

**LUISA: Neues  
von Uhlenbrock**

**Ein Lebenswerk  
im eigenen Haus**

**Bahnhof Wiesen  
gebaut in 1:87**



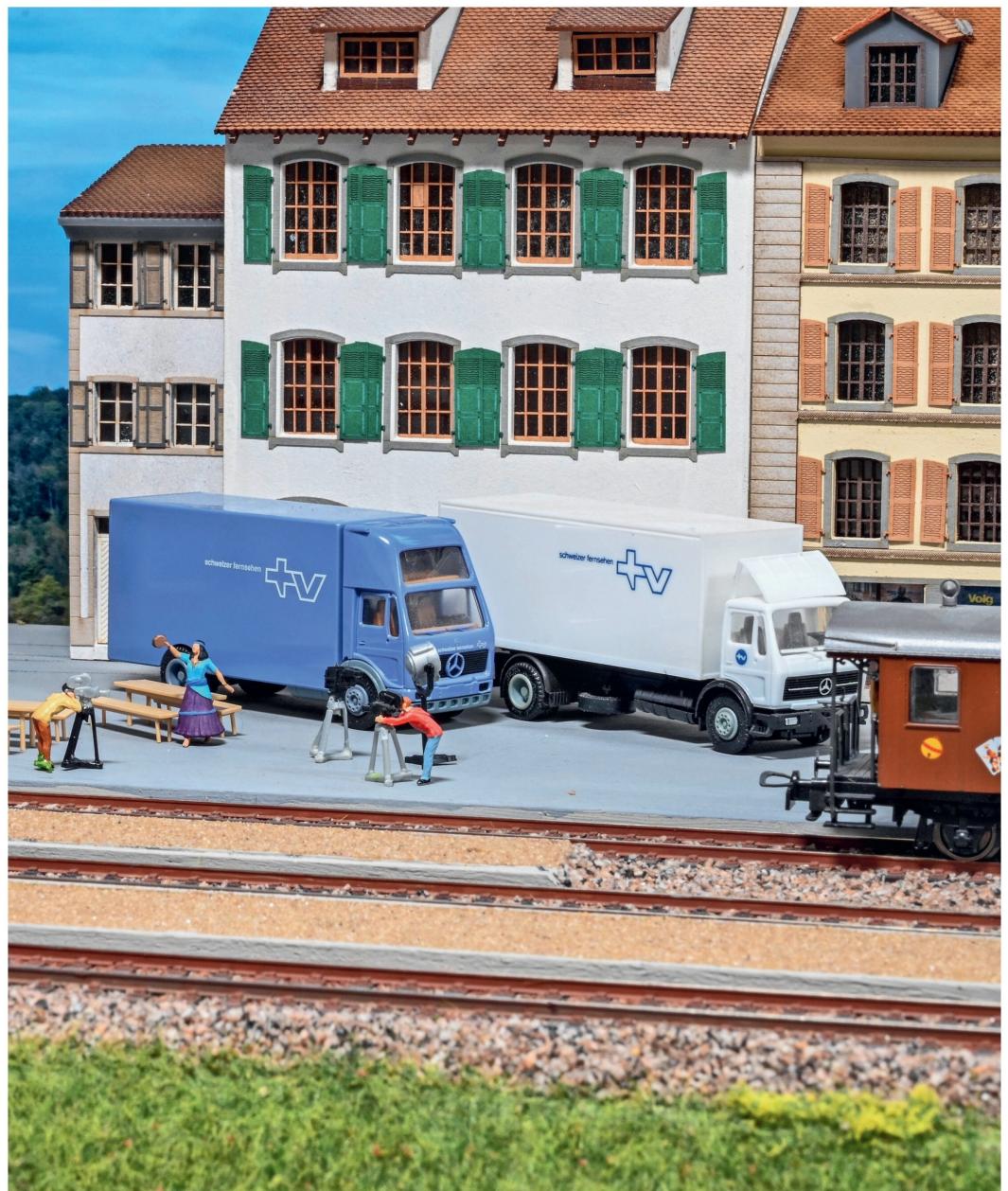


Foto: Stefan Treier

# Stetig blyyb d Vränderig

MFB, mit dieser Abkürzung verbinde ich als in der Region Basel Aufgewachsener gleich zwei Erinnerungen. Während meiner Anfänge als Kameramann begegnete mir dieses Kürzel immer mal wieder auf technischen Geräten des ehemaligen Mobilen Fernsehstudios Basel, für dessen Nachfolgerin ich auch ab und zu hinter der Kamera im Einsatz stand. Jedes Mal, wenn ich das Logo sah, musste ich aber sofort an Modelleisenbahnen denken. Denn für mich als Modelleisenbahner stand MFB für Modulbau-Freunde Basel. Noch gut kann ich mich an die Basler Modelleisenbahntage in der Stücki oder die mehrtägige Ausstellung in der Kleinbasler Filiale von Möbel Pfister erinnern.

Als mich dieser Tage ein Schreiben erreichte, dass die MFB beschlossen haben, sich infolge von Nachwuchsmangel und Überalterung aufzulösen, waren die Erinnerungen aus meiner Jugend wieder präsenter denn je. Noch einmal tauchte ich in die längst vergangenen Zeiten dieser für mich als kleinen «Binggis» prägenden Ausstellungen ein.

Wenige Tage später traf ich an einer Modellbahnausstellung einen ehemaligen Nachbarn von mir, der sich seit Längerem aktiv beim Schüler Modelleisenbahn Club Münchenstein engagiert. Er berichtete mir, dass die Nachfrage und das Interesse bei ihnen im Club ungebrochen seien, aber auch sie vor einem grösseren Problem stünden. Bei ihnen ist es nicht der Nachwuchs, der fehlt, sondern es gehen ihnen die Erwachsenen aus. So seien sie momentan nur noch zu dritt im Leiterteam, und wenn mal einer von ihnen beruflich im Ausland oder in den Ferien sei, müssten sie die Bauabende zum Leidwesen der Jugendlichen ausfallen lassen.

Zwei Vereine, zwei Probleme und vielleicht auch eine Chance? Vielleicht steigt der eine oder andere ja bei den Münchensteinern ein. Unserem gemeinsamen Hobby würde es sicher guttun.

Herzlichst, Ihr

Stefan Treier



PS: Mehr über die Modulbau-Freunde Basel lesen Sie in den Szenennews auf Seite 49.

24



30



16



## Rollmaterial

### 24 Porträt

Die Re 420 108 «Swiss Express»  
der SBB von Roco in Spur H0

### 24 Porträt

Hobbytrain Am 845  
der BLS und der Sersa in Spur N

### 30 Porträt

Schweizer Hochbordwagen  
von Pesolillo SA in Spur 0

## Report

### 38 Rückblick

Aus den Anfängen  
der Emmentaler Bahnen

gedruckt in der  
**schweiz**





84

## Anlage

### 66 Bau

Der Bau des neuen LOKI-Fotodioramas im Massstab 1:87

### 72 Technik

LUISA von Uhlenbrock

### 76 Bau

RhB-Bahnhof Wiesen  
von Modellbau Laffont in 1:87

### 84 Porträt

Das modellbahnerische Lebenswerk  
von Franz Riede

## Markt

### 6 Marktspiegel

13 Neuheiten

54 Börse

56 Medientipps

## Szene

### 48 News

52 Veranstaltungen

58 Bahn aktuell

98 Vorschau/Impressum



### Coverbild

Das H0-Modell der Re 420 108 «Swiss Express» von Roco konnte auf dem neuen LOKI-Fotodiorama abgelichtet werden. Mehr über den Bau des Schaustückes erfahren Sie ab Seite 66 dieser Ausgabe.

Foto: Stefan Treier

# Marktspiegel

Jetzt im Handel

**H0** | Märklin/Trix

## Elegante Schweizer Lok in Tannengrün

Im Rahmen seiner Herbstneuheiten hat der Göppinger Modelleisenbahnhersteller Märklin das Modell der SBB Re 6/6 11663 beziehungsweise Re 620 063 angekündigt. Mitte Februar gelangte die sechsachsige Lokomotive, die das Wappen der Zürcher Gemeinde Eglisau trägt, in den Fachhandel. Das Modell wird über einen Mittelmotor auf

vier der insgesamt sechs Achsen angetrieben, das mittlere Drehgestell ist nicht motorisiert. Wie bei Märklin und Trix üblich wurde das Lokmodell in schwerer Metallausführung umgesetzt. Die Lokomotive ist sauber bedruckt und verarbeitet, bereits ab Werk ist sie mit einem RailCom-fähigen DCC/mfx-Sounddecoder ausgestattet. Neben

den Spitzensignalen sind unter anderem auch die Führerstands- und die Maschinenraumbeleuchtung schaltbar. Die Länge über Puffer der unter den Artikelnummern 37328 (Märklin, AC) und 22773 (Trix, DC) angebotenen SBB-Lokomotive beträgt 22,2 Zentimeter.

**Erhältlich im Fachhandel.**



N | Fleischmann

# Re 460: Auf die inneren Werte kommt es an

Auch im neuen Jahr setzt Fleischmann seine Neuheitenauslieferungen zügig fort. Bei den Modellbahnhändlern ist die neueste Version der SBB Re 460 073-0 «Monte Ceneri» abholbereit. Ohne es an die grosse Glocke zu hängen, hat Fleischmann das N-Modell gründlich überarbeitet. Die digitale Soundversion erhielt eine neue Hauptplatine auf die ein ansprechendes neues Soundprojekt aufgespielt wurde. Die Digitaltechnik stammt wie bei den Vorgängermodellen von ZIMO aus Wien. Auffälligstes Technikmerkmal ist ein werkseitig verbauter Energiespeicher, der Antrieb, Licht und Sound beim Befahren spannungsloser Abschnitte mit Strom versorgt, so werden auch längere verschmutzte Gleisabschnitte sicher ohne Sound-Aussetzer überfahren. Äußerlich stellt das aktuelle Modell die beim Vorbild revidierte Ausführung mit SBB-Emblem an den Lokfronten und silbernen Lüftergittern dar (Art.-Nr. 7570012, digital mit Sound/Art.-Nr. 7560012, analog). Zur Re 460 passt der äußerlich gründlich revidierte IC Bt-Steuerwagen. Das Modell kommt mit neuem Outfit mit aktueller Lackierung daher. Es ist für die Ansteuerung der Spitzensignale werkseitig digitalisiert und verfügt anders als die bisher ausgelieferten EW IV-Varianten über keine digital schaltbare Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 6260018). Neu ist auch der vierachsige Zans-Kesselwagen der Eduard Waldburger AG mit dem Logo von Spurt (Art.-Nr. 6660021). Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns noch die Diesellok Am 847 957 «Lotti» (ex DB 211 215) der Sersa AG. Dieses Modell gab es vor langer Zeit schon einmal in einem Set mit Schüttgutwagen, Gleisen und Trafo. Das aktuelle Modell hat mit diesem Urahn nicht mehr viel gemeinsam, es ist eine komplette Neukonstruktion. An-



triebstechnisch spanderte man der Lok einen Glockenankermotor, eine Schnittstelle nach NEM Next18, eine LED-Beleuchtung

sowie ein Metallgehäuse (Art.-Nr. 721282, digital mit Sound/Art.-Nr. 721212, analog).

**Erhältlich im Fachhandel.**

# Der Capricorn kommt angerollt

Auf der BEMO-Messeanlage an der Fasziination Modellbau in Friedrichshafen konnten Modellbahnhfreunde im vergangenen November schon einen ersten Eindruck vom Modell des vierteiligen Capricorn-

Triebzuges der Rhätischen Bahn gewinnen. In einem ersten Schritt hat BEMO mit der Auslieferung der analogen Variante des ABe 4/16 3133 in champagnerfarbiger Lackierung (Art.-Nr. 7245 113) und kurz

darauf auch mit jener der digitalen Version mit Sound begonnen (Art.-Nr. 7345 113). Wir werden Ihnen in einer unserer nächsten Ausgaben das H0m-Modell ausführlich vorstellen.

**Erhältlich im Fachhandel.**



**N** | Die Modellbahnwerkstatt

## Engadiner Bahnwärterhaus für N-Bahner

Zur Eröffnung der Bahnlinie von Bever nach Scuol-Tarasp im Jahr 1913 sind entlang der RhB-Strecke vier Bahnwärterhäuschen in Einheitsbauweise entstanden. Inspiriert von diesen auch heute noch existierenden Gebäuden hat die Modellbahnwerkstatt einen Laser-cut-Gebäudebausatz im Massstab 1:160 umgesetzt (Art.-Nr. 1617).

**Erhältlich im Fachhandel.**



**N** | Arnold

## Drei Länder, ein Zug: der TEE Cisalpin

Mit den Mistral 69-Wagen der SNCF hat Arnold dieser Tage eine komplette Neukonstruktion in 1:160 an den Fachhandel ausgeliefert. Die eleganten silbrigen Personenzugwagen verkehrten ab 1974 als TEE Cisalpin zwischen Mailand und Paris und durch-

querten auf ihrer Reise die Schweiz via Simplon durch das Wallis bis hinauf nach Vallorbe. Bei den angebotenen Wagen wurden alle relevanten Unterschiede für die Modellumsetzung berücksichtigt. Sie verfügen zudem über eine Kurzkupplungskinematik.

- Art.-Nr. HN4440: Vru, A2rtu, A8u
- Art.-Nr. HN4441: A4Dtux, Vru, A3rtu
- Art.-Nr. HN4442: A8u
- Art.-Nr. HN4443: A8tu

**Erhältlich im Fachhandel.**



HO | Busch

# Alles für die Landwirtschaft

Zum Ausschmücken von landwirtschaftlichen Szenarien sind einige spannende Modelle im Handel eingetroffen. So zum Beispiel der mit Rüben voll beladene Anhänger Fortschritt T 088 (Art.-Nr. 53804), der ab Werk bereits mit einer realistischen Verschmutzung gestaltet ist, so, als käme er tatsächlich von einem schlammigen Acker. Derselbe Anhänger ist ebenfalls in einer unbeladenen, aber trotzdem verschmutzten Variante erhältlich (Art.-Nr. 53805). Passend zu den Anhängern ist der Fendt F 15-Traktor, auch bekannt als Dieselross, ausgeliefert worden (Art.-Nr. 54150). 1949 erschien das Modell F15, das mit einem wassergekühlten Einzylinder-Dieselmotor von MWM ausgestattet war. Schon ein Jahr danach kam die überarbeitete Version F15G auf den Markt. Neu daran war das von Fendt in Eigenregie entwickelte Getriebe, das statt wie bisher mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang auf Wunsch auch mit acht Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen ausgestattet werden konnte. Die mit Einführung des F15 umgesetzte runde Haubenform wurde bis zum Produktionsende der Dieselrosser 1958 beibehalten. In der Bauzeit von 1949 bis 1957 wurden 15 071 Exemplare verkauft, die auch auf Schweizer Feldern anzutreffen sein dürften. Die Modellumsetzung von Busch gibt das Modellbaujahr 1951 wieder und besticht durch ihre Filigranität. Markant ist der grosse, stark gerillte Kühlergrill mit dem Fendt-Schriftzug und den gelben Zierstreifen.

**Erhältlich im Fachhandel.**



0m | Patrick Meister

# Finescale-Achsen für Fama/Utz-Wagen



In der Spurweite 0m gibt es seit Ewigkeiten zwei verschiedene Systeme für Räder und Gleise: das bekannte Finescale-Profil für Modelle der gehobenen Preisklasse und das etwas gröbere System von Fama/Utz. Der Bündner Modellbahner Patrick Meister hat sich dieser Problematik angenommen und bietet nun im CNC-Verfahren hergestellte Finescale-Stahlradsätze für Fama/Utz-Modelle an. Die Radsets sind dabei denjenigen der RhB-Personenwagen der Typen EW I-III nachempfunden.

Interessenten wenden sich direkt an:

**Patrick Meister**

7000 Chur

[patrick.meister@outlook.de](mailto:patrick.meister@outlook.de)



## HO | Herpa Milch-transporter

Passend für die Epoche IV hat Herpa den MAN F8 in der Version als Milchtankhängzug ausgeliefert. Das Modell wird mit der kurzen Fahrerkabine und silbernen Tankbehältern angeboten. Bei der Farbwahl hat sich Herpa für die damals gängigste Variante in Saphirblau mit oxidrotem Fahrgestell entschieden (Art.-Nr. 317238).

**Erhältlich im Fachhandel.**

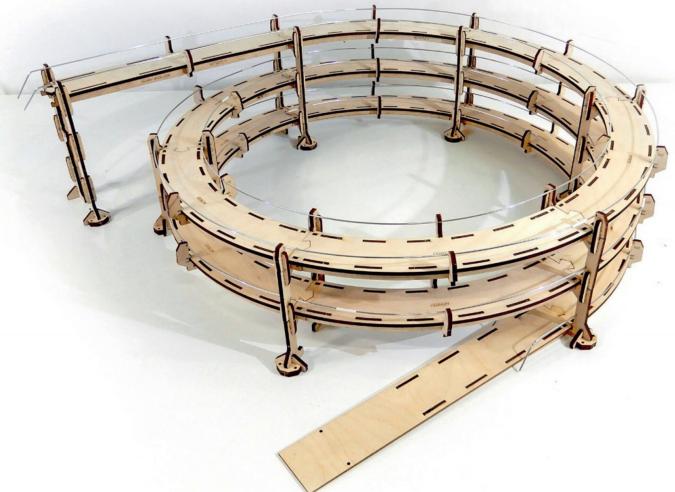
### Diverse | I-Track

## Gleiswendelsystem vorgestellt

Der tschechische Hersteller Hacker Train Systems bietet für sein I-Track-System neu auch verschiedene Arten von Gleiswendeln an. Die aus Sperrholz unter der Bezeichnung Rondela gefertigten Wendeln sind mit verschiedenen Radien als ein- und zweispurige Ausführung für die Spuren N, TT, H0m und H0 erhältlich. Dank der speziellen Konstruktion sind die Gleiswendeln stabil, biegesteif und belastbar. Das obere Anschlusssegment hat einen gleichmässigen Steigungsübergang. Somit entfällt ein störungsanfälliger Knick im Übergang zur Gleiswendel. Standardmässig liefert Hacker ein Absturzschutzgeländer mit, das optional montiert werden kann.

Weitere Infos:

[www.i-track-system.com](http://www.i-track-system.com)



### Ilm | LGB

## Bernina EW I von LGB ausgeliefert



Für seine Gartenbahn LGB hat Märklin im Februar mit der Auslieferung des AB 1543 der Rhätischen Bahn begonnen. Für Einsätze auf der mit engen Kurven ausgeführten Bernina-Bahn bestellte die RhB Ende der 1960er-Jahre sechs Einheitswagen I mit einem gegenüber der Stammnetzvariante verkürzten Wagenkasten. Das LGB-Modell verfügt über Türen zum Öffnen und wird ab Werk mit einer Innenbeleuchtung ausgeliefert (Art.-Nr. 31679).

**Erhältlich im Fachhandel.**

H0 | Roco

# Erste 2024er-Neuheiten ausgeliefert

Dass es von der Ankündigung bis zur Auslieferung manchmal schnell gehen kann, beweist Roco mit dem dreiteiligen Cisalpino-Wagen-Set, das erst im Januar ange-

kündigt wurde (Art.-Nr. 6200033). Die Packung besteht aus einem Apm und je zwei Bpm-Wagen, versehen mit dem Logo der im Jahr 1993 gegründeten Cisalpino SA.

Für einige Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien setzte das SBB-Tochterunternehmen lokbespannte Züge ein. Diese wurden hauptsächlich mit EuroCity-Grossraumwagen der SBB sowie mit anderen Wagentypen, auch der FS, gebildet. Ein Teil davon erhielt eine Cisalpino-Lackierung. Ebenfalls in den Handel gelangte das bereits im Dezember angekündigte Cisalpino-Wagen-Set in selber Bestückung (Art.-Nr. 6200032). Eine Neuheit aus dem Jahr 2023 ist das Güterwagen-Set mit sechs unterschiedlichen Kesselwagen des Typs Zans der VTG. Die vierachsigen Wagen werden als Set unter der Artikelnummer 6600007 angeboten und sind ab Werk bereits restlos ausverkauft.

Auch wenn die Re 460 072 mittlerweile ihr Werbekleid für das 75-jährige Bestehen des Locarno Film Festivals verloren hat, wird die Leoparden-Lok dank dem H0-Modell von Roco weiterhin in bester Erinnerung bleiben. Die elegante Lok wurde kurz vor Redaktionsschluss an den Fachhandel ausgeliefert. Angeboten wird die Maschine in folgenden Varianten.

- Art.-Nr. 7500020: DC, analog
- Art.-Nr. 7510020: DC, digital mit Sound
- Art.-Nr. 7520020: AC, digital mit Sound

**Erhältlich im Fachhandel.**



**HO | ESU/ARWICO**

# Neue Varianten vom BLS-Steuerwagen

Nach dem grossen Erfolg der ersten Serie der vierachsigen BLS-Bt-Steuerwagen von

ESU wurde dieser Tage eine zweite Charge an Modellen mit neuen Betriebsnummern



ausgeliefert. Neben der Variante im letzten Betriebszustand als Autozugsteuerwagen am Lötschberg haben sich ESU und ihr Schweizer Importeur ARWICO des Bt 950 gleich doppelt angenommen. Dieser wurde einmal in der Verschlackierung (ohne blaue Front) und einmal im definitiven Farbkleid für die Epoche V umgesetzt.

- Art.-Nr. 36652: Steuerwagen Bt 950, blau-beige, BLS Lötschbergbahn, Ep. V
- Art.-Nr. 36658: Autozugsteuerwagen Bt 949, grün-grau, BLS, Ep. VI
- Art.-Nr. 36667: Steuerwagen Bt 950, blau-beige, BLS Lötschbergbahn, Verschlackierung, Ep. V

**Erhältlich im Fachhandel.**



**HO | FALLER**

# Im Engadin wird gebaut



Aus dem Schwarzwald wurden im Februar weitere Gebäude mit Engadiner Vorbild ausgeliefert. Das bestens bekannte RhB-Bahnhofsgebäude wird in der Ausführung Lavin unter der Artikelnummer 110134 angeboten. Passend dazu bietet Faller ein typisch bündnerisches Toilettenhäuschen als Laser-cut-Bausatz an (Art.-Nr. 120308). Ebenfalls frisch im Handel eingetroffen ist ein zweistöckiges Engadiner Wohnhaus mit Balkon und Holzbrunnen (Art.-Nr. 130623).

**Erhältlich im Fachhandel.**

# Neuheiten

Ankündigungen und News

N | Fleischmann

## Nummernänderung bei der TEE Re 4/4"

Entgegen der ursprünglichen Ankündigung in den Fleischmann-Neuheiten 2024 wird das Modell der SBB Re 4/4" im TEE-Farbkleid mit einer anderen Betriebsnummer erscheinen. Infolge zahlreicher Rückmel-

dungen von Modellbahnfreunden, dass die Maschine mit der Nummer 11158 bereits zweimal von Fleischmann als Modell produziert worden sei und man doch lieber eine andere Betriebsnummer wählen solle,

erscheint die elegante Lokomotive nun erstmals als 11251 mit der Depotzuteilung Lausanne anstelle von Basel. Die Artikelnummern bleiben unverändert.

**Vorbestellbar im Fachhandel.**



TT | Igra Model

## Zacns 88-Kesselwagen jetzt auch für TT

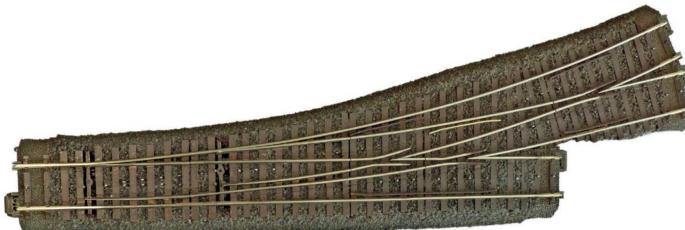
Als Formneuheit für Table-Top-Bahner nimmt sich der tschechische Modellbahnpionier Igra Model des vierachsigen

Kesselwagens Zacns 88 an. Mit einem Leergewicht von 20,8 Tonnen und einer Länge über Puffer von 15 Metern sind die Wagen

für den Transport von leichten Mineralölen ausgelegt, bei denen es sich in der Praxis hauptsächlich um konventionelle Kraftstoffe wie Benzin oder Diesel handelt. Das Modell im Massstab 1:120 verfügt über eine Kupp lungsaufnahme nach NEM, die oberen und seitlichen Leitern und Laufstege sind als Ätzteile ausgeführt. Die Auslieferung der ersten drei Modelle ist für das erste Quartal 2024 geplant. Für Modellbahner mit der Schweiz als Vorbild dürfen der Zacns 88 33 54 7841 614-2 der WASCOSA AG (Art.-Nr. 96200027) sowie der 33 54 7841 382-6 der Vermieterin Ermewa (Art.-Nr. 96200026) spannend sein.

**Vorbestellbar im Fachhandel.**

# Neue Weichenvarianten vom Bodensee



Walter Völklein aus Uhldingen-Mühlhofen am schwäbischen Meer muss man in der Szene nicht vorstellen. Auch in diesem Jahr kündigt der als Weichen-Walter bekannte Tüftler neue Weichen für die Spuren HO und 0 an. Den Anfang machen wir mit der Vorstellung einer einfachen Weiche 1200 in 1:18,5 als Halbbausatz mit vormontiertem Herzstück oder als Fertigweiche in DC- oder AC-Ausführung. Für eine Gleisverbindung mit Weinert-Weichen mit vorgiblgerechter Schwellenlage bietet Weichen-Walter gefräste Holzschenkel mit MS-Kleineisen an. Für Märklin-C-Gleis-Bahner findet sich neu eine Doppelbogenweiche im Sortiment. In Spur 0 erscheint zudem eine doppelte Innenbogen-Kreuzungsweiche Bauart Bäseler.

Interessenten wenden sich direkt an:  
**Völklein modellbau / Weichen-Walter**  
Erlenweg 9, D-88690 Mühlhofen  
[info@weichen-walter.de](mailto:info@weichen-walter.de)  
[www.weichen-walter.de](http://www.weichen-walter.de)

## HO | HAG

# Alte Lok mit einem neuen Wappen

Das Programm der Ae 6/6-Städtelokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen wird von HAG auch in diesem Jahr ausgebaut. Neu findet sich die tannengrüne Variante der Ae 6/6 11537 mit dem Wappen von Vallorbe im Sortiment des Nidwaldner

Modellbahnproduzenten. Es dürfte sich dabei um die erste serienmässige Umsetzung der 11537 in Spur HO handeln. Das Modell soll bereits im zweiten Quartal ausgeliefert werden. Vorbestellungen sind noch bis zum 30. März 2024 möglich.

- Art.-Nr. 11537-21: DC analog/digital
- Art.-Nr. 11537-22: DC digital/Sound
- Art.-Nr. 11537-31: AC analog/digital
- Art.-Nr. 11537-32: AC digital/Sound

**Vorbestellbar  
im Fachhandel.**



Nm | N-tram

# Rhätische Bahn auf kleinster Spur



Neuigkeiten gibt es zu den verschiedenen Projekten des Kleinserienherstellers N-tram. Während das bereits länger angekündigte Modell der RhB-Elektrolokomotive Ge 2/4 demnächst zur Auslieferung gelangt, sind

derzeit auch verschiedenste Modelle von Personen- und Güterwagen in Planung. Stellvertretend für diese Projekte hat N-tram uns ein Bild des Zementsilowagens Uce 8063-8068 der Rhätischen Bahn gesendet.

Weiter in Arbeit sind die geschlossenen Güterwagen Gb 5901-5910 sowie die Hochbordwagen Ek 6069-6073. Im Sommer sollen die zweiachigen RhB-Personenwagen 2056-2068 ausgeliefert werden. Auch das seit Längerem angekündigte Modell des Dampftriebwagens der Senetalbahn und die noch ausstehenden Modelle der Basler Drämmli sollen noch dieses Jahr zur Auslieferung gelangen.

