV 29	Fahrtrichtung/Anzahl der Fahrstufen
CV 66	Trimmwert für Vorwärtsfahrt
CV 67–94	Individuelle Geschwindigkeitskennlinie
CV 95	Trimmwert für Rückwärtssfahrt

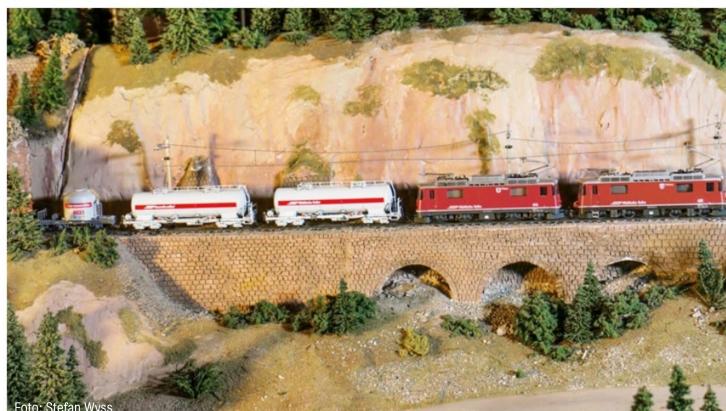


Foto: Stefan Wyss

Bau | Bahndiensttraktor Tm 234.4 DART der SBB in Spur 0

# Präzisionsarbeit in Messingbauweise

Langjährigen LOKI-Lesern dürfte der Name Robert Schmid ein Begriff sein. Seit 1997 haben wir mehrfach über seine in Handarbeit entstandenen Nachbauten von SBB-Fahrzeugen berichtet. Zuletzt präsentierte er uns 2015 seinen Lösch- und Rettungszug in Spur 0. In der Zwischenzeit hat der Aargauer weitere Projekte vorangetrieben, sein neustes Modell ist der Bahndiensttraktor Tm 234.4 DART der SBB.

Von Robert Schmid (Text) und Stefan Treier (Fotos)

Die SBB setzen Baudiensttraktoren unter anderem für Instandhaltungsarbeiten, zur Bespannung von Bauzügen, im Vorspanndienst von Gleisbaumaschinen oder im Winter zur Schneeräumung ein. Seit 2016 stehen 51 Baudiensttraktoren des Typs Tm III (Tm 232), gebaut von Aebi, und 124 des Typs Tm 234.2 (mit dem Spitznamen Ameise), gebaut von Stadler, im Einsatz. Zwischen 2018 und 2023

folgten 35 Bauzugmaschinen des Typs Tm 234.4, gebaut vom deutschen Hersteller Windhoff in Rheine. Diese lösen die in die Jahre gekommenen Tm 232 sukzessive ab. Sie kosteten rund zwei Millionen Franken pro Stück und weisen gegenüber den Vorgängermodellen verschiedene Neuerungen auf. So verfügen die Tm 234.4 (DART) über einen Kran mit Ladefläche, eine erweiterte Arbeitsbeleuchtung, eine ETCS-Basis-

line-3-Fahrzeugausrüstung für Level 2, eine Mehrfachtraktionssteuerung sowie eine Klimaanlage.

Das Fahrzeugkonzept entspricht grob der früheren Ameise, also einem zweiachsigen Fahrzeug mit Endführerhaus. Im Anschluss an das Führerhaus befindet sich eine gekröpfte Ladefläche mit zwei Ebenen; die abgesenkten Ladefläche ermöglicht ein bequemes Be- und Entladen von Werkzeu-





Foto: Patrick Salesch

Am 13. März 2024  
eilt der Tm 234  
435 mit einem  
XTrms-Kranwagen  
seinem nächsten  
Einsatz entgegen.

gen, Materialien und Maschinen vom Gleisbett aus. Im Führerhaus gibt es zwei Bedienungspulte, für jede Fahrrichtung eines. Am andern Ende des Fahrzeuges befindet sich ein Ladekran der Firma Palfinger vom Typ PR220 HPLS mit neigbarer Drehsäule, der bis zu einer Reichweite von elf Metern ausfahrbar ist und somit auch das Be- und Entladen eines angehängten Flachwagens ermöglicht.

Die Fahrzeuge haben einen Caterpillar-C18-Hauptdieselmotor (522 kW) und einen C4.4-Hilfsdieselmotor (129 kW) desselben Herstellers. Ersterer dient vor allem dem Fahrbetrieb, wobei die Achse unter dem Führerhaus hydrodynamisch angetrieben wird.

An beiden Motoren sind verschiedene Hydraulikpumpen für die Hilfs- und Nebengetriebe angeschlossen. Bei Arbeitsfahrten kann allein mit dem Hilfsdieselmotor hydraulisch gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

#### **Weshalb interessieren mich Baudienstraktoren?**

Als Modellbauamateur suche ich mir immer Fahrzeuge aus, die

- es zum jeweiligen Zeitpunkt nicht zu kaufen gibt,
- nicht allzu viele Rundungen aufweisen, damit ich sie aus Messingflachblechen aussägen und ausfräsen kann,

- viele Details aufweisen wie Kipper, ausziehbare Krane oder ausfahrbare Arbeitskörbe,
- ich in der Umgebung als Original finden und allenfalls vermessen kann.

#### **Beschaffung von Plänen**

Hier erlebte ich grosse Unterschiede. Während die Firma Aebi dazumal Freude darüber bekundete, dass jemand eines ihrer Fahrzeuge im Modell nachbauen wollte, und mir einige gute Pläne zur Verfügung stellte, erhielt ich von der Firma Stadler für den Nachbau der Ameise keine Unterstützung, und noch ablehnender war die Firma Windhoff, natürlich aus Konkurrenzüberle-



Da Windhoff ihm keine Baupläne zur Verfügung stellte, baute Robert ...



... Schmid das Modell anhand vieler selbst gemachter Fotografien nach.

Fotos: Robert Schmid

# Rollmaterial



model rail in Nendeln setzte die Zeichnungen von Robert Schmid in CAD-Pläne um und hat die Seiten- und Frontbleche geätzt.

gungen, wofür ich ja Verständnis habe. So erhielt ich für den Bau der Ameise Unterstützung vom Unterhaltsteam im Raum Olten und für das neweste Modell vom Unterhaltsteam in Lenzburg. Ich durfte über hundert Fotos von aussen und innen machen und die Hauptabmessungen mit dem Massband festhalten. Erfreulicherweise fand ich dann im Internet eine Reihe von 3D-Zeichnungen, die insbesondere bei der Herstellung des Fahrwerkes hilfreich waren. Oft musste ich mit dem Taschenrechner die richtigen Masse aus den Fotos herausrechnen und so Skizzen der Einzelteile erstellen.

## Externe Hilfe

Das Chassis des Baudiensttraktors Tm 234.4 hat in den Seitenwänden eine grosse Anzahl von dreieckigen Öffnungen, wahrschein-

lich um Gewicht zu sparen. Natürlich kann man diese mit viel Fleiss von Hand heraussägen und -feilen. Doch das war mit zu aufwendig. Also machte ich genaue Zeichnungen im exakten Massstab 1:43,5 und übergab sie der Firma model rail in Nendeln, die sie in CAD-Zeichnungen umsetzte und dann im Ätzverfahren die Seiten- und Frontbleche herstellen liess. Auch verschiedene Bohrungen für Zurüstteile wurden gleich berücksichtigt.

## Baubeginn

Wie beim grossen SBB-Original wird auch bei meinem Modell nur die Achse unter dem Führerhaus angetrieben, allerdings mit einem Faulhaber-Getriebemotor und über eine feine Delrin-Kette. Der Strom wird auf jedem Rad durch federnde Pilzkontakte aufgenommen.

Da es wenig Sinn macht, Teile, die in Spur-0-Grösse gekauft werden können, selbst herzustellen, habe ich Federpuffer (die ich leicht abändern musste), Kupplungshaken, Bremsluftschläuche, Scheibenwischer und Zettelkasten als Schleudergussteile bei model rail erworben.

Die richtige Nachbildung der Achsenfederung war für meine Handfertigkeit zu schwierig. Also konstruierte ich eine Federung innerhalb des Grundrahmens, bildete aber aussen Federn, Stoßdämpfer und Hebel möglichst exakt nach.

Gerade diese grosse Anzahl an Zurüstteilen machte das Modell für mich interessant. Ich stellte diese sukzessive aus Messing her und fixierte sie schliesslich am Rahmen. Dazu gehören: Sanderbehälter, Ventilatoren, Elektrokästen, Steckdosen verschiedener Art, Schalter, Werkzeugbehälter,



Das Spur-0-Modell des Bahndiensttraktors im Massstab 1:43,5 ist in Messingbauweise entstanden.



Identico fertigte die Beschriftungen des Tm an.



Blick in den detailliert nachgebildeten Führerstand des DART.



Besonders kinffig war der passgenaue Übergang der Fahrerkabine zum Dach.

Feuerlöschbehälter, Treppen, Handläufe, Spiegel, Lampen, Schienenräumer, Abgasrohre, Abgasfilter, Funkantennen, Scheinwerfer, Elektrokabel, Träger für Aussenlasten, Signalhörner usw.

#### Fahrerkabine

Die geknickte Front der Fahrerkabine und der Übergang zum Dach waren schwierig im Modell nachzubilden. Ich musste verschiedene Exemplare zuerst aus Karton fertigen, um später die richtigen Einschnitte im Messingblech machen zu können, sodass das Ganze schliesslich sauber gelötet werden konnte.

Da ich gute Fotos aus dem Inneren der Fahrerkabine besass, baute ich Bedienpulse, Tische, Kästen und Bänke sowie die Drehstühle der Fahrzeugführer aus Holz und Acrylglass etwas vereinfacht nach.

#### Beleuchtung

Im Original sind die Lampen für die Fahrstrassen mit LEDs ganz flach gebaut. Also kamen für das Modell auch nur ganz kleine, flache LEDs infrage. Sie werden je nach Fahrtrichtung von Weiss nach Rot umgeschaltet. Zusätzlich verfügt das Original noch über fünf zum Teil schwenkbare Arbeitsscheinwerfer, die auf dem Dach und unter dem Dach der Fahrerkabine befestigt sind. Diese kann ich über einen versteckten Schalter ein- und ausschalten. Sie werden von einer 9-Volt-Batterie gespiesen.

#### Ladefläche und Kran

Schon bei meinen früheren Modellen hatte ich Erfahrungen mit dem Nachbau von Ladekranen gemacht, die mir hier zugutekamen. Ich wollte alle Funktionen, natürlich ohne die Hydraulik, wiedergeben. So ist der

ganze Kran um 360 Grad drehbar. Seine Drehsäule wie auch der Ausleger können mit Imitationen von Hydraulikzylindern und -kolben angehoben werden, und der Ausleger selbst kann in drei Stufen verlängert werden. Die dafür notwendigen Imitationen von Hydraulikzylindern, Kolben, beweglichen Paketen von Hydraulikleitungen usw. erforderten viel Geduld-, Fein- und Fleissarbeit. Alles ist aus Messing gearbeitet und später mit gelber und schwarzer Farbe gespritzt oder bemalt worden.

#### Endspurt

Das Chassis und damit das ganze Fahrwerk wurden mit Anthrazitfarbe gesprayt. Die Farbe der Fahrerkabine ist innen grau und aussen rot, beides grundiert und gesprayt. Die Inneneinrichtungen der Fahrerkabine sind hellblau gehalten und die Dachaufbau-



Die Spitzenbeleuchtung erfolgt mittels kleiner LED-Lämpchen.



Der Kran auf der Ladefläche des Tm 234.4 DART ist beweglich ausgeführt.



Besonderen Wert legte der Erbauer auf den Kran des Bahndienstfahrzeuges. Dieser kann händisch in verschiedene Positionen gebracht werden.

ten wiederum sind anthrazit-alufarben und schwarz. Abgasrohre sind bronze und der Verbrennungsschutz daran silbern. Handläufe sind zum Teil gelb, zum Teil rot, Scheibenwischer schwarz und Signalhörner silbern. Die Ladebühnen sind alufarbig gespritzt. Die Fenster habe ich aus Acrylglas ausgefräst, mit einem Falz, der ein

sauberes Einpassen und Einkleben in die Fensteröffnungen erlaubte. Die schwarzen Gummidichtungen ließen sich mit einem Filzstift anbringen.

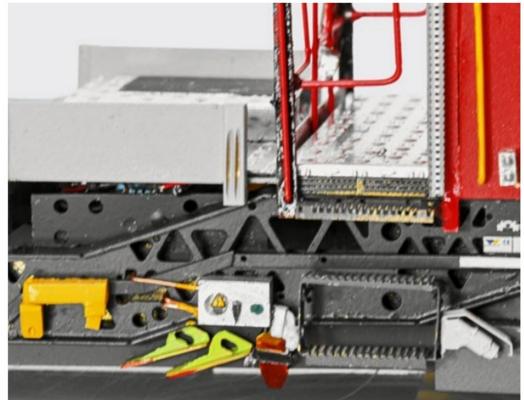
Enorm wichtig für das endgültige Aussehen eines Modells ist die genaue und saubere Beschriftung. Mithilfe der vielen Fotos konnte ich für jeden einzelnen Schrift-

zug die genaue Modellgrösse ausrechnen und der Firma Identico den Auftrag zur Herstellung von Anreibfolien und Schiebebildern erteilen. Das Anbringen derselben war wiederum Feinarbeit, doch es hat sich fraglos gelohnt.

Drei Jahre Winterarbeit führten so zu einem erfreulichen Endprodukt.



Mit viel Liebe zum Detail hat Robert Schmid den Bahndiensttraktor ...



... gebaut, auch die beiden Hemmschuhe hat er akribisch nachgebildet.



**Szene** | 10 Jahre Modellbahngeschäft Hamwaa in Pratteln

# Das Hobby zum Beruf gemacht

Seit zehn Jahren findet sich in Pratteln gleich gegenüber der Endhaltestelle der Tramlinie 14 ein Paradies für Modelleisenbahnfreunde. 2016 übernahm der gelernte Feinmechaniker Hans Stoop das traditionsreiche Modellbahngeschäft Hamwaa und machte damit seine Leidenschaft zum Beruf. Zusammen mit der LOKI blickt er zurück auf eine turbulente Zeit und wagt einen Ausblick auf die nächsten Jahre.



Von Andreas Tschopp (Text/Fotos)

ch wollte schon immer ein eigenes Eisenbahngeschäft haben», sagt Hans Stoop mit einem Lächeln im Gesicht, als er den LOKI-Autor an der Schlossstrasse 8 in Pratteln empfängt. Seit nunmehr gut zehn Jahren finden Modellbahnbegeisterte an dieser Adresse ein breit gefächertes Angebot – im Laden wie auch online. «Für Güter der Bahn, Hamwaa fürs Modell» lautet das passende Motto dazu.

### Ein Name mit Tradition

Der Name Hamwaa steht für «Handel mit Waren aller Art» und hat eine lange Geschichte. Gegründet wurde das Unternehmen 1982 von Rolf von Koeding in Binningen, der dort ein Modelleisenbahngeschäft sowie kurz darauf das Auktionshaus zum Dorenbach in Basel eröffnete. Letzteres stellte Mitte 2024 seinen Betrieb ein (siehe LOKI 6 | 2024), nachdem es zuvor zweimal den Besitzer gewechselt hatte und nach Rheinfelden umgezogen war. Auch die Hamwaa wechselte im Laufe der Jahre zweimal den Besitzer.

1993 übernahm Renato Cereghetti das Geschäft in Binningen. Nach dessen frühem Tod führte seine Frau Annelies Cereghetti die Hamwaa mit grossem Engagement weiter – in den unteren Räumen ihres Privathauses türmten sich Modellbahnen



Manuela und Hans Stoop betreiben einen der letzten Modellbahnhops in der Region Basel.

und Zubehör bis unter die Decke. Einer ihrer treuen Kunden war damals auch Hans Stoop, der regelmässig als «Töfflibueb» mit seinem Motorfahrrad nach Binningen fuhr, um sich mit Modellbahnparketinlern einzudecken. «Hamwaa war damals ein richtiger Discouter für Modellbausachen», erinnert Stoop sich. Die Faszination für die Modell-eisenbahn begleitet ihn seit seiner Kindheit – und blieb während seiner Ausbildung zum Feinmechaniker in der Uhrenindustrie ein wichtiger Ausgleich.

### Herz sagte Hightech ade

Beruflich führte Hans Stoops Weg später in die Medizinaltechnik, wo er als Techniker Maschinenbau an der Entwicklung von Hüftgelenken, Zahimplantaten und Herz-kathetern mitwirkte. Eine anspruchsvolle Tätigkeit – doch mit der Zeit wuchs der Wunsch nach Veränderung. «Es wurde im-

mer theorielastiger, und ich musste mehr Berichte schreiben», erzählt Stoop, für den daher die Sehnsucht nach einer praktischeren und persönlicheren Aufgabe zunahm.

Der Kontakt zu Hamwaa blieb über all die Jahre bestehen. Die legendären Kata-loge mit dem umfangreichen Sortiment zu Vorzugspreisen – möglich dank Direktim-porten – sammelte Hans Stoop ebenso wie wertvolle Erfahrungen aus Gesprächen mit Annelies Cereghetti. So reifte in ihm die Idee, seinen lang gehegten Traum vom eigenen Modellbahngeschäft Wirklichkeit werden zu lassen.

