

Tag der Modelleisenbahn mit der LOKI

Die EW I-Steuerwagen der BLS-Gruppe

Ein Globi-Express für den Nachwuchs





Foto: Stefan Treier

Nanu? Kein Kaffee? Keine Hunde?

Nein, liebe Leser – kein Kaffee und keine Hunde, denn heute wende ich mich an Sie, als Geschäftsführerin des Stämpfli Verlags.

Und zwar aus einem guten Grund: Als ich vor neun Jahren meine Stelle bei Stämpfli antrat, gewaschen mit viel Verlagswasser und internationaler Erfahrung, da hatte ich plötzlich auch dieses Heft auf dem Tisch, mit der Frage, ob wir das übernehmen wollten. Ich gebe zu, ich habe keine Eisenbahn und hatte auch nie eine. Ich war immer eher der Lego-Typ. Aber ich habe mich mit der Modelleisenbahn auseinandergesetzt und schnell festgestellt, was für ein tolles Hobby hier bedient wird, das von allen mit grosser Leidenschaft gelebt wird. In den letzten Jahren haben wir deshalb viel in die LOKI investiert, um immer besser zu werden. Das wird uns von Ihnen gedankt – die vielen überwältigenden Rückmeldungen am Internationalen Tag der Modelleisenbahn bei uns im Hause waren nur eine Gelegenheit, dies zu spüren. Das macht uns Mut, und wir glauben, dass der Stämpfli Verlag der Heimatbahnhof für Schweizer Eisenbahnzeitschriften sein kann.

Deshalb wollen wir wachsen und stellen der LOKI die Zeitschrift Semaphor an die Seite, die ab Januar 2024 bei uns erscheinen wird. Wir sehen darin eine perfekte Ergänzung zu Ihrem Hobby: Die historischen Aufnahmen von Eisenbahnen werden Sie sicher noch mehr inspirieren. Wir setzen die jahrelange Erfolgsgeschichte dieser Zeitschrift fort, die 2005 von Christian Zellweger ins Leben gerufen worden ist und zuletzt gemeinsam mit Hans Schneeberger verantwortet wurde. Die Bildbearbeitung der Semaphor führen wir auf gewohnt hohem Niveau auch personell mit dem langjährigen Layouther Tom Erzinger weiter, die Heftverantwortung liegt bei Urias von Meyenburg. Herzlich willkommen im Team und Ihnen allen noch mehr Lesevergnügen und weiterhin so viel Freude mit diesem wunderbaren Hobby.

Bleiben Sie begeistert!

Herzlich



Dorothee Schneider



40



18



26

Rollmaterial

26 Technik

Umbau einer Fleischmann Re 460 für einen sb-modellbau-Motor

30 Bau

Einen Unimog in Spur 1 zum Rangierfahrzeug umbauen

Report

18 Vorbild & Modell

Die EW I-Steuerwagen der BLS-Gruppe

34 Nachwuchs

Der Globi-Express in Spur H0

36 Event

Tag der Modelleisenbahn mit der LOKI

40 Gesichter

Neisser Modelleisenbahnen schliesst seine Pforten

44 Event

Faszination Modellbau Friedrichshafen vom 3. bis 5. November 2023

68 Rückblick

Schweizer Postwagen in Spur 0

gedruckt in der
schweiz



@lokimagazin



@lok_magazin



@LOKI Magazin



@LOKI Magazin



Anlage

- 78 Technik**
Märklin-Mobile-Station WLAN
- 82 Bau**
Jahresserie 2024:
Eine Anlagenecke für die Industrie
- 90 Porträt**
Ein Stück Schweiz im Massstab 1:87
in Newcastle upon Tyne

Markt

- 6** Marktspiegel
- 15** Neuheiten
- 52** Börse
- 54** Medientipps

Szene

- 48** News
- 51** Veranstaltungen
- 56** LOKI intern
- 58** Bahn aktuell
- 98** Vorschau/Impressum



Coverbild

Einst waren Posttransporte auf vielen Bahnstrecken weitverbreitet. Nicht so verbreitet sind Modelle davon, sodass dafür Selbstbau notwendig ist.

Foto: Urs Häni

Marktspiegel

Jetzt im Handel

HO | ESU

Die Überraschung des Jahres



Es gibt sie noch, die Neuheiten, von denen im Vorfeld niemand etwas weiß, die angekündigt werden und nur wenige Wochen später via Fachhandel den Weg auf die Modellbahnanlage finden. Ein solcher Coup ist dem deutschen Hersteller ESU gelungen. Am Abend vor der Faszination Modellbau in Friedrichshafen versandte der Ulmer Produzent die Ankündigung, zwei Versionen der SBB-Elektrolok Ae 6/6 bzw. Ae 6/10

produziert zu haben. Angeboten wird in der Variante der 1990er-Jahre die Ae 6/6 11447 als Städtelok mit dem Wappen von Lausanne in der grünen Variante (Art.-Nr. 31536). Im letzten Betriebszustand, also in der blau-roten Lackierung von SBB Cargo, wurde zudem die 610 487-1 mit dem Taufnamen Langenthal (Art.-Nr. 31532) realisiert. Wie bei ESU üblich sind die Loks mit verschiedensten digitalen Gadgets ausge-

stattet, so werden beispielsweise die beiden Pantografen motorisch angesteuert. Für die Soundaufnahmen weilte das ESU-Team in Brugg, wie Geschäftsführer Jürgen Lindner gegenüber der LOKI sagt. Man habe Glück mit dem Wetter gehabt, denn am Tag der Tonaufzeichnung habe es geschneit, so dass störende Nebengeräusche bereits natürlich gedämpft worden seien. Die beiden Modelle sind ab Werk mit einem ESU-Lok-Sound-5-Decoder ausgestattet und verfügen zudem über einen Spannungspuffer für eine unterbrechungsfreie Stromversorgung. Die Modelle sind universell für Gleich- wie Wechselstrom einsetzbar, mit einem Schalter an der Unterseite lässt sich die Maschine von AC auf DC umstellen. Zur Demontage des Mittelschleifers liegt ein entsprechendes Tool bei, mit dem dieser innerst Sekunden entfernt werden kann. In der nächsten Ausgabe der LOKI beschäftigt sich unser Autor Werner Frey ausführlich mit den beiden Loks.

Erhältlich im Fachhandel.

Zum Video:
<https://loki.ch/ae66>



Z | Märklin

Edles Weihnachtsgeschenk

Seine Manufakturmödellserie, bei der die Gehäuse aus einem Bronzeguss bestehen, setzt Märklin in diesem Jahr mit der Re 4/4^{II} fort. Unter der Artikelnummer 88597 findet sich das besondere Modell der SBB-Elektrolokomotive im Massstab 1:220. Die Lokomotive wird von einem Glockenankermotor angetrieben und verfügt über den Schweizer Lichtwechsel.

Erhältlich im Fachhandel.



N | Hobbytrain/ARWICO

Steuerwagen für den GoldenPass



Unter der Artikelnummer 94399 brachte PIKO vor geraumer Zeit das fünfteilige GoldenPass-Wagen-Set in den Fachhandel. Die Wagen stiessen auf grosses Interesse, einzig der Steuerwagen fehlte. Auf Initiative des Schweizer Hobbytrain-Importeurs ARWICO, der unter anderem auch PIKO führt, wurde nun der passende Steuerwagen produziert und in den Handel gebracht. Als Basis diente das N-Modell des BLS-Pendelzug-Steuerwagens Bt, der sich unter der Artikelnummer H23943 im Hobbytrain-Lieferprogramm befindet. An diesen ist der GoldenPass-Steuerwagen angelehnt, die Konstruktion eines neuen Gehäuses hätte sich in Anbetracht der zu erwartenden Stückzahl nicht gerechnet. Der Erfolg gibt den Machern recht, die Modelle sind werkseitig bereits ausverkauft. Wir sind der Meinung: Lieber so realisiert als gar nicht! Der so entstandene GoldenPass-Steuerwagen (Art.-Nr. 23947) wurde von der Lackierung und der Bedruckung her nahezu perfekt an die PIKO-Modelle angepasst, so entsteht ein GoldenPass-Express wie aus einem Guss in Spur N. Der Hobbytrain-Steuerwagen ist werkseitig mit einer Beleuchtung des Innenraumes sowie der Spitzensignale ausgerüstet. Diese wechselt mit der Fahrtrichtung von dreimal Weiss auf zweimal Rot. Über eine Schnittstelle nach Norm Next18, NEM 662, lässt sich das Modell digitalisieren. Ohne Decoder sollte der Wagen nicht auf digitalen Stromkreisen eingesetzt werden, sonst drohen Schäden an der Elektronik.

Exklusiv im Schweizer Fachhandel erhältlich.

TT | TILLIG

SBB-Güterwagen

Neu im TT-Programm von Tillig findet sich der offene Güterwagen E 505 1 303-2 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Der in Grau gehaltene zweiachsige Wagen widerspiegelt den Betriebszustand der Epoche IV (Art.-Nr. 14090).

Erhältlich im Fachhandel.





N | Fleischmann Neues aus Salzburg

Fleischmann hat zum Jahresende einige spannende Schweizer Modelle in den Handel gebracht. Epoche-VI-Fahrer dürfen sich über die Re 620 088-5 (Xrail Allianz) freuen.

Das 121 mm lange Modell verfügt über eine Next18-Schnittstelle (Art.-Nr. 734127), ist aber auch in der digitalen Ausführung mit Sound erhältlich (Art.-Nr. 734197). In dieser Variante können zahlreiche Licht- und Soundfunktionen abgerufen werden. Der N-Lok liegen einige Zurüstteile bei, mit denen die Vorderseite verfeinert werden kann. Nach Abziehen der N-Standardkupplung kann der Pufferbereich mit geschlossener Schürze, Kupplungshaken und Schläuchen ausgerüstet werden. Der Fleischmann-Neuling trägt das Wappen und den Schriftzug der Gemeinde Linalth und gibt die aktuelle äussere Form mit Klimaanlage und eckigen Scheinwerfern wieder. Auffallend sind die separaten angesetzten Scheibenwischer aus feinem Ätzmetall, die filigranen Dachstromabnehmer sowie die sauber ausgeführte Lackierung und Bedruckung.

Etwas neueren Baujahrs ist die Re 484 011-2 von SBB Cargo. Sie trägt die pfiffig formulierte Botschaft «Gut auf der Schiene – gut fürs Klima?» auf einer Seite in deutscher, auf der anderen in französischer Sprache. Die aufwendig nachgebildete Symbolik stellt zudem mit der Schweizer Landkarte und dem mitten hindurchfahrenden Schienengüterverkehr den stark zuneh-



menden Gütertransport durch die Schweiz dar. Neben der sauberen Lackierung ist auch der aufwendige Druck sehr gut gelungen. Das N-Modell ist mit vier feinen Dachstromabnehmern ausgerüstet, auch die zugehörigen Dachleitungen sind fein dargestellt. Die Analogausführung kann leicht über die Next18-Schnittstelle digital nachgerüstet werden (Art.-Nr. 738811). Die Version mit Sound ist bereits werkseitig digital (Art.-Nr. 738881). Alle vier Achsen sind durch einen fünfpoligen Motor angetrieben, zwei Räder sind mit Hafitreifen belegt.

Im aktuellen SBB-Design sind verschiedene Personenwagen des Typs EW IV erschienen. Beim Vorbild wurden diese Wagen ab 1981 in einer Stückzahl über 500 Einheiten beschafft. Wegen ihres Komforts sind die EW IV bei den Reisenden sehr beliebt. Um diese Beliebtheit zu erhalten, wurden die Wagen schon mehrere Male modernisiert. Die N-Modelle sind in 1. und 2. Klasse, jeweils mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern, zu bekommen. Die N-Standardkupplungen stecken in NEM-Kupplungsaufnahmen. Diese sind kulissengeführt, um mit entsprechenden Kurzkuppungssystemen ein Puffer-an-Puffer-Fahren zu ermöglichen. Die 165 mm langen Wagen

können mit dem Innenbeleuchtungssatz (Art.-Nr. 946901) nachgerüstet werden.

- Art.-Nr. 6260014: 1. Klasse
- Art.-Nr. 6260015: 1. Klasse
- Art.-Nr. 6260016: 2. Klasse
- Art.-Nr. 6260017: 2. Klasse

Neben den Personenwagen haben auch einige neue Güterwagen den Weg in die Regale der Händler gefunden. Als Zweierset werden die Wascosa-Kesselwagen Uacns 932 von Holcim in Epoche VI angeboten (Art.-Nr. 848901). Die Originalwagen wurden zwischen 2005 und 2013 bei der Firma Josef Meyer in Rheinfelden gefertigt. Sie verkehren auch in Ganzzügen, bestehend aus 12 bis 13 Stück, zwischen den Holcim-Produktionsstätten in Deutschland und der Schweiz. Die Modelle sind weitestgehend aus Kunststoff gefertigt, die Gravur ist dabei sehr detailreich ausgeführt. Die N-Wagen sind zudem mit einer Vielzahl von separat angesteckten Zurüstteilen verfeinert, hier empfiehlt sich die Sicherung mit einem Tropfen Kleber. In Epoche III wurde unter der Artikelnummer 830356 das Modell des Selbstentladewagens der ALKAG Kohlen- und Mineralöl-Import AG Basel ausgeliefert.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Circus Werkstatt

Billettschalter für den Circus Knie



Sebastian Kerth von der Circus Werkstatt aus dem deutschen Luckau hat sein Sortiment an Fahrzeugen nach Vorbild des Circus Knie um ein weiteres Modell ergänzt. Neu im Angebot findet sich ein Bausatz aus Messing- und Kunststoffteilen für den langen Kasenwagen des schweizerischen Nationalcircus (Art.-Nr. 56001).

Interessenten wenden sich direkt an:

www.circuswerkstatt.de

info@circuswerkstatt.de

N | Hobbytrain

Geballte Dieselpower von BLS Cargo

Die schwere Vossloh G1000 BB-Rangier- und Streckendiesellok ist in zahlreichen Ländern bei Staats- und Privatbahnen im Einsatz. Sie ist im schweren Rangier- und im leichten Streckendienst einsetzbar und europaweit zugelassen. Bei BLS Cargo trägt sie die Baureihenbezeichnung Am 845. Hobbytrain hat die Vossloh G1000 BB im N-Massstab umgesetzt. Zur Freude von uns Schweizer N-Modellbahnhern wurde gleich zu Anfang der möglichen Serie die Variante von BLS Cargo in der aktuellen Farbgebung aufgelegt (Art.-Nr. H3077). Das 95 mm lange Modell ist von Kopf bis Fuss fein detailliert und verfügt über einen Glockenankermotor, dessen Drehmoment über hochunterstützende Getriebe auf alle vier Achsen übertragen wird. Auch die Fahrstromaufnahme wird von allen Achsen realisiert. Die NEM-Kupplungsschächte erlauben den einfachen Wechsel auf Kurzkupplungsköpfe. Die Feindetaillierung erfolgte mit Kunststoff- und Metallätzteilen. Die verbaute Schnittstelle nach der Norm Next18 erlaubt die einfache Digitalisierung der N-Maschine, die auch für den Soundeinbau vorbereitet ist. Die G1000 BB ist zudem auch im Farbkleid des Bahntechnikunternehmens Sersa erschienen. Geliefert wird die weisse Diesellokomotive im Set zusammen mit zwei zweiachsigem Generatorenwagen des Typs Lgs (Art.-Nr. 96001).

Erhältlich im Fachhandel.



HO | HAG

Re 420 Grün

Die Kreislaufwirtschaft zeichnet sich dadurch aus, dass Rohstoffe effizient und so lange wie möglich genutzt werden. Gelingt es, Material- und Produktkreisläufe zu schliessen, können Rohstoffe immer wieder von Neuem verwendet werden. Davon profitieren sowohl die Umwelt als auch die Wirtschaft. Die drei Unternehmen Spross, ACTS und SBB Cargo engagieren sich gemeinsam für eine Kreislaufwirtschaft. Um die umweltfreundliche Zusammenarbeit einer breiten Öffentlichkeit zu zeigen, wurde



am 10. November 2020 die Re 420 257 in einem auffälligen Werbelook vorgestellt. Der Nidwaldner Modellbahnhändler HAG bietet die Re 420 unter der Stammatikel-

nummer 16274 in je vier verschiedenen Ausstattungsvarianten für Gleich- und Wechselstrom an.

Erhältlich im Fachhandel.

Nm/N | AB-Modell

Die RhB-Weltrekordlok, Version 2.0

Die Geschichte um den Weltrekord der Rhätischen Bahn dürfte bestens bekannt sein. Um im Vorfeld auf den Rekordversuch aufmerksam zu machen, wurde die Ge 4/4^{III} mit einem attraktiven Werbekleid versehen. Nach dem erfolgreichen Anlass im Oktober

vor einem Jahr wurde die Beschriftung «Weltrekord-Versuch» durch «Weltrekord-Fahrt» ersetzt. AB-Modell legt nun beide Versionen in den Spuren N und Nm auf Basis eines Kato-Modells und als in Handarbeit gefertigtes Nm-Kleinserienmodell auf.



Spur Nm:

- Art.-Nr. Nm-207.3: Kleinserienmodell, Versuch
- Art.-Nr. Nm-207.4: Kleinserienmodell, Fahrt
- Art.-Nr. KT-051.5Nm: Kato-Modell, Versuch
- Art.-Nr. KT-051.51Nm: Kato-Modell, Fahrt

Spur N:

- Art.-Nr. KT-051.5N: Kato-Modell, Versuch
- Art.-Nr. KT-051.51N: Kato-Modell, Fahrt

Erhältlich im spezialisierten Fachhandel.

HO | Sudexpress

GigaWood-Wagen in pinker Ausführung

Den portugiesischen Modellbahnhändler Sudexpress gibt es seit 2008, sein Name leitet sich vom berühmten Zug Sud-Express ab, der seit 1887 die französische Hauptstadt über Madrid mit Lissabon verbindet.

Die Bekanntheit von Sudexpress stieg mit der Lancierung der Innofreight-Smart-GigaWood-Wagen schlagartig. 2022 lieferte Sudexpress die ersten Versionen der achtachsigen Holztransportwagen aus. Dieser Tage

folgen drei weitere Varianten der beliebten Modelle. Nach den gelben und grünen kommen nun die pinken Ausführungen der in Österreich eingestellten Wagen.

- Art.-Nr. 657319: Innofreight Sggmrss 90, A-IF 35 81 4657 319-3
- Art.-Nr. 657323: Innofreight Sggmrss 90, A-IF 35 81 4657 323-5
- Art.-Nr. 657325: Innofreight Sggmrss 90, A-IF 35 81 4657 325-0

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | PIKO/ARWICO

«Vom Schönenbuch bis Ammel»

So lautet ein Teil der ersten Strophe des Baselbieter Liedes, das bei der Taufe der Ae 6/6-Kantonslok Baselland am 20. September 1956 in Münchenstein sicherlich zum Besten gegeben wurde. Dass der

Schweizer PIKO-Importeur ARWICO im Bauselbiet diese Kantonslok realisieren würde, lag praktisch auf der Hand. Die Ae 6/6 11409 wird in der Version der Epoche IV für Gleich- und Wechselstrom angeboten.

- Art.-Nr. 97213:DC, analog
- Art.-Nr. 97214:DC, digital mit Sound
- Art.-Nr. 97215:AC, digital mit Sound

Exklusiv erhältlich im Schweizer Fachhandel.



H0 | Albert Modell

Graffiti zum Dritten

In Zusammenarbeit mit LEMKE lieferte Albert Modell die dritte Serie an versprayten Modellen von zweiachsigen Hbbillns-Güterwagen aus. Dieses Mal sind es drei Modelle von SBB-Cargo-Güterwagen, die auf beiden Seiten unterschiedlich «verschönert» wurden. Sie werden unter den Artikelnummern 245039, 245040 und 245041 angeboten.

Erhältlich im Fachhandel.



H0m | BEMO

RhB-Metal-Collection

Ende Oktober konnte BEMO tröpfchenweise die Auslieferung der Modelle des RhB-Rangiertraktors Geaf 2/2 20603 (Art. 1287 103) aufnehmen. Das Modell wurde in Weissmetall-Messing-Gussbauweise umgesetzt und ist ab Werk mit einer Next18-Digitalschnittstelle ausgerüstet. Die digitale Variante soll im Februar 2024 folgen.

Erhältlich im Fachhandel.





HO |
Daniel Staiber / Evinka

Neue Schaumstoffeinlagen

Die Nachfrage nach Ersatz-Schaumstoffeinlagen für verschiedenste Modelle ist nach wie vor ungebrochen. Daniel Staiber hat unter der Marke Evinka sein Sortiment um weitere Varianten erweitert. Neu im Angebot sind Einlagen für die SBB Am 6/6 von FULGUREX, den roten Pfeil von Märklin und Trix oder den BLS BCFZe 4/6 von Metrop. Im Lieferumfang befinden sich ein Boden, die Einlage, ein Deckel sowie ein Lokentnahmetuch.

Erhältlich im Webshop des Anbieters:
www.gutespielwaren.shop

IIm | ESU

Rhätischer Rangiertraktor ausgeliefert

Zur Modernisierung des Rangierbetriebes bestellte die Rhätische Bahn (RhB) bei Schöma zehn dieselhydraulisch angetriebene Rangiertraktoren, die zwischen 2001 und 2004 als Tm 2/2 111 bis 120 in Betrieb genommen wurden. Im Rahmen seiner Pullman-Serie produzierte ESU das Modell des kleinen orangen Rangiertraktors in der langen und der kurzen Variante für die

Spur IIm. Von den fünf angekündigten Modellen wurde im November mit der Auslieferung der ersten Exemplare der beiden kurzen Tm 2/2 111 (Art.-Nr. 30493) und 114 (Art.-Nr. 30494) begonnen. Der Rangiertraktor wird von einem fünfpoligen Motor auf beiden Achsen angetrieben und ist ab Werk mit einem ESU-LokSound-5-XL-Decoder ausgestattet. Ebenso verbauten die

Eletronikspezialisten einen auf den Sound getakteten Rauchgenerator sowie zwei schaltbare Entkuppler. Das Modell entstand in gemischter Messing-, Metall- und Kunststoffbauweise. Als befahrbarer Mindestradius gibt der Hersteller 600 mm an. Der Liefertermin für die lange Variante (Art.-Nr. 30490-30492) ist noch nicht bekannt.

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | Circus Monti

Ein einzigartiges Zirkus-Highlight

2015 hat der Circus Monti die Zirkus und Zeltvermietung Alfredo Nock AG übernommen und gehört seither mit über 45 Zelten in beinahe allen Formen und Größen zu den führenden Zirkuszeltvermietungen Europas. Neben dem Tourneebetrieb durch die Deutschschweiz sind die Monti-Lastwagen wegen der Zeltvermietung beinahe in jedem Land in Europa anzutreffen. Seit 2023 ist der Circus Monti stolzer Besitzer eines Mercedes-Benz Actros 1853L Edition 1, einer Sattelzugmaschine für die zahlreichen Pritschen- und Planenauflieder. Zahlreiche Sonderausstattungssteile machen die Zugmaschine zu einem optischen Highlight.



Herpa hat nun exklusiv für den Circus Monti einen Sattelzug mit einem dreiachsigem Planenauflieder produziert. Das in Deutschland hergestellte Sammlermodell besticht durch die vorbildgetreue Umset-

zung der vielen Details und ist nur beim Zirkusunternehmen selbst erhältlich.

Exklusiv erhältlich unter

<https://circus-monti.ch/souvenirs/onlineshop>

H0 | Rivarossi

Eine Taucherbrille für die Hupac



Ein für Schweizer Augen eher gewöhnungsbedürftiges Aussehen hat die Diesellokomotive D753 der Hupac SA. Für den Standort Chiasso beschaffte sich die Hupac vier ausgediente CSD D753, besser bekannt als «Taucherbrillen», die hauptsächlich in Norditalien eingesetzt wurden. Rivarossi hat die rot-hellgraue Lok in einer analogen (Art.-Nr. HR2929) und in einer digitalen Gleichstromversion (Art.-Nr. HR2929S) im Angebot.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | LS Models

Schöne Aussichten am Gotthard

Die Panoramawagen des Typs Apm 61 werden bei den SBB heute unter anderem im Gotthard-Panorama-Express zwischen der Zentralschweiz und dem Tessin eingesetzt. LS Models hat vor einiger Zeit das H0-Mo-

dell des beliebten Reisezugwagens angekündigt und dieser Tage mit der Auslieferung begonnen. Das unter der Artikelnummer 47390 angebotene Modell wurde wie bei LS üblich äusserst detailliert nachgebaut, so

wurden beispielsweise die Sonnenschutzrollläden in verschiedenen Stellungen nachempfunden, was dem Modell ein stimmiges Aussehen verleiht.

Erhältlich im Fachhandel.



HO | EYRO

Weitere Schotterwagenvarianten



HO | alpnacher-modellbahnen

Re 4/4^{IV}: Alles drin und alles dran



Für alle Modellbahner, die schon immer einmal ihre eigene Werbelok gestalten wollten, bietet alpnacher-modellbahnen das perfekte Grundmodell an. Sowohl in Gleich- wie auch in Wechselstrom ist ein unlackiertes Roco-Modell der Re 446 bzw. Re 4/4^{IV} erhältlich. Die Maschine wird mit Originalverpackung und Zubüsteilen geliefert und ist in einer begrenzten Stückzahl lieferbar.

Interessenten wenden sich direkt an:

Alpnacher Modellbahnen
Kurt Doebeli
Im Dörfli 3
6056 Kägiswil
info@alpnacher-modellbahnen.ch
www.alpnacher-modellbahnen.ch

Neuheiten

Ankündigungen und News

Faszination Modellbau

Updates zu den Modellbahnneuheiten



An der Faszination Modellbau in Friedrichshafen gaben verschiedene Modellbahnenproduzenten einen Einblick in den Stand ihrer Neuheitenprojekte. Die LOKI-Redaktion nutzte die Gunst der Stunde und konnte einige Handmuster im eigenen Fotostudio ablichten.

BEMO

Vom MGB-Rangiertraktor Geaf 2/2 konnte BEMO bereits ein unlackiertes Exemplar präsentieren, die analoge RhB-Version (siehe Marktspiegel) konnte schon in Teilen ausgeliefert werden. In den letzten Zügen der Werkzeuganpassung befindet sich derzeit der vierteilige RhB-Triebzug Capricorn. Am fahrfähig auf der Messeanlage präsentierte Modell sind noch einige kleine Nacharbeiten an den Stirnfenstern nötig. Im Anschluss an die Serienfertigung des ABe 4/16 3111 «Piz Elax», der im März





ausgeliefert werden soll, wird die Produktion des champagnerfarbigen ABe 4/6 3133 aufgenommen. Für Freunde der MOB und der BLS wurden zudem erste Muster des Golden Pass Express in den Spuren H0m und H0 gezeigt. Wie BEMO-Geschäftsführer Volker Göbel gegenüber der LOKI sagt, sind an den gezeigten Modellen aber noch einige Anpassungsarbeiten nötig, bevor sie in Serie gehen können.

Vom in Spur 0m angekündigten Modell der RhB-Lok Ge 2/4 222 konnte ein bereits

weit fortgeschrittenen Prototyp gezeigt werden. Ebenfalls konnte ein erstes Muster des vierachsigen Rungenwagens Rp-w beziehungsweise Sp-w begutachtet werden.

Hobbytrain

Lemke gab an seinem Stand einen Einblick in den aktuellen Stand der Entwicklung der Re 4/4^v der SBB. Die drei verschiedenen Varianten des Hobbytrain-Modells sollen bereits Anfang 2024 in den Handel gelangen. Rechtzeitig zur Messe eingetroffen

sind zudem auch erste Gehäusemuster des Stadler-Doppelstocktriebzuges KISS der SBB beziehungsweise des MUTZ der BLS.

Märklin/Trix

Der Göppinger Branchenprimus Märklin präsentierte am schwäbischen Meer die ersten Neuheiten für das kommende Jahr. Wie immer machen dabei die Clubmodelle den Anfang. 2024 wird der vierteilige Dieseltriebzug Northlander in Gleich- und Wechselstrom angeboten. Nach der Ausmusterung der ehemaligen TEE-Ram-Kompositionen von SBB und NS 1977 wurden die Züge an die Ontario Northland Railway (ONR) verkauft, wo sie während zweier Jahrzehnte eingesetzt wurden. Das Modell des Northlander verfügt serienmäßig über eine Innenbeleuchtung und stromführende Kupplungen.

- Art.-Nr. 39705 AC, Märklin
- Art.-Nr. 22975 DC, Trix





Sudexpress

Sudexpress konnte von den im Jahr 2022 angekündigten Schindler-Wagen der Comboios de Portugal erste bedruckte Vorserialmodelle präsentieren. Ende der 1940er-Jahre bestellte die portugiesische Eisenbahn bei der Schindler Waggon AG verschiedene vierachsige Personenwagen in 2. und 3. Klasse für den Nahverkehr, die aber bald im Schnellzugsverkehr eingesetzt wurden. Aus diesem Grund wurden in den 1950er-Jahren die Wagen der 3. Klasse für die 2. Klasse umgebaut, und bei den Wagen der 2. Klasse wurden die Mitteltüren entfernt, und sie wurden zu 1.-Klass-Wagen umgebaut. Einige Schindler-Wagen wurden in den vergangenen Jahren restauriert und wieder in Dienst genommen. Die Auslieferung der ersten Modelle startet in Kürze.

NME

Lange Zeit war es still um das Projekt der BLS-Autoverladewagen von NME. Zur Freude vieler angereister Modellbahnhäns kann Rolf Fleischmann an der Faszination Modellbau erste Muster aus Serienteilen präsentieren. Noch sei nicht alles final, führt er gegenüber der LOKI aus, doch seien die Arbeiten so weit fortgeschritten, dass die Auslieferung im nächsten Frühjahr aufgenommen werden können.