Interessenten wenden sich direkt an:

**N-tram**

**Wolfgang Besenhart**

**Hausnummer 45**

**DE-83256 Frauenschiemsee**

**Tel. +49 8054 9085665**

**Mails.Besenhart@n-tram-shop.de**

**www.n-tram.de**



H0 | Roco

# Weichenüberarbeitung bei Roco

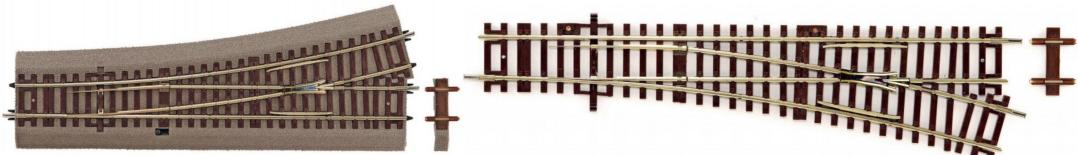
Roco hat seine 15-Grad-Weichen aus dem Rocoline-Programm einer gründlichen Überarbeitung unterzogen. Dabei wurden die Herzstücke und Radlenker komplett neu konstruiert. Die Rillenweite im Herzstückbereich entspricht nun auch der NEM. Zu-

sätzlich erhielten die überarbeiteten Weichen neue Artikelnummern:

- Art.-Nr. 42534: Rocoline mit Bettung, Wl 15, links
- Art.-Nr. 42535: Rocoline mit Bettung, Wl 15, rechts

- Art.-Nr. 42442: Rocoline ohne Bettung, Wl 15, links
- Art.-Nr. 42443: Rocoline ohne Bettung, Wl 15, rechts

**Vorbestellbar im Fachhandel.**





**Porträt** | Die Re 420 108 «Swiss Express» der SBB von Roco in Spur H0  
**Coole Cremeschnitte**



Foto: Julian Ryf

Mehr als zehn Jahre nach der ersten Produktion der SBB Re 4/4<sup>II</sup> in der Erstserienausführung hat Roco das Modell nochmals von Grund auf neu konzipiert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Als erstes Modell erschien Ende 2023 die auffällige Swiss-Express-Variante. LOKI-Autor Werner Frey hat sich das Modell angeschaut.



von Werner Frey (Text/Fotos)

**D**er noch immer in Betrieb stehende Loktyp Re 4/4<sup>u</sup> (heute Re 420) ist mit mehr als 270 gebauten Exemplaren bis heute die grösste Lokserie der Schweiz. Während 21 Jahren (von 1964 bis 1985) wurde dieser Loktyp von der Schweizer Eisenbahnhindustrie gebaut.

Nach den sechs Prototypen (11101–11106) wurde die erste Serie (11107–11155) gebaut. Gemeinsam haben sie, dass sie nur über einen Stromabnehmer verfügen. Die Lokomotiven der ersten Serie sind jedoch 10 cm länger als die Prototypen. Ab der zweiten Serie verfügen die Lokomotiven über zwei Stromabnehmer.

Für die Traktion der Swiss-Express-Züge mit den EW III wurden acht Re 4/4<sup>u</sup>-Loks mit der automatischen Zugdruckkupplung (AZDK) ausgerüstet. Dafür musste der Stoßbalken verlängert werden. Gleichzeitig erhielten sie einen passenden Anstrich in

Orange-Steingrau, und auf der Front wurde das Schweizer Wappen durch das damals neue SBB-Signet ersetzt. Mit der Einführung des Pendelzugbetriebs wurden die AZDK wieder ausgebaut und durch normale UIC-Schraubenkupplungen ersetzt.

Bis zum Schluss überlebten die beiden Lokomotiven Re 4/4<sup>u</sup> 11108 und 11109 bzw. Re 420 108 und 109 mit dem originalen Swiss-Express-Anstrich, obwohl zwischenzeitlich noch Umbauten vorgenommen wurden, wie zum Beispiel der Einbau einer Klimaanlage. Die Lokomotive 11109 steht nach wie vor in Betrieb, während die Lokomotive 11108 bei SBB Historic in Olten abgestellt ist.

#### **Das Modell**

Roco hat sich für die Umsetzung der Re 420 108 im Betriebszustand der Epoche VI mit Klimaanlage, langer UIC-Nummer und

den Revisionsanschriften «R1 Be 25.1.12» entschieden. Das Modell wurde weitgehend neu entwickelt, womit einige Schwächen des früher produzierten Modells behoben werden konnten. Insbesondere wurde der Antrieb tiefer gelegt, wodurch die vorbildwidrige Ausbuchung für die Schneckengetriebe im Führerstand entfallen konnte. Diese Änderung ist angesichts der neu eingebauten Führerstandsbeleuchtung durchaus begrüssenswert.

#### **Mechanik**

Am mechanischen Aufbau wurde im Grundsatz nicht viel verändert. Herzstück des Modells ist ein mehrteiliger Rahmen aus Zinkdruckguss. Dank diesem bringt das eher kurze Modell ein ansehnliches Gewicht von 445 Gramm auf die Waage.

Das Modell wird mit der bewährten Antriebstechnik von Roco angetrieben. Der in

der Mitte angeordnete Motor treibt beide Drehgestelle über Kardanwellen und Schneckengetriebe an. Beim Gleichstrommodell sind alle Achsen angetrieben, beim Wechselstrommodell sind drei der vier Achsen angetrieben. Die vierte Achse kann wegen des Schleifers nicht angetrieben werden. Die Radsätze sind von der Re 4/4<sup>II</sup> der zweiten Serie übernommen worden, da diese damals bereits überarbeitet wurden.

Das Gehäuse ist wie bei Roco üblich aus Kunststoff gefertigt und wird auf das Chassis aufgeklebt. Das Lüftergitter der Klimaanlage ist fein graviert, und die Chromziffern der Loknummer sind wie gewohnt erhaben ausgeführt. Für Gitter und Laufsteg auf dem Dach sowie für die Scheibenwischer wurden Ätzteile eingesetzt.

Die Lok verfügt beidseitig über eine Kurzkupplungskinematik mit NEM-Schacht, in den eine Kupplung nach Wahl eingesteckt werden kann. Das Modell wird nahezu vollständig zugerüstet geliefert. Im Zurüstbeutel befinden sich lediglich Heizleitung, Bremsschläuche und Kupplungsimitationen sowie ausgeklappte Rückspiegel für die Vitrine.

## Elektronik

Die zentrale Platine sitzt auf dem Chassis knapp unterhalb des Dachs und ermöglicht so die Beleuchtung des Maschinenraums sowie der Führerstände. Für die Frontbeleuchtung gibt es zwei abgesetzte Platinen unterhalb der Führerstände. Der Decoder wird aus Platzgründen von unten in die PluX22-Schnittstelle gesteckt, wofür die Pla-

tine vom Chassis gelöst werden muss. Die Belegung der Schnittstelle ist vorbildlich im beiliegenden Handbuch dokumentiert. Insgesamt macht das Innenleben einen aufgeräumten Eindruck.

Die Sound-Ausführungen werden ab Werk mit dem Sounddecoder MS450P22 von ZIMO mit dem neuen 16-Bit-Sound geliefert und verfügen auch über einen Pufferkondensator für eine unterbruchsfreie Stromversorgung. Der Lautsprecher sitzt direkt unterhalb der Platine.

Die Beleuchtung erfolgt durch LED. Nebst 3x Weiss als Frontlicht können ein weisses oder wahlweise ein oder zwei rote Schlusslichter zugeschaltet werden. Zusätzlich beleuchtet sind der Maschinenraum sowie die beiden Führerstände. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 22.



Der Blick auf das Fahrwerk der Re 420 108 in DC-Ausführung.  
Die Radsätze der Swiss-Express-Lok wurden von der Zweitserienmaschine übernommen.



Das aufgeräumte Innenleben des Modells mit der Platine und den seitlichen Maschinenraumnachbildungen.  
Hier sieht man deutlich den Platzgewinn im Bereich der Führerstände.

## Cremeschnitten im Doppel am Bözberg unterwegs

Mit dem Erscheinen der Re 420 108 von Roco stellte sich bei mir die Frage, was an Rollmaterial zu dieser Maschine passt. Die Antwort lautet: alles! Da es von Roco auch die Re 4/4<sup>u</sup> 11109 (Art.-Nr. 62690) im Swiss-Express-Look gab, zwar ohne Klimaanlage und langer UIC-Nummer, kam eine witzige Idee, nämlich die Lok-Schwestern gemeinsam einzusetzen. Leser der älteren Genera-

tion mögen mir verzeihen, denn eine Doppeltraktion mit Swiss-Express-Loks gab es bereits in den 1970er-Jahren, und das sogar vor Güterzügen. In der Zeit der Städteschnellzüge mit den EW III kam dies auch ab und zu vor, aber in der jüngsten Zeit war ein solcher Einsatz etwas Seltenes. Mit der Abstellung der Re 420 108 ist dies sowieso nicht mehr möglich.

Nicht unabsichtlich wurde am 18. August 2020 der IR37 1980 über die Bözberg-Strecke von Zürich HB nach Basel SBB mit den beiden letzten noch in Dienst stehenden Swiss-Express-Loks bespannt. Er war einer der unverpendelten SBB-Reisezüge und bestand aus Wagen der Typen EW IV, Bpm UIC-X und B50 sowie EuroCity-Wagen. Am 21. August gelangte das Doppel erneut zwischen Zürich HB und Basel SBB zum Einsatz und tags darauf ein allerletztes Mal.

Für die Umsetzung zweier solcher Züge in Spur H0 bediente ich mich bei LS Models und Roco. Von den grün-steingrauen Bpm UIC-X nach dem Refit legte LS Models mehrere Doppelsets auf, wobei ich die Wagen des Sets mit der Artikelnummer 47272 verwendete. Mit den modernisierten B50-Wagen im ICN-Look machte LS Models daselbe, wobei ich mich beim Set mit der Artikelnummer 47279 bediente. Die restlichen Wagen stammen aus dem Fundus von Roco und wurden in zahlreichen Nummernvarianten herausgebracht. Bei den EW IV verwendete ich die Artikelnummern 44971 (EW IV A) und 44972 (EW IV B), bei den EuroCity-Wagen die 64143 (Apm61) sowie 64144 (Bpm61). Die EuroCity-Wagen gibt es in mehreren Nummernvarianten inzwischen auch bei LS Models.

Hans Roth



Foto: Yannik Gartmann

Der IR37 2277 von Basel SBB nach Zürich HB am 21. August 2020 aufgenommen bei Tecknau.

Zugsbildung des IR37 2277 (Basel SBB-Zürich HB) am 21. August 2020 im Modell



SBB EW IV A (Roco, Art.-Nr. 44971)



SBB Re 420 108



SBB Re 420 109



SBB B50 (LS Models, Art.-Nr. 47279)



SBB Bpm61 (Roco, Art.-Nr. 64144)



SBB EW IV A (Roco, Art.-Nr. 44971)



SBB Bpm UIC-X (LS Models, Art.-Nr. 47272)



SBB B50 (LS Models, Art.-Nr. 47279)

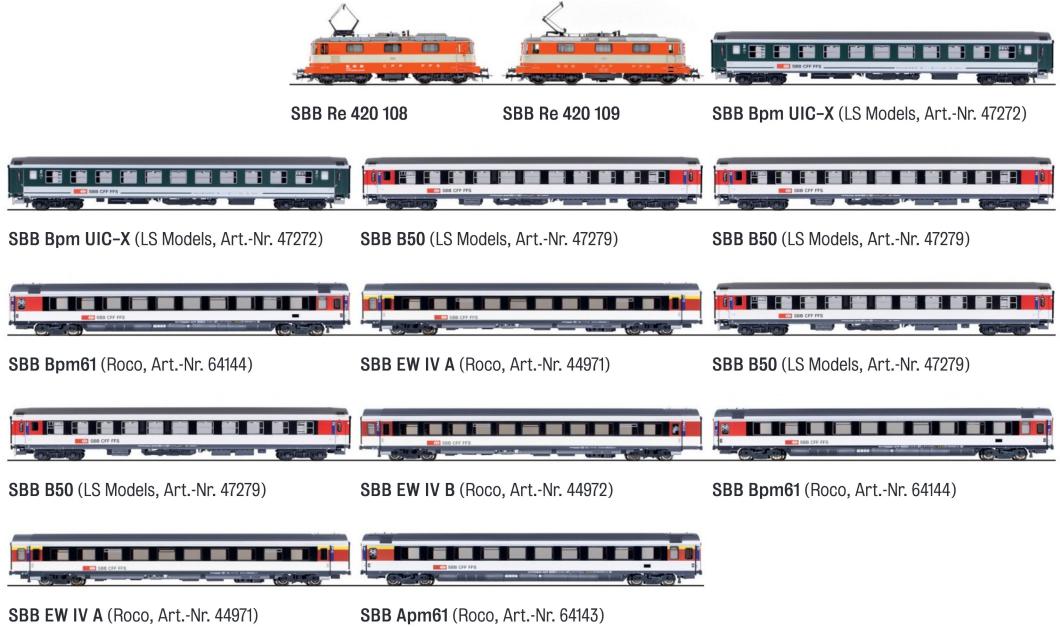


SBB B50 (LS Models, Art.-Nr. 47279)



SBB Bpm UIC-X (LS Models, Art.-Nr. 47272)

Die Zugsbildung des IR37 1980 (Zürich HB–Basel SBB) am 18. August 2020 im Modell





Die Front mit dem feinen Riffelblech in der Detailansicht. Die Ausstattung der Pufferbohle entspricht ebenfalls der Vorbildlok.



Die seitlichen Fahrzeugschriften sind auf beiden Lokseiten exakt ...



... dem Vorbild nachempfunden und entsprechend unterschiedlich gestaltet.

#### Lackierung und Bedruckung

Der Lokkasten ist in der Swiss-Express-Lackierung mit den Farben Orange und Steingrau lackiert, das Dach und das Chassis sind dunkelgrau lackiert. An der Lackierung gibt es nichts zu bemängeln. Die Farbtrennkanten sind einwandfrei, und die Lackierung ist gleichmäig und deckend aufgebracht worden.

Die Bedruckung erfolgte im klassischen Tampondruckverfahren und ist lupenrein. Die Grafikabteilung hat sich besonders viel Mühe gegeben und sogar unterschiedliche Schrifttypen beim Schriftzug «SBB CFF FFS» je Seite korrekt dem Vorbild entsprechend umgesetzt. Das SBB-Signet auf der Front und die Betriebsnummern sind erhaben und verchromt ausgeführt.

#### Der Schönheitsfehler

Der Teufel steckt wie so oft im Detail. Beim Zusammenbau der Formwerkzeuge für die Produktion ist nach Aussagen von Roco ein kleiner Fehler mit gravierenden Auswirkungen gemacht worden. Der Formeinsatz des Dachmittelteils ist um 180° verkehrt eingebaut worden, womit die Haltegriffe am Dach in der falschen Lokhälfte platziert sind. Als Folge davon sitzt das Gehäuse um 180° verkehrt auf dem Chassis, was sich an

der Position des Batteriekastens erkennen lässt. Diesen Mangel dürfte nur ein echter Kenner von sich aus bemerken, und den-

noch ist er angesichts des Aufwands, den Roco für die Realisierung dieses Modells betrieben hat, ärgerlich. Da dieser Fehler

erst in einem späten Stadium der Produktion bemerkt wurde, konnte er leider nicht mehr korrigiert werden.

## Verpackung

Die Lok wird in der bekannten Kartonumverpackung von Roco geliefert. Im Innern liegt sie in einem Kunststoffblister. Leider ist dies für den Schutz des Modells ein Rückschritt. Einerseits kann das Modell in der Verpackung leicht hin und her rutschen und scheuert dadurch an der Verpackung, andererseits scheint der verwendete Kunststoff zu wenig elastisch, sodass er beim Transport teilweise ausbricht. Hier ist also noch etwas Nacharbeit notwendig für künftige Modelle.

## Fazit

Die SBB Re 420 108 im Swiss-Express-Design ist eine würdige Umsetzung dieses Klassikers im Schweizer Schienenverkehr. Der kleine Schönheitsfehler ist durchaus ärgerlich und wäre vermeidbar gewesen, ist aber auch kein Ausschlusskriterium beim Entscheid, ob man das Modell kauft. Immerhin hat Roco versprochen, dass bereits Massnahmen ergriffen wurden, damit dieser Fehler bei den neuen Modellen der Re 4/4<sup>II</sup> 2024 nicht mehr vorkommen wird. Mit der Aktualisierung dieses Modells ist nun das Portfolio der SBB Re 4/4<sup>II</sup> fast komplett vorhanden – es fehlt eigentlich nur noch die Privatbahnhvariante mit den grossen runden Lampen. Was nicht ist, kann ja noch werden – vielleicht liest ja jemand aus Bergheim hier mit. 



Die Dachpartie wurde mit zahlreichen zusätzlichen Ätzteilen verfeinert.



Das Roco-Modell wird in der neuen Kunststoffblister-Verpackung geliefert.



Beide SwissExpress-Lokomotiven von Roco in einem direkten Vergleich.



**Porträt | Hobbytrain Am 845 der BLS und der Sersa in Spur N**

# Fleissige Diesel-Lieschen in 1:160

Ende 2003 gelangten die Vossloh-Dieselloks G1000BB in Spur N von Hobbytrain in den Handel. Darunter befinden sich auch zwei Versionen für die Schweiz. LOKI-Autor Manfred Merz hat sich die BLS- und Sersa-Varianten genauer angeschaut und zeigt dabei auch noch, wie die Modelle mit einem Sounddecoder ausgestattet werden können.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Die Streckennetze der schweizerischen Eisenbahnen sind seit vielen Jahren weitestgehend elektrifiziert. Dennoch werden immer wieder Leistungen benötigt, die mit der elektrischen Energie nicht zu erbringen sind. Dann ist die klassische Verbrennemaschine gefragt. Dabei haben sich die Dieselloks Vossloh G1700BB sowie G1000BB bestens bewährt. Diese Loks sind

bei mehreren europäischen Bahnverwaltungen, so auch in der Schweiz zur vollen Zufriedenheit im Einsatz. So auch bei der BLS und dem Bahntechnikkonzern Sersa. Die Dieselloks leisten 1100 kW und wurden in den Jahren 2002 bis 2016 bei Vossloh Locomotives im deutschen Kiel gefertigt. Ihre Maximalgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, so können die Loks im

schweren Rangier-, aber auch im leichten Streckendienst eingesetzt werden.

## Über die Modelle

Leimke/Hobbytrain führt schon seit längerer Zeit N-Modelle der Vossloh G1700BB in ihrem Programm. Auch einige Varianten nach Schweizer Vorbild wurden bereits realisiert. Als Neuheit 2023 wurden N-Mo-



Die Am 845 002 aus der Bauzug-Packung (Art.-Nr. H3081) zeigt eine ihrer Schokoladenseiten.



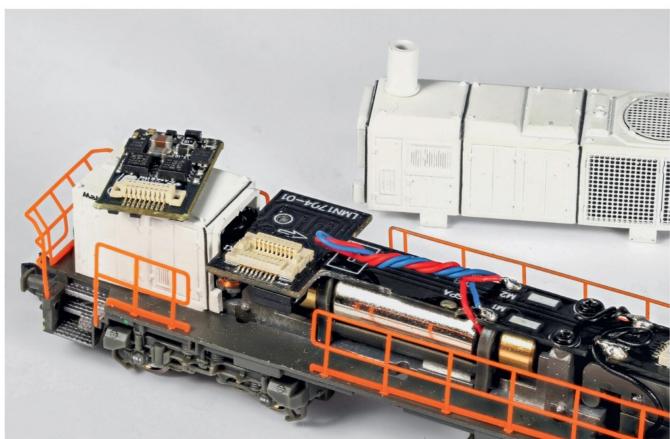
Diese beiden «Generatorwagen» stammen von MF Train, passen aber sehr gut zur Am 845.



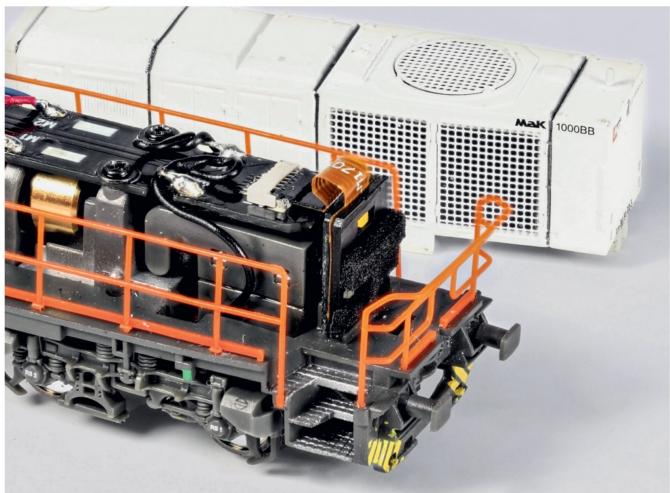
Die BLS-Ausführung der Am 845 unterscheidet sich im Druck grundsätzlich von der Sersa-Lok.



Das Modell von unten: Alle vier Achsen sind angetrieben, zwei Räder weisen Haftreifen auf.



Die Technik des N-Modells, die Next18-Schnittstelle (NEM 662), ist im Führerhaus untergebracht.



Die mit drei LED bestückte Lichtplatine ist elektrisch trennbar mit der Hauptplatine verbunden.

lich sind sie in eine weiche Kunststofffolie eingewickelt, und die filigranen Geländer sind durch passende Schaumstoffstreifen vor dem Nach-innen-Knicken geschützt. Unter der Einlage finden sich einige gefaltete Schriftstücke, die Auskunft über den Umgang mit dem Modell und über dessen Digitalisierung sowie Einfahrrhinweise geben. Ein Ersatzteilblatt hilft bei der Auswahl und der Bestellung allfälliger Ersatzteile.

Die Sersa G1000BB wird im Set geliefert. Die N-Diesellok liegt zusammen mit zwei Flachwagen-Lgs, beladen mit Generatorcontainern, in einer sehr attraktiv gestalteten Kartonverpackung. Fast könnte man glauben, dass es sich um ein Werbegeschenk an gute Kunden der Sersa handelt. Das Set entstand in einer Kooperation von Lemke/Hobbytrain und MF Train. Lok und Wagen sind nochmals einzeln verpackt.

## Mechanisches

Die Mechanik der N-G1000BB basiert auf einem Rahmen aus Metalldruckguss. Mitig ist ein Motor, der nach dem Glockenankerprinzip arbeitet. Dieser ist weitgehend wartungsfrei und stammt aus chinesischer Fertigung. Seine zwei Wellenenden, von denen eines mit einer Schwungmasse aus Messing ausgestattet ist, übertragen sein Drehmoment über Schnecken/Zahnradkombinationen auf die in den beiden Drehgestellen untergebrachten hochuntergesetzten Getriebe. Letztere sind komplett aus Zahnradern aus zähem Kunststoff aufgebaut. Auf diese Art sind alle vier Achsen des Lokmodells angetrieben. Pro Drehgestell ist ein Rad mit einem Haftreifen aus weichem Kunststoff belegt. Die Kupplungen stecken in Steckaufnahmen nach NEM 355 und können so leicht gegen Kurzkupplungsexemplare getauscht werden. Eine Kulissenführung der Kupplungen gibt es nicht. Kupplungshaken, Bremsschläuche und Leitungen für die Komplettierung der Pufferbohle liegen zur Selbstmontage bei.

## Elektrisches (und Elektronisches)

Zur Aufnahme des Fahrstromes werden alle acht Räder der Lokomotive herangezogen. Radinnenschleifer übertragen die Spannung von den Rädern über dünne, flexible Litzen auf die Hauptplatine, die der Länge nach über Motor und Mechanik des Modells angeordnet ist. Die Leiterbahnen der Platine übertragen die Spannung auf Beleuchtung und Motor der N-Lok. Sehr gut ist die Span-

Diese Aufnahme zeigt die Details der beiden Modelle, beachtlich die filigranen Lüftergitter.



Aus dieser Perspektive ist die beeindruckende Feinheit des Motorlüfters gut zu erkennen.



Die Handläufe des Umlaufs sind aus elastischem Kunststoff gefertigt und aufgesteckt.

nungsübertragung auf die beiden Beleuchtungsplatinen an jedem Lokende gelöst. Dies geschieht mittels flexibler Folienplatinen, der Anschluss auf der Hauptplatine ist steck- und damit lösbar ausgeführt, was den etwaigen Austausch im Reparaturfall erheblich erleichtert. Die beiden Beleuchtungsplatinen tragen jeweils drei LED, die für die Ausleuchtung der Spitzensignale sorgen. Eine weiße LED ist für die Ausleuchtung des oberen Spitzensignals verantwortlich, die unteren beiden werden je nach Fahrtrichtung durch eine weiße oder eine rote LED bedient. So wird lediglich der fahrtungsabhängige Lichtwechsel vorne dreimal Weiss, hinten zweimal Rot möglich. Der oft zitierte Schweizer Lichtwechsel ist nicht möglich. Die Ausleuchtung ist recht hell und gleichmäßig und so eine deutliche Verbesserung gegenüber der G1700BB. Dort leuchtet das obere weiße Spitzensignal gegenüber den unteren beiden um einiges zu hell. Im Bereich der Führerkanzel ist eine Schnittstelle nach der Norm Next18, NEM 662, verbaut. Im Auslieferungszustand ist dort eine Brückensplatinne mit den entsprechenden Entstörbauteilen für den Motor eingesteckt.

#### Die Formgebung

Die Hobbytrain-Modelle geben den äusseren Eindruck ihrer Vorbilder sehr gut wieder. Die massstabsgerechte Umsetzung ist sehr gut gelungen. Das betrifft auch die schmalen Vorbauten. Das Gehäuse der Am 845 besteht aus drei Teilen, unterteilt in mittiges Führerhaus, langen Maschinenbau sowie kurzes Geräteteil. Die Abgas-

## Die Umrüstung auf digital mit Sound

Das Hobbytrain-Modell ist für den Einbau eines Sounddecoders mit Lautsprecher vorbereitet. Der einzige entsprechende Decoder ist im Liefersortiment von ZIMO zu finden. Der Sounddecoder MS590N18, Schnittstelle Next18, mit Sound 16 bit und einer Abmessung von kleinen  $15 \times 9,5 \times 3,3$  mm passt exakt quer in das Führerhaus der N-Lok. Der ESU-Lautsprecher 50321,  $15 \times 11 \times 3,5$  mm, 8 Ohm, 0,5 Watt, kann im Tank zwischen den Drehgestellen untergebracht werden. Für den Umbau muss das Modell ein Stück weit zerlegt werden. Dazu wird das Führerhaus unten leicht gespreizt und vorsichtig an den filigranen Geländern vorbei nach oben abgenommen. Das Gehäuse der längeren der beiden Vorbauten wird ausgeklipst und ebenfalls nach oben entfernt. Dabei ist auf die kleine Lichtplatine zu achten, die bedingt durch die inneren Schaumstoffabdichtungen etwas verklebt sein kann. Lösen Sie diese Verklebung vorsichtig, es geht. Sollte sich dabei die Folienplatine aus der Steckverbindung auf der Hauptplatine lösen, ist das nicht schlimm, sie kann wieder

eingesteckt und mit der kleinen Klappe gesichert werden. Nachdem der Tank nach unten abgenommen ist, kann nach Entfernen des Ballastgewichts der Lautsprecher eingelegt werden. Die beiden Lautsprecherlizenzen werden getrennt voneinander durch die beiden Öffnungen durch den Lokrahmen nach oben geführt und auf den dafür vorgesehenen und bezeichneten Lötpunkten auf der Hauptplatine verlöten. Jetzt kann das Gehäuse des Vorbaus wieder aufgesetzt werden. Achten Sie dabei darauf, dass die Lautsprecherlizenzen nicht verklemmen und gequetscht werden.

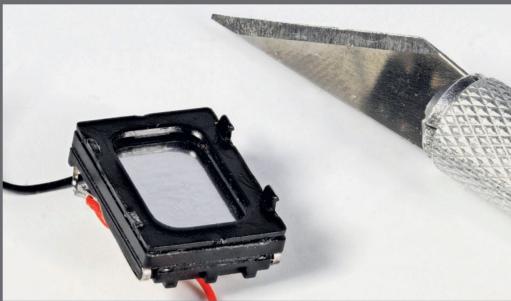
Auf der ZIMO-Website kann die Geräusche Datei der G1700BB (ZIMO-Projekt Nr. 110) heruntergeladen und auf den Decoder gespielt werden. Diese Datei ist zwar für die G1700BB entwickelt worden, sie auch für die G1000BB zu verwenden, ist aber ein gangbarer Kompromiss, wie ich meine. Ein Funktionsmapping wird nicht nötig, der einigermassen passende Lichtwechsel wird schon durch das ZIMO-Soundprojekt realisiert.



Teildemontage des N-Modells für die Digitalisierung mit Sound.



Der Lautsprecher (ESU, Art.-Nr. 50321) passt exakt in den Tank.



Bevor der Tank eingeklipst wird, Kabel durch den Rahmen führen.



Das Aufsetzen des Führerhauses ist etwas heikel, dabei unbedingt auf die feinen Handläufe achten.



Diese Aufnahme macht die Feinheit des Drucks deutlich, selbst die Achslagerdeckel sind bedruckt.

leitungen sind für sich gefertigt und separat angesetzt. Diese sind aus Kunststoff gespritzt. Alle Gehäuseteile stammen aus fein gravierten Kunststoffformen. Gleiches gilt auch für die typischen filigranen Geländer des N-Modells. Diese sind aus durchgefärbtem Kunststoff gespritzt. Die Elastizität des verwendeten Materials verträgt auch mal einen kleinen Rempel. In die Formen wurden zahlreiche feine Details gleich mit eingraviert. Besonders positiv auffallend sind die Lüfter, die sehr plastisch unter ihren Abdeckgittern nachgebildet worden sind. Die Gitter sind extra angesetzte fein gemachte Metallätzteile. Alle Tritte und Stufen wurden bereits bei der Formengestaltung berücksichtigt und sind so Bestandteil der Spritzformen. Fein und plastisch sind auch die Bereiche in den Drehgestellen dargestellt worden.