### Von Binningen nach Pratteln

2015 leitete Hans Stoop die Übernahme der Hamwaa ein, die per 1. Januar 2016 vollzogen wurde. Eine seiner ersten Entschei-dungen war der Umzug an den heutigen Standort nach Pratteln in ein grösseres, gut



Weit über die Region Basel hinaus bekannt waren die Hamwaa-Preislisten, in denen...



...Modellbahnen zu Discountpreisen angeboten wurden.



Der «Vierzähner» der BVB fährt quasi bis vor die Ladentüre der Hamwaa in Pratteln.



Der leidenschaftliche Modellbahner Stoop ist auch für seine kompetente Beratung bekannt.

erreichbares Ladenlokal direkt an der Tramendhaltestelle von und nach Basel. «Das Geschäft lief von Anbeginn gut an», sagt Hans Stoop, der einen Grossteil der bestehenden Kundschaft mitnehmen konnte. 2018 stieg Ehefrau Manuela ins Unternehmen ein und übernahm die Administration.

Gemeinsam bauten sie das Geschäft Schritt für Schritt weiter aus.

Dann kam die Coronapandemie – und mit ihr grosse Herausforderungen, aber auch neue Chancen. Der bereits bestehende Onlineshop erfuhr einen enormen Schub und wurde konsequent ausgebaut. Gleich-

zeitig reagierte Hans Stoop flexibel und kundenorientiert mit einem Heimlieferservice für ältere Kundinnen und Kunden sowie einem Drive-in zur Abholung der bestellten Waren.

#### Von der Einzelfirma zur AG

2021 wurde das Unternehmen aus betriebswirtschaftlichen Gründen in eine AG umgewandelt. Gleichzeitig zeigte sich eine nachhaltige Veränderung im Kaufverhalten. Onlinebestellungen wurden zur Selbstverständlichkeit, Erwartungen an Komfort und Preis stiegen. «Der Markt ist anspruchsvoller geworden», sagt Stoop rückblickend. Er stellt sich dem mit Fachkompetenz, persönlicher Beratung und einem riesigen Sortiment von über 900 000 Artikeln, wenn all die Ersatzteile mitberechnet werden.

Nicht alles ist online verfügbar – und genau darin liegt eine der Stärken des Ladens. Denn Hans Stoop ist bekannt für sein technisches Know-how, seine ehrliche Beratung und seine Reparaturwerkstatt, die im Geschäft integriert ist. Unterstützt wird er da von vier pensionierten Helfern, die teilweise ehrenamtlich mitwirken und ihr Wissen einbringen.

#### Mehr als nur ein Geschäft

Auch wenn der Onlinehandel viel Arbeit mit sich bringt, bleibt der Laden an der Schlossstrasse das Herzstück der Hamwaa. Geöffnet ist er vier Tage pro Woche – und bietet weit mehr als nur Modellbahnen. Zu finden sind dort neben allerlei Zubehör



Das Sortiment umfasst neben vielen Artikeln aus dem Zubehörsegment...



... auch ein breites Angebot an Rollmaterial verschiedenster Spuren.

auch ferngesteuerte H0-Fahrzeuge, Seilbahnen und Fachkataloge sowie individuell erstellte Verkaufsdokumentationen für Kommissionsverkäufe.

Am Schaufenster des Ladens sind zwei Druckknöpfe angebracht, mit denen Kinder eine kleine Modellbahnanlage in Bewegung setzen können. Bleiben sie fasziniert stehen, ist Hans Stoop meist nicht weit – und verteilt Prospekte, die spielerisch für das Hobby werben. Denn Nachwuchsarbeit ist ihm ein grosses Anliegen, weil die Szene von Begeisterung und Weitergabe lebe, wie er betont. Stoop ist auch Mitglied beim N-Bahn-Club beider Basel und engagiert sich auch dort für den Modelleisenbahnnachwuchs. Die aktive Jugendgruppe des Clubs stimmt ihn zum zehnjährigen Bestehen seines eigenen Geschäfts optimistisch.

## Schritt zur Betriebssicherung

«Wir machen beides mit Herzblut und möchten bewusst keinen reinen Versandhandel betreiben», beschreibt Hans Stoop die gemeinsame Geschäftsphilosophie mit seiner Frau. Um den Betrieb langfristig stabil zu halten, musste das Ehepaar jedoch Anpassungen vornehmen: Denn das wirtschaftliche Umfeld lasse es nicht mehr zu, dass zwei Personen in vollem Umfang vom Geschäft leben könnten, erklärt Hans Stoop.

Manuela Stoop arbeitet deshalb heute noch zu 20 Prozent für die Hamwaa AG und geht daneben wieder ihrem angestammten Beruf nach. Das sei kein Rückzug, sondern Ausdruck von Weitsicht und Verantwortung,



Die eben ausgelieferte Mirage von PIKO dreht auf der Hamwaa-Testanlage ihre ersten Runden.

tungsbewusstsein, meint Hans Stoop. Der Schritt erfolgte mit dem Ziel, «die Hamwaa mit derselben Leidenschaft, Qualität und persönlichen Nähe weiterzuführen, die das Geschäft seit jeher auszeichnen», betonen die Geschäftsinhaber.

Frühzeitig denken die beiden bereits an eine Nachfolgerregelung, «obwohl es noch gute sieben Jahre bis zur meiner Pension dauert», meint Hans Stoop. Es wäre schade, wenn der Name Hamwaa verschwinden würde, viel lieber sähe er sein Modellbahngeschäft darum bei der nächsten Generation. Einer geeigneten Nachfolgerin oder einem geeigneten Nachfolger würde er da-

rum den schrittweisen Einstieg in die Firma ermöglichen. Über ernst gemeinte Bewerbungen würde er sich freuen. 

### Hamwaa AG

Schlossstrasse 8, 4133 Pratteln  
Tel. 061 421 87 19  
[info@hamwaa.ch](mailto:info@hamwaa.ch) - [www.hamwaa.ch](http://www.hamwaa.ch)

### Öffnungszeiten:

Di, Mi: 9.00–11.30 / 13.30–18.30 Uhr  
Fr: 9.00–11.30 / 15.00–18.30 Uhr  
Sa: 9.00–16.00 Uhr





Szene | Smilestones: ein neuer Standort im Rhyfall Village

# Eine Miniaturwelt zieht um

Ende September hatte Smilestones bekannt gegeben, dass ein Umzug in neue Räumlichkeiten in Neuhausen ansteht. Nach einigen Wochen Planung war es Mitte Dezember so weit: Die grosse Modelleisenbahnanlage wurde gezügelt. Manuel Blumenthal war für die LOKI vor Ort und berichtet über den Umzug.



Von Manuel Blumenthal (Text/Fotos)

Der Umzug stellte für die Mitarbeiter von Smilestones eine grosse Herausforderung dar, vor allem weil die Anlage ursprünglich nicht für die Demontage konzipiert war. Frei nach dem Motto «Was nicht trennbar ist, wird trennbar gemacht» haben acht Personen während sechs Wochen akribisch ein Konzept ausgearbeitet, damit die Anlage für den Umzug zerlegt werden konnte. Nur schon die Trennung der elektrischen Verbindungen dauerte drei Wochen, dazu waren zwei Personen mit dem Zerschneiden und Beschriften von Kabeln beschäftigt. Anschliessend wurde die Landschaft zerschnitten, damit die Anlage in 15 Segmente von jeweils circa 7 Metern Länge und maximal 3,8 Metern Breite an den neuen Standort im Rhyfall Village transportiert werden konnte.

Die Anlage wurde an diversen Stellen zersägt, um die maximale Transportgröße nicht zu überschreiten.



Die einzelnen Anlagenteile wurden auf Holzböden gesetzt, für den Transport mit einem Holzaufbau versehen und in Kunststofffolie eingepackt.



Die verpackten Anlagenteile wurden mittels Lkw zum neuen Domizil transportiert, verladen wurden die Anlagenteile mit einem Kran.

## Die Beweggründe

Aufgrund der anstehenden Sanierung des alten Standorts wären Anpassungen an der Gebäudestruktur nötig gewesen, die nicht ohne eine Anpassung der Anlage machbar gewesen wären. Auch verschiedene Versuche, die Sanierung um die Anlage herum zu planen, zeigten sich als kaum realisierbar. Deshalb wurde entschieden, den Standort zu wechseln. Förderlich für den Entscheid war auch der schnelle Fund eines Ersatzstandortes, der sich wiederum in der Nähe des Rheinfalls befindet. Durch den kurzen Weg vom Rheinfall zur Modelleisenbahn kommen viele Besuchende nach einer Visite des Rheinfalls auch bei Smilestones vorbei. Der Zeitpunkt der Umzugsaktion wurde aus diesem Grund im Winter gewählt, sodass pünktlich zur Sommersaison, wenn der Rheinfall mehr besucht wird, die Anlage wieder betriebsbereit ist.

## Der Umzug

Nach der längeren Planungsphase konnte am 15. Dezember mit der Zügelaktion begonnen werden. Dabei wurde das Smilestones-Team zusätzlich von 15 Personen der beteiligten Umzugsunternehmen unterstützt. Die Anlage wurde verpackt und mit dem Schwertransporter an den neuen Standort transportiert. Hierbei wurde während einer Woche jede Nacht genutzt, um pro Nacht drei bis vier Module zu transportieren. Es war höchste Vorsicht geboten, damit keine Anlagenteile beschädigt wurden und die Anlage heil am neuen Standort ankam. Sicherlich war dies auch für die beteiligten



Die Anlagenteile warten auf den Aufbau, und bald gehen hier wieder Besuchende ein und aus.

Arbeiter des Umzugsunternehmens eine nicht alltägliche Aufgabe. Nachdem die Module am neuen Standort angekommen waren, wurden sie aus der Holzbox ausgepackt und provisorisch aufgestellt.

## Der Wiederaufbau

Der definitive Zusammenbau begann, als alle Module den neuen Standort erreicht hatten. Der enge Zeitplan erlaubt wenig Spielraum, schliesslich lautet das Ziel, den neuen Standort im Frühjahr 2026 zu eröffnen. Am Aufbau sind circa 15 Personen beteiligt. Laut René Ruedi, Geschäftsführer der Smilestones AG, liegt der Fokus aktuell auf dem Umzug und der Wiederinbetriebnahme der Anlage. Die Herausforderungen sind gross, da auch bestimmte Teile an die neuen

Räumlichkeiten angepasst werden müssen. Weiter möchte man die Chance nutzen, um Verbesserungen in die Anlage einzuarbeiten. Dies beispielsweise im Bereich der Carsysteme, die grundlegend erneuert werden. Zudem werden bestimmte Anlagenteile neu gestaltet. Ebenfalls ist ein neues Lichtkonzept mit Tag-und-Nacht-Simulationen in Planung. Auch im Hintergrund werden einige Dinge in den Schattenbahnhöfen erneuert. Dies bleibt für die Besuchenden später aber unsichtbar. Der Leiter Technik Martin Reimann hat uns bereits verraten, dass auch eine neue Attraktion geplant ist. Man darf also gespannt sein. Ein Besuch im Frühling nach der Wiedereröffnung am neuen Standort im Rhyfall Village ist auf alle Fälle zu empfehlen.

# News

«Eisenbahn-Romantik» wird eingestellt

## Ein Verlust für die Eisenbahnszene

Nach über drei Jahrzehnten geht eine der bekanntesten Eisenbahnsendungen im deutschsprachigen Raum zu Ende: «Eisenbahn-Romantik» wird eingestellt. Seit 1991 begeisterte das Format im SWR Generationen von Eisenbahnfreunden mit liebevoll erzählten Reportagen über Bahnstrecken, Lokomotiven und Menschen rund um die Eisenbahn. Auch Modellbahnhobbyisten hatten in der Sendung stets einen hohen Stel-

lenwert und dienten vielen Modellbahnern als Informations- und Inspirationsquelle.

Bereits im letzten Sommer wurde bekannt, dass der SWR die Redaktion der Sendung zum Jahresende auflöst und keine weiteren Folgen mehr produzieren wird. Gegen das Aus hat sich die Initiative «Eisenbahn-Romantik muss bleiben» gewehrt, doch trotz über 32 000 gesammelter Unterschriften in einer Onlinepetition, der Betei-

ligung von Hagen von Ortloff und eines Sonderwagens von Märklin hielt der Sender an seiner Entscheidung fest und hat die Redaktion zum Jahresende geschlossen. Damit endet auch die Initiative «Eisenbahn-Romantik muss bleiben». Doch noch besteht für die Fans der Sendung etwas Hoffnung: Die Initianten der Petition lancieren nochmals eine Initiative: «Eisenbahn-Romantik muss zurück».

Stefan Wyss



Der Sonderwagen von Märklin weist zwei unterschiedliche Seiten auf.



Die Rückseite sammelt Spenden für das Betriebswerk Crailsheim.

### Schotterplatz Wildegg

## Besuchertage im Schotterplatz



Foto: Stefan Wyss

Auch im Jahr 2026 finden regelmässig die öffentlichen Besuchertage im Schotterplatz in Wildegg statt. Nebst der grossen Modellbahnanlage in Ilm sind auch diverse Exponate aus der Welt der Eisenbahn erlebbar. Von der grössten analogen Bahnhofsuhr der Schweiz über die ehemalige Faltblattanzeige des Bahnhofs Basel, Läutwerke und Signale bis hin zur Dampflok E 3/3 456 der Nordostbahn zeigt die Ausstellung viele Details rund um die Welt der grossen und kleinen Eisenbahn. Die nächsten Besuchertage sind am 8. und 21. Februar 2026.

Stefan Wyss

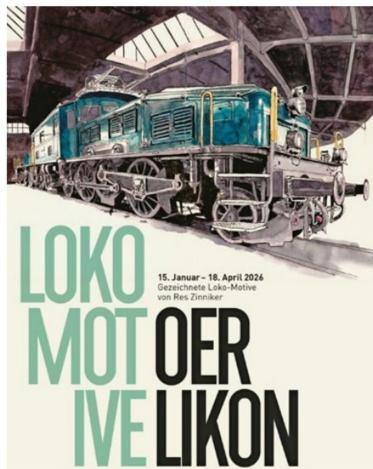
Weitere Infos:

[www.schotterplatz.ch](http://www.schotterplatz.ch)

Im Schotterplatz ist nebst den diversen Exponaten auch eine grosse Ilm-Modellbahn in Betrieb.

## Res Zinniker im ExKino Gezeichnete Loko-Motive

Oerlikon als Herz der Schweizer Eisenbahnindustrie steht im Zentrum einer neuen Ausstellung in der ExKino Bar in Zürich Oerlikon. Der Berner Grafiker und Illustrator Res Zinniker zeigt eine Auswahl von Zeichnungen aus über 100 Jahren Industrie- und Bahngeschichte, entstanden direkt vor Ort in Depots und Werkstätten. Die Werke sind vom 15. Januar bis zum 18. April 2026 ausgestellt, die Öffnungszeiten sind jeweils von Donnerstag bis Samstag von 17.00 Uhr bis Mitternacht. Stefan Wyss



## Stadler-Hochgeschwindigkeitszüge SMILE für die Westbahn

Foto: Georg Trüb



Die erste Ausfahrt aus dem Stadler-Werk in Erlen führte den RABe 501 042 nach Sulgen.

Im März des vergangenen Jahres wurde der Vertrag zwischen Stadler und der Westbahn in Österreich zur Lieferung von drei Hochgeschwindigkeitszügen bekannt gegeben. Die Züge erhalten die Nummern RABe 501 042–044. Der erste Zug ist so weit fertiggestellt, und so befinden sich die mit den SBB-Girunos identischen Züge aktuell in der Erprobungsphase. Die Inbetriebnahme findet in der Schweiz statt, die erste Fahrt ab Erlen führte den Zug vom Stadler-Werk in Erlen nach Sulgen. Bereits ab März 2026 sollen die Züge auf der Strecke von Wien über Graz und Klagenfurt bis nach Villach zum Einsatz kommen.

Stefan Wyss

Vom 15. Januar bis zum 18. April sind die Werke von Res Zinniker in der ExKino Bar ausgestellt.



## E-Paper-Archiv – Eisenbahn-Zeitschrift 2/89

Exklusiv für unsere Digital- und Panorama-Abonnenten stehen ab sofort alle Ausgaben bis und mit Heft 2/89 der LOKI-Vorgängerin «Eisenbahn-Zeitschrift» als E-Paper zur Verfügung.

### Aus dem Inhalt:

- Vorbild und Modell: SBB-Leichtstahlwagen in Italien
- Einst und Jetzt: Bahnhofplatz Bern
- Anlagen-Vorschlag: Beromünster
- Modellbahn: Fabrik-Diorama
- Vorbild: Am 4/4 Einsätze
- Vorbild: 100 Jahre Pilatusbahn

<https://loki.ch/e-paper>



## Modellbahn während der Festtage

# Le Train des Fêtes im Kanton Waadt



Im Endbahnhof Toujours Là warten zwei Esel auf ihren Transport.



Ob es die Dame mit Kinderwagen noch rechtzeitig aufs Perron schafft?

Vom 22. Dezember 2025 bis zum 3. Januar 2026 fand in der Turnhalle in Oron die Ausstellung «Train des Fêtes» statt. Mit dem ÖV war das Dorf im Kanton Waadt ab dem SBB-Bahnhof Palézieux mit einer kurzen Postautofahrt schnell zu erreichen. Gezeigt wurden 140 Module im Massstab 1:22,5.