Verpendelt durch das Bernbiet

Mit den Steuerwagen ist es wie mit den Gepäckwagen: Für die Modellbahnhersteller sind sie Exoten, und doch braucht es sie für vorbildgerechte Zugbildung.

Auf Initiative von ARWICO hat ESU den EW I-Steuerwagen der BLS passend zu den EW I von PIKO als H0-Modell realisiert und damit eine wichtige Lücke geschlossen.

Die Modelle sind soeben ausgeliefert worden, Grund genug, dass LOKI-Autor Werner Frey auf Vorbild und Modell guckt.

Von Werner Frey (Text/Fotos)

Auch wenn es nur gerade neun Stück gab, so prägten die Bt-Steuerwagen der BLS über einen langen Zeitraum von mehr als 50 Jahren das Bild des regionalen Personenverkehrs in der Region Bern. Die letzten Exemplare verkehren noch heute im Autozugsverkehr am Lötschberg.

Bereits haben sich verschiedene Kleinserienhersteller wie HRF, EMB, Hui/Mowiform und Wabu an diesen Steuerwagen in unterschiedlicher Bauweise (Messing, Kunststoff) gewagt. Doch sie haben alle eines gemeinsam: Aufgrund des hohen Anteils an Handarbeit liegt der Preis dieser Modelle meist

höher als bei einer Lok. Das kann und will sich nicht jeder leisten. Auf der anderen Seite hatten viele Modelleisenbahnersteller Bedenken, dass sich die Investition in dieses Modell nicht rechnen würde.

Diese Lücke hatte auch die Firma ARWICO, Initiator des umfangreichen Ange-

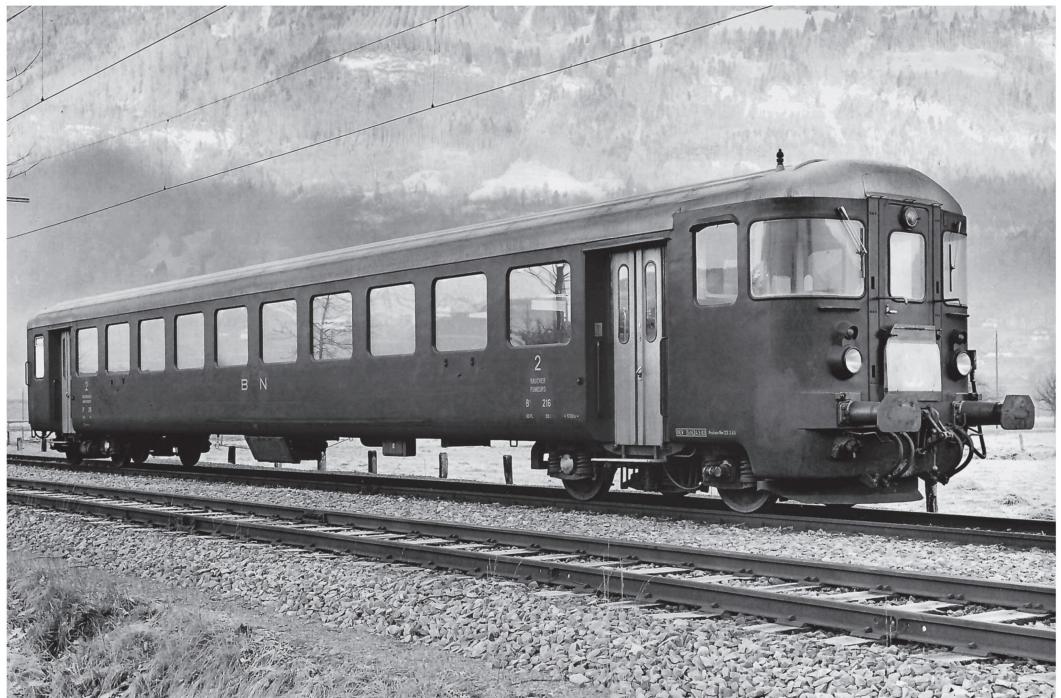


Foto: BLS, Sigr. Hans Roth

Fotos: Ernst Brunke



1963 erfolgte die Anlieferung der drei noch nicht komplett fertiggestellten Steuerwagen BN Bt 215, GBS Bt 214 und BN Bt 216 aus Schlieren. Noch weisen die Wagen runde Pufferteller auf.



Ein stattlicher Pendelzug mit zusätzlich angehängten BN Bt, BLS B EW I sowie BLS AB EW I fährt im März 1964 in Brig ab. Hinten schiebt der erst einen Monat alte BLS ABDe 4/8 751.



bots an EW I-Wagen aus dem Hause PIKO, erkannt. Gemeinsam mit dem langjährigen Partner ESU gelang es, dieses Steuerwagenprojekt Realität werden zu lassen. Die ersten Modelle sind Ende November 2023 ausgeliefert worden, weitere Varianten folgen im ersten Quartal 2024.

Vorbild

Zu Beginn der 1960er-Jahre baute die Schweizerische Waggonfabrik Schlieren (SWS) basierend auf den EW I die sechs Steuerwagen Bt4ü 211–215 für die BLS-Gruppe. Ein Wagen war je für die BLS (211) und die SEZ (212) bestimmt sowie je zwei Exemplare für die GBS (214 und 215) sowie die BN (215 und 216). Charakteristisch waren die grossen und runden Frontfenster, die von den «Blauen Pfeilen» ABDe 4/8 751–755 abgeleitet wurden. Die Farbe war im Unterschied zu den Doppeltriebwagen allerdings grün, wie damals sämtliche EW I der BLS.

Erst Ende der 1960er-Jahre wechselte das Farbschema auf die klassischen BLS-Farben Beige/Blau. Bei der Ablieferung waren die Steuerwagen noch mit Faltenbälgen und grossen Stirnlampen ausgerüstet. Später wurden die Wagen umnummeriert zu 970 (SEZ, ex 212), 980/981 (GBS, ex 213/214) und 990/991 (BN, ex 215/216). Der Steuerwagen Bt 990 kollidierte 1993 mit einem Militärlastwagen und brannte vollständig aus. Als Ersatz erhielt die BN den BLS-Steuerwagen Bt 211, der später zum Steuerwagen Bt 950 mit Gummiwulstübergang umgebaut wurde. Die Steuerwagen verkehrten bis zur Ausrangierung der ABDe 4/8 mit Faltenbälgen.

Danach erfolgte der Umbau zu den Autozug-Steuerwagen BDt 946–949, die bis auf ein Exemplar (948) aktuell immer noch im Dienst stehen. Beim Umbau für den Autozugsverkehr wurden die Frontfenster durch kleinere, geteilte Scheiben ersetzt und an anderer Wagenende ein grosses Tor für den Verlad von Motorrädern eingebaut. Für die Motorräder wurde rund die Hälfte der Sitze ausgebaut und die hinteren Einstiegstüren verschweisst sowie das WC-Abteil in die Wagenmitte verlegt. Zuerst verkehrten die Wagen in der blau-beigen Lackierung, spä-

Vereintes Führen von Zügen war 1993 bei der BLS noch regelmässig anzutreffen, hier bei Faulensee.



Am 13. Mai 2004 herrschte in Kandersteg Hochbetrieb. Der BDt 947 weist noch den alten, klassischen BLS-Anstrich auf, der an vielen Stellen lediglich teilausgebessert wurde.



Die für den Autozugverkehr umgebauten Steuerwagen erhielten am Wagenende eine grosse Schiebetür mit Vordach. Die ursprünglichen Rangiergriffe und -ritte wurden dabei belassen.



Am 14. Juni 2007 ist der BDt 947 im neusten Anstrich abgestellt in Kandersteg. Die lindengrüne Front weist bereits einige Schmutzspuren auf, die später noch stärker werden.

ter wurden sie in dunklem Anthrazit lackiert, dies aufgrund der ohnehin immer starken Verschmutzung im Tunnelbetrieb.

In den 1970er-Jahren bestellte die BLS drei weitere Bt-Steuerwagen mit den Nummern 951 bis 953, die bereits ab Werk mit Gummiwulstübergängen versehen waren und mit der blau/creme Lackierung ausgeliefert wurden. Ende der 1990er-Jahre wurden die Steuerwagen Br 950 (ex 211) bis 953 umfassend modernisiert und für den kondukteurlosen Betrieb (kLB) hergerichtet. Von aussen war dies außer am neuen Anstrich an den Aussenschwingtüren und den zugeschweißten Fronttüren erkennbar. Die Pendelzüge wurden meist mit Lokomotiven des Typs Re 425 gebildet. Leider ist keiner dieser Steuerwagen erhalten geblieben.



Fotos: Peter Hirzeler



Anlässlich des Jubiläums «100 Jahre Lötschbergbahn» verkehrte am 7. September 2013 die Ae 4/4 251 mit einem vierteiligen EW I-Pendel auf der Lötschberg-Südrampe als Zubringerzug.

Lange Zeit sahen so die klassischen RegioExpress-Züge zwischen Bern und Neuenburg aus, hier am 3. Februar 2005 bei Gampelen.





Die Frontansicht der verschiedenen Formvarianten im direkten Vergleich. Deutlich sieht man dabei die Unterschiede der einzelnen Bauzustände.



Die unterschiedlichen Inneneinrichtungen je Epoche.

Das Modell

Gestartet war ESU mit der Umsetzung des Steuerwagens Bt 951 im letzten Betriebszustand mit Aussenschwingtüren und dem neusten BLS-Signet. Die unerwartet grosse Nachfrage erlaubte es, das Programm deutlich auszuweiten. Inzwischen sind nicht weniger als neun verschiedene Varianten angekündigt worden.

Das ESU-Programm deckt sämtliche Varianten, vom grünen Steuerwagen in Ursprungsausführung mit grossen Lampen

bis hin zur Umbauversion für den Autozugverkehr, ab. Dabei wurden jeweils sämtliche Änderungen wie verschweißte Fronttüren, geänderte Fenster, die richtige Anzahl Antennen sowie die korrekte Form der Türen berücksichtigt. Ebenso ist die Inneneinrichtung an den jeweiligen Betriebszustand angepasst. Die Versionen der Epoche III und IV sind mit den bekannten Querpackträgern über den Sitzen ausgestattet. Abgerundet wird das Modell durch den gezielten Einsatz von Ätzteilen für die Scheibenwi-

scher, die Trittbretter und die kleinen Trittblicke an der Front.

Der Steuerwagen wird fertig zugerüstet ausgeliefert. An der Front sind die Bremseschläuche sowie ein Kupplungshaken bereits montiert. Ein einziges kleines Manko ist die Tatsache, dass der Steuerwagen sturmseitig über keinen Kupplungsschacht verfügt. Dies hätte wohl eine unschöne Trennung der nach unten abgerundeten Front bedeutet, insofern ist dies ein verschmerzbarer Kompromiss.

Art.-Nr.	Typ	Nummer	Logo	Farbe	Türen	Übergang	Lampen
36650	Bt	951	-o- bls	blau/beige	Aussenschwingtüren	Gummiwulst	klein
36651*	Bt	952	BLS Lötschbergbahn	blau/beige	Aussenschwingtüren	Gummiwulst	klein
36653	Bt	953	-o- bls	blau/beige	Aussenschwingtüren	Gummiwulst	klein
36654	BDt	947	BLS	blau/beige	Autozug	Autozug	klein
36657	BDt	947	-o- bls	anthrazit	Autozug	Autozug	klein
36659	BDt	949	-o- bls	anthrazit	Autozug	Autozug	klein
36660	Bt	952	BLS	blau/beige	Drehfalttüren	Gummiwulst	klein
36661	Bt	951	BLS	blau/beige	Drehfalttüren	Gummiwulst	klein
36662	Bt	211	BLS	grün	Drehfalttüren	Faltenbalg	gross
36667	Bt	950	BLS Lötschbergbahn	blau/beige	Aussenschwingtüren	Gummiwulst	klein

*Sondermodell exklusiv bei EYRO Modellbahn GmbH erhältlich.



Das zugseitige Wagenende in den unterschiedlichen Ausführungen für Autozüge, mit Gummiwulst und Faltenbalgübergang.



Der BLS Bt 211 im Ablieferungszustand mit der grünen Lackierung von 1963.



Der BLS Bt 951 in Ausführung der Epoche IV im klassischen blau/creme Anstrich.



Der Bt 952 hat die modernen Außenschwingtüren und das Logo der BLS Lötschbergbahn.



Der BDt 947 für den Autozugsverkehr hat noch den alten blau/creme Anstrich.



Hier zeigt sich der BDt 947 für den Autozugsverkehr im aktuellen Betriebszustand.



Bei den Modellen mit Drehfalttüren ist die klassische Rollband-Zugzielanzeige ab Werk montiert.



Die in der Epoche IV gehaltenen Anschriften sind sauber gedruckt und gut lesbar.



Das Logo BLS Lötschbergbahn der 1990er-Jahre mit Piktogrammen in Epoche V.



Die Modelle von PIKO (links) und ESU (rechts) harmonieren farblich gut.

Lackierung und Bedruckung

Die gewählten Farben harmonieren perfekt mit jenen, die PIKO für die EW I-Wagen verwendet hat. Beziiglich der Lackierung gibt es wenig zu kritisieren, sie ist weitgehend einwandfrei. Bei den Modellen mit Drehfalttüren gibt es teilweise in den Türrüschen kleine Unschärfen bei den Farbtrennkanten. Die Bedruckung ist bei allen Modellen absolut lupenrein. Alle Anschriften sind perfekt lesbar. Auch die gelben Anschriften beim grünen Steuerwagen sind gut lesbar und deckend aufgebracht.

Elektronik

Für ESU versteht es sich von selbst, dass das Modell elektronisch keine Wünsche offenlassen soll. Die Steuerwagen sind universell auf 2- und 3-Leiter-Anlagen einsetzbar. Im Auslieferungszustand ist kein Mittelschleifer montiert. Für den AC-Betrieb kann dieser einfach im Drehgestell eingeclipst werden und ist der Umschalter am Wagenboden umzustellen.

Die Modelle sind ab Werk mit einem hauseigenen ESU-Digital-Decoder ausgerüstet, der im Digitalbetrieb die vielen Lichtfunktionen steuert. Die Frontbeleuchtung kann wahlweise 3/1 weiß oder 3/2 weiß/rot anzeigen. Im Innenraum kann die Beleuchtung separat für den Fahrgastrauum, die





Bt 952 (Ep. V) und Bt 951 (Ep. VI)
zeigen die unterschiedlichen Frontanschriften.

Einstiegsplattformen und den Führerstand geschaltet werden. Auch das Führerpult kann beleuchtet werden. Im Analogbetrieb funktioniert der Lichtwechsel, die Innenbeleuchtung ist dauernd eingeschaltet.

Fazit

Gratulation nach Neu-Ulm und Ettingen, dass diese beinahe ewig bestehende Lücke im Modellbahnangebot mit einem überzeugenden Modell geschlossen werden konnte. Vielleicht machen das gelungene Projekt und die offenbar starke Nachfrage (die meisten Modelle waren ab Werk bereits vor der Auslieferung ausverkauft) Lust auf weitere Steuerwagen für die Schweizer Modelleisenbahner. Der Autor hätte da schon eine Idee... Lassen wir uns überraschen! 



Der Schleifer für den AC-Betrieb kann mühelos eingeklipst werden.



Technik | Umbau einer Fleischmann Re 460 für einen sb-modellbau-Motor

Auf sanften Pfoten, die Zweite

In der LOKI 5|2023 berichteten wir über die antriebstechnische Ertüchtigung der Fleischmann BLS Re 465 mit einem Teilesatz von Micromotor EU. Den Wunsch nach seidenweichen Fahreigenschaften gibt es schon lange, zumal die Modelle, egal welcher Spurweite, in den 1970er- und 1980er-Jahren noch nicht so weit entwickelt waren wie heute. Dass sich auch der Umbau aktueller Lokmodelle durchaus lohnen kann, zeigt LOKI-Autor Manfred Merz.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Herzstück des Antriebes von Gleichstromlokomotiven ist in der Regel ein drei- oder fünfpoliger Motor. Aufgrund ihrer Bauart neigen diese Motoren dazu, beim Anlaufen aus dem Stillstand von Pol zu Pol zu hüpfen, was ein leicht unruhiges, ruckeliges Anfahren des Modells mit sich bringt. Die Digitaltechnik kann hier

zwar einiges glattbügeln, diese Möglichkeit hat der Analogfahrer naturgemäß allerdings nicht. Bei neueren Modellkonstruktionen ist der Fünfpoler schrägenuten, um einen etwas sanfteren Anlauf aus dem Stillstand zu erreichen. Zur Anfahroptimierung kommt noch hinzu, dass viele N-Modelle in ihrer Endgeschwindigkeit zu schnell sind.

Auch hier kann die Digitaltechnik mit dem CV5 bremsend einwirken, im Analogbetrieb muss mittels Widerständen oder Reihenschaltungen von Diode etwas eingebremst werden. Ein durchschlagender Erfolg ist aber leider nicht immer gegeben, die Verwendung von Widerständen wegen der möglichen Wärmeentwicklung ist zudem





problematisch. Um hier eine grundlegende und wirksame Abhilfe zu schaffen, bietet sich die Verwendung von sogenannten Glockenankermotoren an. Diese werden von der Modellbahnindustrie auch teilweise eingebaut, flächendeckend haben sie sich aber noch nicht durchgesetzt, was sicherlich auch kalkulatorische Gründe hat. Ein weiterer Grund für die Umrüstung auf einen Glockenankermotor ist, wenn der Motor eines alten Schätzchens defekt und ein Ersatzteil nicht mehr verfügbar ist.

Die wesentlichen Vorteile des Glockenankermotors zusammengefasst:

- geringe Stromaufnahme bei guter Leistungsabgabe
- ruckfreier Lauf auch bei kleinen Drehzahlen
- weniger Vibratoren und Geräusche
- sanfter Anlauf aus jeder Rotorposition heraus
- sehr gutes lineares Regelverhalten

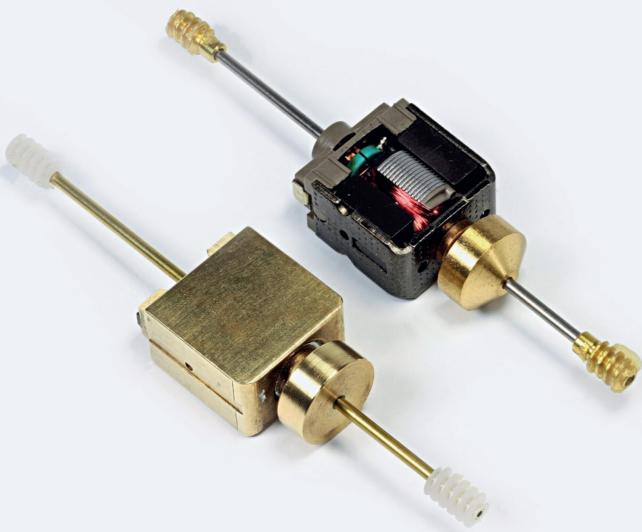
Modernisieren durch Nachrüsten

Seit 1981 gibt es den Spezialisten für Glockenankermotoren, die Firma sb-modellbau im bayrischen Olching. Gründer war Erich Bussjäger, der bereits vor der offiziellen Firmegründung Glockenankermotor-Fans aus seiner Garage heraus versorgte. Aufgrund der Mund-zu-Mund-Werbung stieg die Nachfrage so rasant, dass sie sich aus der Garage heraus nicht mehr befriedigen liess. Heute ist der etablierte Betrieb in den Händen des Sohnes Pierre Bussjäger. Die Firma bietet neben Umbausätzen zum Selbsteinbau auch die komplette Umbau-dienstleistung an. Seit wenigen Jahren sind Plug-and-play-Umbausätze im Lieferprogramm, die den einfachen Austausch ohne Fräsen, Kleben und Löten ermöglichen. Seit Februar 2022 gibt es solch einen einfachen Tauschmotor für die Fleischmann Re 460/465, den ich Ihnen heute vorstellen möchte.

Der sb-modellbau-Umbausatz

Eine Klarsichtbox mit weichen Schaumstoffeinlagen bietet folgenden Inhalt:

- einem Glockenankermotor, in ein exaktes CNC-Frästeil aus Messing gebettet, fix und fertig verdrahtet und mit zwei Antriebswellen, Schwungmasse und Kunststoffschnellen ausgestattet.
- eine bebilderte Einbuanleitung im gefalteten A4-Format



Der sb-Motor (unten) ist fix und fertig zusammengesetzt und so für den Einbau bereit.

Der Umbau einer Fleischmann Re 460/465

Die Idee von sb-modellbau ist es, die Umrüstung auf einen Glockenankermotor auch für den ungeübteren Modellbahner so einfach wie möglich zu gestalten. Der Glockenankermotor wird in ein in den äusseren Massen des Fleischmann-Originalmotors gefertigtes massives Messingfrästeil eingebracht. Die erforderlichen Antriebswellen sind passgenau abgelängt sowie mit den beiden Antriebszacken ausgerüstet. Im Gegensatz zum Fleischmann-Original, das mit Messingschnecken ausgerüstet ist, hat sb-modellbau nun Kunststoffschnellen verwendet. Die elektrischen Motoranschlüsse

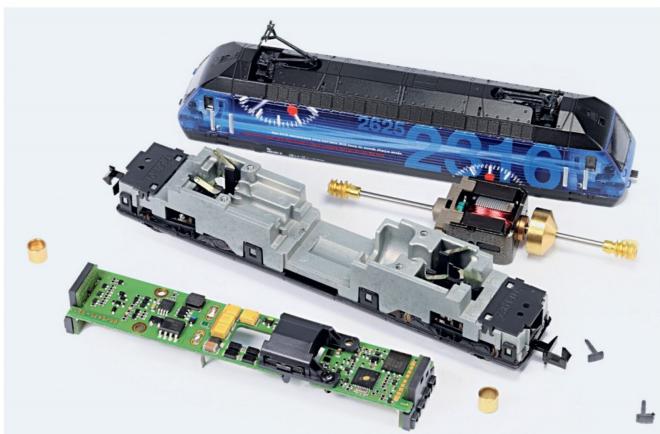
sind bereits von Haus aus herausgeführt und an den richtigen Platz geführt worden, um später an den serienmässigen Kontakten des Modells anzuliegen. Das spart dem Hobbykollegen das Hantieren mit Litzen sowie jegliche Lötarbeiten.

Der Einbau

Für den Umbau habe ich mir die attraktive SBB Re 460 021-9 ausgesucht. Nachdem die vier Puffer abgezogen sind, lässt sich das Kunststoffgehäuse leicht nach oben abnehmen. Nun werden die vier Befestigungsschrauben herausgedreht und die Hauptplatine abgenommen. Nach dem Entfernen der beiden Messinghülsen kann der Orig-



Das Fleischmann-N-Modell der SBB 460 ist schnell auseinandergetragen, nach Abnahme ...



... der gut bestückten Hauptplatine liegt der originale Fleischmann-Motor für den Ausbau frei.

nalmotor herausgenommen werden. Der Zusammenbau mit dem sb-modellbau-Antriebsaggregat erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Leider kann die Polarität nicht konkret vorbestimmt werden, so bleibt nur «Versuch macht klug». Das bedeutet zunächst zusammenbauen und prüfen, ob die Fahrtrichtung mit der Ausleuchtung der Spitzensignale übereinstimmt. Sollte das nicht der Fall sein, muss der Motor um 180° über seine Achse gedreht werden. Das ist aber auch schon der einzige Stolperstein, über den man fallen könnte. Ansonsten gilt das sb-modellbau-Motto «Plug and play». Der Umbau geht also so einfach wie der Tausch des Originalmotors.

Erste Fahrversuche

Schon auf den ersten Zentimetern Fahrt wird der Unterschied zum originalen Fleischmann-Dreipoler deutlich. Das Modell setzt sich absolut ruckelfrei in Bewegung. Es lässt sich sanft und gleichmäßig auf die nun erheblich reduzierte Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Digitalfahrer soll-

ten die Decodereinstellung überprüfen: In meinem Fall mussten die CV5 (Maximalgeschwindigkeit) und die CV6 (Mittelgeschwindigkeit) erheblich nach oben korrigiert werden. Die Geräuschentwicklung bei voller Fahrt wurde durch den Umbau ebenfalls reduziert, was der Wahrnehmbarkeit des Fleischmann-Sounds sehr guttut.

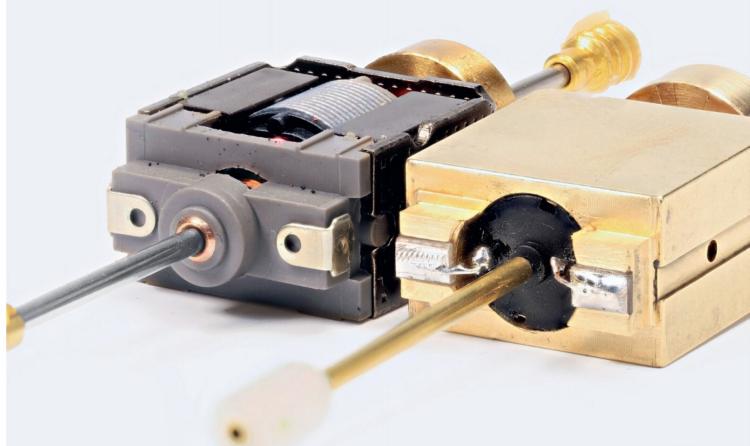
Auswahl und Bezugsquelle

Auf der Website von sb-modellbau (<https://www.sb-modellbau.com>) finden sich zahlreiche Umbausätze für Loks nahezu aller Spurweiten und auch Sondereinsatzbedingungen mit Preis, Einbauschwierigkeitsgrad und aktueller Lieferbarkeit.

Mein Fazit

Die Umrüstung auf Glockenankerantrieb geht mit den gut vorbereiteten Produkten von sb-modellbau absolut problemlos. Das Ergebnis überzeugt komplett. Sollte der originale Fleischmann-Motor defekt sein, ist es auch von der Preissituation her durchaus interessant, zu einem Glockenankermotor zu wechseln, er ist nur unwesentlich teurer als das originale Ersatzteil. Ganz interessant wird es dann, wenn der Originalmotor des Lokherstellers gar nicht mehr lieferbar ist.

Der direkte Vergleich von Original- und sb-modellbau-Motor, selbst die elektrischen Anschlüsse passen.

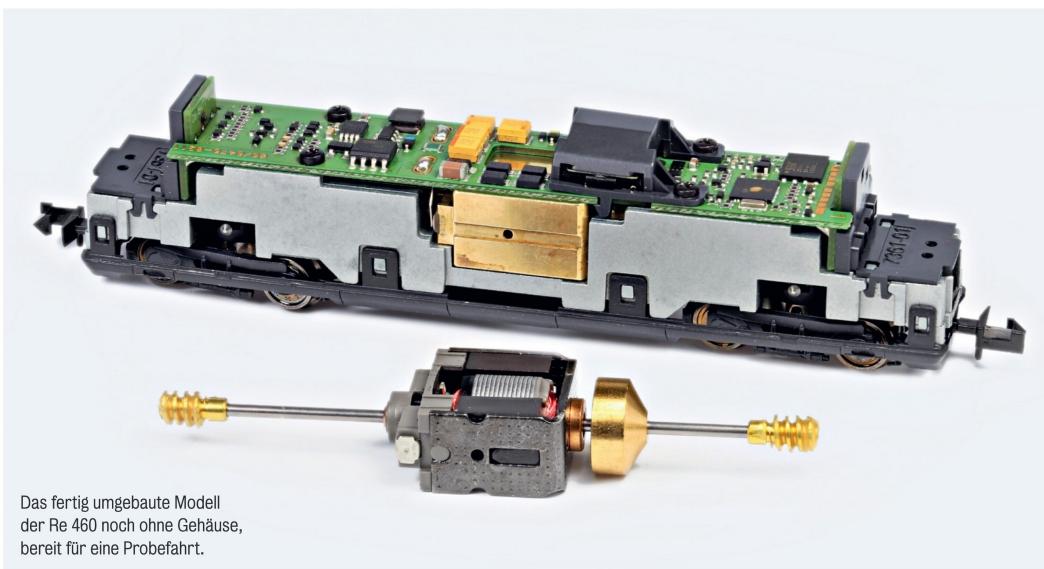
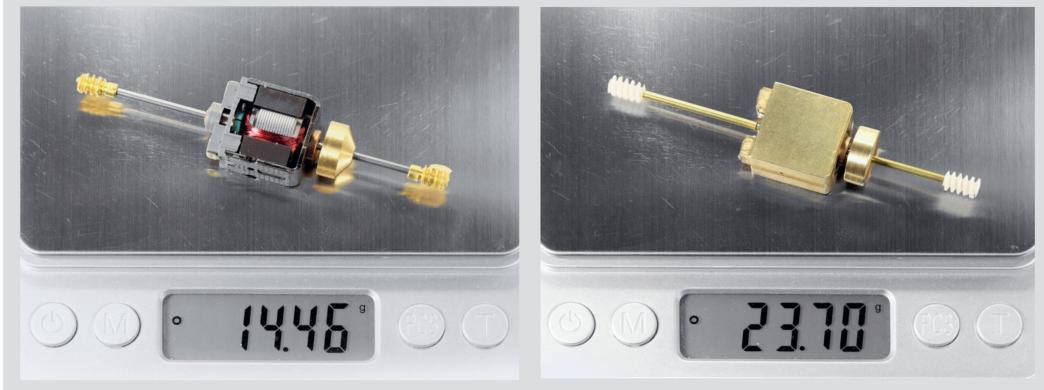


Technisches

Hier einige Vergleichswerte bei analoger Fahrspannung von 12 Volt sowie bei digitaler Fahrstufe 28 (CV 5 auf 255):

- Stromaufnahme vor dem Umbau: 150 mA - nachher 40 mA
- Gewicht vor dem Umbau: 86,5 Gramm - nachher 96,5 Gramm
- Endgeschwindigkeit vor dem Umbau: 345 km/h - nachher 160 km/h

Nach dem Umbau ergibt sich noch ein weiterer Effekt: Die Lok wird um circa 9 Gramm schwerer, was der Zugkraft der Maschine sehr zuträglich ist. So schlägt man mit dem Eingriff gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe. Im Vergleich zu den preislich günstigeren Motorvarianten anderer Hersteller, die doch ein gewisses feinmechanisches Talent erfordern, ist der Umbau mit dem sb-modellbau-Motor wesentlich einfacher.