### Über den Farbauftrag und den Druck

Das verwendete Kunststoffmaterial ist, je nach Ausführung, in den passenden Farben durchgefärbiert. Ein separater Lackauftrag war daher nicht notwendig. Die Bedruckung ist, soweit dies der kleine N-Masstab zulässt, vollständig, gut lesbar, konturensharft und gröszenrichtig im Tampondruckverfahren aufgebracht. Der Bereich der seitlichen Lüfter und die Stosskanten der Maschinenteile

sind sehr sauber schwarz abgesetzt. Gut gelungen ist auch der gelb-schwarze Warnanstrich der Schienenräumer. Farbgebung und Druck der Hobbytrain-Maschinen sind sehr beachtlich sauber ausgeführt, selbst die Bedruckung der Tanks unterscheidet sich bei der BLS- und der Sersa-Variante, auch die Achsdeckel sind bedruckt.

### Die Fahreigenschaften

Ich habe beide Modelle nach Vorgaben des Herstellers Lemke/Hobbytrain auf einem separaten Schienenkreis einfahren lassen. Dieses Vorgehen sorgt dafür, dass sich zum Beispiel die Zahnräder der Getriebe von eventuell vorhandenen Graten befreien und die Radinnenschleifer sich gut an die Radinnenseiten anlegen. Kurz, es tut den Fahreigenschaften der Neuanschaffung gut. Ich habe die N-Loks digitalisiert, habe den Test also digital durchgeführt. Es kam der Sounddecoder MS590N18 von ZIMO zum Einsatz, vergleichbare Decoder anderer Hersteller passen von ihren äusseren Abmessungen nicht in die filigrane N-Lok. Gefahren wurde mit der Zentrale ECoS der Firma ESU.

Meine Testkandidaten setzen sich sehr sanft, ohne Ruck schon bei Fahrstufe 1 in Bewegung und lassen sich sehr feinfühlig bis zu ihrer Maximalgeschwindigkeit beschleunigen. Dabei mussten keine Aussetzer und keinerlei Taumeln beobachtet

werden. Die dabei von den Modellen ausgehenden Geräusche können ohne Weiteres als angenehm bezeichnet werden. Es wurden alle in der Testanlage verbauten Schienfabrikate, Radien mit Steigungen und Gefälle ohne Beanstandungen befahren. Die Zugkraft der Modelle reicht für die gestellten Aufgaben gut aus. Wird die Zugkraftgrenze erreicht oder gar überschritten, beginnen die acht angetriebenen Räder zu schleudern, eine Beschädigung durch Überlastung des Motors wird dadurch wirkungs- voll vermieden.

### Mein Fazit

Die beiden Am 845-Modelle haben mich während des Tests überzeugen können, sie haben erwartungsgemäss geliefert. Das in jeder Hinsicht: die Optik der Hobbytrain-Modelle genauso wie deren technische Eigenschaften. Die Umrüstung auf Digitalbetrieb hat den Testkandidaten das Krönen aufgesetzt, selbst der Sound, so man diesen mag, vermag zu überzeugen und befriedigt meinen persönlichen Spieltrieb.

Beide Hobbytrain-Modelle haben den Einzug in meine eigene N-Sammlung mit Bravour geschafft und bereichern diese sinnvoll. Der Sersa-Bauzug wurde noch mit zwei K3-Güterwagen aus dem Set Bahnwagen (Art.-Nr. H24253) von Hobbytrain ergänzt.



**Portrait | Schweizer Hochbordwagen von Pesolillo SA in Spur 0**

# Ungeahnte Vielfalt

Offene Güterwagen stellen für die meisten Bahngesellschaften die zweitgrösste Wagengattung dar. Dazu gehören auch die sogenannten Hochborder. Die Pesolillo SA hat sich des Themas angenommen und eine illustre Palette in Spur 0 produziert.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

**S**elbst an kleinen Bahnhöfen war meist ein Güterschuppen angegliedert, an dem es eine vorgelagerte Rampe oder einen Platz für den Freiverlad gab. An diesen Laderampen wurden Rungen-, Nieder- und Hochbordwagen beladen. Heute ist das nur noch ein seltenes Bild, weil kleinere Güterumschlagplätze geschlossen und in grössere Zentren verlegt wurden. Der Individualverkehr auf der Strasse hat ebenfalls zu dieser Entwicklung beigetragen.

Hochbordwagen werden so bezeichnet, wenn sie eine Seitenwandhöhe von mindestens 60 Zentimetern aufweisen. Schon die Privatbahnen bezeichneten sie als L-Wagen. Ab 1855 verkehrten bei der Jura neuchâtelois (JN) erste L-Wagen, später auch L1, wie auch auf den Gleisen der Gotthardbahn (GB). In diesem Beitrag werden die Hochbordwagen L2 bis L6 berücksichtigt.

L-Wagen wurden für Ladegüter wie Eisen, Erz, Holz, Kohle und auch für grosse Maschinen eingesetzt. Während der Erntezeit sah man in den L6 auch Landwirtschaftsprodukte, vor allem Zucker- und Futterrüben, im Volksmund auch Runkel genannt.

## SBB L2

Sämtliche L2-Wagen wurden 1902 von den Privatbahnen übernommen, wo sie schon Mitte der 1850er-Jahre im Einsatz standen. Die SBB selbst liess keine L2 produzieren. Obwohl einige L2 die Ladefläche der L4 auf-

Auch das sind L2: links die Umbauversion von 1958, rechts die Version von 1899 vom Modellbauer H. R. Obrist.





wiesen, behielten sie bei den SBB die alte Bezeichnung. Die Bezeichnungen zwei, vier und sechs stehen für das Ladevolumen, das von der Ladefläche und der Höhe der Seitenwände bestimmt wird. Die Seitenwandhöhe der L2 betrug 120 Zentimeter. Die Wagen waren in der Regel mit einer grossen Holztür in der Wagenmitte und ohne Stirnwandtür ausgestattet. Die Wagenfamilie L2 hatte zudem zwei Spezialitäten zu bieten: die Gatterwagen.

Diese Wagen wurden durch Stahlprofile in der Senkrechten erhöht und in der Waagrechten durch Latten oder Drahtgitter ergänzt (siehe Bilder). Sie dienten für den Transport von grossen Gütern, Strohballen und manchmal auch Tieren. Diese 80 Wagen entstanden aus den Serien, die zwischen 1891 und 1899 hergestellt wurden. Sie waren bis Ende der 1960er-Jahre im Einsatz. Somit blieben sie die L2-Wagen, die am längsten auf den Gleisen der SBB rollten.

## SBB L4

Auch von den L4 wurden noch 240 Wagen von den Privatbahnen übernommen. Die SBB beschafften zwischen 1903 und 1909 weitere rund 600 Wagen. Sie waren in der Wagenmitte mit einer Metalltür und einer Stirnwandtür ausgerüstet. Diese diente für das schnelle Entladen von Kohle mit einer entsprechenden Wagenkipvorrichtung.

L4-Wagen waren meist handgebremst und verfügten über ein Bremserhaus, eine

Dieser ursprüngliche L2 wurde vom Gaswerk Schlieren als L4 eingestuft.



Die L4 wurden bis in die 1970er-Jahre auch von diversen Privatbahnen genutzt.



Ein L4 der SBB mit der alten SBB-Schrift, die ab ca. 1920 verwendet wurde.



Ein SBB L4 mit der neuen Schrift, die kleiner und nebeneinander angeordnet war.



Bremserbühne oder mindestens einen Bremseritz. Später wurden Durchgangsleitungen für die Luftbremse eingebaut, und ab Mitte der 1930er-Jahre die Drolshammer-Bremse. Diese Wagen standen bis Ende der 1960er-Jahre im Einsatz. Der Materialwagen X 92268 schaffte es in Art Goldau sogar bis Ende der 1970er-Jahre.

Ein gekonnt restauriertes Exemplar steht in Bauma beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO). Dieser Wagen wurde einst von der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) übernommen.

Auch Privatbahnen setzten auf die L4, wie beispielsweise die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Die hier beschriebene Serie von 1913 (3701 bis 3715) entsprach deckungsgleich den SBB-Wagen. Sie verfügte ebenfalls über Mitteltüren aus Metall und eine Fronttür für das schnelle Entladen von Kohle. Die Wagen wurden später ebenfalls mit einer Luftbremse ausgerüstet. Das Bremserhaus wichen der Bremsplattform. Einige Wagen überlebten als Dienstwagen bis in die 1970er-Jahre.



L4 und L6 verfügten über Fronttüren für die Schnellentladung von Kohle.



Die rotbraunen Versionen sind mit Haken für die Kupplungen ausgerüstet.



In die Reihe der L-Wagen gehören auch die L5, hier das Modell von Martin von Meyenburg.

## SBB L5

Die Wagen des Typs L5 wurden von der Pesoillo SA nicht produziert, aber um das Thema «Hochbordwagen» abzurunden, sei hier ein Beispiel erwähnt. Es handelte sich dabei ausschliesslich um Stahlwagen, die von der Gotthardbahn (GB) übernommen

und hauptsächlich für Kohletransport verwendet wurden. Sie wiesen mit 6,34 bis 6,6 Metern Länge eine kompakte Bauform auf. Die meisten waren mit einem Bremserhaus oder mindestens mit einem Bremser- sitz ausgerüstet. Originell waren besonders die Wagen mit der gerundeten Kastenform.

## SBB L6

Der Typ L6 ist ein echter SBB-Klassiker, denn die Ausführung mit Holzseitenwänden stellt mit über 1000 Wagen die grösste Hochbordwagenserie dar. Die erste Serie entstand zwischen 1918 und 1923, meistens mit Handbremse und Bremserhaus. Innerhalb



Unterschiede:  
Doppelhaken-  
kupplungen (links)  
und unterschiedli-  
che Grautöne von  
Wagenkasten und  
Chassis (rechts).



Der SBB L6 in der Ursprungsversion, mit schwarz abgesetzten Profilen und Schattenschrift.



Auch die L6 gehörten ab 1953 der west-europäischen Güterwagen-gemeinschaft EUROP an.



Mit der Einführung der internationalen UIC-Nummern erhielt die Schweiz den Ländercode 85.

dieser Serie gab es 90 Wagen, die völlig unbremst waren, später aber mit einer Durchgangsleitung für die Luftbremse nachgerüstet wurden. Selbst in den 1950er-Jahren waren diese Wagen unbremst, das heisst lediglich mit der Luftleitung unterwegs.

An den meisten L6 wurde das Bremserhaus zugunsten der Bremserbühne entfernt. Einige Wagen erhielten anstelle der Holztü-

ren solche aus Stahl oder mindestens eine Verstärkung durch Eisenprofile. Die L6 waren die einzigen hölzernen Hochbordwagen der SBB, die Mitte der 1950er-Jahre in den EUROP-Pool aufgenommen und Mitte der 1960er-Jahre als E-Wagen mit UIC-Nummern bezeichnet wurden. Dadurch entsprachen sie den internationalen Richtlinien. Die L6 mit Holzseitenwänden wurden im Laufe der

1980er-Jahre ausrangiert. Zahlreiche Wagen waren noch jahrelang als Dienstwagen in Betrieb. Ein schön restaurierter L6 mit der Nummer 57186 gehört dem Verein Association 10264, und ein weiteres Exemplar ist im Besitz des DVZO, das zurzeit in Uster überholt wird.

Es gab auch eine L6-Wagenserie aus Stahlblech, die zwischen 1939 und 1950



Die Plattformen, Trittbretter und Innenböden sind mit gelasertem Holz belegt.

entstanden ist. Auch seien vollständigkeits- halber die L7 erwähnt, die zwischen 1956 bis 1964 produziert und später als E-Wagen bezeichnet wurden. Diese 2350 Stahlwagen hatten ein grösseres Ladevolumen als die L6.

### Die Modelle

Die Pesolillo SA produzierte 20 Versionen, teilweise mit unterschiedlichen Wagen- nummern innerhalb derselben Epoche, wodurch 37 verschiedene Wagen entstanden. Gesamthaft wurden 165 Einheiten produziert. Der Hersteller beschränkte sich auf die Wagen mit hölzernen Seitenwänden. Zur Abrundung des Themas werden auch die Spezialversion der L2 und ein L5 von privaten Modellbauern vorgestellt. Im allgemeinen Verständnis ist ein Hochborder einfach ein offener Güterwagen mit hohen Seitenwänden. Betrachtet man die Details – auch wie sich die Wagen über die Jahre verändert hatten –, entsteht ein beträchtliches Curriculum Vitae.

Alle Modelle sind aus Messing gefertigt, aber die Böden im Wageninnern, die Trittbretter sowie die Bremserbühnen sind mit echtem Holz belegt. Die Blattfederung sowie die Kugellager sorgen für einen ruhigen Lauf. Federpuffer sind so selbstverständlich wie die vorgerechneten Kupplungen. Die älteren Ausführungen sind sogar mit Doppelhakenkupplungen ausgestattet. Die filigranen Zettelhalter lassen sich öffnen, damit die Wagen mit den entsprechenden Infos am richtigen Zielort ankommen. Die Wagen sind epochengerecht detailliert, frühe Versionen nur mit Handbremse, spätere mit Durchgangsleitung und schliesslich mit voll ausgerüsteter Drolshammer-Bremse.



Die Zettelkästen können wie beim Vorbild mit Frachtpapieren bestückt werden.



Die Wagen für den Transport der Futter- und Zuckerrüben sind entsprechend beschriftet.



Unterschiede gibt es auch für die Seitentüren. Hier der L4 mit Metalltür.



Die ursprünglichen L6 wurden alle mit Seitentüren aus Holz abgeliefert.



Besonders attraktiv sind die Wagen der Epoche I und der frühen Epoche II. Hier sind die Metallprofile schwarz abgesetzt, und die Beschriftung ist in der ursprünglichen Schattenschrift ausgeführt. Besonders auffallend ist der grüne L2 des Gaswerks Schlieren. Von ihm waren in der Blütezeit des Gaswerks zwölf Exemplare in Betrieb. Am Ende der Epoche I wurde die Schattenschrift abgeschafft, möglicherweise ab den frühen 1920er-Jahren, weil damals mehrere grössere Wagenserien mit neuen Nummern versehen wurden.

Hochinteressant ist die Epoche III zwischen 1955 und den frühen 1960er-Jahren, weil in dieser Zeit der Wechsel von der grauen auf die rotbraune Wagenfarbe stattfand. Der Übergang verlief fliessend. Ab dieser Zeit lassen sich auch die L6 mit der Originalholztüre mit jenen mischen, die nachträglich mit Eisenprofilen nachgerüstet wurden. Auch rollten noch Wagen mit der alten SBB-Beschriftung, in der das Logo übereinander angeordnet war, zusammen mit Wagen mit modernerem Logo (siehe Bilder). Sogar graue und braune L4 passen in diese Zeit. Die Wagen fuhren in Blockzügen mit Kohle oder Futterrüben beladen

Für den Kohletransport wurden die Holztüren später mit Metallprofilen verstärkt.



und auch einzeln in Gemischtgüterzügen. Wagen für den Lebensmitteltransport wurden speziell bezeichnet, um die verlangte Hygiene einzuhalten.

Etwas einfacher gestaltet sich die Vielfalt für die BLS-Version, weil die BLS die Gestaltung der Beschriftung über Jahre beibehielt. Der hier vorgestellte L4 deckt die Zeitspanne zwischen 1913 und den späten 1930er-Jahren ab. Von der Ausführung her gelten die gleichen Merkmale wie

für die SBB-Versionen, hier lediglich mit Handbremse, demzufolge noch mit Bremserhaus. Auch die BLS-Versionen wurden später mit Luftbremse ausgerüstet, und einzelne L4 wurden noch lange als Dienstwagen eingesetzt.

## Fazit

Es fehlen zwar die L-Wagen in Metallausführung, aber es ist erfreulich, festzustellen, dass die Pesolillo SA immer wieder

Schweizer Güterwagen in aussergewöhnlicher Qualität produziert. Umso mehr, weil sich die Recherche für ältere Fahrzeuge nicht immer einfach gestaltet. Es gibt keine Spurweite, die mit dem Detailreichtum und der Variantenvielfalt in diesem Ausmass mithalten kann. Weitere Güterwagen folgen, und auch die dreiachsiges SBB-Schnellzugswagen werden demnächst ausgeliefert. Die Liebhaber der Spur 0 können sich über weitere hochwertige Modelle freuen. 



Ungebremste Wagen fuhren in Kombination mit handgebremsten Wagen.



Der L2 des Gaswerks Schlieren verfügte lediglich über eine Handbremse.



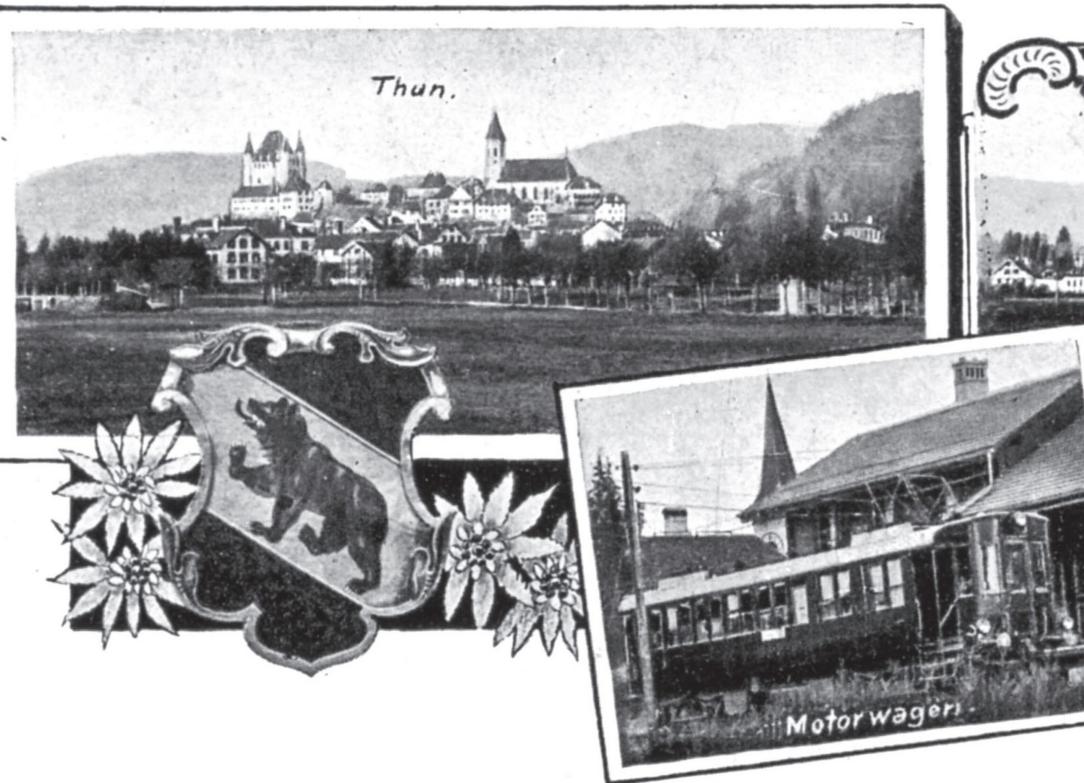
90 ungebremste Wagen erhielten später lediglich eine Durchgangsleitung.



Dieser L6 wurde 1933 mit einer Drolshammer-Bremse nachgerüstet.

Durch die höheren Seitenwände waren die L6 auch für grössere Ladevolumen geeignet.





**Rückblick** | Aus den Anfängen der Emmentaler Bahnen

# Modelle schreiben Geschichte

Mehrere Bahnjubiläen im Emmental haben dazu geführt, dass im Museum «Alter Bären» in Konolfingen eine Sonderausstellung stattfindet. Anhand der im Museum ausgestellten Modelle zeigt Autor Werner Weber die Geschichten dieser Bahngesellschaften auf.

Von Werner Weber (Text) und Hans Roth (Fotos)

**D**ieses Jahr feiert eine der beiden EBT-Vorgängerbahnen, die Burgdorf-Thun-Bahn (BTB), ihr 125-Jahr-Jubiläum. Sie ist die erste elektrische Vollbahn Europas gewesen. Im kommenden Jahr folgt die Emmentaltbahn (EB) mit dem 150-Jahr-Jubiläum. Da zusätzlich auch die Strecke von

Langnau i. E. nach Luzern 150-jährig wird und die Geschichten der verschiedenen Bahnen des Emmentals eng und ursächlich miteinander verknüpft sind, zeigt das Museum «Alter Bären» in Konolfingen einen Rückblick auf die Geschichte der Eisenbahnen des Emmentals. Dies geschieht neben

vielen originalen Gegenständen wie Stellwerk und Loksimulator vor allem auch mit Eisenbahnmodellen. Schlaglichter auf die Baugeschichte der verschiedenen Bahnen in Wort und Bild illustrieren dabei den harren Kampf, den es jeweils benötigte, bis die Bahngesellschaften zum ersten Mal gefah-



Foto: Sig. Werner Weber

Ein Ausschnitt einer Ansichtskarte aus dem Jahr 1899 vom Oberdiessbacher Fotografen G. Wenger. Er hat damals von der Gemeinde den Auftrag bekommen, eine solche zu gestalten.

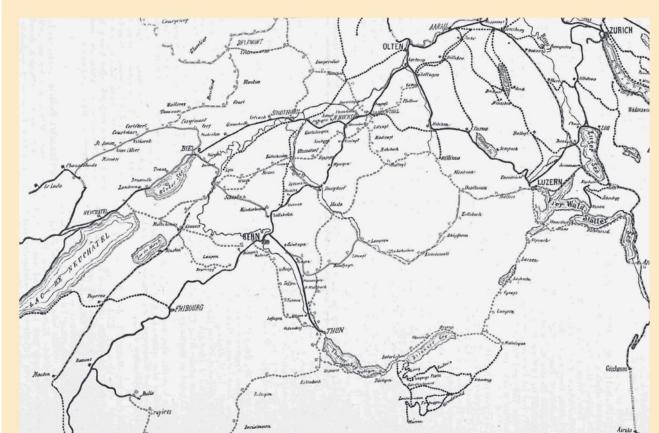
Das Büchlein zur Eröffnung der BTB mit dieser Anschrift wurde in kleiner Auflage neu aufgelegt. Darin sind auch die nicht verwirklichten Träume erwähnt. Inschriften, kombiniert mit Ansichtskarten, versetzen uns zurück in die Zeit der Jahrhundertwende.

Und wenn durch die Mauer des Lötschbergs einst fände  
Die eiserne Strasse des Südens Gelände,  
Dann wärst du Bähnchen — so ist mir im Sinn —  
Ein Stück der Direkten von Rom nach Berlin.

ren sind. Fein verpackt schimmern diese Kämpfe jeweils auch in den Inschriften zum jeweiligen Eröffnungsfest durch.

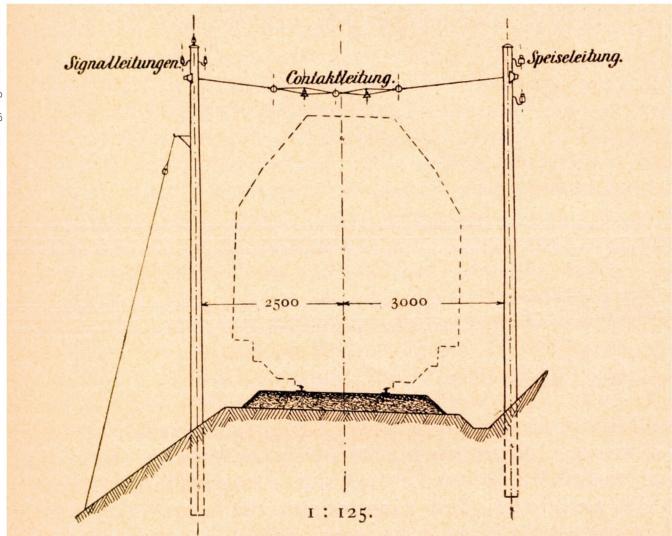
#### Die Geschichte der BTB

Auch die ersten Ideen zum Bau einer Bahnlinie von Konolfingen nach Thun fallen mit der Eröffnung des Bahnhofs Konolfingen und dem Bau der Pferdebahn Derendingen-Biberist von 1864 zusammen. Die danach gegründete Gesellschaft erhält 1873 die erste eidgenössische Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahnstrecke von Konolfingen nach Thun oder Kiesen. Die Pläne scheitern, und die Konzession erlischt 1881. Auch das Nachfolgeprojekt scheitert. Verschiedene Projekte werden 1891 gestartet, darunter jene für die Bahnlinien Konolfingen-Hasle und Konolfingen-Thun. Nach dem Zusammenschluss der beiden Interessengruppen beginnen die Pläne konkreter zu werden. 1896 konstituiert sich die Aktiengesellschaft der Burgdorf-Thun-Bahn (BTB). Der Direktor der EB wird auch Direktor der BTB, zudem wird die EB mit dem Bau und dem Betrieb der neuen Bahngesellschaft betraut.



Plan: Staatsarchiv Luzern

Dieser Plan der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) und der Langenthal-Huttwil-Bahn (LHB) aus dem Jahr 1891 zeigt die enge Verknüpfung der verschiedenen Pläne der Eisenbahngesellschaften des Emmentals. Die LHB und die Huttwil-Wohlen-Bahn (HWB) sahen sich wie die SMB als direkte Verbindung zwischen Frankreich und dem Gotthard. Die Pläne der BTB und der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn (RSHB) hätten teilweise das gleiche Trasse benutzt. Einiges kam anders als geplant. Gemeinsam haben die Bahnen, dass die hochfliegenden Pläne für eine internationale Verbindung gescheitert sind. Alle Bahnen mussten mit schmalem Budget arbeiten. Dies zeigt sich in den vielen ähnlichen Lösungsansätzen.



Fotos und Zeichnungen sind unentbehrliche Quellen für den Modellbau, wie hier die technische Darstellung der Drehstromfahrleitung der BTB für die Kurven mit seitlicher Abspaltung.

Zur Anwendung gelangt Drehstrom mit einer Spannung von 750 V und einer Frequenz von 40 Hz. Es spricht für den Weitblick ihrer Verantwortlichen, dass sie den Mut aufbringen, sowohl das Risiko des elektrischen Betriebs als auch die finanzielle Mehrbelastung auf sich zu nehmen. Die Kühnheit zahlte sich jedoch umgehend aus, und die technische Elite Europas pilgert in die Schweiz, ins ländliche Emmental zur

BTB. So schreibt 1903 der deutsche Professor W. Kübler von der technischen Hochschule Dresden, Vater der Schnellfahrversuche Marienfelde-Zossen, in seinem Buch über den Drehstrommotor gleichermaßen ausführlich wie begeistert über die BTB. Systembedingt muss die Fahrleitung zweipolig ausgeführt sein, und zwar mit voneinander isolierten Drähten in klar definiertem Abstand zueinander. Insbesondere

im Kreuzungs- und Weichenbereich erfordert das sehr aufwendige Konstruktionen – man spricht von «Luftweichen».

Die Drehstrommotoren der Lokomotiven und Triebwagen lassen sich in den Anfangsjahren nur in ganz wenigen Geschwindigkeitsstufen wirtschaftlich betreiben. Heute lassen sich Drehstrommotoren dank Leistungselektronik problemlos über einen enorm breiten Drehzahlbereich regeln. Moderne mit Drehstrommotoren ausgerüstete Triebfahrzeuge benötigen lediglich noch eine einpolige Fahrleitung, wird der einphasige Wechselstrom doch erst an Ort und Stelle, im Fahrzeug selbst, zu einem variablen Drehstrom umgeformt.