### Punkt-zu-Punkt-Betrieb

Viele selbst umgestaltete Fahrzeuge von fiktiven Bahngesellschaften wie der Régio-

nal de la Haute-Broye (RHB), der TGV oder der Jorat Express fuhren zwischen den Bahnhöfen Toujours Là und Pasissy. Dazwischen lag der Verzweigungsbahnhof Le Very mit der Stichstrecke nach Saleinaz.

Auf der analog betriebenen Anlage fand ein vorbildgetreuer und interessanter Fahrbetrieb von Bahnhof zu Bahnhof statt. Jede Betriebsstelle war mit einem Fahrdienstleiter besetzt, der zugleich auch als Lokführer agierte. Fleissig wurden Lokomotiven ge-

wechselt, Züge zusammengestellt und Wagen in Anschlussgleise rangiert. Dabei verkehrten die Züge bis zum Einfahrtsignal des jeweiligen Bahnhofs und wurden dort vom nächsten Fahrdienstleiter übernommen. Ein ausgeklügeltes Sicherheitssystem verhinderte dabei Kollisionen auf der Strecke.

### Festtagsbetrieb

Schön gestaltete Szenen, lange Brücken, detaillierte Baustellen, voll funktionierende Bahnübergänge und viele Figuren belebten die Modulanlage. Besonders erwähnenswert sind die eingesetzten Kadee-Kuppelungen, die es ermöglichen, jeden Wagen an gewünschter Stelle auf der Anlage per Tastendruck vom Stellwerk aus abzukuppeln. Es herrschte eine fröhliche Stimmung, und die Betreiber gaben gerne Auskunft über technische Raffinessen. Für die Kinder wurde ein Spiel mit Fotos angeboten, mit dem Ziel, alle darauf abgebildeten Loks auf der Anlage zu finden. In der Festtagsatmosphäre wurde Fahrbetrieb demonstriert, wie er in längst vergangenen Tagen auf so mancher Nebenstrecke täglich stattfand.

Markus Neuenschwander



Im Bahnhof Le Very herrscht emisches Treiben, gleich zwei Güterzüge warten auf die Abfahrt.



In der Turnhalle wurden über die Festtage 140 Module aufgebaut, auf denen reger Betrieb herrschte.

# Doppelspur Grellingen-Duggingen in Betrieb BLS-Züge im Laufental

Nach intensiven Bauarbeiten im Laufental und einer fünfmonatigen Totalsperre der Strecke zwischen Grellingen und Duggingen hat die SBB den Doppelspurausbau planmäßig abgeschlossen. Der rund vier Kilometer lange neue Doppelspurabschnitt ermöglicht einen dichteren Bahnbetrieb auf der Fernverkehrsachse von Biel über Delémont nach Basel.

In der Hauptbauphase von Ende April bis Ende September 2025 musste der Bahnverkehr vollständig unterbrochen werden, damit neben dem zusätzlichen Gleis auch die bestehende einspurige Strecke in geänderter Lage neu aufgebaut werden konnte.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurden die Auswirkungen des Ausbaus für Fahrgäste erstmals direkt spürbar. Dank der neuen Doppelspur verkehren die Fernverkehrszüge zwischen Basel SBB und Biel neu im durchgehenden Halbstundentakt. Damit entstehen stabilere Anschlüsse in Basel sowie bessere Umsteigemöglichkeiten Richtung Jura, Mittelland und die Westschweiz. Auch die Betriebsstabilität auf der stark belasteten Strecke steigt, da Kreuzungshalte und Verspätungsübertra-



Foto: Stefan Wyss

Mit dem IR56 fährt neu auch die BLS im Laufental, die Leistung wird mit den MIKA gefahren.



Foto: SBB

Während der Totalsperre wurde auch das bestehende Gleis verschoben und neu verlegt.

gungen mit der Doppelspur reduziert werden. Die zusätzlichen Verbindungen für den Halbstundentakt werden von der BLS ge-

fahren. Von Biel über Delémont nach Basel setzt die BLS dazu ihre MIKA-Züge ein.

Stefan Wyss

Für das zweite Gleis mussten diverse Hangsicherungen und Stützmauern errichtet werden.

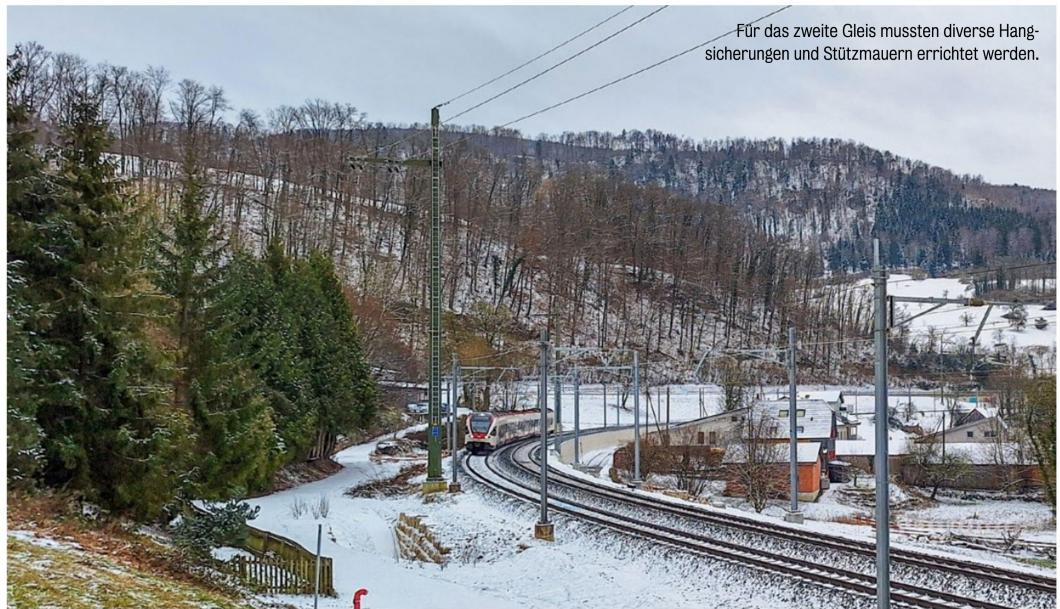


Foto: Stefan Wyss

# Veranstaltungen

## Tag der offenen Tür **Modelleisenbahn-Club Basel** | 31. Januar/1. Februar 2026, 14.00–17.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2A

Tag der offenen Tür mit Vorführungen auf den Anlagen in Spur 1, 0, 0m und 0e. <https://www.mcb-bs.ch>

## Sonntags-Apéro **Modelleisenbahn-Club Olten (MECO)** | 1. Februar 2026, 10.00–12.00 Uhr | 4600 Olten, Industriestrasse 41

Sonntags-Apéro im Clublokal des Modelleisenbahn-Clubs Olten (MECO).

<https://www.meco-olten.ch>

## Vollmondfahrten Bernina **Rhätische Bahn AG** | 1. Februar 2026, 17.45–23.00 Uhr | St. Moritz

Fondue, Fernblick und Mondschein im Panoramawagen auf der Berninalinie.

<https://www.rhb.ch/de/genussreisen/vollmondfahrten/?tabs-49pi3j938uVNSnrRixYvGu=7cdttt4R1YNsnwBBPpeisf>

## Fahrabend im NBCB **N-Bahn-Club beider Basel** | 5. Februar 2026, 17.00–21.00 Uhr | 4052 Basel, St. Jakobstrasse 200

Öffentlicher Fahrabend auf der N- und Jugendanlage. Beizli zum Bremsklotz ist offen.

<https://www.nbcb.ch>

## Hochwertige Eisenbahnmodelle **Eisenbahnsammlung Uster** | 7. Februar 2026, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise

Anlagen Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m in Betrieb; Privatführungen auf Anfrage.

<https://www.eisenbahnsammlung.ch>

## Publikumstag **Schotterplatz** | 8./21. Februar 2026, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b

Schotterplatz mit fahrenden und rangierenden Zügen, Installationen und aussergewöhnlichen Exponaten erleben.

<https://www.schotterplatz.ch>

## Meeting/Vortrag **American Railroadfans in Switzerland** | 20. Februar 2026, 19.30–22.00 Uhr | 5400 Baden, Roter Turm, Rathausgasse 5

«A Tribute to the Montana Rail Link». Ein Bildervortrag von Peter Hürzeler.

<https://www.americanrrfans.ch>

## Bierfahrt mit dem Bipperlisi **Private** | 28. Februar 2026, 14.00–20.00 Uhr | 4900 Langenthal, Bahnhof

Mit dem Bipperlisi 104 befahren wir das ASm-Streckennetz. Unterwegs gibt es Bier à discrétion aus der Region.

<https://eventfrog.ch/de/p/essen-trinken/bierfahrt-mit-dem-bipperlisi-bipperlisi-2026-7409175279287971430.html>

## Börse **Verein Modellbahnen und Modellautos** | 28. Februar 2026, 9.30–15.00 Uhr | 8610 Uster, Theaterstrasse 1, Stadthofsaal

Verkauf/Ankauf/Tausch von Modellbahnen, Modellautos, Zubehör, Blechspielzeug, Klemmbausteinen, Teddys usw.

## Modellbahnzauber **Mirage Noir** | 28. Februar/1. März 2026, 10.00–17.00 Uhr | 4543 Detingen, Industriestrasse 3

Wir suchen Aussteller mit kleineren Dioramen/Kleinstanlagen/Vitrinen/Verkaufsstände. Sonntag bis 16.00 Uhr.

<http://www.miragenoir.ch>



## Aktueller und ausführlicher!

Den vollständigen Veranstaltungskalender mit weiteren Infos, Flyern und Links finden Sie unter: [www.loki.ch/veranstaltungen](http://www.loki.ch/veranstaltungen)

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 3|2026:  
Freitag, 30. Januar 2026



# Börse

## Verkaufen

**H0** Eisenbahn Canada, Set, Messingmodelle VSOE 60/70, div. CIWL L.S., Rivarossi, in OK. juerg.hanselmann@gmail.com

**0m** Modelrail- und BEMO-Modelle RhB, neuwertig und originalverpackt. Liste verlangen. obrandi@bluewin.ch

**0m** Ferro-Suisse: RhB-, FO-, VZ-, SchB-Modelle, digit., neu u. originalverpackt, Anfragen: andreas-riss@bluewin.ch

**0** Verkaufe Vitrinenmodelle Spur-0-Loks: Lematec Ae 6/6, grün, Altdorf 4000,-, Setec Ae 6/6, rot, 3750,-, Ae 610 Cargo, 3750,-, Kiss Re 6/6, grün, Arlesheim, runde Scheinwerfer, 2750,-, Re 6/6, rot, Gerra und Immensee, 2500,-, Kiss Re 620 Cargo Bex, 2750,-, Kiss Re 4/4, grün, runde Lampen, 2750,-, alle digital mit Sound ab Werk und in OVP. Andreas Wyss, Pilgerweg 28, 6410 Goldau, 079 543 68 20, andreas-wyss@bluewin.ch

## Kaufen

**H0m** Suche H-R-F-BOB- und -WAB-Modelle sowie Zahnstangengleis H-R-F H0m/H0e. chr.z@outlook.com

**H0** Suche: ROCO-Flachwagen mit VW-Bus SF DRS. Angebote an: wiederegg@bluewin.ch

**H0** Privater Sammler sucht: Märklin-Gussgüterwagen Nr. 311-Nr. 334, alle mit OK. CCS800 im OK. Stämpfli AG, LOKI/Chiffre ON-44321 Wolfistrasse 1, 3006 Bern

## Verschiedenes

Leidenschaftlicher Modelleisenbahnlner sucht SBB- und Privatbahn-Mützen Stephan Kaiser, Rieselstrasse 13, 4228 Erschwil, steffikaiser@bluewin.ch, Tel. 079 363 46 59

### Suche Spur N bis Spur I

Auch ganze Sammlungen Sofortige Abholung und Barzahlung

Zeno Stirnemann  
Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen (ZH)  
Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69  
stirnemannz@windowslive.com

DANIEL STAIBER  
MODEILLEISENBAHN SAMMLUNGEN

**SUCHE**  
**Eisenbahnen/Anlagen**  
**aller Arten alt od. jung.**  
**Zahle fairen Preis. Bar.**

Telefon 076 607 77 08  
anfrage@modellbahnhankauf.ch

### Ankauf von Modelleisenbahnen in der ganzen Schweiz

In allen Größen und Spurweiten.  
Bitte lassen Sie sich von uns ein Angebot für Ihre Sammlung machen. Wir bieten faire Ankaufskonditionen.  
Bei grossen Sammlungen kommen wir auch gerne zu Ihnen.  
**MH Marken GmbH** – Marschalenstrasse 81, 4054 Basel  
Tel. 078 9 16 16 34/061 525 99 05, info@mhmärken.ch

### Kaufe Modelleisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten

– Rückbau von Modellanlagen  
– Abholung ganze Schweiz  
Kerstin und Peter Christen, Hofstrasse 17,  
4912 Aarwangen, Tel. 062 923 02 15/079 373 23 56  
christen\_modellbahn@bluewin.ch



Insertionsschluss für die LOKI 3 | 2026: 30. Januar 2026

Börseninserat online eintragen unter [www.loki.ch/boerse](http://www.loki.ch/boerse)

Diese Rubrik ist privaten Kleinanzeigen vorbehalten.

Wenn Sie eine kommerzielle Anzeige schalten wollen,  
wenden Sie sich bitte an [mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com).

Lokschuppen Hagen-Haspe



**Exklusive Modelleisenbahnen**

und mehr ... vieles mehr...

**www.lohag.de**

Kein Internet? Listen kostenlos!

Tel. ++49 (0) 2331 404453

D-58135 Hagen

Vogelsanger Strasse 40



**bruderer bahnen**



Reparaturen Z-I

Umbauten Digital Spuren N-I

Neu- und Occ.-Waren

Anlagenplanung/Bau

bruderer bahnen  
Nachfolger Herr Philipp Joss  
Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen  
Telefon 031 931 90 20  
[www.obbo.ch](http://www.obbo.ch), immer

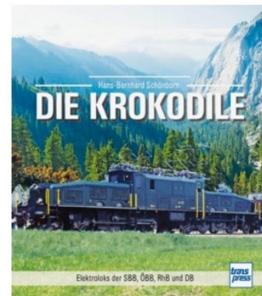
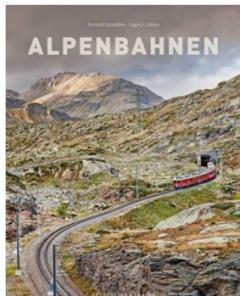
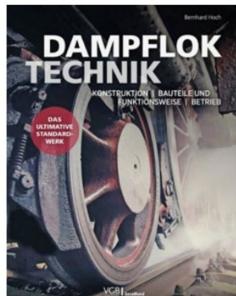
**BAUTEILSHOP**

**Lieferbar Spur 0**  
**AMJL - Rungenwagen**  
**NEU: te-miniatur**

**Vorbestellen Spur 0:**  
**Lenz - Re 4/4 II SBB**  
**Lenz - E03 / BR 103**

**meaTEC** / [www.bauteil-shop.ch](http://www.bauteil-shop.ch)

# Medientipps



## Dampfloktechnik

Der letzte reguläre Dampfzug der SBB verkehrte am 30. November 1968 mit der C 5/6 2969 und führte von Zürich HB über Koblenz nach Winterthur Töss. Damit hatte die Schweiz in Europa eine Pionierrolle inne. Bei anderen europäischen Bahnen waren diese Zeitpunkte später. Gerade in Deutschland waren diese zweigeteilt, denn während in der BRD die letzte reguläre Dampfleistung Ende Oktober 1977 verkehrte, zog sich der Dampfbetrieb in der einstigen DDR bis Anfang der 1990er-Jahre hin. Auch wenn das Ende der fahrplanmässigen Dampfepoche bereits länger zurückliegt, begeisterte die Dampfloktechnik noch bis heute ungebrochen. Kein Wunder, erschien bei GeraMond jüngst ein interessantes Buch, das diese Thematik äusserst spannend und abwechslungsreich aufgreift. Gut strukturiert führt das Buch den Leser auf 192 reich bebilderten Seiten durch Themen wie Aufbau und prinzipielle Funktion oder Baugruppen sowie Einzelteile und Betrieb.

Mit dem Buch Dampfloktechnik erhält der Bahnfreund ein sachlich gut erarbeitetes Grundlagenwerk, das einen fachlich tiefgreifenden Einblick in diese nach wie vor begeisternde Technik bietet.

Hans Roth

Dampfloktechnik  
Bernhard Roth  
Deutsch  
192 Seiten, 23,2 x 29,7 cm, gebunden  
GeraMond Media GmbH  
ISBN 978-3-98702-146-6

CHF 58.50

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
<https://staempflirecht.ch>



CHF 65.–

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
<https://staempflirecht.ch>



CHF 40.90

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
<https://staempflirecht.ch>



## Alpenbahnen

Man kann die Musik von Tom Waits mögen oder nicht, aber seine Textzeile aus dem Song «Down there by the train», die eingangs des Buches «Alpenbahnen» abgedruckt ist, passt wirklich zu einer Bahnreise. Alpenbahnen gelten nach wie vor als eine der bahntechnischen Pionierleistungen. Mit der Überquerung der Alpen wurden grosse Teile Europas erschlossen, was für einen neuen Aufschwung sorgte. Entstanden sind dabei zahlreiche interessante Bahnen, die sich durch einmalige Landschaften schlängeln. Diese Faszination versuchte der Autor Eugen E. Hüslér zusammen mit dem renommierten Fotografen Berthold Steinhilber, in Buchform wiederzugeben. Der Bildband lädt den Betrachter auf eine visuell herausragende Reise ein, die die Alpenbahnen professionell umgesetzt in ihren Umgebungen zeigt. Mit der regionalen Unterteilung finden sich zahlreichen Normal- und Schmalspurbahnen aus verschiedensten Ländern im Alpenraum. Ergänzend zu den grossformatig abgedruckten Bildern erfährt der Leser interessantes über die Geschichte und den Betrieb der jeweiligen Bahnen.