Das fertig umgebaut Modell
der Re 460 noch ohne Gehäuse,
bereit für eine Probefahrt.



Bau | Einen Unimog in Spur 1 zum Rangierfahrzeug umbauen

Auf Kufen gestellt

Einen Metalldruckguss-Unimog im Massstab 1:32 der Firma weise-toys hat LOKI-Autor Thomas Schmid zu einem funktionsfähigen, motorisierten Fahrzeug umgebaut. Es versieht nun problemlos kleine Rangierarbeiten auf Schmids Spur-1-Diorama. Insgesamt war die Konstruktion viel aufwendiger als zunächst gedacht.



Foto: Archiv Zagro

Von Thomas Schmid (Text/Fotos)

Für mein Diorama des Dreiländerecks in Spur 1 (siehe LOKI 1|2022, 2|2022, 3|2022, 7|2022 und 6|2023) wollte ich ein typisches Fahrzeug für kleine Rangieraufgaben im Eigenbau erstellen. Oft werden bei Industrieanschlüssen keine eigentlichen Rangierloks eingesetzt, dies wäre zu teuer im Betrieb. Stattdessen kommen angepasste Fahrzeuge zum Zug, die auch von weniger geschultem Personal bedient werden können. Ein beliebtes Fahrzeug ist hier sicherlich der berühmte Unimog des Herstellers Mercedes-Benz.

Bei der Recherche im Internet bin ich auf die Website der Unimog-Community gestossen. Hier wird die Geschichte der ersten auf Schienen fahrbaren Vehikel beschrie-

ben. Interessierte können dies unter folgendem Link nachlesen:
<https://www.unimog-community.de/2015/05/03/55-jahre-zweiwege-unimog/>.

Kurz zusammengefasst ging die Geschichte so: Ende der 1950er-Jahre hatte der Münchner Bundesbahnhoferrat Herbert Gretzschel die Idee, Unimogs im Rangierbetrieb einzusetzen. Er entwickelte daraufhin Spurhalter als einfache Gleitkufen. Diese Kufen führten die Pneuräder des Unimog auf der Schienenoberkante und waren auch im Weichenbereich funktionsfähig. Nach den ersten erfolgreichen Versuchen wurden 1960 die ersten Zweiwegevorrichtungen von der Firma Beilhack angeboten. Erst in einer zweiten Stufe wurden die Kufen durch Rollen ersetzt.

Für die Umsetzung als Spur-1-Fahrzeug bot sich die Version mit den Kufen an. Damit ist die Stromabnahme über die Schienen ideal gelöst. Die Kufen fungieren bei dieser Version als Stromschleifer.

Als Umbaubasis wählte ich ein Modell in Metalldruckguss der Firma weise-toys. Unter der Artikelnummer 1066 ist ein Unimog mit Faltverdeck zu haben. Dieses Modell ähnelt dem Vorbild in weiten Teilen. Der Massstab ist 1:32, also identisch mit der Spur 1 der Modelleisenbahn. Für mich war aber nicht entscheidend, das Vorbild so genau wie möglich nachzubilden. Vielmehr



Eine allererste Stellprobe mit dem Modell frisch aus der Verpackung sieht vielversprechend aus.

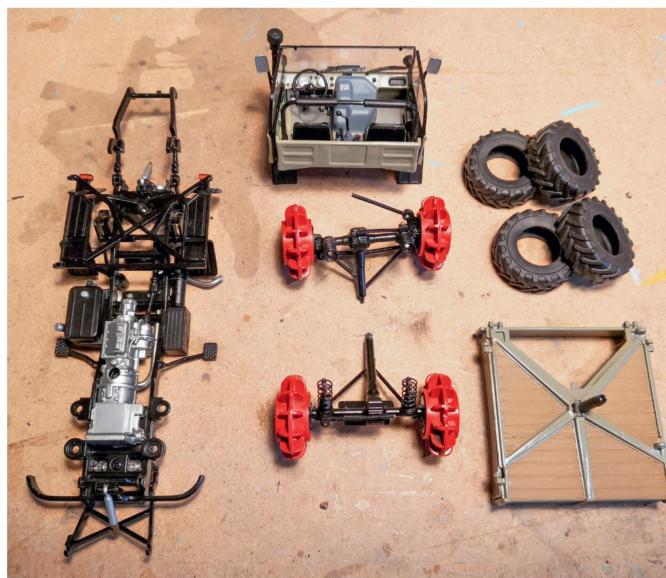
wollte ich den allgemeinen Eindruck wiedergeben und vor allem ein funktionsfähiges, motorisiertes Modell erstellen.

Eine allererste Stellprobe mit dem Modell frisch aus der Verpackung sah vielversprechend aus. Dann habe ich das Modell in seine Einzelteile zerlegt, um zu sehen, was genau ich weiterverwenden kann und was neu konstruiert werden muss. Da meine Fähigkeiten, ein sauber funktionierendes

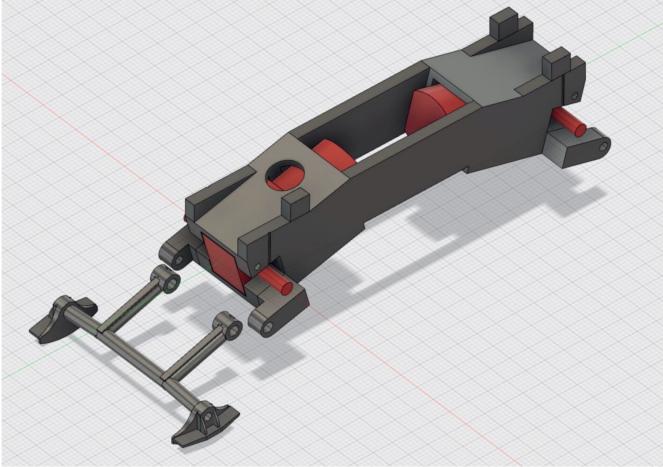
Getriebe mit Motor zu bauen, nicht ausreichen, habe ich mich dafür entschieden, kleine Getriebemotoren aus dem technischen Modellbau einzusetzen. Die Radachsen werden direkt mittels einer Verlängerung am Motor befestigt. Die gesamte Halterung, in welche die beiden Motoren eingeschoben werden können, habe ich als dreidimensionales Modell konstruiert und anschließend auf meinem 3-D-Resindrucker ausgedruckt. Auch die Gleiter und die Detaillierungsobjekte sind so konstruiert und ausgedruckt worden.

Ein erster Versuch, die Gleiter aus Messingeinzelteilen selbst zusammenzulöten war nicht erfolgreich. Die abgewinkelte Form war zu kompliziert, um genau zusammengebaut und gelöst werden zu können. Ich habe darum die Gleiter auch als Resinbauteile gedruckt. Die Schleifer zur Stromabnahme sind nun dünne Messingblättchen, die ich auf die Unterseite der gedruckten Kufen geklebt habe.

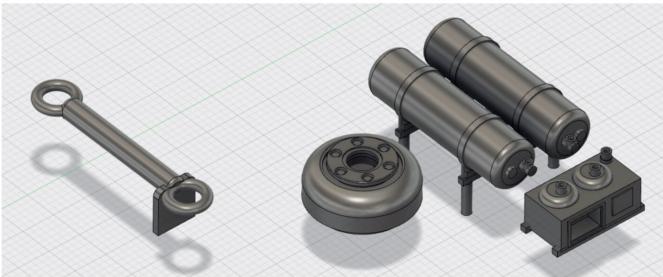
Die beiden Motoren sind am selben Decoder von ESU angeschlossen und laufen somit synchron. Ich habe einen Lokpilot V5 verwendet. Zusätzlich habe ich ein Power-



Das Modell zerlege ich in seine Einzelteile, um zu sehen, was weiterverwendet werden kann und was neu konstruiert werden muss.



Die 3-D-Zeichnung für die Halterung, in welche die beiden Motoren eingeschoben werden.



Die Dachaufbauten und weitere Einzelteile drucke ich ebenfalls mit meinem 3-D-Drucker aus.

Pack von ESU angefügt, um die Fahreigenschaften zu verbessern. Die ganze Elektronik ist im Aufbau verdeckt eingebaut worden. Als zusätzliches Schmankerl habe ich aus zwei 3-mm-LED eine Blinklichtanlage gefertigt. Im Decoder wurden diese Leuchten als blinkende Lichter programmiert. Ich kann sie je nach Bedarf an- oder ausschalten. Mit diesem optischen Zusatz ist das kleine Gefährt viel besser sichtbar. Die Fahreigenschaften sind nach ein paar Feineinstellungen des Decoders gut. Das Gefährt lässt sich in niedriger Geschwindigkeit durch die Gleisanlagen manövrieren.

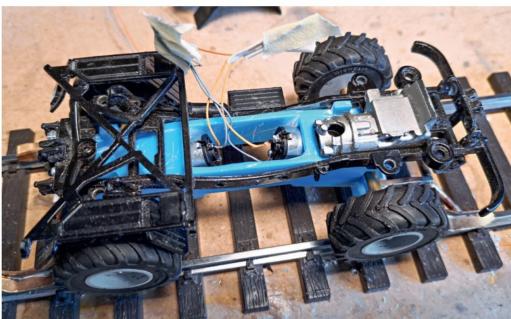
Insgesamt war die Konstruktion viel aufwendiger, als ich ursprünglich gedacht hatte. Auch weil ich vieles erst austesten und dementsprechend einiges wieder neu und verbessert konstruieren musste. Es war ein ständiges Optimieren und Verbessern. Der Urimog kann nun aber problemlos einen Güterwagen auf meinem Spur-1-Diorama schieben und ziehen. Als zukünftiges Projekt wäre der Einbau eines Soundmoduls toll.



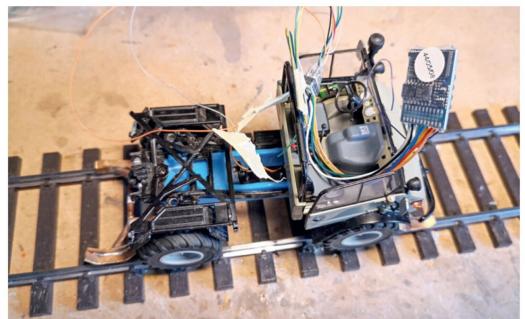
Die Halterung samt eingeschobenen Motoren von unten gesehen.



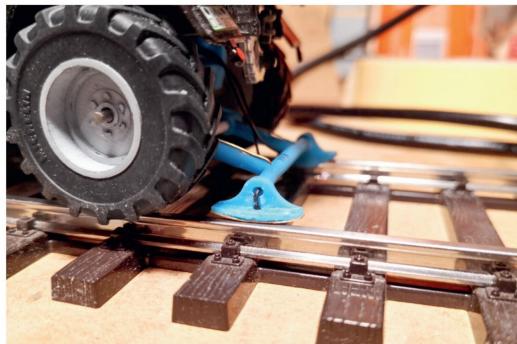
Die Radachsen sind direkt mittels einer Verlängerung am Motor befestigt.



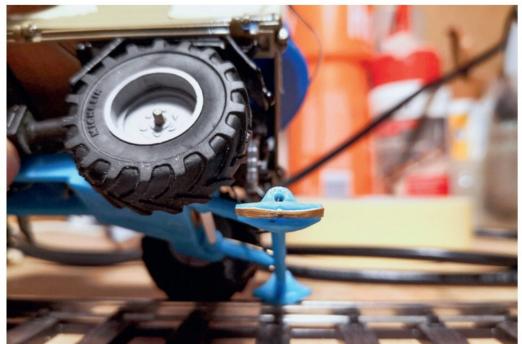
Die beiden Motoren werden am selben Decoder von ESU angeschlossen.



Später wird die Elektronik in den hinteren Aufbauten verschwinden.



Die Gleiter, nunmehr aus Resin. Der Versuch mit Messing schlug fehl.



Die Schleifer zur Stromabnahme sind auf der Unterseite der Kufen.



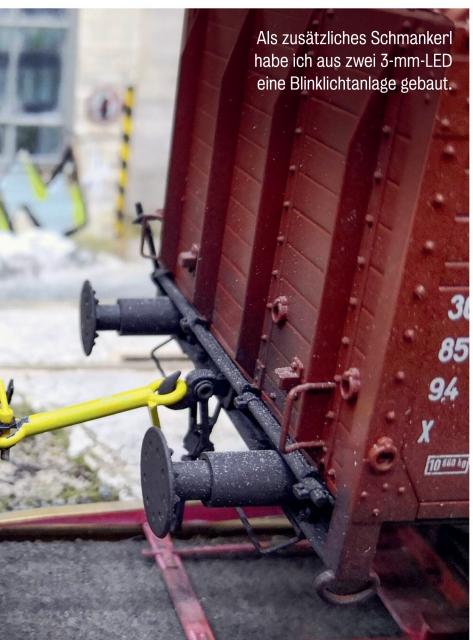
Die Aufbauten sind fast fertig. Zusätzlich gibt es ein PowerPack von ESU.



Die Rangierkupplung ist aus 3-D-Resin- und vorgefertigten Messingteilen.



Als zusätzliches Schmankerl habe ich aus zwei 3-mm-LED eine Blinklichtanlage gebaut.





Nachwuchs | Der Globi-Express in Spur H0

Ein lustiger Vogel

Globi ist wohl jedem Kind bekannt und begeistert seit mehreren Generationen. Bei der Zentralbahn verkehrt seit geraumer Zeit ein Globi-Express nach Engelberg. Mit etwas Kreativität und Fantasie kann man einen solchen Zug auch auf die H0-Schienen zaubern.

Von Markus Schälli (Text/Fotos)

Diese Geschichte beginnt mit einem Grossvater, der seinen Enkelinnen gerne Globi-Bücher vorliest. So landen wir irgendwann beim Band 69 mit dem Titel «Globi und die Bahn». Darin designt Globi zu guter Letzt eine wirklich gelungene Globi-Lokomotive (Re 460) und darf

diese am Schluss auch noch taufen. Da fragt mich die Enkelin: «Warum hast du keine Globi-Lok?» «Hmm?» Auf der Globi-Website finde ich unter den Rätselvorlagen schnell einen Bastelbogen zum Ausschneiden und Zusammenkleben. «Die fährt ja gar nicht», musste ich da hören.

Nun möchte ich diese Story aus der Kinder- bzw. Globi-Perspektive weitererzählen. In den Ferien in der Lenzerheide trifft der Grossvater zusammen mit den Enkelinnen auf dem Globi-Wanderweg den richtigen Globi. Ihm erzählen wir diese Geschichte, und er ist sofort bereit zu helfen.



Die Globi-Lok mit dem Bastelbogenmotiv präsentiert sich dem Fotografen.



Das originale Globi-Motiv auf einem Personenwagen der Zentralbahn.



Der Rohbau des Steuerwagens, bevor er zu einem Teil des Globi-Expresses umgebaut wurde.

Eine alte Re 460-Werbelok wird aufgetrieben und neu gespritzt. In den Farben von Globis Schnabel (Gelb und Orange) wird die Front gespritzt. Der Globi-Verlag stellt grosszügigerweise ein paar Bilder für diesen Umbau zur Verfügung. Die seitliche Beklebung wird auf dem Computer gestaltet und auf eine A4-Etikette gedruckt. Diese Folie wird anschliessend auf die Lok geklebt. Nun fehlen aber noch passende Wagen. Die SBB stellen einen bald ausgedienten EW IV zur Verfügung. Dieser wird mit Globi-Figuren beklebt. Als Abschluss erhält er oben noch einen schwarz-roten Streifen. Nun beginnt die Suche nach einem passenden Steuerwagen. Auf seinem Weg durch die Schweiz wird der Zug öfter die Richtung

wechseln müssen. Fehlendes Rangierpersonal würde dieses Unterfangen ohne Steuerwagen sehr erschweren. Globi wird im Emmental fündig. Beim Altwarenhändler Johannes Rotoki findet er einen schon fast abgebrochenen BLS-Steuerwagen. Er sucht Hilfe bei ein paar Opas, die diesen Steuerwagen wieder auf Vordermann bringen. Das ehemalige Gepäckabteil wird ganz verschweisst und zu einem modernen Medienraum umgerüstet. Auf bequemen Sesseln können die Kinder Hörbücher nach Wahl hören oder auf dem Grossbildschirm Globi-Filme ansehen. Etwas aufwendig ist das Spritzen des Wagens. Der Kasten wird weiss mit einem schwarzen Band um die Fenster herum gespritzt, die Front und

der Einstiegsbereich rot. Die Schürze des Wagens ist grau-schwarz und das Dach schliesslich umbragrau. Die Vorlage für die Medienraumbeklebung findet man im Internet. Das Original eines solchen Globi-Wagens ist auf der Zentralbahn (ZB) zu finden.

Nun kann die Reise durch die Schweiz mit dem Globi-Express beginnen. Die Kinder freuen sich auf die Jungfernfahrt, denn Globi lässt es sich nicht nehmen, persönlich anwesend zu sein. Die Enkelinnen werden persönlich in Ebnat-Kappel abgeholt. In Wattwil wendet der Zug und fährt durch den Rickentunnel weiter bis nach Luzern. Hier gibt es eine kurze Pause, dann gehts weiter mit dem Globi-Express der ZB bis nach Engelberg. Hier lädt Globi die Kinder noch zu einem leckeren Spaghettiessen ein und verabschiedet sich anschliessend. Glücklich, aber müde kehren die Kinder am Abend zu ihren Eltern nach Hause. ☺

Der Bastelbogen der Globi-Lok kann unter www.globi.ch/ratselvorlagen heruntergeladen werden.

Direktlink zum Bastelbogen:
www.globi.ch/wp-content/uploads/2022/10/Bastelbogen_Re_460_Globi.pdf





Event | Tag der Modelleisenbahn mit der LOKI

Brücken schlagen

Am 1. Dezember 2023 öffnete das LOKI-Team anlässlich des Internationalen Tags der Modelleisenbahn die Türen zur «LOKI-Fabrik». Auf Initiative von Verleger Rudolf Stämpfli fand im Foyer des Stämpfli Verlags ein kleiner, aber feiner Event mit verschiedenen Modelleisenbahnanlagen und der Modellbahnindustrie statt.



Viel Strassenbetrieb mit CarMotion von Viessmann am Stand von KML.



Die H0m-Dioramen beim LOKI-Stand wurden von vielen fotografiert.

Von Hans Roth (Text/Fotos)

Damit das Thema Modelleisenbahn weiterhin Zukunft hat, benötigt es Nachwuchs oder Neuzüger, die dieses vielfältige Hobby entdecken. Wege, solche zu gewinnen, gibt es viele. Eine der Motivationsmöglichkeiten ist der seit 2015 bestehende Tag der Modelleisenbahn. Anlässlich dieses Feiertags öffnete das LOKI-Team auf Initiative von Verleger Rudolf Stämpfli zusammen mit dem Stämpfli Verlag 2022 die Tore des Verlagsitzes und lud Aussteller und Besucher ein, gemeinsam einen unvergesslichen Tag im Zeichen der Modelleisenbahn zu erleben.

Besuch in der «LOKI-Fabrik» zum Zweiten

Der Erfolg dieser Veranstaltung führte zu einer Folgeveranstaltung am 1. Dezember 2023. Wiederum drehten vor dem Hauseingang LGB-Züge ihre Runden, um den Besuchern anzuzeigen, dass im Gebäude an der Wölflistrasse 1 im Berner Industriequartier heute nicht nur gearbeitet wird, sondern auch etwas zu erleben ist. Das Wetter war ganztags nass, und es schneite, was der LGB draussen nichts anzuhaben vermochte. Einmal in das warme Foyer eingetreten, konnte der Besucher schnell in die Welt der Modelleisenbahn eintauchen. Von der Spur N im Maßstab 1:160 bis hin zu 5 Zoll gab es einiges zu entdecken und am LOKI-Stand sogar noch einiges zu erwerben.



Austausch zwischen Daniel Lörincz, CEO von ARWICO, und Manuel Kehl, Inhaber von KML.



Lange Züge und lange Gespräche an der Modulanlage des sNs.



Marcel Koch gab gerne Auskunft über den Messingselbstbau.



Stéphane Schmid von Märklin präsentierte auf der Demoanlage Modelle in Spur H0 und 1.

Während am Stand von Märklin der Chur-chill-Pfeil und der Giruno ihre Runden drehten, präsentierte Roco/Fleischmann auf seiner z21-Demoanlage seine neusten Modelle. Der Ettinger Importeur ARWICO präsentierte dem Publikum unter anderem die kürzlich in den Handel gekommenen BLS-Steuerwagen von ESU sowie die neue Ae 6/6 desselben Herstellers. Natürlich war auch eine breite Plattform von PIKO-Modellen ausgestellt. Etwas anders sah es am Stand von KML aus: Passend zu den RoLa-Wagen von ACME, drehten Strassenfahrzeuge der Marke CarMotion von Viessmann ihre Runden. Den fachkundigen Erläuterungen von Marc von Weissenfluh lauschend, staunten unzählige Gäste über die vielen Funktionen der «Autölis».

Dass die Modellbahnbranche nicht nur von «den Grossen» lebt, zeigte sich mit MOBAWY und SwissMarko. Der junge Hersteller MOBAWY hat sich auf RhB-Wagen im Massstab 1:22,5 spezialisiert. So zeigte er an seinem Stand sowohl fertige Modelle als auch solche im Rohbauzustand. Bei



SwissMarko demonstrierte Marcel Koch, wie ein Messingmodell in Spur H0m entsteht. Er zeigte anhand eines fertigen GFM-Pendelzugs, wie detailliert und präzise ein H0-Modell aus Messing wird.

Obschon es beinahe an jedem Stand etwas Fahrendes zu betrachten gab, luden zwei Modellbahnanlagen zum Verweilen ein. Wie letztes Jahr stellte sNs, die Gruppierung spur-N-schweiz, eine grosse Modularanlage aus. Zahlreiche alte und neue Zugskompositionen drehten munter ihre Runden durch detailliert gestaltete N-Landschaften. Die Anlage «La Glacière» von Andreas Spahni in Spur H0e sah auf den ersten Blick aus wie ein kleines Diorama. Begann Spahni aber einmal mit der Geschichte über das Wolfstal, ein abgeschiedenes, dünn besiedeltes Tal im Jura, und setzten sich die Züge dann in Bewegung, fand die Kleinstanlage zu leben an.

Neben dem LOKI-Stand präsentierte das LOKI-Team zwei Dioramen von Karl-Ernst Klee in der Spur H0m. Den LOKI-Lesern noch ganz präsent war das Diorama «Gruschetta», über dessen Bau in der LOKI 12/2023 berichtet wurde. Daneben konnte die Steffenbachbrücke der Furka-Oberalp-Bahn (FO) betrachtet werden. Manch einer, der an der Stelle bereits gewandert war, konnte viele bekannte Details wiedererkennen. Zu guter Letzt blieben alle Besucher staunend bei der SBB Eb 3/5 5819 in 5 Zoll stehen. Die selbst gebaute, über 80 kg schwere Dampflokotomotive zeigte, was für eine Dimension die Modelleisenbahn annehmen kann.

Brücken schlagen

Brücken gab es auf den Dioramen und Anlagen einige zu entdecken. Aber am 1. Dezember konnten in vielerlei Hinsichten Brücken geschlagen werden. Brücken zwischen kleinen und grossen Herstellern, zwischen kleinen und grossen Anlagen, zwischen kleinen und grossen Modellen, zwischen kleinen und grossen Besuchern und vor allem zwischen der Firma Stämpfli, den Ausstellern und den Besuchern.

Um 16 Uhr endete ein rundum gelungener Anlass, und fast jeder ging mit einem kleinen «Bhalts» mit nach Hause und wenn nicht, dann sicherlich mit einer schönen Erinnerung. 

Stephan Kern von Roco/Fleischmann liess die Besucher auch gerne mal selbst die Züge steuern.



Was wäre ein Weihnachtsbaum ohne die klassische Modelleisenbahn darunter?





Gesichter | Neisser Modelleisenbahnen schliesst seine Pforten

Zürichs bekannteste Frau geht in Rente

Neisser Modelleisenbahnen ist aus der Szene längst nicht mehr wegzudenken. Trotzdem müssen sich die Fans mit dem nahenden Ende anfreunden. Margrit Neisser schliesst nach 60 Jahren Modelleisenbahn ihr Fachgeschäft auf Ende 2023.

Von Annabarbora Gysel (Text/Fotos)

Eigentlich wäre das Geschäft von Margrit Neisser freitags geschlossen. Eigentlich. Doch an diesem Tag steht das drehbare Schild auf «Open», die Tür ist aufgeschlossen, und das Licht brennt. Margrit Neisser werkelt im Hinterzimmer, sie hat gerade eine Paketlieferung entgegengenommen. «Wenn ich sowieso hier unten bin, kann ich den Laden auch geöffnet haben», sagt sie. Zu sehr ist sie in ihrem Herzen Verkäuferin, als dass sie Privates und Geschäftliches strikt voneinander trennen würde.

Einer, der diese Flexibilität zu schätzen weiß, ist Felix. Seit Jahren ist er Stammkunde und geht an der Birmensdorferstrasse 38 ein und aus. Auch heute nutzt er die Gelegenheit, bei Margrit Neisser einzukaufen und seine Modellbahnsammlung

zu vergrössern. «Schon sehr schade, dass du aufhörst», meint er, als er sein Portemonnaie zückt. «Ich bedaure, nicht so lange dein Kunde gewesen zu sein.» Das bringt die 96-Jährige zum Schmunzeln. «Immerhin seit Ende der 1980er-Jahre», kontert sie mit einem Augenzwinkern. Zielsicher öffnet sie eine Schublade im Verkaufstresen. «Ich habe dir noch einen Sack», sagt sie und zaubert eine Einkaufstasche hervor. «Von Märklin.» Felix strahlt: «Märklin geht immer.»

Kunden aus aller Welt

Szenen wie diese gehören bei Neisser Modelleisenbahnen bald der Vergangenheit an. Auf Ende Jahr schliesst das Fachgeschäft, Margrit Neisser geht nach über 60 Jahren in den Ruhestand. «Ich möchte

aufhören», sagt sie – wobei in ihrer Stimme etwas Wehmut mitschwingt. Der Gedanke ans Ende habe lange wehgetan. «Aber jetzt ist mir wohl», betont sie. «Auch wenn abends manchmal noch die Tränen kommen.»

Diese Schilderung erstaunt kaum. Denn nicht nur der Laden ist längst eine Institution, sondern auch seine Inhaberin selbst. Die Leute kommen von weit her, um bei der gewandten Fachfrau Modelleisenbahnen und Zubehör zu erwerben. Kürzlich sei gar ein Kunde aus England vorbeigekommen – «er wollte Ade sagen und noch ein letztes Mal etwas kaufen», erinnert sich Margrit Neisser. Ihm hat es schon so mancher nachgetan. Davon zeugen die Lücken in den Regalen und Vitrinen. «Es geht dem Ende zu, und zwar schnell.»

Ein Händchen für Kunden

Doch noch ist es nicht so weit. Bis zur letzten Minute ist Margrit Neisser für ihre Kunden da. «Ich könnte immer verkaufen», meint sie verschmitzt. Als die Türglocke bimmelt, steht sie von ihrer halbvollen Kaffeetasse auf. Dem eintretenden jungen Modellebahner ist im Schaufenster das Zürcher Tram von Navemo ins Auge gestochen. Das Fahrzeug alleine sei nicht zu haben, meint Margrit Neisser. Denn besagtes Tram ist Teil eines ganzen Dioramas im Massstab 1:87, modelliert von einer Architektin. Mitten in der Häuserzeile ist sogar Neisser Modelleisenbahnen zu sehen.

Eigentlich sei er schon nur am Tram interessiert, versucht es der Kunde nochmals. Aber Margrit Neisser wäre nicht Margrit Neisser, wenn sie nicht ihr ganzes verkäuferisches Geschick an den Tag legen würde. Sie nennt einen verführerischen Preis, zu dem sie das Unikat aus der Hand geben würde. Die Ständhaftigkeit des jungen Mannes gerät ins Schwanken. Er entscheidet sich, fürs Erste einen Modellbus zu kaufen, und verspricht, am nächsten Tag noch einmal wegen des Dioramas vorbeizuschauen.

Aufgeben war keine Option

«Ich habe viel erlebt», betont Margrit Neisser. Die letzten 60 Jahre sind für sie nicht immer einfach gewesen. Angefangen hat alles am 6. April 1963. An diesem Tag eröffnete sie mit ihrem Mann das eigene Modelleisenbahn-Fachgeschäft an der Gruenstrasse 1 in Zürich. Ein lang gehegter Traum ging damit für Hans Neisser in Er-



Der Verkaufstresen im Geschäft war jahrzehntelang das Reich von Margrit Neisser.

füllung. Vier Jahre später kam ein zweiter Laden hinzu, dieses Mal in Luzern.