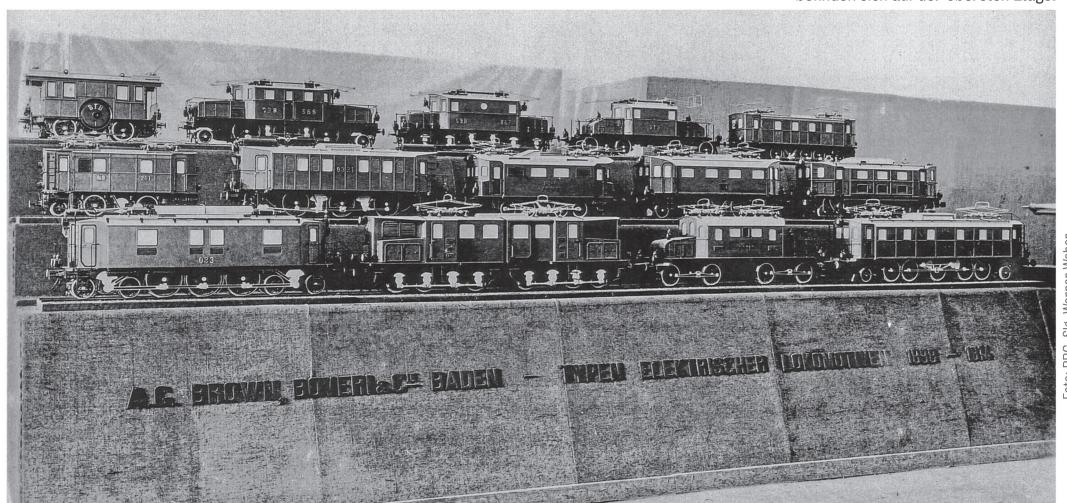
## Modelle erzählen die Geschichte

Die ältesten der im Museum «Alter Bären» in Konstanz ausgestellten Modelle haben eine bereits 100-jährige Geschichte, sind sie doch 1914 für die Landesausstellung in Bern von der Brown, Boveri & Cie. (BBC) als reine Holzmodelle im Massstab 1: 10 gebaut worden. Es sind dies die zwei Modelle der BTB aus der Serie von allen bis 1914 von der BBC erbauten Elektrolokomotiven.

Die übrigen Fahrzeuge der BTB zeigen als HO-Modelle zusammen mit Augenzeugenberichten, Fotografien und Plänen, wie sich der Betrieb abgespielt hat. Nachfolgend ein Bilderbogen dieser Fahrzeuge. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 45.

Die an der Landesausstellung von 1914 in Bern ausgestellten Modelle der BBC. Die beiden BTB-Lokomotiven befinden sich auf der obersten Etage.





Das 1:10-Modell der ersten Lokomotive, der BTB E2E Nr. 1 von 1899. Gewöhnungsbedürftig für Schweizer Verhältnisse ist die Farbgebung dieser Lok.

Foto: BBC, Sig. Werner Weber



Die Originallokomotive steht heute in Freilassing, während sich die baugleiche Nr. 2 heute im Bestand des Verkehrshauses in Luzern befindet.



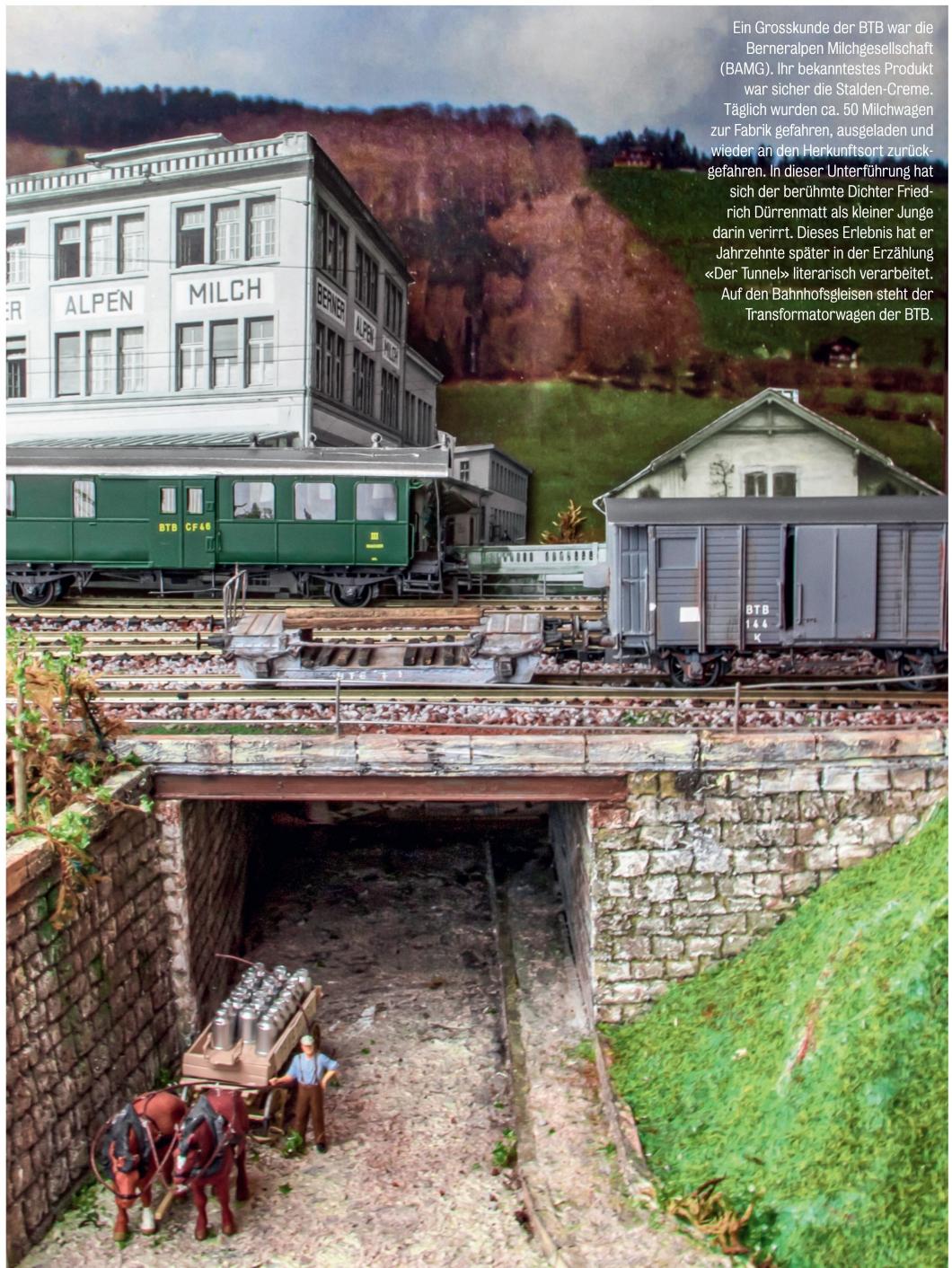
Der BBC-Werkfotograf lichtete das Vorbild im Bahnhof Konolfingen ab. Sie wurde bereits 1937 nach lediglich 28 Dienstjahren abgebrochen.

Foto: BBC, Sig. Hans Roth



Das zweite Modell aus dieser Serie ist die 1909 abgelieferte F 2x2/2 Nr. 3. Sie erreichte mit 720 PS und 40% höherem Gewicht die doppelte Leistung einer E2E. Trotzdem verbrauchte sie kaum mehr Energie.

# Report



Ein Grosskunde der BTB war die Berneralpen Milchgesellschaft (BAMG). Ihr bekanntestes Produkt war sicher die Stalden-Creme. Täglich wurden ca. 50 Milchwagen zur Fabrik gefahren, ausgeladen und wieder an den Herkunftsort zurückgefahrene. In dieser Unterführung hat sich der berühmte Dichter Friedrich Dürrenmatt als kleiner Junge darin verirrt. Dieses Erlebnis hat er Jahrzehnte später in der Erzählung «Der Tunnel» literarisch verarbeitet. Auf den Bahnhofsgleisen steht der Transformatorwagen der BTB.



Vorbild und Modell im Bahnhof Konolfingen kurz nach 1900. Die BTB musste ein Zwischenperron erstellen. Dieses wurde 2017 beim letzten Bahnhofsumbau angepasst und die Perronüberdachung ersetzt.



Das Besondere an den BCe 4/4-Triebwagen: Die «Automobilwagen» hatten zu Beginn keine Einstiegstüren. Speziell für den Winter wurden später Türen montiert, die im Sommer jedoch wieder entfernt wurden.



Der 1881 von der SCB-Werkstätte Olten an die EB ausgelieferte Gepäckwagen überlebte bis 1962 und erfuhr in seiner Dienstzeit einige Anpassungen. An der Rampe der BAMG wartet er auf einen weiteren Einsatz.

Der Bahnhof Konolfingen hieß von 1892 bis 1933 Konolfingen-Stalden. Der Milchwagen mit den Milchkannen von Brenzikofen ist ein EB-Gepäckwagen von 1881. Der Bahnhofsplatz von Konolfingen im Hintergrund mit dem «Tschorre-hütli» (dem Kiosk einer Bäckerei, die durch den Bau der Unterführung vom Bahnhof abgeschnitten wurde) findet sich im Drama «Besuch der Alten Dame» von Friedrich Dürrenmatt wieder.



# Report

Die E2E-Lokomotive besorgt in Konolfingen auch den Rangierdienst. Zusätzlich führt sie mit einem kurzen C2 den Schülerzug nach Grosshöchstetten. Interessanterweise hat der in Konolfingen geborene Friedrich

Dürrenmatt von diesem Zug nie etwas erzählt, obwohl er ihn im Winter für den Schulweg nach Grosshöchstetten in die Sekundarschule benutzte. Auf den Bahnhof Konolfingen hingegen war er stolz. Er verbrachte hier viele Stunden auf der Bank und ärgerte sich gewaltig, dass es einen Schnellzug gab, der die «Freiheit» hatte, in Konolfingen nicht anzuhalten.



Dieselbe Szenerie wie unten mit dem BCe 2/5 Nr. 7 im Vorbild auf dem Werkfoto der MFO. Der Bahnübergang (rechts angeschnitten) und das Schulhaus Stalden im Hintergrund bestehen heute noch, allerdings hat sich die Umgebung massiv verändert.



Charakteristisch für die BTB ist die zweipolige Fahrleitung. Der Abstand zwischen den Masten ist sehr kurz. In den Kurven werden diese Masten zudem seitlich abgespannt. Dies macht sie bei den Bauern extrem unbeliebt und trägt ihr den Übernamen «Stangenbahn» ein. Der «moderne» BCe 2/5-Triebwagen beim Bahnübergang Stalden, bei dem bereits 1928 die Schranken einem Blinklicht gewichen sind.





Die BTB besaß zwei Bahnhofstypen, die grosse und die kleine Variante. Hier ist das Bahnhofsgebäude von Stalden zusammen mit dem K2 144 der BTB mit breitem Bremserhaus und dem BTB CF 46 mit Baujahr 1921.

Eine Besonderheit im Güterumschlag des Bahnhofs Stalden ist die Fracht, die von der Fischzuchtanstalt ab 1908 bis 1962 nach Stalden Dorf transportiert und anschliessend per Bahn an den Zielort spediert wird.

Mit dem Auto wurden die Fischkübel zum Bahnhof Stalden transportiert. Im Gepäckwagen des Zuges kamen sie zum Bestimmungsort. Bis die lebenden Fische allerdings auf der Riffelalp ankamen, war ein mehrfacher Umlad notwendig. Dies war harte körperliche Arbeit. Zum Gewicht der Fische kamen noch rund 100 Liter Wasser hinzu und eine Sauerstoffflasche, damit die Tiere den Transport überlebten.



Foto: Sjg. «Alter Bären» Konolfingen

Dokument: Slg. «Alter Bären» Konolfingen

## Die Emmentalbahn (EB)

**Die Emmentalbahn (EB)**  
Von Beginn weg wird die BTB von der EB betrieben, deren Wurzeln, wie diejenigen der BTB, ins Jahr 1864 zurückreichen. Die am 1. April 1864 als Pferdebahn eröffnete Strecke von Biberist nach Derendingen ist eigentlich nur ein Industriegleis für die Baumwollspinnerei. Dieses wird 1869 bis Gerlafingen zur Fabrik der von Roll verlängert. Bis 1872 werden die Wagen von Pferden gezogen. Der Kanton Solothurn macht die Einführung des Personenverkehrs davon abhängig, ob die Bahn bis Burgdorf verlängert wird. Dieses Industriegleis gilt deshalb als Vorläufer der EB. Die EB mit der Strecke Burgdorf–Solothurn wird am

26. Mai 1875 eröffnet. Sie gilt als erste offizielle Nebenbahn der Schweiz, ist die Verbindung doch von Beginn weg für den Regionalverkehr geplant. Dass den Pionieren der EB ein Anschluss an den Gotthardzubringer in Langnau vorschwebt, dürfen sie nie verlaufen lassen, würden sie sich damit doch nicht nur die Sympathien der Schweizerischen Centralbahn (SCB) verscherzen, die das ganze Bahnprojekt argwöhnisch beobachtet, sondern auch die der Stadt Bern. Stadt und Kanton Bern würden die Umfahrung der Stadt Bern auf keinen Fall dulden. Neben lokalen Interessen ist damit auch erklärbar, warum für die Weiterführung der EBT nach Langnau in Burgdorf

die vom Betrieb her unwirtschaftliche Lösung eines Kopfbahnhofes getroffen werden muss. Das Verhältnis zur SCB ist für die EB sehr schwierig. Finanzielle Schwierigkeiten der SCB verhindern den Bahnbau Solothurn–Bern, ermöglichen es dagegen der EB, die Benützung des direkten Trasseees Biberist–Solothurn zu erhalten und dieses 1884 auch zu erwerben. Der Verkehr auf dem Streckenabschnitt Biberist–Derendingen geht nach Eröffnung der direkten Strecke Biberist–Solothurn 1876 massiv zurück, sodass der Personenverkehr bereits 1878 aufgegeben werden müsste. 1884 wird der Betrieb dann auch tatsächlich eingestellt.

Zwei Wagen der EB von 1875 in der Obermatt, bei der Einmündung der Strecke Burgdorf–Langnau der EB in die Gleise der Jura–Bern–Luzern–Bahn (später Jura–Simplon–Bahn [JS] bzw. SBB). Die Wagen C 41 und B 4 sind in der Wagenfabrik Bern gebaut worden. Der B 4 hatte ursprünglich die Nummer B 2 und ein flaches Dach, 1905 erhält er ein gewölbtes Dach und 1921 zusätzlich zur Dampfheizung die elektrische Heizung für den Verkehr mit Drehstromzügen auf der 1919 mit Drehstrom elektrifizierten Langnauer Linie.



Der K2 143, 1883 von der SIG erbaut, war baugleich mit den 1875 gelieferten K2 von der Wagenfabrik Bern. Er wurde 1950 ausgerüstet und steht im unteren Bild ganz rechts in der Reihe. Der EB L 213 von 1881, ebenfalls erbaut von der SIG, nach Plänen der Wagenfabrik Bern, überlebte bis 1966. Der anschliessende P 920 gehörte der Firma von Roll und war im Wagenpark der EB eingereiht. Er wurde letztmals am 18. November 1972 von Peter Willen auf dem Areal der Firma von Roll in Gerlafingen fotografiert.



Einige der K2-Wagen der EB von 1875 haben bis 1963 überlebt. Die Werkstatt Konolfingen war nach 1942 (Fusion von EB und BTB zur EBT) für ihren Unterhalt zuständig: «Si si überall im Wäg gsi», worauf sie im «Siedistumpen» (Abstellgleis der Berneralpen Milchgesellschaft) abgestellt wurden, wie hier im Jahr 1950. Die Werkstattarbeiter konnten, wenn ein Wagen zum Abbruch freigegeben worden war, das Holz der Wagen zum Heizen mitnehmen. Die Untergestelle wurden in der Werkstatt verschrottet.



Foto: Peter Willen

## Die Strecke Burgdorf–Langnau

Obwohl auch bei diesem Projekt in den 1860er-Jahren mit der Planung begonnen wird, dauert es bis 1881, bis die Bahnstrecke dem Betrieb übergeben werden kann. Sie wird am 12. Mai durch die EB in Betrieb genommen. Ein Markenzeichen der örtlichen Bahnen ist ihr Weitblick in Sachen Planung und Ausführung. So spricht 1881 Albert Bitzius, bernischer Regierungsrat und Sohn von Jeremias Gotthelf, anlässlich der Eröffnung davon, dass die EB die erste Bahn der Schweiz sei, die eine Kostenunter-

schreitung beim Bau aufweise. Bitzius prägt auch den Ausdruck «Burebahn» (Bauernbahn), und man ist stolz darauf, es den Städtern gleichgetan zu haben.

## Die Huttwiler Bahnen

1944 entstehen aus der Fusion von Langenthal–Huttwil–Bahn (LHB), Huttwil–Wolhusen–Bahn (HWB), Ramsei–Sumiswald–Huttwil–Bahn (RSHB) und Huttwil–Eriswil–Bahn (HEB) die Vereinigten Huttwil–Bahnen (VHB), die ebenfalls einen Platz im Museum «Alter Bären» erhalten haben.

## Eisenbahnen im Emmental

Im Museum «Alter Bären» in Konolfingen ist seit dem 3. März 2024 die Sonderausstellung «Eisenbahnen im Emmental» zu sehen. Sie ist jeweils am 1. und am 3. Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet.

Weitere Infos:

[www.museum-alter-baeren.ch](http://www.museum-alter-baeren.ch)



Die Bahnen besaßen je einheitliche Stationsgebäude. Hier das von Häusernmoos an der RSHB-Strecke von Kibri. Die Betriebsführung aller Bahngesellschaften der späteren VHB lag bei der LHB. Diese beschaffte 1931 bei der SLM zwei Kastendampfloks mit einer Leistung von 300 PS. Diese Lokomotiven wurden von einem Mann bedient, der Lokführer und also auch fürs Heizen zuständig war.



Aufgrund der guten Erfahrungen mit den beiden E 2/2 der LHB beschaffte die HWB 1936 ebenfalls eine solche Maschine, allerdings mit drei gekuppelten Achsen. Trotz der auch hier eingebauten halbautomatischen Feuerung war die Arbeit sehr anstrengend, wie Lokführer Otto Haas erzählte. Er war Lokomotivführer aus Leidenschaft und als junger Führer einer der wenigen, der gerne mit dieser Maschine gefahren ist.

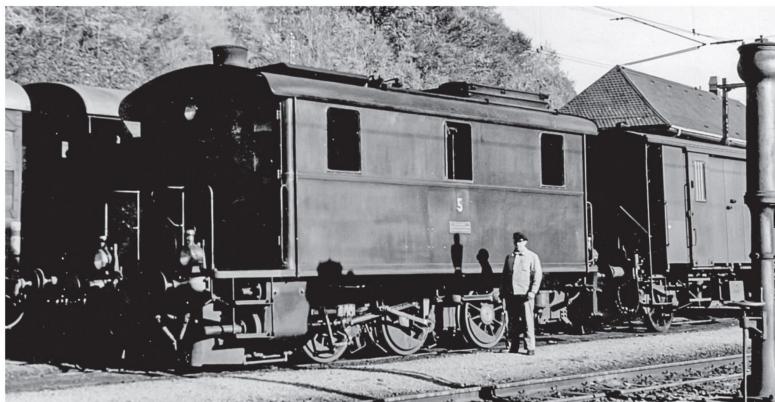


Foto: Otto Haas

Der Lokführer Otto Haas um 1940 im Bahnhof Wohusen neben «seiner» Ec 3/3 5 der HWB wartend. Die Lokomotive ist heute noch betriebsfähig erhalten und mittlerweile wieder in Huttwil stationiert.



Der HWB L 356 von 1895, erbaut von der SIG, ist einer der mit offener Bremshütten versehenen L-Wagen. Dies war bereits ein Fortschritt gegenüber den L-Wagen der LHB, die lediglich über Bremsersitze verfügten.

# News

Modelleisenbahnklub Schenkon

## 30-Jahr-Jubiläum in Schenkon



Am 14. und 15. April 2024 öffnet der MEKS sein Vereinslokal für die breite Bevölkerung.

1994 wurde in Sursee der Modelleisenbahnklub Sursee (MEKS) gegründet. Wegen eines bevorstehenden Gebäudeabrisses musste er nach 16 Jahren ein neues Vereinslokal suchen. Die Anlageenteile der seit der Gründung entstandenen Modellbahnwelt wurden in Einzelstücke für eine Wiederverwendung zerlegt. Glücklicherweise konnte im Jahr 2012 im nahen Schenkon ein Neuanfang in einem grossen auszubauenden

Kellerraum gemacht werden. Mit dem Umzug änderte der Verein auch seinen Namen in Modelleisenbahnklub Schenkon.

Seit zwölf Jahren wird mit grossem Einsatz an zwei Modellbahnanlagen gebaut. Eine in Spur N mit einer Grundfläche von  $3,3 \times 7,2$  Metern und eine zweite auf einer Fläche von  $4,6 \times 14,2$  Metern in HO. Vielseitigkeit zeichnet den Verein aus, so sind analoge und digitale Steuerungen im Ein-

satz. Lange Zugkompositionen, auch mit Doppeltraktion, und farbenfrohe Pendelzüge, die in einen achtgleisigen Kopfbahnhof fahren, sind ab diesem Jahr passend zum Jubiläum zu bewundern.

Im MEKS sind Vielseitigkeit und Ideenreichtum an der Tagesordnung. Da gibt es keine Nachwuchsprobleme, denn jährlich nimmt man am regionalen Ferienpass teil, um interessierten Kindern das ansteckende gutartige Virus für die Lebenszeit zu übertragen. Monatliche Fahrabende mit abwechslungsreicher Verpflegung in unserem Grotto ziehen regelmässig Freunde, Bekannte und Verwandte an. Die Begeisterung für das gestalterische und technische Hobby wird in spannenden Gesprächen auf alle Besucher übertragen. Mit stetiger Steigerung der Motivation und grossem Einsatz aller sieht man der Zukunft mit Entspannung und Genugtuung entgegen. Am 14. und 15. April 2024 feiert der MEKS mit zwei Tagen der offenen Tür sein 30-jähriges Bestehen.

Daniel Boog

Weitere Infos:  
[www.meks-schenkon.ch](http://www.meks-schenkon.ch)



Auf den beiden sich im Bau befindenden Vereinsanlagen in N und HO werden die verschiedensten Kompositionen zum Einsatz kommen.

Fotos: Daniel Boog

Modulbau-Freunde Basel

# Modul-«Verschänggte» in Basel

Am Wochenende vom 27. und 28. April 2024 laden die Mitglieder der Modulbau-Freunde Basel (MFB) ein letztes Mal in ihr Klublokal im Gundeli-Quartier ein. An diesem Wochenende werden die H0m- und H0-Züge ein letztes Mal über die MAS-60-Module rollen, wobei es gleichzeitig darum geht, für das Rollmaterial und die Module ein neues Zuhause zu finden. Noch vor wenigen Jahren hätte unter den Vereinsmitgliedern niemand damit gerechnet, dass der 1989 gegründete Club schon bald Geschichte sein würde. Da innerhalb von einem Jahr der Präsident und sein Vize verstorben sind und trotz mehreren Bemühungen keine neuen Mitglieder gefunden werden konnten, haben sich die verbleibenden MFBler schweren Herzens zur Auflösung ihrer Vereinigung per Ende dieses Jahres entschlossen. Wie Matthias Ehmann, Präsident ad interim, im Gespräch mit der LOKI ausführt, habe man natürlich auch mit anderen Vereinen Gespräche über einen Zusammenschluss geführt, diese seien aber im Sand verlaufen.

## Alles muss raus

So kommt es nun dazu, dass im Vereinslokal an der Gilgenbergerstrasse 1 Ende April ein Flohmarkt stattfindet, an dem sämtliches Rollmaterial und alle Dekorationsgegenstände des MFB verkauft werden. Gar gratis oder gegen eine kleine Spende können die Module der Modulbaufreunde erworben werden. An den beiden Nachmittagen können sie besichtigt und reserviert und zu einem späteren Zeitpunkt abgeholt werden. Neben mehreren Bahnhöfen in Spur H0m sucht auch der massstäblich gebaute Kreisviadukt von Brusio ein neues Plätzchen. Alle Module, die keinen neuen Besitzer finden, müssen die verbliebenen Vereinsmitglieder anschließend entsorgen. Es bleibt nur zu hoffen, dass möglichst viele Stücke Nordwestschweizer Modellbahngeschichte nicht in der Kehrichtverbrennung landen müssen.

Stefan Treier

### Veranstaltungsort:

Gilgenbergerstrasse 9, 4053 Basel

### Datum:

27.–28. April 2024

Jeweils von 13.00 bis 17.00 Uhr

### Weitere Infos:

[www.mfb-basel.ch](http://www.mfb-basel.ch)



Fotos: Stefan Treier

Auch das Modul mit dem Nachbau des Kreisviadukts von Brusio sucht ein neues Plätzchen.



Bald schon ein Bild der Vergangenheit: Mitglieder bei der Arbeit an der H0-Modulanlage.



Die nach MAS 60 gebauten H0m- und H0-Module wollen die Mitglieder der MFB verschenken.

Dinomotors.ch

# US-Modellautos aus Leidenschaft

Wer seine Modelleisenbahnanlage nach US-Vorbild mit passenden Automodellen bestücken wollte, musste bisher meist über die Grenzen der Schweiz schauen. Dinomotors sorgt mit dem Import attraktiver Modelle in verschiedensten Massstablen nun für Abhilfe. Inhaber Dino Graf, der beruflich mit «grossen» Autos zu tun hat, betreibt den Onlineshop im Nebenamt für sich und gleichgesinnte Hobbykollegen. Er bietet unter anderem amerikanische Klassiker der 1940er- bis 1960er-Jahre von Oxford Die-cast oder Busmodelle von Iconic Replicas aus den 1950er-Jahren bis hin in die Neuzeit an. Das schon gute Sortiment wird laufend ausgebaut.

Stefan Treier



Foto: Dino Graf

Im Onlineshop unter [dinomotors.ch](http://dinomotors.ch) findet sich ein grosses Sortiment an US-Modellautos.

## BahnJournalisten Schweiz

# Podium: Eisenbahnpresse, wohin?

Wer die täglichen Medien konsumiert, dem wird schon lange aufgefallen sein, dass Beiträge, die die Bahn betreffen, nur noch selten erscheinen und kaum fundierte Fakten beinhalten. Das beschäftigt auch die Vereinigung der BahnJournalisten Schweiz (BJS) seit Langem. So trafen sich am 13. Februar 2024 über 20 Medienschaffende, schon fast klandestin in einem Oltner Wirtshauskeller, zu einem Podiumsgespräch.

Periodika sind einem starken Kostendruck ausgesetzt und beschäftigen kaum mehr externe Mitarbeiter. In den üblichen Redaktionen müssen die Mitarbeiter zu diversen Themen täglich mehrere Beiträge verfassen. Die Medienstelle der SBB bekommt z. B. jährlich etwa 8000 Medienanfragen. Wer keine feste Anstellung bei einem der Mediunternehmen hat, der hat kaum eine Chance, auch nur einen Teil seines Le-

bensunterhalts mit journalistischen Fachbeiträgen zu bestreiten.

In der Tendenz werden News zukünftig vermehrt online und gratis angeboten. Fachzeitschriften haben nur eine Chance, wenn sie hervorragende, gut fundierte Beiträge mit einem wesentlichen Mehrwert publizieren. Wenn sie das bieten, haben sie auch zukünftig eine gute Chance, am Markt bestehen zu können.

Jürg D. Lüthard



Foto: Jürg D. Lüthard

Die Teilnehmer am Podium im Keller des Restaurants Flügelrad in Olten. Von links: Gerhard Lob, Präsident BJS; Stefan Treier, Herausgeber LOKI; Dr. Walter Rothschild, Herausgeber HaRakevet; Reto Schärli, Mediensprecher SBB; Stefan Ehrbar, Journalist CH Media, und Lorenz Degen, Moderator.

Chemins de fer du Kaeserberg

# Der Entlastungszug des Monats

Im Falle einer Verspätung springen bei den SBB häufig sogenannte Dispozüge ein. Diese Kompositionen dienen aber auch als Entlastungszüge bei Ferienbeginn oder bei Grossanlässen. Der Entlastungs-IC, der auf der Kaeserbergbahn eingesetzt wird, ist daran erkennbar, dass zwei nicht klimatisierte UIC-X-Wagen von 1968 den Zug aus sechs EW IV (drei 1. und drei 2. Klasse) und einem Gepäckwagen ergänzen. Diese UIC-X-Wagen mit Seitengang und Sechserabteilen wurden in den 1980er-Jahren zu Grossraumwagen umgebaut. Weiter ist dem Zug einer der zwölf Sleeperetten Bpm angehängt, die bis 1995 in Nachtzügen zum Einsatz kamen. Später wurden die Wagen in Erstklassverstärkungswagen Apm umgebaut, ehe sie 2005 ausrangiert wurden. Als Zuglok fungiert die Re 4/4<sup>II</sup> 11337 von 1983, die im Mai 1998 rot lackiert wurde und 2005 eine Klimaanlage erhielt. CFK



Foto: CFK

Entlastungs-IC: Re 4/4<sup>II</sup>, 80 t, 4,7 MW, Last: 36 A, 564 Pl., 403 t, V/max. 140 km/h.

Mit Baujahr 1937 ist der Bhe 2/4 Nr. 1 der älteste Motorwagen der Rigi-Bahnen.