Dieser Bildband ist eine Augenweide und kann nur empfohlen werden.

Hans Roth

Alpenbahn  
Berthold Steinhilber, Eugen E. Hüslér  
Deutsch  
320 Seiten, 23,2 x 29,7 cm, gebunden  
Bruckmann Verlag GmbH  
ISBN 978-3-95416-449-3

Kaum ein Lokomotivtyp ist so populär wie die Schweizer Krokodile, die diesen Spitznamen ihrem charakteristischen Aussehen und ihrer langen Präsenz im Eisenbahnalltag verdanken. Ab 1920 bestimmten sie über mehrere Jahrzehnte massgeblich das Traktionsgeschehen am Gotthard. Auch auf anderen Bahnlinien in der Schweiz standen sie unermüdlich im Einsatz, und dies nicht nur vor schweren und langen Güterzügen. Der 2023 verstorbene Bahnkenner und Autor Hans-Bernhard Schönborn hat bereits 2014 ein Buch über diesen Loktyp veröffentlicht. Aufgrund der hohen Nachfrage des vergriffenen Buches hat sich der Verlag dazu entschieden, dieses Buch noch einmal aufzulegen. Dabei wurden die Inhalte akribisch auf die heutige Zeit aktualisiert. Das Buch umfasst beinahe alle Fahrzeugtypen, die einem Krokodil ähnlich sehen. Neben den klassischen SBB-Krokodilen kommen dabei auch das Seetal-Krokodil oder die beiden Krokodile der RhB vor. Zudem findet man im Buch auch das Exemplar der YStC oder die «Krokodile der besonderen Art».

Mit dem überarbeiteten Krokodil-Buch erhält der Bahnfreund ein interessantes und informatives Werk.

Hans Roth

Die Krokodile  
Hans-Bernhard Schönborn  
Deutsch  
144 Seiten, 21,0 x 24,2 cm, gebunden  
transpress Verlag  
ISBN 978-3-613-71767-1



## Triebwagen und Triebzüge – Teil 3

Die Westschweizer Bahnen gehen in der restlichen Schweiz ab und an ein bisschen vergessen, obschon sie eine äusserst interessante Rollmaterialvielfalt mit sich bringen. Ums schöner ist es, dass Wolfgang Finke bei seinem neusten Werk genau solche Bahnen berücksichtigt hat. Nach den heutigen Bahnfirmennamen strukturiert finden sich darin die Bahnen CJ, LEB, MBC (BAM), NstCM, TPC, TMR (MC), transN und Travys (YStC), von denen sämtliche Triebwagengenerationen bis hin zu den heutigen Triebzügen in allen Farbvarianten und Werbelackierungen abgebildet sind.

Nach zahlreichen gedruckten Büchern wie auch DVDs geht er nun einen Schritt weiter. Da immer mehr elektronische Geräte kein CD/DVD-Laufwerk mehr aufweisen, gibt es seine Bücher nun auf einem USB-Stick. Nach dem Einsticken des Sticks ins Gerät läuft dieselbe Prozedur ab, wie man sie bereits von den DVDs von tram-TV kennt.

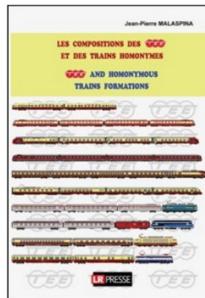
Die Fahrzeugskizzen von Wolfgang Finke sind begehrt und werden vor allem von Rollmaterial-Geschichtsforschern und Modellbauern rege benutzt. Das neue Verzeichnis gehört in jede Dokumentensammlung von Meterspurbahnen.

Hans Roth

Triebwagen und Triebzüge – Teil 3  
Wolfgang Finke  
Deutsch  
136 Seiten, 29,7 × 21,0 cm, digital/PDF  
tram-TV  
ISBN 978-3-943846-60-7

EUR 24,95

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
<https://shop.tram-tv.de>



## Les compositions des TEE et des trains homonymes

Jean Pierre Malaspina ist ein Kenner der internationalen Züge in Europa und hat bereits zahlreiche Publikationen über dieses Thema verfasst. Neben den Zugverbindungen zeigt er jeweils die Kompositionen auf und macht seine Bücher zu wichtigen Grundlagenwerken. Bislang als Eurocity-Experte bekannt, behandelt er in seinem jüngsten Werk die Zugkompositionen des Trans-Europ-Express im Laufe der Zeit.

Oftmals geht in Vergessenheit, dass die Züge des TEE-Verkehrs nicht nur aus den bekannten Triebzugseinheiten bestanden, sondern oftmals äusserst interessante Wagenkompositionen aufwiesen. Das von Malaspina verfasste Buch zeigt neben den Triebzügen auch solche Kompositionen und deren Ursprünge im Laufe der Zeit. Es zeigt über mehrere Generationen die TEE-Züge auf, die vielfach bei den Eurocities der TEE Rail Alliance enden. Ergänzungen mit zahlreichen Illustrationen und Informationen zu den entsprechenden Verkehrsperioden machen das Buch zu einem wichtigen Nachschlagewerk. Es ist daher nicht nur TEE-Liebhabern zu empfehlen. Dank der zahlreichen Kompositionen ist es auch für Modellbahner eine sehr gute Quelle.

Hans Roth

Les compositions des TEE et des trains homonymes  
Jean-Pierre Malaspina  
Französisch, Englisch  
168 Seiten, 21,7 × 30,4 cm, gebunden  
LR Presse  
ISBN 978-2-37536-072-9

EUR 38,-

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
<https://trains.lrpresse.com>



## Les chemins de fer du Tessin

Nicolas Michel ist weitum bekannt für die Herausgabe interessanter Bildbände über diverse Westschweizer Privatbahnen sowie verschiedener Bücher über SBB- und BLS-Triebfahrzeuge im Format A4 quer. Völlig unerwartet erschien nun im gleichen Verlag im gleichen Stil ein Buch über die aktuell verkehrenden Schmalspurbahnen des Kantons Tessin. Ein grosser Teil ist dem Centovall mit den Bahnen FART und SSIF gewidmet. Daneben finden auch die nicht minder bekannten Ferrovia Monte Generoso (MG) und Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP) gebührend Platz. Nach einer kurzen Einleitung über die Bahngeschichte, die Streckenführung, die technischen Merkmale der Fahrzeuge und die betrieblichen Aspekte folgen die grossformatigen Bilder mit den informativen Legenden, die einen umgehend auf eine literarische Zeitreise schicken. Die Fotos sind grösstenteils bisher unveröffentlicht und geben einen interessanten Überblick über die letzten 45 Betriebsjahre.

Nicht nur die Anhänger der Tessiner Eisenbahnen spricht dieser 216-seitige Bildband an, generell können sich Liebhaber von Privat- und/oder Schmalspurbahnen nicht sattsehen.

Hans Roth

Les chemins de fer du Tessin  
Nicolas Michel  
Französisch  
216 Seiten, 29,7 × 21,0 cm, Paperback  
Nicolas Collection  
ISBN 978-2-93151-33-4

CHF 69,-

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.agmt.ch/Boutique](http://www.agmt.ch/Boutique)



# Bahn aktuell



## Einzelgänger verabschiedet sich

Der Steuerwagenbestand war bei der BLS seit längerer Zeit knapp, und so übernahm sie 2004 von den SBB die beiden Steuerwagen mit Gepäck- und Postabteil DZt 50 85 91-33 911 und 912. Beide wurden Mitte 2004 ausrangiert und waren sofort verfügbar. In der eigenen Werkstätte in Bönigen sollten daraus zwei zusätzliche Steuerwagen für den Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein hergerichtet werden. Das Projekt umfasste technisch eine Annäherung an die bestehenden Autozugsteuerwagen BDt 942-945. Dazu mussten die Wagen komplett ausgeräumt und asbestosnatiert werden. Der Kasten wurde so weit

umgebaut, dass man neue Frontfenster, ein Personenabteil mit 24 Plätzen und ein Motorradabteil mit einem Seitentor einbauen konnte. Für die Bedienung gab es einen neuen Führertisch, der in der Bedienung mit den BDt 942-945 bzw. RBDe 565 identisch war. Mit der neu eingebauten 42-poligen BLS-Vielfachsteuerleitung konnte er von den Re 425 und Re 465 (vor dem Refit) ferngesteuert werden. Aus dem DZt 912 entstand so der 50 63 82-33 939, der im Juni 2005 in Betrieb gestellt worden war.

Mit der bevorstehenden Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (LBT) Ende 2007 sah man bereits früh eine Verkehrsverlage-

rung von der Strasse (Autoverlad) auf die Schiene (IC durch LBT), sodass man vom Umbau eines weiteren Exemplars absah. Der ausgeräumte und asbestosanierte DZt 911 wartete auf sein weiteres Schicksal. Die damals äußerst angespannte Rollmaterial-situation veranlasste die BLS dazu, den noch vorhandenen Wagen einen Notsteuerwagen Dt 50 63 92-33 938 mit den Re 420 (ex SBB) und BLS EW 1 herrichten zu lassen. Das Gepäckabteil kann nicht mehr benutzt werden. Die spartanische Führerstandseinrichtung veranlasste das Lokperso-nal dazu, diesen Pendelzug umgangssprachlich «Sahlenweidli-Express» zu nennen. Ein



Foto: Luis Tschiirenen

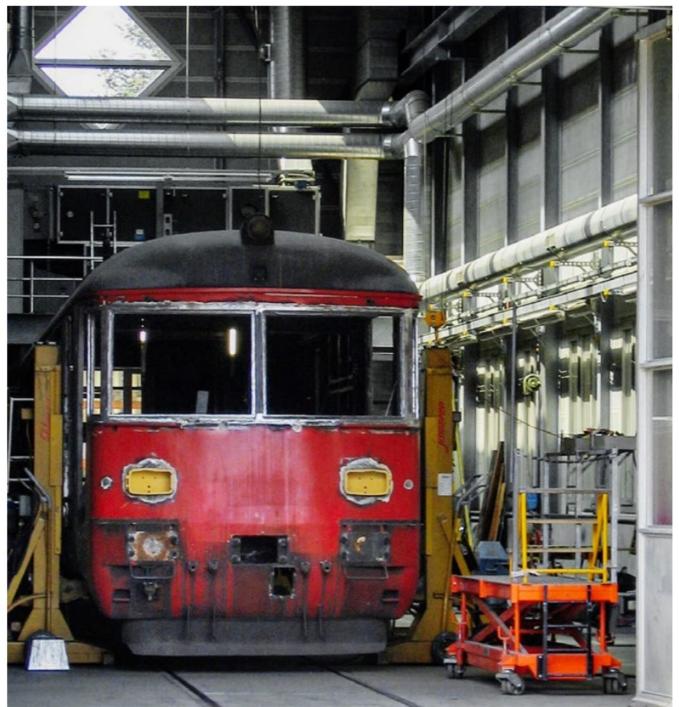


Foto: Hans Roth

Beim Blick in die Halle der BLS-Werkstätte Bönigen am 19. August 2004 zeigt sich die stark abgeänderte Frontpartie des künftigen Autozugsteuerwagens BDt 939 bereits weit gediehen.



Am 14. Juni 2007 ist der BDt 939 am Reservezug in Kandersteg neben dem BDt 947 abgestellt. Beide Wagen wurden 18 Jahre später am gleichen Tag in den Abbruch geführt.

Ausdruck, der später sogar von offizieller Seite für sämtliche EW I-Pendelzüge der BLS mit den Re 420 und teilweise sogar bei den SBB verwendet wurde.

Mit der laufenden Inbetriebnahme der RABe 535 «Lötschberger» konnte man sich vom Dt 938 trennen, der 2009 in letzter Minute vom Verein Depot und Schienfahrzeuge Koblenz (DSF) vor dem Abbruch gerettet werden konnte. Er wurde daraufhin mit dem RBe 4/4 1405 eingesetzt. Der BDt 939 wurde 2011 zum BDt 50 85 80-35 955. Im neuen Autoverladekonzept hatte er keinen Platz mehr und wanderte am 5. Dezember 2025 in den Abbruch. Hans Roth



Als die Ge 4/4 8003 der MOB am 21. März 2014 mit dem GoldenPass Classic vor Gruben in Richtung Montreux fuhr, deutete noch nicht eine «Züglete» in den Kanton Graubünden an.



Am 8. Dezember 2025 gab es erstmals Lastprobefahrten mit der RhB Ge 4/4 II 653 im Raum Untervaz/Trimmis. Für die Simulation der Anhängelast diente der Ahnennzug (ABe 8/12 3514).



Die Ge 4/4 II 653 am 19. Dezember 2025 unterwegs als Versuchszug Nr. 9030 von Klosters Platz nach Landquart, hier in der Nähe von Malans.

# Ge 4/4 8003 der MOB ist auf RhB- Schienen unterwegs

Was wie eine fabrikneue Lok wirkt, ist in Wahrheit ein über 30 Jahre alter Hightech-prototyp. Die heutige Ge 4/4 III 653 der Rhätischen Bahn (RhB) wurde 1994 von der SLM in Winterthur mit elektrischer Ausrüstung der ABB als Ge 4/4 8003 für die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) gebaut. Ausgelegt für 900 Volt Gleichstrom, verfügte sie bereits damals über vier wassergekühlte Stromrichter und einen leistungsfähigen Zwischenkreis, der sogar auf den später geplanten Zweisystembetrieb vorbereitet war. Mit 2000 Kilowatt Leistung und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit gehört sie zu den stärksten Gleichstromloks auf Schweizer Metzspurschienen.

Nachdem sich das Betriebskonzept der MOB geändert hatte, wurde die Maschine entbehrlich und am 3. April 2019 von der RhB in Landquart übernommen. Seit dem 18. August 2025 durchläuft sie als Prototyp der modernisierten Ge 4/4 III-Serie die Inbetriebsetzungsphase und soll im Verlauf dieses Jahres im Autozugdienst durch den Vereintunnel verkehren.

Hans Roth

Foto: Stefan Schluethess



## Traumhafter Winterdampf um die Lägern

Der in Brugg ansässige Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) führte am 3. Januar 2026 mit der A 3/5 705 von SBB Historic und historischen Wagen eine private Rundfahrt durch. Die Reiseroute führte von Buchs-Dällikon via Bülach-Eglisau-Bad Zurzach-Koblenz und Baden einmal um die Lägern.

## Wieder im Personenverkehr eingesetzt

Foto: Georg Trüb



Die der Infrastruktur zugeteilten RhB-Triebwagen ABe 4/4 II 56 und 54 wurden am 30. Dezember 2025 wieder im Personenzugsverkehr eingesetzt.



Foto: Erik Schneider



Foto: Markus Seeger



Foto: Stefan Schuhwerk



## Änderungen auf Schweizer Schienen



Foto: Markus Schäli

Vieles verschwand mit dem Fahrplanwechsel 2025 innerhalb kurzer Zeit aus dem Bahnalltag. Den wohl symbolträchtigsten Abschied nahm die letzte RoLa: Am 11. Dezember 2025 fuhr der von RAlpin betriebene Zug letztmals – trotz ursprünglich geplanter Verlängerung des Betriebs bis 2028. Im Personenfernverkehr hingegen endete der Einsatz der klassischen EuroCity-Züge zwischen Zürich und Hamburg (EC 8/9) mit den EC-Wagen der SBB.

Im Güterverkehr traf es die Re 465 der BLS, die nach dem Fahrplanwechsel 2025 bei internationalen Güterzügen nicht mehr zum Einsatz kamen. Loks, die im Autoverlad oder im GoldenPass Express keinen Einsatz finden, gelten seither als überzählig – Gerüchte über einen Verkauf machen die Runde.

Im Oktober 2025 verabschiedete die SOB die letzten NPZ. Drei Jahrzehnte lang hatten sie das Rückgrat gebildet, zuletzt auf der S27 als sogenannter March-Shuttle. Schliesslich endete mit dem Fahrplanwechsel 2025 auch die Normalspurära der CJ zwischen Porrentruy und Bonfol, wo die SBB die Betriebsführung übernahmen. Damit verschwanden zugleich die letzten KTU-NPZ.

Hans Roth



Foto: Florian Hübscher





Foto: Pierre-Philippe Durusse

## Aus dem Jura ins Freiburgische

Anfang Dezember 2025 hat die MOB von den CJ die neuen Triebwagen Be 4/4 652–655 übernommen und sie als Be 4/4 9206/9306 und 9205/9305 eingereiht. Ihre Anlieferung erfolgte über Bulle, wonach sie via die TPF-Infrastruktur zur MOB gelangten. Am 12. Dezember konnte der Be 4/4 653 in Bulle neben dem TPF Be 4/4 121 fotografiert werden.