Dann aber schlug das Schicksal mit voller Härte zu. Am 9. Februar 1971 entgleiste bei Aitrang der TEE 56 «Bavaria» München-Zürich. Ein Nahverkehrszug aus der Gegenrichtung konnte nicht mehr rechtzeitig anhalten und prallte in die Trümmer. 28 Menschen starben – darunter Hans Neisser. Von einem Moment auf den anderen stand Margrit Neisser alleine da mit zwei heranwachsenden Kindern, Haushalt und zwei Modelleisenbahn-Fachgeschäften.

Doch aufgeben kam für die gebürtige Bauerntochter damals überhaupt nicht infrage. So schaffte sie es trotzdem, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen. Schweren Herzens trennte sie sich vom Ladenlokal in Luzern, um sich auf das Geschäft in Zürich konzentrieren zu können. 1981 musste sie zwar auch dieses schliessen, da die Räume anderweitig genutzt werden sollten. Kurze Zeit später ging die Kundschaft aber bereits an der Birmensdorferstrasse 38, dem heutigen Standort von Neisser Modelleisenbahnen, ein und aus.



Die grosse Kasse hat ihr bei den Geschäften treue Dienste geleistet.



Oft steht das Schild auch ausserhalb der Öffnungszeiten auf «Open».



Besonders viel Freude bereitet ihr dieses Diorama mit ihrem Laden im Massstab 1:87. Normalerweise steht es im Schaufenster und zieht die Blicke der Passanten auf sich.



Verkäuferin mit Herzblut

«Die Leute haben gestaunt, dass ich als Frau das geschafft habe», erinnert sich Margrit Neisser. Während andere Fachgeschäfte von der Bildfläche verschwanden, schuf sie in Zürich ein Stück Modelleisenbahngeschichte. «Ich bin zufrieden, das muss man sein im Leben.»

Es vergeht keine Viertelstunde, bis das Bimmeln an der Tür erneut ertönt. Ein Mann aus Deutschland ist auf der Suche nach der «roten klassischen Elektrolokomotive». Eine etwas vage Beschreibung, Margrit Neisser versucht aber trotzdem ihr Glück. Sie zeigt ihm verschiedene Modelle aus dem bereits dezimierten Sortiment, aber das Gesuchte scheint nicht dabei zu sein. Unverrichteter Dinge verlässt der Mann das Ladenlokal wieder.

Kaum ist die Tür hinter ihm ins Schloss gefallen, da klingelt schon das Telefon. «Frau Neisser», ist eine Stimme zu hören, «ich brauche Weichen und Schienen. Haben Sie das noch?» Die Gefragte muss nicht lange überlegen. Das sei alles noch da, er solle doch morgen vorbeikommen. Sie legt auf. «Darum muss ich mich nicht heute kümmern, wenn ich morgen offen habe», sagt sie und setzt sich – ihr Kaffee ist mittlerweile kalt.

Neisser Modelleisenbahnen ist aus der Birmensdorferstrasse nicht mehr wegzudenken. Für viele ist das Lokal beinahe so etwas wie die zweite Wohnstube.



Im Laden gibt es viele Details wie diese Jubiläumslok zu entdecken ...



... oder auch das Krokodil der Rhätischen Bahn vom Hersteller LGB.

Der Abschied naht

Sie hätte einen Interessenten für das Geschäft gehabt, erzählt sie weiter. Aber zu verkaufen, wäre für sie und ihre Familie nicht infrage gekommen. «Wir wollen einen guten Namen hinterlassen.» Die Leute sollen den Laden so in Erinnerung behalten, wie sie es die letzten sechs Jahrzehnte erlebt haben: fachkundige Beratung, prompter Service und schnelle Lieferung – und stets ein offenes Ohr von der Inhaberin für Wünsche, Sorgen und Nöte aller Art.

Der letzte Tag von Neisser Modelleisenbahnen wird der 31. Dezember sein. Ein Samstag, also ein ganz normaler Geschäftstag. Nach Ladenschluss wird es dann heißen, definitiv Abschied zu nehmen. «Die Zürcher verlieren etwas», ist die Inhaberin überzeugt. «Aber ich werde noch lange Leute in der Stadt sehen, die mich kennen.» Und was wird Margrit Neisser tun, wenn sie nicht mehr Kunden bedienen, Bestellungen tätigen und den Laden in Schuss halten kann? Die Antwort kommt prompt: «Viel lesen und viel schlafen.»

Auch am oberen rechten Zürichsee- ufer endet eine Ära

Kurz vor Redaktionsschluss kam aus Stäfa überraschend die Information, dass das Ladengeschäft von Old Pullman Modellbahnen AG am 18. November 2023 dauerhaft schloss. Nach knapp 60 Jahren in dieser Branche mit zahlreichen Höhen und Tiefen sah sich die Familie Appenzeller aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage und der eigenen Gesundheit gezwungen, das Ladengeschäft zu schliessen und ihre Tätigkeiten per Mitte 2024 einzustellen. Alle Vorbestellungen und Neuheiten werden noch bis Ende Mai 2024 ausgeliefert, die Kunden werden entsprechend informiert. Neue Reparaturen werden allerdings keine mehr angenommen. Unter www.oldpullman.ch werden laufend Informationen aufgeschaltet.

Das Ende des Geschäfts naht, der Räumungsverkauf hat begonnen. Dennoch lädt die saisongerecht gestaltete Auslage die Passanten zum Träumen ein.



Trotz Räumungsverkauf ist das Schaufenster bis zum Schluss immer liebevoll dekoriert.





Event | Faszination Modellbau Friedrichshafen vom 3. bis 5. November 2023

Buntes Schaulaufen in der Zeppelinstadt

Rund 46 000 Besucherinnen und Besucher pilgerten Anfang November an die Faszination Modellbau nach Friedrichshafen, darunter unzählige Schweizer. Mittendrin war auch die LOKI mit ihrem Werbestand und konnte zahlreiche Besucher begrüssen.

Nachfolgend ein kleiner Streifzug durch die Hallen der Modelleisenbahn.

Von Hans Roth (Text/Fotos)

Am ersten Novemberwochenende 2023 fand die jährlich erfolgende Faszination Modellbau in Friedrichshafen statt. Dieses Mal erneut mit den Begeleitausstellungen Echtdampf-Hallentreffen und LEGO-Fan-Ausstellung. Mit den rund 46 000 Besucherinnen und Besuchern konnte sogar das Vorjahresergebnis bei den

Besuchern deutlich übertroffen werden, was sowohl die Veranstalter als auch die Aussteller freut. Die im Geheimen bereits als DIE Schweizer Volksausstellung für Modelleisenbahner betitelte Veranstaltung konnte neben dem deutschen Publikum auch solches aus Österreich, Frankreich, den Beneluxstaaten und eben auch aus der

Schweiz begrüssen. Einige der Besucher reisten gar aus Übersee an, um die breite Palette an Dargebotenem zu erleben.

Die seit geraumer Zeit in der Halle A1 angesiedelte Modellbahnhälfte zeigte sich wieder von ihrer bunten und interessanten Seite. Neben den grossen Modellbahnherstellern fanden sich auch kleinere Anbieter,



Über 8700 Figuren, 200 blinkende Lichterketten, 100 Kirmesbuden, 40 Fahrgeschäfte und unzählige Details sind auf der Anlage «Kirmes» zu entdecken.



Selbst bei den Legos sind Eisenbahnanlagen zu finden.



Die Tag-Nacht-Schaltung der Anlage «Kufenau» zieht alle in den Bann.



Feldbahn und Wein, eine
schöne Symbiose in Spur 0f.

so waren auch Schweizer Kleinserienhersteller in den grossen Hallen zu finden. Längst ist es zur Normalität geworden, dass auch in Friedrichshafen neue Modelle oder Zwischenstände von Projekten präsentiert werden. Ein grosses Echo gab dabei die Präsentation der SBB Ae 6/6 bzw. Ae 610 von SBB Cargo in Spur H0 von ESU. In dieser Ausgabe finden Sie unter Markt | Neuheiten ab Seite 15 weitere in Friedrichshafen angetroffene Neuheiten, sodass wir an dieser Stelle nicht weiter darauf eingehen.

Neben den gängigen Rollmaterial- und Ausstattungsanbietern fand der Besucher auch zahlreiche Nischenanbieter, die teils sehr überraschende Angebote aufwiesen. Dazwischen gab es bei den anwesenden Händlern zahlreiche Möglichkeiten, sein Budget zu belasten und im Gegenzug seine Sammlung aufzustocken. Nicht wenige marschierten dabei mit grossen Taschen in Richtung Bodensee zur Fähre.

Inspiration durch und durch

Was wäre eine Messe, wenn der Modellbauer keine Inspiration fände? Wiederum gelang es den Organisatoren, eine breite Palette an Modellbahnanlagen in den verschiedensten Massstäben und mit den unterschiedlichsten Themen für die Ausstellung zu gewinnen. Ob es sich dabei um eine TT-Anlage mit deutschen Motiven, eine US-Anlage in Spur 1, eine kultige Tinplate-Anlage oder gar eine H0m-Modulanlage für Heimwehbündner handelte, man konnte sich am Dargebotenen beinahe nicht sattsehen. Die Anlagen fand der Besucher in den Hallen A1 und A2 sowie im Eingangsbereich. Beeindruckend war unter anderem die Winteranlage «Kufenau», die neben einer völlig verschneiten Landschaft auch eine Tag-Nacht-Schaltung aufwies und so auf den Winter einstimmte. Dabei gab es nicht nur auf Strasse und Schiene Bewegung. Viele Details gab es auf der Anlage «Kirmes» von Thorsten Rodriguez Fernan-

dez zu entdecken. Auf 16 m² präsentierte er keine fahrenden Züge, sondern Karussells, Festzelte und Achterbahnen. Die Zahlen des Schaustückes sind gigantisch: über 8700 Figuren, 200 blinkende Lichterketten, 100 Kirmesbuden und 40 Fahrgeschäfte, von denen sich viele auch noch bewegten. Und wer von den Miniaturen genug hatte, konnte beim Echtdampf-Hallentreffen zudem eine gehörige Portion Dampf inhalieren und auch eine Runde drehen.

Ein bisschen Wehmut bleibt dennoch

Die Faszination Modellbau in Friedrichshafen ist für den Modelleisenbahner und -bauer mit Sicherheit die richtige Adresse im Herbst. Dank den anwesenden Ausstellern anderer Modellbaubranchen besteht auch die Möglichkeit, über den ominösen Tellerrand zu gucken und sich so inspirieren zu lassen. Ob es sich dabei um Kartonmodelle, RC-Cars oder gar Klemmbausteine handelt, spielt überhaupt keine Rolle.

Auch wenn es für die Schweizer eine der Topveranstaltungen im grenznahen Gebiet ist, steigt ein bisschen Wehmut auf, dass es in den hiesigen Gefilden nicht möglich ist, eine derartige Ausstellung zu besuchen. Solange sich das nicht ändert, pilgern die Schweizer dennoch weiterhin mit viel Freude Anfang November in die Zeppelinstadt am Bodensee.



Klein und Gross lassen sich von der Modelleisenbahn begeistern.



News

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Aus Bierfahrt wurde Abschiedsfahrt

Als die Verantwortlichen des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn die Planung für die in Zusammenarbeit mit der Stiftung Grün & Chrom angebotene Bierfahrt vom 25. November 2023 aufnahmen, war noch nicht klar, dass es sich um die wohl letzte Fahrt mit einem von einer Ge 4/4¹ gezogenen Stammnetz-EW I handeln könnte. Die etappenweise Inbetriebnahme der neuen Capricorn-Züge der Rhätischen Bahn wandelt derzeit rasch das Bild auf dem Schienennetz der Bündner Staatsbahn. Einige EW I-Personenwagen gingen bereits den Weg des alten Eisens oder wurden an eine Museumsbahn nach Frankreich verkauft. Umso erfreulicher war es, dass sich 100 Eisenbahnfans würdig von einem Stück Geschichte verabschieden konnten.

Stefan Treier

Zwischen Davos und Filisur legte der Zug einen Fotohalt für die mitgereisten Fahrgäste ein.



Foto: Stefan Wyss



Nach der Mittagspause mit Bierdegustation in Davos fuhr der Sonderzug weiter nach Samedan, wo eine Besichtigung des Lokomotivdepots stattfand.

Foto: Stefan Treier

Chemins de fer du Kaeserberg

Historischer Zug des Monats Dezember

Kaum begannen die SBB, die elektrische Traktion einzuführen, hegten sie den Wunsch, den Vorortsverkehr zu optimieren und das schwerfällige Umfahren der Züge in Endbahnhöfen einzusparen. Als 1923 erste Triebwagen des Typs Fe 4/4 erschienen, wurde deren Fernsteuerung untereinander erprobt. Zugleich wurde in einen Zweiachsgepäckwagen ein Führerstand eingebaut. Dieser Zugführungs- oder Steuerwagen Ft 16021 konnte auch die elektrisch weitgehend baugleichen Gepäcktriebwagen von 1927 fernsteuern. Wenn am Kaeserberg Nostalgie angesagt ist, schiebt der Fe 4/4 18512 einen entsprechenden Pendelzug von 1927. Und zur Freude aller wird früher Pioniergeist sichtbar. CFK

Fe 4/4, 0,8 MW, 59 t, Last: 10 A,
172 Pl., 81 t, V/max. 75 km/h.



Foto: CFK

Schwarzwald-Modellbahn

Wiedereröffnung der Schauanlage

Die Schwarzwald-Modellbahn in Hausach war einst die grösste Modelleisenbahn-Anlage Europas, die nach einem realen Vorbild gebaut wurde. Während 15 Jahren drehten in einem ehemaligen Supermarkt in Hausach auf 400 m² Züge ihre Runden. Im Januar 2019 musste die beliebte Anlage schliessen und ironischerweise einem Supermarkt

Platz machen. Es folgte 2021 unter einem neuen Betreiber, der allerdings rasch ins Straucheln geriet und Insolvenz anmelden musste, der Umzug in die Nachbargemeinde Gutach. Nach einer langen Zeit der Ungewissheit, wie es mit der Anlage weitergeht, wurde im August dieses Jahres bekannt, dass mit dem Unternehmer Andreas

Mutschler ein neuer Besitzer für die Schauanlage gefunden werden konnte. Am 8. Dezember 2023 konnte schliesslich die Wiedereröffnung der Schwarzwald-Modellbahn gefeiert werden. Stefan Treier

Weitere Informationen:
<https://schwarzwald-modellbahn-gutach.de>

Foto: Manfred Merz



Auch Schweizer Züge sind auf der 400 m² grossen Schauanlage anzutreffen.

Kiss Modellbahnen Schweiz

Ein Showroom für kleine Meisterwerke

Am 2. Dezember 2023 konnte Kiss Modellbahnen Schweiz seinen neuen Showroom in Ilanz einweihen. Trotz dem Wintereinbruch mit starkem Schneefall fanden zahlreiche Freunde der Spuren 0, 1 und Ilm den Weg ins Bündnerland. Gleich nach dem Betreten des Showrooms, der sich auf der Teilfläche einer ehemaligen Coop-Filiale befindet, kommt der Modellbahner nicht mehr aus dem Staunen raus. Neben einer grossen Spur-1-Anlage, die später noch mit einer Landschaft versehen wird, windet sich auf einer Ilm-Anlage das Modell einer HGe 4/4¹ bis fast unter die Decke. «Dies ist unsere Testanlage», sagt Inhaber Christoph Hulliger gegenüber dem Schreibenden. «Jede Lokomotive wird, bevor sie an den Kunden versendet wird, hier ausführlich getestet.» Man sieht es ihm an, dass er für sein Unternehmen brennt und für ihn das Produkt im Vordergrund steht. Zusammen mit Produktmanager Andreas Cadosch brüte er Stunden an kleinsten Details der Modelle, denn der Anspruch, das Original im Kleinen nicht nur zu interpretieren, sondern vorbildgerecht umzusetzen, sei ihnen sehr wichtig. Schliesslich erwarten ihre Kunden auch ein perfektes Modell getreu dem Firmenmotto «Das Modell als Meisterwerk». Die Produkte finden sich dann auch gleich gegenüber den beiden Anlagen. Hier präsentierte Kiss seine Modelle eingegrahmt von edlen Altholzbalken vor weissem Hintergrund. Allein schon die Präsentation der Lokomotiven ist ein Meisterwerk. Frisch in Ilanz eingetroffen sind dieser Tage die verschiedenen Modellvarianten der Ge 4/4¹ in roter und grüner Ausführung. Einige Käufer nutzen gleich die Möglichkeit, ihre lang erwartete Lokomotive persönlich abzuholen. Ein Käufer reiste für die Abholung gar stilgerecht mit der RhB durch die Rheinschlucht nach Ilanz an.

Nicht nur Standardmodelle

Neben Modellen der Rhätischen Bahn und der SBB möchte Kiss in Zukunft auch etwas exotischere Schweizer Modelle anbieten. Mit der Lok 7 der Rigi-Bahn und dem passenden Vorstellwagen habe man bereits ein solches Modell lanciert und festgestellt, dass sich dafür auch eine Käferschicht interessiere, die normalerweise nichts mit Modelleisenbahnen am Hut habe. Man darf also gespannt sein, welches Projekt als nächstes vorgestellt wird.

Stefan Treier

Weitere Informationen:

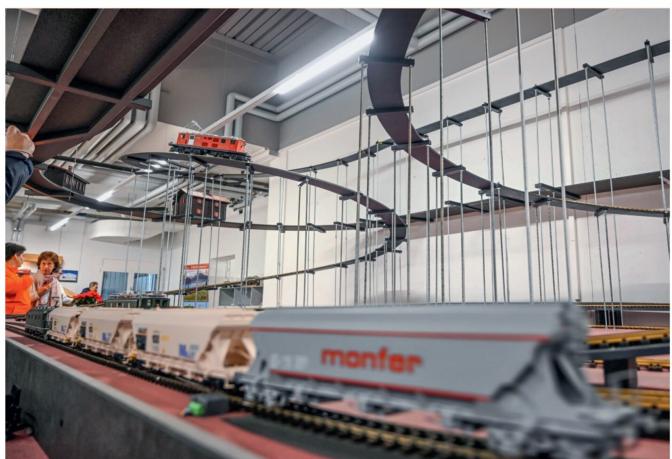
<https://kiss-modellbahnen-schweiz.ch>



Christoph Hulliger (rechts) und Andreas Cadosch mit der eben ausgelieferten Ge 4/4¹ der RhB.



Am Eröffnungstag konnte man auch einen ersten Eindruck vom SBB Giruno in Spur 1 gewinnen.



Die Testanlage für die Modelle in den Spuren 0, 1 und Ilm reicht fast bis unter die Decke.

Veranstaltungen

Börse in Worb Isebahn-Egge

16. Dezember 2023, 10.00–15.00 Uhr | 3076 Worb, Bärensaal, Bärenplatz 2

Es werden Modelleisenbahnen und Spielzeuge von Händlern aus der ganzen Schweiz angeboten.

Vorführung in Spur 0

Brugger Modelleisenbahn-Club

16./17. Dezember 2023, 10.00–18.00 Uhr | 5200 Brugg, Untere Hofstatt 4

Lassen Sie sich überraschen, es gibt wieder viel Neues zu entdecken. <https://www.bmc-brugg.ch>

Modellbahnausstellung

Eisenbahnclub Schaan-Vaduz

16.–24. Dezember 2023, 9.00–19.00 Uhr | 9490 Vaduz, Landstrasse 117

Modulanlage in H0 und Wechselstrom und H0e-Anlage in Gleichstrom. <https://www.eisenbahnclub.li>

Fahrbetrieb

Modelleisenbahnclub Kreuzlingen

17. Dezember 2023, 13.00–17.00 Uhr | 8280 Kreuzlingen, Seestrasse (am Hafenparkplatz)

Öffentlicher Fahrbetrieb unter dem Motto «Mit dem Zug durch Europa». <https://www.meckreuzlingen.ch>

Publikumstag

Schotterplatz

24./26./28. Dezember 2023, 6. Januar 2024, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b

Besuchen Sie den Schotterplatz an diesem Tag ohne Voranmeldung. Weitere Infos auf unserer Website. <https://schotterplatz.ch>

Le Train des Fêtes

Passion Ilm

27. Dezember 2023 bis 6. Januar 2024, 10.00–18.00 Uhr | 1610 Oron-la-Ville, route de Lausanne 40

Réseau modulaire de Passion Ilm, 130m avec 5 gares, entrée libre. Ilm-Modulanlage, 130 Meter Strecke mit 5 Bahnhöfen, Eintritt frei.

Tag der offenen Tür

IG Gotthardbahn

28. Dezember 2023, 13.00–16.00 Uhr | 6487 Göschenen, Bahnhofplatz

H0-Modulanlage in der Epoche 1882–1920 der Gotthardbahn. <https://www.ig-gotthardbahn.ch>

Stettener Modellbahntage

Modelleisenbahnclub Stetten

6./7. Januar 2024, 11.00–17.00 Uhr | D-78570 Mühlheim/Donau-Stetten

Grosse Jubiläumsausstellung mit über 20 Modellbahnanlagen und grossem Rahmenprogramm. <https://www.mec-stetten-donau.de>

Fahrbetrieb

Winterthurer Eisenbahn-Amateure

7. Januar 2024, 10.00–16.00 Uhr | 8404 Winterthur, Hobelwerkweg 8

Fahrbetrieb auf unseren Anlagen in Spur 0/0m und H0/H0m im Schulhaus Hegifeld mit kleiner Cafeteria. <https://www.wea-winterthur.ch>

Börse in Kerzers

Modelleisenbahnfreunde

13. Januar 2024, 10.00–15.00 Uhr | 3210 Kerzers, Fräschelsgasse 11

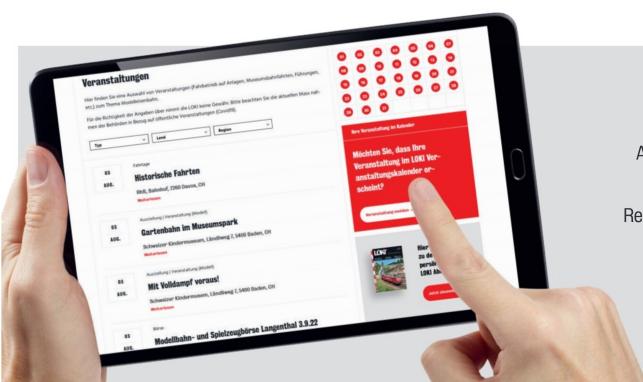
Seelandhalle, Verpflegung, Eintritt: Fr. 3.–, für Kinder gratis.

Ausstellung

MSA

27./28. Januar 2024, 10.00–17.00 Uhr | 4147 Aesch, Dornacherstrasse 43, Schützenmatt-Schulhaus

Modelleisenbahn- und Schiffsmodellausstellung. Diverse Aussteller, freier Eintritt, Klubbeizli mit Snacks. <https://www.msa-aesch.ch>



Kennen Sie unseren
Onlinekalender?

Alle Veranstaltungstipps finden Sie täglich aktualisiert auf
der LOKI Website: www.loki.ch/veranstaltungen

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 2 | 2024:
Mittwoch, 27. Dezember 2023

Veranstaltungen erfassen:
www.loki.ch/veranstaltung-melden



Börse

Verkaufen

N KATO-Schienen und -Viadukte u. v. m.
Liste verlangen.
franzhuegi@bluewin.ch

N Diverse Lokomotiven, Personen- und
Güterwagen. Bitte Liste verlangen.
ettlin.bruno@bluewin.ch

H0m BEMO-Loks, analog und digital,
neuwertig, wenig gefahren, Liste verlangen.
H0H0mVerkauf@hotmail.com

H0m Ferro-Suisse BFD HG 3/4 Nr.1,
Stufe 2; 2 Zweiachswagen C201 u. C210, grün
mit gelber Schrift. Preis nach Absprache.
M. Huber, Tel. 056 424 15 00

H0m Verkaufe diverse Modelle und Zubehör. Hauptsächlich BEMO und ein wenig H0. Liste kann heruntergeladen werden unter:
https://mgb-modell.ch/wp-content/uploads/2023/11/20231112_Verkaufliste.pdf
T. Puetz, info@mgb-modell.ch

H0 Grosse H0-2-Leiter/H0m-Anlage
zu verkaufen (ca. 520 × 300 cm; per
Wendel auf 2 Ebenen); komplett fahrbereit,
digitalisiert u. professionell gebaut, z. T.
mit Landschaft, z. T. im Rohbau mit/ohne
Beschotterung. FALLER Car System Digital
inkl. 3 Fahrzeugen u. Satelliten; diverse
Durchgangs- u. Sack-Bhf.; Fleischmann-Dreh-
scheibe u. TimeSaver-Rangier-Bhf.; grosser
Schatten-Bhf. (14 für Durchfahrts- u. Sack-
Bhf.); EcoS-Steuersystem u. Traincontrol-
roller. OHNE Rollmaterial. Preis und Doku
auf Anfrage.
heinzenc5@gmail.com, Tel. 079 343 1921

H0 Komplette und grosszügige Modell-
eisenbahnanlage der Spur H0 aus Erbschaft
zu verkaufen. Es handelt sich um eine Gleich-
stromanlage. Sie beinhaltet knapp 60 Loks
verschiedener Marken und über 350 Wagen.
Für weitere Informationen sowie Besichtigungen
(Nähe Aarau) stehe ich gerne per Mail
oder Telefon zur Verfügung.
kevin.steinmann@bluewin.ch,
Tel. 076 264 66 62

Om Wunderbare, absolut neuwertige RhB-
und FO-Messingmodelle zu vorteilhaften
Konditionen von Model Rail, ABG und Ferro-
Suisse, diverse filigrane Bauten und Zubehör.
Paul Liniger, Sigristwil, Tel. 033 251 18 19,
paulini@bluewin.ch

Om Ferro-Suisse: RhB, FO, Sch.B.-Modelle,
neu! Liste:
andreas.riss@bluewin.ch

Om Ferro-Suisse: Bernina-Krokodil Ge 4/4
Nr. 182. Anfragen:
andreas.riss@bluewin.ch

O Kiss: Re 6/6 «Dornach-Arlesheim», neu,
Anfragen:
andreas.riss@bluewin.ch

O FULGUREX GB A 3/5 202, schwarz,
CHF 2500.–; Trainsafe 150 cm, CHF 220.–;
bahnbuch.w@patago.de

I Zu verkaufen: Märklin-Rheingold-TEE-Zug
mit E-Lok 103 193-9 u. 2 Wagen, Set-Nr. 58038,
58039, en bloc CHF 4980.–, Vitrinenmodell,
OVP, Rangierdiesellok, V 60 706, Nr. 54322,
Handläufe aus Kunststoff mit Messing ersetzt,
mit Schraubenkopplung und Bremserschlü-
chen, wenig gefahren, OVP, CHF 560.–



Peter Meier, pesche.meier@bluewin.ch,
Tel. 079 357 42 88

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

Suche: Modelleisenbahn- Rollmaterial

(Loks, Wagen) in 3-Leiter-
Wechselstrom, nur Digital von allen H0-Herstellern,
sowie LGB Gartenbahnen und Bemo H0m!

Isebahn-Egge
3507 Biglen, Tel. 079 387 92 16, romeo62@gmx.ch

Kaufe Modelleisenbahnen

Alle Marken und Spuren. Vertrauen Sie
uns unserer 35-jährigen Erfahrung. Sofortige
Barzahlung und Abholung. Gerne auch
große Posten. Rufen Sie uns an. Wir
bezahlen marktgerechte Preise.

Simon Zimmer • 4416 Bubendorf
Tel. 079 3226800 - info@zimmer.ch

I Verkaufe: Lemaco SNCF 141 P 17, grün,
NEM (I-026), CHF 8500.–/Lemaco SNCF 141
R 1244, grün, NEM (I-031/F), CHF 9500.–/
Wunder: Zugset CIWL Gotthard-Pullman
Express 5-teilig (15007-A), Finescale, digital,
Preis auf Anfrage – alles neu und original-
verpackt – Fotos auf Anfrage.
manfred.gaechter@bluewin.ch

Suchen

H0m Suche: BEMO-Lok Nr. 1259 156,
Ge 4/4 III 646 mit Werbeaufschrift «BüGA».
urs.wyssling@bluewin.ch, Tel. 044 700 26 01

H0 HO AC HAG 465 Celine, rot,
465 Nina Lötschental. Angebot an
h.derendinger@hotmail.com

H0 Ich suche eine Ae 8/14 11801,
Art. 22580, weil die im Zustand von 150 Jahre
Schweizer Bahnen ist. Interessenten melden
sich unter
Chiffre-Nr. ON-38139, Stämpfli AG, LOKI,
Postfach, 3001 Bern

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

Diese Rubrik ist privaten Klein-
anzeigen vorbehalten.

Insertionsschluss für die LOKI 2|2024:
Mittwoch, 27. Dezember 2023

Börseneintrag online erfassen unter
www.loki.ch/boerse



ZUBA-TECH

Zu kaufen gesucht: Modelleisenbahnen alle Spuren und Blech

**Wir kaufen von 10 - 1000 Loks
inkl. Wagen oder ganze
Sammelungen zu fairen Preisen und
sofortiger Barauszahlung!**

Langjährige Erfahrung

ZUBA-TECH St.Gallen, Tel. 071/230 37 37
Mobile 079/632 16 28, info@zuba-tech.ch

**WETTINGER
SPIELZEUGBÖRSE**

Sammlerbörse
für Eisenbahnen aller Spuren,
Autos, Blechspielzeug usw.