## Rigi Historic Ältester Motorwagen vor Revision

Der Motorwagen Bhe 2/4 Nr. 1 der Vitznau-Rigi-Bahn (VRB) wurde am 30. September 1937 mit der Elektrifizierung der Zahnradbahn in Betrieb genommen. Er ist auch heute noch regelmäßig im Einsatz, muss nun aber einer umfassenden Revision unterzogen werden. Für die Aufarbeitung des Motorwagens sowie gesetzliche Kontrollen und allgemeine Revisionsarbeiten werden 240 000 Franken benötigt, wie die Stiftung Rigi Historic auf ihrer Website schreibt. Wer sich an der Revision des ältesten elektrischen Motorwagens der VRB beteiligen möchte, kann dies mit einer Spende an Rigi Historic tun.

Stefan Treier

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

Ein Video zur Revision des Motorwagens 1 finden Sie hier:

[www.youtube.com/  
watch?v=sSFF2Z6bXb8](https://www.youtube.com/watch?v=sSFF2Z6bXb8)



# Veranstaltungen

## Weinkeller in der Festung Airolo Rail Event AG | 22. März 2024, 16.15–22.15 Uhr | Bahnhof Lugano

Die Weinkellerei Valsangiacomo öffnet die Türen der Airolo-Festung, wo der Gransegreto reift.

<https://railevent.ch/events/valsangiacomo>

## Börse Gisikon Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern, 6030 Ebikon | 23. März 2024, 9.30–15.00 Uhr | 6038 Gisikon, An der Reuss 5

Verkauf und Tausch von Modelleisenbahn und Zubehör sowie von Eisenbahnliteratur – Eintritt: Fr. 5.–.

<https://www.embl.ch>

## Lugano–Winterthur mit dem PCE Rail Event AG | 24. März 2024, 15.15–21.15 Uhr | Bahnhof Lugano

Der PCE kehrt aus seinem Winterquartier im Tessin zurück in die Deutschschweiz.

<https://railevent.ch/events/pce-deutschschweiz>

## Fahrtag am Hoffest Spur-0-Freunde Wiesental | 24. März 2024, 11.00–17.00 Uhr | D-79541 Lörrach-Brombach, Schopfheimer Strasse 25

Fahrtag der Spur-0-Freunde Wiesental am Tag der offenen Tür des Schöpflin-Areals.

<https://spur-0-freunde-wiesental.jimdofree.com>

## Fahrtag am Ostermontag Dampfbahn Aaretal | 1. April 2024, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Hunzigenstrasse 1

Dampf-, Diesel- und Elektroloks, spezielle Kinder- und Rollstuhlwagen, Spielplatz, Minigolf, Restaurant.

<https://www.dampfbahn-aaretal.ch>

## Öffentlicher Fahrabend N-Bahnclub beider Basel (NBCB) | 4. April 2024, 18.00–21.00 Uhr | 4052 Basel, St. Jakobstrasse 200

Öffentlicher Fahrabend auf der Club- und Jugendanlage. Eintritt frei. Clubbeizli zum «Bremschlotz» ist offen.

<https://nbcn.ch>

## Hochwertige Eisenbahnmodelle Eisenbahn-Sammlung Uster | 6. April 2024, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise

Anlagen in den Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m in Betrieb.

<https://www.eisenbahnsammlung.ch>

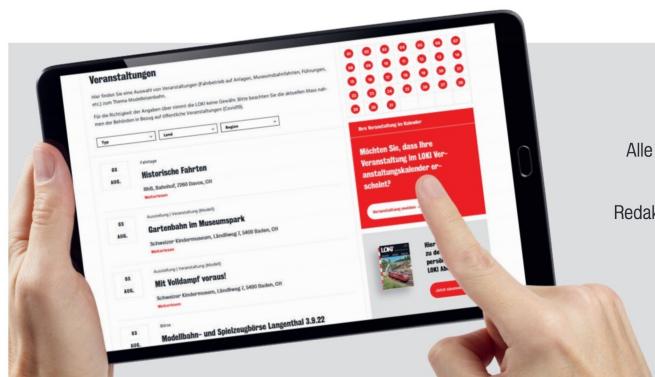
## Tag der offenen Tür Modelleisenbahnclub Seebbezirk | 6./7. April 2024, 10.00–15.00 Uhr | 3284 Fräschels, Brünnenrain 15

Schulhaus Fräschels: Die Lokalität ist nicht rollstuhlgängig, Eintritt frei, Tel. 079 689 56 37.

## Fahrnachmittag Modelleisenbahn-Club Basel (MCB) | 7. April 2024, 14.00–17.00 Uhr | 4056 Basel, Elsässerstrasse 2a

Betrieb auf unseren Anlagen. Spur 1, Spur 0, 0m und 0e.

<https://www.mcb-bs.ch>



## Kennen Sie unseren Onlinekalender?

Alle Veranstaltungstipps finden Sie täglich aktualisiert auf der LOKI Website: [www.loki.ch/veranstaltungen](https://www.loki.ch/veranstaltungen)

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 5|2024:  
Mittwoch, 27. März 2024

Veranstaltungen erfassen:  
[www.loki.ch/veranstaltung-melden](https://www.loki.ch/veranstaltung-melden)



**Publikumstage** **Schotterplatz** | 11./13./14./18./27. April 2024, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b

Besuchen Sie den Schotterplatz an diesem Tag ohne Voranmeldung. Weitere Infos erhalten Sie unter:

<https://schotterplatz.ch>

**Tage der offenen Tür** **Modelleisenbahnklub Schenkon (MEKS)** | 12. April 2024, 14.00–20.00 Uhr | 6214 Schenkon, Zellgut 5

H0- und N-Anlage im Bau und Fahrbetrieb mit Landschaftsbau. Verschiedene Steuerungen analog bis digital.

<https://www.meks-schenkon.ch>

**Ausstellung** **Eisenbahn-Amateur-Club Sarganserland (EACS)** | 13./14. April 2024, 10.00–17.00 Uhr | 8880 Walenstadt, Mehrzweckhalle am See

Modellbahnbetrieb auf verschiedenen Spuren und Anlagen, Lego-Bahn, Festwirtschaft.

<https://www.eacs.ch>

**Fahrtage Parkbahn** **Dampfbahn Aaretal** | 13./14./27./28. April 2024, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Hunzigenstrasse 1

Dampf-, Diesel- und Elektroloks, spezielle Kinder- und Rollstuhlwagen, Spielplatz, Minigolf, Restaurant.

<https://www.dampfbahn-aaretal.ch>

**Modellbahn-/Spielzeugbörse** **Isebahn-Egge** | 13. April 2024, 10.00–15.00 Uhr | 3076 Worb, Bärensaal, Bärenplatz 2

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse im Kulturzentrum Worb, Eintritt: Fr. 5.–.

**Fahrt zu MoMö und Öpfelringli** **Eurovapor** | 13. April 2024, 11.00–20.00 Uhr | 9570 Weinfelden, Brauereistrasse 11

Mit Möhls Apfelsaft-Express zu Möhls Mostmuseum MoMö und zu Kauderers Öpfelringli-Farm.

<https://www.eurovapor.ch>

**Tage der offenen Tür** **Modelleisenbahnklub Schenkon (MEKS)** | 13./14. April 2024, 10.00–17.00/16.00 Uhr | 6214 Schenkon, Zellgut 5

H0- und N-Anlage im Bau und Fahrbetrieb mit Landschaftsbau. Verschiedene Steuerungen analog bis digital.

<https://www.meks-schenkon.ch>

**Southern California** **American Railroadfans in Switzerland** | 19. April 2024, 19.30–22.00 Uhr | 5400 Baden, Roter Turm

«Southern California: 1999 und 2002 im Vergleich mit 2018»: Bildervortrag von Patrick Heuberger.

<https://www.trainmaster.ch/americanrrfans.htm>

**Magie im Prestige Continental Express** **Rail Event AG** | 20. April 2024, 16.00–22.30 Uhr | Zürich HB, Winterthur

Zauberhafter Abend mit Magie und feinem Dinner im Prestige Continental Express ab/bis Zürich HB.

<https://railevent.ch/events/magie>

**Modellbahn- und Spielzeugbörse** **moba-chaeller.ch** | 20. April 2024, 10.00–15.00 Uhr | 5116 Schinznach Bad, Schulstrasse 31

Über 60 Tische mit Modellbahnen von Z bis LGB sowie Zubehör, Modellautos und Spielwaren.

<https://www.moba-chaeller.ch>

**Occasionsmarkt** **Loki-SPENGLER, Wohlen** | 27. April 2024, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Durisolstrasse 12

Verschiedene Modelleisenbahnartikel und Zubehör sowie Auto- und Lastwagenmodelle.

<https://www.loki-spengler.ch>

**Auflösung des MFB** **Modulbau-Freunde Basel (MFB)** | 27./28. April 2024, 13.00–17.00 Uhr | 4053 Basel, Gilgenbergerstrasse 9

Flohmarkt mit H0-/H0m-Modulen und Rollmaterial. Module können nur reserviert werden, die Abholung ist erst später möglich.

<https://www.mfb-basel.ch>

**Frühlingsfest 2024** **Lokgesicht.ch** | 4. Mai 2024, 10.00–17.00 Uhr | 8259 Etzwilen, Dienstgebäude SBB, Bahnhofstrasse 22

Frühlingsfest 2024 bei lokgesicht.ch mit Bildervorführungen, Besuch der Eurovapor mit dem Möhl-Express.

<https://www.lokgesicht.ch>

# Börse

## Verkaufen

**HOm** Jungfrau-Bahn BDhe2/4 206, 1800.–  
M. Huber, Tel. 056 424 15 00

**HO** Verkaufe Modellbahnanlage Märklin HO, digital: 17 Loks, ca. 68 Wagen, ca. 50 Weichen, 250 C-Gleise, 150 M-Gleise, 1x Central-Station 60213, 2x Mobile Station 60652, 4 Trafos. Zahlreiche Schaltgleise, Kupplungsgleise, Prellbocks, Lichtsignale, Schalt- und Stellpulte. Der Tisch und der Unterstand auf dem Foto sind nicht enthalten. Detaillierte Stückliste und weitere Fotos sind verfügbar. VHB Fr. 7000.–



rsteiner2023@gmx-topmail.de

**Om** MR Ge 4/4" 624, rot, aktuelle Technik. Christoph Müller, Tel. 077 466 43 26, cm@sniver.ch

**Om** Verkaufe in Spur Om: Loks, Wagen, Zubehör. Bitte Liste verlangen. werner.dutler@bluewin.ch

## Kaufen

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

**H0m** Suche BEMO-Arosa-Steuerwagen, rot, Abt 1701/1702 Nr. 3254 131/132w christianvonarx@yinet.net.ch, Tel. 076 831 20 51

**HO** Suche Märklin ICE3 BR 403, Grundset 37788, neu oder Occasion, oder ICE 3, Motor und 2 Steuerwagen, Hauptsache digital. F. Wüthrich, fwueth@bluewin.ch, Tel. 079 674 50 97

**HO** Ich suche 7-teilige Spedition Winner, Art.-Nr. 75886. Bitte melden, weil ich suche den Spedition-Winner-Zug. Wer den Zug verkauft, bitte an Alex Feuz, Bruggwaldstrasse 39a, 9008 St. Gallen, feuzalex34@gmail.com, Tel. 079 175 99 49

**Om** Suche neuwertigen Lemaco/Lematec Abe 4/4" in Originalverpackung. cm@sniver.ch, Tel. 079 366 43 26

**Om** Suche neuwertige Ferro Suisse / Modelrail RhB B 2060 und D 4052-Modell in OVP. cm@sniver.ch, Tel. 079 366 43 26

## Verschiedenes

Ich suche folgende Signalmodule wenn möglich günstig: 1x Heki 9111 und 1x Heki 9110. Angebot an: hausiraess@bluewin.ch

Alte Loklaterne (elektrifiziert), Normalgrösse. rolandartschi@sunrise.ch, Tel. 076 410 28 72 (abends)

# SUCHE

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

Telefon 076 607 77 08  
anfrage@modellbahnankauf.ch

Zuba-Tech St. Gallen

### Ankauf Modelleisenbahnen zu Bestpreisen

Barzahlung bei Abholung.

Tel. 078 890 08 36

Email: oliver.forrer@zuba-tech.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

### Schweizer Lokomotiven zu verkaufen

Liste: 079 524 23 35

ingo@alexnat.eu

[www.jd-sbb-lok-in-spur-n.ch](http://www.jd-sbb-lok-in-spur-n.ch)

Insertionsschluss für die LOKI 5|2024:

Mittwoch, 27. März 2024

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

### 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** – Marschallenstrasse 81, 4054 Basel Tel. 078 9 16 34/061 525 99 05, info@mhmärken.ch

### 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

stirnemann@windowslive.com

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



Ankauf Modelleisenbahnen



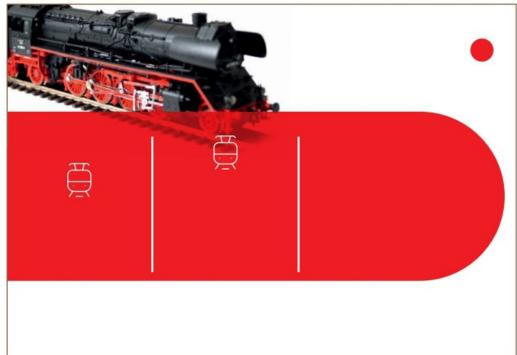
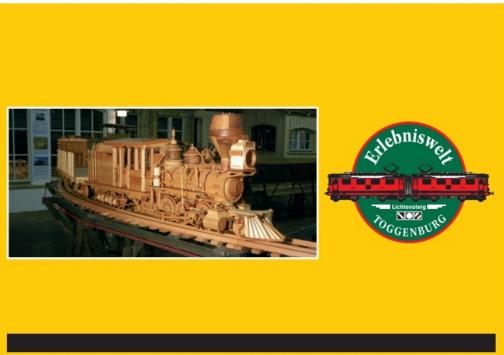
- Professionelle Beratung und Bewertung in der ganzen Schweiz
- Abholung und Barzahlung möglich
- Alle Spurweiten, jede Größenordnung

[www.sada-train-store.ch](http://www.sada-train-store.ch)  
info@sada-train-store.ch  
Tel.: 077 471 93 55

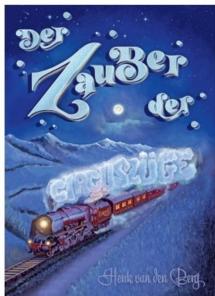
**bruderer bahnen**



seit  
1977



# Medientipps



## Der Zauber der Circuszüge

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begannen in Europa die Zirkusse vermehrt, mit der Bahn zu reisen. Die immer grösser werdenden Unternehmen fanden darin den richtigen Transporteur, um ihre Pferde, Elefanten und Zirkuswagen effizient zu befördern. Das Bahnnetz war inzwischen gut entwickelt und die Bahnen leistungsstark genug, um diese Mengen möglichst rasch transportieren zu können. Beinahe jeder Grosszirkus war per Bahn unterwegs. Ab 1919 war auch der Schweizer National-Circus Knie auf diese Weise unterwegs.

Der holländische Zirkuskennner Henk van den Berg hat bereits mehrere Bücher über Zirkustransporte verfasst und sich nur der Bahntransporte angenommen. Entstanden ist ein 124-seitiges Werk mit über 700 Abbildungen. Am Anfang gibt es eine informative Einleitung über die Transporte, dann folgt eine abwechslungsreiche sowie vielfältige Präsentation von Bildern aus verschiedensten Epochen und Ländern.

Allen Liebhabern von Spezialtransporten oder Zirkuszügen kann dieses Werk sehr empfohlen werden. Die zahlreichen Abbildungen geben einen sehr tiefen Einblick in die Transportgeschichte.

Hans Roth

Der Zauber der Circuszüge  
Henk van den Berg  
Deutsch  
124 Seiten, 21,0 × 29,7 cm, Paperback  
Stichting Historische Circusuitgaven

EUR 40,-

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.circuswebshop.com](http://www.circuswebshop.com)



## Bahn-Jahrbuch Schweiz 2024

Edition Lan AG aus Bäretswil bringt jeden Frühling das Bahn-Jahrbuch heraus. 2024 zeichnet erneut der Verleger Ronald Gohl selbst für den Inhalt verantwortlich. In dieser schnellebigen Zeit ist es schwer, ein möglichst aktuelles Bahnbuch zu gestalten, was Gohl aber erneut gelang. Auf 160 Seiten werden die Leser durch die verschiedensten Schweizer Bahnhöfen geführt, die ihren Abschluss bei der Modellbahn finden, wo auch wiederum Gohls Herzensprojekt, der Modellbahn-Treff für Kids, eine gebührende Plattform erhielt. Die Vorbildthemen sind klar strukturiert in die Kapitel Aktuell, Infrastruktur/Instandhaltung, Technik, Rollmaterial, Geschichte sowie Reisen, wobei zahlreiche Bahnen berücksichtigt wurden. Den Rezensenten am meisten begeistert haben der mehrseitige Beitrag über das Refit der BLS-Autozüge sowie der über die Geschichte der Burgdorf-Thun-Bahn, der mit bisher unveröffentlichten Aufnahmen glänzt.

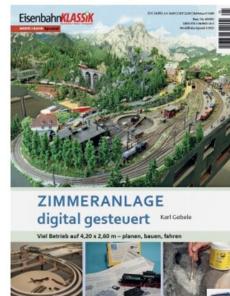
Das Bahn-Jahrbuch 2024 gibt dem Leser einen breiten Einblick in die Welt der Eisenbahn und gehört in jede Bibliothek. Mit der neuen Papiersorte konnte sogar die Haptik verbessert werden, denn das Buch liegt nun angenehmer in der Hand.

Hans Roth

Bahn-Jahrbuch Schweiz 2024  
Ronald Gohl  
Deutsch  
160 Seiten, 16,5 × 23,5 cm, Paperback  
Verlag  
ISBN 978-3-906909-33-2

CHF 36.90

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.staempfiverlag.com/lokishop](http://www.staempfiverlag.com/lokishop)



## Zimmeranlage digital gesteuert

Beim Verlag Nord Süd Express erschien kürzlich das Sondermagazin «Zimmeranlage digital gesteuert» des Autors Karl Gebele. Als erfahrener Modellbauer hat er zahlreiche Modellanlagen gebaut und ist dadurch ein Kenner dieses Gebiets. Im vorliegenden Magazin erläutert er den Bau seiner privaten Modellanlage, die er auf einer Fläche von  $4,20 \times 2,60$  m realisiert hat. Gebele legt besonderen Wert auf die Betriebssicherheit, die Technik, die Wartung sowie die Ausgestaltung. Von der Planung bis zur fertigen Anlage hat er den Bau dokumentiert und gibt dieses Wissen im Magazin weiter. Einen grossen Raum im Heft nimmt die Digitalsteuerung ein, die neben dem durchdachten Gleisplan für grossen Spielspaß verantwortlich ist. Die fertige Anlage weist interessante Betriebsmöglichkeiten auf und lädt anhand der Ausgestaltung zum Verweilen ein.

Auch wenn es sich bei der vorgestellten Anlage um ein deutsches Motiv handelt, kann der helvetisch orientierte Modelleisenbahner eine Menge an nützlichen Informationen daraus entnehmen. Das Magazin ist eine willkommene Abwechslung in der deutschen Verlagswelt und ein gelungener Primer dieses Verlags.

Hans Roth

Zimmeranlage digital gesteuert  
Karl Gebele  
Deutsch  
100 Seiten, 22,0 × 29,0 cm, Paperback  
Nord Süd Express GmbH  
ISBN 978-3-949665-16-5

CHF 22.80

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.staempfiverlag.com/lokishop](http://www.staempfiverlag.com/lokishop)





## Preiserfiguren – zum Verlieben schön

Wer kennt sie nicht, die Preiserlein, die so mancher Modellbahnanlage oder manchem Diorama das nötige Leben einhauchen? Von Abu Dhabi bis Zypern sind die Produkte der Firma Preiser bekannt.

Mit der Ausstellung einer Produktionsgenehmigung am 4. Januar 1949 startete der Firmengründer Paul Preiser mit der Herstellung von Holzschnitzereien und Stoffmälerien. 1950 waren die Preiserfiguren bereits ein erstes Mal an der Nürnberger Spielwarenmesse zu sehen, wobei die heute bekannten Kunststofffiguren erst sechs Jahre später bei der Firma Preiser Einzug hielten. In all den Jahren bis heute wuchs die Angebotspalette an Figuren und anderen Ausstattungs-teilen in gewaltigem Mass an.

Das seit geraumer Zeit erhältliche Buch «Preiserfiguren – zum Verlieben schön» aus der Reihe der Preiser-Publikationen gibt einen äusserst interessanten Einblick in die Geschichte der Firma Preiser sowie in die Produktion der kleinen Männchen und sorgt für Momente des Träumens. Der Text wird untermauert mit Fotos von unzähligen Figuren, Dioramen und Fahrzeugen, die allerdings nur einen Bruchteil des bisher produzierten Zubehörs ausmachen.

Hans Roth

Preiserfiguren – zum Verlieben schön  
Diverse Autoren  
Deutsch  
144 Seiten, 18,0 × 25,0 cm, gebunden  
Paul M. Preiser GmbH  
ISBN 978-3-00-026965-3

EUR 19,95

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.preiserfiguren.de](http://www.preiserfiguren.de)



## Das Lasercut-Handbuch

Einst war der Lasercut eine Herstellungs-methode für einige wenige Zubehörteile. Inzwischen hat sich diese Methode etabliert und wird auch von Grossserienherstellern bei der Produktion verwendet. Die mit dem Lasercut verarbeiteten Materialien sind eine willkommene Abwechslung zum weit ver-breiteten Kunststoff und ermöglichen auch neue Dimensionen des Modellbaus. Was aber genau ist Lasercut, und was kann man damit machen? Wie funktioniert dies über-haupt? Um diese und noch unzählige andere Fragen zu beantworten, hat der Modellbauer und Autor Hans-Dieter Kienitz das Lasercut-Handbuch verfasst. Neben den Grundlagen, der Technik sowie Tipps rund um den Laser-cut zeigt er auch Modellbaubeispiele auf. Weiter erfährt der Leser auch, wie ein Modell entsteht, das bei der Konstruktionsplanung beginnt. Das notwendige Wissen für die CAD-Technik wird im Buch natürlich gut verständlich übermittelt.

Das Buch gibt einen guten Einblick in die Lasercut-Methode. Es eignet sich sowohl für die bereits Erfahrenen wie auch für den An-fänger. Wer sich in diese Thematik einarbeiten möchte, dem kann das Buch wärmstens empfohlen werden.

Hans Roth

Das Lasercut-Handbuch  
Hans-Dieter Kienitz  
Deutsch  
160 Seiten, 16,5 × 23,5 cm, Paperback  
GeraMond Media GmbH  
ISBN 978-3-98702-010-0

CHF 40.50

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.staempfiverlag.com/lokishop](http://www.staempfiverlag.com/lokishop)



## Wohnen und Logistik im Einklang

1924 wurde die Zürcher Freilager AG ge-gründet. Während Jahrzehnten war das Freilager eines der grössten Schweizer Zentren für Warenlagerung sowie Transithandel und entwickelte sich mit den sich wandelnden Bedürfnissen weiter. Vor 50 Jahren entstand der Embraport in Embrach, ein Güterver-kehrszenrum, das nahe am Flughafen Zürich und an der Grenze zu Deutschland liegt sowie direkten Schienen- und Strassenan-schluss aufweist. Während das Freilager nun zu einem trendigen Wohnquartier umge-baut wurde, wird der Embraport heute zu einem der modernsten Logistik-Hubs der Schweiz umgebaut. Anlässlich dieser Jubiliäen erschien das vorliegende Buch, das einen äusserst spannenden Einblick gibt. An bei-den Standorten war und ist die Eisenbahn ein wichtiger Transporteur. So kann der Bahnliebhaber anhand der Texte und der interes-santen Bilder einen Blick in sonst verborgene Bereiche erhaschen.

Das Buch kann jedem Geschichts- und Logistikinteressierten empfohlen werden, der auch an Wissen abseits der gewohnten Bahnhthemen interessiert ist. Zudem ist das Werk ein würdiges Denkmal dieser Zürcher Transportguteinrichtungen.

Hans Roth

Wohnen und Logistik im Einklang  
Adi Kälin, Adrian Knoepfli, Wolfgang Stölzle  
Deutsch  
108 Seiten, 20,8 × 28,6 cm, gebunden  
Scheidegger & Spiess  
ISBN 978-3-03942-181-7

CHF 40.–

Einfach und bequem online  
bestellen unter:  
[www.staempfiverlag.com/lokishop](http://www.staempfiverlag.com/lokishop)



# Bahn aktuell

## Grosse Investitionen im Appenzellerland





Das neue Servicezentrum entsteht. Die Anlage enthält vier Gleise: das Gleis ganz links für die Waschanlage und weitere drei für die Werkstatt.



Die Brücke über die Weissbadstrasse wurde bereits saniert und am 22. Oktober 2021 nach der Sanierung wieder in Betrieb genommen.

Fotos: Matthias Emmenegger

In Appenzell wird zurzeit viel in die Eisenbahn investiert. Die Appenzeller Bahnen (AB) erneuern den fast 300 m langen Sitterviadukt in Appenzell. Der Viadukt ist ab 1903 für die Verlängerung der Appenzeller Strassenbahn (ASt) von Gais nach Appenzell erbaut worden. Der Viadukt besteht aus zwei Gewölbebrückenpartien, einer metallenen Gewölbebrücke über die Sitter und einer Stahlbrücke über die Weissbadstrasse. Letztere ist seit 2021 fertig saniert. Im Sommer wird der grosse metallene Brückenteil ausgebaut, am Boden saniert und im Herbst wieder eingebaut. Während-

dessen fahren die Züge über eine Hilfsbrücke. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 7,5 Millionen Franken.

Nicht weit vom Sitterviadukt entfernt, entsteht am Gleis in Richtung Wasserauen ein neues Servicezentrum für die Appenzellerbahn. An zentraler Stelle wird in Appenzell eine neue Werkstatt erstellt, welche von den Schienenfahrzeugen der Linien Gossau–Appenzell–Wasserauen (GAW), Trogen–Speicher–Appenzell (TSA) und Altstätten–Gais (AG) angefahren werden kann. Insgesamt investieren die AB 55 Millionen Franken. Es entstehen eine Werkstatt mit

drei Gleisen und ein Waschgleis sowie Lager und Werkstätten für die Fachdienste Fahrleitung, Elektrodienst und Baudienst. Die neue Anlage ersetzt die bestehende AB-Werkstätten in Herisau und Gais. Mit der Inbetriebnahme des neuen Servicezentrums können zudem in Appenzell verschiedene Gleise zurückgebaut werden.

Vor kurzer Zeit kam in Appenzell das neue elektronische Stellwerk in Betrieb, und bald soll auch noch der Mittelperron durch eine grössere hölzerne Konstruktion angepasst werden. Die Arbeit geht nicht aus.

Matthias Emmenegger



Das neue elektronische Stellwerk mit gesicherten Rangierfahrstrassen steht in Betrieb. Zur Erfüllung des BehiG müssen auf dem Mittelperron vorerst die punktuellen Erhöhungen reichen. Die Erneuerung des Perrons wird später mit dem Bau des neuen Perrondaches erfolgen.

# Bauarbeiten in Lenzburg



Der via Mägenwil-Birrfeld umgeleitete ICE 74 von Zürich HB nach Kiel.

Täglich nutzen rund 25 000 Reisende den Bahnhof Lenzburg. Die SBB rechnen bis 2040 mit einer Zunahme der Ein- und Aussteigenden auf 40 000. Deshalb wird der Bahnhof Lenzburg in grossen Teilen neu gebaut. Alle Perrons werden neu gebaut. Dafür müssen die Gleise neu verlegt und verschoben werden. Die bestehende 4 m breite Personenunterführung «Ost» wird abgebrochen und durch eine 11 m breite Unterführung ersetzt. Im Westen entsteht eine neue, 7 m breite Unterführung «West». Damit verfügt der Bahnhof am Schluss über zwei Unterführungen. Das heutige Bahnhofsgebäude wird zudem abgebrochen und neu gebaut. Im Juni 2023 starteten die Vorarbeiten zum Umbau, die jeweils Fahrplananpassungen und geänderte Fahrzeugumläufe an den Wochenenden zur Folge haben. Im Januar 2025 sollen gemäss den Planungen die Hauptarbeiten beginnen und im Dezember 2029 die Inbetriebnahme der neuen Anlagen erfolgen. Hans Roth

## Überfuhr mit der Bm 6/6

Am 21. Februar 2024 überführte die Bm 6/6 18505 der OeBB Historic zwei alte Dienstwagen von Dagmersellen nach Rothrist zur Verschrottung durch die Flückiger AG.