Foto: Peter Pfeiffer

## Nach Graubünden statt nach Bern

Mit dem ABeh 4/8 338 gelangte am 4. Dezember 2025 erneut einer von fünf neuen Stadler-Zügen für die Berner Oberland-Bahnen (BOB) zur kurzfristigen Abstellung bei der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart. Auf dem Bild sind nur Produkte von Stadler zu erkennen.



Foto: Peter Pfeiffer

## Entgleisung beim alten Zoll

Am 7. Dezember 2025 hat bei der AB der talwärts fahrende Zug in der Haltestelle Alter Zoll die auf «Sperrung» gestellte Entgleisungsvorrichtung überfahren und ist entgleist. An der Infrastruktur entstand Sachschaden. Wegen einer Kreuzung mit einem Extrazug verkehrte der Regelzug ausnahmsweise über Gleis 2.



Foto: Pascal Kaufmann

# Neue Lok angetroffen

Am 11. Dezember 2025 verkehrte die Railpool 193 111 «Lago di Lugano» wohl zum ersten Mal durch die Schweiz, hier kurz nach Herzogenbuchsee. Die an SBB Cargo International vermieteten Railpool-Loks 193 107–111 sind nun für die D/A/CH/NL-Verkehre bis nach Domodossola freigegeben.



Foto: Erik Schneider

Re 460-Dreifachtraktionen gibt es selten, es sei denn, die Bedarfsleistung von Olten nach Zürich ermöglicht dies. Einer Komposition zur Instandhaltung wurden zwei weitere Re 460 mitgegeben, hier am 15. Dezember 2025 bei Mellingen.



Von Markus Inderst (Vorbild), Manfred Merz (Spur N) und Werner Frey (Spur H0)

**Ü**ber die Geschichte und die Einsätze der ÖBB-Nightjets haben wir bereits in den LOKI-Ausgaben 2|2022 und 4|2022 berichtet. Zu diesem Zeitpunkt standen Überlegungen im Raum, die Bestandsflotte gänzlich zu erneuern und mit einem neuen Wagenzugkonzept den Nachtzugverkehr zu revolutionieren. Nun nehmen wir

uns des aktuellen Paradezugs der Österreichischen Bundesbahnen an.

#### Entstehungsgeschichte

Die ÖBB bestellten 2018 acht neunteilige Tageszüge und 13 siebenteilige Nachtzüge (Day & Night-Züge, kurz DANI). Sieger der Ausschreibung war Siemens. Zum 250-Mil-

lionen-Euro-Auftrag vom August 2018 wurden zwei Jahre später weitere 20 Garnituren im Auftragswert von 500 Millionen Euro bestellt. Zehn Garnituren wurden allerdings im Sommer 2025 zugunsten von Tageszuggarnituren des Railjets 2 storniert.

Die neuen Wendzuggarnituren entstammen der Produktplattform Viaggio mit blauem

Vorbild & Modell | ÖBB-Nightjet DANI in 1:1, 1:160 und 1:87

# Der neue Nightjet erobert die Schweiz

Die Auslieferung des ÖBB-Nightjets der neuen Generation von Fleischmann in Spur N und den Einsatz der siebenteiligen Komposition seit dem Fahrplanwechsel in der Schweiz nehmen wir zum Anlass, uns vertieft mit dem neuen Nachtzug zu beschäftigen.

Unser Autorenteam über Vorbild und Modell.



Foto: Markus Inderst

Anstrich und roten Zierstreifen sowie aufgemalten Sternen am Horizont. Gegenüber den bekannten Reisezugwagen fallen die Rohkästen etwas höher aus, um dadurch mehr Innenraum für die übereinander angeordneten Liege- bzw. Schlafkojen zu gewinnen. Die neuen Garnituren bedeuten für die Konstrukteure hinsichtlich der Bar-

rrierefreiheit hohe Hürden. Um unterschiedliche Kantenhöhen der Bahnsteige in Europa barrierefrei bedienen zu können, ist in den Nightjet-Pendelzuggarnituren jeweils ein Niederflur- und ein Hochflurbereich vorhanden. Rollstuhlabteile sind dabei eigens ausgewiesen. Die Nachtzüge der neuen Generation sind als untrennbare Ein-

heit verbunden und bestehen aus zwei Sitzwagen, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen. Das Mitführen von Verstärkungswagen war ursprünglich nicht vorgesehen, wird aber auf einigen Relationen praktiziert. Von Anfang an angedacht war allerdings die Führung als Doppelkomposition, wie dies beim Railjet auch bereits gemacht wird.

# Report

## Fahrzeugkonfiguration des ÖBB-Nightjets der neuen Generation

Typ	Wagennummer	Einstieg	Länge	Sitz-/Liegeplätze	Gewicht
WLAmz/2	73 81 70-91 1xx	hoch	26,45 m	2 Liegeplätze deluxe/18 first	57 t
WLAmz/1	73 81 70-91 2xx	hoch	26,50 m	2 Liegeplätze deluxe/18 first	56 t
Bcmz	73 81 52-91 3xx	hoch	26,50 m	40 Liegeplätze economy	57 t
Bcmz	73 81 52-91 4xx	hoch	26,50 m	40 Liegeplätze economy	57 t
Bcmz	73 81 52-91 5xx	hoch	26,50 m	40 Liegeplätze economy	57 t
ABbmpvz	73 81 38-91 6xx	tief	26,50 m	26 Sitzplätze 2. Klasse und 4 Ruheplätze PRM	49 t
Bfmpz	73 81 80-91 7xx	hoch	26,80 m	70 Sitzplätze 2. Klasse	54 t
<b>Gesamtlänge</b>			185,75 m		
<b>Gesamtgewicht leer</b>					387 t
<b>Gesamtgewicht beladen</b>					394 t





Die Kurzzeitwerbelok 1016 023 bespannte am 18. Juli 2024 den NJ 446 von Wien ARZ nach Bregenz und konnte kurz nach Hohenems unter dem Säntis fotografiert werden.



Fotos: Markus Indenst

Die 1016 035 brachte den NJ 421 am 29. Juni 2024 von Hamburg nach Innsbruck und erreicht hier in Kürze den Dreispurweitenbahnhof Jenbach.



Am 31. Mai 2025 schleppte die 1016 003 die NJ-Garnituren 14 und 17 von Nürnberg nach Wien; wegen der Sperrre der Neubaustrecke im Tullnerfeld (restliche Besetzung der Hochwasserschäden) befuhrt der NJ 491 die alte Westbahnstrecke, aufgenommen vor Kirchstetten.

## Einführung der neuen Züge

Die Auslieferung der Garnituren fiel in die Coronazeit und war von Verzögerungen geprägt. Die ÖBB haben die neue Garnitur im Rahmen einer Österreichtour am 13. und 14. November 2023 ausgewählten Journalisten präsentiert und ihnen auch die Testfahrt ermöglicht, wobei für die Traktion die beiden Nightjet-Werbeloks (1116 195 und 1216 012) Verwendung fanden. Für die Wartung der neuen Züge wurde im Areal des ÖBB-TS-Werkes Simmering eine neue Wartungshalle mit zwei Gleisen gebaut, die am 7. Oktober 2023 eröffnet wurde.

Der erste Einsatz des Nightjets 2 erfolgte im Fahrplanjahr 2024 auf zwei Verbindungen von Österreich nach Deutschland (Innsbruck-Hamburg bzw. Wien ARZ-Hamburg). Allerdings waren die Fahrzeuge nicht uneingeschränkt einsetzbar, denn Siemens konnte keine gänzliche Zulassung erreichen. Das Steuerwagenproblem existiert nach wie vor, doch seit Ende November 2025 dürfen die Züge unter bestimmten Bedingungen auch geschoben in den Ländern Deutschland und Österreich eingesetzt werden. Für die Schweiz fehlt dazu weiterhin eine Zulassung, sodass die Züge als reine Wagenkomposition betrachtet werden. Ungeachtet dessen gerieten die Züge in die Schlagzeilen, weil häufig technische Probleme auftreten. Verspätungen oder gleich Zugausfälle waren die Folge. Die Einstellung der beliebten und umweltfreundlichen Mitnahme von Autotransportwagen im grenzüberschreitenden Verkehr stieß bei vielen Kunden sauer auf. Dieser Service blieb allerdings im Binnenverkehr erhalten, als in der Nacht vom 5. auf den 6. März 2024 das Zugpaar NJ 446/447 (Wien ARZ-Bregenz) auf die neue Garnitur umgestellt wurde. Es folgte die Verkehrsaufnahme nach Rom als NJ-Zugpaar 40233/40294 (Wien-Roma Tiburtina) bzw. als NJ 295/294 (München-Roma Tiburtina) ab dem 10. September 2024, gefolgt von der Verkehrsaufnahme zwischen Innsbruck bzw. Wien nach Amsterdam ab dem 27. Mai 2025 als NJ 420/421 bzw. NJ 40490/40421.

Am 4. Dezember 2025 wurde die neue Nightjet-Garnitur erstmals in der Schweiz der Öffentlichkeit präsentiert, wobei in Zürich HB zugleich die Taufe der Garnitur 20 auf den Namen «City of Zürich» erfolgte. Die SBB kündigten dabei an, die neue Garnitur ab diesem Tag auf der Relation Zürich HB-Hamburg Altona als NJ 470/471



Foto: Patrick Salesch

planmäßig einzusetzen. Durch die fehlende Zulassung als Pendelzug werden auf dem Schweizer Abschnitt für die Traktion neben Re 460-Loks auch die letzten noch im Personenverkehr eingesetzten Re 420-Maschinen verwendet. Für den kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2026 ist die Umstellung des EN 466/467 «Wiener Walzer» (Zürich HB-Wien Hbf) auf die neue Garnitur angekündigt. Der Einsatz auf der Relation Zürich HB-Amsterdam Centraal (NJ 402/403) ist für das Fahrplanjahr 2027 avisiert.

### Modellumsetzung

Die Modelleisenbahn GmbH aus Bergheim bei Salzburg kündigte im Jahr 2024 für ihre Marke ROCO die Modellumsetzung des Nightjets 2 im Massstab 1:87 an. Ein Jahr später kündigten die Bergheimer zur Freude vieler Spur-N-Bahner die Modellumsetzung von Fleischmann in 1:160 an.

Hersteller	Spur	Art.-Nr.	Bezeichnung	Ausführung
Fleischmann	N	6260065	Wagensem	DC, analog
Fleischmann	N	6270065	Wagensem	DC, digital
Fleischmann	N	7560039	Taurus 1116 195-9	DC, analog
Fleischmann	N	7570039	Taurus 1116 195-9	DC, digital/Sound
ROCO	H0	5500004	Wagensem	DC, analog
ROCO	H0	5510004	Wagensem	DC, digital
ROCO	H0	5510005	Wagensem	Black Edition, DC, digital
ROCO	H0	5520004	Wagensem	AC, digital
ROCO	H0	5520005	Wagensem	Black Edition, AC, digital
ROCO	H0	70495	Taurus 1116 195-9	DC, analog
ROCO	H0	70496	Taurus 1116 195-9	DC, digital/Sound
ROCO	H0	78496	Taurus 1116 195-9	AC, digital/Sound

Der Nightjet 2 der ÖBB von ROCO in 1:87 und von Fleischmann in 1:160.



Foto: Stefan Treier





In den ersten Tagen nach dem Fahrplanwechsel 2026/2027 befand sich am Zugschluss des NJ 2 jeweils eine Gruppe mit drei SBB-EuroCity-Wagen, die mittlerweile allerdings drei ÖBB-Wagen an der Zugspitze gewichen sind.

Am 8. Dezember  
2025 zieht die Re 4/4<sup>I</sup>  
11164 der Erstserie  
den NJ 471 aus  
Hamburg bei Effingen  
nach Zürich HB.



Foto: Stefan Treier



Äusserst bunt gemischt präsentierte sich der Hamburger Nachzugszug am Morgen des 22. Dezembers auf der Bözberg-Nordrampe zwischen Hornussen und Zeihen.

## Das Spur-N-Modell von Fleischmann

LOKI-Autor Manfred Merz stellt Ihnen auf den nächsten Seiten das Spur-N-Modell aus dem Hause Fleischmann ausführlich vor.

### Verpackung

Die sehr ansprechend in den Fleischmann-Hausfarben gestaltete, für N-Verhältnisse recht voluminöse Kartonschachtel beherbergt das siebenteilige Wagensem. Die Packung zierte ein Bild eines durch die Vollmondnacht strebenden und von einer Fledermaus begleiteten ÖBB-Nightjets. Die feinen Modelle liegen in zwei Lagen übereinander in Kunststofftiefziehteilen, die genau der äusseren Form der Wagen entsprechen. Das empfindliche Gut wird durch aufgelegten, weichen Schaumstoff und dünne Plexiglasplatten wirkungsvoll geschützt. Darunter befindet sich eine ausführliche, mehrsprachige (deutsch, englisch, französisch) Anleitung, die als kleines Heft ausgeführt ist, mit nützlichen Hinweisen für den Umgang sowie die Pflege der Neuerwerbung. Ferner befinden sich in der Verpackung drei kleine Kunststofftüten, in die

Kleinteile wie Kupplungsdeichseln für die Verbindung zur Lok und für eine allfällige Doppelseinheit und Pufferbohlendetails enthalten sind.

### Mechanik

Die sieben Wagenmodelle sind sehr weitgehend aus hochwertigem Kunststoff gefertigt. Für das nötige Betriebsgewicht nach NEM sorgen in die Wagenböden eingelegte Metallplatten. Vier der sieben Wagen sind konstruktiv und formtechnisch komplett unterschiedlich, was den Formenbau vor eine Herausforderung stellte. Die Drehgestelle sind mittels Drehzapfen in den Wagenböden drehbar gelagert, Anschläge sorgen dafür, dass sie nicht überdrehen können und die Radsätze an den Wagenköpfen bremssend streifen. Die Dreipunktlagerung sorgt für einen ruhigen, taumelfreien Lauf. Die nach den Empfehlungen der NEM exakt gefertigten Metallradsätze laufen im zähen Kunststoff in den Drehgestellen spitzengelagert. Beim Steuerwagen wurde eine Lagerung in Metall realisiert. Alle Wagen verfügen beidseitig über kulissen geführte Kupplungs-



Der Nightjet-Steuerwagen Bfmpz 80-91 712-7 mit seinem markanten, an die Vectron-Loks angelehnten Gesicht.

deichseln, in die die speziellen Magnetkupplungen in die Normschächte eingesteckt sind. Die Höhe der Kupplungen weicht konstruktionsbedingt nach unten von der Norm ab, darum liegt dem Set eine nach oben gekröpfte Kupplungsstange für die Verbindung zur Zuglok bei. Die vordere Kupplung des Steuerwagens ist dann wieder normgerecht ausgeführt, um eine zweite Nightjet-Einheit oder andere Schnellzugwagen standmäßig kuppeln zu können. Die für



Die siebenteilige Nightjet-Garnitur gestossen auf der LOKI-Testanlage unterwegs. Auch kleine Radien bis hinunter zu R1 (192 mm) sind so möglich.



diesen Zug speziell konstruierten Magnetkupplungsköpfe sind von den Massen und der magnetischen Polarität mit den bereits am Markt befindlichen Magnetkupplungen von Peter Horn (PEHO) und Erhard Tschorn (3dprint4moba) kompatibel. Schön, dass Fleischmann bei der Konzeption daran gedacht hat. Zusätzlich findet sich an den Fleischmann-Kupplungsköpfen auf der einen Seite ein kleiner Stift und auf der Gegenseite eine Bohrung, um die mechanische Verbindung auch bei enger Kurvenfahrt noch zu verbessern. Das Kuppeln des Zuges geht auf einem ebenen, geraden Gleisabschnitt fast wie von selbst.

### Elektronik

Der gesamte siebenteilige, digitale Zug ist von Haus aus mit einer Beleuchtung der Innenräume ausgerüstet. Die Betriebsspannung dafür nimmt ausschliesslich der Steuerwagen auf. Um alle acht Räder dafür verwenden zu können, sind die Achsen der Radssätze isolierend aus Kunststoff ausgeführt. An die Räder sind aussen exakt spitz zulaufende, überdrehte Achsstummel angegossen, die in Metallpfannen in den Drehgestellen greifen. Diese Art der Stromaufnahme hat sich seit vielen Jahren bei den Fleischmann-Triebzügen der DB-Baureihe 601 und 602 bereits bestens bewährt. Auch die beleuchteten Wagen von KATO, Hobbytrain und aktuell die Leichtstahlwagen von MW-Modell fallen durch diese technikbedingt absolut flackerfreie Beleuchtung positiv auf. Es wäre schön, wenn diese Konstruktion auch bei anderen Herstellern für diesen Zweck Schule machen würde. Die Betriebsspannung wird mittels jeweils zweier dünner, hochflexibler Litzen durch die Drehzapfen hindurch ins Wageninnere geführt, wo sie auf der Hauptplatine sauber



Der Nightjet-Sitzwagen ABbmpz 38-91 612-2 ist ein Einzelgänger in der Komposition.



Die Liegewagen Bcmz 52-91 312-0, 52-91 412-8 und 52-91 512-5 gibt es dreimal im Zug.



Die Nightjet-Schlafwagen WLAmz 70-91 212-0 und 70-91 112-0 sind zweimal vertreten.



Das Innenleben des Steuerwagens mit Elektronik und mehrteiliger, farbiger Inneneinrichtung.



Der Schlafwagen von innen mit gut bestückter Beleuchtungsplatine und Kondensator.



Pfiffig gemachte Stromaufnahme ab Gleis: Alle acht Räder dienen so der Stromübertragung.