**Freitag, 29. Dezember 2023
10 bis 15 Uhr, Tägerhardsaal, Wettingen
www.wettinger-spielzeugboerse.ch · 079 517 29 42**

**Nächste Börsen:
4. Mai/14. Sept./Sonntag, 29. Dez.**

Ankauf Modelleisenbahnen

SADA
TRAIN - STORE

- Professionelle Beratung und Bewertung
in der ganzen Schweiz
- Abholung und Barzahlung möglich
- Alle Spurweiten, jede Größenordnung

www.sada-train-store.ch
info@sada-train-store.ch
Tel.: 077 471 93 55

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 Östermundigen
Telefon 031 931 90 20
www.obbo.ch, immer

DANIEL STAIBER
MODEILLEISENBAHN-SAMMLUNGEN

SUCHE
Eisenbahnen/Anlagen
aller Arten alt od. jung.
Zahle fairen Preis. Bar.
Telefon 076 607 77 08
anfrage@modellbahnankauf.ch

Alles in Ordnung?

Einfacher geht's mit dem
LOKI-Sammelordner

► www.loki.ch/loki-shop



Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 63 25
Fax +41 (0)31 300 66 88 | loki@staempfli.ch | www.loki.ch

Medientipps



Europabus

Kennen Sie den Europabus? Nein? Aber sicherlich sagt Ihnen der Flixbus etwas. Im Grunde ist der Europabus so etwas wie der heutige Flixbus, jedoch viel älter. Als die Bustechnologie mit dem Zweiten Weltkrieg weitere Fortschritte erzielte, entdeckten auch die Staatsbahnen die Nutzung der europäischen Straßen. Ein entsprechender Verband, deren Gründungsmitglieder von zwölf europäischen Staatsbahnen gestellt wurden, wurde 1950 gegründet, ein Jahr später begann der Europabus auf 30 Linien (davon 5 mit Einbezug der Schweiz) und 18200 km Streckenlänge durch 13 Länder zu rollen. Dieses Buskonzept wurde nie als Konkurrenz zur Bahn, sondern als deren Ergänzung betrachtet und diente als rein touristischer Verkehrssträger.

Der Buskenner und Autor Jürg Biegger hat im Eigenverlag eine 36-seitige Zeitschrift verfasst, die sich mit diesem Thema befasst. Er hat es erneut mit Bravour geschafft, eine heute längst vergessene Reisemethode zu dokumentieren. Wer sich für ergänzende Bahnthemen oder den Schweizer Tourismus interessiert, wird mit der Zeitschrift eine neue Facette des Schweizer Reiseverkehrs entdecken.

Hans Roth

Europabus
Jürg Biegger
Deutsch
36 Seiten, 21,0 × 29,7 cm, gebunden
Verlag Verkehrs-Fotoarchiv
ISBN: 3-905170-72-8

CHF 25.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.hnf.ch/73/buecher-kalender



SAY 2023

In der (Modell-)Eisenbahnwelt spielt die Architektur eher eine untergeordnete Rolle. Gebäude und Infrastrukturbauten sind «einfach da», und wenn es sich nicht um einen prächtigen Bahnhof handelt, nimmt man sie fast nicht wahr. Erst wenn man sich detaillierter damit beschäftigt, z.B. beim Anlagenbau, wird einem die Vielfalt bewusst.

Dieses Jahr erhielt die Schweiz erstmals ein eigenes Architekturjahrbuch. Das Swiss Architecture Yearbook (SAY) ist mehr als eine Bestenauswahl. Es ist eine Auseinandersetzung mit den Fragen, die in Zeiten des Baubooms und des Klimawandels viele beschäftigen. Von weit über 100 nominierten Projekten aus allen Landesteilen wurden 36 von einer Fachkommission ausgewählt. Darunter befinden sich auch zwei Projekte, die einen direkten Bezug zur Eisenbahn haben (Negrellisteg Zürich; Steinschlaggalerie Alp Grüm) und mit Bildern und Skizzen untermauert präsentiert werden.

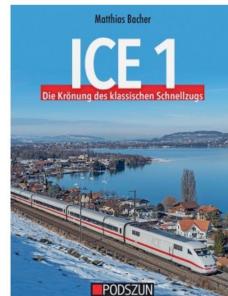
Auch wenn es sich hier nicht um ein Bahnbuch handelt, kann sich z.B. der interessierte Modellbahner ausser zu den beiden Bahnprojekten auch eine Fülle an Informationen an moderner Architektur für einen Nachbau aus dem Buch holen.

Hans Roth

SAY 2023
Diverse
Deutsch, Französisch, Italienisch, Englisch
304 Seiten, 22,0 × 32,5 cm, gebunden
Park Books
ISBN: 978-3-03860-339-9

CHF 49.–

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.staempfiverlag.com/lokishop



ICE 1

Der ICE 1, oder BR 401, wie der Zug im Fachjargon heisst, hat mittlerweile über 30 Jahre auf dem Buckel und gehört zu den ältesten Hochgeschwindigkeitszügen Europas, die zusätzlich im internationalen Verkehr eingesetzt wurden. Seit Juni 2020 sind auch die Einsätze dieses DB-Zuges in der Schweiz Geschichte, denn sie wurden durch die neuen ICE 4 (BR 412) ersetzt.

Der in Deutschland geborene und heute in der Schweiz lebende Autor Matthias Bacher wollte dem Zug ein kleines Denkmal in Buchform setzen. Denn obwohl es sich um einen modernen Zug handelt, weist der ICE 1 noch zahlreiche Attribute auf, die aus der guten alten Zeit stammen. Das Buch startet denn auch mit dem Kapitel «Vom 26,4-m-Schnellzugwagen zum ICE». Der Autor nimmt den Leser auf eine persönliche Zeitreise des ICE 1 mit, wo es mehr um das Erlebnis als um die Technik des Zuges geht. Herausgekommen ist ein reich bebildertes und abwechslungsreiches Buch, das man gerne in aller Ruhe studiert.

Wer gerne seinen Wissensschatz über die in der Schweiz verkehrenden ICE 1 vergrössern möchte, dem sei das Buch durchaus zu empfehlen.

Hans Roth

ICE 1
Matthias Bacher
Deutsch
160 Seiten, 21,0 × 28,0 cm, gebunden
Podszun GmbH
ISBN: 978-3-7516-1070-4

CHF 40.50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.staempfiverlag.com/lokishop





Die Bucket List für Eisenbahnfans

Spätestens seit dem Spielfilm «The Bucket List» mit den Schauspielern Jack Nicholson und Morgan Freeman wissen viele Leute, was eine Bucket List ist. Ganz kurz: Es handelt sich dabei um eine Erlebnisliste, was man alles vor seinem Ableben unbedingt noch erlebt haben sollte. Ganz so düster wie das Grundthema der Bucket List ist das vorliegende Buch «Die Bucket List für Eisenbahnfans» allerdings nicht. Im Gegenteil, der Herausgeber Jörg Hajt hat auf eine ganz humorvolle Art 100 Punkte entdecken können, was man als Eisenbahnfan in Europa nicht verpassen sollte. Primär geht es in dem Buch nicht um dieses oder jenes Erlebnis, sondern vielmehr darum, die Welt der Eisenbahn mit all ihren Facetten zu entdecken. Da wir in der Schweiz doch auch einige einmalige Spezialitäten besitzen, werden auch Erlebnisse von hierzulande als Punkte auf der Bucket List empfohlen.

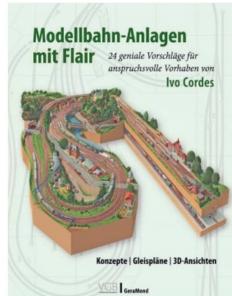
Wer sich mit dem Thema der Eisenbahn unterhalten lassen möchte, dem darf dieses Buch empfohlen werden. Neben den Anregungen für Reisen und verschiedenen Erlebnissen bietet das Buch auch eine Fülle an kleinem Wissenswertem, das man sonst nie in Erfahrung gebracht hätte.

Hans Roth

Die Bucket List für Eisenbahnfans
Jörg Hajt
Deutsch
120 Seiten, 16,8 × 21,0 cm, Paperback
Plaza
ISBN: 978-3-96664-725-0

CHF 18.50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.staempfiverlag.com/lokishop



Modellbahn-Anlagen mit Flair

Ivo Cordes ist bekannt für seine kreativen und gelungenen Anlagenbauideen, die er bereits in einigen Zeitschriften und in einem Buch präsentieren durfte. Nun hat er ein zweites Buch verfasst, in dem er erneut 24 unterschiedliche Anlagenbauvorschläge zeigt. Bei allen Vorschlägen gleich ist die Visualisierung mittels 3-D-Grafiken – sowohl von der kompletten Anlage als auch von Details- und Gleisplänen. Eine kurze textliche Abhandlung rundet die mehrseitigen Anlagenvorschläge ab. Leider hat es bei dieser Ausgabe kein Schweizer Thema in das Buch geschafft, dennoch wird die Schweiz auf interessante Weise gestreift. Den Rezensenten am meisten beeindruckt hat das Thema Friedrichshafen, dies vielleicht wegen der jährlichen Besuche dieser Stadt anlässlich der Faszination Modellbau. Das von Cordes vorgestellte Projekt stellt allerdings die Zeit des Bahnhofsbetriebs dar, ein äusserst spannendes Thema.

Ivo Cordes schafft es immer wieder, auf einem kompakten Raum eine möglichst grosse Welt zu gestalten. Auch wenn das Thema Schweiz dieses Mal lediglich gestreift wird, kann man sich aus dem vorliegenden Buch viele Inspirationen holen.

Hans Roth

Modellbahn-Anlagen mit Flair
Ivo Cordes
Deutsch
128 Seiten, 23,0 × 30,0 cm, gebunden
GeraMond Verlag GmbH
ISBN: 978-3-98702-000-1

CHF 46.50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.staempfiverlag.com/lokishop



Zug um Zug durch Europa

Jaroslav Rudis ist ein leidenschaftlicher Eisenbahnliebhaber, der in der ehemaligen Tschechoslowakei aufwuchs. Sein Wunsch, dereinst Eisenbahner zu werden, wurde ihm durch seine Sehnschwäche leider verwehrt. Was blieb, ist die Liebe zur Eisenbahn und vor allem zum Reisen. Auf seinen Reisen kommt er auch mit der Schweiz in Kontakt. Seine Erzählungen wecken beim Leser genau das, worauf wir mit Sehnsucht zurückblicken. Reist man wie Rudis mit all seinen Sinnen, dann sind noch heute Traumreisen auf Schienen möglich. Dabei zählen nicht nur die Reise an sich dazu, sondern auch die Begegnungen mit anderen Menschen – egal ob Personal, Mitreisender oder Wartender am Bahnhof. Er erzählt dabei auch von Bahnstrecken, Bahnhöfen, Nächten im Zug oder dem Essen auf Rädern. Es ist letztlich das Erlebnis, was eine gute und vor allem schöne Reise ausmacht.

Das Buch «Zug um Zug durch Europa» liest sich sehr gut und zeigt das europäische Reiseland einmal aus einer anderen Perspektive. Wer gerne Reiseberichte liest oder selbst gerne Fernreisen mit der Bahn unternimmt, der sollte sich das Buch unbedingt zu Gemüte führen.

Hans Roth

Zug um Zug durch Europa
Jaroslav Rudis
Deutsch
256 Seiten, 17,5 × 24,6 cm, gebunden
Malik Verlag
ISBN: 978-3-89029-585-5

CHF 40.90

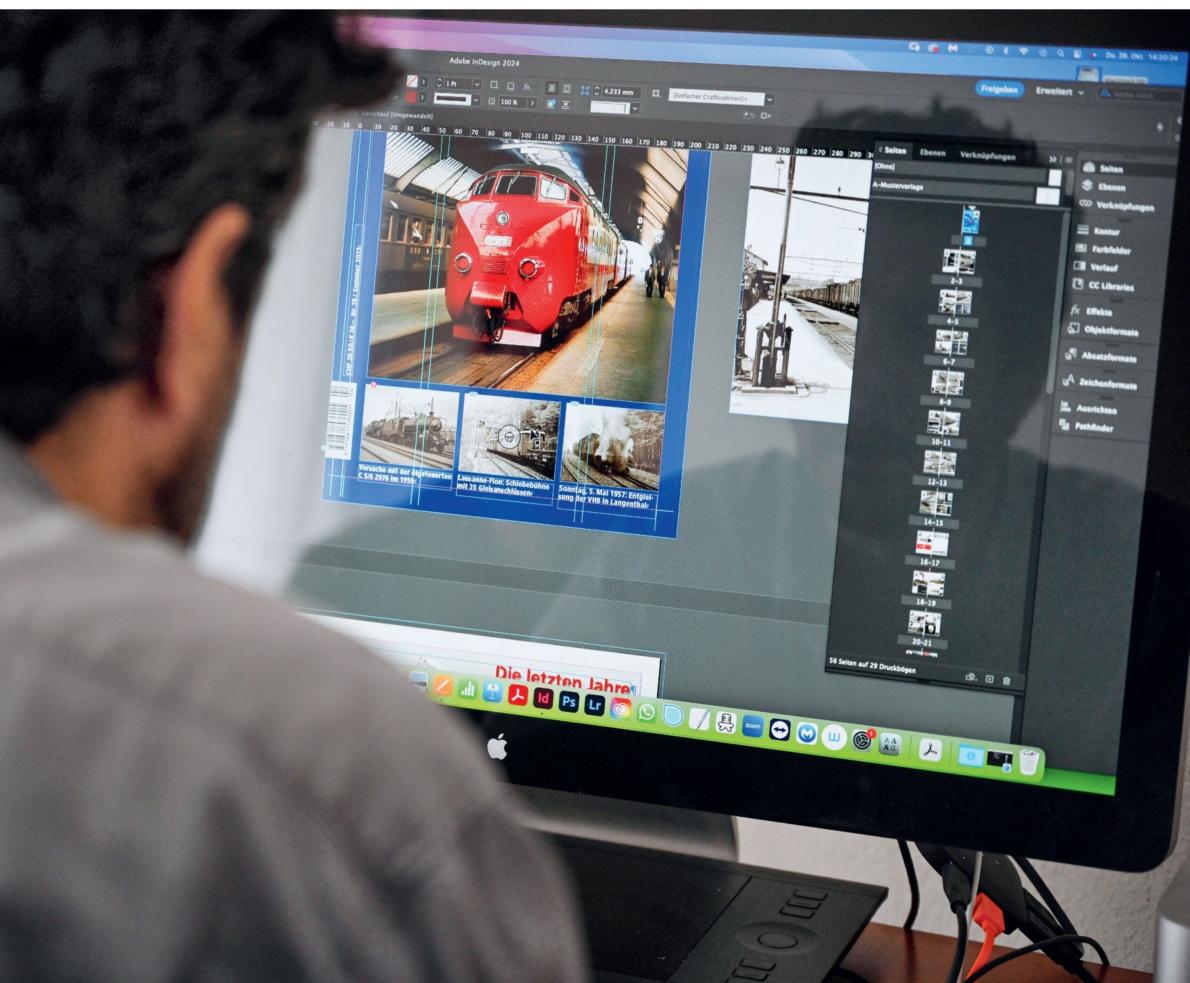
Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.staempfiverlag.com/lokishop



LOKI intern | Semaphor: Die Erfolgsgeschichte geht weiter

Das Signal steht auf Fahrt frei

Im Editorial dieser Ausgabe der LOKI informierte sie unsere Geschäftsführerin Dorothee Schneider über die Übernahme der Zeitschrift Semaphor. Wir alle im Stämpfli Verlag und bei der LOKI freuen uns, der Semaphor ein neues zu Hause geben zu können und die beliebte Zeitschrift weiterführen zu dürfen. Mit Uralas von Meyenburg konnte zudem ein profunder Kenner der historischen Eisenbahn als neuer Herausgeber gefunden werden.



Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Es kommt zusammen, was zusammengehört. So könnte man die Übernahme der Zeitschrift Semaphor durch den Berner Stämpfli Verlag umschreiben. Seit 2005 erscheint die beliebte Publikation rund um Themen der historischen Eisenbahn unter der Verantwortung von Christian Zellweger. Ihn braucht man in Eisenbahnerkreisen nicht gross vorzustellen: Als Autor zahlreicher Bücher, als Gründer der LOKI-Vorgängerin «Eisenbahn-Zeitschrift» oder als Betreuer des SLM-Archivs in Winterthur hat sich der ursprüngliche Maschineningenieur in den letzten Jahrzehnten einen Namen gemacht. Zusammen mit Hans Schneeberger, dessen Vater ein umfangreiches Fotoarchiv mit historischen Zeugnissen aufgebaut hat, verzauberte er viermal jährlich die Semaphor-Leser mit Trouvailles aus der Schweizer Bahngeschichte. Bereits seit einigen Jahren haben sich die beiden Gedanken gemacht, wie es nach dem baldigen Erreichen des Pensionsalters von Hans Schneeberger mit dem Magazin weitergehen soll. Denn auch Christian Zellweger hat bereits vor einiger Zeit das AHV-Alter erreicht und möchte dieses verdienterweise etwas ruhiger geniessen. Mit der Übernahme der Semaphor durch den Stämpfli Verlag konnte für alle Beteiligten die beste Lösung gefunden werden. In den Händen des Berner Familienunternehmens, das auch die LOKI herausgibt, findet die Semaphor einen neuen Heimatbahnhof.

Bewährtes beibehalten

Für die Herausgeber der Semaphor und auch für den Verlag ist es wichtig, nicht am Erfolgsmodell zu wackeln, sondern an Bewährtem festzuhalten. So wird die grafi-



Stabsübergabe und Einarbeitung: Christian Zellweger, Tom Erzinger, Urias von Meyenburg (neuer Herausgeber) und Hans Schneeberger bei der Produktion der Semaphor-Ausgabe 80.

sche Gestaltung und die Bildbearbeitung auch in Zukunft Tom Erzinger verantworten, der dies für die Semaphor bereits seit 2019 tut. Als neuer Herausgeber konnte der profunde Eisenbahnkenner Urias von Meyenburg gewonnen werden. LOKI-Lesern ist er unter anderem als Autor des LOKI Spezials Nr. 43 über die Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) ein Begriff. Der gelernte Metallbauer arbeitete zudem über längere Zeit als technischer Leiter beim Swiss Classic Train von Andrew Cook, wo er unter anderem für den Unterhalt der mächtigen Dampflokomotive 141 R 568 verantwortlich war.

Neu auch online

Ab 2024 erstrahlt zudem die Semaphor Website in neuem Glanz. Künftig wird es möglich sein, die aktuelle Ausgabe auch als E-Paper zu konsumieren. Ebenfalls ist geplant, sämtliche bisher erschienenen Ausgaben in dieser Form anzubieten, die arbeiten dazu laufen im Hintergrund bereits auf Hochtouren. Die erste Semaphor-Ausgabe im neuen Verlag erscheint am 15. März 2024. Seien Sie gespannt!



Semaphor Nr. 80 – Winter 2023

Christian Zellweger, Hans Schneeberger
Deutsch
56 Seiten, 21x29,7 cm, geheftet
Semaphor GmbH
ISBN 1661-576X

CHF 28.50

Einfach und bequem online
bestellen unter:
www.semaphor.ch/shop



Urias von Meyenburg wird von Hans Schneeberger eingearbeitet.



Christian Zellweger und Layouter Tom Erzinger gestalten das Editorial.

Bahn aktuell



Der Mutz ist tot –
es lebe der MUTZ!

Gross war der Aufschrei, als die BLS im Juli 2018 als damaliger Goldsponsor des SC Bern den RABe 515 008 mit einem Vollwerbekleid für diesen Hockeyklub versah. Zwar war die Zustimmung seitens der Fans des SCB gegeben, die Ablehnung bei Fans anderer Vereine der National League im Einzugsgebiet der BLS allerdings umso grösser. Sogar der Bieler Stadtpresident Erich Fehr äusserte sich damals dazu: «Mit diesem Zug muss ich fahren? Sorry, liebe BLS, aber das geht überhaupt nicht.»

Inzwischen ist die BLS nicht mehr Goldsponsor des SCB, womit sich die Frage aufdrängte, wie es weitergehen sollte mit dem Zug, der einen Mutz - Berndeutsch für Bär - auf der Seite trägt.

Die Lösung nennt sich Hockeyzug. Zusammen mit der PostFinance als Sponsor des Schweizer Eishockeys wurde am 11. November 2023 mit einem Einweihungsfest im Bahnhof Bern Brünnen Westside der neu gestaltete Doppelstockzug der Öffentlichkeit präsentiert.



Der neu gestaltete MUTZ passiert auf dem Weg von Interlaken Ost nach Bern den Bahnhof Thun.

Neu wirbt der Zug in einem weiss-gelben Kleid mit stilisierten Hockeyspielern und den Logos der vier National-League-Eishockeyvereine im Einzugsgebiet der BLS, nebst dem SC Bern also auch für den EHC

Biel-Bienne, die SCL Tigers und den HC Fribourg-Gottéron. Der Zug soll so die Verbindung der BLS als Transportpartner für alle Fans der vier Vereine symbolisieren.

Peter Hürzeler



Der neue Werbezug wird bei der Präsentation in Bern Brünnen Westside von zahlreichen Fotografen umrahmt.

Ungewohnter Dienstzug bei der MOB

Foto: Ramon Schmuki



Ein seltenes Duo: der Triebwagen Be 4/4 1007 mit dem Dienstwagen X 7.



Äußerlich erinnert am X 7 nichts an seine spezielle Tätigkeit.

Aufgrund der Bauarbeiten zwischen Allières und Les Sciernes am Wochenende des 11. und 12. November 2023 war die Verfügbarkeit von Bahndienstfahrzeugen bei der Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) bereits im Vorfeld knapp. Zudem konnten zwischen den beiden Teilbereichen keine Fahrzeuge ausgetauscht werden. So kam es, dass der Be 4/4 1007 zusammen mit dem Dienstwagen X 7 am

7. November im Bahnhof Saanen für Weichenreinigungsarbeiten eingesetzt wurde.

Der Dienstwagen X 7 stammt aus einer Serie von zehn gedeckten Güterwagen und wurde 1914 von der Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) als K 557 an die MOB ausgeliefert. Die Wagen wiesen ursprünglich einen Holzkasten mit senkrechter Lattung sowie Holzdächer mit Stoffbespannung auf und erhielten zwischen 1957 und

1971 neue Aufbauten mit je einer Schiebetür und einem Lüftungsschieber pro Wagenseite. 1970 erfolgte die Umzeichnung in Gk 557. Seit 1985 steht der überzählig gewordene Güterwagen als Materialwagen X 7 für den Baudienst im Einsatz. Seit geheimer Zeit wird der Dienstwagen für Weichenreinigungen auf dem Netz der MOB eingesetzt und wurde auch dementsprechend ausgerüstet.

Hans Roth



Der Weichenreinigungswagen X 7 im Einsatz in Saanen. Die offenen Schiebetore gewähren sonst verborgene Einblicke in das Wageninnere.

Foto: Hans Roth

SZU-Zug auf grosser Fahrt

Die Be 552 571-575 der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) wurden 2021/22 für den Betrieb auf den Uetliberg und in seltenen Fällen im Sihltal beschafft.

Die Sichtung des Be 552 571 am 19. Oktober 2023 bei seiner Fahrt aus der Ostschweiz zurück in die Heimat, hier in Wädenswil, gehört allerdings zu den sehr seltenen Momenten.



Foto: Matthias Rapp

Twindexx auf Regionallinie unterwegs

Die Zufuhr des RABDe 502 007 aus der Abstellgruppe in Zürich Herdern in den Unterhalt im Cargodrome in Wiler am 11. November 2023 erfolgte auf der BLS-Strecke zwischen Burgdorf und dem Zielort als aussergewöhnliche Sendung mit Lademassüberschreitung, hier bei der Durchfahrt in Aefligen.



Foto: Florian Hübscher

Container für die Post treffen ein

Am 16. November 2023 rangierte in Buchs (SG) die Aem 940 027 der SBB slowakische Sdgs-Containertragwagen der ZSSK Cargo mit brandneuen Containern, die von Kerex für die Pakettransporte der Schweizerischen Post hergestellt wurden.



Foto: Georg Trüb



Foto: Peter Pfeiffer

Polnischer Triebzug wandert weiter

Am 8. November 2003 konnte bei Faulensee eine spezielle Komposition beobachtet werden: Die Re 620 003 der RailAdventure überführte den Triebzug ED250 007 der Polskie Koleje Państwowe (PKP) nach Tests in Interlaken Ost nach Basel Bad. Bahnhof.



Foto: Pascal Kaufmann

Lok-Oldie überführt Bauzug

In dichtestem Schneegestöber überführte am 25. November 2023 die historische Ae 4/7 11026 des Vereins Mikado 1244 den Bauzug VanoLiner vom Bauunternehmen C. Vanoli AG von Spiez über Däniken nach Basel, hier kurz vor Herzogenbuchsee während einer kurzen Pause des Schneefalls.



Foto: Manuel Blumenthal

Die letzte Fahrt einer Werbelok

Die Re 460 072 der SBB mit der Werbung des Locarno-Film-Festivals hatte am 7. November 2023 ihren letzten Einsatz mit diesem Aussehen. Die letzte Fahrt erfolgte mit dem Nightjet nach Zürich HB, bevor sie am Nachmittag zum Entkleben nach Yverdon überführt wurde, hier bei Wettingen.

Die Chronologie einer Überfahrt

Die in den 1980er-Jahren verbaute Elektronik bereitet den Bahnen immer mehr Sorge. Einerseits führen die über 40 Jahre alten Komponenten immer wieder zu Ausfällen, andererseits sind passende Ersatzteile kaum (mehr) erhältlich. Kein Wunder, dass die Bahnen nach kompatiblen Ersatzteilspendern Ausschau halten. Die RhB übernahm deshalb von der MGB die nicht mehr gebrauchte Ge 4/4^{III} 81 und kriegt dabei brauchbare Leichttechnikkomponenten, die mit den beiden Rangierloks Ge 3/3 214 und 215 kompatibel sind.

Am 6. November 2023 setzte die MGB die Ge 4/4^{III} 81 das letzte Mal im Autozugdienst durch den Furka-Basistunnel ein. Am Nachmittag gab der Kompressor den Geist auf, und sie musste noch am gleichen Tag nach Andermatt geschleppt werden. Tags darauf organisierten Depotmitarbeitende in Andermatt ein Gruppenfoto mit der Lok. Danach demonstrierten sie als letzter Akt die beiden Gusswappen «Uri» und «Wallis». Am 8. November erfolgte die Überführung über den Oberalppass nach Disentis. Die RhB plante, sie am 10. November mit einem Güterzug nach Landquart zu schleppen. Das Vorhaben misslang, da die nötigen Vakuumbremsschläuche fehlten. Schliesslich gelang die Fahrt am 14. November. Nach der Entnahme des Brauchbaren werden die Reste später entsorgt.

Die Zeitschrift Semaphor wird diese spezielle Lok und ihre Schwester in einem Beitrag in der Ausgabe Nr. 81 «Frühling» würdigen.

Peter Pfeiffer



Wegen des fehlenden Zahnradantriebs war die Ge 4/4^{III} 81 nie auf dem Oberalppass anzutreffen.



LGB- und MGB-Lok: Beide werden in nächster Zeit das absehbare Ende antreten.



Die Furka-Lok wird am 14. November vorerst im Garten in Landquart zwischengelagert.



Ein letztes Mal stellen sich die Werkstattmitarbeiternden am 7. November in Andermatt mit der abtretenden Lok in Szene.

Betriebsende auf der Wiesenrainbrücke



Die Lok «Heidi», 1946 von der Firma Ernst Stadler gebaut, überquert die Wiesenrainbrücke von Lustenau Wiesenrain (A) nach Widnau (CH).

Fotos: Georg Tröb

Der Staatsvertrag von 1892 zwischen der Schweiz und Österreich über die Regulierung des Alpenrheins hatte 1895 den Bau einer Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierungs-Kommission (IRRK) mit der Spurweite von 750 mm zur Folge. Die Strecke hat sich im Laufe der fortschreitenden Rheinregulierung verändert, teilweise wurden auch alte Streckenteile abgebaut und die Gleise für neue Abschnitte verwendet.

Zuletzt führte sie vom Gelände des Steinbruches Kadelberg in Koblach (A), wo das Material für Bau und Ausbesserung des Rheindamms gewonnen wurde, linksrheinisch über Widnau (CH) und rechtsrheinisch über Lustenau (A), wo sich der Werkhof befindet. Um 1950 war beinahe das gesamte Netz elektrifiziert.

Den Gesamtbetrieb der Bahn übernahm 2008 der Verein Rhein-Schauen, der zuvor

bereits Museumsbahnenfahrten auf der Strecke angeboten hatte. Sämtliche Fahrten starten beim Museum in Lustenau. 2021 wurden Pläne bekannt, den Rhein zu renaturieren und die aktuelle Lage der Rheindämme massgeblich anders zu gestalten. Am 25. November 2023 erfolgte der letzte Betriebstag über die Wiesenrainbrücke von 1914, die aus Gründen des Hochwasserschutzes angehoben wird.

Hans Roth



Das Team der letzten Bahneinsätze über die Wiesenrainbrücke.



Quo vadis? Wie sieht wohl die Zukunft des Rheinbahngleis aus?

Neuer Zug der BLM eingetroffen

2019 bestellte die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM) bei Stadler die drei Triebwagen Be 4/6 101–103. Am 30. und 31. Oktober 2023 erfolgte unter erschwerten Bedingungen die Anlieferung des ersten Doppeltriebwagens, hier beim Aufgleisen der ersten Hälfte am 30. Oktober in Winteregg.



Foto: Bruno Niederhäuser

Berner Tramlink im Einsatz

Seit dem 11. November 2023 fahren die ersten Tramlink-Einheiten bei Bernmobil planmäßig auf der Linie 7, wie hier der Tramlink 911 auf dem Helvetiaplatz. Sind derzeit noch wenige Kurse betroffen, sollen bis Ende Jahr bereits die zwölf Be 4/8 731–742 «Vevey» und bis Mitte 2024 zusätzlich die Be 4/10 81–89 «Blues Bähnli» durch 27 Tramlink-Einheiten ersetzt werden.