# Eine neue Werbelok im Bündnerland



Die Ge 4/4 II 649 der Rhätischen Bahn (RhB) hat einen neuen Werbeanstrich für den Engadin Skimarathon erhalten. Hier schiebt die neu gestaltete Lokomotive am 4. März 2024 den IR38 von St. Moritz über die Albulalinie nach Chur; aufgenommen zwischen Celerina und Samedan.

Foto: Peter Pfeiffer



Dass die Schneefräsen bei der RhB gewendet werden müssen, kommt eher selten vor. Der Grund für diese Aktion am 11. Februar 2024 in Pontresina war der Einsatz der in Pontresina stationierten Xrot mit 95404 von Süden her, weil die eigene Schneefräse im Puschlav einen Defekt hatte.

# Weitere «B-Maschine» zurückgekehrt



Die Komposition bei der Hinfahrt zwischen Winkel am Zürichsee und Herrliberg-Feldmeilen.

Der Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) hat sich das Ziel gesetzt, die beiden Lokomotiven Be 4/4 104 und 105 der einstigen EBT wieder zurück in die Heimat zu holen. Nach den ersten Gesprächen mit den damaligen Besitzern im Mai 2023 wurde im darauffolgenden Monat die Projektgruppe mit dem Motto «Mir bringe se zrügg hei is Ämmittel!» gebildet. Darauf begann die Sponsorenrecherche mit dem erarbeiteten Spendenkonzept.

Am 12. August 2023 holte sich der VHE in Ramsei bereits die EBT Be 4/4 105 (siehe LOKI 10 | 2023), und nun erfolgte der zweite Streich: Am 3. März 2024 holte der VHE mit der Be 4/4 102, dem ABDi 722, dem K2 34159 sowie dem SBBTmII 9527 in Uetikon am See im stillgelegten Areal der Chemie Uetikon die Be 4/4 104. Sie gehörte vorher dem Bestand der Classic Rail an. Eine der beiden Loks soll nun bis 2026 aufgearbeitet werden, während die andere als Ersatzteilspender dienen soll. Weitere Infos unter [www.b-maschine.ch](http://www.b-maschine.ch).

Hans Roth



Die Be 4/4 102 zusammen mit der «neuen» Be 4/4 104 und der Überführungs-komposition während der Rückfahrt von Uetikon nach Hettwile kurz vor Murgenthal.

Foto: Matthias Rapp

# Railcare neu am Bözberg anzutreffen

Seit dem 26. Februar 2024 verkehrt

Railcare auch am Bözberg. Dabei handelt es sich um den CoopRail-Zug zwischen den Verteilzentralen Schafisheim und Pratteln via Birrfeld-Bözberg und Basel RB. Die Verteilzentrale Pratteln wird über das Industriegebiet Schweizerhalle angefahren.



Foto: Stefan Gygax

## Zusatzzug sorgt für Abwechslung

Die am 25. Februar 2024 verkehrenden Zusatzzüge zwischen Interlaken Ost und Grindelwald mit dem ABDeh 8/8 323 sowie dem Gelenksteuerwagen ABt 424 der Berner-Oberland-Bahn (BOB) sorgten für etwas Abwechslung im sonst standardisierten Zugsverkehr der BOB, hier zwischen Interlaken Ost und Matten.



Foto: Florian Hübscher

## IRSI-482er mit zwei SBB-Wagen

Am 16. Februar 2024 überführte die ehemalige SBB-Cargo-Lok Re 482 047 der International Rolling Stock Investment (IRSI) mit der Werbung «40 Jahre IGE Erlebnisreisen» zwei Bpm61 der SBB nach ihrem in Halberstadt erfolgten Refit von Basel nach Olten RB, hier zwischen Gelterkinden und Tecknau.





Foto: Peter Pfeiffer

## Speckli und Möckli im Doppel

Dass die beiden Zweikraftlokomotiven Gem 2/2 1095 «Möckli» und 1096 «Speckli» der Appenzeller Bahnen (AB) gemeinsam auf der Strecke anzutreffen sind, kommt sehr selten vor.

Am 29. Februar 2024 überführten sie gemeinsam leere Schienentransportwagen von Gais nach Gossau, hier bei Jakobsbad.



Foto: Beat Bruhin

Foto: Daniele Gilardi

## Wieder ein Fahrzeug von Schindler

Die Re 460 061 der SBB wirbt seit Anfang Februar 2024 für das 150-Jahr-Jubiläum der Schindler Aufzüge AG und verkehrt nun für rund ein Jahr so auf dem Schweizer Schienennetz. Ihre Einweihung erfolgte am 11. März 2024 im Bahnhof Ebikon unter Beteiligung der Belegschaft und der Presse.



## Unterwegs für die Fussballfans

Für den Match in Lugano am 25. Februar 2024 reisten die Fans des FC Zürich mit zwei Sonderzügen an, hier der Zug mit den B50-Wagen und der Re 460 087. Beim zweiten Zug handelte es sich um einen EW IV-Pendelzug. Die Fahrt erfolgte über die Gotthard-Bergstrecke und die alte Ceneri-Strecke.



Foto: Georg Trüb

# Nostalgischer Raclettezug

Die Raclettefahrt der Eurovapor von St. Gallen nach Rapperswil und zurück am 24. Februar 2024 erfolgte mit der Re 4/4<sup>i</sup> 11173 und den ehemaligen ÖBB-Wagen Ap und BRz des DSF sowie dem Mitropa-Speisewagen der Haltinger Speisewagenfreunde (HSF), hier auf dem Sitterviadukt.

## Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Florian Hübscher

Die HGe 4/4-Loks der Zentralbahn (ZB) sind selten zwischen Interlaken Ost und Meiringen anzutreffen. Dazu gekommen ist es am 25. Februar 2024, als dieser Ersatzzug auf dem Abschnitt verkehrte, hier bei Niederried.

**Bau** | Der Bau des neuen LOKI-Fotodioramas im Massstab 1:87

# Im Scheinwerferlicht

Der Wunsch nach einem Fotodiorama für die Präsentation neuer Modelle im Marktplatz und in unseren Modellporträts schlummerte schon länger in der LOKI-Redaktion und sollte nun endlich umgesetzt werden. Mit Modellbauer Karl-Ernst Klee haben wir bei unseren Stammautoren einen erfahrenen Modellbauer, der dieses Projekt für uns gekonnt umgesetzt hat. Wie er dabei vorging, verrät er uns auf den folgenden Seiten.



Von Karl-Ernst Klee (Text/Fotos)

**D**ie Vorgabe der LOKI-Redaktion für das neue Fotodiorama war klar definiert. Es sollte eine moderne elektrifizierte zweispurige Hauptstrecke sein, die es der Redaktion zudem mittels eines Dreischienengleises ermöglicht, auch H0m-

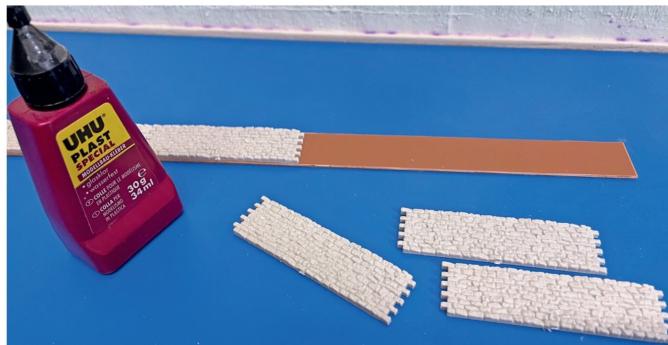
Modelle auf demselben Diorama abzulichten. Landschaftlich sollte die Strecke irgendwo im Schweizer Mittelland angesiedelt sein und keinen hohen Hintergrund haben. Weiter sollte sich das Diorama bei Nichtgebrauch in die bestehende Büroinfrastruktur

sprich ein IKEA-Billy-Regal, integrieren lassen. Da das Fotodiorama aber auch an Messen Verwendung finden soll, war es der Redaktion auch wichtig, dass es nicht allzu schwer und sperrig ist. Für die Produktion von Videos sollte es zudem auch über eine

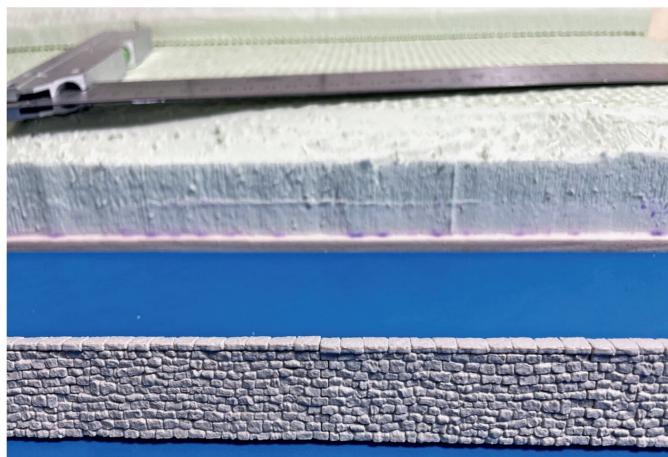




Auf die zugeschnittene Sperrholzplatte wird eine 40 mm dicke Platte aus Styrodur aufgeklebt.



Die Bruchsteinmauer von Preiser wird auf eine 1-mm-Trägerplatte aus Kunststoff geklebt.



Die Bruchsteinmauer wird mit Heki-Granitfarbe gestrichen und anschliessend lasiert.

Stromeinspeisung verfügen. Das Anforderungsprofil war anspruchsvoll, aber trotzdem mit einem vernünftigen Aufwand umzusetzen.

### Unterbau und Elektronik

Auf eine 6 mm dicke Sperrholzplatte mit den Abmessungen 263 x 748 mm wurde eine Styrodurplatte von 40 mm mit Baukleber aufgeklebt. An der hinteren Kante des Dioramas sollte eine Mauer entstehen, die das Trassee von der Landschaft trennt. Für dieses Terrain wurde ein 20 mm dicker Styrodurstreifen verlegt, der leicht schräg zu den Gleisen abfällt.

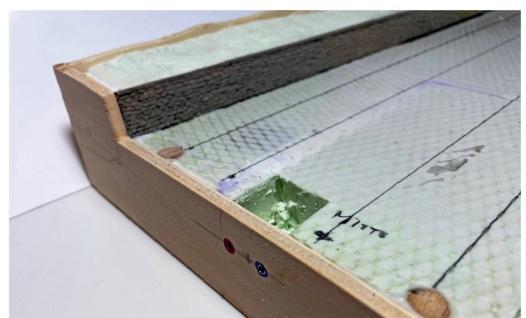
Die Mauer wurde aus dem Preiser-Bruchsteinmauer-Bausatz (Art.-Nr. 18215) hergestellt. Sie erstreckt sich über die ganze Länge des Dioramas und wurde auf einer 1-mm-Trägerplatte aus Kunststoff aufgeklebt. Nach dem Austrocknen wurde die Mauer mit Heki-Granitfarbe angemalt und lasiert. Damit das Trassee erhöht umgesetzt werden konnte, wurde ein Polystyrolstreifen unter dem künftigen Streckenverlauf verlegt und in einem zweiten Schritt mit Granitfarbe von Heki bestrichen.

Da das Diorama einen Stromanschluss bekommen sollte, wurden Kabel an die Gleise angelötet. In einer Vertiefung am linken Rand wurden diese mit Klemmen zusammengeführt und an eine blaue und eine rote Steckbuchse angeklemmt.

Durch eine passgenaue Bohrung werden die Buchsen in das linke Seitenteil von innen in das Diorama eingeklebt. Die Einrahmung aus 6-mm-Sperrholz wurde dem Geländeverlauf entsprechend ausgesägt und mit Holzleim und Baukleber an der Styroplatte festgeklebt.



Die Vertiefung für die Elektrik wird aus dem Styrodur ausgeschnitten.



Neben dem Trassee werden Rundhölzer für die Masten versenkt.



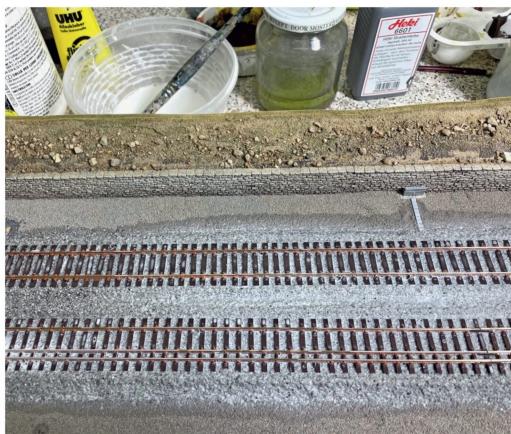
Damit die Gleise eine leichte Erhöhung haben, wird ein Polystyrolstreifen unterlegt.



Die Seiten der Gleise werden mit Rostfarbe gealtert und später fixiert.



Die Steine werden mittels Holzleim-Spülmittel-Wasser-Mischung verleimt.



Der Schotter wird sorgsam verteilt und mittels Holzleim befestigt.



Die Gleise werden anschliessend mit Airbrush realistisch gealtert.

Technik kam auch beim feinen Schotter vor der Stützmauer zum Einsatz. Zur Ausgestaltung des Trassees fand vor der Mauer ein Schaltkasten samt Kabelkanal Platz.

Im nächsten Schritt konnte mit dem Einschottern der Gleise begonnen werden. Der graue Granitschotter wurde mit einem weichen Pinsel sorgsam über das Gleisbett ver-

teilt und anschliessend mit verdünntem Holzleim gleichmässig beträufelt, bis er schön durchtränkt war.

Nach dem Trocknen der Verklebung sind die Gleise mittels Airbrushtechnik leicht dunkelgrau und rostig eingefärbt worden. Eurobalisen für die ETCS-Überwachung und Gleisanschlussboxen verleihen dem

LOKI-Fotodiorama nochmals einen Hauch mehr Realität.

Im nächsten Schritt konnte mit der Begrünung des Dioramas begonnen werden. Mittels eines Elektrostaten wurden verschiedene Gemische aus Fasern aufgetragen. Zudem sind unterschiedliche Büsche aus dem Hekiflor-Sortiment gepflanzt worden.



Die Oberleitungs-  
mästen werden  
in den Rundholz-  
fundamenten  
befestigt und die  
Drähte gespannt.



## Oberleitung

Zu guter Letzt folgte noch der Bau der Oberleitung. Zuerst wurde mit dem Setzen der Sommerfeldt-Masten Nr. 300 für das Tragwerk begonnen. Diese Masten wie auch die Querträger lackiert man am besten bereits vor der Montage. Ich verwendete dazu Revell Nr. 76 Hellgrau matt. Die Betonsockel malt man mit der Granitfarbe von Heki oder mit einer Betonfarbe an. Die Masten wurden genau ausgerichtet und in die vorgebohrten Löcher der Rundhölzer geklebt. Danach wurden die Querträger (Art.-Nr. 301 und 306) aus zwei Teilen zusammengelötet und im nächsten Schritt an den Masten verlötet. An den Querträger habe ich den Doppelspurhalter (Art.-Nr. 0227) von Swiss Model Rail gelötet.

Der 0,5 mm dicke Fahrdrat wurde nach dem Anlöten an die Ausleger mit der matt-grünen Humbrol-Farbe 78 lackiert. Zu guter Letzt wurden die Freileitungsträger an die Masten geklebt und eine Leitung aus Gummifaden von Weinert gespannt. Dem Einsatz im LOKI-Fotostudio steht jetzt nichts mehr im Wege. 



Das fertige Diorama im LOKI-Fotostudio. Hier entstehen die Bilder für den Marktspiegel.



Wenn das Diorama nicht gebraucht wird, findet es seinen Platz im Billy-Regal der Redaktion.



Damit das Fotodiorama sowohl für H0- wie auch für H0m-Fahrzeugaufnahmen verwendet werden kann, wurde ein Dreischienengleis aus dem Hause Tillig verbaut. Die Oberleitungsmasten stammen aus dem Sommerfeldt-Sortiment und dienen lediglich als Dekoration.



Technik | LUISA von Uhlenbrock

# Ein Repeater und Verteiler fürs LocoNet

Das aus den USA stammende Bus-System LocoNet wurde früh von der Firma Uhlenbrock mit ihren Digitalzentralen eingeführt. Mit LUISA hat Uhlenbrock einen LocoNet-Repeater mit galvanischer Trennung über Optokoppler auf den Markt gebracht, der einen neuen Zweig aufmacht und dort alle Signale auffrischt. LOKI-Autor Hans-Jürgen Götz hat sich LUISA einmal genauer angeschaut.

Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

Das Bus-System LocoNet kommt ursprünglich aus den USA. Schon sehr früh hat es die deutsche Firma Uhlenbrock mit ihren Digitalzentralen eingeführt und damit für eine grosse Verbreitung in Europa gesorgt. Über das LocoNet lassen sich alle Komponenten auf einer digitalen Modellbahnanlage steuern und Betriebszustände rückmelden. Auf dem Markt finden sich unzählige Zubehörkomponen-

ten für das LocoNet, auch das ein Faktor, den inzwischen sehr viele Modelleisenbahner zu schätzen wissen.

Das System ist sehr robust und betriebsicher ausgelegt. Die 6-poligen Flachbandkabel sind einfach und preiswert konfigurierbar und ohne Probleme auch in grösseren Längen unter der Anlage verlegbar. Und das in Bus-, Baum- oder Stern-Konfiguration. Die Datenübertragung erfolgt mit 166,600

Baud pro Sekunde. Im Vergleich zu aktuell verfügbaren Netzwerktechnologien erscheint das sehr langsam. Für den Anwendungsfall «Modellbahnsteuerung» ist es aber absolut ausreichend und hat den Vorteil, dass hier noch ungeschirmte Flachbandkabel eingesetzt werden können. Störungen durch Fremdeinstrahlung kommen eigentlich kaum vor. Die Kabelstränge dürfen bis zu 300 Meter lang sein.



Bei der Betrachtung von oben zeigt sich das neue Modul von Uhlenbrock sehr aufgeräumt.



Am hinteren Buchsenstecker wird das Netzeil für die Stromversorgung angeschlossen.



Die Frontblende erlaubt den Einbau des Moduls an der Vorderseite der Modellbahnanlage.



Zentralen mit LocoNet-Bus, wie hier Rocos schwarze Z21, können nun auch massivegebundene LocoNet-Module einbinden.



Zentralen mit LocoNet-Bus-Anschluss, wie hier Uhlenbrocks Intellibox 2neo, können auch Booster direkt via LocoNet-B bedienen und auslesen.



Die orangefarbenen LED signalisieren, dass ein LocoNet-B-Signal am Ein- und Ausgang vorhanden ist.

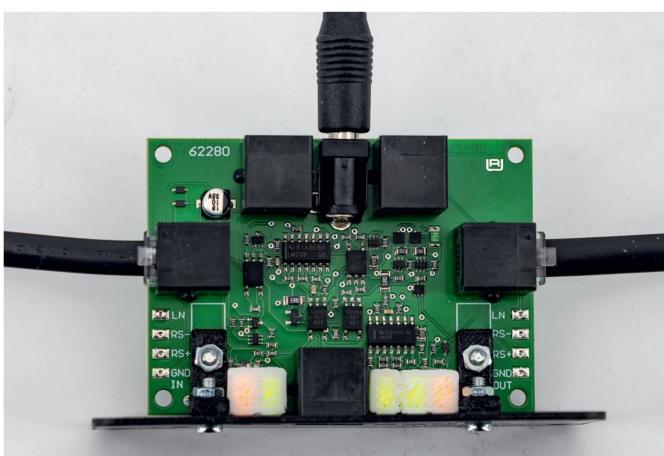
Und dennoch kommt es vor, dass es bei grossen und komplexen Anlagen Störungen gibt, die es zu vermeiden gilt. Genau hier setzt das neue Produkt von Uhlenbrock an. LUISA (Art.-Nr. 62280) steht dabei für «LocoNet Universal Isolator, Stromerzeugung und Anzeige». Das Gerät erfüllt damit also gleichzeitig mehrere Funktionen. Die wichtigste: die Bereitstellung eines neuen LocoNet-Zweigs, der galvanisch vom LocoNet aus der Zentrale getrennt ist. Sollte es in diesem neuen Zweig einen Kurzschluss geben, bleibt der auf dieses Segment be-

schränkt, die Zentrale bemerkt davon nichts. Alle Signale in diesem neuen Zweig werden auch digital neu aufbereitet. Störeinflüsse werden ausgefiltert und ein perfektes und synchrones LocoNet-Signal am Ausgang bereitgestellt. Die galvanische Trennung hat aber noch einen weiteren Vorteil. Bei Uhlenbrock sind traditionell alle Rückmelder und Booster massegebunden. Das kommt aus dem ursprünglichen Ansatz, Uhlenbrock-Digitalzentralen direkt auf Märklin-3-Leiter-Modellbahnanlagen einsetzen zu können. Auch dort bilden die beiden Aus-

sengleise eine gemeinsame Masse über die komplette Anlage. Viele andere Digitalanbieter am Markt verfolgen aber das Konzept der kompletten Gleistrennung, auch bei den Masseleitungen. Uhlenbrocks LocoNet-basierte Rückmelder und Booster funktionieren hier nicht. Das trifft unter anderem zu für die Zentralen Z21 schwarz aus dem Hause Roco, TAMS MC<sup>2</sup>, Viessmann Commander 2 und Fleischmann ProfiBoss sowie auf alle Zentralen von Digikeyjs und YaMoRC. Dank LUISA können nun auch alle massebezogenen Endgeräte an diese Zentralen angeschlossen werden.

Die Booster sind dabei ein Sonderfall. Sie werden bei Uhlenbrock über den speziellen LocoNet-B-Ausgang angeschlossen. Dieser stellt auf zwei Adern das digitale Gleissignal zur Verfügung. Die Anschlüsse RS+ und RS- stellen dabei die positive und die negative Halbwelle des Gleissignals bereit, jeweils nach Masse geschaltet. So kann über LocoNet-B auch der RailCom-Cutout übertragen werden. Wenn die Zentrale das nicht erzeugt, können Uhlenbrocks Power-Booster das aber auch eigenständig erzeugen.

Die Stromstärke ist beim LocoNet-B allerdings auf 50 mA beschränkt. LUISA regeneriert auch dieses Signal, um eventuell vorhandene Störimpulse auszufiltern. Die Booster verstärken das Signal auf die gewünschte Ausgangsstromstärke für ihren Gleisabschnitt. Das Ganze funktioniert nun auch mit LUISA nur, wenn am Eingang ein LocoNet-B-Signal anliegt. Sollte das nicht vorhanden sein, so können zumindest Uh-



Alternativ kann man die Leitungen auch direkt an die Lötpads links und rechts anlöten.

lenbrocks LocoNet-Booster alternativ auch via CDE-Anschluss von fast jeder anderen Zentrale angesteuert werden. Wer aber noch das ältere Selectrix- oder gar das ganz alte FMZ-Protokoll nutzen möchte, kann das nur via LocoNet-B übertragen. Ein weiterer Nachteil ist, dass in dieser Betriebsart die Booster nicht via LocoNet ferngesteuert und ihre Betriebsdaten nicht ausgelesen werden können. Da bei den Uhlenbrock-Boostern auch die «E-Leitung» fehlt, werden Boosterkurzschlüsse nicht an die Zentrale zurückgemeldet. Auch das funktioniert nur über den LocoNet-B-Anschluss.

Für alle anderen Module am LocoNet kommt aber der LocoNet-T-Anschluss zum Einsatz. Statt das Gleissignal liefert er über dieses Adernpaar eine 12-Volt-Gleichspannung mit maximal 500 mA. Das erlaubt den direkten Betrieb von Geräten ohne eigenes Netzteil, z.B. dem Handregler DAISY II von Uhlenbrock. Werden viele solcher Geräte gleichzeitig in einem LocoNet betrieben, kann schnell mal der Strom ausgehen. Mit LUISA kein Problem: Neben der galvanischen Trennung stellt es in seinem Ausgangszweig zusätzliche 500 mA für solche Geräte bereit. Die zusätzliche Energie wird dann aus einem kleinen 12-Volt-Netzteil direkt in LUISA eingespeist.

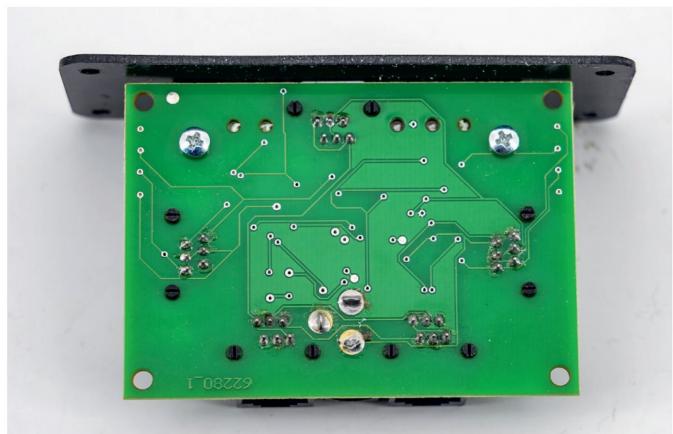
Das Gerät bietet neben einem galvanisch getrennten LocoNet-B-Ein- und -Ausgang auch drei LocoNet-T-Buchsen sowie Lötads für die Ein- und Ausgänge. Über fünf mehrfarbige LED an der Frontseite werden die verschiedenen Betriebszustände eindeutig signalisiert. So erkennt der Anwender sofort, ob ein LocoNet-B-Booster-Signal durchgereicht wird bzw. Datenverkehr auf dem LocoNet-Bus stattfindet. Auch die abgerufene Stromstärke lässt sich hier in drei Stufen erkennen, bis hin zum Überlastschutz (Kurzschluss).

LUISA empfiehlt sich also für grössere Anlagen oder für die Verwendung von Uhlenbrocks Meldern und Boostern mit Fremdzentralen. Ein kleines, aber feines und praktisches Zubehörprodukt, das es bisher so noch nicht am Markt gab und das viele neue Gerätekombinationen am LocoNet ermöglicht.

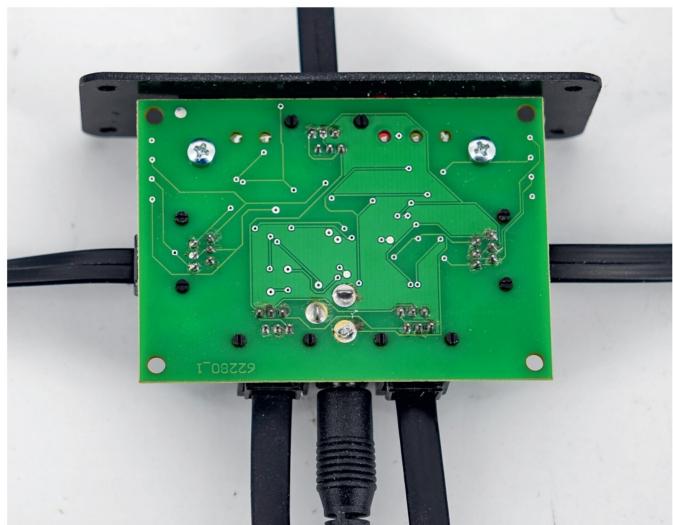
Das Modul LUISA von Uhlenbrock weist einen Eingang, vier Ausgänge sowie einen Anschluss für das Netzteil auf.



An den LED sieht man sofort, dass am Eingang noch nichts angeschlossen ist.



So präsentiert sich das LUISA-Modul, wenn man es umgedreht von unten betrachtet.





**Bau** | RhB-Bahnhof Wiesen von Modellbau Laffont in 1:87

# Dicht am Viadukt

Mit dem Bausatz der Station Wiesen hat der Aachener Laser-cut-Spezialist Modellbau Laffont ein stimmungsvolles Stück Architektur der Rhätischen Bahn (RhB) in den Massstab 1:87 umgesetzt. Mit einigen kleinen Verbesserungen verwandelt LOKI-Autor Eckart Erb das angenehm und präzise zu bauende Modell in ein Schmuckstück, das auf jeder alpenländischen Anlage seinen Platz findet.



Als Ergebnis einer erfüllenden Bastelarbeit präsentiert sich ein beeindruckendes Modell des Bahnhofs Wiesen der RhB.

seiner farbgewaltigen Gemälde gewidmet. Der Bahnhof Wiesen selbst findet sich darauf nur als kleiner brauner Farbtupfer am rechten Bildrand.

Da haben wir Modellbahner doch wirklich Glück, dass der Aachener Laser-cut-Spezialist Stefan Laffont sich nun deutlich ausführlicher mit der markanten RhB-Station beschäftigt hat. Anfang des Jahres stellte er dazu einen H0-Bausatz vor, der mit der Artikelnummer H 6801 direkt beim Hersteller zu beziehen ist ([www.modellbau-laffont.com](http://www.modellbau-laffont.com)). Zwei weitere Gebäude aus dem Wiesner Bahnhofsumfeld sind als Ergänzung in Vorbereitung.