Leitende Magnetkupplungen sorgen für sicheren Halt und die Beleuchtungsstromübertragung.

verloren sind. Die Hauptplatine des Steuerwagens ist mit einem gut dimensionierten Kondensator, zahlreichen SMD-LEDs samt ihren Vorwiderständen sowie mit einer Schnittstelle nach Norm Next18 bestückt. Das alles befindet sich von außen unsichtbar unter dem Dach des Wagens. Die restlichen sechs Wagen werden über zweipolige Magnetkupplungen mit der vom Decoder geschalteten Spannung versorgt. Jeder Wagen verfügt über eine ähnlich gut bestückte, über die gesamte Länge der Wagen ausgelegte Platine. Jeweils 11 SMD-LEDs sorgen für die Ausleuchtung der Innenräume. Ein Goldcap-Kondensator pro Wagen verhindert bei kurzen Spannungsunterbrechungen, dass sich die Innenraumbeleuchtung ausschaltet. Auch die drei Spitzensignale, die roten Schlusssignale und die Führerstandsbeleuchtung sind mittels SMD-LEDs ausgeleuchtet. Bei der Digitalausführung lassen sich verschiedene, länderspezifische Signalbilder realisieren sowie die Innen- und die Führerstandsbeleuchtungen ein- bzw. ausschalten.

## Formgebung

Die Details der vier unterschiedlichen Wagenkästen sind filigran in die Spritzformen graviert. Alle Sieken, Vertiefungen und Details sind sehr exakt und sauber dargestellt. Besonders auffallend, da im direkten Blickfeld des Betrachters, sind die feinen Nachbildungen der Klimageräte auf den Dächern der Modelle. Die Wagenkästen bestehen aus einem Formteil. Die Wagenböden bestehen aus mehreren, dem jeweiligen Wagentyp entsprechenden Kunststoffformteilen. So sind Sitze, Tische, Betten und Trennwände separat gefertigt und passgenau eingefügte Kunststoffteile. Erwähnen möchte ich auch die Gepäckregale, die aus durchsichtigem Kunststoff gespritzt sind und so die Chromanmutung des Originals sehr gut wiedergeben. Sehr fein und detailliert graviert sind auch die Drehgestelle der Wagen, wobei Bauartunterschiede unter den Wagen vorbildgetreu berücksichtigt sind. Die Wagenübergänge sind fein geriffelt nachempfunden, zu den gegenüberliegenden Wagen aber geschlossen. So minimiert sich die Gefahr des gegenseitigen Verhakens, speziell bei enger Kurvenfahrt. Alle sieben Wagenmodelle sind sauber und mit der Außenhaut bündig verglast. Die klaren Kunstoffscheiben sind exakt eingepasst und geben den Blick auf das abwechslungsreich ge-

Der Führerstand des Steuerwagens ist grosszügig verglast und besitzt bereits werkseitig eine vollständige Pufferbohlenbestückung.



Elektrisch leitende Magnetkupplungen mit mechanischer Sicherung sind bei Fleischmann erstmals im Einsatz.



staltete Innenleben frei. Der Steuerwagen mit seinem charakteristischen Vectron-Gesicht ist gut getroffen. Der Führerstand ist nachgebildet und durch die mächtigen Scheiben gut sichtbar. Der Pufferbohlenbereich ist, so gut es der N-Massstab lässt, vollständig nachgebildet. Zughaken und Bremsschläuche sind bereits werkseitig montiert, was die Nerven und damit auch das Seelenheil des Modellbahners schont.

#### Lackierung und Bedruckung

Die sieben Wagen sind in den richtigen Farben sauber lackiert und bedruckt. Aus meiner Sicht kamen dabei alle heutigen Techniken wie die Spritzlackierung, der Tampon- und der Digitaldruck zur Anwendung. Alle Trennlinien sind äusserst scharf,



Der Druck im N-Massstab 1:160 ist bis ins kleinste Detail sehr beachtlich gelungen.

ohne Vernebelungen und ohne auch nur ansatzweise ausgefranzt zu sein. Hammermäßig ist die Ausführung auch der kleinsten Druckthemen, vom auffälligen Nightjet-Schriftzug bis zum kleinsten Piktogramm, da fehlt nichts. Haben Sie schon die winzigen, vertieften Digitalanzeigen mit Zug und Wagennummern oder die ebenfalls winzigen farbigen Bedienelemente im Fahrwerksbereich entdeckt? Die Inneneinrichtung der Wagen ist ebenfalls mehrfarbig gestaltet. Das entweder mit durchgefärbtem Kunststoff oder nochmals extra mit Lack und Airbrushstöckle. Für die farbliche Gestaltung des Fleischmann-N-Nightjets ein ganz großes Kompliment.

## Fahreigenschaften

Für den Fahrtest wurden abwechselnd Fleischmann-N-Modelle von ÖBB- und SBB-Maschinen angehängt. Das Kuppeln der Lok an die Nightjet-Wagen mit der gekröpften Kuppelstange ist eine kleine Fummeli. Völlig problemlos ist dagegen das magnetische Kuppeln der Wagen untereinander. Ich empfehle die Einhaltung der Wagenreihung aus dem realen Leben sowie die der Betriebsanleitung. Wird einer der Wagen verdreht eingereiht, funktioniert die Innenbeleuchtung nicht. Bei allen Wagen sollten die Klimaaufsätze in eine Richtung, vom Steuerwagen weg, stehen. Es wurde digital mit einer normgerechten Gleisspannung von

14,5 Volt gefahren. Die komplette siebenteilige Garnitur wurde dabei über die LOKI-Testanlage mit all ihren Unzulänglichkeiten gezogen, aber auch gestossen. So wurden alle Gleiskonfigurationen mit all ihren teilweise engen Radien, auch eine S-Kurve aus R1 (192 mm), bergauf sowie bergab ohne Störungen befahren. Alle Wagenmodelle des Sets zeichnen sich durch hervorragende Leichtlaufeigenschaften aus. So stellen die Modelle keine allzu grossen Herausforderungen für die jeweilige Zuglok dar. Es kam während des gesamten Tests und darüber hinaus zu keinen Entgleisungen und auch zu keinem ungewollten Abkuppeln. Dieser Punkt wurde besonders aufmerksam beobachtet, da das für Fleischmann neuartige Magnetkupplungssystem zur Anwendung kam. Dieses hat sich auch in elektrischer Hinsicht bestens bewährt. Auch in engen Kurven ist die elektrische Verbindung nicht abgebrochen, wenn ja, wurde das durch die eingebauten Kondensatoren wirkungsvoll kaschiert. Kommt es hier zu grösseren Ausfällen, empfehle ich die Reinigung der Neodym-Magnete mit einem weichen Pinsel oder einer weichen Bürste. Die Beleuchtung des gesamten Zuges ist in den einzelnen Wagen gleichmäßig hell aber bei den für N üblichen 14,5 Volt digitale Gleisspannung nicht ganz flackerfrei. Vom Flackern betroffen sind interessanterweise nur die drei LEDs an den jeweiligen Wagenenden. Die LEDs in der Mitte der sechs Wagen und im Steuerwagen leuchten stabil. Erst die Erhöhung der Gleisspannung auf 18 Volt behob das Problem. In Sachen Ausleuchtung der Innenräume wurde der Zweck des jeweiligen Wagens berücksichtigt. Sie ist im Sitzwagen etwas heller, in den Schlafwagen ergibt sich die heimelige Anmutung baldiger Schlafenszeit. Mir persönlich gefällt das sehr gut.

## Fazit

Das Fleischmann-Wagenseit Nightjet hat mich komplett vereinnahmt. Der Nightjet ist auch in 1:160 schon rein optisch ein echter Blickfang auf der Anlage. Auch technisch vermag der Fleischmann-Neuling zu überzeugen, wegen des Flackerns der Innenbeleuchtung sollte nochmals nachgearbeitet werden. Ansonsten macht sich Fleischmann wieder einmal bezahlt: Er hält sich im Gegensatz zu manch anderem Modellbahnersteller in der Szene haarklein an die Empfehlungen der NEM (Normen Europäischer Modellbahnen). Radsatzmasse, Auslegung und Platzierung der Kinematik, Gestaltung der Kupplungssteckaufnahme und nicht zuletzt die Anschlussbeliegung der Digitalschnittstelle werden von den Konstrukteuren in Bergheim eingehalten. So heisst es für den interessierten N-Modellbahner nur noch: Garnitur aufgleisen, losfahren, Spass haben.



Der Nightjet Hamburg-Altona-Zürich mit SBB-Verstärkung wie am 8. Dezember 2025 bei Effingen gesichtet. In Spur N ist auch das sehr gut möglich.



Das ROCO-Modell des ÖBB-Nightjets der zweiten Generation lässt auch in H0 keine Wünsche an Ausstattung und Spielspass offen.

### Das Spur-H0-Modell von ROCO

LOKI-Autor Werner Frey stellt Ihnen auf den nächsten Seiten das H0-Modell von ROCO ausführlich vor.

#### Verpackung

Das Modell wird in einer stabilen und dekorativen dunkelblauen Kartonbox mit Nightjet-Emblem geliefert. Im Innern sind übereinander zwei Styroporeinsätze mit je drei bzw. vier Wagen enthalten. Nebst der Bedienungsanleitung in Heftform liegen zahlreiche Zubehörteile bei, die vor allem für die Ausstellung in der Vitrine vorgesehen sind. Das Modell ist wie geliefert grundsätzlich bereits betriebsbereit.

#### Mechanik

Wie bei ROCO üblich sind die Wagen vollständig aus Kunststoff gefertigt. Das notwendige Gewicht für einen ruhigen Lauf wird durch eine Metallplatte im Boden erreicht. Bemerkenswert ist der leicht asymmetrisch angeordnete Drehzapfen der Drehgestelle, wodurch vermutlich Probleme mit den tiefgezogenen Schürzen an den Wagenenden bei etwas engeren Kurvenradien vermieden werden sollen.



Sogar auf den Drehgestellen der Modelle finden sich feinstens aufgebrachte Anschriften.



Die österreichische Flagge als Qualitätsmerkmal über den Einstiegstüren des Nightjets.



Über die richtige Zusammenstellung der insgesamt sieben Wagen des ÖBB-Nightjets informiert die ausführliche Bedienungsanleitung von ROCO ...



... die dem Wagensemmler beigelegt ist. Wer gute Augen hat, kann die Wagen aber auch anhand der aufsteigenden Betriebsnummern richtig einreihen.



Auch von aussen kaum sichtbare Bereiche wie das Kabineninnere wurden exakt nachgebildet.



In der digitalen Ausführung verfügen alle Wagen über eine schaltbare LED-Innenbeleuchtung.



Die Kabinetturen entlang des Seitengangs sind vorbildrichtig verschiedenfarbig ausgeführt.



Die Strom führende Kupplung ist auch von unten sehr gut geschützt.



Detailliert präsentiert sich der Dachaufbau mit integrierter Klimaanlage.



decoder. Im Digitalbetrieb sind nebst dem Frontlicht (rot/weiss + Scheinwerfer) und der Führerstandsbeleuchtung die Innenbeleuchtung sowie die Zugzielanzeigen separat schaltbar.

### Formgebung

Das Modell überzeugt durch feine Gravuren und zahlreiche Anbauteile. Auf dem Dach sind die Klimaanlagen als separaten eingesetzte Teile detailliert nachgebildet. Die Drehgestelle überzeugen durch eine feine Gravur sowie separate angesetzte Magnetschienenbremsen und Dämpfer. Ebenso sind die drei Bremsscheiben auf den Achsen nachgebildet worden.

An den Wagenübergängen sind die elektrischen Leitungen so gut als möglich nachgebildet worden. Dies gilt für die markante Leitung oben über den Faltenbälgen und auch für die seitlichen Kabelverbindungen.

### Lackierung und Bedruckung

Die Lackierung der Wagen lässt keine Wünsche offen. Die Farben sind sehr gut dem Vorbild nachempfunden und deckend aufgetragen. Alle Farbtrennkanten sind messerscharf und halten auch einer genauen Betrachtung mit der Lupe stand.

Dasselbe gilt auch für die Bedruckung. Alle Anschriften am Modell sind gestochen scharf und einwandfrei lesbar – das trifft sogar für die auf den Fenstern aufgedruckten kleinen Piktogramme zu.

### Fazit

Die Ausführung des ÖBB-Nightjets von ROCO ist rundherum gelungen. Das Modell aus Salzburg vermag die hohen Erwartun-



Unterschiedliche Übergänge beim normalen Wagen (links) und beim Schlusswagen (rechts).



Ab Werk ist die Front des Nightjet-Steuerwagens der neuen Generation bereits zugerüstet.

gen an ein zeitgemäßes Modell bestens zu erfüllen. Als kleiner Wermutstropfen bleibt die Tatsache, dass ein Zug mit nicht weniger als vier komplett unterschiedlichen Wa-

gen auf diesem technischen Niveau seinen Preis hat und somit nichts für den kleinen Geldbeutel ist. Das Sparen lohnt sich aber – der Zug ist eine Augenweide.





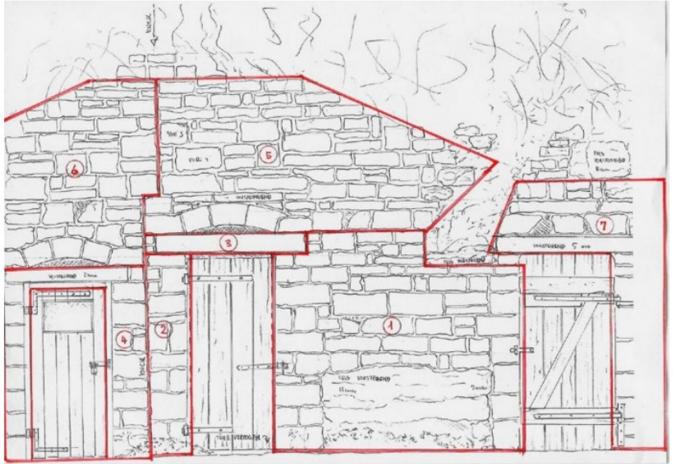
**Bau | Felsenkeller in verschiedenen Baugrößen**

# Kellergewölbe hinter Sandsteinmauer

Im dritten Teil über die Felsenkeller zeigt uns Marcel Ackle einen Kellereingang hinter einer Sandsteinmauer im Massstab 1:22,5 sowie einige kleine Eingänge auf einem Feldbahndiorama im Massstab 1:35. Mit diesen Bauwerken schliessen wir die Trilogie zum Thema Felsenkeller ab.

Von Marcel Ackle (Text/Fotos)

**S**teil aufsteigendes Gelände direkt vor der Hintergrundkulisse ist insofern praktisch, weil damit das Anlagenende gut kaschiert und glaubhaft abgeschlossen werden kann. Aus diesem Grund kommen solche Geländeerhebungen, vielfach auch mit integrierter Stützmauer, bei meinen Anlagen oft vor. Die Mauer mit einem betongrau gestrichenen Brett darzustellen oder mit Steinstruktur versehene, auf dem Markt erhältliche Platten anzuwenden, wäre dabei die einfachste Lösung. Diese Lösungen würden mir jedoch keinen Spass bereiten, weil die Herausforderung fehlt und das Ziel meiner Basteleien nicht das schnelle Fertigwerden, sondern die Bastelarbeit selbst ist. Beim vorliegenden Projekt hat sich herausgestellt, dass die Stützmauer aufgrund der sehr geringen möglichen Tiefe relativ hoch ausfallen wird.



Die Sandsteinwand im Massstab 1:22,5 wird in verschiedene Segmente eingeteilt, die anschliessend einzeln mit Gips gegossen und später zusammengesetzt werden.

Um diese Höhe optisch etwas zu brechen, habe ich zur Auflockerung der Sandsteinmauer im Massstab 1:22,5 drei Türen ein-

geplant, die in Gewölbekeller führen, die in den Fels gegraben respektive gebohrt und gemeisselt worden sind.



**Bild 1:** Das Gipsteil mit der Nummer eins in der Zeichnung. Die Fugen wurden mit einem Micro-Schraubenzieher geritzt. Die poröse Oberfläche wurde durch Drücken und Klopfen mit einer kleinen Drahtbürste erzielt.

**Bild 2:** Für die Darstellung der verschiedenen Farbschattierungen im Sandstein wurden verschiedene Gouachefarben verwendet.

**Bild 3:** Die Schalungen zum Giessen der weiteren Gipsteile wurden erstellt. Dabei wurde verwendet, was in der Restekiste zu finden war. Holz wie auch kartonkaschierte Schaumstoff kamen zum Einsatz.

# Anlage



**Bild 4:** Die einzelnen Gipsteile wurden nach dem Ritzen probehalber zusammengeführt. Das periodische Überprüfen der Passgenauigkeit schützt vor unliebsamen Überraschungen beim Zusammenbau.

**Bild 5:** Auf einer Schaumstoffplatte als Träger wurden alle Teile zusammengefügt und danach einheitlich eingefärbt. So sind die Teile bereit für den Einbau der Türen.

**Bild 6:** Die Strebe der rechten Tür wurde verkehrt herum montiert, was ich bei einem Original aber so gesehen habe. Der Grund, der hinter diesem Vorgehen steckt, ist einfach zu erklären: Die Tür wurde bei einem Umbau umgebettet.