Foto: Lukas Stettler

Ein Kommen und Gehen bei der RhB

Am 15. November 2023 wurde die ehemalige RhB-Diesellok Gm 4/4 241 von Landquart in Richtung Brohlatal, ihrer alten Heimat, abtransportiert. Gleichzeitig wurde die Ge 4/4 1 der AB, die als Ersatzteilspender an die RhB verkauft wurde, ebenfalls abtransportiert, aber in Richtung Eisenhimmel. Sie wurde von der frisch revidierten Grmf 4/4 242 nach Untervaz zur Firma Elrec gebracht.



Foto: Christoph Aschwanden



Foto: Johannes Weibel

Ein ICN im tiefen Emmental

Der ICN RABDe 500 004 der SBB weilte vom 20. bis am 23. November 2023 auf dem Netz der Emmentalerbahn (ETB), wobei dieses für diesen Zug atypische Foto entstand. Wie bereits andere moderne Schienenfahrzeuge befand auch er sich für Akustikmessungen zwischen Huttwil und Dürrenroth.



Fotos: Georg Trüb

Bahnbau ergibt einen neuen Zug

Die neue Zahnradlok Hem 4/4 43 der Wengernalpbahn (WAB) mit dem Steuerwagen Bt 281 fährt als Wengen-Shuttle am 22. November 2023 von Wengen nach Lauterbrunnen. Seit dem 21. November ist die Strecke oberhalb von Wengen zur Kleinen Scheidegg infolge von Bauarbeiten für den Bahnbau gesperrt.



Eine neue Werbelok bei der MGB

Die HGe 4/4 II 3 der Matterhorn-Gottthard-Bahn (MGB) wirbt neu mit dem Slogan «Emotionen sind unser Antrieb», um neue Mitarbeiter für die Bahn zu finden, hier am 23. November 2023 bei Täsch.

Seltener Guest in St. Gallen



Der BDH 3/6 25 der Appenzeller Bahnen (AB, ex RHB) fährt am 16. November 2023 durch St. Gallen, auf dem Weg von Heiden über Rorschach nach Herisau zur Wartung bei der Südostbahn (SOB).

Das besondere Bild zum Schluss



Die Taufe der neuen SBB-Werbelok Re 460 011 «Glas Trösch» fand am 9. November 2023 in Wettingen statt. Nach dem Taufevent konnte dieses einmalige Bild aufgenommen werden.



Rückblick | Schweizer Postwagen in Spur 0

Da geht die Post ab

Der Eigenbau von Fahrzeugen ist heute nicht mehr so verbreitet. Es gibt allerdings Spur-0-Modellbauer, die dieses Handwerk schätzen. Für Postwagen ist ohnehin Eigenbau angesagt. Einmal mehr: Die Spur 0 ist dazu wie geschaffen.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Posttransporte auf Schienen sind so alt wie die Eisenbahn selbst. Schon im Gepäckwagen der Spanisch-Börtli-Bahn fuhr Post mit. Postzüge sind nicht nur lokale Ereignisse, sie prägen und prägten die Zugsbilder in allen Ländern der Welt.

Die längste Postverbindung durch Europa bildete die «Malle des Indes», die von London nach Bombay gelangte, der damaligen Hauptstadt von Britisch-Indien. Zu Beginn wurde diese Post in grosse Koffer verpackt und mit Postkutschen (malles-postes) über das europäische Festland kutschiert. Als die Eisenbahn in Frankreich Fuß fasste, wurden die Kutschen über den Ärmelkanal manchmal nach Calais und manchmal nach Boulogne-sur-Mer geleitet, je nach Zustand der Hafenanlagen. Die «Malle des Indes» gab dem späteren Zug auch den Namen. Vorerst verlud man die Kutschen auf Flachwagen,

weil Teilstrecken nach Marseille immer noch ohne Gleis waren. Von Marseille gelangte die Post per Schiff nach Alexandria.

Nach der Eröffnung der Mont-Cenis-Linie im Jahre 1871 rollte dieser Zug bis nach Brindisi. Der «Malle des Indes» durchlebte verschiedene Entwicklungsstufen, führte er doch ab 1880 auch CIWL-Schlafwagen mit. Die Fahrt von Calais nach Brindisi dauerte 48 Stunden. Ab 1890 wurde eine zweite Verbindung für Reisende mit dem Namen «Peninsular Express» zwischen London und Indien eingerichtet. Ab 1891 bis 1914 bediente dieser Zug sowohl Marseille – mit dem Namen «Bombay Express» – als auch Brindisi als «Malle des Indes». 1930 wurde die Post zusätzlich in Flugzeugen transportiert, was den Zug ab 1939 überflüssig machte. Somit hieß das Postabkommen mit Frankreich genau 100 Jahre.

Ein weiterer britischer Postzug wurde ebenfalls weltberühmt, allerdings unfreiwillig, weil das Ereignis, in das er verwickelt war, als Postraub des Jahrhunderts in die Geschichte einging.

Postzüge in der Schweiz

In der Schweiz verläuft die Postzugs geschichte etwas weniger spektakulär, aber dennoch interessant. Auch Postwagen der Schweizer Post verkehrten dank entsprechender technischer Ausrüstung auf den Strecken der PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), und selbst Seitengangpostwagen gelangten über die EST (Ostbahn) bis nach Belfort (FR).

Der erste Bahnpostwagen rollte 1857 auf Schweizer Gleisen, wobei der Postverkehr per Bahn schnell ausgeweitet wurde – auch abhängig vom Ausbau des Schienennetzes.



Anfänglich beschafften die Bahngesellschaften die Postwagen, bis sie 1866 von der Post übernommen wurden. Mit dem Ausbau des Bahnnetzes errichtete die Post Bahнопstämter in Basel, Bern, Chur, Genf, Luzern, St. Gallen und Zürich, was auch den teilweisen Einsatz von Gepäckwagen in Postzügen erklärt. Zwischen diesen Ortschaften musste keine Post sortiert werden. Die Feinverteilung geschah in den Postzentren der jeweiligen Städte. Die Zentren ermöglichen den schnelleren Ablauf des Postverkehrs und den weiteren Ausbau der Bahнопstdienste.

Die Mehrheit der Wagen waren Zwei- und Dreiachsiger, teilweise mit Oberlichtaufbau oder mit Seitengang. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschaffte die Post vierachsige Bahнопstwagen, ebenfalls mit Oberlichtaufbau und teilweise mit internem Seitengang, um den Reisenden und dem Bahnpersonal das Zirkulieren im Zug zu ermöglichen. Später wurden Bahнопstwagen an der Zugspitze oder am Zugsende eingereiht, wodurch die internen und externen Seitengänge überflüssig wurden. Besonders attraktiv sind Postzüge der 1950er- und 1960er-Jahre, weil diese noch aus Vorkriegs- und Nachkriegswagen, aus Zwei- und Dreiachsern, mit und ohne Oberlicht, sowie aus Vierachsern gebildet wurden. Auch einzelne Gepäckwagen fuhren in diesen Zügen mit.

Zahlreiche Wagen waren als kombinierte Gepäck-Post-Wagen ausgelegt, die mit FZ

und später mit DZ bezeichnet wurden. Diese Änderung geschah in den 1960er-Jahren, je nach Bahngesellschaft etwas früher oder später. Kombinierte Gepäck-Post-Wagen verkehrten vor allem auf Nebenstrecken und Strecken von Privatbahnen.

In den 1990er-Jahren rollten noch über 600 Bahнопstwagen auf den Gleisen der Bundesbahnen und über 50 bei den Privatbahnen. Durch die Zentralisierung in Briefpost- und Paketpostzentren entfällt die frühere «Romantik» der Schweizer Postzüge. Grossraumwagen für Rollbehälter und Containerwagen prägen das Bild der heutigen Postzüge.

Die Modelle

Die Modelle sind nach dem Entstehungs-jahr des Vorbildes aufgeführt, wodurch auch eine Entwicklungsgeschichte der Postwagen entsteht. Um die Namen der Erbauer besser zuordnen zu können, sind sie in den Bildunterschriften aufgeführt.

Z 241 bis 255

Die ersten Postwagen wurden wie dieser Seitengangwagen weinrot lackiert. Diese Serie entstand zwischen 1899 und 1901, die Ausmusterung fand zwischen 1965 und 1970 statt. Dazwischen hatten diese Postwagen viel erlebt. 1930 wurde die Serie in



Der Z 255 ist ein typischer Vertreter der Epoche I. (Erbauer: Martin von Meyenburg)

Z 141 bis 155 umnummeriert, und wahrscheinlich wurde auch der Seitengang entfernt. Ab 1944 hießen die Wagen Z³ 751 bis 765, wobei das «P» signalisierte, dass sie nun als Paketpostwagen dienten. Gleichzeitig wurde auch eine Plattform entfernt, was einem grösseren Innenraum zugutekam. Das Modell im Ursprungszustand entstand mit echter Blattfederung und komplett durchgestaltetem Unterbau. Mit der Wagennummer Z 255 dürfte es für immer eine Exklusivität bleiben.

Z³ 501 bis 542

Diese Serie entstand zwischen 1906 und 1908, wovon hier der Z³ 523 und der Z^{3o} 538 vorgestellt werden. Das ist insofern interessant, weil die Serie in zwei Gruppen unterteilt wurde. Die Wagen Z³ 501 bis 510 hießen ab 1907 Z^o, ab 1912 Z^{3o} und ab 1918 Z^{3o}, wobei das kleine «o» aussagt, dass diese Wagen über keine Stirnwandtüren, keinen internen und auch keinen äusseren Seitengang verfügten. Die Drei steht für die drei Achsen. Die Serie 511 bis 542 erfuhr in denselben Jahren genau die gleichen Änderungen. Weshalb diese Serie unterteilt wurde, bleibt das Geheimnis der Post. Die Wagen waren für eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen, und sie wurden zwischen 1958 und 1969 ausgemustert. In Postzügen der 1960er-Jahre trugen sie mit ihrem Oberlichtaufbau zu originellen Zugbildern bei.

Der Postwagen Z³ 523 ist komplett aus Messing erbaut, mit echter Blattfederung



Dieser Wagentyp stand bis in die späten 1960er-Jahre im Einsatz. (Erbauer: unbekannt)



Der Wagen Z 538 wurde mit Material aus Polystyrol aufgebaut. (Erbauer: Ernst Schuppli †)

und allem was für ein Modell dieses Genres dazugehört. Leider ist der Erbauer unbekannt. Der Postwagen Z^{3o} 529 wurde mit Profilen und Platten aus Polystyrol gebaut, was zeigt, dass stimmungsvolle, hochwertige Spur-0-Wagen nicht immer aus Messing hergestellt sein müssen. Dieser Wagen kann mit allen übrigen Messingwagen kombiniert werden, ohne dass die andersartige Bauweise auffällt.

SBB F6

Die Gepäckwagen Pw3 entstanden zwischen 1905 und 1915. Zwischen 1956 und 1958 wurden daraus 14 kurzgekuppelte Doppelwagen mit der Bezeichnung F6 gebaut. Diese Sortierwagen wurden oft mit Postwagen verwechselt, weil für die Post Sortierwagen nichts Unübliches waren. Die Wagen fuhren vor allem in Stückgutgüterzügen, aber auch in lokalen Postzügen mit,



weil solche Züge in der Regel an allen Stationen hielten, wodurch auch Post- und Bahnstückgut ein- und ausgeladen werden konnte. Wie der Name schon sagt, wurde das Ladegut während der Fahrt nach den entsprechenden Stationen sortiert. Die F6 wurden als Grossraumwagen deklariert, weil sie auch für grössere Güter geeignet waren. Wenn man die Grundrisse dieser Wagen anschaut, fällt auf, dass der Innenraum wirklich leer war und sie über zahlreiche Haken für Fahrräder verfügten. Das mag auch der Grund sein, weshalb diese Wagen ihr Gnadenbrot in Olten als Lagerraum für Velos verdienten, als die SBB noch Fahrräder vermieteten. Die Wagen wurden später auf D3-D3 umgezeichnet. Weil sich das Konzept bewährte, konstruierten Firmen im Auftrag der SBB 1962/1963 aus ausrangierten Wagen weitere 35 Sortierwagen mit der Bezeichnung D2-D2.

Das Modell entstand im Eigenbau, weil es keine Bausätze dieses Typs gab. Die Entstehung ist viele Jahre her, was auch für die

Vision des Erbauers spricht: RP-25-Radnormen und echte Blattfederung. Die Lagerung der mittleren Achse stellt betreffend Radien gewisse Ansprüche.

PLM Dp 27001 bis 27450

Die Gepäckwagen wurden zwischen 1910 und 1925 in zwei Serien mit insgesamt 450 Wagen gebaut. Wagen dieses Typs waren mehrheitlich im «Malle des Indes» einge-reiht, als der Zug durch den Mont Cenis via Turin nach Brindisi rollte. 1933 gehörten

noch 427 Wagen zum Wagenpark der PLM. 1950, unter der Verwaltung der Société nationale des chemins de fer français (SNCF), waren es noch 204 Wagen der ersten Serie. Von den 200 Wagen der zweiten Serie gibt es keine genauen Angaben über den Bestand, wobei die fehlenden Wagen nicht alle im Krieg verloren gingen. Einige wurden ausgemustert oder in Bahndienstwagen umgebaut. Dieser Wagentyp wurde wegen des Dachaufbaus auch als bemannter Güterzugsbegleitwagen eingesetzt.



Die Sortierwagen waren in Postzügen besonders auffällig. (Erbauer: Martin von Meyenburg)

Fahrräder waren ein häufiges Ladegut der Gepäcksortierwagen.



Kunststoff kontra Messing:
Qualitativ besteht kein Unterschied.



Report



Dutzende dieser Gepäckwagen fuhren im «Malle des Indes». (Erbauer: Rainer Siegenthaler †)



Der Z 805 war der erste vierachsige Bahnpostwagen in der Schweiz. (Erbauer: Albert Nold)

Das Modell verfügt über funktionierende Blattfederung und elektrische Innenbeleuchtung, im Gegensatz zu der hier angezeigten Gasbeleuchtung. Die ersten Personenwagen der PLM wurden schon 1910 mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Der grosse Umbau der Personen- und Gepäckwagen erfolgte 1917, als man sich für das Beleuchtungssystem Dick mit Dynamo und Akkubetrieb entschied. Das gezeigte Modell entstand aus einem Bausatz von Atelier 43.

MThB DZ² 502

Der Gepäck-Post-Wagen wurde 1911 als FZ 202 von der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) in Betrieb genommen. Die Hälfte mit dem Postabteil springt durch den aussen liegenden Seitengang besonders ins Auge, weil das dem Wagen ein originelles Aussehen verleiht. 1963 wurde der Wagen als FZ² 502^{II} und bald darauf als DZ² 502 benutzt. 1973 erfolgte der Umbau zum Barwagen für Sonderfahrten. Schliesslich wurde er 1983 in den Ursprungszustand zurückgesetzt, mit dunkelgrüner Farbgebung und der Bezeichnung FZ 502. Der Wagen gehört heute dem Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB). Das Modell ist komplett im Eigenbau entstanden, mit echter Blattfederung und durchgestaltetem Fahrgestell.

Besonders originell ist dieser Postgepäckwagen der Mittel-Thurgau-Bahn.
(Erbauer: Hans Oberholzer †)



Z^{4u} 801 bis 807

Diese Wagen wurden 1913 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) als erste vierachsige Bahnpostwagen gebaut. 1914 war einer an der Schweizerischen Landesausstellung in Bern ausgestellt. Die Wagen verfügten über einen inneren Seitengang und eine Toilette. Sie waren für die Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugelassen. Über die Jahre wurden verschiedene Umbauten vorgenommen, manchmal nur an einzelnen Wagen, wie etwa beim Umbau des Innenraums des Z^{4u} 801. Zwischen den Wagen 802 und 803 wurden 1959 die Nummern getauscht, und ebenfalls 1959 entfernte man in vier Wagen den internen Seitengang. Als einzigen Vierachsern ist an dieser Wagenserie der Oberlichtaufbau auf beiden Seiten eingezogen. Diese originellen Wagen wurden 1969 ausgemustert.

Das Modell war das Erstlingswerk von Albert Nold und entstand von Grund auf im Eigenbau, lediglich die Drehgestelle fertigte er aus Bausätzen von Schellenkampf. Selbst die Inneneinrichtung mit Seitengang fehlt nicht. Aufgrund der Qualität der Ätzzeichnungen, die er über das Modellbaustudio Born einreichte, entstand ein langjähriges Arbeitsverhältnis. Zahlreiche HO-Modelle sind auch durch die Zeichner- und Modellbaukunst von Nold entstanden.

Z^{4p} 601 bis 640

Zwischen 1960 und 1964 entstanden 40 vierachsige Bahnpostwagen mit entsprechend modernem Aussehen. 1964 änderte die Bezeichnung in Z^p und 1969 in Z 501 bis 540. Die UIC-Nummern lauteten: 50 85 00-33 501 bis 540. Obwohl die Drehgestelle



Die 600er-Nummern wurden später zu 501 bis 540 geändert. (Erbauer: Bruno Niederer †)



Der Z 199 gehörte zur Grossserie Z 141 bis Z 250. (Erbauer: Bruno Niederer †)



Der Wagen wurde mit echter Blattfederung und allen Bremsdetails aufgebaut.

mit Monoblocradsätzen für Geschwindigkeiten bis 160 km/h konstruiert waren, wurden die Wagen lediglich für 140 km/h zugelassen. Im Innern gab es ein Abteil für den Postbegleiter, eine Toilette und Gurtsicherungen für 21 Rollbehälter. Weiter waren die Wagen bereits für die automatische Zug- und Druckkupplung (AZDK) vorgesehen, die in Europa nicht realisiert werden konnte. Die Wagen wurden grundsätzlich in Grün abgeliefert, aber einige Wagen erhiel-

ten 1993 einen weißen Anstrich mit einem gelben Band im unteren Wagnbereich. Später gab es auch noch gelbe Versionen mit entsprechend weißem Band. Ab 2004 wurden die Wagen wegen Problemen im Radlagerbereich schnell ausgemustert.

Der Erbauer orientierte sich an den grünen und weissen Vorbildern, die wegen der modernen Erscheinung in jedem Postzug auffallen. Er hielt sich an die Versionen nach 1993. Diese Wagen bilden mit dem



Einige der ursprünglich grünen Wagen wurden ab 1993 weiß. (Erbauer: Bruno Niederer †)

Angesichts dieses DZ² wird die Herzfrequenz der BLS-Fans wohl steigen. (Erbauer: Hansruedi Obrist)



Diese Bausätze wurden von Mitgliedern des REA entwickelt. (Erbauer: Walter Caldonazzi)



Auch die Unterseite entspricht dem Standard hochwertiger Kleinserienmodelle.



Die 300er-Serie unterschied sich von den 200ern durch Details. (Erbauer: Hansruedi Obrist)

nachfolgend beschriebenen Z 199 eine eposchengerechte Einheit. Wie die Vorbilder verfügen sie über drei Tore pro Wagenseite und lassen auch sonst im Vergleich mit den Vorbildern keine Wünsche offen.

Z 141 bis 250

Die SIG baute von 1969 bis 1975 genau 110 Wagen dieser Gattung, damals noch ohne Dach über der Bremsplattform. Dieses wurde erst später nachgerüstet. Ob die Wagen bereits mit UIC-Nummer abgeliefert wurden, ist unbekannt, aber wahrscheinlich (50 85 00-334 141-250). Die Wagen verfügten über zwei Schiebetore pro Seite und durften mit 140 km/h verkehren, auch in Deutschland, Italien und Österreich, weil sie mit zweiter Luft und der UIC-Leitung versehen waren. Erste Wagen wurden ab 1996 ausgemustert, wobei 1999 zwei Untergestelle für Prototypen der Tragwagen Laass verwendet wurden.

Das Modell zeigt bereits die Version mit der überdachten Bremsplattform. Es wurde in Messingbauweise mit echter Blattfederung und voll durchgestalteten Bodendetails gefertigt. Der Wagen wurde als passende Ergänzung zu den vorher erwähnten Z^{sp} 512 und 531 gebaut.

BLS DZ² 901/902

Für den lokalen Gepäck- und Postverkehr waren die vierachsigen Gepäckwagen zu gross und zu schwer, weshalb die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) von 1962 bis 1967 in den Werkstätten Bönigen 17 zweiachsige Gepäckwagen mit Stahlkästen baute. In gleicher Bauweise entstanden

Dank der UIC-Verbindung verkehrten diese Wagen auch in Schnellzügen.



1966 zwei Wagen mit Postabteilen mit der Bezeichnung DZ² 901 und 902 und später DZ² 50 63 94-03 050 und 051. Neben elektrischer Beleuchtung, Heizung und Toilette, waren die beiden Wagen noch mit einer Gefängniszelle ausgestattet. Offenbar war das auch im Kanton Bern notwendig. Die beiden ausrangierten Wagen stehen heute im Locorama in Romanshorn, was für den Besitzer einer Ce 4/4 der BLS-Betriebsgruppe geradezu eine Einladung war, diesen Wagen nachzubauen. Zuerst wurde ein umfangreiches Fotoalbum erstellt, um dann beim zweiten Besuch in Romanshorn das Fahrzeug zu vermessen. Während er mit dem Meter hantierte, trug seine Frau die Masse zu den entsprechenden Fotos ein. Das nennt man Teamwork, und wie das Bild zeigt, ist das vollendete Werk gelungen. Zusammen mit drei BLS-Vierachsern mit offenen Plattformen ergibt das hinter der Ce 4/4 eine gelungene Komposition – gesehen auf den Gleisen des REA.

REA, der Besondere

Der Modellbahnhklub REA (Reppischtal Eisenbahn-Amateure) zeichnet sich durch mehrere Spezialitäten aus, wovon zwei be-

Deutliche Unterschiede gibt es an den Geländern und den Aufstiegstreppen.





Die gelben Versionen sind an Attraktivität kaum zu überbieten. (Erbauer: Hansruedi Obrist)



Die jeweilige Landessprache gilt immer für beide Wagenseiten. (Erbauer: Hansruedi Obrist)



Auch die italienisch sprechende Schweiz wurde berücksichtigt. (Erbauer: Hansruedi Obrist)

sonders in Erscheinung treten: Dieser Klub, der vor fünf Jahren sein 50-jähriges Bestehen feiern konnte, wurde bis heute von lediglich zwei Präsidenten dirigiert. Weiter zeichnet er sich seit Jahrzehnten durch das Entwickeln und Realisieren von Spur-0-Bausätzen aus (siehe auch LOKI 12/1999). Der Begriff «Amateur» im Klubnamen ist eher ein Versteckname, denn hier sind zahlreiche Profis anzutreffen, sei es durch ihre technischen Berufe oder weil sie für die richtige Eisenbahn im Einsatz sind oder waren. In einem Modellbahnnklub versammeln sich die gesamte soziale Bandbreite einer Gesellschaft und dadurch das Know-how der erwähnten Berufe, von dem auch die «echten» Amateure profitieren. Einzelne Werke der Mitglieder wurden schon früher in dieser Zeitschrift vorgestellt.

Als aktuellste Bausätze entstanden die beiden Postwagenserien ZS² 251 bis 290 und Z 351 bis 395 ganz einfach, weil der Präsident höchstpersönlich sein Büro in Olten hatte und mal einen ganzen Riemer dieser attraktiven, gelben Wagen fotografierte. Das war 2010, und es dauerte ganze zehn Jahre, bis aus dem Projektierungsprozess ein erster Prototyp entstand – auch mit



der Erkenntnis, dass ein moderner Wagen nicht so einfach zu realisieren ist wie ältere Fahrzeuge. Eine Vereinfachung findet sich in der Konstruktion des Grundrahmens, und für die Federung musste auch eine Sonderlösung gefunden werden. Die Feder ist im Gussteil des Achslagers und des Federpaket integriert, unsichtbar, aber trotzdem wirkungsvoll. Das Endresultat überzeugt.

Einige Gussteile, die passten, stammen von der Model-Rail AG, und die Eigenentwicklungen entstanden nach Prototypen aus dem 3-D-Drucker. Messingprofile und geätzte Bleche ergänzen den Bausatz, zu dem sieben Beschriftungsvarianten angeboten wurden, vier für die gelben und drei für die grünen Wagen. Besonders attraktiv sind die Versionen mit den Werbeaufschriften in Deutsch, Französisch und Italienisch. Selbst die Halterungen für die Routentafeln fehlen nicht. Insgesamt wurden 46 Bausätze ausgeliefert, auch an Modellbahner ausserhalb des Klubs.

Zum Vorbild: Die 200er-Serie wurde als ZS² zwischen 1966 und 1968 in 40 Exemplaren gebaut. Als Grundidee für den Unterbau diente ein Schiebewandgüterwagen der DB, obwohl der Postwagen dann optisch

deutlich anders daherkam. Zwischen 1986 und 1988 erfuhrn die Wagen durch einen Umbau die erwünschte Annäherung. Sie wurden beidseitig mit drei Schiebetüren versehen und für die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h mit entsprechender Bremsseinrichtung ausgerüstet. Die ergänzende UIC-Steckdose (Licht und Heizung) ermöglichte den Einsatz in Schnellzügen. Die Wagen hiessen jetzt nur noch Z und nicht mehr ZS².

Die 45 Wagen der 300er-Serie Z 351 bis 395 entstanden zwischen 1984 und 1987 und sahen wie die Umbauwagen der 200er-Serie aus. Unterschiede gab es in den Geländerstangen, rund statt Flacheisen, und den schräg angelegten Plattformtreppen (siehe Bilder). Diese attraktiven Postwagen, die in Grün und Gelb lackiert waren, wurden um 2015 ausrangiert. Auch die 300er-Serie war für 140 km/h zugelassen, und beide Serien durften in den angrenzenden Nachbarländern verkehren.

Fazit

Die Post ist trotz Strassen- und Luftverkehr nie ganz vom Gleis weggekommen. In Frankreich gab es seit 1984 speziell ausgerüstete,

gelbe TGVs, die ausschliesslich Post transportierten. 2015 wurde dieser Betrieb eingestellt, weil sich der Briefverkehr seit 2007 halbiert hatte. Das Internet lässt grüssen. Es gibt weiterhin kombinierten Postverkehr (Strasse/Schiene) in Frankreich, aber nicht mehr mit TGVs.

Was die Modelle betrifft, gilt es, den Erbauern oder den heutigen Besitzern für ihr Vertrauen zu danken, weil sie, ohne zu zögern, ihre Modelle zur Verfügung gestellt haben. Neben dem Aufwand, ein detailliertes Modell aus dem Nichts zu erschaffen, gehört auch das Lackieren und Beschriften dazu. Gerade für Modelle, die vor über 30 Jahren hergestellt wurden, war das nicht so einfach, weil die Computertechnik und vor allem die Auswahl der Schriften noch nicht so umfangreich waren wie heute.

Auf Anlagen, egal welcher Spur, sind Postzüge höchst selten anzutreffen, obwohl sie für die Gesellschaft genauso wichtig sind, wie alle anderen Züge auch. Für die Mitglieder der REA wird sich das in Zukunft ändern. An Fahrbetrieben auf der Klubanlage sind nun Postzüge in fast beliebiger Länge realisierbar – damit auch mit Modellen die Post abgeht.





Technik | Märklin-Mobile-Station WLAN

Funktioniert!

Auf einen Funkhandregler mussten sich Besitzer der Märklin-Central-Station etwas länger gedulden. Im November 2023 konnte der Göppinger Hersteller mit der Mobile Station WLAN (MSW) diese Lücke in seinem Digitalangebot schliessen. Hans-Jürgen Götz stellt Ihnen die Neuheit aus dem Hause Märklin vor.

Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

Langsames Ende einer Ära. Lange hat gedauert, aber seit November hat Märklin mit der Auslieferung seines ersten Funkhandreglers auf WLAN-Basis begonnen. Ursprünglich hatte Märklin auf der Spielwarenmesse 2020 den

RC3 angekündigt, den man seinerzeit zusammen mit Massoth als 2,4-GHz-Funkhandregler entwickelt hatte. Da die Leistung des damals verfügbaren Chipsatzes den Ansprüchen der Göppinger aber nicht

genügte, hatte man das Projekt im Dezember 2022 wieder offiziell für beendet erklärt. Gleichzeitig gab man die Entscheidung für die Entwicklung eines neuen WLAN-basierten Gerätes bekannt. Das ist insofern bemerkenswert, als man bis dahin im Hause Märklin der Meinung war, dass das normale WLAN für den Einsatz bei der Modelleisenbahn nicht gut genug wäre. Inzwischen wurde diese These aber von vielen Marktbegleitern erfolgreich widerlegt, und Märklin schliesst sich jetzt dem anhaltenden Trend zur Nutzung von WLAN an.



Links die Mobile Station 1, in der Mitte die Mobile Station WLAN und rechts die Mobile Station 2.



Stammkundschaft nicht umstellen muss, alles funktioniert wie bis anhin, nur eben drahtlos. Damit versteht sich das Gerät aber auch nur auf die reinrassige Verbindung mit Märklin-Komponenten, entweder der Digitalanschlussbox oder der Central Station 2 oder 3 (CS 2/3). Ein Einsatz mit Zentralen anderer Hersteller ist nicht möglich.