Ähnlich wie die Station Filisur gehört Wiesen zu den kleineren Bautypen der RhB. Das zweigeschossige Holzgebäude von 1909 hat einst einen Warteraum für Reisende, Diensträume und einen Güterbereich im Erdgeschoss sowie eine Dienstwohnung für den Stationsvorsteher im Obergeschoss in sich vereint. Das in regionaltypischer Strickbauweise, einer speziellen Blockhaustechnik, errichtete Bauwerk ist inzwischen vermietet, und das ursprünglich seitlich heruntergezogene Dach über der Güterverladung wurde verkürzt. Das Gebäude befindet sich auch heute noch im Eigentum der RhB, und so darf der alte Warteraum weiterhin von Reisenden genutzt werden. Sie können sich dort unter anderem eine sehenswerte Fotoausstellung über die Entstehung der Bahnlinie Davos-Filisur und den Wiesner Viadukt anschauen.

## Der Bausatz

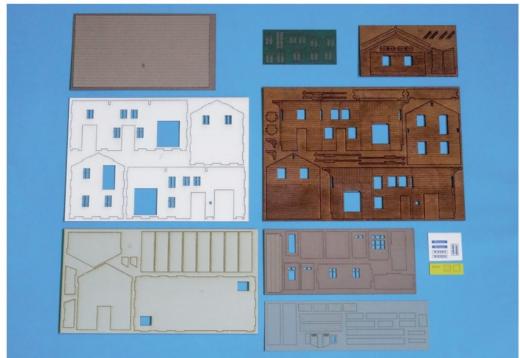
Die für den Bausatz angewendete Laser-cut-Technik mit Holz entspricht dem Vorbildgebäude in besonderer Weise. Fertig gebeizte, perfekt profilierte Echtholzwände für das

Von Eckart Erb (Text/Fotos)

Wer einmal den imposanten, 210 Meter langen Wiesner Viadukt im Bündner Landwassertal zu Fuß überqueren möchte, muss zuvor hier aus dem Zug der Rhätischen Bahn (RhB) steigen: Station Davos-Wiesen, Bedarfshalt. Von da ist es nicht mehr weit bis zu einer einzigartigen Erlebniskombination aus Bahn, Architektur und Landschaft. Auch der aus Unterfranken stammende expressionistische Maler Ernst Ludwig Kirchner, dem die Schweiz zur zweiten Heimat wurde, hat vor fast 100 Jahren dem Viadukt eines



# Anlage

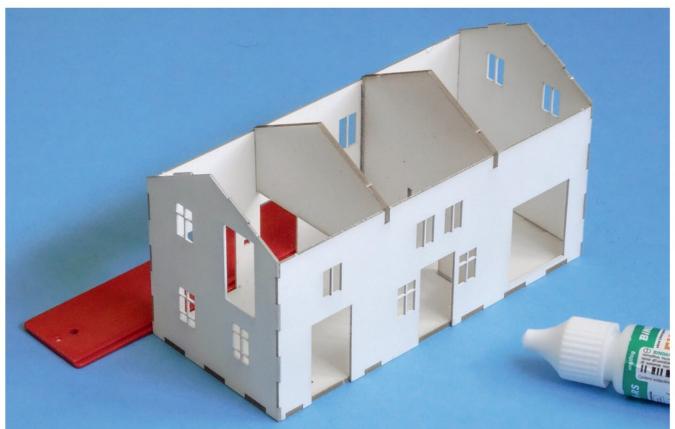


Die Auslegeordnung zeigt eine Vielzahl an Bauteilen aus Holz und Karton.



Fensterweiss überdeckt den minimalen Laserruss an den Schnittkanten.

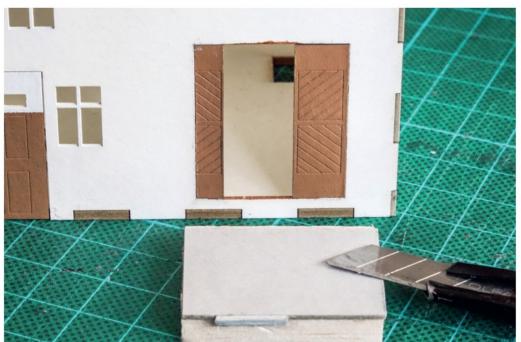
Äussere sind kombiniert mit stabilem, durchgefärbtem Architekturkarton für den Kern des Modells. Alle Teile sind sehr präzise konstruiert und ausgelasert. So gibt es beim Zusammenbau keinerlei Passprobleme. Das Material erfordert nicht unbedingt eine farbliche Gestaltung. Eine schriftweise, als Explosionszeichnung angelegte Bauanleitung hilft dem Modellbauer bei der Orientierung und trägt zum Gelingen seiner Arbeit bei. Für Einsteiger in den Laser-cut-Modellbau hält der Hersteller zudem wertvolle Tipps bereit. Als Klebstoff empfiehlt sich ein sparsam dosierter Weissleim beziehungsweise ein Schnellkleber wie Bindan-RS. Lediglich Stationsuhr und Dachrinnen sowie Fallrohre müssen noch aus der Bastelkiste ergänzt werden, falls man den Bausatz ohne weitere Veränderungen montieren möchte. Auf jeden Fall ist es ratsam



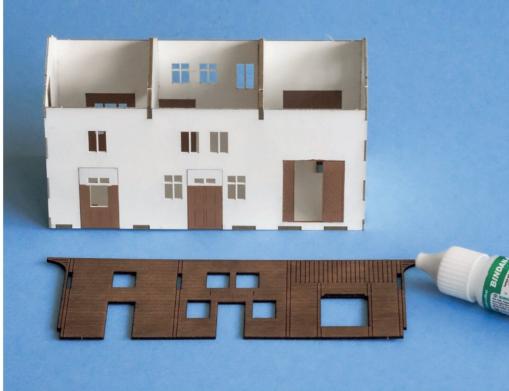
Der fertige Gebäudekern aus Karton besitzt eine aussergewöhnliche Festigkeit.



Die Oberflächen der Türen erhalten einen Anstrich in Altweiss.



Eine Öffnung des Tors erlaubt Einblicke in die Güterabfertigung.



Bauprinzip: die Bekleidung des Kartonkerns mit Echtholzwandflächen.



Eine exakte Positionierung garantiert den Erfolg an den Gebäudeäändern.



Filigrane Holzteile an der Hausecke erlauben eine feine Detailierung.



Klarlack für das Holz und lasierendes Braun über der Güterabfertigung.

sam, sich einige Vorbildfotos mit verschiedenen Perspektiven des Gebäudes aus dem Internet auszudrucken und sie zum Vergleich neben den entstehenden Modellneubau zu legen. Einige offenbar notwendige Vereinfachungen des Bausatzes fallen dabei ins Auge, so das Weglassen der äusseren Rahmungen bei Türen und Fenstern.

#### **Innen stabiler Karton – aussen edles Echtholz**

Vor dem Baubeginn habe ich die Kartonwände mit Fenstern altweiss überspritzt (z. B. mit Marabu-Buntlack matt), um die Russspuren des Lasers an den Schnittkanten zu überdecken, ebenso die Türen in einem Braunton. Schritt für Schritt werden dann die benötigten Teile mit einem Cutter an ihren Anhängepunkten aus der Kartonplatte gelöst und zunächst probeweise zusammengesetzt. So wird auch bald die Konstruktion klar, und der Gebäudekern aus 2 mm starkem Karton ist anschliessend schnell mit dem geeigneten Kleber montiert. Für die innere Trennwand sollte man sich einen senkrechten Markierungsstrich aufzeichnen, damit sie nicht verrutscht. Es empfiehlt sich auch, die Seitenwände mit «Vorne» und «Hinten» zu kennzeichnen, da die Verwechslungsgefahr relativ gross ist.

Wer das Gebäudeinnere später beleuchten möchte, kann für das Obergeschoss eine Fußbodenplatte einziehen.

Essenziell ist es vor allem, die verzahnten Klebekanten mit einem Lineal oder Ähnlichem gut anzupressen, bis der Kleber anzieht. Sind hierbei die Abstände versehentlich zu gross geraten, sitzt später die äussere Holzverkleidung nicht bündig. Die Türen können jetzt eingeklebt werden. Ihr Oberlicht wird weiss gestrichen, wie beim Vorbild. Gut macht sich auch eine teilweise geöffnete Schiebetür bei der Güterabteilung im hinteren Gebäudeteil. So bleibt ein Einblick in das Innere möglich.

Zur Vorbereitung der anschliessenden Holzverkleidung des Kartonkerns werden zunächst die sauber gelaserten und schön profilierten Sperrholzwände an ihren Laserschnittkanten mit Sandpapier leicht abgeschliffen. Eine Behandlung der dunklen Kanten mit einem Holzfarbton ist ebenfalls denkbar. Anschliessend werden mit punkt- und linienförmigem Klebeauftrag die Holzwände auf den fertigen Gebäudekern aufgebracht und ausreichend lang und fest angepresst. Besonders an den Eckverbindungen sollte man nicht zu früh nachlassen. Bei mir hat alles wunderbar gepasst. Zierliche Bohlenkanten sind an den vier Eck-

kreuzungen zusätzlich aufzuleimen. Achtung, sie haben wegen der Güterrampe unterschiedliche Längen.

Mit sehr stark verdünntem Dunkelbraun (Revell) habe ich die senkrechten Böhlen über dem Güterbereich farblich etwas akzentuiert und anschliessend alle Holzteile mit mattem Klarlack (ebenfalls Revell) überstrichen. So verschwindet auch das leichte Glänzen der Holzbeize. Mit dem Aufkleben und Streichen des Sockelstreifens (Hellgrau, Revell) ist der Rohbau vollenendet.

#### **Eine Güterrampe im Selbstbau als Ergänzung**

Die im Bausatz vorgesehenen Rampenteile für beide Seiten habe ich in das Innere des Gebäudes verlegt, damit ein Blick durch das geöffnete Schiebetor auf die dort präsentierten Gepäckstücke und Güter möglich wird. Nach Konsultierung der Fotos aus dem Internet beschloss ich, aussen eine etwas grössere Güterrampe anzulegen, wie sie beim Vorbild zu sehen ist. Wie gross, hängt natürlich vom vorhandenen Platz auf der Modellbahnanlage ab.

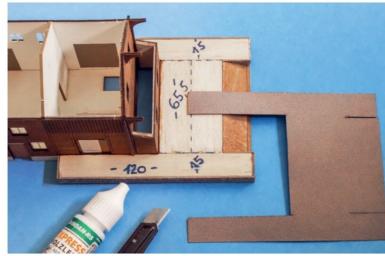
Aus 8 mm starkem Balsaholz (alternativ: Styrodur) werden jeweils zwei 120 mm lange und 15 mm breite Seitenrampen angeklebt, deren Zwischenräume auf der Gebäude-



Nicht so schwierig zu bewerkstelligen: die erweiterte Güterrampe mit Massangaben.



Dünne und mit Leim aufgeklebte Steinmauerzuschritte fassen die Rampe an ihren Seiten ein.



Der körnige Rampenbelag entsteht aus zurechtgeschnittenem Nassschleifpapier.

rückseite wiederum mit zwei 65,5×15 mm grossen Füllstücken zu schliessen sind. Die Rampenschrägen vor Kopf (Auffahrt) ist dagegen aus einem dünnen Abfallstück der Sperrholzwände entstanden. Als seitliche Steinverkleidung finden rundherum Abschnitte einer Mauerplatte von Kibri (z.B. Artikelnummer 7966 o. Ä.) Verwendung, die vorher mit Real-Modell-Fugenfarbe sehr realistisch verfügt und gealtert worden sind. Zum Anbringen sollte man einen Kontaktkleber benutzen. Aneinanderstossende Eckstücke müssen dabei gegebenenfalls noch verspachtelt und geschliffen werden (z. B. mit Revell plasto). Der Oberflächenbelag der Güterrampe besteht aus 120er-Nassschleifpapier, das ich mit grauer Grundierung (Holts) gespritzt und anschliessend mit Schulkreide und Vallejo-Pigmenten gealtert habe. Ein fester Borstenpinsel leistet dabei beste Dienste, um überschüssiges Material zu entfernen. Zwei gut detaillierte Holztreppen aus dem Bausatz führen zur Güterrampe hinauf.

Die nach einer Massgabe des Vorbilds in kräftigem Grün gestrichenen Fensterläden (Revell-Mix) und der typische breite Balkon auf der Giebelseite (vermutlich erst nachträglich angebaut) ergänzen das Stationsgebäude. Beim Balkon lassen sich die etwas

grob gezahnten Eckverbindungen durch dünne braune Streifen aus dem Kartonabfall recht gut kaschieren. Damit sind die Montagearbeiten am eigentlichen Gebäude, mit Ausnahme des Daches, erfolgreich abgeschlossen.

#### Ein neues Dach als Alternative

Möchte man den Modellbau zügig beenden, reicht es, die beiliegenden Dachflächen auf-

zukleben, die seitlichen Windbretter zu ergänzen sowie den Schornstein aus Kartonteilen aufzusetzen. Möchte man das schöne Bahnhofsmo dell jedoch weiter optimieren, steht uns die Möglichkeit eines deutlich plastischeren und realistischeren Dachsystems (inklusive Dachrinnen) zur Verfügung, das die Firma Auhagen aus dem Erzgebirge anbietet. Unter der Artikelnummer 41611 ist ein fein profiliertes Polystyroldach mit



Diverse Trockenpigmente verleihen der Rampenoberfläche nach und nach ihre Gebrauchsspuren.



Kartonprofile helfen, die Sichtkanten des Balkonvorbaus zu verbessern.



20 Fensterläden in charakteristischem Grün trocknen vor ihrer Montage.

bereits angesetztem First erhältlich. Dachrinnen (Art.-Nr. 41609) und Schornstein-Sortiment (Art.-Nr. 41627) komplettieren das Angebot für den Modellbauer.

Zuschneiden lassen sich die Dachflächen aus Kunststoff nach dem Muster ihrer Kartonzwillinge. Ein wenig Zugabe an den Seiten steht dem Modell später allerdings auch nicht schlecht. Das rückwärtige kleine Schleppdach ist dabei nicht zu vergessen. Nur die grauen Kartondachflächen über den Gütertoren finden weiterhin Verwendung.

Eine gründliche farbliche Behandlung des neuen Daches erfordert etwas Geduld und Zeit, macht aber am Ende den ganz individuellen Reiz des Gebäudemodells aus. Um den kräftigen Rot-Orange-Ton der Auhagen-Platten zu brechen, kann ein sehr, sehr stark verdünntes Washing aus Revell-Weiss eingesetzt werden, das mit einem breiten Aquarellpinsel aufgetragen wird. Nach einem ausgiebigen Durchtrocknen beginnt eine Alterung mit PLAKA-Schmutzwasser (sehr, sehr stark verdünntes Schwarz und Braun), dessen Vorteil darin besteht, dass es bei Nichtgefallen leicht korrigiert werden kann, zum Beispiel durch Abwischen mit einem angefeuchteten Wattestäbchen. Mehrere Schichten können gegebenenfalls übereinandergelegt werden, später ergänzt um Vallejo-Trockenpigmente oder Kreiden. Ist das Dach fertig gestaltet, können an den Seiten die Auhagen-Dachrinnen angeklebt werden. Dabei ist genau auf den richtigen Winkel zur Dachsräge zu achten. Beim von mir gewählten, etwas grösseren Dachüberstand passten allerdings die fertigen Auhagen-Regenfallrohre nicht mehr. Deshalb habe ich welche aus 0,8 mm dickem Blumendraht zurechtgebogen und lackiert.

Ein imposant grosser Schornstein aus Ziegelsteinen zierte das Dach des Vorbildgebäudes. Im Auhagen-Sortiment lässt sich auch dazu etwas Passendes finden. Es wird unten entsprechend dem Winkel der Dachneigung zugeschliffen und oben um die drei typischen spitzbögigen Abdeckungen aus Karton ergänzt. Eine zuvor ins Dach geschmiedete Aussparung nimmt den Schornsteinschaft auf. Frisch verfügt und gestrichen, sieht der Modellschornstein dem Vorbild fast zum Verwechseln ähnlich.

### Das Drumherum

Natürlich schafft erst das richtige Drumherum die echte rätische Bahnhofsatmosphäre. Während das Stationsschild und



Das gut zu befestigende Unterdach trägt später die oberste Dachschicht.



Das als Alternative gewählte Auhagen-Dach benötigt zunächst noch den passenden Zuschnitt.

ein Fahrplan bereits dem Bausatz beiliegen (Letzteres könnte eventuell mit dem Kopierer verkleinert werden), muss anderes noch beschafft werden. Die Faller-Stationsschilder stammt aus der berühmten Restekiste, Bänke und Papierkörbe sind zum Beispiel bei Auhagen gelistet, wohingegen die typische Abläuteglocke der RhB aus dem BEMO-Sortiment kommt (ab dem 4. Quartal 2023 wieder lieferbar, heiss es). Und wer es neuzeitlich mag, kann den Billettautomaten

in charakteristischem RhB-Rot, zum Beispiel von Rietze, verwenden. Die Fahrzeuge der Schweizer Post entstammen dem King-Programm, die Schmalspurgleise sind von Tillig, und der RhB-Triebwagen findet sich bei BEMO. Und natürlich dürfen auch die zahlreichen Wanderer und Reisenden nicht fehlen. Wahrscheinlich wollen einige Bahnhofsunter ihnen gleich noch dem berühmten Wiesner Viadukt einen Besuch abstaatten.





Ein authentisches Modell, das mit einigen Verbesserungen zu einem Schmuckstück wurde.

## Fazit

Mit dem Bausatz der Station Wiesen hat Stefan Laffont ein stimmungsvolles Stück Architektur der RhB ins Modell umgesetzt. Es lässt sich angenehm und präzise bauen und wirkt mit seinem Echtholznaturmaterial absolut authentisch. Mit einigen kleineren Verbesserungen wird es schnell zu einem echten Schmuckstück, das auf jeder alpenländischen Anlage seinen Platz findet. So darf man gespannt sein auf die weiteren Gebäude, die Laffont noch in diesem Jahr aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Station Wiesen als passende Modellbausätze vorgesehen hat.



Portrait | Das modellbahnerische Lebenswerk von Franz Riede

# Ein Leben für die Modelleisenbahn

Schweizer Eisenbahnen haben weltweit ihre Liebhaber. Franz Riede ist einer von ihnen: Der Schwarzwälder hat sich die Schweiz im Massstab 1:87 in sein Heim geholt. Als Vorbild dient ihm der grenzüberschreitende Bahnverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland.

LOKI-Autor Manfred Merz hat ihn einen Tag lang in seinem Refugium besucht.







Ein zufriedener Modellbahner: Franz Riede an der Schaltzentrale seines Lebenswerks.

Von Manfred Merz (Text/Fotos)

Franz Riede kann auf ein erfolgreiches bisheriges Leben zurückblicken und so ein beachtliches Zwischenresümee geben. Dies sowohl beruflich als auch privat. Seine Talente und Interessen sind vielschichtig. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens machte er sich selbstständig und gründete ein bis in die heutigen Tage hinein erfolgreiches Ingenieurbüro. Beruflich bedingt lebte er in verschiedenen Regionen Südwestdeutschlands. Geboren und aufgewachsen im Hegau, in der Nähe von Singen, ging er zum Studium nach Stuttgart, danach folgte seine erste Anstellung in Waldshut, bis er im Hochschwarzwald seine endgültige Heimat fand. Bereits als Bub begeisterte er sich für die Eisenbahn und erinnert sich noch heute an die





Sehr aussergewöhnlich: der Schattenbahnhof in einem separaten Raum. Hier kann ungestört mit den Zügen hantiert werden.



Die Zollstation zwischen der Schweiz und Deutschland darf nicht fehlen. Die Ae 8/14 mit Güterzug kann unkontrolliert passieren.

Stunden auf dem «Maggi-Steg». Dort beobachtete er den regen Zugsverkehr im Grenzbahnhof Singen, bestehend aus Schweizer und deutschen Zugsgarnituren. Bleibenden Eindruck hinterliess die Dampflokomotiven, von deren Rauchwolken sich der kleine Franz auf dem Steg stehend einhüllen liess. Noch heute hat Franz Riede den angenehmen Duft aus Wasserdampf und Kohleverbrennung in der Nase. In dieser Zeit kam auch die Modelleisenbahn in sein Leben, allerdings etwas stolpernd. Zu Weihnachten, am Heiligabend, bekam er eine Diesellok V200 mit Wagen der deutschen Bundesbahn aus der Epoche III und einigen Gleisen vom Christkind geschenkt. Die Freude war gross, einzig der passende Trafo fehlte, was die Euphorie des kleinen Franz doch etwas trübte. Der holprige Modellbahnstart wurde erst am ersten Weihnachtstag so richtig rund, als das Christkind in Form von Opa und Oma den fehlenden Trafo beisteuerte. Wie damals üblich, und Sie, lieber Leser, liebe Leserin, werden das wohl auch so erlebt haben, verschwand das Modellbahnmaterial nach den Feiertagen bis zum nächsten Anlass auf dem Estrich. Erst einige Zeit später hat wohl auch der Vater die Liebe zur Modelleisenbahn entdeckt. Gemeinsam mit Franz baute er eine erste richtige Modelleisen-

bahnanlage im Haus. Diese wurde während Franz' Jugend gehegt, erweitert und betrieben. Als Franz Riede sein Studium zum Bauingenieur aufnahm, herrschten andere Prioritäten als «Isäbähnlä». Die Anlage wurde abgebrochen und in Kartons verpackt, das Hobby ruhte in dieser Zeit wegen der beruflichen, aber auch privaten Orientierung. Im Jahr 1984 machte sich Franz Riede mit seinem Ingenieurbüro selbstständig und erhielt recht schnell auch überregional einen guten Namen. Für einige Wettbewerbe nützte er sein Talent für den Modellbau. Statt nur Pläne, Tabellen, Angebote und Texte einzurütteln, suchte sein Büro die potenziellen Auftraggeber auch mit Modellen der geplanten Objekte zu überzeugen. Das Kalkül ging auf und trug sicher dazu bei, den Weg nach oben weiter zu ebnen. Franz Riede bezog mit seiner Familie und seinem Büro sein erstes Eigenheim, in Form einer alten Dorfschule. Dort fand sich in einem Nebenflügel des Dachgeschosses auch Platz dafür, seinen Kindertraum wieder aufleben zu lassen und zu verwirklichen: Auf zwölf Quadratmetern entstand eine H0-Anlage mit einem H0m-Teil nach Vorbild von DB, SBB und RhB. Der berufliche Erfolg führte dazu, dass die Räume im alten Schulhaus bald zu klein wurden, man siedelte 1988 mit dem

Planungsbüro in einen Neubau im Industriegebiet um. Der frei werdende Raum wurde umgehend für die Erweiterung des Modellbahnhobbys genutzt. Weiter ging es mit einer kleinen 1:87-Welt, im schweizerisch-deutschen Grenzgebiet angesiedelt. Die Jahre vergingen, das Büro lief sehr gut, und Franz Riede fand nur auch die Zeit für andere Aktivitäten. Er entdeckte das Rennrad für sich und auch die Leidenschaft fürs Musikmachen. Franz Riede spielte Klarinette und Saxofon solo und mit seiner Band «Toni Waldner», das nach seiner Art wieder sehr erfolgreich mit öffentlichen Auftritten auch in Funk und Fernsehen, so auch im Schweizer Fernsehen. Nach dem Auszug der Kinder lebten Franz Riede und seine Frau immer noch im alten Schulhaus. Es wurde den beiden bewusst: Die Räumlichkeiten waren viel zu gross. So reifte die Idee, hauptsächlich bei Riedes Frau, im Neubaugebiet ein passenderes, neues Eigenheim zu errichten. 2005 wurde mit dem Bau begonnen, Franz Riede plante natürlich einen Modellbahnaum nach seinen Bedürfnissen im Keller ein. Nach Fertigstellung des Hauses erfolgte der Umzug. Ein besonderes Kapitel dabei war die Umsiedlung der mittlerweile respektablen Eisenbahnanlage.

## Die aktuelle Anlage

Wie so oft stand beim Bau der H0-Anlage ein Umzug nicht unbedingt im Fokus. Sie war viel zu gross, um in einem Stück trans-

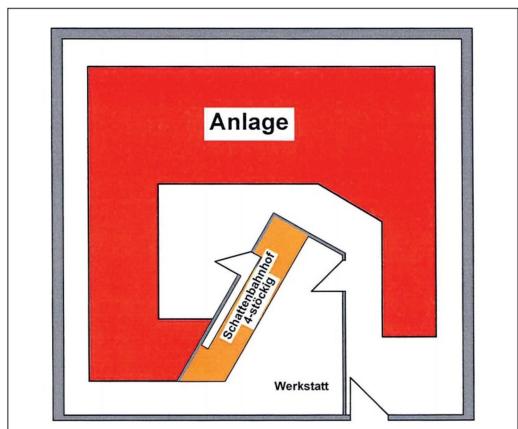
portiert werden zu können. Zudem war die Anlagenunterkonstruktion teilweise mit dem Modellbahnaum verschraubt. So blieb Franz Riede nichts anderes übrig, als zur Kettensäge zu greifen und mit beherzten Schnitten, unter nicht unerheblichen Schmerzen, für transportable Segmente zu sorgen. Mit angemietetem Lastwagen erfolgte der Transport in den Keller des neu entstandenen Eigenheims. Dort stand ein beheizter Raum von  $8,2 \times 8,5$  m zur Verfügung. Unter Einbezug der mit den alten Anlagenteilen gemachten Erfahrungen erfolgte die Planung des Neubeginns.

So erstellte Franz Riede zunächst ein Lastenheft für die Neuplanung der Anlage:

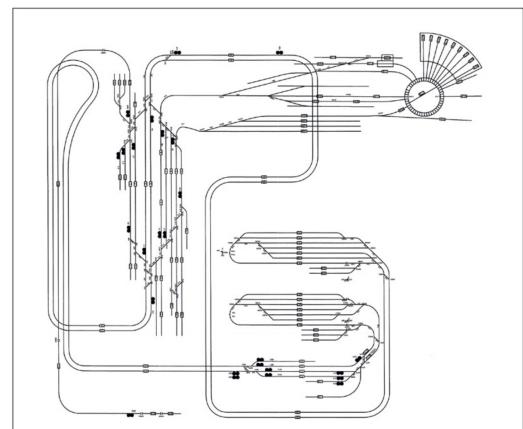
- Anlage in U-Form
- Anlage rundherum begehbar
- Anlagentiefe so gewählt, dass alles gut zu erreichen ist
- Schattenbahnhöfe nicht unter der Anlage und ohne Verrenkungen zu erreichen
- Schattenbahnhöfe staubfrei, weg von den staubintensiven Bautätigkeiten an der Anlage
- Keine klassischen Stellpulte mit Tastern, Knöpfen und Schaltern
- Anlagenabschluss mit an die Anlagengestaltung angepassten Modellhintergründen
- Anlagenplanung mittels Profi-Software
- Gleismaterial mit Schotterbett von Fleischmann im sichtbaren Bereich

- Gleismaterial von Roco wegen passenderer Gleisgeometrie in den Schattenbahnhöfen
- Gleismaterial von BEMO für den Schmalspurteil
- Übersichtliche Verdrahtung

Zunächst pflegte er das gesamte Fleischmann-Gleissystem Punkt für Punkt in das ihm von seinem Beruf bestens bekannte Planungsprogramm AutoCAD ein. Eine Heidenarbeit, die Franz Riede aber gerne auf sich nahm, da sie ihm das weitere Vorgehen erheblich erleichterte. Mit dieser Profi-Software wurde der gesamte Gleisplan entwickelt. Der Grundrahmen der Anlage entstand aus Holz in der sogenannten offenen Rahmenbauweise. Holzlatten wurden so verleimt und verschraubt, dass eine begehbarer Unterkonstruktion entstand. Der Gleisplan wurde danach im Massstab 1:1 ausgedruckt, die entsprechenden Plotter standen Franz Riede in seinem Ingenieurbüro ja zur Verfügung. Auch Strassen, Plätze und der Raum für Dörfer, Industrieanlagen und Städte wurden zeitgleich so geplant. Diesem Plan entsprechend wurden die Trassenbretter aus 8 mm starkem Sperrholz ausgesägt und dem Geländeverlauf entweder auf Stützen und Spannen befestigt. So entstand ein stabiler, verwindungssteifer Unterbau. Für die Platzierung und die Anordnung der Schattenbahnhöfe hat sich der Bauingenieur etwas Besonderes einfallen lassen: Dafür wurde eine Art



Schema des Anlagenraums, das Haus wurde drum herum geplant.



Gleisplan schematisch dargestellt, er bietet viele Fahrmöglichkeiten.



Für Wartungs- und Reparaturarbeiten steht eine gut ausgestattete Werkstatt zur Verfügung.



Im Grenzbahnhof stehen immer Rangierarbeiten an. Die DB V 60 882 wartet auf neue Aufgaben.

Separée schräg in den Hobbyraum gebaut (siehe Übersichtszeichnung). Dies geschah in Leichtbauweise aus stabilen Latten und 3-Schicht-Platten. Der so entstandene Raum bietet Platz für einen vierstöckigen Schattenbahnhof, eine Lokwerkstatt mit Lagermöglichkeit für Werkzeug, Messgeräte und Ersatzteile. Dieser Raum lässt sich mit einer Tür verschließen und bietet so den gewünschten Effekt, hier, unabhängig von den staubintensiven Gips- und Sägearbeiten an der eigentlichen Anlage, ungestört Feinarbeiten an den Zügen und deren einsatzbereite Lagerung realisieren zu können. Ja, hier war ein Bauingenieur am Platten, Kompliment!

#### Gleis- und Landschaftsbau und Gestaltung

Nach der Verlegung aller Gleise, wir sprechen immerhin von ca. 200 m Schienen, 86 Weichen im H0-Bereich und 46 Weichen in H0m, sowie der Fertigstellung der entsprechenden Verdrahtung wurde ausgiebig mit kompletten Zugsgarnituren gefahren. So wurden Schwachstellen in der Gleisverlegung und der Elektrik erkannt und beseitigt. Die Weichenantriebe wurden versenkt eingebaut. Um bei Betriebsstörungen dennoch leicht eingreifen zu können, wurden die Antriebe mittels Gewebeschmiergelpapier abnehmbar abgedeckt. Die Abdeckungen aus diesem Material lassen sich sauber anpassen und neigen beim Schottern nicht zur Wellenbildung, wie das etwa bei Karton



Sämtliche Weichenantriebe sind unterflur eingebaut. Im Reparaturfall...



...können diese sehr leicht freigelegt und zugänglich gemacht werden.

# Anlage

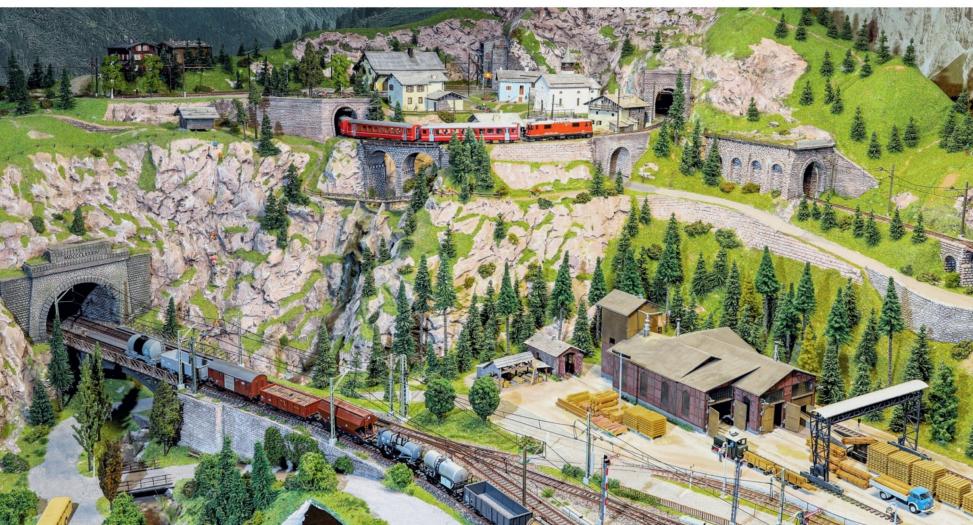
der Fall wäre. Erst nachdem alles reibungslos lief, ging es an die Landschaftsgestaltung, die aber schon in der Planungsphase mit dem Gleisplan vor dem geistigen Auge des Erbauers entstanden war. Hier kam die Fähigkeit des dreidimensionalen Denkens und Vorstellungsvermögens des Bauingenieurs Franz Riede zum Tragen. Brücken, Tunnelportale, Bahnbauten und Stützmauern entstanden aus Sperrholz. Für die Gestaltung der Oberflächen wurden Prägeplatten aus Hartschaumstoff verwendet. Ihre Anordnung, ihre statische Ausführung und ihre Platzierung machen einen absolut stimmigen Eindruck. Die Grundstrukturen des Geländes entstanden aus Fliegendraht und Modellgips. Felspartien wurden aus dem fest werdenden Gips herausgeschnitten, aber auch mit natürlichen, sorgfältig angeordneten und eingearbeiteten Steinen gestaltet. Ein gekonnter Farbauftrag in mehreren fliessenden Schichten machte die Felsen stimmig. Hier sieht man den positiven Einfluss von Bernhard Stein, seinerzeit ein grosser Anlagenbauer, der viele Bücher und Druckschriften herausbrachte. Auch durch den Bau von Messeanlagen für FÄLLER und Märklin machte sich Bernhard Stein einen Namen. Auch ich habe wie Franz Riede seine Arbeiten bewundert und viele Anregungen daraus gezogen.

Die Endgestaltung der Acker- und Grünflächen geschah gekonnt mit handelsüblichen Gestaltungsmitteln der einschlägigen Zubehöranbieter. Die unzähligen Laubbäume entstanden im Eigenbau. Das sei, so Franz Riede, eine ruhige Winterarbeit. Auch an

das Thema Wasser hat sich der Erbauer gewagt und es stimmig umgesetzt. So lädt ein aus einem Wasserfall gespeister Teich zum Wassersport und zum Chillen ein. Auf dem linken Anlagenischen im Tal ist der Kleinstadtbahnhof Lindenhofen mit einer kleinen Ansiedlung und einem Sägewerk dargestellt. Per Knopfdruck beginnen dort die Sägegatter anzurattern. Eine Seilbahn bringt Ausflügler in ihren Kabinen hinauf in die beachtlich hohen Berge. Auch sie kann auf Knopfdruck aktiviert werden. Nebenan macht sich eine Seilschaft aus Bergsteigern hinauf in schwindelnde Höhen. Auf der kompletten Länge des linken Anlagenischen hat Franz Riede auf ca. sieben laufenden Metern die Schweiz dargestellt. Diese Anlagenpartie stammt noch aus den Ursprüngen der heutigen Anlage im alten Schulhaus. Die Verbindung von den Süddeutschen und den Schweizer Bereichen ist gekonnt und glaubhaft umgesetzt worden. Auch die Grenzkontrolle in Form der entsprechenden Zollstation fehlt nicht. Oben rechts befindet sich der Schmalspurbahnhof Oberried. Hier verkehren durchgehend die Schmalspurzüge, und eine steil hinaufklimmende Zahnradbahn hat hier ihren Endpunkt. Auch hier findet sich eine kleine Ansiedlung von stimmig angeordneten Gebäuden nach schweizerischem Vorbild. Interessant dabei ist die Kombination aus klassischen Modellhäusern und nur zweidimensional nachempfundenen. Letztere stammen aus dem damaligen Lieferprogramm von MZZ, Schaffhausen, sie wurden von dem einstigen, sehr be-



kannten LOKI-Autor und Zeichner Rudolf L. Merz alias Loisl (1933–2006) gezeichnet. Franz Riede schnitt sie sorgfältig aus, klebte sie auf stabilen Karton und ordnete sie dreidimensional und stimmig an. Die erreichte Tiefenwirkung ist erstaunlich. Ganz links auf dem linken Anlagenischen-



Blick in die Schweiz, den Hochgebirgsteil der Anlage. Schön, wie sich die Landschaft unter dem Motto «Nach oben ist genügend Platz» konsequent entwickelt.



Nochmals die schweizerisch-deutsche Grenzsituation. Das Bahntrasse markiert die Grenze. Die Ae 8/14 mit ihrem Güterzug hat bereits die Gleisseite gewechselt.

kel befindet sich in schwindelerregender Höhe ein kleines Dorf, das von seiner Anmutung sehr an die Albula-Region erinnert. Dort befindet sich auch der kleine Bahnhof Susch, einer von vier auf Riedes Anlage. Dort fährt die Schmalspurbahn von rechts über den gesamten linken Anlageteil

abenteuerlich schwingend hinauf. Die spektakuläre Streckenführung über kühne Brücken und Tunnels findet kurz vor Erreichen des Schmalspurbahnhofes in Form eines Kehrkreises ihren vorläufigen Abschluss. Nach dem Halt im zweigleisigen Bahnhof, der Zugkreuzungen und Überho-

lungen möglich macht, verschwindet die Strecke in beachtlicher Höhe durch die Wand des Nebenraumes in die oberste Etage des Schattenbahnhofes.

Viele Gebäude entstanden im kompletten Eigenbau, die Brauerei Rothaus und das Hauptzollamt seien hier stellvertretend ge-



Wenn ein Bauingenieur aus der Praxis die Baustelle eines Hauses ...



... gestaltet, fehlt absolut nichts, bis hin zur halbleeren Bierkiste.

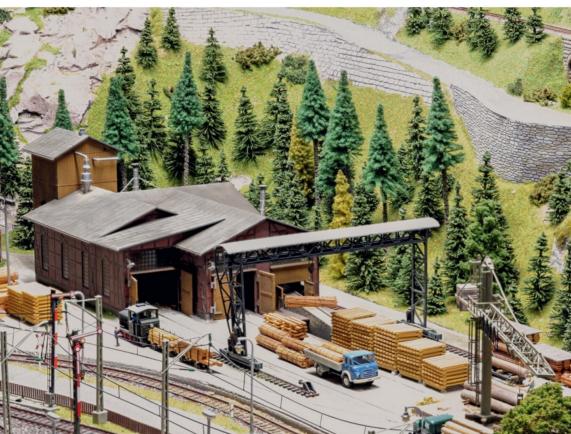


Die gekonnt in Szene gesetzte Stadt, halb auf der Anlage, halb auf dem Modellhintergrund.



Auf dem Wochenmarkt beim Bahnhof herrscht reges Treiben, auch die Strassenbahn fehlt nicht.

nannt. Gebäude, die aus handelsüblichen Bausätzen entstanden sind, wurden alle variiert und farblich behandelt sowie feinfühlig gealtert. Die landestypischen Merkmale der Schweiz und Süddeutschlands wurden detailliert und glaubhaft nachgestaltet. Hierbei legte Franz Riede auf eine gewisse Grosszügigkeit sehr viel Wert. «Eine Kirche, bei der gleichzeitig eine Beerdigung und eine Hochzeit mit den entsprechenden (Menschenmassen) stattfinden, ist ein absolutes No-Go», meint Franz Riede. Auf dem süddeutschen Anlageteil finden sich eine ansehnliche Stadt, die Freiburg im Breisgau nachempfunden ist, und ein mittelgrosses Depot mit Ringlokschuppen, Drehscheibe und den benötigten Lokbehandlungsanlagen. Die ganze stimmige Szenerie wird von einer grösseren Burganlage überragt. In der Stadt herrscht reges Treiben mit bummelnden Passanten, einem kleinen Rummelplatz und dem Wochenmarkt. Eine funktionierende Strassenbahn bringt H0-Menschen vom Umland in die Stadt. Auf dem Hauptbahnhof kommen Züge an und entlassen die Passagiere auf die grosszügigen, überdachten Perrons. In der Vorstadt wird gerade ein Neubaugebiet erschlossen. Franz Riede hat die verschiedenen Phasen der Stadtentwicklung dargestellt. Neben dem Verlegen der benötigten Infrastruktur wie Wasser, Abwasser, Strom und Telefon mit den dafür notwendigen Erdarbeiten sieht man auch Rohbauten in unterschiedlichen Bauphasen: Vom Erdaus-

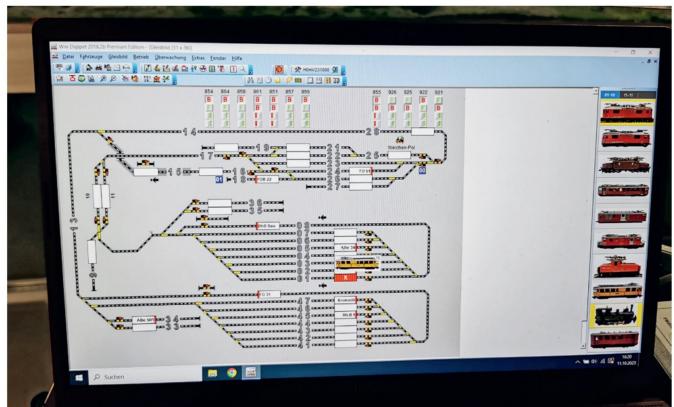


Wo viel Wald ist, darf natürlich auch ein Sägewerk nicht fehlen.



Über die Bahn wird auch das weitere Umland mit Holz versorgt.

hub über den Rohbau mit fertigem Keller, die ersten Mauern eines Erdgeschosses und Dacharbeiten bis hin zum bezugsfertigen Einfamilienhaus ist alles dargestellt. Mittendrin steht der rote VW Bulli mit der Aufschrift «Riede Ingenieure». Letztes Anlagenbauprojekt war der Bau der Oberleitung. Das Material stammt von Viessmann und von Sommerfeldt. Obwohl nicht funktionsfähig, wurde nichts weggelassen. So verfügt der Schmalspurbahnhof Oberried über eine Nachbildung eines Schaltpostens. Die Fahrdrähte mit ihren Hängern sind mit den Tragseilen verbunden, eine sehr aufwendige, filigrane Lötarbeit. Die Leitungen wurden nachträglich farblich behandelt, um sie etwas weniger auffallend erscheinen zu lassen. Sehr beachtenswert, wie so vieles auf der heute besuchten Anlage, ist die Ausführung des Modellhintergrundes. Diesen hat Franz Riede selbst kreiert. Eigene Fotos von seiner Heimatregion und digitale Bilder aus Urlaubsaufenthalten in der Schweiz wurden mit Photoshop gekonnt komponiert und vergrössert. Auf den büroeigenen Druckern wurde das Ergebnis in der passenden Grösse ausgedruckt und auf die Wände des Modellbahnraumes tapziert. Ein Teil, das den Konturen der Landschaftsaufnahme nach sauber ausgeschnitten wurde, ist auch direkt an der Anlagenkante befestigt. Dadurch ergibt sich eine enorme Tiefenwirkung, die die optische Wirkung der Anlage noch eindrücklicher macht. Nichts auf der gesamten



Digitaltechnik hilft beim Steuern der Anlage, der Monitor sorgt dabei für Klarheit.

Anlage wirkt gedrückt oder gar überladen. Franz Riede hat bei der Anlagengestaltung sein anfängliches Ziel erreicht und bei der Endgestaltung zum richtigen Zeitpunkt aufgehört. Auch das ist eine Kunst!

#### Die Elektrik und die Elektronik

Die Kabelverlegung der riedschen Anlage ist sauber und übersichtlich ausgeführt. Kabelstränge wurden in Kanälen verlegt, Einzelleitzen sauber geführt und befestigt. Das erleichtert eine allfällige Erweiterung und im Falle eines Falles die Fehlersuche und die Reparatur. Den Punkt aus dem Las-

tenheft «Kein klassisches Stellpult mit Knöpfen, Schaltern und Leuchtanzeigen» hat Riede mit einer Anlagensteuerung per PC erreicht. Die Überwachung der Anlage wird mittels der Software Win-Digipet 2018.2d Premium Edition realisiert. Gefahren wird mit Selectrix, das in der Entstehungsphase der Anlage noch absolut angesagt war und seinerzeit bis zur Trix-Insolvenz als das beste Digitalsystem galt. Das Stellpult wird durch einen Bildschirm ersetzt, Gleisverlauf und die Position der Züge können dort auf verschiedenen Ebenen für Hauptstrecke, Schmalspurstrecke

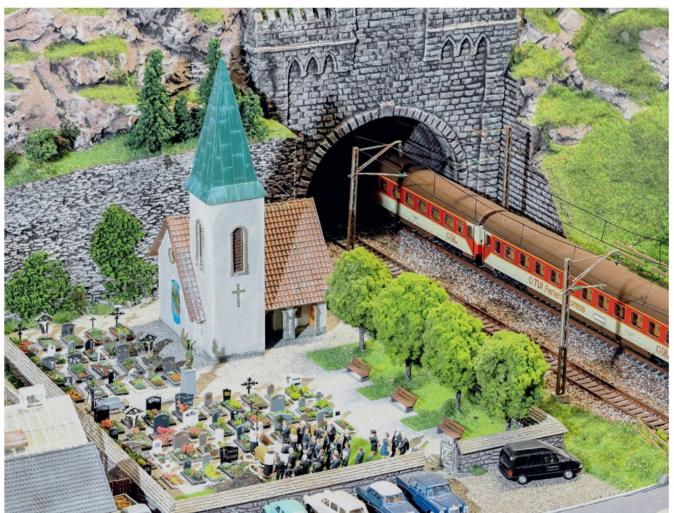


Im deutschen Teil der Anlage sind noch viele Dampfloks im Einsatz, die im Betriebswerk mit Brennstoff, Öl und Wasser versorgt werden.

und Schattenbahnhöfe dargestellt und die Funktionen von Zügen, Weichen und Signalen mittels Mausklick ausgelöst werden. Auch ein automatisierter Fahrbetrieb ist möglich: hinsetzen, das Programm starten, die Arme entspannt verschränken und die vorbeifahrenden Züge geniessen. Franz Riede ist mit dem Programm sehr zufrieden, und er möchte dieses unter dem Motto «Never change a running system» auch beibehalten. Unterstützung in Sachen digital erhält Franz Riede seit vielen Jahren von seinem MoBa-Freund Peter Grass. Man unterstützt sich gegenseitig. Was der eine nicht kann, kann der andere und umgekehrt. So entstehen langjährige Freundschaften, die auch ausserhalb des Hobbys Bestand haben.

## Der Fahrbetrieb

Alle Züge der Vollspur-, Meterspur- und Zahnradstrecke starten und enden im vierstöckigen Schattenbahnhof im geschickt angeordneten Separée. Zugsgarnituren lassen sich dort bequem aufgleisen, sortieren und allfällig austauschen. Das kann entspannt stehend und mit sehr gutem Zugriff erledigt werden. Die unterste Etage beherbergt wie die zweite Zugsgarnituren der Vollspur H0. Etage drei und vier sind den Schmalspurfahrzeuge H0m vorbehalten. Pro Stockwerk stehen sechs Durchgangsgleise und zwei bis drei Stumpfgleise zum Abstellen von Zugsgarnituren zur Verfügung. Die Abstellbahnhöfe verfügen jeweils über ein Umfahrungsgleis sowie eine Wendeschleife. Genau betrachtet ergibt sich dadurch das Anlagenkonzept verschlungener Hundeknochen. Das hat die Vorteile, dass sich sehr lange Fahrstrecken ergeben und die Zugsgarnituren von beiden Seiten betrachtet und genossen werden können. Verfolgen wir als Beispiel die SBB Ae 8/14 mit ihrem gemischten Güterzug über die Anlage. Von der zweiten Etage des Schattenbahnhofs aus geht es durch die Wendeschleife an den anderen wartenden Zügen im Untergrund vorbei zu einem Tunnelportal, das den Zug das erste Mal ans Tageslicht entlässt. Dort wird der kleine Bahnhof Lindenhofen durchfahren. Es geht weiter an einem kleinen Dorf vorbei. Durch einen weiteren Tunnel hindurch geht es über die «Grenze» nach Deutschland, wo die Stadt Romansburg durchfahren wird. Wieder geht es in den Untergrund, wo eine grosse Kehrschleife der Fahrzeitver-



Mit dem nötigen Feingefühl hat Franz Riede diese realitätsnahe Beerdigungsszene gestaltet.



Der äusserste linke Anlagenteil ist gleichzeitig auch der älteste. Schön, wie hier «Albula-Feeling» in 1:87 umgesetzt wurde.



So nah liegen Freud und Leid zusammen: Unweit der Trauerfeier freut man sich des Lebens.



Hier entsteht gerade eine bäuerliche Verladeszene, die Anlage ist eben noch lange nicht fertig.

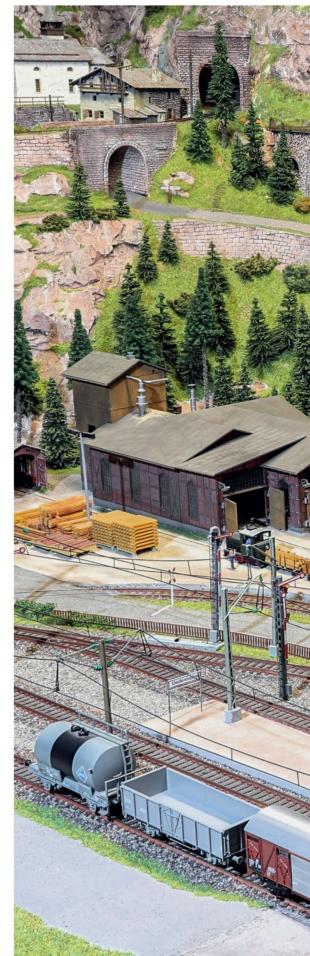


Gekonnt durchgestaltet dagegen ist dieses landwirtschaftliche Anwesen mit allem Drum und Dran.



Für den Bergfan Franz Riede musste das einfach sein: Eine Seilschaft in 1:87 erklimmt gut gesichert die steile Felswand.

Auch hier ruft der Berg. Gekonnt ist es dem Erbauer gelungen, das alpenländische Flair und die Kunstdänen nachzugestalten.



Prinzip verkehren die Schmalspurzüge auf Riedes Anlage. Von der dritten Etage des Schattenbahnhofes geht es über den kompletten linken Anlagenschenkel durch zahlreiche Kurven, auch eine Kehrschleife ist dabei, über kühn angelegte Brücken und Tunnels in den Bahnhof Oberried. Dort treffen die Schmalspurfahrzeuge auf die von Romansburg kommende Stichbahn und eine sich vom Tal hinaufkämpfende Zahnradbahn. Im Verborgenen kehrt unser Meter-Spurzug zurück in das oberste Stockwerk des Schattenbahnhofes. Zugfahrten können automatisch, vom entsprechenden Programm gesteuert und überwacht, oder von Hand durchgeführt werden. In beiden Fällen

entsteht kein unmotiviertes Gewusel. Der Fahrbetrieb geschieht ruhig und von der Fahrtgeschwindigkeit her vorbildgerecht. Es tut gut, Züge über die Anlage zu verfolgen und die «Geheimnisse» der ausgeklügelten Streckenführung zu ergründen.

#### Die Zugsgarnituren

Im HO-Bereich stehen Züge gemischt nach SBB- und DB-Vorbild, hauptsächlich aus der Epoche III. Franz Riede legt dabei grossen Wert darauf, dass die Zugsgarnituren in sich epochengerecht stimmig sind, ohne sich jedoch sklavisch an Vorbildgarnituren zu halten. So steht neben einem gemischten SBB-Güterzug, gezogen von einer

Ae 8/14 der legendäre TEE-Triebwagenzug VT 11 der Deutschen Bundesbahn. Der Anlagenbetreiber stellt damit das nach, was er in seiner Jugend im Grenzbahnhof Singen erlebt hat. Im H0m-Teil stehen Garnituren der RhB neben welchen der Berninabahn. Auch ein Museumszug aus zweiachsigem Wagen, gezogen von der kleinen Dampflok Rhätia, findet sich dort. Schon lange war Franz Riede von den roten Schmalspurzügen der RhB, der BVZ und der Berninabahn fasziniert. So war deren Anschaffung in 1:87 für ihn ein absolutes Muss. Allerdings übt er sich beim Umfang seiner Sammlung in bewundernswerter Zurückhaltung. In Anbetracht der sehr beachtlichen Anlagengröße ist seine Fahrzeugsammlung recht übersichtlich. Praktisch

sein gesamter Fahrzeugbestand befindet sich auf der Anlage, nur wenige fristen ein tristes Vitrinendasein. Riedes Fuhrpark stammt praktisch von allen Grossserienherstellern, aber auch edle Kleinserienprodukte befinden sich darin. Nicht ganz einfach ist es mittlerweile, die Triebfahrzeuge zu digitalisieren, denn Decoder mit Selectrix-Protokoll sind praktisch nur noch gebraucht zu bekommen, vielleicht mit ein Grund für Riedes Zurückhaltung in Sachen Triebfahrzeuge.

### Fazit

Unser heutiger Gastgeber hat Beachtliches vorzuweisen, seine Anlage ist ein absoluter Traum. Schon der besondere Anlagenraum fällt positiv auf. Aufgrund seiner berufl

chen Erfahrung als Planer im Bauwesen verfügt Franz Riede über ein sehr ausgeprägtes dreidimensionales Vorstellungsvermögen. Das spürt der Besucher in jedem Bereich, von der Anlagenplatzierung im Raum über die Planung und Umsetzung bis zur Endgestaltung. Alles macht einen stimmigen Eindruck und wirkt so, wie man es draussen in der «freien Wildbahn» auch antreffen könnte. In naher Zukunft soll die Drehscheibe in die Steuerung mit eingebunden sowie die Vegetation weiter verfeinert werden. Auch zahlreiche Straßenlaternen und Hausbeleuchtungen warten darauf, eingebaut und verkabelt zu werden. Wünschen wir Franz Riede noch viel Spass und Erfüllung bei der Ausübung unseres gemeinsamen Hobbys, der Modelleisenbahn. 



## Im Gürbetal anno 1960

Der Modellbauer Markus Stähli wuchs gleich gegenüber der Station Burgistein-Wattenwil auf und verbrachte seine Kindheit oft inmitten der Bahnhofsgeschehnisse. Seine Kindheitserinnerungen hat er nun in einem detaillierten Diorama im Massstab 1:87 festgehalten.



Foto: Hans Roth

## Wohin geht die Reise?

Der Zugzielanzeiger: Wer am Perron steht, wird auf grossen Tafeln informiert, wann und wohin der nächste Zug fahren wird. Ein neues, digitales Gadget ist dabei, sich auf Modellbahnanlagen zu verbreiten. LOKI-Autor Hans-Jürgen Götz hat es für uns genauer unter die Lupe genommen.



Foto: Hans-Jürgen Götz

## Märklin-Modelle vor 100 Jahren

Vor 100 Jahren begann die Göppinger Firma Märklin, Fahrzeuge nach Schweizer Vorbildern zu produzieren. LOKI-Autor Hansueli Gonzenbach führt die Leser zurück in die 1920er- und 1930er-Jahre und zeigt dabei die damaligen Modellumsetzungen anhand ihrer Vorbilder auf.



Foto: Hansueli Gonzenbach

## Ab 19. April 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. 4/2024 (April 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:** Einzelpreis Schweiz: CHF 15.50, Europa: EUR 12.90. Jahresabo «Analogo»: 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 verwendet werden. Ausgeschlossen 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.

# Traumhobby Gartenbahn

Lesen und leben Sie Ihren Traum.



Im  
Jahresabo  
Europa für  
55 Euro  
frei Haus

Sechs Ausgaben im Jahr mit je 84 Seiten Umfang



Als Abonnent  
mehr lesen.  
Mit Profi Plus.



**GARTENBAHN**  
*profi*

INTERNATIONALES MAGAZIN FÜR GROSSE MODELLBAHNEN

Ein Magazin aus dem Expromo Verlag Birgitta Gilbert | Postfach 290 168 | D-47261 Duisburg | <https://gartenbahnprofi.com>

Reisen Sie mit  
uns zu den  
Klassikern der  
Eisenbahnen

→ [www.semaphor.ch](http://www.semaphor.ch)

Stämpfli Verlag AG | Tel. +41 (0)31 300 63 25  
[semaphor@staempfli.com](mailto:semaphor@staempfli.com) | [www.semaphor.ch](http://www.semaphor.ch)



## Neuheiten 2024

### 39596 | 25596 Elektrolokomotive Serie Be 6/8 II "Krokodil"

- Hochdetaillierte Metall-Ausführung.
- Vorbildgerecht angepasste Details mit nur noch 2 Führerstandstüren und breiten Rangierertreppen.
- Spielwelt Digital-Decoder mfx+ mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschkünsten.
- Lokomotive mit 2 Hochleistungsantrieben und Schwungmasse.



### 38860 | 25860 Schnelltriebwagen Serie RCe 2/4

- 125 Jahre Eröffnung der Oensingen-Balsthal-Bahn.
- Triebwagen in aktueller neuer Ausführung mit Innenbeleuchtung.
- Spitzensignal und Innenbeleuchtung mit warmweißen LED.
- Auf rotes Schlusslicht umschaltbar.
- Spielwelt mfx+ Decoder mit vielfältigen Betriebs- und Soundfunktionen.



### 38590 | 25590 Elektrolokomotive Ae 8/14 11852 «Landilok»

- Komplette Neukonstruktion der stärksten E-Lok der damaligen Zeit.
- Hochdetaillierte Metallkonstruktion mit 2 Hochleistungsantrieben.
- Spielwelt mfx+ Digital-Decoder mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschkünsten.
- Führerstand- und Maschinenraumbeleuchtung digital schaltbar.
- Zusätzlich rotes Fahrberichtigungssignal digital schaltbar.
- Pufferhöhe nach NEM.



© Foto: www.tramclub-basel.ch