Die Türen sind in derselben Art entstanden, wie dies im ersten Teil zu den Felsenkellern in der LOKI 10|2025 detailliert beschrieben worden ist. Zum Schluss wird die Sandsteinmauer mit den Türen in die Anlage eingebaut und die Landschaft ausgestaltet. Eingebaut in die Anlage beträgt der Platzbedarf in der Tiefe nur etwa 5 Zentimeter.

## Heutige Nutzung

Mit dem Aufkommen der modernen Kühltechnik im 20. Jahrhundert verloren Felsenkeller ihre ursprüngliche wirtschaftliche Bedeutung. Viele wurden aufgegeben, verfüllt oder gerieten in Vergessenheit und sind nun zu sogenannten Lost Places geworden. Teilweise erfahren sie jedoch heute auch eine Renaissance als Kulturdenkmäler und einzigartige Veranstaltungsorte. Viele Felsenkeller wurden aufwendig restauriert und sind heute als Schauhöhlen, Museen, Restaurants oder Eventlocations zugänglich. Sie erzählen die Geschichte der lokalen Braureitradition und des Handwerks und bieten ein einzigartiges, historisches Ambiente. Die Erhaltung dieser Bauwerke ist ein wichtiger Beitrag zur Bewahrung des kulturellen Erbes. Dazu trage ich mit all den verschiedenen umgesetzten Modellfelsenkellern ebenfalls zu einem kleinen Teil bei. Im Massstab 1:35 habe ich schon diverse Projekte umgesetzt, jeweils immer mit den beschriebenen Arbeitstechniken. Als Abschluss zum Thema Felsenkeller zeige ich hier einige Highlights. Dabei werden nur die zuvor noch nicht beschriebenen Arbeitstechniken im Detail erläutert.



Der Start erfolgte wiederum mit den Brettern der Türe. Grüne Kreide vermittelt einen leichten Moosbefall und demzufolge eine feuchte Umgebung, die ausserhalb des Felsenkellers herrscht.



**Bild 1:** Die etwas unruhige Oberfläche der Ziegelsteine, ebenfalls mit Gips hergestellt, soll den Eindruck von handgemachten Erzeugnissen vermitteln.

**Bild 2:** Eine halb offene Tür wirkt einladend und bringt obendrein Spannung in ein Modell, ausserdem verstärkt sie auch noch die Tiefenwirkung.

**Bild 3:** Bei der eingebauten Szenerie auf der Anlage sind wiederum viele Details umgesetzt worden. Zu beachten sind hier vor allem diedürren Blätter.



4

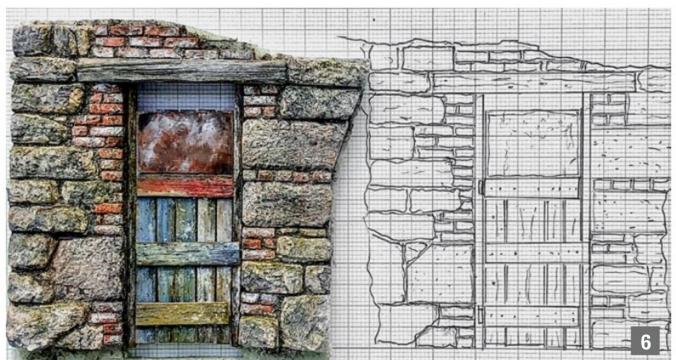


5

**Bild 4:** Ein weiteres Teil, das im Massstab 1:22,5 mit derselben Technik entstanden ist. Dieses deutet auf den ersten Blick auf ein Gebäude hin.

**Bild 5:** Aber auch in dieser Szene gibt es eine unterirdische Fortsetzung. Ganz knapp kann man noch die Fahrzeuge der Feldbahn erkennen, die über den Keller führt.

Der Cola-Schriftzug ist mit dem Tintenstrahldrucker direkt aufs Holz gedruckt. Zuerst wurde der Schriftzug zur Positionsfindung auf A4-Papier gedruckt. Anschließend wurde an der Stelle ein 0,8 mm dickes Lindenholzbrettchen aufgeklebt und das Blatt nochmals bedruckt. Schon war der Schriftzug auf dem Holz.



6

**Bild 6:** Und nochmals ein kleines Projekt im Massstab 1:35. Auch hier hat wieder alles mit einer Papierzeichnung begonnen.

**Bild 7:** Diesmal schliesst die Tür nicht komplett, beim genauen Hinschauen kann man den Keller hinter der Tür erspähen.

**Bild 8:** Wiederum dient die ins später felsige Gelände integrierte Tür als Blickfang und lockert so die grosse Felswand auf.

**Bild 9:** Der Blick durch die nicht vollständig geschlossene Tür wird von einem Vordach etwas verdeckt. Das Dach selbst hat

seine besten Zeiten allerdings bereits hinter sich.

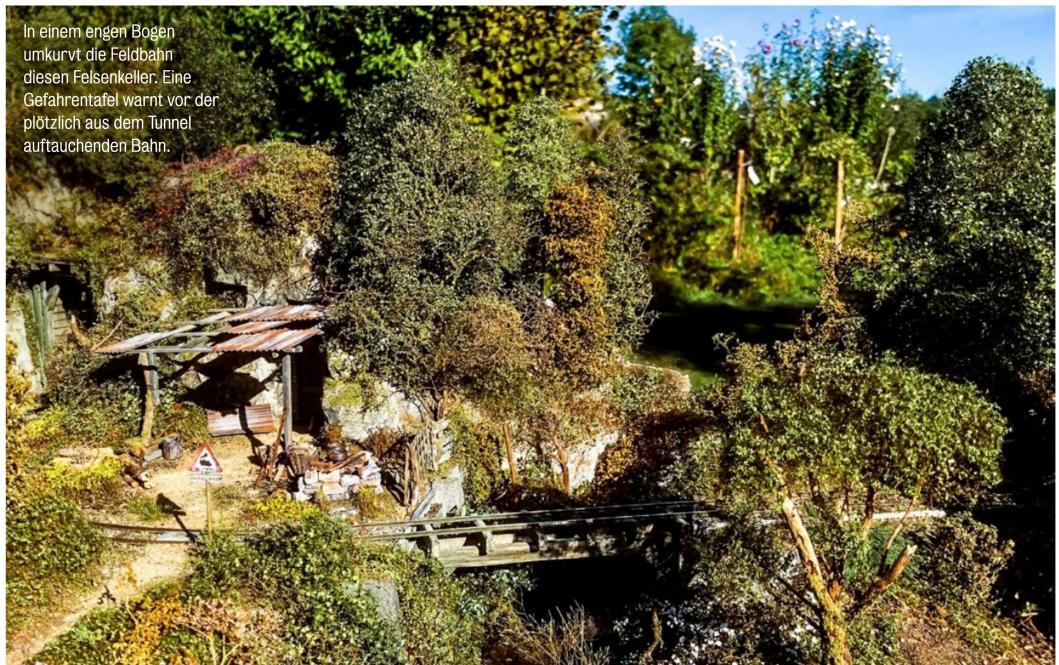
**Bild 10:** Gleich neben dem Keller kommen die Gleise der Feldbahn aus dem Felsen und führen durch eine Kurve vorbei am Felsenkeller und weiter über eine Brücke.



7



8



### Schlussfolgerung

Felsenkeller sind weit mehr als nur alte Lagerstätten. Sie sind ein beeindruckendes Zeugnis menschlicher Anpassungsfähigkeit und Ingenieurskunst in einer Zeit ohne moderne Technologie. Ihre Geschichte ist eng mit der Entwicklung der Braukunst

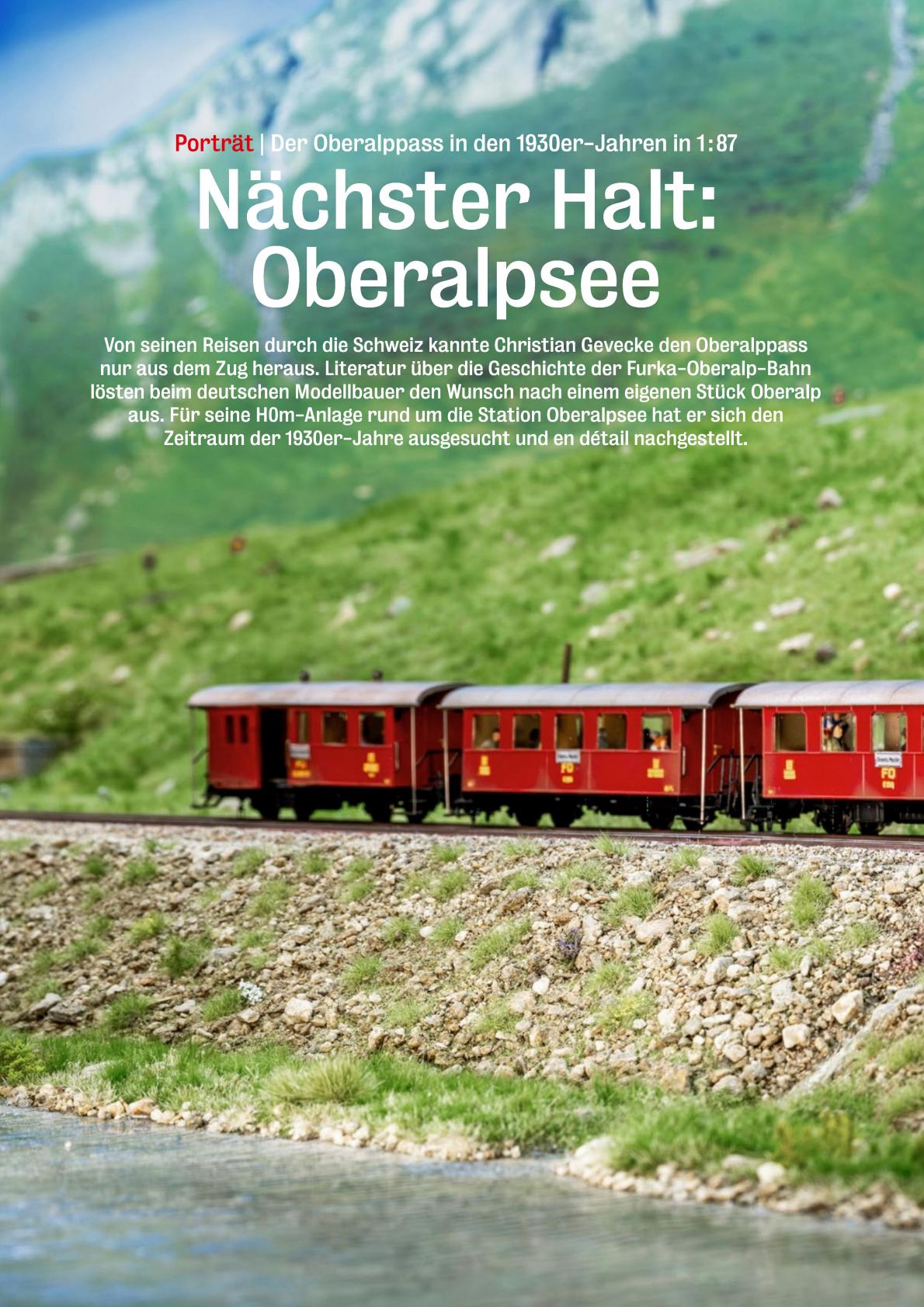
und der Gastronomie verbunden und spiegelt die Bedeutung der Kühlung in der Vergangenheit wider. Heute erinnern sie uns daran, wie einfach, aber effektiv die Menschen in der Vergangenheit die Herausforderungen ihrer Zeit gemeistert haben. Ihre Wiederbelebung als kulturelle

Treffpunkte zeigt, dass ihr Wert über ihre ursprüngliche Funktion hinausgeht und sie auch in der modernen Welt ihren Platz haben. Auf der Modellbahn lassen sie sich in zahlreichen Varianten umsetzen und finden mit dem geringen Platzbedarf fast auf jeder Anlage Platz.

**Porträt** | Der Oberalppass in den 1930er-Jahren in 1:87

# Nächster Halt: Oberalpsee

Von seinen Reisen durch die Schweiz kannte Christian Gevecke den Oberalppass nur aus dem Zug heraus. Literatur über die Geschichte der Furka-Oberalp-Bahn lösten beim deutschen Modellbauer den Wunsch nach einem eigenen Stück Oberalp aus. Für seine H0m-Anlage rund um die Station Oberalpsee hat er sich den Zeitraum der 1930er-Jahre ausgesucht und en détail nachgestellt.





# Anlage

Von Christian Gevecke (Text/Fotos)

**D**er Oberalppass liegt im Herzen der Schweiz und verbindet Graubünden mit Uri. Unmittelbar westlich der Passhöhe liegt der heute leicht angestaute Oberalpsee. Der Pass wird vom Brunnenstock, vom Schneehühnerstock, vom Piz Tiarms, vom Calmut und vom Pazolastock eingerahmt. Als Verbindung zum Urserental und darüber hinaus nach Norden, Westen und Süden war der Oberalppass schon im Mittelalter eine wichtige Verbindung.

## Geschichtlicher Abriss

Ab 1862 wurde der Saumweg zu einer Fahrstrasse ausgebaut und die beiden Täler mit Postkutschenkursen verbunden. In den Sommermonaten von 1921 bis 1926 wurden die Postkurse zwischen Disentis und Andermatt mit einem Saurer 2A Alpenwagen geführt. 1910 begann die Compagnie Suisse du chemin de fer de la Furka/Brig-Furka-Disentis (BFD), eine Schmalspurbahn von Brig durch das Goms, über den Furkapass, durch das Urserental, über den Oberalppass bis nach Disentis zu planen und zu bauen. Die Bauarbeiten verließen aber nur sehr schleppend. Bereits 1923 musste die BFD Konkurs anmelden, ohne dass die Bahnhverbindung zwischen Brig und Disentis fertiggestellt wurde. Die im Jahr 1925 neu gegründete Furka-Oberalp-Bahn stellte die von der BFD begonnene Bahnstrecke über den Oberalp- und Furkapass schliesslich fertig, sodass am 3. Juli 1926 der erste durchgehende Zug zwischen Disentis und Brig verkehren konnte. Erst mit der Elektrifizierung und dem damit verbundenen wintersicheren Ausbau der Bahnlinie 1942 konnte der ganzjährige Betrieb über den Oberalppass aufgenommen werden.

## Der Weg zur Modelleisenbahnanlage

Die Idee zum Bau meiner Modellbahnanlage kam mir beim Durchblättern des Buchs «Auf den Spuren des Glacier Express» und der «Eisenbahnjournal-Spezialausgabe «75 Jahre FO und Dampfbahn Furka-Bergstrecke». Die Fotos mit den schnaufenden und schwer arbeitenden Dampflokomotiven vor Personenüzen in den steilen Rampen hinauf zum Oberalppass und zur Furka waren die Initialzündung, um mich intensiver mit der FO in der Anfangszeit zu beschäftigen. Beim Studium der Literatur haben mich die alten Fotos des Hotels Oberalpsee, der gleichnamigen Haltestelle und der



*Hôtel und Pension „Oberalp au Lac“  
Sommer- und Winterstation der Furka-Oberalp-Bahn  
Beste Mittags- und Übernachtungsstation zwischen Andermatt und Disentis*

Vorbild oder Modell? Diese Frage stellt sich bei der Fotomontage von Christian Gevecke.

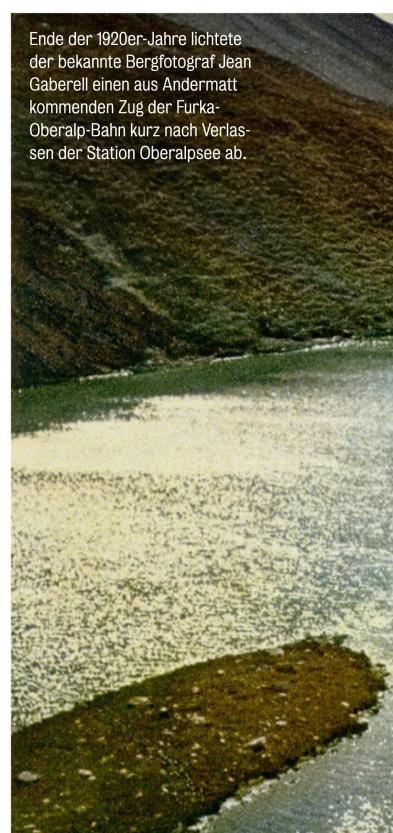
Dampfzüge immer wieder angezogen. Genauso diese Stimmung wollte ich in meiner neuen Modellbahnanlage einfangen. Mein Plan, das alte Hotel Oberalpsee in den 1930er-Jahren mit der Furka-Oberalp-Bahn im Modell umzusetzen, wurde nun konkret.

## Die Recherche

Ich habe Kontakt mit der Direktion der Matterhorn Gotthard Bahn aufgenommen und nach Lageplänen und Fotos aus der Zeit um 1930/1940 geforscht. Alte Postkarten und Fotoaufnahmen des Hotels und der Umgebung wurden über verschiedene Quellen zusammengetragen. Die Eisenbahnfachliteratur wurde gezielt nach Fotos und Hinweisen zur Station und zum Hotel durchsucht. Außerdem recherchierte ich online im Kantonsarchiv Uri nach alten Fotos zum Hotel und zur Umgebung.

Im Sommer 2012 suchte ich den Standort des ehemaligen Hotels und der Bahnstation zum ersten Mal gezielt auf, um die Situation vor Ort genau zu untersuchen und zu erleben. Der Oberalppass war mir zwar von mehreren Fahrten bekannt, aber nicht die detaillierte Umgebung der ausgewählten Vorbildsituation.