Betätigungsfeld

Bei der Digitalanschlussbox handelt es sich quasi um eine kleine Zentrale mit integriertem 2-Ampere-Booster, der direkt ans Gleis angeschlossen wird. Daran wurde bisher die Mobile Station 2 per Kabel angeschlossen. Märklin stattet mit dieser Kombi auch seine digitalen Startpackungen im HO- und N-Segment aus. Dazu passt aber auch die neue WLAN-Empfängerbox (Art.-Nr. 60117). Und genau darüber wird jetzt die Mobile Station WLAN (MSW) mit der Anschlussbox verbunden. Die Stromversorgung der Empfängerbox kommt dann indirekt über das Netzeil der Anschlussbox. Da die Empfängerbox zu diesem Zeitpunkt ein eigens WLAN (SSID: Märklin WLAN Box 1265) aufspannt, kann man sich zu diesem Zeitpunkt aber auch mit einem Computer, Smartphone oder Tablet damit verbinden und dort über den Browser die Box noch konfigurieren. Eine kleiner Drucktaster mit Rot-grün-LED an der Front signalisiert die Betriebszustände der Empfängerbox und dient zum Auslösen des Notstopps. So ganz nebenbei hat diese Box auch noch einen Infratempfänger. Über den kann man Märklin's Power Control Stick aus der Spielewelt mit der Anlage verbinden.

ständlich funktioniert das auch mit mfx-Decodern von anderen Herstellern. Wer eine Lok mit DCC- oder Motorola-Decoder steuern will, muss sie zuvor noch manuell im Handregler anlegen. Solange nur eine Lok auf dem Gleis steht, kann aber für DCC- und Motorola-Loks auch eine automatische Erkennung gestartet und die zugehörige Adresse direkt übernommen werden. Alternativ lassen sich Märklin-Loks auch über ihre Artikelnummer über die interne Datenbank auswählen und übernehmen. Das hat den Vorteil, dass dann auch gleich die zugehörigen Funktionssymbole mit angelegt werden. Bis zu 40 Loks lassen sich so im Gerät anlegen und speichern.

Einsatzmöglichkeiten

Wesentlich interessanter ist aber die Verbindung mit einer CS 2/3. Die liefert mit ihrem grossen Schaltnetzteil fünf Ampere und bietet als komplette Zentrale mit Grafikdisplay und vielen Anschlüsse das Optimum an Möglichkeiten. Da die CS 2/3 aber kein internes WLAN bietet, muss man die Verbindung über einen (2,4-GHz-) WLAN-Router im Netzwerk herstellen, an das auch die CS 2/3 via LAN-Kabel (Ethernet) angeschlossen ist. Über das Display der MSW kann man nach vorhandenen WLAN-Netzen suchen und sich mit dem gewünschten Netz verbinden, vorausgesetzt, man gibt das korrekte Passwort ein. Da die MSW zu diesem Zeitpunkt ein eigenes WLAN (SSID: msw-1451) aufspannt,



Die Menüführung der neuen MSW ist wie jene der Kabelversion aufgebaut.



Loks mit mfx-Decoder werden automatisch erkannt und eingelesen.



Zubehördecoder für Weichen und Signale lassen sich ebenfalls steuern.

kann man sich zu diesem Zeitpunkt ebenfalls mit einem Computer, Smartphone oder Tablet damit verbinden und dort über den Browser diese Konfiguration vornehmen. Wenn alles funktioniert, stellt die MSW dann sofort die Verbindung zum gewünschten WLAN her. Als Nächstes sucht das Gerät nun nach einer CS 2/3 und stellt die Verbindung dazu her. Auch das funktioniert sehr schnell und problemlos. Sollten sich mehrere CS 2/3 im Netz finden, bietet das Gerät zuerst noch eine entsprechende Auswahlliste an.

Wer keinen WLAN-Router hat, kann alternativ auch die oben genannte WLAN-Anschlussbox direkt an die CS 2/3 anschliessen. Die Verbindung läuft dann auch wie oben beschrieben ab. Die MSW merkt aber, dass sie nun nicht mit einer Anschlussbox verbunden ist, sondern vielmehr mit einer vollwertigen Zentrale, eben der CS 2/3. Im nächsten Schritt kann man dann die gewünschten Lokomotiven aus der CS 2/3 in die MSW laden und dort sofort inklusive aller ihrer Funktionen bedienen, sofern sie bereits in der CS 2/3 definiert wurden. Bequemer geht es eigentlich nicht.

Die neue MSW entspricht ansonsten genau der normalen Mobile Station 2. Auf dem monochromen grafischen Display mit blauer Hintergrundbeleuchtung werden

alle Betriebszustände und Menüs gut lesbar angezeigt. Über den roten Drehregler darunter und die zusätzlichen Tasten lassen sich die Loks fahren und die Bedienung des Gerätes steuern. Die zusätzlichen Tasten, vier links und vier rechts, dienen der Navigation in den Konfigurationsmenüs und vor allem zum Direktaufruf der ersten acht Lokfunktionen. Die Funktionen 9 bis 16 sind über die zusätzliche Betätigung der Shift-Taste erreichbar. Im Märklin-System können bis zu mfx-Loks derzeit immerhin bis zu 32 Funktionen sein. Diese sind dann entsprechend durch mehrfaches Drücken der Shift-Taste abrufbar.

Neben den Loks lassen sich auch Zubehördecoder für Weichen, Signale und anderes in der MSW steuern. Das können bis zu 320 DCC- oder Motorola-Decoderadressen sein. Wenn die MSW an einer CS 2/3 angeschlossen ist, werden die jeweils passenden Symbole zu den Decoderadressen angezeigt. In diesem Modus wird in der untersten Displayzeile die aktuelle Lok angezeigt, die sich auch weiterhin über den Drehregler fahren lässt.

Stromversorgung

Die Energie bezieht die MSW über vier Micro-(AAA-)1,5-Volt-Batterien. Diese werden in einen Batterieschacht auf der Rückseite

eingelegt. Dessen Abdeckung wird mit einer Kreuzschlitzschraube gesichert. Vielfahrer nutzen hier sicherlich die Möglichkeit, alternativ auch wiederaufladbare Akkus zu verwenden. Damit das Gerät den Ladezustand auf dem Display auch korrekt anzeigt, kann man entsprechend auch den verwendeten Batterietyp (Alkaline-Batterie mit 1,5 Volt oder NiMH-Akku mit 1,2 Volt) einstellen. Des Weiteren lassen sich auch die Anzeigehelligkeit, die Stand-by-Zeit und die Ausschaltzeit einstellen. Bei maximalem Energieverbrauch im Dauerlaufstand haben wir mit vier AAA-NiMH-Akkus (1,2 Volt, 800 mAh) eine maximale Laufzeit von 62 Stunden ermittelt. Danach müssen bei der MSW die Akkus entnommen und extern wieder aufgeladen werden. Im Vergleich zu vielen anderen Funkhandreglern ist das ein extrem guter Wert, der langes Spielvergnügen selbst bei Dauerbetrieb garantiert.

Handhabung

Im Gegensatz zur Kabelvariante hat Märklin bei der MSW noch zwei neue Ideen realisiert. So liegt dem Gerät noch ein sogenannter Pop-Socket-Halter bei. Das ist eine Art flacher Knopf aus Gummi, den man auf die Rückseite des Geräts klebt. Der trägt nicht besonders dick auf, lässt sich aber durch leichtes Ziehen etwas herausziehen



Für die Verbindung mit der CS 2/3 braucht es einen WLAN-Router.



Nach dem Einschalten spannt die MSW ein eigenes WLAN-Netz auf.



Zum Wechseln der Batterien muss man die Rückwand abschrauben.



Der aufklebbare Knopf erlaubt die Haltung in verschiedenen Positionen.

und erlaubt so das Unterfassen mit zwei gespreizten Fingern. Diese Funktion erlaubt das bequeme Halten und Bedienen des Geräts mit nur einer Hand. Aufgrund der Grösse der MSW ist es aber nicht möglich, mit einer einzigen Handposition sowohl den Drehregler als auch alle Funktions-tasten gleichzeitig mit den Fingern zu erreichen. Hier muss der Anwender also einen Kompromiss eingehen. Zumindest der Drehregler lässt sich immer gut erreichen. Wer die MSW einfach nur so halten will, schätzt sicherlich die beiden Vertiefungen auf der Rückseite, die in dieser Konfiguration den Fingern eine eindeutige und rutschsichere Positionierung ermöglichen.

Ergänzend dazu unterstützt die MSW nun auch das Drehen des Geräts, eine Bedienung in der gewohnten Ausrichtung oder ein Drehen um 90 Grad, also hochkant. Entsprechend dreht sich dann auch die Anzeige auf dem Display automatisch mit.

Wenn das nicht liegt, der kann die automatische Drehung auch blockieren.

Ob und wem diese Bedienungsalternativen liegen, muss jeder für sich selbst entscheiden. Das Ganze hat sicherlich auch etwas mit den unterschiedlichen Handgrößen und Fingerlängen der Anwender zu tun. Bei einem Gewicht von 311 Gramm (inklusive des Akkus) und einer Grösse von $160 \times 100 \times 39$ mm handelt es sich auch nicht unbedingt um einen ganz kleinen Funkhandregler. Schön ist jedenfalls, dass es diese Optionen gibt.

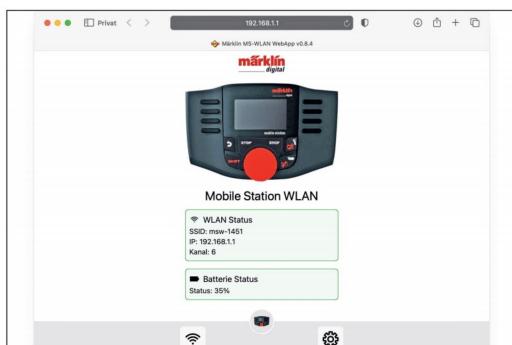
Update-Möglichkeiten

Firmware-Updates lassen sich beim MSW auf zwei Arten einspielen. Zum einen über einen entsprechenden Menüpunkt im Browser-Interface, solange man direkt über das interne WLAN (msw-1451) mit dem Gerät verbunden ist und die Firmware-Datei zuvor von Märklins Website herun-

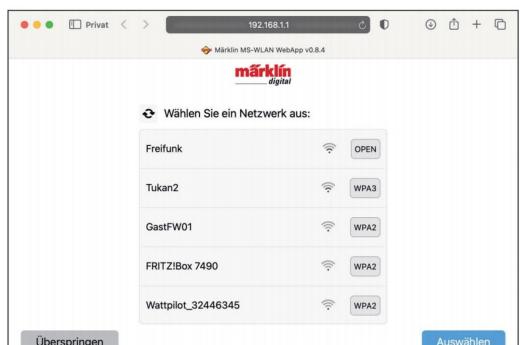
tergeladen hat. Viel eleganter und fast automatisch geht es aber über die interne Update-Funktion der CS 2/3. Sobald sie über das Netzwerk auch eine Verbindung ins Internet hat, kann sie neue Updates für die angeschlossenen Geräte erkennen und zum Update durch den Anwender bereitstellen. Auch das ist eine bequeme, perfekt funktionierende und unproblematische Lösung, die wir uns so von manch anderem Hersteller wünschen würden. Der ganze Vorgang dauert auch nur wenige Minuten und bedient auf Wunsch alle Geräte, die an der CS 2/3 angeschlossen sind.

Fazit

Märklins neue Mobile Station WLAN ist somit sicherlich eine gute Empfehlung für alle, die Märklin-Produkte einsetzen. Vor allem die automatische Integration mit der CS 2/3 ist ein grosses Plus für alle CS-2/3-Anwender.



Via Browser lässt sich die Mobile Station WLAN bequem konfigurieren.



Die MSW zeigt alle verfügbaren WLAN-Netze mit der Signalstärke an.

Bau | Jahresserie 2024:
Eine Anlagenecke für die Industrie

Ideen und Realität

Wer kennt sie nicht? Die unbebaute oder schlicht begrünte Anlagenecke, die in Gedanken schon mehrmals eine neue Gestalt angenommen hat? Doch irgendwann ist es so weit, und das favorisierte Projekt wird umgesetzt, schliesslich gibt es nichts Schöneres, als eine noch ungenutzte Fläche gestalten zu können. LOKI-Autor Daniel Wietlisbach mit dem Auftakt zu unserer Jahresserie 2024.

Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Als die Spielbahn (LOKI 5 | 2016) vom Kinderzimmer in den Hobbyraum gezügelt wurde und sich immer mehr zur Modellbahn mauserte, rückte die nicht mehr benötigte Spiel- und Serviceöffnung erstmalig gedanklich in den Vordergrund. Gespielt wurde dort nicht mehr, Service wird auch kaum noch erforderlich sein, und

falls mal ein Fahrzeug entgleisen sollte, wäre dieses mit gestrecktem Arm noch ganz knapp erreichbar.

Ideen und ...

Die Öffnung ist zwar lediglich 44×56 cm gross, wuchs aber vor meinem inneren Auge regelmässig auf gefühlt mindestens einen

Quadratmeter an. Immerhin gab es auf den angrenzenden Gebieten der bestehenden Modelleisenbahnanlage noch etwas Platz, den man in die gedanklichen Planungsspiele mit einbeziehen konnte. Dass es sich um das Hafenviertel handelte, befeuerte meine Fantasie zusätzlich, so war auch schnell klar, dass ich dort ein kleines In-





dustriegebiet realisieren wollte – ein Traum seit meiner Kindheit.

Für das hässliche schwarze Abwasserrohr, das in derselben Ecke seinen Weg nach unten sucht, drängte sich eine zylinderförmige Tarnung auf. Der Tank eines Tanklagers wäre ebenso eine Lösung gewesen wie der gewählte Gasometer. Von einem

Gaswerk träumte ich seit den 1970er-Jahren, als ich die Bilder im Vollmer-Katalog immer und immer wieder studierte. Was hat mich der braun patinierte Gasbehälter mit dem umlaufenden Metallgerüst und der Uhr doch beeindruckt! Glücklicherweise ist meine Modellbahn im Jahr 1973 angesiedelt, als Gaswerke noch in Betrieb waren,

obwohl das über kilometerlange Leitungen herangeschaffte Erdgas bereits billiger war als das aus Steinkohle gewonnene Produkt aus heimischen Werken.

Eine ähnlich grosse Faszination übte die Containerisierung des Güterverkehrs auf mich aus, die etwa gleichzeitig stattfand. Die zweiachigen Containertragwagen wa-

ren damals neu im Märklin-Katalog zu finden, und Wiking bot erste Sattelschlepper mit Containern an.

Schliesslich hatte ich die Idee, beide Themen zu vereinen: das Gaswerk im Zustand nach der Schliessung zu zeigen, ja sogar als sich im Abbruch befindend nur anzudeuten und dafür Platz für den ebenfalls angedeuteten Containerlagerplatz zu schaffen.

Etwa ein Jahr, bevor es um die Bebauung der Anlagenecke ging, machte ich mir grundlegende Gedanken zum Hintergrund, den ich unbedingt mit den Motiven von MZZ Merz Vario Modul – gemalt vom legendären Loisl – gestalten wollte. Diese Hintergrundmotive sind nicht mehr ganz einfach zu bekommen, und so wollte ich ganz genau wissen, welche ich benötigen würde. Ich lud also die verkleinerten Ansichten aus dem Internet runter und skalierte sie auf eine Grösse von 1:5 zur Modellbahn. Aus Verpackungskarton baute ich im selben Massstab ein stark vereinfachtes Modell der Anlage und vergass auch nicht, die wichtigsten Gebäudeansichten aus den Internetkatalogen auf Karton und Holzklotzchen zu kleben. Die Gebäude und noch vielmehr die ausgeschnittenen Hintergrundmotive konnte ich so lange herumschieben, bis mir der Gesamteindruck gefiel und ich sie schliesslich bestellen konnte.

Ganz grob konnte ich so die Anlagenecke mit dem Gaswerk ein erstes Mal betrachten und in Gedanken schwelgen. Bereits zu diesem Zeitpunkt war klar, dass anstelle des viel zu kleinen Gasometers von Vollmer das eindrückliche Modell von Walthers Corner-



Eine Szene, wie sie nur in einer verlassenen Gegend mitten in der Nacht vorkommen kann.



Mit dem Bau eines passenden Getreidespeichers beschäftigen wir uns später in dieser Serie.

stone aus den USA eingesetzt werden sollte. Solch technische Modelle gleichen sich glücklicherweise hüben wie drüber wie ein Ei dem anderen. Die weiteren Gebäude des Gaswerkes hatte es mal in einem Set von FALLER gegeben, das ich mit etwas Geduld

auf eBay fand. Das Warten war es auf jeden Fall wert, denn es ist einer der wenigen einigermassen massstäblich umgesetzten grösseren Industriekomplexe. Er orientiert sich an der erhalten gebliebenen Anlage Marienbach im deutschen Schweinfurt.



Die Ausgangslage: eine verheissungsvolle Baulücke mit einem hässlichen Abflussrohr, das es in die Modelllandschaft zu integrieren galt.



Die Gebäude wurden auf Packpapier arrangiert, im Vordergrund das 1:5 Modell, das bei der Hintergrundplanung Verwendung fand.



Die Gebäude entstanden auf einfachste Weise, indem die Katalogbilder ausgedruckt und auf Karton und Holzklötzen geklebt wurden.

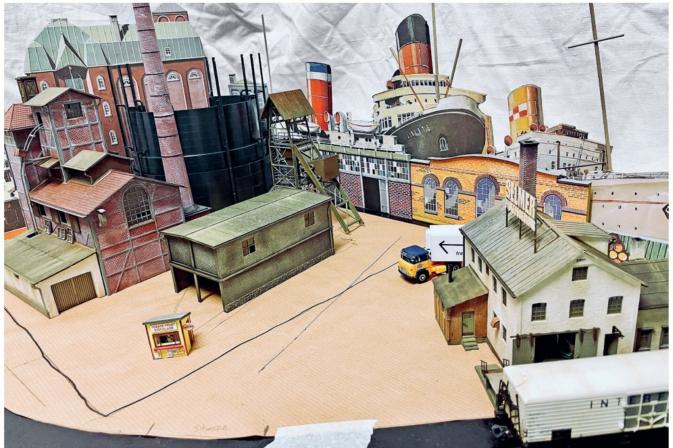
...die Realität

Das eindrückliche und wunderschöne Hauptgebäude war es denn auch, das mich von der Idee mit dem Abbruch abweichen liess. Das Set enthielt neben dem Ofenhaus mit einem nicht sehr gelungenen Anbau, auf den ich verzichtete, die Kokshalle, einen Kamin, den Löschturm sowie einen filigranen Verladeturm für Koks. Um mir die Planungsfreiheit zu erhalten, habe ich den Bausatz in diesen fünf Einzelkomponenten belassen, zudem wurden die Gebäude wie immer nicht auf die beiliegenden Bodenplatten geklebt, weil ich eine durchgehende Bodengestaltung plante.

Erst als die meisten Gebäude fertig zusammengebaut waren und der Platzbedarf klar definiert werden konnte, wurde mit der definitiven Planung und Festsetzung der Standorte begonnen. (Wie die Gebäude zusammengebaut wurden, soll jedoch nicht Thema dieser Serie sein, es werden höchstens Änderungen beschrieben.)

Dazu zeichnete ich das zur Verfügung stehende Areal in Originalgrösse auf ein Stück Packpapier und klebte dieses auf den Boden neben der Modellbahn im Hobbyraum. Danach wurden die einzelnen Kulissen des Hintergrundes, analog dem bereits erwähnten 1:5-Kartonmodell, aussenrum arrangiert. Dies war einfach, weil sie bereits auf Depafit-Platten (Sandwich-Schaumstoffplatten) aufgeklebt und somit standfest waren.

Auch die Form der Umgebungsmauer wurde direkt am Modell festgelegt. Fassaden von Gebäuden in die Mauer zu integrieren, ist eine platzsparende Lösung.



Jedes Arrangement wurde mehrmals fotografiert; die Fotos wurden zur besseren Beurteilung erstellt und gaben einen ersten Eindruck, wie sich die Szenerie entwickeln würde.



Die Luftaufnahme als Gedankenstütze, damit die Situation wieder abgerufen werden konnte, falls man mit dem neuen Arrangement dann doch nicht zufrieden sein sollte.



Anlage

Danach wurden die Gebäude des Gaswerkes und der weiteren Industriebauten der ursprünglichen Idee folgend platziert. Das Gaswerk sollte von einer Fabrikmauer umgeben sein, die in Gedanken existierte. Der Verlauf der geplanten Industriestrasse wurde ebenfalls auf das Packpapier gezeichnet, zudem kamen bereits Autos und Lastwagen hinzu, denn ihr Platzbedarf wird gerne unterschätzt. Schnell zeigte sich, dass kaum alle Gebäude Platz finden würden, also beschränkte ich mich weiter auf das Gaswerk, wo schon der im Rohbau vorhandene Gasometer erheblichen Platz beanspruchte.

Nachdem die Bauten platziert waren, wurde das Ensemble aus verschiedenen Winkeln fotografiert, teilweise gar gefilmt und ein paar Tage ruhen gelassen. In dieser kreativen Pause kamen neue Ideen auf, und

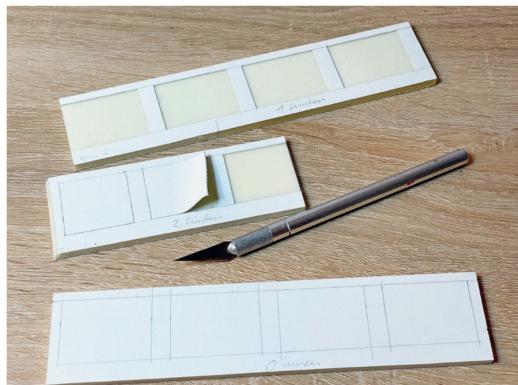
so wurden die Bauten mehrmals neu platziert. Wo immer möglich achtete ich darauf, dass die «Schokoladenseiten» der Gebäude dem Betrachter zugewandt sein würden. Dank den Fotos konnte ich jederzeit frühere Ideen wieder aufgreifen, falls aus dem neuen Arrangement eine «Verschlimmbesserung» resultierte. Erst als der Komplex überzeugend wirkte, konnte die Umgehungsmauer in Angriff genommen werden. Übrigens wurden während dieser Versuche auch die Hintergrundelemente mehrmals umplaziert.

Fabrikmauer

Die Idee für die Mauer wurde von Originalfotos inspiriert. Dass die Außenmauer der Kohlehalle einen Teil der Fabrikmauer bildet, entdeckte ich beim Original. Sie ent-

stand komplett im Eigenbau auf Basis von Depafit-Platten (Sandwichplatten Karton-Schaumstoff-Karton). Zuerst wurden davon lediglich Streifen in der Höhe der Mauer geschnitten. Mit diesen Streifen wurden wieder vor Ort, direkt auf dem Packpapier und zwischen den Gebäuden die exakten Längen der einzelnen Abschnitte ermittelt.

Die Struktur wurde auf beiden Kartonseiten mit einem weichen Bleistift aufgezeichnet, und danach wurde für die Ausfachungen auf beiden Seiten der Karton durchgeschnitten und vorsichtig abgelöst. Es ist wichtig, dass dabei der Schaumstoff möglichst unbeschädigt bleibt, weil die Mauer sonst instabil würde; eine neue Klinge im Skalpell ist deshalb zu empfehlen. Der nun in den Ausfachungen offen



Die Deckschicht im Bereich der Ausfachungen wird vorsichtig entfernt.



Der Putz besteht aus aufgeriebenem Holzreparaturpachtel von Moltofill.



Die breite Sockelmauer entstand aus aufgeklebten Kartonstreifen.



Lackiert wurde mit dem Pinsel und schlicht in Weiss und Grau.



Das Schriftzugtraggestell entstand aus feinen U-Profilen von Evergreen.



Am meisten Spass machte die Alterung mit Pigmentfarben von Artitec.

liegende Schaumstoff wurde mit Molto-fil-Holzreparaturspachtel mit dem Finger «verputzt». Eine eher aufwendige Arbeit, weil der übrig gebliebene Putz in den Ecken mit einem Zahntocher wieder entfernt werden musste, damit die Tiefenwirkung der Mauer erhalten blieb. Die Verdickung im unteren Bereich entstand aus aufgeklebten Kartonstreifen mit einer Stärke von etwa 0,7 mm. Die Farbgebung in Weiss und unten Grau erfolgte mit dem Pinsel und Farben von Revell. Die Beschriftung über dem Portal war vom alten Gaswerk Bergen inspiriert und entstand, wie in der LOKI 1 | 2021 beschrieben. Die Tragkonstruktion wurde aus feinen U-Profilen von Evergreen zusammengeklebt.

Weil das Gaswerk bereits «angezählt» erscheinen sollte, durfte auch die Alterung nicht fehlen, welche mit Pulverfarben erfolgte. Sie haften wunderbar auf den matten Revell-Farben und der rauen Putzoberfläche der Mauer. Ein paar Rostflecken auf den Buchstaben wurden mit der Schwamm-methode aufgebracht: Mit einem Stückchen Schwamm wird Rostfarbe aufgenommen, auf Zeitungspapier etwas abgetupft und danach behutsam an den vorgesehenen Stellen aufgetupft. Die Möwen von Preiser und ihre Hinterlassenschaften auf den Buchstaben tun ihr Übriges, um einen vergammelten Eindruck zu erwecken.

Dass eines der beiden Tore durch eine Bretterwand verschlossen wurde, soll den bereits eingeschränkten Betrieb des Gaswerks untermauern. Dies schuf zudem Platz für eine kleine Imbissbude, bei der sich die Arbeiter des Industrieviertels versorgen können.

Die Basis

Grobmotorische Arbeiten sind eher nicht mein Ding, und so hatte ich den Bau des Rahmens so lange wie möglich hinausgezögert. Doch nach Fertigstellung der Umgebungsmauer führte kein Weg mehr daran



Die Lachmöwen aus dem Preiser-Set Wasservögel zeigen keinerlei Respekt vor dem alten Blech.

vorbei. Wie von Anfang an geplant, diente das Packpapier als Schnittmuster für den Rahmen, das Basisbrett und die Strasse, welche den Übergang zur bestehenden Anlage bilden sollte.

Für den Holzrahmen kamen dieselben Leisten zur Anwendung, die bereits den Rahmen der Modellbahn bilden. Die einzige Ungewöhnlichkeit war die ausgesparte Ecke für das Abflussrohr, die aber einfach zu realisieren war. Von oben wird der stabile Rahmen von einer passend zugeschnittenen Sperrholzplatte verschlossen.

Das Modul sollte eigentlich herausnehmbar bleiben und auch als Fotodiorama für Lastwagenfotos dienen. Dieser Plan musste jedoch fallen gelassen werden, denn die vielen feinen Details machen eine Demontage des Gaswerkmoduls sehr aufwendig, zudem besteht dabei eine nicht unerhebliche Beschädigungsgefahr. Immerhin konnte das Modul ausserhalb des Baserraums komplett fertig gestaltet werden,

in der Wohnung bei der Familie, was einerseits schön ist und andererseits die Akzeptanz des Hobbys aufrechterhält.

Die Industriestrasse

Die Strasse, die aussen am Gaswerkareal entlangführt, wurde ebenfalls komplett aus einem Teil vorgefertigt, denn sie verdeckt die Fuge am Rand des Moduls, welche sonst mitten durch die Strasse verlaufen würde. Auf Strassenniveau konnte die Fuge so entlang des Randsteines zwischen Strasse und Trottoir gelegt werden.

Der Randstein und das Trottoir mit dem Gaswerkareal sind auf dem herausnehmbaren Teil befestigt, die L-förmige Strasse jedoch mit dem festen Anlagenteil verklebt. Als verbindendes Element zwischen Anlage und Modul musste die Strasse besonders stabil ausfallen, weshalb ich mich für 5,0-mm-Sperrholz entschied. Die Sperrholzplatte, die den ganzen Strassen- und Gaswerkbereich umfasst, wurde mithilfe



Die Basis für das Eckmodul entstand aus denselben Holzprofilen der Modellbahn.

des Packpapierschnittmusters zugesägt und entlang des aufgezeichneten Trottoirrandes getrennt, was in der Kurve mit der Laubsäge von Hand vorgenommen werden musste und etwas aufwendig war. Der Abschnitt für das Gaswerk wurde flächig verklebt, das Strassenbrett vorerst beiseitegelegt.

Für die Randsteine verwendete ich Northeastern-Lindenholzleisten mit den Massen $2,0 \times 3,0$ mm, in die ich mit dem Skalpell alle $6,5$ mm eine Fuge einschnitt. An diesen Fugen lassen sich die Leisten auch gefühlvoll brechen, damit sie in Kurvenform gebracht werden können. Im Bereich der Einfahrt mussten sie «abgesenkt», also vorsichtig tiefer geschnitten und gefeilt werden. Sie wurden schliesslich dem Trottoirverlauf folgend festgeklebt. Um Trottoir und Gaswerkareal auf das Niveau der Randsteine anzuheben, wurde eine passend zugeschnittene $5,0\text{-mm-Depafit-Platte}$ flächig verklebt. Die obere Kartonschicht wurde entfernt, um in der Schaumstoffsschicht wei-

teren Gestaltungsspielraum zu erhalten. Dies sollte sich beim späteren Einbau der Feldbahngleise als sehr hilfreich erweisen.

Für die Ausführung der Strasse schwebten klare Bilder vor dem inneren Auge. Sie war in ihrem früheren Leben gepflastert und wurde irgendwann überaspaliert, eine billige Lösung, die damals oft praktiziert wurde. Die Abnutzung zeigt sich nach Jahren in Form von Stellen mit abgeplatztem Asphalt, wo die Pflastersteine wieder zum Vorschein kommen. Ärgerlich in der Realität, wunderbar im Modell!

Kanal- und Abflussdeckel hatte ich bei anderer Gelegenheit bereits gekauft, von Weinert gibt es sehr schön aus Messing geätzte Sets. Sie sind mattschwarz grundiert und mit hellen Pulverfarben geältert. Zum Schluss wurden die Kanten mit einem weichen Bleistift betont, was einen metallenen Glanz ergibt. Um sie auf das Niveau des Strassenbelages versenken zu können, musste die oberste Schicht des Sperrholzes

eingeschnitten und herausgelöst werden. Dasselbe Vorgehen erforderten ebenfalls die Bereiche der Rinnsteine beidseits der Strasse sowie alle Stellen, wo die Pflastersteine offengelegt waren. Diese defekten Bereiche sollten möglichst unregelmässig verteilt werden und verschiedene Formen aufweisen, am besten werden sie deshalb zuerst mit einem Bleistift aufgezeichnet.