Das alte, verlassene und in den Hang gebaute Stationsgebäude konnte ich noch entdecken, ebenso stand noch die alte Viehverladerampe, und auch die Einfassung der



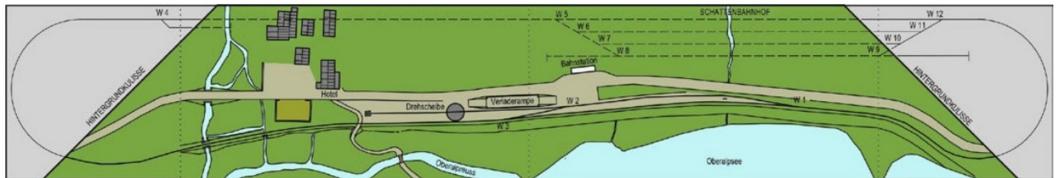
Im Bildarchiv der ETH Zürich findet sich auch diese Aufnahme mit der Station Oberalpsee aus dem Jahr 1929.



Noch gänzlich ohne Eisenbahn, dafür mit Postkutsche, präsentierte sich das Ensemble rund um das Hotel Oberalpsee im Jahr 1920 dem Fotografen des Postkartenverlags Gebrüder Wehrli.



# Anlage



Die gesamte Anlage rund um den Bahnhof Oberalpsee erstreckt sich über eine Länge von sechs Metern und ist in vier trennbare Segmente gegliedert.

inzwischen verfüllten Drehscheibengrube war noch gut zu erkennen. Das Stationsgebäude, die Rampe und die Drehscheibe habe ich vor Ort ausgiebig ausgemessen, um später eigene Zeichnungen für meine Modellumsetzung anfertigen zu können.

Die Station Oberalpsee wurde von der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn in den 1970er-Jahren aufgegeben. Das Ausweichgleis mit Weichen und Stumpfgleis wurde entfernt. Heute verläuft dort nur noch das Streckengleis mit einer Zahnstange bis etwa 100 Meter vor der in den 1940er-Jahren erbaute Lawinenschutztalerie.

Der See auf dem Oberalppass wurde mit einer kleinen Staumauer aufgestaut, über die das Wasser in die Oberalpreuss und weiter Richtung Andermatt in die Unterpreuss fliest. Die Viehverladerampe und die Drehscheibengrube wurden vor etwa zehn Jahren abgebrochen. In diesem Bereich befindet sich heute ein befestigter Parkplatz für Wanderer und Angler. Ungefähr dort, wo das Hotel Oberalpsee gestanden hat, steht heute ein Betongebäude.

## Die Anlage entsteht

Mein Plan war es, die neue Modelbahnanlage transportabel, mit einem für den Beobachter sichtbaren und unsichtbaren Bereich als Guckkasten mit Hintergrund und eigener Beleuchtung zu erstellen. Die gesamte Anlagengröße sollte eine Länge von 6 Metern, eine Tiefe von ca. 80 cm und eine Höhe von ca. 100 cm nicht überschreiten, damit sie auch noch durch ca. 90 cm breite Türen passt. Die Anlage sollte in vier Anlagensegmente zerlegbar sein.

Die Szenerie sollte einen Samstag bei schönem Wetter, blauem Himmel und Sonnenschein im Sommer Anfang Juli 1930 zeigen. An diesem Tag sollte der normale Alp- und Hotelalltag mit vielen zusätzlichen Tagesausflüglern und Touristen dargestellt werden.

Ich habe den auf Papier erhaltenen Originallageplan aus dem Jahr 1940 im Massstab 1:1000 eingescannt und ihn dann mit einem CAD-Programm nachgezeichnet, um ihn anschliessend auf den Massstab 1:87 skalieren zu können. Schnell habe ich fest-

gestellt, dass der geplante nachzubauende Ausschnitt mit Hotel und Bahnstation im Modell massstäblich eine Länge von gut 6 Metern haben würde. Das war für die geplanten Anlagendimensionen viel zu gross, da noch die Einfahrten in den Schattenbahnhof miteingerechnet werden mussten.

Der Lageplan musste in der Länge entsprechend eingekürzt werden. Die Stationsgleise und das Stumpfgleis sowie der Bereich zwischen dem Hotel und der Drehscheibe wurden verkürzt. Dies ist aber so geschehen, dass der Gesamteindruck erhalten blieb. Nun musste der Lageplan in der Breite auf das Anlagenformat ausgerichtet werden. Das war schwieriger als angenommen. Im sichtbaren Anlagenbereich sollten die westliche Bahnstrecke und die Bahnstation, die Oberalppassstrasse sowie das Hotel mit Dépendance und den Wirtschaftsgebäuden ungefähr massstäblich dargestellt werden. Der Oberalpsee und die Furkareuss sollten ebenfalls noch grosszügig im Modell realisiert werden, ebenso die Bahnstrecke nach Osten dem See entlang. Im Hinter-



Die Gebäude entstanden anhand von Vorbildaufnahmen im Eigenbau.



Die Gleisanlagen wurden leicht verkürzt am Oberalpsee nachgebaut.



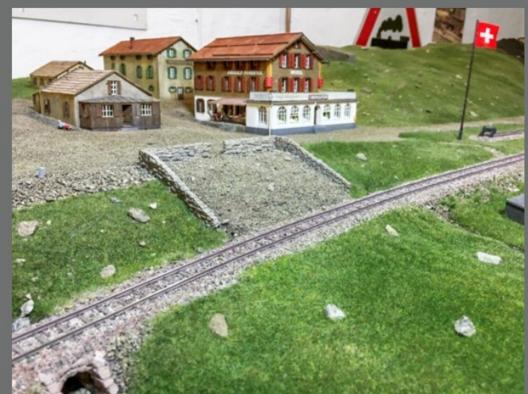
Beladen mit vier Kirchenglocken hat die HG 2/3 7 der ehemaligen VZ soeben von Nätschen herkommend den Bahnhof Oberalpsee erreicht.



In der Station Oberalppass kreuzen sich zur Mittagszeit der Glacier Express aus Zermatt auf seinem Weg nach St. Moritz und der aus Disentis kommende Benzintriebwagen BCm 2/2 22.



Die erste Stellprobe mit dem Gebäudeensemble war vielversprechend.



Die Landschaftsgestaltung verleiht der kleinen Anlage viel Realität.

grund sollte ein mindestens viergleisiger Schattenbahnhof eingerichtet werden.

Die ursprünglich vorgesehene Anlagen-tiefe von 80 cm war bei diesen Vorgaben nicht einzuhalten. Die Anlagentiefe wurde auf 100 cm geändert. Bei diesen Dimensio-nen waren der sichtbare Bereich und der Schattenbahnhof gut darstellbar. Die Gleis-radien, um den Schattenbahnhof zu errei-chen, betragen etwa 45 cm. Bei dieser An-lagentiefe passen die Segmente aber nicht mehr durch 90 cm breite Türen. Daher musste die geplante Höhe der Anlage um 20 cm eingekürzt werden. Sie beträgt nun

80 cm. Das bedeutet, dass die Anlagenseg-me zum Transport um 90 Grad gedreht werden müssen.

Die Modellgebäude der Alpsiedlung und des Hotels wurden anhand der rech-terierten Fotos und Postkarten mit CAD im Massstab 1:87 gezeichnet. Die Größen der Gebäude konnten unter Verwendung der vorhandenen Außenmasse aus den Lageplänen gut eingeschätzt werden.

## Der Bahnbetrieb am Oberalpsee

Beim Entschluss zum Bau der neuen Mo-delbahn-anlage Oberalpsee hatte ich bis



Der Schneepflug X 4902 wartet auf dem Stumpfgleis auf seinen nächsten Einsatz im Winter.



In wenigen Momenten werden die Beamten den Zügelwagen aus Chur auf die Rampe ziehen.



dahin kein passendes Rollmaterial im Be-stand, das ich auf der geplanten Anlage vor-bildgerecht hätte einsetzen können.

Die BEMO-Modelle der HG 3/4 10 aus der Metal Collection waren seit 2001 aus-verkauft. Die Ferro-Suisse-Dampfloks der Serie HG 3/4 waren noch viel länger nicht mehr erhältlich, und ich wusste auch nicht, ob diese für einen längeren Anlagenbetrieb über-haupt geeignet gewesen wären. Als Wagenmaterial gab es damals nur die zwei-achsigen Personenwagen in der Ausfüh-ruung der 1950er-/1970er-Jahre von BEMO.

Von Ferro-Suisse existierten ebenfalls die zweiachsigen Personenwagen (B2) und vierachsige Personenwagen (B4i und B4ü) der FO aus den 1950er- bis 1970er-Jahren als Bausatz oder Fertigmodell. Diese Wagen waren aber auch nicht mehr regulär er-hältlich. Bei einer Sammlungsauflösung hatte ich Glück, dass mir eine HG 3/4 von BEMO und der Benzintriebwagen FO BCm 2/2 in die Hände fielen. Der Grundstock war nun gelegt. Nach und nach wurden im Internet und über Kontakte noch drei wei-tere HG 3/4 von BEMO und eine HG 3/4 von Ferro-Suisse dazugekauft. Ebenfalls



Der Getränkenachschub für das Hotelrestaurant wird bereits mit dem Camion angeliefert.



Wird die Kuh das Trassee noch vor der Durchfahrt des Zuges verlassen, oder muss der Lokführer mit einem Pfiff nachhelfen?

# Anlage



Das Modell der Kutsche des Hotels 3 König & Post in Andermatt entstand im Eigenbau unter der Verwendung von Teilen von Christian Gohl.



Der BCm 2/2 22 mit dem BFD C 206 liefert sich ein Rennen mit dem Saurer 2A Alpenwagen.

wurde noch eine HG 2/3 der VZ von BEMO in den Bestand aufgenommen. Die eingesetzten Lokomotiven wurden vom MBA Pirovino zum Teil umbeschriftet und gealtert, sodass jede Lok eine andere Betriebsnummer hat. Der Wagenpark wurde ebenfalls über die Jahre zusammengetragen. Einige Personen- und Güterwagen der FO und der RhB wurden in die Epoche II umbeschriftet, und alle Wagen wurden gealtert.

Auf der Anlage verkehren maximal sieben verschiedene Kompositionen. Die Personenwagen sind mit Reisenden und Kondukteuren bestückt. Die offenen Güterwagen sind unter anderem mit Glocken, Kohle, Holz oder einer Kutsche beladen.

Für die FO HG 3/4 1 endet die Fahrt am Oberalpsee. Mittels Drehscheibe wird sie für die bevorstehende Talfahrt nach Andermatt gewendet.



Das BVZ-Krokodil HGe 4/4 12 wird von der FO HG 3/4 4 über den Oberalppass nach Disentis überführt.



Der Sonderzug Göschenen-Oberalpsee erreicht in wenigen Augenblicken sein Ziel. Der Zug besteht aus der HG 3/4 1 sowie dem im Eigenbau entstandenen BCF4 33 der Schöllenbahn und dem Flachwagen Kk 7078.



# Anlage



Der Glacier Express mit seinen zwei- und vierachsigen Wagen hat eben die Station Oberalpsee erreicht und wartet nun auf den Gegenzug aus Disentis.

Bis ins kleinste Detail wurde der Gastraum des Hotels Oberalpsee in 1:87 nachgebildet.





## Mit kleinen Geschichten Leben einhauchen

Mir war es enorm wichtig, dass die Anlage auch lebt, darum habe ich einige Szenerien nachgebildet, die damals so passiert sein könnten. Da wäre zum Beispiel eine Kuh, die sich aufs Gleis verirrt hat und nun den

Bahnverkehr blockiert. Nach lautem Pfeifen der Lokomotive verlässt sie dann widerwillig das Trassee. Die ganze Szenerie ist motorisch angetrieben, sodass sie immer wieder nachgestellt werden kann. Solche lebenden Szenen bereichern die Anlage ungemein.

## Ein Blick in die Zukunft

Der Anlagenbau ist so gut wie abgeschlossen. Mehrmals im Jahr findet nach Lust und Laune ein Fahrbetrieb mit Freunden statt, bei denen ich mich an dieser Stelle für ihre tatkräftige Unterstützung bei der Planung und dem Bau von Anlage und Rollmaterial

bedanken möchte. Es ist geplant, die Anlage bei Gelegenheit an überregionalen Ausstellungen der Öffentlichkeit zu zeigen.

Neue Modellbauprojekte sind schon in Planung. Zurzeit bau ich an einem Diorama der BVZ und der Appenzellerbahn. Ein weiteres Diorama zum Thema BLS mit der ehemaligen Haltestelle Kumm und dem EC 7 Lötschberg um 1990 wird folgen, genauso eines der Rheineck-Walzenhausen-Bahn. Auch möchte ich eine Anlage mit dem Thema «Jungfraubahn im Berner Oberland und Juister Inselbahn an der ostfriesischen Nordseeküste» erstellen. Die Arbeit wird mir also so schnell nicht ausgehen. ☺



Massstab	1:87 – H0m
Anlagengrösse	L/B/H: 6,00 × 1,00 × 0,80 m
Rahmen	Offene Rahmenbauweise aus Tischler- und Sperrholzplatten sowie verschiedenen Kanthölzern und Latten
Trassee	Sperrholz, D = 8 mm
Gleise und Weichen	Im sichtbaren Anlagenbereich: Stahlschwellengleis von HRF mit Weichen von Weichen-Walter, ausgerüstet mit Servoantrieb von Rautenhaus  Im nicht sichtbaren Anlagenbereich: PECO-Gleise und Weichen mit Magnetantrieb von Glöckner
Drehscheibe	HAPO, nach genauer Vorgabe
Anlagentopografie	Geschichtete Hartschaumplatten, Bauschaum mit Gipsüberzug, Felsen aus Gips
Oberflächen	Sand und Steine aus der Oberalpreuss mit Wasser-Weissleim-Gemisch befestigt
Wasser	Zweikomponenten-Epoxid-Glisscharz Glosscoat von Vosschemie, Wellenstruktur mit Zweikomponentenkleber von UHU
Vegetation	Wiesenhänge: 2–6 mm mit Flock von Busch und Mininatur, Folie von Busch, Alpenrosen und Büsche Mininatur/Selbstbau
Gebäudebau	Gefräste Kunststoffplatten, aufgetupften Putzfassaden, Schindelverkleidungen und Dachflächen aus gelaserter Pappe, Holzprofile für das Dachgebälk, gefräste Fenster aus Kunststoff, Fensterklappen aus Holz gelasert.
Steuerung	Digital, Rautenhaus mit Traincontroller Gold.

## Städteschnellzug von Märklin

Kurz vor Weihnachten und somit gerade noch rechtzeitig zum Ende des Jubiläumsjahres «50 Jahre Swiss Express» hat Märklin das erste Wagensed sowie die passende Re 4/4<sup>II</sup> 11141 an den Fachhandel ausgeliefert. Werner Frey hat sich Märklin's Städteschnellzug genauer angesehen.



Foto: Stefan Treier

## Der niederländische Lötschberg

Eine Wanderung entlang der Lötschberg-Nordrampe entfachte 2008 bei Paul van Straaten die Liebe zur BLS. Zehn Jahre später begann der Niederländer mit dem Bau seiner Lötschbergbahn in Spur N. Was dabei entstanden ist, zeigt er uns in der nächsten Ausgabe der LOKI.



Foto: Paul van Straaten

## Grosser Bahnhof

Modellbau Laffont bietet ein breites Programm an Lasercut-Gebäudebausätzen in verschiedenen Massstäben, darunter auch zahlreiche Vorbilder aus der Schweiz. Wir berichten über die Montage des Bausatzes des Bahnhofsgebäudes von Davos Wiesen im Massstab 1:22.5.



Foto: Stefan Wyss

## Ab 20. Februar 2026 wieder vorzeitig im Abo. Am Kiosk etwa eine Woche später.

Aus Platzgründen können einzelne der angekündigten Beiträge auf eine spätere Ausgabe verschoben werden.

**LOKI**  
www.loki.ch

A flyer for Hess Modellbahnen featuring a logo with a steam locomotive and the text 'HESS MODELLBAHNEN'. The main text 'TOTALAUSVERKAUF' is in red, bold, sans-serif font. Below it, '40 - 60 % Rabatt' is prominently displayed in large red letters, with 'auf das gesamte Lagersortiment' written underneath. A date 'Letzter Verkaufstag: 28. Februar 2026' is also present. The bottom part of the flyer includes the text 'IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST' and the address 'BAHNHOFSTRASSE 24 – 3125 TOFFEN – 031 812 07 03'.

Art. Nr. N-CH-220g SBB Epoche V, Dienstwagen SERSA

Art. Nr. N-CH-220d SBB Epoche IVa – Wagensemset :

Art. Nr. N-CH-220b SBB Epoche IIb – Wagensemset :



# Nostalgie-fahrten

Bündner Bahnkultur erleben

Alle Fahrten  
[rhb.ch/nostalgiefahrten](http://rhb.ch/nostalgiefahrten)



## Sichern Sie sich unser exklusives Zürich-Bundle

mit drei LOKI Spezial-Ausgaben (Nr. 34–36) aus der Feder von Werner Nef – nur solange Vorrat reicht!

Stämpfli Verlag AG | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 63 25 | [loki@staempfli.ch](mailto:loki@staempfli.ch) | [www.loki.ch](http://www.loki.ch)

Einfach und  
bequem online  
bestellen