Das eigentliche Kopfsteinpflaster entstand schrittweise auf Basis meiner bevorzugten Spachtelmasse Holzreparaturspachtel von Molotfill, fertig angerührt aus der Tube. Damit wurden die aufgerissenen Stellen im Sperrholz wieder gefüllt. Sobald das Material nicht mehr nass, aber noch weich war, konnte ich mit einem feinen Schraubenzieher die Fugen eindrücken. Das Prägen kann nur innerhalb eines bestimmten Zeitfensters geschehen, weshalb immer nur kleinere Bereiche in Angriff genommen werden sollten. Einmal fertig, wurde die Strasse mindestens 24 Stunden beiseitegelegt. Danach konnte ich die ganze Strassenoberfläche schleifen.

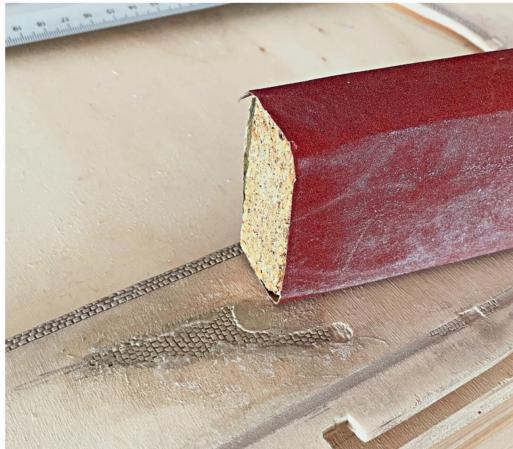
Während die Vertiefungen unter den seitlichen Abflussschächten schwarz gestrichen wurden, kam für die Asphaltfläche FÄLLER-Strassenfarbe (180506) zur Anwendung. Das Kopfsteinpflaster wurde steingrau (Revell 36175) gestrichen, danach folgte stark verdünnte schwarze Farbe, um die Fugen zu betonen. Das Finish bilden schliesslich Pigmentfarben von Artitec, «Schwarzbraun» für die Pflastersteine und «gelbbraune Erde» für den Asphaltbelag.



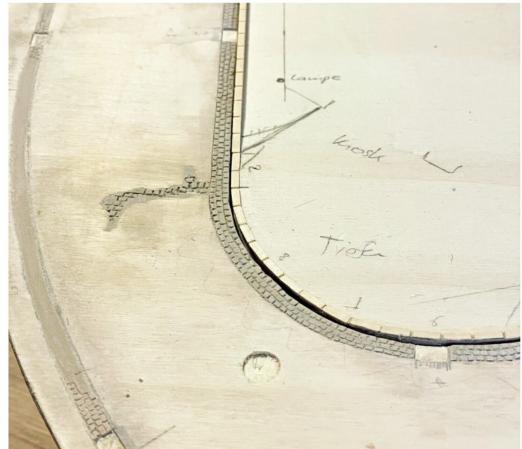
Die Randsteine wurden aus Holzprofilen von Northeastern geschnitten.



Das Kopfsteinpflaster entstand wiederum aus Holzreparaturspachtel.



Nach dem Trocknen erfolgten die letzten Schleifarbeiten mit feinem Schmigelpapier, bis sich die ganze Oberfläche glatt anfühlte.



Vor der Farbgebung wurde noch einmal die Passgenauigkeit des Strassenelementes zu jenem mit dem Randstein geprüft.



Der Asphalt wurde mit Strassenfarbe von FÄLLER gestrichen. Die Pflastersteine...



...wurden steingrau lackiert und die Fugen mit einem stark verdünnten Schwarz betont.



Pulverfarben von Artitec verleihen der Strasse den staubigen und ungepflegten Eindruck.

Verdichtetes Bauen im Modell

Als Modellobauer durchlebte ich verschiedene Phasen mit unterschiedlichen Auslegungen von «gutem» Modellbau. Vor 40 Jahren war ich von der Idee «weniger ist mehr» überzeugt, überladene Szenen sollten unbedingt vermieden werden.

Als ich vor zehn Jahren mit dem Bau dieser Modellbahn begann, nahm ich von dieser Idee Abschied, denn die geplante Anlage war schliesslich als Spielbahn gedacht, und es sollten möglichst viele Wünsche der Kinder untergebracht werden. Ich bekam Freude an der Darstellung eines eher «verdichteten» Abbildes der Realität. Ich sehe hier eine Parallele zur japanischen Kunst der Bonsai. Dort wird versucht, eine Harmonie zwischen der Natur (Baum) und dem Menschen (Schale) in miniaturisierter Form darzustellen; die Schönheit des Baumes wird in miniaturisierter Form konzentriert dargestellt. Ähnlich versuche ich, den Charme eines alten Industriequartiers in konzentrierter Form nachzubilden.

Im nächsten Beitrag nähern wir uns dem Gaswerk und seiner Funktionsweise, denn Gas ist nur eines der Produkte, die dort entstehen.



Porträt | Ein Stück Schweiz im Massstab 1:87 in Newcastle upon Tyne

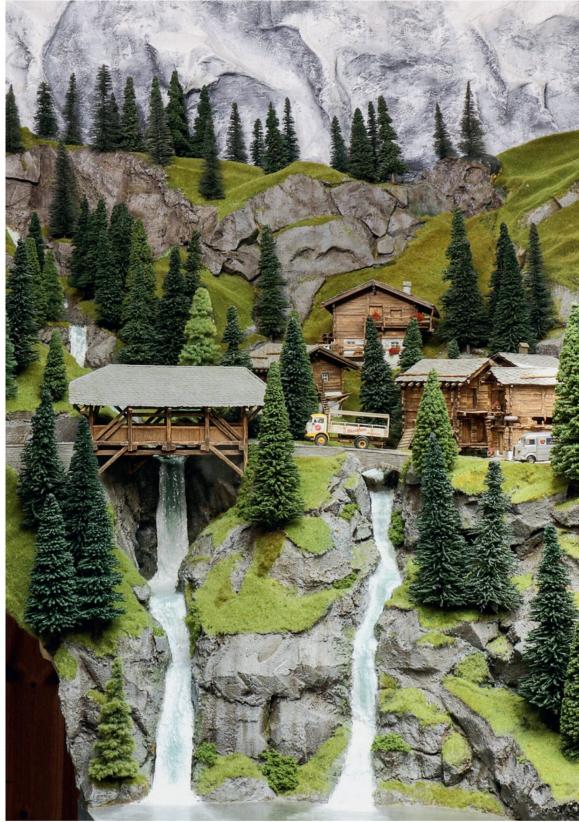
In einer Garage im Nordosten Englands



Brian Rodham ist Tischler mit eigenem Betrieb in Newcastle upon Tyne im Nordosten Englands. Seine Liebe zur Schweiz und zu ihrer Eisenbahn wurde einst durch den Kauf eines Buches so richtig entfacht. Diesen Emotionen folgend hat Rodham in den letzten 20 Jahren eine aussergewöhnliche Anlage im Massstab 1:87 nach Schweizer Vorbild erschaffen.



Der linke Anlagenteil mit den zwei spektakulären Wasserfällen und der Holzbrücke.



Geduldsarbeit: Alle Dachziegel wurden einzeln aus Karton ausgeschnitten und angeklebt.





Das Dorf am Übergang vom linken zum rechten Anlagenteil in einem Übersichtsfoto.

Von Brian Rodham (Text),
Chloe Rodham (Fotos) und Zoltan Tamassy
(Übersetzung aus dem Englischen)

Die Landschaft der Schweiz habe ich immer sehr geschätzt, insbesondere die Berge, Wasserfälle und Wiesen. Bei einem Besuch in York vor vielen Jahren, dem Sitz des Nationalen Eisenbahnmuseums in England, kaufte ich das Buch «Rhätische Bahn» von Franz Marti und Walter Trüb. Da ich mich nicht nur für die Landschaft der Schweiz, sondern immer schon auch für ihre Züge interessierte, erwies sich dieses Buch als sehr inspirierend. Als ich die Farbfotos der verschiedenen Züge und der spektakulären Landschaften sah, bekam ich unweigerlich Lust, endlich einmal die Schweiz zu besuchen, die Fahrzeuge mit eigenen Augen zu sehen und eine ganz andere Landschaft zu erleben.

In der Folge unternahm ich den ersten von mehreren Besuchen in der Schweiz und reiste den ganzen Weg von England mit dem Zug. Von Grindelwald aus fuhr ich nach Brienz und in die umliegenden Städte und Dörfer. Vor allem Brienz bot mir alle Details, die ich in Zukunft für den Bau der Alpenhäuser auf meiner Modelleisenbahn benötigen würde. Es war sehr interessant, die verschiedenen Fahrzeuge und Spurweiten, die SBB, die BLS und die Berner-Oberland-Bahn zu sehen, und ich genoss die





Normal- und Schmalspur auf Parallelfahrt. Das Rollmaterial muss in der zerklüfteten Landschaft einige Brücken und Viadukte überwinden.



Ein Blickfang der Anlage ist der über den Dorfbach führende Viadukt für die Schmalspurbahn, über den gerade ein rhätisches Krokodil rollt.

Fahrt auf das Jungfraujoch, über die Kleine Scheidegg und den steilen Abstecher zum Alpengarten Schynige Platte mit der historischen Zahnradbahn. Mit der Brünigbahn via Meiringen besuchte ich das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und reiste mit der MOB nach Montreux.

Nach meinen Besuchen in der Schweiz habe ich mit viel Begeisterung mit dem Bau einer Modelleisenbahn begonnen. Ich machte den Anfang auf dem Dachboden meines Hauses. Zu Beginn war die Landschaft ein besonders wichtiger Aspekt. Um sie herum entwickelten sich die Gleisstrecken, also weitgehend natürlich, so wie es im Prinzip auch im wirklichen Leben der Fall ist. Das machte den Anlagenbau zu einem kreativen Prozess. Indessen reichte bald der Platz auf dem Dachboden nicht mehr aus, und ich beschloss, die Anlage in meiner Garage wieder aufzubauen. Inzwischen hatte ich die Erfahrung, um schnelle Entscheidungen treffen zu können und zu

wissen, was ich erreichen wollte. Nach und nach nahmen die Elemente Gestalt an.

Ich baute einen Holzsockel für die Eisenbahn und nahm eine dicke Tapete für die Landschaft. Die Tapete wurde größtenteils zerknüllt und beidseitig mit PVA-Leim bestrichen, um sie zu versteifen – falls nur eine Seite des Papiers beklebt wird, fehlt der Landschaft die Stabilität.

Um die Papierlandschaft zu stützen, wurde ein struktureller Unterbau aus Holz benötigt. Diesen habe ich aus 10×10 mm dicken Weichholzstreifen hergestellt, was einen Wabeneffekt ergab und zu einer leichten und stabilen Konstruktion führte. Die Verwendung von Netzen und Gips dagegen hätte das Modell unglaublich schwer gemacht, was meiner Meinung nach weder notwendig noch wünschenswert ist. Die Felsen habe ich aus Bauschaumstoff hergestellt, der normalerweise zur Isolierung zum Einsatz kommt, und mit einer Mischung aus verschiedenen Farben bemalt. Ich habe



Der Blick auf den rechten Anlagenteil. Oben die Schmalspur, unten die Normalspur samt Bahnhof.

Daler-Rowney-Acrylfarben verwendet und die Farbe hauptsächlich aufgetupft, um eine grobe Textur zu erhalten.

Die Chalets und Scheunen wurden von Grund auf neu gebaut. Ich habe alte Gebäude sowohl in Zermatt als auch in Brienz recherchiert. Sie mussten sich manchmal in eine unebene Landschaft einfügen, und die Fundamente mussten dies widerspiegeln. Als ich mit dem Bau der Anlage begonnen hatte, hatte ich einige Modelbau-satzhäuser von Kibri gekauft. Einige davon stehen heute noch auf der Anlage, aber ich zog es vor, meine eigenen Gebäude zu erstellen, und genoss die Herausforderung. Die Fundamente konnten so zudem an die Hänge angepasst werden. Die Fertigung der Dachziegel erforderte viel Geduld, da sie alle einzeln aus Karton ausgeschnitten und nacheinander angebracht wurden. Das war sehr zeitaufwendig, aber das Gesamtbild ist sehr wirkungsvoll. Über einem Wasserfall befindet sich eine Holzbrücke, bei der ich

genauso vorgegangen bin wie bei der Dachkonstruktion des Chalets. Die Ziegel wurden mit Daler-Rowney-Acrylfarbe in verschiedenen Farbtönen bestrichen und mit feinem Schleifmittel (320er-Körnung) abgerieben, um einen realistischen verwitterten Eindruck zu erzielen. Das Holz, das ich für diese Gebäude verwendet habe, ist Tulipwood (Pappel). Es hat eine sehr feine Maserung, das ist für ein massstabsgerechtes Modell besonders wichtig. Ich habe das Holz mit einer verdünnten Farbe bestrichen. Wenn man eine dicke Farbschicht verwendet, füllt sie die Maserung aus und lässt sich außerdem nur schwer abschleifen, um den gewünschten subtilen Effekt zu erzielen. Einige der Abflussrohre der Modellgebäude sind aus Kupferdraht gefertigt, um die Kupferabflussrohre von echten Schweizer Gebäuden darzustellen.

Die ganze Landschaft ist mit statischem Gras in verschiedenen Schattierungen bedeckt. In den Felsspalten und dort, wo es



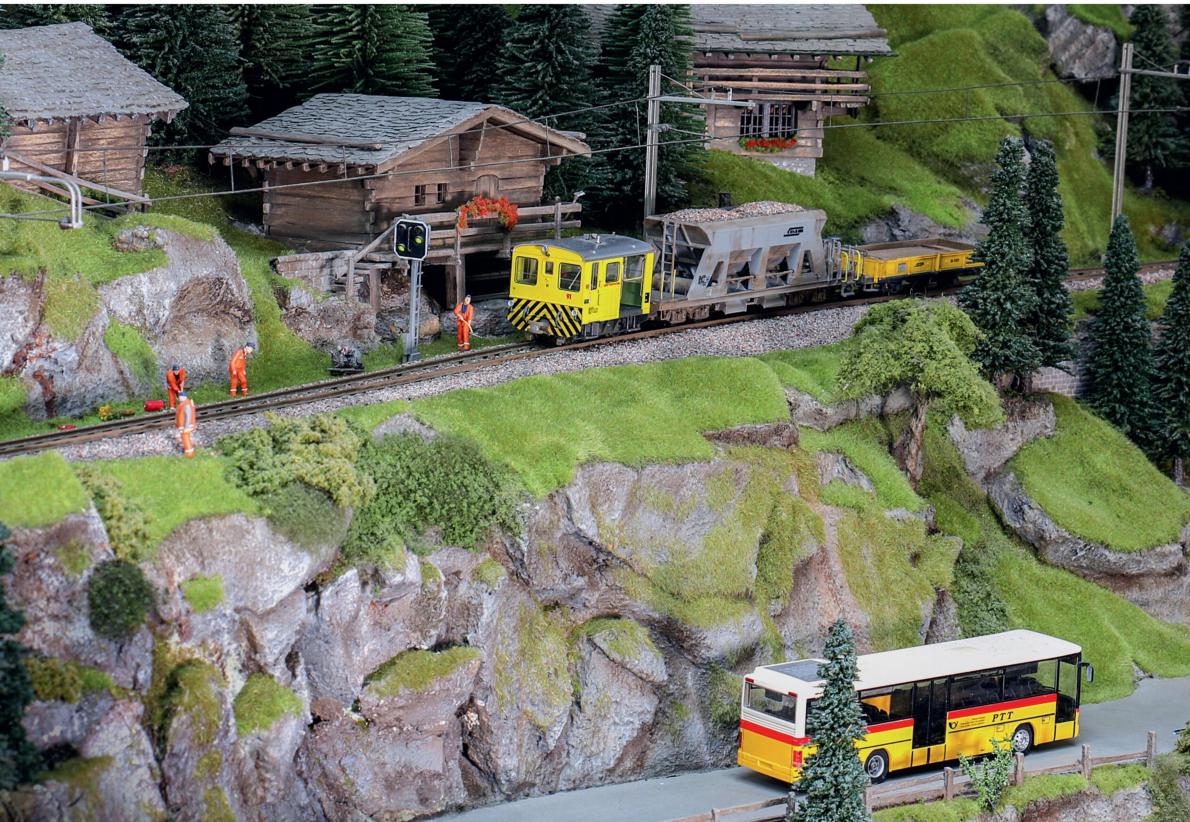
Gleisarbeiten inmitten einer alpinen Landschaft mit passenden Scheunen und Chalets.



Verdiente Pause für die zwei Bahnbediensteten bei der oberen Remise.



Sowohl die Gebäude als auch ihre Fundamente sind massgeschneidert.



Schatten geben sollte, habe ich die Farbmischungen variiert, um die unterschiedlichen Konturen hervorzuheben. Unter einigen Bäumen wurde ein etwas braunes Gras verwendet. Zuvor war die Oberfläche der Anlage mit traditionellem Streumaterial bedeckt, das ich aber als zu wenig reichhaltig empfand. Die statische, mit Gras strukturierte Oberfläche ist eine deutliche Verbesserung.

Für die Wasserfälle habe ich eine Mischung aus Woodland Scenics Realistic Water und Woodland Scenics Water Effect verwendet und eine texturierte Oberfläche erzeugt. Das durch die zwei Wasserfälle im Gebirgsbach aufgeschäumte Wasser habe ich dargestellt, indem ich zwei 20 mm breite Streifen Frischhaltefolie über den benötigten Bereich spannte und diese mit Wood-

Ein Landwirt bestaut die an seinem Hof vorbeiziehende
RhB Ge 4/4' 606 «Kesch».



Anlage



Der Bahnhof der Normalspur nimmt eine zentrale Position auf der Anlage ein.



Die zwei Herren am See gleich unter dem Bahnhof lassen sich vom Zuglärm nicht stören.



Ein Güterzug durchfährt den Bahnhof und verschwindet im Tunnel am rechten Anlagenrand.

land Scenics Realistic Water und Woodland Scenics Water Effect bestrich. Ein wenig Acrylfarbe wurde dazugemischt, um die authentische blaugrüne Farbe zu erhalten. Um dem See Tiefe zu verleihen, habe ich eine Basis aus Sperrholz gefertigt und mit dunkelgrüner Farbe bestrichen. Es wurden Felsen aus Bauschaumstoff und eine Platte aus klarem Plexiglas hinzugefügt, die etwa 30 mm über dem Seegrund angebracht ist. Ich habe über die Oberfläche des Plexiglases eine Schicht Woodland Scenics Realistic Water gestrichen, wobei die Ränder des Sees an den Stellen, an denen das Wasser auf die Uferlinie trifft, leicht gesprengt wurden. Für den Steg bohrte ich Löcher in das Plexiglas, um die Pfosten einzusetzen zu können. In der Nähe befinden sich Schilfbeete, für die ich das Standardlanggras der Modellbauer verwendet habe.

Die Berge habe ich wie bereits erläutert aus dicker Tapete hergestellt. Diese wurde zerknüllt und dann wieder aufgespannt, beidseitig mit PVA-Weisskleim bestrichen und mit Acrylfarbe bemalt. Ich habe Streumaterial in die Farbe gemischt, um eine robustere Textur zu erhalten.

Der Bernina Express-Anschlussbus von PostAuto durchquert im Dörfl pure Alpenidylle.





Beim Perronende eine Kirche samt Hochzeitsgesellschaft. Inspirationen für Szenen wie diese wurden auf Streifzügen durch die Schweiz gesammelt.

Die Hauptstrecken sind in Spur H0 ausgeführt, wobei eine Schmalspurbahn in der Spur H0m parallel dazu verläuft. Das meist H0-Rollmaterial stammt von Roco, das Meterspur-Rollmaterial hingegen von BEMO und die Modellbusse von Rietze. Die Oberleitung ist hauptsächlich von Sommerfeldt, die Lokomotiven sind mit ihr verbun-

den. Da mir die Kupferfarbe der Drähte zu hell und unrealistisch erschien, habe ich sie mit Humbrol Enamel Matt HG1 Schwarzgrün 70 bestrichen. Die Steuerungen für die Züge, die Beleuchtung und die Weichen stammen alle von Fleischmann.

Die Gesamtlänge der Modellbahnanlage beträgt 4,6 Meter und die Hauptbreite

1,3 Meter. Im Bereich der Wasserfälle und der Holzbrücke ist die Anlage 2,2 Meter breit. Die Gesamthöhe der Hauptlandschaft beträgt 900 mm (ohne die Berge, die weitere 400 mm ausmachen). Sämtliche Signale stammen von Schneider Modellbahnnzubehör. Die gesamte Anlage ist in den letzten 20 Jahren entstanden. 



Wunderwerk der Technik

Zum Auftakt der Faszination Modellbau in Friedrichshafen überraschte der deutsche Hersteller ESU mit der Modellumsetzung der SBB Ae 6/6 bzw. Ae 610 von SBB Cargo. Autor Werner Frey nimmt die mit digitaler Technik vollgepackte Lokomotive für die LOKI unter die Lupe.



Foto: Stefan Treier

Auf Besuch im Signalwald

45 Jahre hat Sigi Liechti bei der Eisenbahn gearbeitet und sich ebenso lange für die Erhaltung von historischen Fahrzeugen engagiert. Zudem ist er ein langjähriger Sammler von Lokschildern und technischen Einrichtungen der Eisenbahn. Der LOKI öffnet er die Türe zu seinem Reich in Turgi.



Foto: Fabian Jeker

Wengernalpbahn in 1:87

Es ist die Liebe zur Jungfrauregion und zu ihrer Bahn, die Benno Dörr zum spätberufenen Modellbauer machte. In unzähligen Arbeitsstunden entstanden verschiedene Dioramen aus den unterschiedlichsten Epochen. Wir nehmen Sie mit auf eine Wanderung entlang der WAB.



Foto: Stefan Treier

**Ab 19. Januar 2024 wieder vorzeitig im Abo.
Am Kiosk etwa eine Woche später.**

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

LOKI Das Schweizer
Modellbahnmagazin

Impressum

Nr. 1/2024 (Januar 2024)

44. Jahrgang, erscheint monatlich, Doppelnummer in der Regel Juli/August

Verlag: Stämpfli Verlag AG, Wölflistrasse 1, CH-3001 Bern, Telefon +41 (0)31 300 63 25,
Fax +41 (0)31 300 66 88, loki@staempfli.com www.staempfliverlag.com

Abonnement und Preise: Einzelnummer Schweiz: CHF 15.50, Europa: EUR 12.90.
Jahresabo «Analoga»: 11 Printausgaben inkl. E-Paper des aktuellen Hefts, CHF 140.-.
Jahresabo «Panorama»: 11 Printausgaben inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 160.-.
Jahresabo «Digital»: 11 E-Paper inkl. Onlinezugang und Onlinearchiv, CHF 140.-.
Auslandspreise: www.loki.ch

Redaktion: Hans Roth, Stefan Treier, redaktion@loki.ch

Postsendungen an die Redaktion: LOKI, c/o Hans Roth, Mooshausstr. 19, CH-3510 Konolfingen

Layout: Sandra Stettler, Stämpfli Kommunikation

Mediaberatung und -vermarktung: Willy Beutler, Stämpfli Kommunikation,
Telefon +41 (0)31 300 63 82, Wölflistrasse 1, Postfach, CH-3001 Bern, inserate@staempfli.com

Total verkaufte Auflage: 8638 Exemplare

Produktion und Druck: Stämpfli Kommunikation

© Stämpfli Verlag AG, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über; außer bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten. Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. Ausschliesslich ist auch eine Einspeisung in Onlinedienste, unabhängig davon, ob sie dazu bearbeitet werden oder nicht. Der Verleger und die Inserenten untersagen ausdrücklich die Übernahme auf Onlinediensten durch Dritte. Jeder Verstoß gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Vermittlung von Originalabzügen abgedruckter Fotos sowie die Vermittlung der Fotografenanschrift sind leider nicht möglich. Wettbewerbe und Verlosungen finden unter Ausschluss der Öffentlichkeit und des Rechtsweges statt.

HESS
Modellbahnen

Infotag - 26. Januar 2024 - 13:30 bis 20:00 Uhr
Lokstore digital

Der Entwickler von LoDi ist bei uns vor Ort.
Besuchen Sie uns und erfahren Sie alles über das innovative LoDi Digitalsystem!

IHR MODELLBAHN-SPEZIALIST
www.hess-modellbahnen.ch

TRAINMASTER BY WERNER MEER
US-RAILROAD-SHOP

Hochweidstr. 3 CH-8802 KILCHBERG
Tel. +41-44-715-3666 Fax +41-44-715-3660
E-Mail: trainmaster@bluewin.ch
Jeden Samstag 13.00-17.00

Come to our Christmas Sale
46 Years Trainmaster

Nur im Dezember ist am Samstag von 10.00-12.00 und 13.00-17.00 h geöffnet. Viele Angebote mit 10-60 %! Athearn, Walthers, DVD's mit 50 %, Bücher, viele US-Kommissions-Modelle, alles online 2023 Walthers Katalog in Z/N/HO. Homepage: ** www.trainmaster.ch **

Lokschuppen Hagen-Haspe
seit 1977 Exklusive Modelleisenbahnen

und mehr ... vieles mehr...
www.lohag.de

Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40

Bahnorama GmbH
Modelleisenbahnen



Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do 14.00-18.30
Fr. 14.00-21.00
Sa. 10.00-16.00

Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch

Spörle-Formen
Walter & Söhne GbR
Modellbau / Formenbau



www.spoerle-form.de

Bauen mit Gips
Modellbauwerkstatt Spörle

- Realistisch
- Kreativ
- Preiswert

Häuser – Bahnsteige – Straßen – Arkaden – Tunnel – Mauern usw.

0(+49)17656807323
info@spoerle-form.de

Für Güter die Bahn...
HAMWAA Für's MODELL
www.hamwaa.ch



Hamwaa AG
H. Stoop
Schlossstrasse 8
CH- 4133 Pratteln
Tel. +41 61 421 87 19
Fax. +41 61 421 87 10
info@hamwaa.ch

Öffnungszeiten:
Di - Fr 9:00 - 11:30 / 13:30 - 18:30
Sa 9:00 - 16:00

SUCHEN • FINDEN • ERWERBEN • FREUEN

MAROSKO

www.marosko.ch

 **WEBSHOP**

MODELLEISENBAHNEN
EISENBAHN LITERATUR
FOTOS UND ANSICHTSKARTEN
PERIODIKAS

Glaskasten www.glaskasten.de



Jetzt auch für Spur 1 erhältlich

Glaskasten-Modellbahn-Vitrinen:

- ✓ Hochwertige Materialien
- ✓ Rahmenlose Glastüren
- ✓ 4 Vitrinenreihen von Spur Z bis Spur 1
- ✓ Integrierte LED-Beleuchtung
- ✓ Modulares System :
- ✓ Ab 60 cm Breite x 73 cm Höhe
- ✓ Kein Zug ist zu lang
- ✓ Keine Sammlung ist zu groß

Heerstraat 3
6627KL Maasbommel
Nederlande

Tel: +49 (0)151 262 914 33
info@glaskasten.de



120 x 60 cm H0 Modul



Frohe Weihnachten – mit dem Weihnachtzug von ROCO

Glänzende Kinderaugen, Erinnerungen an früher – mit dem Weihnachtzug von ROCO wird das Weihnachtsmärchen wahr! Das Set beinhaltet eine Dampflokomotive, einen Personenzugwagen sowie einen offenen Güterwagen mit Bordwänden, der sich ideal zum Beladen eignet. Zum kreativen Gestalten mit der Familie liegt ein umfangreicher Stickerbogen bei, damit lässt sich der Zug einfach personalisieren. Das Gleisoval in Schneeeoptik eignet sich perfekt, den Zug um den heimischen Christbaum fahren zu lassen!

Weihnachtzug

- LED-Spitzenlicht
- Stickerbogen beiliegend
- Gleisoval in Schneeeoptik (110x100 cm)

5100003 DC

Hier geht's zum
Weihnachtzug :



Weitere Informationen auch bei Ihren Vertriebspartnern.

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop | WWW.ROCO.CC

H0 Neuheiten 2023

märklin
TRIX

37328 | 22773 Elektrolokomotive Re 620

- ✓ Mittelmotor und 4 Achsen in den beiden äußeren Drehgestellen über Kardan angetrieben.
- ✓ Fahrwerk und Aufbau in schwerer Metallausführung.
- ✓ Mit Spielewelt Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Licht- und Soundfunktionen.
- ✓ Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.



47463 Containertragwagen-Set SBB Cargo

- ✓ Containertragwagen aus Metall mit vielen angesetzten Details.
- ✓ Tragwagen und Wechselbrücken mit unterschiedlichen Betriebsnummern.
- ✓ Schwenkfüße für die Wechselbrücken liegen bei.



37295 | 22881 Diesellokomotive Vossloh G 2000 BB (SBB Cargo)

- ✓ Fahrgestell und weite Teile des Aufbaus aus Metall.
- ✓ Führerstandsbeleuchtung separat digital schaltbar.
- ✓ Doppel-A-Licht schaltbar.
- ✓ Spielewelt Digital-Decoder mfx+ mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.



47100 Niederbordwagen Res (SBB Infra)

- ✓ Ein Farbtpuffer auf der Anlage.
- ✓ Klappbare Rungen.



Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.
Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix