LOKI

5|2024
www.loki.ch

Das Schweizer Modellbahnmagazin

Selbstbau des roten Melchnauers in Ilm

LOKI zu Besuch bei Märklin in Göppingen

Perronanzeiger mit bespielbarem Display



Schweiz: CHF 16.50
Deutschland: Euro 12,90
Österreich: Euro 12,90
BeNeLux: Euro 12,90



Foto: Slg. Hans Roth



«Würg-Life-Balance»

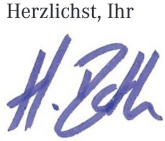
Keine Sorge, ich möchte heute keinen Vortrag über die Work-Life-Balance halten. Sie halten schliesslich keinen Lebensratgeber in der Hand, sondern ein Modellbahnmagazin. Aber haben Sie nicht auch manchmal das Gefühl, in unserer heutigen, schnelllebigen Zeit wird aus der Work-Life-Balance schnell einmal eine «Würg-Life-Balance»? Klar – jetzt wird es doch ein bisschen ratgeberisch, man entschuldige mich! – ist es äusserst wichtig, dass das Leben in einer gewissen Ausgeglichenheit stattfindet. Dass die körperlichen und mentalen Arbeitsanstrengungen mit einer für sich selbst definierten sinnstiftenden Freizeitgestaltung ausgeglichen werden. Die Rentner unter uns werden ein wenig schmunzeln und mir sagen, sie hätten ja gar keine Arbeit mehr, sie seien schliesslich pensioniert. Aber sie haben mittlerweile beinahe ein grösseres Pflichtenprogramm als mancher Arbeitnehmer: Grosskinder hüten, Seniorenstamm, Klassenzusammenkunft, Altersturnen und nicht zu vergessen die immer wachsende Zahl der Arztbesuche. So kann es schnell gehen, und das «Work» überbordet dermassen, dass man im sogenannten «Life» nur noch wie ein erschlagener Hund daliegt.

Sie werden nun sagen, ich hätte gut reden, der LOKI-Herausgeber, der während seiner Arbeit mit der Modelleisenbahn spielen kann und sich so sein Hobby zum Beruf gemacht hat. Diesen Gedankengängen kann ich nur eines entgegensetzen: Nö! Auch ich hangle mich stundenlang durch Excel-Tabellen und Planungstools, tippe unzählige trockene Mails und nehme an Sitzungen teil, die mich die Modelleisenbahn vergessen lassen, sodass auch ich immer wieder die Balance zwischen Work und Life suche bzw. suchen muss. Umso schöner, gibt es diese schier grenzenlose Möglichkeit, sich im Bereich der Modelleisenbahn zu verwirklichen.

Die Modelleisenbahn, wie wir sie heute kennen, entwickelte sich in den 1890er- und 1900er-Jahren, und nun sehen wir, dass unser Mittel zum Ausgleich älter ist als all diese neumodischen Begriffe und Methoden, unser Leben in der Balance zu halten. Dabei würden ein Kreis Blechschienen und das meditativ wirkende Scheppern einer Tinplate-Eisenbahn reichen, um sich aus der ermüdenden Alltagsmühle zu befreien.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spass mit der vorliegenden LOKI und weiterhin einen schönen und vor allem erholsamen Ausgleich zum Berufsalltag!

Herzlichst, Ihr







Rollmaterial

14 **Porträt**
RhB Ge 4/4[I] von
Kiss Modellbahnen Schweiz in Spur IIm

18 **Bau**
Selbstbau des C 17
der LMB in Spur IIm

Report

26 **Rückblick**
Schweizer Loks von Märklin
der 1920er- und 1930er-Jahre

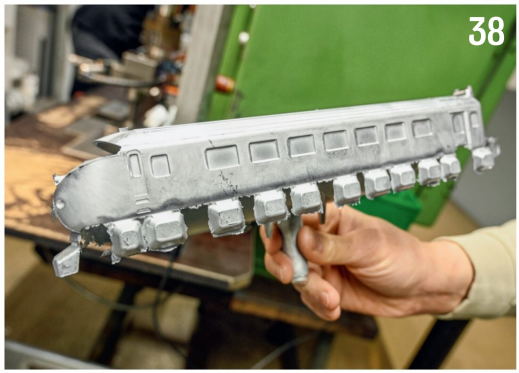
38 **Szene**
Besuch im Märklin-Stammwerk
in Göppingen

46 **Nachwuchs**
Modellbahnwagenbau
für Jugendliche in Spur 1

gedruckt in der schweiz

@lokimagazin @loki_magazin @LOKI Magazin @LOKI Magazin







Anlage

70 Bau
Jahresserie 2024:
Eine Anlagenecke für die Industrie (Teil 3)

82 Technik
Digitaler Zugzielanzeiger
mit realistischen Funktionen

86 Porträt
Der Bahnhof Burgistein-Wattenwil
im Massstab 1:87

Markt

6 Marktspiegel
12 Neuheiten
55 Medientipps
58 Börse

Szene

50 News
56 Veranstaltungen
60 Bahn aktuell
98 Vorschau/Impressum



Coverbild
Das Diorama mit der Station Burgistein-Wattenwil aus dem Gürbetal versprüht den Charme der frühen 1960er-Jahre, genau so, wie es sein Erbauer Markus Stähli in seiner Kindheit erleben durfte.

Foto: Hans Roth

Marktspiegel

Jetzt im Handel

H0 | Märklin

Vom grünen Krokodil zur roten Goggi-Büchse

Die Be 6/8^{II} braucht man unserer Leserschaft nicht näher vorzustellen: Die Eckdaten des Krokodils dürften jedem Modellbahner bestens vertraut sein. Märklin hat dieser Tage mit der Auslieferung der Be 6/8^{II} 13254 (Art.-Nr. 39596) begonnen. Das detaillierte Modell in robuster Metallausführung wird ab Werk mit einem mfx+-Decoder mit umfangreichen Sound- und Lichtfunktionen im Betriebszustand von Anfang bis Mitte der 1960er-Jahre ausgeliefert. Einen Einblick in die Produktion des Krokodils im Göppinger Stammwerk lesen sie ab Seite 38 dieser Ausgabe der LOKI. Moderneren Baujahrs ist die Re 460 067-2 mit dem Taufnamen «Hohle Gasse», die im aktuellen Zustand nach dem Refit mit dem erhabenen SBB-Logo auf der Front ausgeliefert wird. Das Lokmodell ist unter der Artikelnummer 39463 in Wechselstrom (Märklin) und 22624 in Gleichstrom von Trix im Fachhandel erhältlich. Passend zu der auch



unter dem Spitznamen Goggi-Büchse (Cola-Dose) bekannten Lokomotive wird der IC Bt Steuerwagen im aktuellen SBB-Farbschema mit einer neuen Betriebsnummer angeboten (Art.-Nr. 42177).

Erhältlich im Fachhandel.



H0 | c-gleis-plus

Sondermodell für c-gleis-plus von HAG

Im Auftrag des Modellbahnfachgeschäfts c-gleis-plus realisierte HAG Modellbahnen ein exklusives und streng limitiertes H0-Modell der SBB Re 4/4^{II} 11109. Die im klassischen Swiss-Express-Farbkleid gehaltene Maschine wird im aktuellen Betriebszustand mit Klimaanlage als Re 420 109-1 angeboten. Besteller des HAG-Klassikers konnten am 5. April 2024 an einem kleinen Event ihr Lokmodell aus den Händen von HAG-Geschäftsführer Heinz Urech und André Bregenzer von c-gleis-plus entgegennehmen. Angeboten werden insgesamt vier verschiedene Ausführungen in Gleich- und Wechselstrom.

- Art.-Nr. 16243-21: DC, digital
- Art.-Nr. 16243-22: DC, digital mit Sound
- Art.-Nr. 16243-31: AC, digital
- Art.-Nr. 16243-32: AC, digital mit Sound



Exklusiv erhältlich bei:
c-gleis-plus ag
Grenzstrasse 3B
6214 Schenkon
Tel. +41 41 922 00 72
info@c-gleis-plus.ch
www.c-gleis-plus.ch

H0 | Tillig

Goldauer Weinfasswagen aus Sebnitz

Weinfasswagen gehörten in der Frühzeit der Eisenbahn zu einer nicht seltenen Gattung. In der Schweiz waren im vergangenen Jahrtausend einst fast 1000 Weinfasswagen verschiedenster Bauarten unterwegs. Die zweiachsigen Wagen mit Bremserhäuschen wurden für den Import ausländischer Tropfen aus Italien und Frankreich, aber natürlich auch im Schweizer Verkehr eingesetzt. Mit dem zunehmenden Lkw-Verkehr schrumpfte der Bestand dieser Wagen in den darauffolgenden Jahrzehnten kontinuierlich, schon Mitte der 1960er-Jahre wurde mehr als die Hälfte der Wagen ausrangiert und abgebrochen. Heute existiert bei der Stiftung SBB Historic mit dem P 520 267 noch ein Vertreter dieser Bauart. In H0 leben die spannenden Güterwagen dank dem Modellbahnproduzenten Tillig weiter. Der Hersteller aus dem sächsischen Sebnitz hat in den vergangenen Jahren bereits mehrere verschiedene Modellumsetzungen des Weinfasswagens auf die Modellgleise gestellt. Aktuell hat Tillig den P 526 322 von Scaler & Cie. aus Goldau an den Fachhandel ausgeliefert. Das sauber bedruckte H0-Modell verfügt über eine Kurzkupplungskinematik und spiegelt den Zustand in der Epoche II wider (Art.-Nr. 77014). Erhältlich im Fachhandel.





H0 | Jouef

Die «Schweizer» Mikado-Dampflok

Vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren von den 16000 Lokomotiven, die Frankreich 1939 besass, nur noch 22% übrig. Um die Versorgung der Armeen und des Landes zu gewährleisten, war die Instandsetzung der Eisenbahn von grösster Bedeutung. Baldwin Locomotive Works wurde eilig beauftragt, Pläne zu entwerfen und ihr Mikado-Modell an europäische Standards anzupassen. Insgesamt wurden ab 1945 1340 Lokomotiven des Typs 141 R nach Frankreich geliefert.

Die 141 R 1244 wurde 1946 in Quebec gebaut und nach ihrer Ausrangierung 1975 in die Schweiz verkauft. Sie ist auch heute noch im Besitz des Verein Mikados und im Bahnpark in Brugg beheimatet. Das Jouef-Modell der 141 R besitzt ein Metallchassis und wird von einem fünfpoligen Motor mit zwei Schwungmassen angetrieben. Angeboten werden für Gleichstrom eine analoge (Art.-Nr. HJ2433) und eine digitale Version mit Sound (Art.-Nr. HJ2433S).

Erhältlich im Fachhandel.



N | Fleischmann

Neues für BLS und SBB





Die BLS hat in den vergangenen Jahren ihre Flotte von 18 Re 465 technisch und optisch gründlich modernisiert. Augenfälligste Änderung war die neue Lackierung in BLS-Grün mit blauen Anschriften. Auch Fleischmann hat das N-Modell gründlich überarbeitet. Neben der sauber ausgeführten Lackierung und Bedruckung erhielt die digitale Soundversion (Art.-Nr. 731391) ein neues Innenleben. Die Hauptplatine mit integriertem On-Board-Sounddecoder bekam einen üppig dimensionierten Stromspeicher spendiert, der bei plötzlicher Fahrstromwegnahme für ein Weiterlaufen von ungefähr 45 cm (!) sorgt. Auch die Licht- und Soundfunktionen bleiben dabei erhalten. Momentan noch ein Novum im N-Segment. Das Innenleben der analogen Re 465 009-9 (Art.-Nr. 731321) blieb dagegen unverändert, sie hat nach wie vor die sechspolige Digitalschnittstelle nach NEM 651. Beide Ausführungen verfügen über Kupplungssteckaufnahmen mit Kinematik, Antrieb auf alle vier Achsen sowie Beleuchtung der Spitzensignale durch LED. Auch neu im Fachhandel ist der Sgnss-Containertragwagen von SBB Cargo, mit Tankcontainern für den Milchtransport beladen (Art.-Nr. 6660036). Das Modell ist fein gestaltet in den richtigen Farben gehalten und sauber bedruckt. **Erhältlich im Fachhandel.**

TT | Tillig

Hochbordwagen der SBB für Epoche III

Bei den SBB und vielen anderen europäischen Bahnen standen einst unzählige zweiachsige Hochbordwagen im Einsatz. Zwischen 1956 und 1964 wurden an die Schweizerischen Bundesbahnen 2350 Wagen des Typs L7 geliefert. Sie wiesen gegenüber ihrem Vorgängermodell L6 ein grösseres Ladevolumen auf. Später wurden diese Wagen auch als E bezeichnet. Der Sebnitzer Modellbahnproduzent Tillig hat für Table-Top-Bahner den SBB L7 mit der Betriebsnummer 53 543 im Zustand der Epoche III unter der Artikelnummer 14092 ausgeliefert. **Erhältlich im Fachhandel.**



IIm | LGB

Zuwachs für Bündner Gartenbahner



Nachdem LGB, wie in der letzten Ausgabe bereits erwähnt, den RhB-Personenwagen AB 1543 ausgeliefert hatte, folgte wenige Wochen später auch die Variante als B 2314 (Art.-Nr. 30676). Bei beiden Wagenmodellen handelt es sich um eine Wiederauflage mit identischen Betriebsnummern, so, wie sie bereits einige Jahre zuvor schon einmal erschienen sind.

Erhältlich im Fachhandel.

H0 | NOCH

Unterschiedliche Freizeitbeschäftigung

Kristallklares Wasser, so weit das Auge reicht, ein Traumstrand mit weissem Sand und sanft plätschernden Wellen. Das ist Fernweh und Romantik pur! NOCH bietet gestressten Modellfiguren mit seinem micro-motion-Set «Palmen mit Hängematte» die ideale Entspannungsmöglichkeit (Art.-Nr. 21772). Das Set besteht aus zwei Palmen, zwischen denen ein Liebespaar den Blick in die Ferne schweifen lässt. Eine diametral entgegengesetzte Art der Entspannung für junge und Junggebliebene Stadtbewohner mit dem micro-motion-Set Skatepark (Art.-Nr. 66834). Hier trifft sich, was Rang und Namen hat in der Skatecommunity, zu einem gemeinsamen Battle auf den Rampen, die die Welt bedeuten.

Erhältlich im Fachhandel.







1 | Märklin

Lokklassiker für die Königsspur

Als Sommerneuheit wurde im letzten Jahr das Spur-1-Modell der Ce 6/8^{III} 14311 in Epoche II angekündigt. Das dunkelbraune Krokodil verfügt, sofern die Lok digital gesteuert wird, über motorisch heb- und senkbare Pantografen und eine Telex-Kupplung. Ein eingebauter Pufferspeicher sorgt im Falle von kurzen Stromunterbrüchen für einen ruckelfreien Betrieb. Die unter der Artikelnummer 55683 produzierte Lokomotive ist nun im Modellbahngeschäft verfügbar. **Erhältlich im Fachhandel.**

H0 | Peter Christen

Régional du Val-de-Travers (RVT)

Ende der 1970er-Jahre erwarb der Régional du Val-de-Travers mehrere gebrauchte schwere Stahlwagen der SBB für den Einsatz auf seinem Netz im Neuenburger Jura. Auf Basis der bekannten Fleischmann-Modelle bietet Peter Christen in Zusammenarbeit mit einem bekannten Kleinserienhersteller ein Wagenset bestehend aus dem AB 311 und dem B 303 des RVT sowohl in Gleich- wie auch in Wechselstrom an.

Interessenten wenden sich direkt an:
Peter Christen
Hofstrasse 17, 4912 Aarwangen
Tel. 062 923 02 15
christen_modellbahn@bluewin.ch



H0 | EYRO

Der HASTAG-Kieszug wird länger

Zur Ergänzung des HASTAG-Kieszuges hat EYRO bei Albert Modell ein weiteres Set mit zwei blauen JMR-70-Wagen produzieren lassen. In dem unter der Artikelnummer 600115 angebotenen Set enthalten sind der Wagen 18 mit dem Namen «Martin» und der Wagen 19 mit blauen rechteckigen Puffern.

Interessenten wenden sich direkt an:
EYRO Modellbahn GmbH
3800 Interlaken
info@eyro.ch – www.eyro.ch



H0 | Herpa

Neue Schweizer Lkw-Modelle in 1:87

Seit über 90 Jahren ist das Schweizer Familienunternehmen EMIL EGGER tätig. Nach Aufgabe der Landwirtschaft kaufte Johann Egger etwas widerwillig einen Holz- und Kohlehandel. 1931 erfolgte die offizielle Gründung des reinen Logistikdienstleisters «Gebrüder Egger» durch die Söhne Hans und Emil Egger. In den frühen 2000er-Jahren stieg die dritte Generation ins Unternehmen ein. Elf Standorte mit etwa 800 Mitarbeitern werden heute in der Schweiz unterhalten. Als Besonderheit hat jedes Fahrzeug an der Front das ETE-Emblem. Herpa bietet unter der Artikelnummer 316835 den Mercedes-Benz Actros Streamspace an. Als Besonderheit ist der Anhänger mit Fronttüren ausgestattet, die das Durchladen im gekoppelten Zustand ermöglichen. Am 29. Juni 2024 feiert der Modellautoproduzent Herpa sein 75-jähriges Bestehen mit einem Tag der offenen Türen im fränkischen Dietenhofen.



Erhältlich im Fachhandel.

H0 | Roco

Re 484 im eleganten Cisalpino-Farbkleid



Passend zu den beiden ausgelieferten Cisalpino-Wagensets hat Roco nun die dazugehörige Lokomotive ausgeliefert. Wegen Lieferverzögerungen bei den ETR 610-Triebzügen setzte das Joint Venture von SBB und FS zwischen 2005 und 2007 mehrere lokbespannte Züge zwischen Italien und der Schweiz ein. Roco hat sich für sein H0-Modell die bei SBB Cargo gemietete Re 484 018 als Vorbild genommen.

- Art.-Nr. 7500031: DC analog
- Art.-Nr. 7510031: DC digital mit Sound
- Art.-Nr. 7520031: AC digital mit Sound



Häufig auf dem Netz der BLS anzutreffen waren die zweiachsigen Schüttgutwagen Fccpps des niederländischen Unternehmens Railpro. Der auffällig blau lackierte Wagen ist unter der Artikelnummer 6600070 erhältlich. Ebenfalls frisch im Handel ist ein Wagenset mit zwei vierachsigen Uacns-Silowagen der Holcim im aktuellen Design des früher als Holderbank Cement und Beton bekannten Unternehmens (Art.-Nr. 6600051).



Erhältlich im Fachhandel.

Neuheiten

Ankündigungen und News

H0 | Albert Modell / EYRO

Neue Güterwagen für die Schweiz

Als Neukonstruktion realisiert Albert Modell den Rungenwagen Res/Rs bulgarischer Bauart. Er unterscheidet sich in diversen Punkten wie den ovalen Öffnungen im Längsträger von den sonst bekannten Rungenwagen. Einige Wagen dieser Bauart haben sich zwischenzeitlich auch in die Schweiz verirrt, EYRO realisiert als Sonderserie mit Albert Modell verschiedene Varianten, die auch bei uns anzutreffen sind.

- Art.-Nr. 390001: Wascosa Res 136-7, orange
- Art.-Nr. 390002: Wascosa Res 130-0, orange
- Art.-Nr. 391008: VTG Rs 386-1, schwarz
- Art.-Nr. 391009: VTG Rs 433-1, schwarz
- Art.-Nr. 391010: Nacco Rs 368-9, schwarz
- Art.-Nr. 391011: Nacco Rs 370-5, schwarz
- Art.-Nr. 938001: SOB Xas 308-5, gelb

In Epoche IV realisiert EYRO die nächste Variante der Kieswagen JMR-70 der Kieswerk Hüntwangen AG im Ablieferungszustand.

- Art.-Nr. 600301: Set 1, Wagen 132-9 (48)/136-0 (52)/139-4 (55)/143-6 (59)
- Art.-Nr. 600302: Set 2, Wagen 133-7 (49)/137-8 (53)/140-2 (56)/144-4 (60)
- Art.-Nr. 600303: Set 3, Wagen 134-5 (50)/138-6 (54)/141-0 (57)/145-1 (61)
- Art.-Nr. 600304: Set 4, Wagen 135-2 (51)/142-8 (58)



Vorbestellbar bei:
EYRO Modellbahn GmbH
3800 Interlaken
info@eyro.ch
www.eyro.ch



H0 | Roco

Die passende Lok zur Fussball-EM 2024

Unter dem Motto «Fussball vereint Europa» stärkt der Modellbahnhersteller Roco mit einer Botschafterlok den Zusammenhalt von Fans in ganz Europa. Dynamische Spielszenen und die Flaggen einiger Teilnehmerländer der Fussball-EM zieren die Lok. Die Taurus-Lokomotive wird vor den ÖBB-Railjet-Zügen in Österreich, Deutschland und der Schweiz eingesetzt. Das Roco-Modell wird in einer Sonderverpackung mit beiliegenden Fussballsocken im Roco-Fussballdesign geliefert.

- Art.-Nr. 7500062: DC, analog
- Art.-Nr. 7510062: DC, digital/Sound
- Art.-Nr. 7520062: AC, digital/Sound

Vorbestellbar im Fachhandel.



HO | ACME

Bahn frei für die Re 450

Schon seit einigen Jahren steht in der Vitrine von ACME-Importeur KML in Rebstein ein 3-D-Muster des Gehäuses einer SBB Re 450. Dieses Modell ist dem schreibenden LOKI-Redaktor schon mehrfach ins Auge gesprungen. In diesem Frühjahr liess der italienische Modellbahnproduzent nun die Katze aus dem Sack: An der Frühjahresausstellung Model Expo Italy in Verona kündigte ACME vier Varianten der S-Bahn-Lokomotive an. Am Kundenevent von EYRO Modellbahnen im Lokdepot Olten (siehe Seite 51) konnte das angetriebene Handmuster aus Formteilen ein erstes Mal in der Schweiz besichtigt werden. Der Werkzeugbau sei bereits abgeschlossen, sodass mit der Auslieferung der ersten Modelle noch in diesem Jahr gerechnet werden kann. ACME beschränkt sich bei der Realisation der S-Bahn auf die Lokomotive. Importeur KML, der in der Schweiz auch Tillig vertreibt, sagte gegenüber der LOKI, dass im nächsten Jahr aus Sebnitz zwei unterschiedliche Wagenpackungen mit A, AB und Bt ausgeliefert werden sollen. Angekündigt wurde neben der blauen sowie der silbernen Umsetzung «25 Jahre ZVV» auch die eher unbekannte Ablieferungsvariante als Re 4/4 V.

- Art.-Nr. 60650: Re 4/4 V 10500, Ep. IV, DC
- Art.-Nr. 69650: Re 4/4 V 10500, Ep. IV, DC/Sound
- Art.-Nr. 90243ACS: Re 4/4 V 10500, Ep. IV, AC/Sound

- Art.-Nr. 60651: Re 450 026, Ep. V, DC
- Art.-Nr. 69651: Re 450 026, Ep. V, DC/Sound
- Art.-Nr. 90244ACS: Re 450 026, Ep. V, AC/Sound

- Art.-Nr. 90233: Re 450 056, Ep. V, DC
- Art.-Nr. 90233S: Re 450 056, Ep. V, DC/Sound
- Art.-Nr. 90233ACS: Re 450 056, Ep. V, AC/Sound

- Art.-Nr. 90237: Re 450 045, ZVV-Jubiläum, Ep. V, DC
- Art.-Nr. 90237S: Re 450 045, ZVV-Jubiläum, Ep. V, DC/Sound
- Art.-Nr. 90237ACS: Re 450 045, ZVV-Jubiläum, Ep. V, AC/Sound





Die Modelle, deren Artikelnummer mit einer 9 beginnt, sind exklusiv in der Schweiz erhältlich. Vorbestellbar im Fachhandel.







Porträt | RhB Ge 4/4^{I} von Kiss Modellbahnen Schweiz in Spur IIm

Bündner Kraftpaket

Berichte über Modelle der RhB-Lokomotive Ge 4/4^{I} in IIm werden für unseren Gartenbahnexperten Stefan Wyss langsam, aber sicher zur Routine. Nachdem er in der LOKI 6|2021 die grüne Variante von LGB und in der LOKI 11|2023 die rote Version aus demselben Hause vorstellen durfte, folgt nun als Abschluss das Porträt über die beiden Modellumsetzungen von Kiss Modellbahnen Schweiz. Da die Messing-Handarbeitsmodelle von Kiss in einer anderen Preisklasse liegen als die LGB-Modelle, haben wir bewusst auf eine Gegenüberstellung dieser beiden Modelle verzichtet.

Von Stefan Wyss (Text/Fotos)

Bei der Rhätischen Bahn war das Ausscheiden der beiden letzten verbliebenen Ge 4/4^{I} aus dem aktiven Dienst eigentlich schon beschlossene Sache, doch nun haben die Lokomotiven 603 und 605 für den Sommer 2024 nochmals ein Einsatzgebiet gefunden. Da den beiden Maschinen die nötige Zugsicherung ZSI-127 fehlt, dürfen sie nur noch auf den Strecken Landquart-Chur-Arosa und Davos-Filisur zugführend eingesetzt werden. Weiterhin vorhanden, aber nicht mehr betriebsfähig sind die Lokomotiven 602 und 610. Längerfristig sollen zwei der noch vorhandenen BoBo I erhalten bleiben, eine in Rot und eine in Grün. Dazu sammelt die Stiftung Grün & Chrom Spenden. Das Vorbild der Lokserie der Ge 4/4^{I} 601–610 wurde in der LOKI 6|2021 ausführlich beschrieben.

Das Modell

Kiss Modellbahnen Schweiz hat die komplette Lokserie der Ge 4/4^{I} 601–610 im Modell realisiert. Wobei alle verschiedenen Zustände des Vorbilds auch im Modell umgesetzt wurden. Die 604 «Calanda» beispielsweise widerspiegelt den Auslieferungszustand im grünen Farbkleid. Die Lok hat an der Front das grosse Übergangstrittbrett montiert. Zudem sind zwei der Seitenfenster als Fenster ausgeführt und nicht als Lüfterjalousien. Die Nummer 602 «Bernina» wurde dem letzten Betriebszustand in Rot nachempfunden, inklusive des aufgedruckten UNESCO-Plakats. Gartenbahner finden bei Kiss in jeder Epoche ein passendes Modell. Für diesen Bericht diente die rote 608 «Madrisa» in der Ausführung direkt nach dem Umbau des Führerstandes

als Grundlage. Auf dem Dach sind Scherenstromabnehmer montiert, und die Lüftergitter sind rot lackiert. So präsentierte sich die 608 als allererste der zehn modernisierten Maschinen im roten Farbkleid. Als zweite Lok stand die grüne 603 «Badus» mit verschlossenen Fronttüren, aber noch ohne rote Schlusslichter zur Verfügung.

Lieferumfang

Wie gewohnt sind die Modelle von Kiss Modellbahnen Schweiz solide verpackt und auf einer Grundplatte festgeschraubt. Trotzdem empfiehlt es sich nicht, die Lokomotiven per Post versenden zu lassen, das Risiko einer Beschädigung ist bei dem hohen Eigengewicht von über 6 kg zu gross. Dem Modell beigelegt sind nebst Bedienungsanleitung, Zertifikat, Tuch und Handschuhen auch zwei weitere Schneeräumer. Diese haben gegenüber der ab Werk montierten Variante keine Aussparungen für die Kupplung und können entsprechend beim Einsatz als Vitrinenmodell montiert werden. Eine Lokführerfigur ist bereits in der Lokomotive eingesetzt, die Kleidung der Figur unterscheidet sich entsprechend der Epoche der Lok. Das in der Bedienungsanleitung im Lieferumfang aufgeführte Rauchdestillat war bei den beiden getesteten Loks nicht enthalten.

Aussehen und Detaillierung

Der Detailreichtum der Modelle ist überwältigend. Auch beim wiederholten Betrachten der Lokomotiven findet man immer wieder neue Details, die umgesetzt wurden. Je nach gewählter Epoche unterscheiden sich diverse Details, wie beispielsweise die Positionierung der Lokpfeife auf dem Dach. Die Rückspiegel lassen sich ausklappen, und auch die Führerstandstüren



Die RhB Ge 4/4^{I} 605 Silvretta am 25. November 2023 in Filisur vor dem Extrazug «Bierkult trifft Bahnkultur» vom Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn.



Sämtliche Details wurden epochenrichtig umgesetzt.



Seitenansicht der roten 608 …



… und der grünen 603 im Vergleich.



Öffnet man die Umverpackung, präsentiert sich die auf einer Grundplatte festgeschraubte Lok.



Bei der Auslieferung sind bereits LGB-kompatible Kupplungen montiert. Die Beschriftung auf der Steckdose ist lesbar.

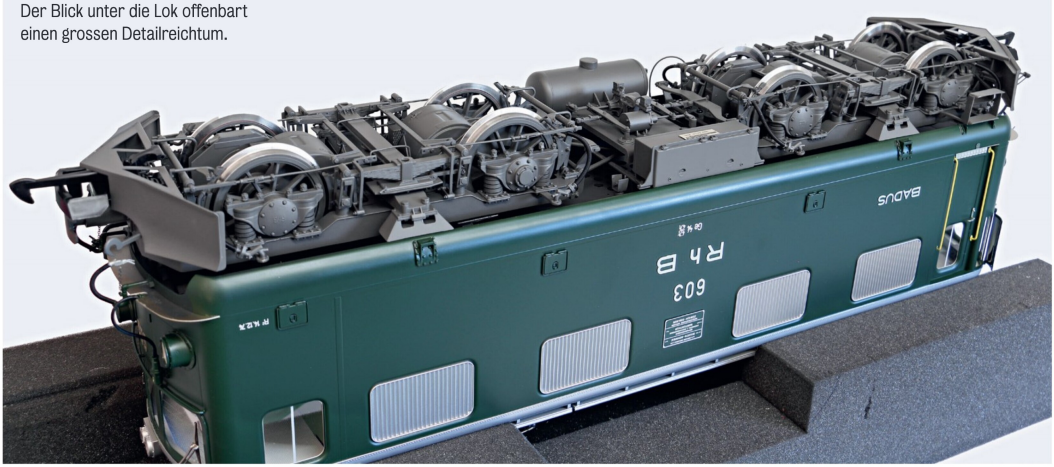
können geöffnet werden. Die zum Vorschein kommenden Armaturen der Führerstände sind detailliert nachgebildet. Zudem sind die Modelle mit funktionsfähigen Wippenkupplungen und Federpuffern ausgestattet. Wer keine Mühe damit hat, im Garten die Modelle mit einer Pinzette zu kuppeln, kann die LGB-kompatiblen Kupplungen abmontieren und geschlossene Schneeräumer montieren.

Auch der Blick auf die Unterseite der Lok bringt unzählige Details zum Vorschein, wie Bremsgestänge, Sandrohre, Lokkastenaufhängung, um nur einige davon zu nennen. Alles ist detailliert nachgebildet. Die Führerstandstreppen sind an den Drehgestellen befestigt, damit die Lok auch engere Radien befahren kann. Der Hersteller macht keine Angabe zum befahrbaren Mindestradius, auf unserer Testanlage haben die Lokomotiven den Radius R3 von LGB (1195 mm) problemlos befahren.

Beschriftung

Die Beschriftungen der roten 608 sind sauber aufgedruckt, auch die Revisionsdaten passen zu jenen des Vorbilds. Sogar die Steckdosen an der Front sind lesbar beschriftet. Alle Schilder sind erhaben aufgesetzt und nicht aufgedruckt, dies gilt auch für die Chrombeschriftung der grünen Lokomotiven. Die Lackierung der beiden Lokomotiven ist äusserst sauber und fehlerfrei ausgeführt.

Der Blick unter die Lok offenbart einen grossen Detailreichtum.





Auch bei den Beschriftungen des Kiss-Modells stimmt jedes Detail.



Die Chrombeschriftung und die Lokschilder sind erhaben ausgeführt.

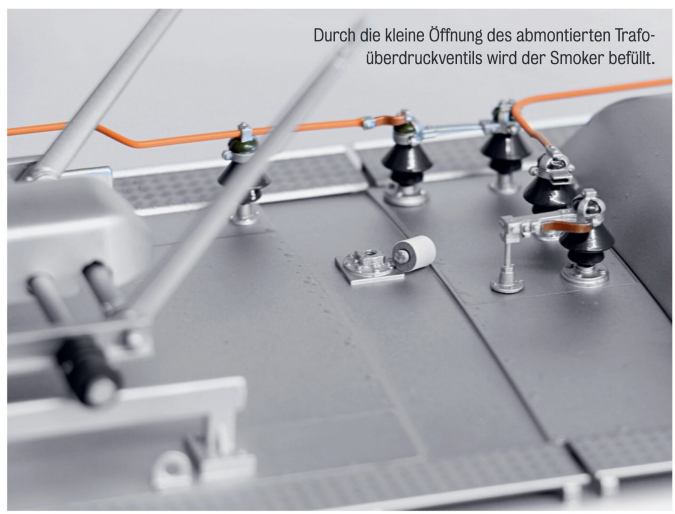
Elektronik

Die Fahreigenschaften der beiden Loks sind gut, und der Sound ist perfekt auf das Modell abgestimmt. Je nach Lok unterscheiden sich auch die Soundsampels. Während bei der grünen Lok die Ansagen der Zugbegleiter authentisch gesprochen sind, wie sie es in dieser Epoche auch waren, ertönen bei der roten Lok Computerstimmen. Zudem ist ein riesiger Fundus an Ansagen vorhanden, die in einer der Vorbildstrecke entsprechenden Reihenfolge abgespielt werden. Beim Anfahren ist nebst dem charakteristischen Stufenschalter auch das Motorengeräusch zu hören. Weiter sind diverse Zusatzsounds vorhanden, wie die Vakuumpumpe, der Kompressor oder der Kondukteurpfiff. Als Zuhörer hat man das Gefühl, es steht eine echte BoBo I im Garten. Dass beim Bremsvorgang der Stufenschalter nicht zu hören ist, ist aufgrund all der grossartig umgesetzten Sounds verkraftbar.

Das Herzstück der Lok ist der ESU-Decoder. Nebst den Sounds steuert dieser die umfangreichen Beleuchtungsfunktionen, die alle mit LED umgesetzt sind. Die Stromabnehmer werden von Servos angetrieben, und für die entsprechende Zugkraft sorgen zwei Maxon-Motoren, welche die Kraft mittels eines Riemenantriebs auf alle Achsen übertragen. Weiter ist in der Lok sogar ein Rauchgenerator verbaut, der den Qualm der Vakuumpumpe imitieren soll. Befüllt wird er durch eine Öffnung am Dach, die von der Imitation des Trafoüberdruckventils verdeckt wird. Dieses kann zum Befüllen herausgeschraubt werden. Eine raffinierte Idee, leider ist die Öffnung sehr klein ausgefallen, und das Gewinde am Trafoüberdruckventil greift nur für etwas mehr als eine Gewindeumdrehung. Es wäre für die Inbetriebnahme dienlich, wäre im Lieferumfang eine passende Pipette enthalten.

Fazit

Das Modell der Ge 4/4^{I} bietet eine Vielfalt an Details, an denen man sich kaum sattsehen kann. Dazu wurden verschiedenste Modellvarianten umgesetzt, bei welchen wiederum alle Unterschiede umgesetzt wurden. Auch die Elektronik und der Sound überzeugen und sorgen für grossen Fahrspass. Der Gartenbahnmarkt ist nun bestens versorgt mit Modellen der BoBo I, und alle Anspruchsgruppen werden bestens bedient. Was nun fehlt, sind passende Wagen für die Lokomotive. Kiss Modellbahnen Schweiz hat aber bereits einige angekündigt. Wir warten gespannt auf die Auslieferung. Die Ge 4/4^{I} von Kiss ist werkseitig bereits ausverkauft, im Gartenbahn-Fachhandel gibt es aber noch verschiedene Händler, die Modelle an Lager haben.



Durch die kleine Öffnung des abmontierten Trafoüberdruckventils wird der Smoker befüllt.



Bau | Selbstbau des C 17 der LMB in Spur IIm

Der rote Melchnauer

In der LOKI 6|2021 durfte ich Ihnen meine kleine LGB-Gartenanlage «Lieber den Spatz in der Hand…» vorstellen. Darin habe ich über rote Personenwagen in den elfenbein-grünen SNB-Zügen sinniert, wie sie in meiner Jugend vorgekommen sind, und dabei angekündigt, ein solches Fahrzeug zu bauen.



Foto: Ernst Gfeller

Ein roter Zug im Jahr 1949: der frisch revidierte LMB CFe 4/4 6 mit zwei LMB-Wagen.



Eine seltene Aufnahme, die einen Wagen der LMB-Serie C 16–19 in Rot zeigt: den C 19 kurz vor der Ausserdienststellung 1966.

Foto: Max Hintermann

Von René Stamm (Text/Fotos)

Die 1918 in Betrieb genommene Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) sass nie auf einem dicken Finanzpolster. Das einfach ausgerüstete Depot- und Werkstattgebäude in Wiedlisbach passte zum entsprechenden Fahrzeugbestand. Die drei grossen Triebwagen CFe 4/4 3–5 und der kleine Ce 2/2 15 leisteten meistens als Alleinläufer ihren Dienst. Morgens und abends standen für stark ausgelastete Arbeiterzüge als Verstärkung die C 28–30 und der grosse C4 20 mit 80 Sitzplätzen zur Verfügung. Erst 1950 kam noch der C4 21 hinzu. Er entstand in der eigenen Werkstatt aus dem C3 632 der Brünigbahn.

Aber auch mit der Werkstatt war das so eine Sache. Die Belegschaft war aus Kostengründen so ausgelegt, dass die Handwerker auch im Fahrdienst arbeiteten. Und so kam es, wie es kommen musste: Bei sich häufenden Reparaturen musste trotzdem gefahren werden; also wurden diese Arbeiten zurückgestellt und bei den Schwesterbetrieben Langenthal-Jura-Bahn (LJB) sowie Langenthal-Melchnau-Bahn (LMB) für das Bipperamt Fahrzeuge angemietet, die allerdings einen anderen Farbanstrich trugen. In den 1940er- und 1950er-Jahren waren diese eben purpurrot mit sehr betonten silbernen Fensterrahmen, was mich als kleinen Eisenbahnfan besonders fasziniert hat. Als 1947 der eigene CFe 4/4 4 wegen eines grossen Umbaus für rund zwei Jahre in der Werkstatt stand, mussten sicher ab und zu die «Roten» aus Langenthal aushelfen. Nachdem die LJB und die LMB zu den Oberaargau-Jura-Bahnen (OJB) fusioniert und eine Betriebsgemeinschaft mit der SNB vereinbart hatten, wurde ein einheitlicher Fahrzeuganstrich in Rot-Creme eingeführt, und der Fahrzeugaustausch war nicht mehr auffällig. Wie ich im Laufe der Zeit erfahren habe, funktionierte der Fahrzeugtausch in



Foto: Ernst Gfeller

Ein roter Zug mit LMB-Rollmaterial im Jahr 1949 mit dem frisch revidierten CFe 4/4 6.



der Mehrfarbenzeit auch in der anderen Richtung. Die SNB-Festbesucher kamen mit direkten Reisezügen und eigenen Fahrzeugen auf das Netz der LJB und der LMB.

Heute wird die Bahn von der Aare Seeland mobil (ASm) betrieben. Die Züge fahren durchgehend von Solothurn über Oensingen nach Langenthal, dazu kommt die Stichbahn von Langenthal nach St. Urban (bis 1999 Melchnau). Unterwegs sind im Halbstundentakt die Be 4/8 110–115 «STAR» und im Abschnitt Langenthal nach St. Urban auch ein Be 2/6 501ff «GTW» aus dem Bestand des Betriebsteils Seeland (ehem. BTI).

Das letzte OJB-Fahrzeug 1973 in Rot: der Be 2/2 14, seit ungefähr 25 Jahren ohne Neuanstrich. Die alten Farben sind zu erahnen; er hat wahrlich bessere Zeiten erlebt.

«Farbtraum»

Beim Betrachten von altem Bildmaterial kann man mangels Farbbildern nur erahnen, dass die Fahrzeuge der drei Betriebe LJB, LMB und SNB, zum Teil in Betriebsgemeinschaft, bis um 1940 ähnliche Anstriche getragen haben, nämlich dunkelgrün-gelbe. Danach kam eine Zäsur. Die SNB wurde tannengrün und elfenbeinfarben. LJB und LMB wechselten zu Dunkelrot mit silbernen Fensterrahmen, Griffen, Geländern und Stirnlampen. Auch die magere Beschriftung der Personenfahrzeuge war silbern. Warum dieser elegante Anstrich? Wissen oder Vermutung? Nun, wagen wir eine Behauptung: In den 1940er-Jahren waren die drei Bahnen damit beschäftigt, ihr überaltertes Rollmaterial wieder in Schwung zur bringen. Wegen Geldmangel wurden Gelegenheitskäufe getätigt. In den Jahresberichten ist dabei oft zu lesen: «Haben bei den Städt. Strassenbahnen Zürich Türen und Motoren gekauft.» Haben sich die Berner von Zürich inspirieren lassen, denn hier verkehrten die neuen Strassenbahnen in Blau mit weissen Fensterumrandungen? Blau in Bern? Unmöglich! Hier wählte man das bernische Bordeauxrot und zur Aufwertung noch silberne Umrahmungen. Noch eleganter und auffallender! Was denken Sie?



Foto: Bernhard Eng

Der Be 4/4 1492 der VBZ ist einer der Oldtimertriebwagen vom Trammuseum Zürich (TMZ). Überlegungen zum Fahrzeuganstrich der LJB/LMB sind dennoch erlaubt.

Vom Vorbild zum Modell

Da auf meiner Gartenbahn, vorgestellt in der LOKI 6|2021, meine Kindheitserinnerungen aufleben sollen, wünschte ich mir, auch die einstige Farbenwelt darzustellen. Die Entscheidung fiel auf den Nachbau des LMB C 16. Eine Typenzeichnung war bereits vom Bau des C 30 der SNB (LOKI 11|2014) vorhanden. Auch ein schönes schwarz-weisses Typenbild, das den Wagen C 16 nach der Rotrevision zeigt, war im Archiv zu finden. Dieser tat bis 1966 seinen Dienst als Reisezugwagen und wurde anschliessend neu als Dienstwagen X 92 II verwendet. Nach der endgültigen Ausrangierung gelangte er 1995 zu einer französischen Touristikbahn.

Bevor die Bauarbeiten beginnen, sei doch noch darauf hingewiesen, dass die Arbeiten Geduld verlangen, aber auch Fingerfertigkeit. Eine Dekupiersäge und Werkzeuge wie Feilen, Bohrer, Zwingen, Lötkolben, kurz gesagt eine ordentliche Ausrüstung, sind unerlässlich. Empfehlenswert ist auch die Erstellung einer Stückliste, damit nichts vergessen wird, was nicht kurzfristig beschafft werden kann. Und jetzt gehts los.

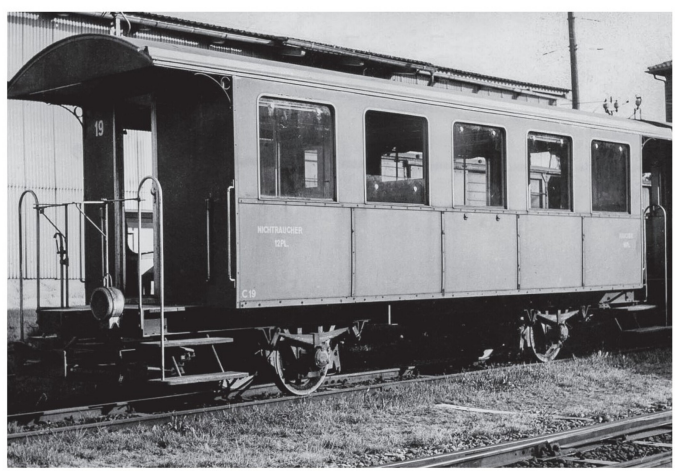
Zuerst wird der Wagenkasten aus 4-mm-Sperrholz gefertigt. Die zwei Seitenwände, die Fronten und die Bodenplatte werden im Bastelzentrum genau auf Mass zugeschnitten. Die Bearbeitung erfolgt in der eigenen Werkstatt. Zuerst werden an den Wänden die Dachwölbungen, Fensteröffnungen und Türen aufgezeichnet und ausgesägt. Vorzubereiten sind auch die beiden Stirntüren mit dem Fensterchen, womit die Türöffnungen hinterlegt werden. Alle Teile sind sauber zu schleifen! Danach wird der Kasten inklusive der Stirnwandtüren montiert. Auch die schmalen Abdeckungen auf den Seitenwänden und Kanten am Wagenkasten werden montiert. Zur Wahl stehen Holz- oder Kunststoffprodukte von 4 × 1 oder 3 × 1 mm, wobei beim Kunststoff Probleme mit der Farbdeckung entstehen können. Auf jeden Fall sind sie auch gut anzuschleifen. Um den LMB-Wagen in seinem Aussehen nachzuempfinden, musste die Geduldsübung mit den auffälligen Fensterrahmen gestartet werden: zehn Rahmen, 2 mm breit auf 1-mm-Karton aufzeichnen und mit dem Japanmesser ausschneiden und aufkleben. Schlechtwetterarbeit für kühle Tage. Zur Abwechslung gibt es Malerarbeiten. Das Innere erhielt einen Anstrich mit einer einfachen Holzbeize. Jetzt



1943: der C 19 mit einem grün-gelben Anstrich. Bei der Revision wurden die Dachlüfter entfernt.

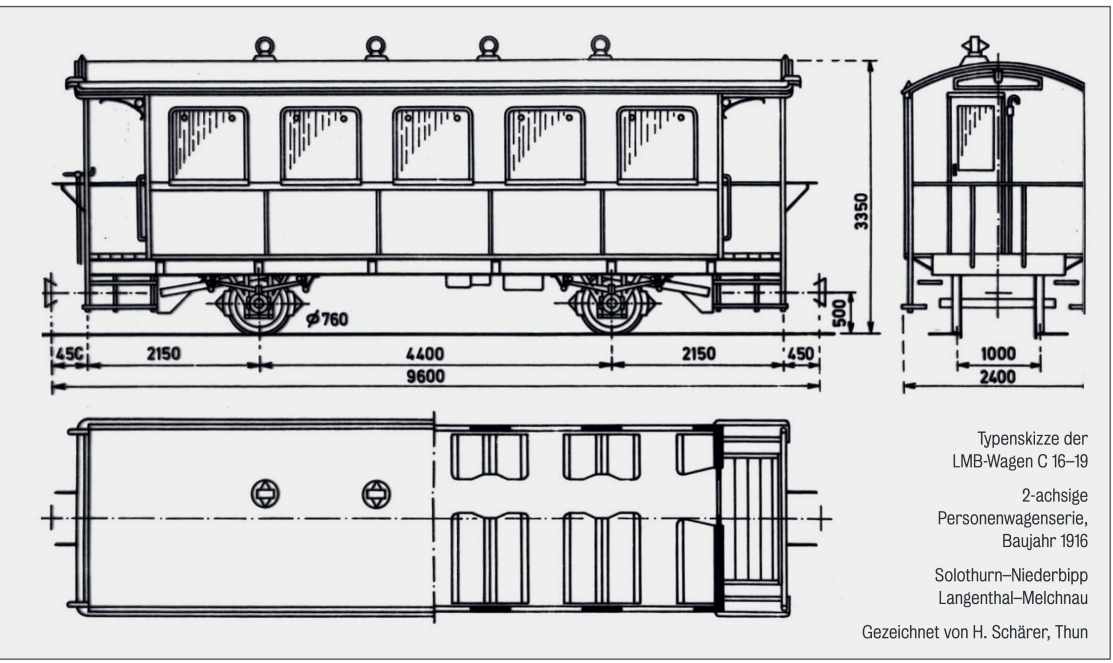


Frisch aus der Malerei, präsentiert sich der C 16 im Jahr 1947 nun im roten Anstrich.



Um 1952 zeigt sich der rote C 19 ausnahmsweise mit den Anschriften «Nichtraucher/Raucher».

Fotos: Slg. René Stamm



Typenskizze der LMB-Wagen C 16–19

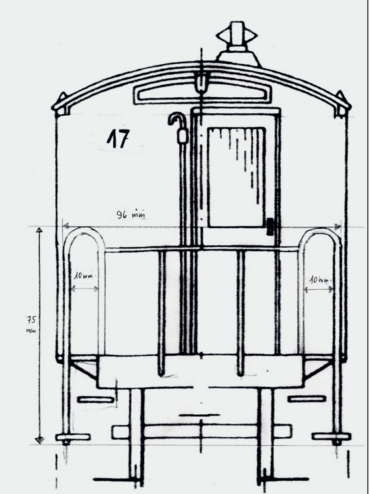
2-achsige Personenwagenserie, Baujahr 1916

Solothurn–Niederbipp Langenthal–Melchnau

Gezeichnet von H. Schärer, Thun

Dokumente: Slg. René Stamm

Skizze des modernen Geländers ohne Dachstützen, eingebaut ab 1943.



müssen die Kartonfensterrahmen abgedeckt werden. Für den Aussenanstrich findet ein Acrylprodukt mit RAL 3004 Verwendung. Nehmen Sie sich Zeit für den mehrmaligen Auftrag. Nach dem Trocknen ist die Aussenfarbe um die Fensterrahmen abzudecken und die Silberbronze sorgfältig auf die Rahmen aufzutragen.

Die Beschriftung ist bei diesem Modell relativ bescheiden. Leider fehlen heute die Letraset-Abreibebögen. Für die kleine Wagennummer reichte gerade noch mein Altbestand. Die grossen Nummern auf den Plattformen wurden einzeln in Hellgrau ausgedruckt, von Hand ausgeschnitten, aufgeklebt und mit Mattlack fixiert. Wegen der



Einer der ehemaligen «Roten» 1972 auf dem Abstellgleis neben dem Depot Langenthal.



Lagerblende mit Gewindestangenstück als Feder, Blende und Achslagerimitation aus Kunststoff.



Ausgesägte Fenster mit einzeln ausgeschnittenen und aufgeklebten Fensterrahmen aus Karton.

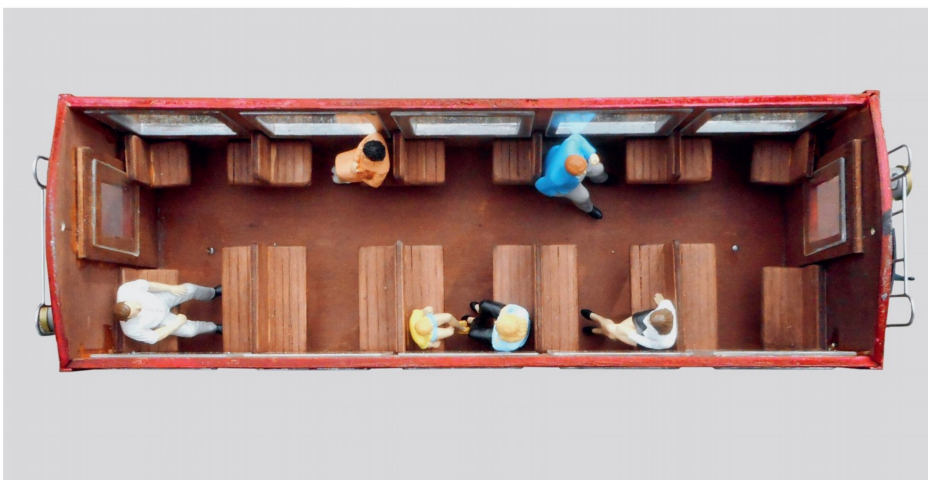
komplizierten Arbeit beim Ausschneiden der «16» verzichtete ich kurzfristig darauf und wählte aus diesem Grund den C 17.

Als Nächstes wird der Boden vorbereitet, unter Berücksichtigung der Masse des jetzt vorhandenen Gehäuses. Er besteht aus dem Unterboden mit den Führungen der Einachsdrehgestelle (Art.-Nr. 67302) von LGB und dem Oberboden mit dem Zuschnitt für die Plattformen. Auch die beiden Plattformrahmen aus Kanthölzchen für die Montage der Treppen und Geländer werden jetzt vorbereitet. Alle diese Teile werden mit Schleifpapier geschliffen und überall die Kanten gebrochen. Für diese Feinarbeit sind Wegwerfnagelfeilen ganz besonders geeignet.

Weiter geht es! Aus Holz oder Kunststoff sind die Achslager als Blenden zu fertigen. Sie werden mit dem Weglassen der Federpakete etwas vereinfacht. Die noch sichtbaren Federn werden imitiert durch Stücke von 6-mm-Gewindestangen. Am Wagenboden sind die charakteristischen Längsträger



Blick auf das Fahrwerk. Sichtbar sind die Einachsdrehgestelle von LGB, die dazugehörenden Schwenkbegrenzer und die zwei Bleigewichte.



Einsicht in den Innenraum: nicht sehr grosszügig, aber für die Zeit absolut normal. Hauptsache, es fährt.

aus Kunststoff (U-Profil) oder 8-mm-Vierkantholz zusammen mit den Plattformrahmen zu montieren. Immer wieder ist zu prüfen, ob nirgendwo etwas klemmt und die Drehgestelle die gewünschte Beweglichkeit aufweisen. Anschliessend werden auch die beiden Drehzapfen exakt montiert und ebenso die beiden Drehgestellarretierungen befestigt. Nun erfolgt auch hier der Griff zum Pinsel oder zur Spraydose: innen gebeizt, aussen der gewählte Grauton (RAL 7030). Das Gehäuse kann jetzt mit dem Boden zusammengefügt werden, wobei das Holz mit Weissleim verklebt wird.

Noch wartet der Innenausbau. Gewählt wird eine vereinfachte Inneneinrichtung ohne Gepäcknetze; die «Familie Preiser» soll sich einfach hinsetzen können. Gefertigt werden vier breite und vier schmale Doppelbänke sowie je zwei halbe Einfach- und Doppelbänke. Vorbereiten kann man nun auch die Wagenfenster. Sie werden beispielsweise aus dem Klarsichtteil von nicht mehr gebrauchten CD-Hüllen ausgeschnitten. Das Dach wartet auch noch auf die Fertigung. Ich habe mir die Sache einfach gemacht und mit dem Wagengehäuse beim Spengler im Nachbarort vorgesprochen und dem Fachmann erläutert, was ich brauche. Nach 20 Minuten hatte ich das gewünschte Objekt aus 0,5 mm dickem Alublech in den Händen. In der Werkstatt werden noch vier Spanten zur Festigung der Dachform gefertigt. Die beiden Äusseren dienen ebenfalls zur Befestigung des Daches am Wagenkasten mit je einer Schraube, versteckt unter den Dachvorsprüngen über den Plattformen.

In einem nächsten Schritt sind noch wichtige Kleinteile zu fertigen, die recht anspruchsvoll sind und möglicherweise nach Unterstützung rufen. Da sind einmal die Dachlüfter. Mein Wagen wurde aus dem Fundus bestückt. LGB hätte sie, aber nicht in der offiziellen Ersatzteilliste. Besteht keine Beschaffungsmöglichkeit, kann man sie auch weglassen. Es gibt tatsächlich Bilder, auf denen Fahrzeuge der Serie ohne zu sehen sind. Anspruchsvoll, aber unausweichlich ist die Herstellung der Plattformgeländer, der Treppen der Übergangsbleche und der Haltegriffe. Es empfiehlt sich, vorerst den Zusammenbau des Wagens voranzutreiben, damit dann alle Masse am Modell abgemessen werden können. Also werden Boden und Wagenkasten zusammengefügt und das Wageninnere auch gleichzeitig mit





Die Geländer sind modern, ohne Dachbefestigung, aber leicht vereinfacht ausgeführt.



Schon steht der rote Melchnauer zum ersten Mal bei der SNB mit dem Ce 2/2 15 im Einsatz.

den gebeizten Sitzbänken bestückt. Um die Plattformengeländer aus Schweissdraht (∅ 1,5 mm) zu fertigen, sollte eine Lehre vorbereitet werden. Je nach Können des Erbauers kann die Ausführung detaillierter erfolgen. Bei meinem Modell wurde wegen des Aussenbetriebs eine robuste, aber vereinfachte Ausführung gewählt. Gleichzeitig werden die Treppen vorbereitet. Jetzt ist auch die Zeit gekommen, um die Griffstangen bei den Plattformen und die Türgriffe zu fertigen. Probeweise werden alle diese Teile montiert, um sie auf die Richtigkeit zu prüfen. Erst danach werden diese mit kleinen Tröpfchen Kleber fixiert. Auch die grossen Schlusslichter werden montiert. Sie kommen aus dem LGB-Ersatzteillager in Form von Loklaternen. Passend sind zum Beispiel die Laternen E 187968 der RhB Ge 2/4.

Übrig bleibt die Dachmontage. Wenn gewünscht, kann das Dach noch silberfarbig gespritzt werden, und dann erfolgt die Befestigung wie bereits beschrieben. Ja und jetzt kommt die Zeit für die ersten Einsätze, und dazu wünsche ich viel Vergnügen. Noch einen Hinweis: Der Wagen braucht nicht unbedingt die Farben der LJB/LMB zu tragen, denn unzählige Schmalspurbahnen hatten derartige Fahrzeuge im Einsatz.

Rückblick | Schweizer Loks von Märklin der 1920er- und 1930er-Jahre

Wie das Vorbild, so das Modell

Die Firma Märklin ist eine bis heute bekannte Traditionsmarke aus Göppingen. Mit dem Aufkommen der elektrischen SBB-Triebfahrzeuge in den 1920er- und 1930er-Jahren hatte Märklin ein lohnenswertes Vorbild von Bahnen aus dem Alpenraum für die immer wachsende Zahl der Modelleisenbahner.



Von Hansueli Gonzenbach (Text/Fotos)

Vor 100 Jahren begann die Göppinger Firma Märklin, Fahrzeuge nach Schweizer Vorbildern zu produzieren. Drei Faktoren mögen dies damals beflügelt haben:

1. Die Schweiz war ein kaufkräftiger und anspruchsvoller Markt.
2. Wieweit Franz Carl Weber (FCW) Zürich, der grösste Abnehmer von Märklin-Bahnen in der Schweiz, und/oder O. Hoppler, der an der Zürcher Bahnhofstrasse ein Optikergeschäft betrieb und Eisenbahnen für gehobene Ansprüche verkaufte, einen Einfluss hatten, lässt sich heute nicht mehr feststellen. Auch die Aktivitäten von H. Löwenstein / Th. Zürrer mit ihren imposanten Spur-I-Maschinen könnten Ansporn gewesen sein.
3. Die Elektrifikation der Schweizer Bahnen, insbesondere der Gotthardlinie, wurde von Behörden und Industrie intensiv und innovativ vorangetrieben. In der Fachliteratur fand man ausführliche Beschreibungen. Hobbyliteratur wie «Eisenbahn Amateur», LOKI oder MIBA gab es damals noch nicht. So ist es nur logisch, dass Märklin, immer bemüht, das Neue und den technischen Fortschritt nachzuahmen, sich mit diesem Thema beschäftigte.



Foto: Verkehrshaus der Schweiz



Foto: Auktionshaus zum Dorenbach

Märklin S 64 in Spur 0 mit der Loknummer 1302 und Luftbehältern in Kastenmitte unten.

Zeittabelle SBB

Vorbild	Jahr	Jahr	Märklin, Spur 0 und I
Be 4/6, braun	1919	1924	S 64, braun, nur elektr.
Ce 6/8^{II}, «Krokodil», braun	1919	–	–
Ae 3/6^{I}, braun	1921	1927	CS, braun, nur Spur 0
		1929	Stangen-HS, braun
Ae 4/7, grün	1927	1934	Buchli-HS, grün
Ae 3/6^{I}, grün	ab 1928	1930	Stangen-HS, grün
		ab 1931	Grüne Serie, RS + CS
Ce 6/8^{II,III}, «Krokodil», grün	ab 1928	1935	CCS, grün
		1935	«Volkskrokodil», RV
			Nur noch Spur 0
CLe 2/4 «Roter Pfeil»	1935	1935	RP
Kein Vorbild		1938	TWE
Re 8/12 «Tatzelwurm», rot	1937	1938	TW 66, nur elektr.

SBB Be 4/6 «Gotthard», S 64 in Spur 0 und I

Eine Schnellzuglok für eine Gebirgsbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h erregte Aufsehen, nicht nur in Göppingen, sondern auch weltweit. Märklin hat offensichtlich mit Unterlagen der Probelok 11302 gearbeitet; das verraten die Loknummer 1302 und die beiden Lufttanks zwischen den Drehgestellen. Diese sind bei der Serienausführung (40 Exemplare) nicht sichtbar. Schade, dass die Schräge zwischen Seitenwand und Führerstand nicht berücksichtigt worden ist. Das hätte der etwas klotzig wirkenden Lokomotive eine elegantere Form gegeben.

Die imposante «Gotthard», die nur in elektrischer Ausführung erhältlich war, konnte sich nur eine gut betuchte Käuferschaft leisten. Um auch einem breiteren Publikum eine moderne elektrische Lok anzubieten, wurde sie abgespeckt und auf zwei Achsen verkürzt. Diese «kleine Gotthard» wurde lange Zeit und in zahlreichen Varianten hergestellt: für den elektrischen Betrieb oder mit Uhrwerk, mit und ohne die charakteristischen Kühlrohre, mit ein oder zwei Stromabnehmern, mit und ohne Kuppelstangen, handlackiert oder chromolithografiert (nur Spur 0). Alle Versionen zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Bei Spielertreffen sind diese Loks beliebte Arbeitstiere und werden häufig «braune Esel» genannt. Und dann gibt es in Spur 0 eine noch kleinere.

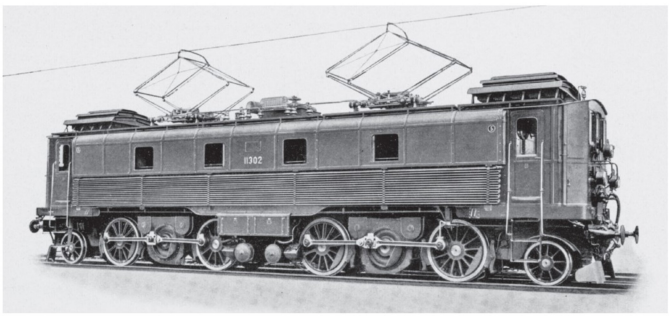


Foto: SBB Historic

Die SBB-Probelok Be 4/6 11302 von 1919 mit den Luftbehältern unterhalb der Kastenmitte.



Foto: LOKI Spezial Nr. 25, Bruno Kalberer

Frühere und spätere (eingebaute Lampen) Ausführung der S 64 in Spur I.

Längenvergleich der «Gotthard» in Spur 0: 1:45 entspricht 100%

HGM (Hans Gerhard Mundhenke)	101%
Märklin S 64	79
«Braune Esel»	55
Die Kleinste	44



Die Verwandten der S 64: links die HGM, in der Mitte das Original, rechts drei «braune Esel» und vorne die Kleinste.

Foto: LOKI Spezial Nr. 25, Bruno Kalberer



Die unterschiedlichen Fahrzeugseiten der Ae 3/6^{I} anhand der Loks Nr. 10319 und 10308 in Basel SBB.

Foto: Verkehrshaus der Schweiz

SBB Ae 3/6^{I}, braun

Die Ae 3/6^{I} der SBB von 1921 war ein weiteres Novum auf Schweizer Schienen; sie wies den in der Folge häufig angewendeten Einzelachsantrieb System Buchli auf, die umständlichen und anfälligen Kuppelstangen entfielen. In Göppingen wollte man diese Lok selbstverständlich auch nachbauen. Also nahm man vorerst den Kasten eines «braunen Esels», fügte hinten und vorne einen Vorbau daran und setzte das Ganze auf ein 2'B'-Fahrwerk. So entstand die erste CS von Märklin, gefertigt nur in Spur 0 und geliefert sowohl für den elektrischen Betrieb als auch mit Uhrwerkantrieb. Sehr überzeugend war diese Konstruktion wohl nicht, denn diese Lokomotive findet man heute nicht sehr oft.

Zwei Jahre später erschien die Stangen-HS. Wieder ein Modell der oberen Preisklasse, welches mit seinen stark geprägten Nietenbändern und den Kranaugen eine gewisse Ausstrahlung hatte. Die Achsfolge 2'C'1 stimmte zwar, aber die Buchli-Antriebe fehlten – waren zu diesem Zeitpunkt noch keine Speichenräder ohne Kurbelzapfen und Gegengewicht verfügbar? Diese stolze Lok gefiel trotz Stangenantrieb und wurde nur für den elektrischen Betrieb gefertigt. Besonders in der Spur I wirkte sie imposant mit ihren drei Frontlaternen.



Die Märklin CS 65/13020 von 1927.

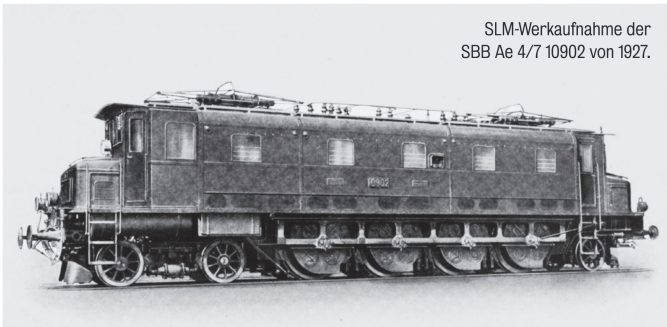
Foto: Auktionshaus zum Dorenbach



Die Märklin HS 13020, Stangen-HS, in Spur 0.

Foto: LOKI Spezial Nr. 24, Max Wagner

Foto: SBB Historic



SLM-Werkaufnahme der SBB Ae 4/7 10902 von 1927.



Die Stangen-HS von Märklin in Spur I im nun aktuellen Grün von 1930.

SBB Ae 4/7, grün

1927 erschien bei den SBB die Ae 4/7 als eine Weiterentwicklung der bewährten Ae 3/6[I]. Im Gegensatz zu dieser, welche vorwiegend im Flachland eingesetzt wurde, sollte sie auch auf Bergstrecken zum Einsatz kommen, sprich dem Gotthard. Dort sollte sie die Be 4/6 entlasten bzw. im Schnellzugsdienst ablösen. Man setzte weiterhin auf den nun bestens erprobten Buchli-Antrieb und versah die neue Lok mit vier Triebachsen. Für den Laien wirklich neu und auffallend war der grüne Anstrich, den die Lok ab Werk erhalten hatte. Dieser überzeugte auch die Generaldirektion in Bern, welche 1928 beschloss, dass fortan alle SBB-Loks grün gestrichen werden sollten, nicht sofort, sondern im Laufe der nächsten Jahre, sobald ein Neuanstrich fällig wurde.

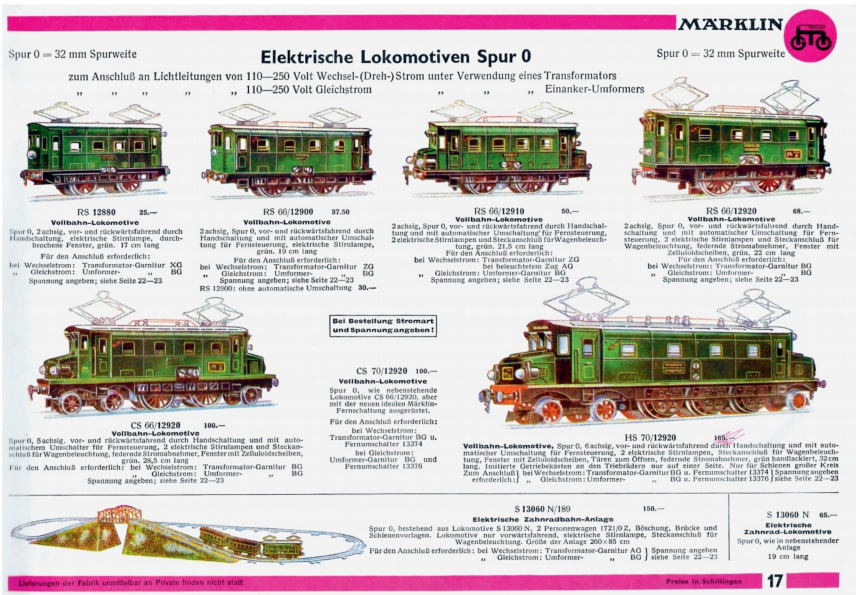
Damit war klar, dass auch Märklin nachziehen musste, und schon bald wurde die Stangen-HS nicht nur in brauner, sondern auch in grüner Lackierung angeboten. Es war die einzige Lokomotive aus Göppingen in zwei Farbvarianten.

Eine wenig glückliche Kreation war die RS von 1930, die nur in Spur 0 hergestellt wurde. Der Kasten stammt von der Stangen-HS und wurde, seiner Vorbauten beraubt, auf ein kurzes B-Chassis gesetzt. Um den enormen Überhang zu tarnen, hat man einen falschen Aussenrahmen angebracht. Diese Lok trifft man nicht häufig, und die Frage stellt sich: Ein Schnellschuss,



Die Märklin RS von 1930, ohne Vorbild.

Fotos: LOKI Spezial Nr. 24, Max Wagner



MÄRKLIN

Spur 0 = 32 mm Spurweite

Elektrische Lokomotiven Spur 0

zum Anschluß an Lichtleitungen von 110—250 Volt Wechsel-(Dreh-)Strom unter Verwendung eines Transformators
„ „ „ „ „ 110—250 Volt Gleichstrom „ „ „ Einanker-Umformers

Spur 0 = 32 mm Spurweite

RS 12880 25.—
Vollbahn-Lokomotive
Spur 0, 2achsig, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung, elektrische Stirnlampe, durchbrochene Fenster, grün. 17 cm lang
Für den Anschluß erforderlich:
bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur XG
„ Gleichstrom: Umformer- „ BG
Spannung angeben; siehe Seite 22—23

RS 66/12900 37.50
Vollbahn-Lokomotive
2achsig, Spur 0, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung und mit automatischer Umschaltung für Fernsteuerung, elektrische Stirnlampe, grün. 19 cm lang
Für den Anschluß erforderlich:
bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur ZG
„ Gleichstrom: Umformer- „ BG
Spannung angeben; siehe Seite 22—23
RS 12900: ohne automatische Umschaltung 30.—

RS 66/12910 50.—
Vollbahn-Lokomotive
2achsig, Spur 0, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung und mit automatischer Umschaltung für Fernsteuerung, 2 elektrische Stirnlampen und Steckanschluß für Wagenbeleuchtung, grün. 21,5 cm lang
Für den Anschluß erforderlich:
bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur ZG
„ bei beleuchtetem Zug AG
„ Gleichstrom: Umformer-Garnitur BG
Spannung angeben; siehe Seite 22—23

RS 66/12920 68.—
Vollbahn-Lokomotive
2achsig, Spur 0, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung und mit automatischer Umschaltung für Fernsteuerung, 2 elektrische Stirnlampen und Steckanschluß für Wagenbeleuchtung, federnde Stromabnehmer, Fenster mit Zelluloidscheiben, grün. 22 cm lang
Für den Anschluß erforderlich:
bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur BG
„ Gleichstrom: Umformer- „ BG
Spannung angeben; siehe Seite 22—23

Bei Bestellung Stromart und Spannung angeben!

CS 66/12920 100.—
Vollbahn-Lokomotive
Spur 0, 5achsig, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung und mit automatischem Umschalter für Fernsteuerung, 2 elektrische Stirnlampen und Steckanschluß für Wagenbeleuchtung, federnde Stromabnehmer, Fenster mit Zelluloidscheiben, grün. 28,5 cm lang
Für den Anschluß erforderlich: bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur BG
„ Gleichstrom: Umformer- „ BG
Spannung angeben; siehe Seite 22—23

CS 70/12920 100.—
Vollbahn-Lokomotive
Spur 0, wie nebenstehende Lokomotive CS 66/12920, aber mit der neuen idealen Märklin-Fernschaltung ausgerüstet.
Für den Anschluß erforderlich:
bei Wechselstrom:
Transformator-Garnitur BG u. Fernumschalter 13274
bei Gleichstrom:
Umformer-Garnitur BG und Fernumschalter 13376

HS 70/12920 165.—
Vollbahn-Lokomotive, Spur 0, 6achsig, vor- und rückwärtsfahrend durch Handschaltung und mit automatischer Umschaltung für Fernsteuerung, 2 elektrische Stirnlampen, Steckanschluß für Wagenbeleuchtung, Fenster mit Zelluloidscheiben, Türen zum Öffnen, federnde Stromabnehmer, grün handlackiert, 32cm lang. Imitierte Getriebekästen an den Triebrädern nur auf einer Seite. Nur für Schienen großer Kreis
Zum Anschluß { bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur BG u. Fernumschalter 13374 } Spannung angeben
erforderlich: { „ Gleichstrom: Umformer- „ BG u. Fernumschalter 13376 } siehe Seite 22—23

S 13060 N/189 150.—
Elektrische Zahnradbahn-Anlage
Spur 0, bestehend aus Lokomotive S 13060 N, 2 Personenwagen 1721/0 Z, Böschung, Brücke und Schienenvorlagen. Lokomotive nur vorwärtsfahrend, elektrische Stirnlampe, Steckanschluß für Wagenbeleuchtung. Größe der Anlage 260×85 cm
Für den Anschluß erforderlich: bei Wechselstrom: Transformator-Garnitur AG } Spannung angeben
„ Gleichstrom: Umformer- „ BG } siehe Seite 22—23

S 13060 N 65.—
Elektrische Zahnrad-Lokomotive
Spur 0, wie in nebenstehender Anlage
19 cm lang

Lieferungen der Fabrik unmittelbar an Private finden nicht statt

Preise in Schillingen

17

Die «grüne Familie» vollständig im Katalog D12 aus den Jahren 1935 und 1936.

um rasch eine weitere grüne Lok im Programm zu haben, oder Verwertung eines zu grossen Vorrates von Gehäuseteilen für die Stangen-HS? Man darf annehmen, dass man in Göppingen bereits mit der Entwicklung der «grünen Serie» beschäftigt war.

SBB Ae 3/6^{I}, grün, und «grüne Serie»

Ab 1928 gab es mehr und mehr grüne Maschinen auf dem SBB-Netz, einerseits neu gestrichene Ae 3/6^{I} und anderseits die in Ablieferung begriffene Serie der Ae 4/7, welche bis 1935 schliesslich 127 Stück umfasste und damit die grösste Lokserie der Schweiz darstellte.

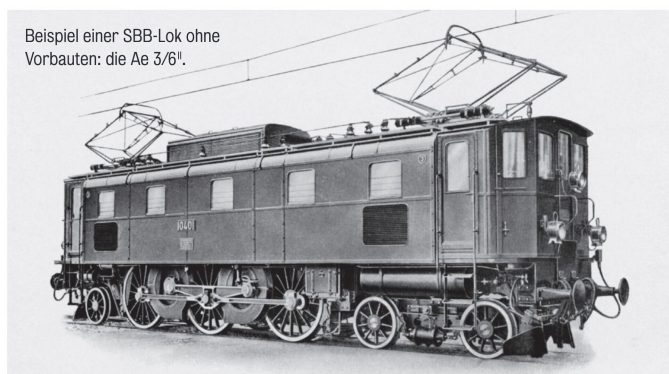
Das bewog Märklin, die «grüne Serie» herzustellen, inspiriert von der Ae 4/7. Die Loks erschienen gestaffelt, beginnend 1931 mit der 900er. Diese dürfte die meistverkaufte Form der Serie sein. Sie wurde 1945 von Ernst Notter (ERNO) massgetreu kopiert. Das System war modular geplant und aufgebaut. Paarweise wurden die gleichen Gehäuse, Dächer und Antriebe verwendet (RS 900/910 und RS 12920/CS 12920). Der Unterschied bestand in der Umsetzung ohne oder mit Vorbauten, was eine sehr rationelle Produktion erlaubte.

Nur die Kleinste, die 880, hatte keine Schwester. Von ihr ist lediglich ein Muster von 1938 bekannt, das aber nicht in Serie gefertigt wurde. Mit ihr sollte auch eine neue Fernschaltung, die 67er-Schaltung, eingeführt werden. Warum es nicht (mehr) dazu kam ist nicht bekannt (Krieg oder technische Probleme?).



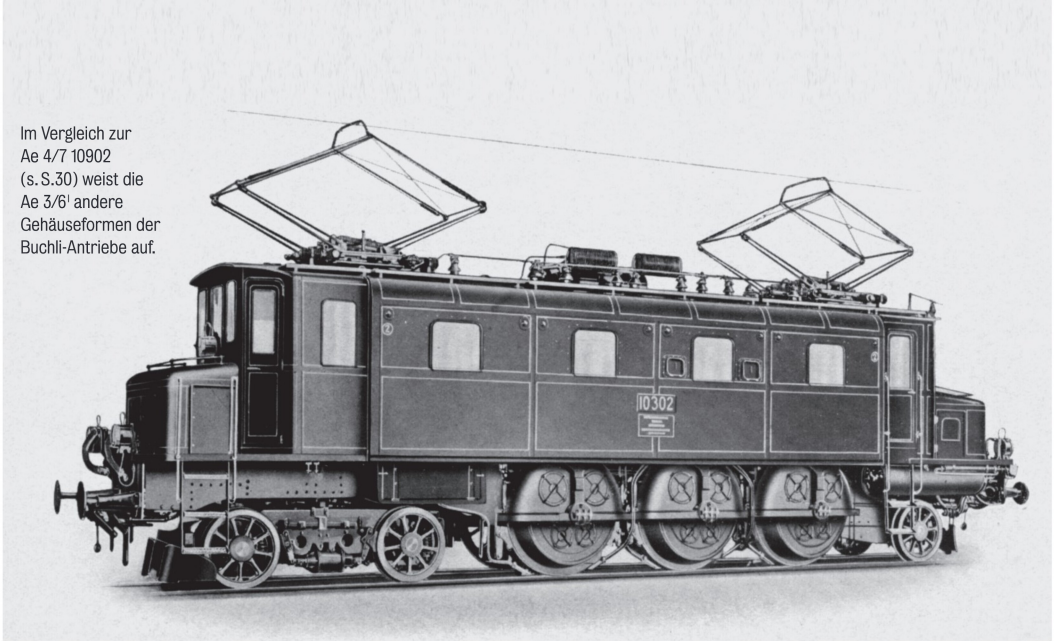
Die kleinste Ae 4/7 von Märklin: die RS 67/12890.

Foto: LOKI Spezial Nr. 22, Norwin Rietsch



Beispiel einer SBB-Lok ohne Vorbauten: die Ae 3/6^{II}.

Foto: SBB Historic



Im Vergleich zur Ae 4/7 10902 (s. S. 30) weist die Ae 3/6^{I} andere Gehäuseformen der Buchli-Antriebe auf.

Foto: SBB Historic



Detail der Buchli-HS in Spur 0.

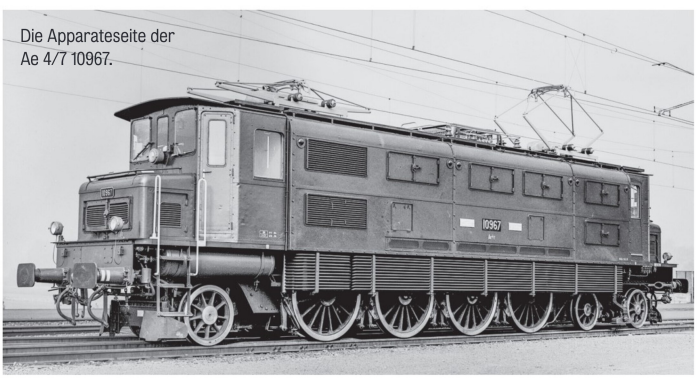


Die Buchli-HS von Märklin in Spur 0.

Fotos: Auktionshaus zum Dorenbach

Mit Vorbauten erinnern die grünen Lokomotiven an (stark) verkürzte Ae 4/7. Eine Gemeinsamkeit der ganzen Familie ist der markante und beidseitig vorhandene Tragrahmen der Buchli-Antriebe, welcher die Ae 4/7 charakterisiert. Die Modelle mit gerader Front, also ohne Vorbauten, haben kein konkretes Vorbild und strahlen dennoch einen Schweizer Charakter aus. So können sie auf einer Anlage mit vorbildorientiertem Betrieb beispielsweise die Dienste von Ae 3/6^{II} übernehmen.

Die Mutter der «grünen Familie» ist die Buchli-HS, die in den Spuren 0 und I ein Parademodell darstellt. Sie erschien später



Die Apparateseite der Ae 4/7 10967.

Foto: SBB Historic



Die «Apparateseiten» von Selzer-Stangen-HS und Hehr-Buchli-HS, Dreilichtspitzensignale vom Autor ergänzt.

als die meisten ihrer Abkömmlinge, nämlich erst 1934, und wurde nur für den elektrischen Betrieb geliefert. Märklinisten streiten darüber, ob es eine verbesserte Ae 3/6^{I} oder eine verkürzte Ae 4/7 sei. Tatsächlich stimmt die Achsfolge 2'C'1 mit jener der Ae 3/6^{I} überein, auch die Sonnenblenden über den Führerstandsfenstern (Scheuklappen) hatten viele jener Maschinen; die Ae 4/7 hingegen nie. Sieht man genauer hin, erkennt man aber den charakteristischen Tragrahmen der Ae 4/7. Dieser wurde ja auch völlig funktionslos an die ganze «grüne Familie» vererbt. Der direkte Vergleich der Ae 3/6^{I} mit der Ae 4/7 zeigt deutlich die unterschiedlichen Bauformen der Buchli-Verschalungen. Damit ist klar, welche der beiden für die Buchli-HS als Vorbild gedient haben musste. Das passt auch zur Märklin-Philosophie, immer das Aktuelle, das Moderne und das Neue nachzuahmen, und das war eben die Ae 4/7! Dann bleibt noch die Frage: Warum verkürzt? Mit einer modellmässigen Achsfolge 2'D'1 wäre der Einsatz dieser schönen Lok in Spur 0 auf Modellschienen mit einem Kreisdurchmesser von 180 cm beschränkt geblieben. Als 2'C'1 konnte sie dagegen problemlos auf dem weitverbreiteten 12er-Kreis mit einem Durchmesser von 122 cm verkehren.

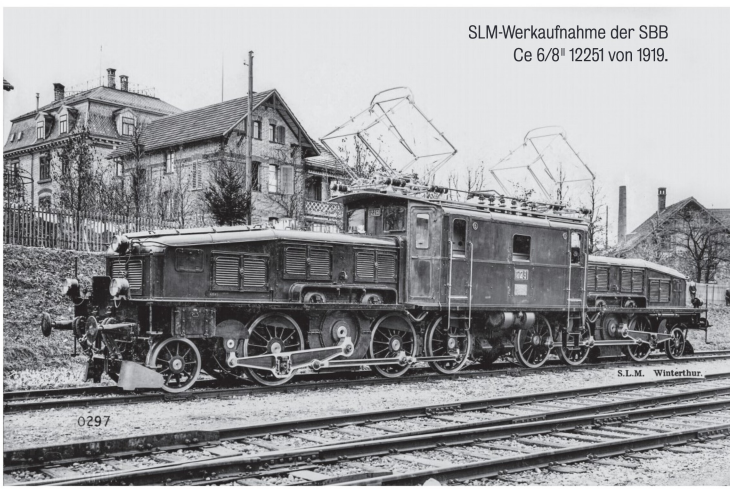
Sowohl die kleinere Ae 3/6^{I} wie auch die Ae 4/7 haben auf der Antriebsseite einen Seitengang mit Fenstern. Die Gegenseite, die Apparateseite, hat eine eher langweilige Fassade mit vielen Türchen, die den Zugriff auf einige Apparate von aussen ermöglichen, eine servicefreundliche Lösung, aber wenig attraktiv. Diese Seiten hat Märklin nicht nachgebildet, wohl nicht nur um Kosten bei den Prägewerkzeugen zu sparen, sondern eher, weil es einen wenig vorteilhaften, wenn nicht langweiligen Anblick ergeben hätte, auch wenn man die Kühlrohre unterhalb der Kastenwand farblich hätte hervorheben können. Der Mehraufwand hätte sich bestimmt gelohnt und das Modell dem Vorbild näher gebracht.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Beleuchtung. Seit der S 64 hat Märklin keine Loks mit einem Dreilichtspitzensignal in Spur 0 mehr angeboten, das ein sehr typisches Merkmal aller Schweizer Loks darstellt. Dafür haben diese Loks eine völlig überflüssige Innenbeleuchtung. Warum? War das nur ein Verkaufsargument?

SBB Ce 6/8^{II,III} «Krokodil», grün

Für die Gotthardstrecke benötigten die SBB auch zugkräftige Güterzugloks. Diese kamen ab 1919 in Form der Ce 6/8^{II} und ab 1926 als Ce 6/8^{III} in Dienst. Der sichtbare Unterschied zwischen den beiden sehr ähnlichen Serien bestand im Antrieb. Die Ältere verfügte über eine Kraftübertragung mittels Dreieckrahmen und Hilfsblindwelle, während bei der Jüngeren der als Winterthurer Schrägstangenantrieb bekannte und einfachere Mechanismus zur Anwendung kam. Beide hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Welche der beiden war nun Vorbild für Märklin? Eigentlich weder noch oder beide; sicher nicht die österrei-

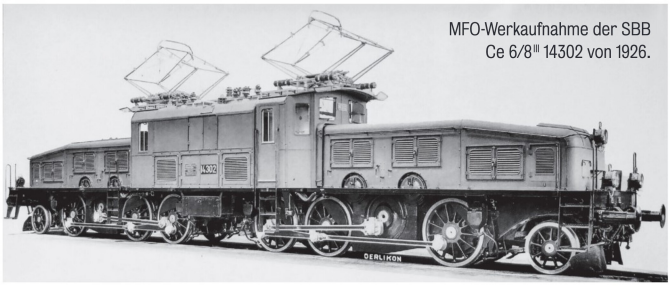
Foto: SBB Historic



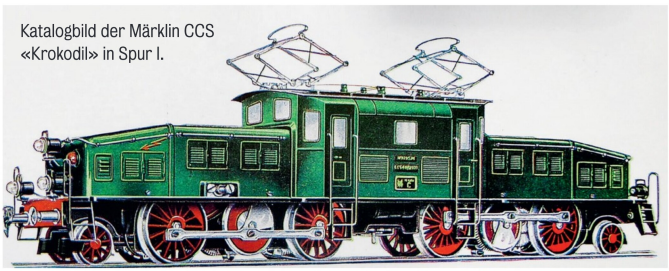
SLM-Werkaufnahme der SBB Ce 6/8^{II} 12251 von 1919.



Foto: SBB Historic



MFO-Werkaufnahme der SBB Ce 6/8III 14302 von 1926.



Katalogbild der Märklin CCS «Krokodil» in Spur I.

chische, die technisch zwar ähnlich ist, aber eine markant andere Form hat und trotzdem in diversen Druckschriften aus Göppingen als Illustration auftaucht. Beim Antrieb musste (wollte) Märklin einen Kompromiss eingehen, so ähnlich wie bei der Buchli-HS bereits erwähnt. Anstelle eines C-Triebwerks mit Blindwelle wurde ein vereinfachter Antrieb mit der Achsfolge B und einer einzigen Kuppelstange mit Blindwelle verwendet. Ein vorbildgerechter C-Antrieb hätte einen Achsstand eines D-Triebwerks ergeben. Damit wäre wiederum der Einsatz einer imposanten Maschine auf dem 12er-Kreis in Spur 0 nicht möglich gewesen. Zum Ausgleich wurden übergrosse Räder verwendet, sodass die Proportionen der Lok gewahrt blieben. Die Spur-0-Lok hat eine Länge von 45 cm und ist damit massstäblich. In der Silhouette wirkt sie sehr harmonisch. Dass die Vorbauten zu massiv, zu breit und zu hoch ausgefallen sind, erkennt man nicht sofort. Dies ist den Dimensionen des Motors (der Motoren in Spur I) geschuldet. Die Loks wurden nur in Grün und nur elektrisch hergestellt. Leider hat man auch für die Spur 0 nur je zwei Stirnlampen vorgesehen, dafür eine Innenbeleuchtung. O. Hoppler in Zürich hat aber eine Spezialversion in Spur 0 mit Dreilichtspitzensignal angeboten.

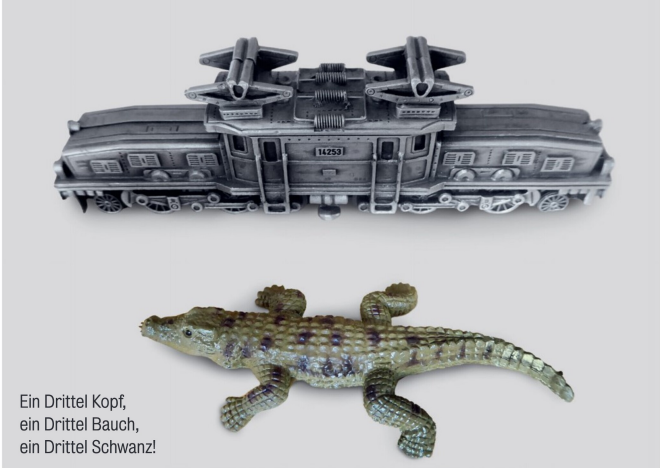
Manch einer hat schon gefragt, wie das «Krokodil» zu seinem Spitznamen kam. Die älteste schriftliche Erwähnung fand der Autor im Katalog von Märklin D10 von 1933/34. Wikipedia kommt zum selben Schluss: «... bei Fahrten durch Weichenstraßen und Gegenbögen wie ein Reptil durch die Kurven schlängeln ...» Doch es fällt schwer, zu glauben, dass dieser Übername in Göppingen geprägt wurde. Er dürfte wohl eher dem Eisenbahnerjargon entsprungen sein, bei den Männern, welche tagtäglich mit diesem Reptil gearbeitet haben. Diese haben seit je für fast alle Loks und noch viel mehr Eisenbahndinge einen Übernamen gebraucht. Irgendwie könnte dieser Ausdruck dann den Weg nach Göppingen gefunden haben.

Hingegen kommt Märklin das Verdienst zu, auf diese Weise nicht nur das Modell der CCS, sondern auch die legendären Vorbilder weltberühmt gemacht zu haben. Märklin hat bei allen seinen Loks weder eine Typenbezeichnung noch eine Bahngesellschaft noch ein Herkunftsland genannt. Im



Katalog D12 F steht bei der CCS lediglich: «Une des plus puissantes locomotives électriques du monde en service sur les grandes lignes des Alpes.» Also: «Eine der stärksten Elektroloks der Welt im Einsatz auf den grossen Alpenstrecken.»

Die CCS war ein Modell, das sich nur wenige leisten konnten. Also hat man 1935 in Göppingen auch davon eine verkleinerte Ausgabe kreiert, wenigstens in Spur 0. Es ist die RV, die häufig als «Volkskrokodil» bezeichnet wird. Sie ist genau halb so lang wie die CCS und hat nur zwei Achsen statt acht wie das Vorbild bzw. sechs wie die CCS. Der Mittelteil des Kastens gibt den Charakter des Krokodils recht gut wieder, und die Vorbauten, jetzt nicht gelenkig, wirken etwas plump. Das Dach mit nur einem Pantografen lässt sie eher wie eine Rangierlok erscheinen als wie eine Güterzuglok. Ein längeres Dach, zwei Stromabnehmer, dazu noch je ein Vor- und ein Nachläufer verleihen ihr einen glaubwürdigeren Charakter. Der Autor hat den Versuch gewagt, wie das Bild unten zeigt.



Ein Drittel Kopf,
ein Drittel Bauch,
ein Drittel Schwanz!



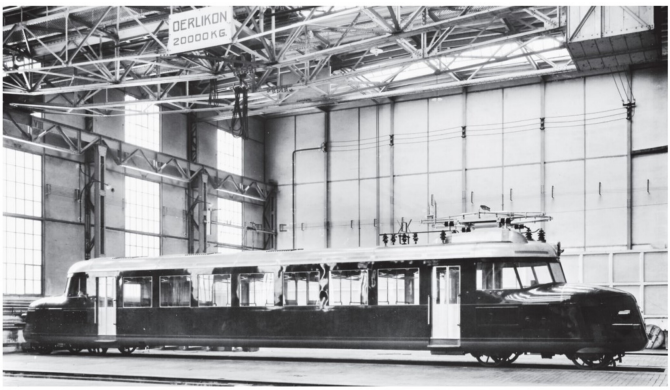
Die Märklin
RV 66/12920.

Foto: Auktionshaus zum Dorenbach



Die Neo-Tinplate-CCS von Hehr begegnet
der «Super-RV» des Verfassers.

Foto: Verkehrshaus der Schweiz



Der SBB CLe 2/4 201 «Roter Pfeil» 1935 in der MFO-Montagehalle in Oerlikon.



Märklins Schnelltriebwagen RP und Neo-Tinplate OeBB in Blau von Swissrex.



Neo-Tinplate des Roten Pfeils von Swissrex in Spur I.



Märklins TWE von 1938 in der Schweizer Version.

Fotos: LOKI Spezial Nr. 21, Max Wagner

Die roten Triebwagen

In den 1930er-Jahren suchten die SBB nach Möglichkeiten, den Betrieb auf schwach frequentierten Strecken zu rationalisieren. Die Lösung bestand 1935 schliesslich in einem leichten, schnellen und handlichen Triebwagen. Dieser sollte als Alleinfahrer eingesetzt werden und besass darum weder Kupplung noch Puffer, nur kleine Stummel. Diese Fahrzeuge wurden später umgebaut, zum Teil verlängert und mit Kupplung und Puffern ausgerüstet, sodass wenigstens ein Personen-, Post- oder Güterwagen befördert werden konnte. Diese Fahrzeuge erregten grosses Aufsehen, einerseits durch ihre eigenwillige Form, aber auch durch ihren leuchtenden roten Anstrich. Dieser stach damals in die Augen, in einer Zeit als die Eisenbahn noch ein vorwiegend grün-grauer Einheitsbrei war. Als diese roten Pfeile auf Nebenstrecken schliesslich abgelöst wurden, waren sie noch viele Jahre beliebt für Gesellschafts- und Ausflugsreisen. So erstaunt es nicht, dass Märklin schon ein Jahr später dieses beliebte Fahrzeug nachgebildet hat, gut proportioniert, wenn auch etwa um 30% gekürzt, gebaut in Spur 0, mit Uhrwerk oder Elektromotor. Hier findet man auch erstmals eine Erwähnung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Swissrex hat dieses Fahrzeug kopiert und verbessert. Statt der schäbigen Frontlinsen wurden hinten und vorne je zwei Kleinglühlampen (E 5.5) eingebaut – aber warum nicht gleich drei? Darüber hinaus wurden ganz wenige Exemplare blau lackiert und mit OeBB (Oensingen-Balsthal-Bahn) beschriftet. Weiter hat Swissrex den wenig glücklichen Versuch unternommen, das Spur-0-Modell auf die Spur I zu vergrössern. Das Ergebnis wäre ein Triebwagen gewesen, welcher zu kurz erschien. Also hat man vorbildwidrig zwei zusätzliche Fenster angebracht. Das bringt die Harmonie durcheinander: Die Schnauzen wirken zu kurz, und das viel zu lange Fensterband lässt an einen amerikanischen Schulbus denken. Das Resultat wäre wohl befriedigender ausgefallen, hätte man die Fensterzahl bei sieben belassen, dafür aber die Fenster entsprechend verbreitert und auch die Schnauzen proportional etwas länger ausgeführt.

Der abgebildete TWE von Märklin (restauriert vom Verfasser) hat kein Vorbild bei den SBB. Er entstand aus dem weitverbreiteten TWE, welcher in Weinrot-Creme recht häufig anzutreffen ist. Die rote Version mit



Foto: Verkehrshaus der Schweiz

Eine MFO-Werkaufnahme von 1938 des fabrikneuen Re 8/12 501 der SBB in Lugano.

einem Stromabnehmer für die Schweiz hingegen ist recht selten. Das ist wenig erstaunlich, da das Fahrzeug als Alleinfahrer auch einen geringen Spielwert hat.

1937 nahmen die SBB die beiden dreiteiligen Triebzüge Re 8/12 in Betrieb. Das heisst, sie waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h zugelassen. Sie waren wiederum rot gestrichen und erhielten bald den Übernamen «Tatzelwurm». Schon zwei Jahre später wurde einer der beiden Opfer eines Depotbrandes in Rorschach. Mit den Überresten wurde ein zweiteiliger Re 4/8 gebaut. Nach einem Feuerschaden in einem Triebwagen des Schwesterzuges und einem Getriebeschaden im Re 4/8 baute man aus den noch verwertbaren Teilen einen vierteiligen Zug RABDe 8/16.

Bei Märklin konnte man einen einfachen Weg beschreiten. Der TW, welcher auch in Rot angeboten wurde, musste nur mit zwei gefederten Stromabnehmern bestückt und mit «SBB – CFF» beschriftet werden. So entstand zwar kein Modellfahrzeug, und auch seinen Ursprung als «Fliegender Hamburger» der DRG kann der Zug nicht leugnen.

Fazit

Märklin war schon damals ein Hersteller von *Modell*bahnen. Neuerungen und Änderungen beim Vorbild (Farbanstrich) wurden laufend umgesetzt. Es gibt zwei Ausnahmen: Die Buchli-HS kam später als ihre Töchter, und das Krokodil wurde ebenfalls relativ spät gebaut. Bei beiden dürfte die technische Komplexität eine Rolle gespielt haben. Märklin hat alles, was technisch machbar und kommerziell tragbar war, realisiert. Die grossen Modelle waren teuer und nur für wenige erschwinglich. Darum wurden von jedem (stark) geschrumpfte Versionen geschaffen, welche in bedeutend grösseren Stückzahlen verkauft werden konnten.

Eine Frage bleibt allerdings offen: Warum haben Märklin-Lokomotiven (beinahe) immer rote Räder? Dies ist etwas, was es bei den SBB nicht gab!

Vorbild SBB	Jahr		Jahr	Märklin, Spur 0 und I
Ae 4/7, grün	1927		1930	Stangen-HS, grün
			ab 1931	Grüne Serie, RS + CS
Ae 3/6^{I}, grün	ab 1928		1934	Buchli-HS, grün
Ce 6/8^{II,III}, «Krokodil», grün	ab 1928		1935	CCS, grün
			1935	«Volkskrokodil», RV

Danke

Grossen Dank für die Unterstützung schuldet der Autor: Hans Roth, Max Stahel, Stefan Stöckli und Gilbert Weber.



Der Märklin-TW von 1938 neben einem vierteiligen, massstäblichen H0-Modell des RABDe 8/16.

Foto: LOKI Spezial Nr. 21, Max Wagner



Szene | Besuch im Märklin-Stammwerk in Göppingen

In der Traumfabrik

Göppingen, den Namen der grossen Kreisstadt verbinden viele Modelleisenbahnfreunde unwiderruflich mit Märklin. Seit 1859 werden hier, rund 40 Kilometer östlich von Stuttgart, Spielwaren und seit 1891 auch Modelleisenbahnen produziert. Mit den groben Modellen von damals haben die heutigen fein detaillierten und mit Technik vollbepackten Fabrikate nicht mehr viel gemeinsam. Eines ist aber in all den Jahren geblieben: die Leidenschaft, mit der die mit viel Handarbeit hergestellten Modelle entstehen.

Von Stefan Treier (Text/Fotos)

Es ist ein beachtlicher erster Eindruck, den der Besucher beim Anblick des Märklin-Stammwerkes an der Stuttgarter Strasse 55–57 in Göppingen bekommt. Über mehrere Hundert Meter erstreckt sich ein alter, sanierter Industriebau, der einen die Grösse des Modellbahnherstellers bewusst werden lässt. Im ebenfalls sanierten Anbau befindet sich seit 2021 mit dem Märklineum das firmeneigne Museum, das sich mit der langen Geschichte der Gebrüder Märklin und Cie. beschäftigt.



Mit den heutigen Modellen hat die Urvariante des Märklin-Krokodils nicht mehr viel gemeinsam.

Von der Puppenküche zur Modelleisenbahn

1859 legte Theodor Friedrich Wilhelm Märklin den Grundstein für das Unternehmen, das heute als Synonym für Modelleisenbahnen steht. In den ersten Jahrzehnten der Firmengeschichte spielte die Modell- oder besser gesagt die Spielzeugeisenbahn noch gar keine Rolle. Märklin produzierte in dieser Zeit vor allem Puppenküchen, Karussells, Kreisel und weiteres Spielzeug, das damals die Kinderzimmer dominierte. Erst mit der Übernahme des Blechspielzeugproduzenten Lutz als Ellwangen im Jahr 1891 setzten seine Kinder den Grundstein für das Modellbahnimperium Märklin.

Göppinger Modellbahnmanufaktur

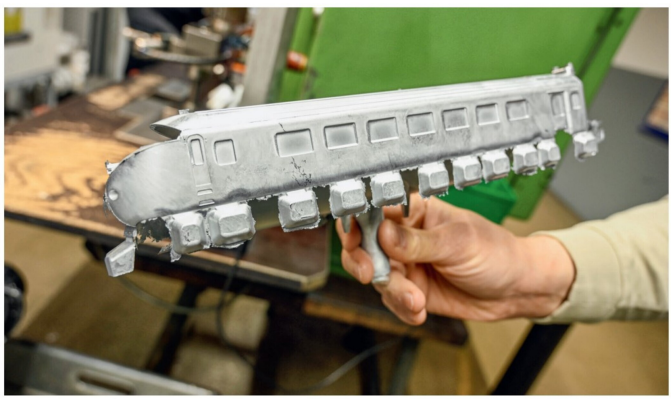
Auch heute wird der grösste Teil der Metallverarbeitung noch immer im Göppinger Stammwerk hergestellt, und dies teilweise immer noch in Handarbeit. Der zweite grosse Standort von Märklin ist im ungarischen Györ beheimatet, wo unter anderem auch die LGB-Modelle produziert werden. Francesco Cali ist Fertigungsplaner und arbeitet schon seit einigen Jahren bei Märklin. Er sei immer wieder erstaunt, wenn er ein Vorbildfahrzeug sehe, wie viele der Details im Modell umgesetzt würden. Er nimmt uns mit auf einen Rundgang durch die Göppinger Traumfabrik.

Diesen beginnen wir im Erdgeschoss des historischen Fabrikgebäudes, in der Druckgussabteilung. Hier werden die Zinkbarren geschmolzen und nehmen anschliessend in Gussformen ihre zukünftige Gestalt an. Während ein ABB-Roboterarm die Gussteile der Form entnimmt und sie zur Weiterbeförderung auf ein Fliessband legt, kommt an dessen anderem Ende ein erfahrener Mitarbeiter zum Einsatz, der die gegossenen Teile überprüft und die Überlaufbohnen entfernt. Die korrekten Gussteile kommen zur nächsten Verarbeitungsstufe, die fehlerhaften Teile fliessen wieder in den Schmelzofen zurück.

Unser Rundgang geht weiter. Ein paar Türen später stehen wir mitten in der Gussnachbearbeitung. Hier werden die Gussteile aus der Zinkdruckgussabteilung, wie



Aus diesen Zinkbarren entstehen im Göppinger Stammwerk die bekannten Märklin-Modelle.



Noch handwarm ist das Gussteil, wenn es zur Kontrolle dem Fliessband entnommen wird.



Diese Gussteile des Northlander-Steuerwagens haben die Qualitätskontrolle nicht bestanden und wandern wieder in den Schmelzofen zurück.



In der Gussnachbearbeitung sorgen mehrere erfahrene Mitarbeiterinnen dafür, dass die Rohlinge entgratet und geschliffen werden.

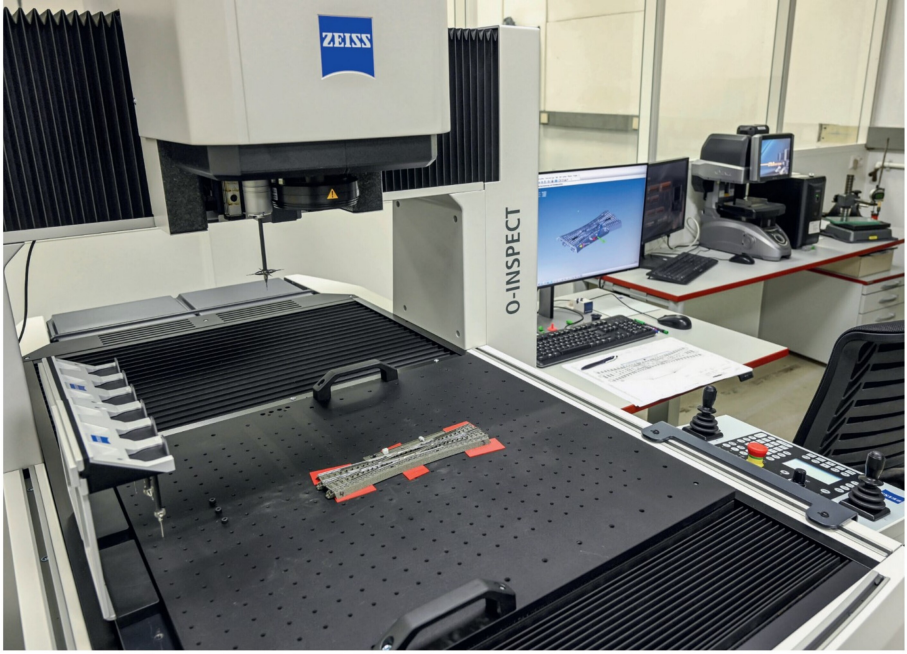
der Name schon vermuten lässt, nachbearbeitet. Grosse Maschinen sucht man hier vergebens, über mehrere Arbeitsplätze verteilt sieht man hier Mitarbeiterinnen, die mit einem Dreikantschaber, Feile und Schleifpapier bewaffnet am Entgräten und Verfeinern der einzelnen Gussteile sind. Im Moment ist gerade das Gehäuse des roten Pfeils der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) in der Produktion. Francesco Cali erklärt uns, dass man mit der Handarbeit einfach auch effizienter sei. Bis ein Roboter



Mit viel Fingerspitzengefühl werden vorstehende Teile abgeschliffen.



Diese Gehäuse des roten Pfeils warten noch auf ihre Nachbearbeitung,



Mit dem Multisensormessgerät können Produkte bis auf einen Tausendstelmillimeter genau kontrolliert werden. Anhand der Messung erzeugt das Gerät eine 3-D-Darstellung auf dem Monitor.



Das Gehäuse des roten Pfeils hat das Phosphatbad in der Galvanik bereits hinter sich und kommt nun zur Farbgebung in die Lackiererei.

erst einmal programmiert sei und die Arbeit erledigen könne, seien seine fleissigen Kolleginnen schon längst am Bearbeiten des nächsten neuen Gussteiles.

Altmodisch ist die Produktion beim Modellbahnproduzenten aber dennoch nicht. Zur Kontrolle und Vermessung der produzierten Gussteile oder auch Schienenelemente kommt seit einigen Jahren ein hochmodernes Multisensormessgerät aus dem Hause Zeiss zum Einsatz. Dieses vermisst die Teile auf den Tausendstelmillimeter genau und



Auch beim Farbspritzautomaten ist wieder viel Handarbeit gefragt.



Ein Mitarbeiter kontrolliert die Düsen auf ihre Funktion.



Mit dem Märklineum hat sich das Unternehmen ein eigenes Firmenmuseum am Stammsitz gegönnt.



Gezeigt werden Produkte aus der langen Geschichte des Göppinger Spielwarenherstellers.

Das Märklineum in Göppingen

Wer mehr über die Firma Märklin erfahren will, dem sei ein Besuch des im Jahr 2021 eröffneten Märklineums empfohlen. An sechs Tagen in der Woche kann hier in die Geschichte des Modellbahnherstellers eingetaucht werden. Neben dem gut gestalteten musealen Teil kommen Modellbahner im Untergeschoss der Märklineums bei einer grossen H0-Schauanlage voll auf ihre Kosten. Wer danach noch Lust auf einen Einkauf hat, kann dies im grossen Musemsshop tun.

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Sonntag, 10.00 bis 18.00 Uhr

Adresse:
Märklineum
Reuschstrasse 6, 73033 Göppingen

Weitere Infos:
https://www.maerklineum.de



Natürlich darf auch eine Schauanlage im Märklineum nicht fehlen.



Die Farbe stimmt schon mal. Bis der rote Pfeil aber fertig ist, warten noch einige weitere Arbeitsschritte auf den OeBB-Triebwagen.

erzeugt ein 3-D-Modell auf dem Computerbildschirm. Anhand von diesem können die Mitarbeiter beispielsweise überprüfen, ob noch alle Teile innerhalb der Norm sind.

Zurück zu unserem Modell. Das gebürstete Gehäuse hat unterdessen die Gussnachbearbeitung verlassen und auch bereits die Galvanik erreicht. Hier in der Oberflächennachbehandlung werden alle Gussteile entfettet, damit sich keine Rückstände, beispielsweise von Kühlmitteln, auf dem Modell befinden, bevor dieses lackiert wird. Die Phosphatschicht ist dann auch der letzte Schritt, ehe das Modell seine endgültige Farbe erhält.

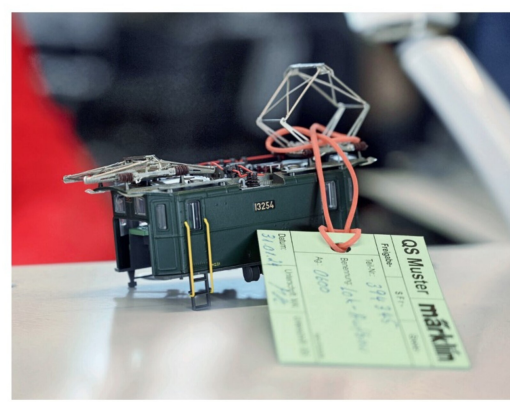
Unser roter Pfeil hat nun die Lackiererei erreicht. Auch hier ist wieder Handarbeit gefragt. Eine Mitarbeiterin entnimmt die aus der Galvanik angelieferten Gehäuseteile und spannt diese am Farbspritzauto-



Francesco Cali überprüft mit einer Mitarbeiterin die Lackierung des roten Pfeils.



An der Tampondruckmaschine wird gerade das H0-Modell des …



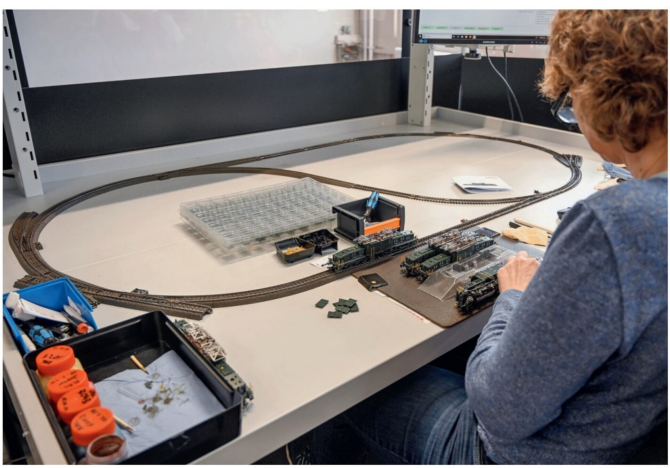
… SBB-Krokodils Be 6/8 II 13254 bedruckt und kontrolliert.



Beim Zusammenbau der Krokodil-Lokomotive ist ein exaktes Arbeiten unabdingbar.



Auch hier ist wieder viel Handarbeit gefragt, allein in diesem Raum sind sieben Personen tätig.



Jede Lokomotive durchläuft ein vorgeschriebenes Testprogramm, bevor sie verpackt wird. Erst wenn es dieses absolviert hat, darf das Modell zum Kunden.

maten ein. Stück für Stück wandern die noch nicht erröteten Triebwagen in Richtung Spritzkabine. Hier wird zuerst eine graue Grundierung aufgetragen, ehe dann ein paar Laufmeter weiter die rote Lackierung auf das Modell gesprüht wird. Nach einer Trocknungsrunde werde die Gehäuse dann wieder händisch der Maschine entnommen und für den Transport zum nächsten Arbeitsschritt in Kisten verpackt.

Wir verlassen nun die Lackiererei und auch den roten Pfeil und gehen weiter in die Druckerei, wo bereits der nächste Schweizer Klassiker auf uns wartet. Es ist das Modell der Be 6/8^{II} 13254, welches am Tag unseres Besuches im Schlussspurt ist. Eine Mitarbeiterin ist an der Tampondruckmaschine gerade dabei, den Mittelteil des SBB-Krokodils zu bedrucken. Neben dem Einlegen des zu bedruckenden Teiles kontrolliert sie nach dem Druckvorgang auch mit Argusaugen, ob alle Druckvorgänge sauber durchgeführt wurden. Erst nach ihrer Kontrolle darf der Kasten zum nächsten Arbeitsschritt weiterziehen. Neben dem klassischen Tampondruck werden hier auch Modelle im Digitaldruckverfahren bedruckt oder Alterungen mittels Airbrush durchgeführt.

Ein paar Gänge weiter stehen wir mitten in der Endmontage. Auch hier arbeiten an verschiedenen Arbeitsplätzen Mitarbeiterinnen, welche die Lokomotiven Stück für Stück zusammensetzen. So wird aus einem Sammelsurium von Einzelteilen ein fertiges Lokmodell. Wenn das Modell, in unserem Fall das Krokodil, fertig zusammengestellt ist, durchfährt es auf der Testanlage ein vorgeschriebenes Programm. Erst wenn das Modell diesen Test bestanden hat, darf es seine Reise via Fachhandel zum Endkunden antreten.

Für mich als Schreibenden ist es beeindruckend, zu erleben, wie viel Handarbeit und einzelne Arbeitsgänge nötig sind, bis ein Modell schliesslich so dasteht, wie ich es von meiner Anlage her kenne. Auf meinem Rundgang durch das Werk habe ich mir bewusst nur die Fertigung angeschaut, wie viel Arbeit es braucht, bis das Modell hier überhaupt entsteht, kann ich nur erahnen.

Interview mit Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle



LOKI: Märklin, dieser Name steht auch ausserhalb der Modellbahnwelt für viele als Synonym für Modelleisenbahnen. Wie erklären Sie sich die grosse Bekanntheit Ihres Unternehmens?

Wolfrad Bächle: Märklin hat eine sehr lange, bewegte und erfolgreiche Geschichte. Die Firma wurde bereits 1859 von Theodor Friedrich Wilhelm Märklin gegründet. In dieser langen Zeit wurden neben der Modellbahn auch andere Produkte wie z. B. Spielküchen, Dampfmaschinen oder Metallbausätze hergestellt. Heute fokussieren wir auf das schönste Hobby der Welt – die Modelleisenbahn – mit unseren Marken Märklin, Trix, Minitrix und LGB.

LOKI: Ich durfte vorher einen Rundgang durch das Stammwerk unternehmen und war erstaunt, wie viel Handarbeit für «Serienmodelle» nötig ist. Es fiel auch immer mal wieder das Wort Manufaktur.

Bächle: Das Wort Manufaktur trifft die Herstellung einer Modelleisenbahn sehr gut. Es sind sehr viele Arbeitsschritte nötig, um eine Lok mit teilweise über 300 Einzelteilen zu einem zuverlässigen und qualitativ sehr hochwertigen Modell zu entwickeln. So wünschen und erwarten es unsere Kunden. Wir sind dabei sehr spezialisiert in der Verarbeitung von Metall bis hin zur Bedruckung und setzen auch kleinste Detaillierungen vorbildgerecht in unseren Modellen um. Dies wird sehr geschätzt, bedingt aber auch oft zusätzliche Aufgaben bei der Herstellung. In Topqualität können diese teilweise nur händisch von gut ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausgeführt werden. Ein Beispiel ist hier die Farbgebung des Kesselrings einer Dampflok: Sie wird noch von Hand mit dem Pinsel vorgenommen.

LOKI: Wie schafft man es, trotz so viel Handarbeit immer die gleiche Qualität zu liefern?

Bächle: Dies ist natürlich durchaus eine Herausforderung, die wir vor allem mit gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meistern. Diese werden durch modernste Maschinen und Hilfsmittel unterstützt. Geht mal etwas schief, steht eine mehrstufige Qualitätssicherung bereit. Diese testet und prüft jeden Artikel auf Herz und Nieren, bevor er in den Verkauf kommt.

LOKI: Wie wichtig ist der Standort Deutschland? Andere Hersteller produzieren ja in Fernost.

Bächle: Deutschland ist die Heimat und das Herz von Märklin. Die Firma ist hier seit 165 Jahren stark verwurzelt und in der DNA der Leute drin. Unser Stammwerk in Göppingen umfasst über 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich täglich für die Interessen und Belange unserer Kunden und der Firma einsetzen. Natürlich sind in all den Jahren auch weitere Standorte dazugekommen. Dazu gehören vor allem unser eigenes grosses Produktionswerk in Györ und die Vertriebsgesellschaften in Übersee oder auch in der schönen Schweiz.

LOKI: Gerade hier in Göppingen wurde ja viel investiert.

Bächle: Wir konnten und durften in den letzten Jahren viele Investitionen realisieren. Dies nicht nur in Deutschland, sondern auch an anderen Standorten. Die Familie Sieber als heutige Besitzerin trägt diese Vorhaben zu 100% mit, was uns mit Stolz und Dankbarkeit erfüllt. Die lange und erfolgreiche Märklin-Geschichte hat mit dem Märklineum nun auch einen modernen Hafen/Bahnhof erhalten, der die 165-jährige Geschichte facettenreich und durchaus modern erzählt. Zudem werden natürlich auch sehr viele Schätze aus allen Zeitepochen attraktiv präsentiert. Einen Besuch können wir allen Modellbahnern in der Schweiz nur empfehlen, und Göppingen ist auch in einer Tagesreise gut erreichbar.

LOKI: Wie sehen Sie die Modellbahnwelt und Märklin in der Zukunft?

Bächle: Wir hoffen natürlich auf mindestens weitere 165 Jahre (lacht). Die Modellbahn ist ein interessantes, kreatives und spassiges Hobby, das durch die vielen digitalen Möglichkeiten immer noch den Zeitgeist von heute trifft und gerade auch in der Schweiz sehr viele begeisterte Kunden hat. Der Trend zu noch mehr technischen Möglichkeiten bei den Loks und in den Modellbahnsteuerungen wird weitergehen. Auch die Detaillierungen der Vorbilder werden noch besser werden – unsere Modelle sollen der Schönheit und Zuverlässigkeit der Schweizer Eisenbahnvorbilder schlussendlich in nichts nachstehen.

LOKI: Von Ihnen weiss man ja, dass Sie technik- und modellbahnbegeistert sind. Es stand ja auch mal eine Dampflok bei Ihnen im Vorgarten. Ganz ehrlich: Können Sie nach Feierabend die Modellbahn noch sehen?

Bächle: Mir ist die Modellbahn als Passion bereits in die Wiege gelegt worden. Sie ist schon um meinen Laufstall herumgefahren und hat mich durch die gesamte Schulzeit begleitet. Ich habe das Hobby nie aus den Augen verloren, das mich zum Beruf bei Märklin geführt hat. Meine Schränke zu Hause zieren vorwiegend Modelle im H0- und Spur-1-Segment, aber auch Z und N sind vertreten, nebst einigen Modellen aus Vaters Zeiten.



Nachwuchs | Modellbahnwagenbau für Jugendliche in Spur 1

Aller Anfang ist leicht

Traditionelles Handwerk und das Interesse an der Modellbahn bei Jugendlichen fördern, dieses ehrgeizige Ziel hat sich die Gauge 1 Model Railway Association (G1MRA) Swiss Group gesetzt. Seit einiger Zeit organisieren die Modellbahner Workshops, bei denen Jugendliche einen eigenen Eisenbahnwagen zusammenbauen können. Organisator Yves Rittener nimmt uns mit auf einen Besuch in der Wagenwerkstatt in Meilen.

Von Yves Rittener (Text/Fotos)

Digitalisierung prägt unseren Alltag und beeinflusst Kinder und Jugendliche zunehmend. Bei ihnen scheinen traditionelle Freizeitbeschäftigungen im Vergleich zu Bildschirmmedien an Bedeutung zu verlieren. Dennoch sind sie empfänglich für einfache und magische Dinge.

Das ist der Grund, warum die G1MRA Swiss Group die Initiative ergriffen hat, um bei Jugendlichen wieder die Freude am Modellbahnbau zu wecken. Wir haben festgestellt, dass handwerkliche Fähigkeiten wie die Nutzung einer Säge, einer Feile oder einer Bohrmaschine bei Jugendlichen abnimmt, sind aber überzeugt, dass sich dies ändern kann. Unser Verein hat daher nach kreativen Wegen gesucht, unsere Leidenschaft zu übermitteln und den Kindern den Wunsch zu geben, echte Objekte zu erschaffen.

Freude am Modellbahnbau wecken

Im Rahmen der TrainExpo.ch 2022 in Birmenstorf demonstrierte unser Mitglied Willi Ramseier, dass es möglich ist, aus einfachen und wiederverwerteten Materialien wunderbare Werke zu schaffen. Unser Projekt stiess während der ganzen Ausstellungsdauer auf reges Interesse. Die Herausforderung für uns war es nun, diesen Schwung mitzunehmen. Nach intensiven Diskussionen wurde ein Aktionsplan entworfen, was zur Entwicklung eines Aktivitätenkalenders und zur Gestaltung eines Modellbausets für Kinder ab zehn Jahren führte. Dank der Expertise von Willi wurde ein Prototyp erstellt, der an verschiedenen Ausstellungen gezeigt wurde und zusammen mit der Projektpräsentation auf positive Resonanz stiess. Dies ermutigte uns, das Projekt fortzuführen.

Das Projekt nimmt Fahrt auf

Unsere Vereinigung hat sich mobilisiert und es durch Spenden von Achsen, dem kostspieligsten Element des Sets, ermöglicht, 50 Wagen vorzubereiten. Das Engagement hörte hier nicht auf: Dank den gross-



So könnte der Wagen aussehen, den die jugendlichen Teilnehmer im Workshop bauen dürfen.

zügigen Spenden unserer Mitglieder und der Unterstützung von Partnern wie Märklin und RMC konnten wir die Produktion von 200 Sets finanzieren. Unterstützung bekamen wir aber nicht nur in materieller Hinsicht, sondern auch durch die aktive Beteiligung der Lehrpersonen: Sie haben es geschafft, den Workshop in ihr Unterrichtsprogramm zu integrieren.

Grosser Tag für fleissige Kinderhände

Die von der G1MRA Swiss Group organisierten Bautage für die Nachwuchsmodellbauer fanden bei den Modelleisenbahnern Pfannenstiel (MEP) in Meilen statt. In jeder Ecke des Vereinslokals werkelten die Teilnehmenden emsig an ihren Fahrzeugen. Es wurde gebohrt, geschraubt und gemalt, was das Zeug hält. Die Augen der Kinder leuchteten richtig beim Gedanken, bald einen eigenen Wagen bauen und personalisieren



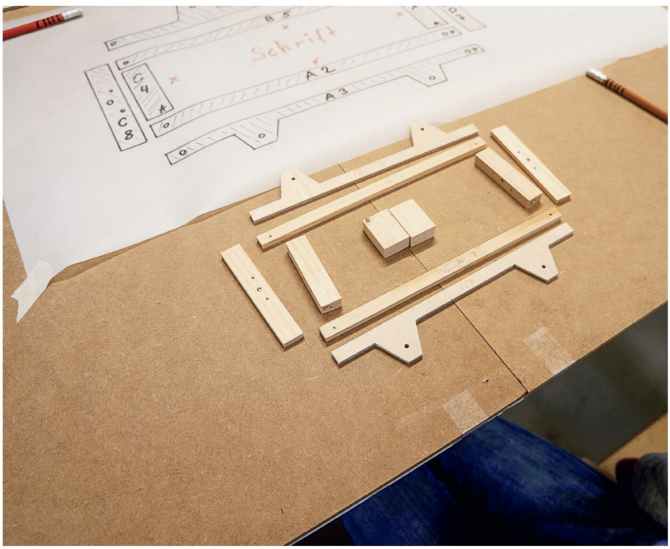
Fleissbandarbeit: 3000 Zuschnitte und 6400 Bohrungen waren nötig.



Die Bretter wurden in verschiedensten Breiten und Längen zugeschnitten.



Die benötigten Achsen für das Projekt wurden von Märklin gesponsert.



Der Wagenbau wurde Schritt für Schritt, wie hier anhand eines detaillierten Bauplanes, erklärt.

zu dürfen. Für die Kinder war es ein unvergessliches Erlebnis. Der Erfolg dieses Ereignisses misst sich nicht nur an der Anzahl der gebauten Wagen, sondern auch am Staunen und an der spürbaren Freude der jungen Modellbauer. Und dass es beim Modellbau auch um Geselligkeit geht, durften die Kinder bei einem gemeinsamen Mittagessen erleben.

Blick in die Zukunft

Angespornt vom Erfolg der Bautage, sind wir entschlossen, diesen Weg weiterzuverfolgen und in Zukunft an Veranstaltungen weitere Workshops für Kinder durchzuführen. Unser Ziel ist es, nicht nur die Tradition des Modellbahnbaus zu pflegen, sondern vor allem die neue Generation dazu anzuregen, die Freuden des Heimwerkens und der manuellen Kreation zu umarmen.

Wir freuen uns darauf, an der **TrainExpo.ch** im nächsten Jahr neue Kreationen vorstellen zu dürfen und damit unser Engagement für den Nachwuchs und die Zukunft des Modellbahnbaus zu bekräftigen.


Volle Konzentration beim Zusammenbauen des Wagenfahrwerks.


Die Verwendung der Bohrmaschine wird fachkundig begleitet.


Teamwork ist auch beim Zusammenbau des Wagenaufbaus gefragt.



Die Schülerinnen und Schüler aus Niederhasli (ZH) freuten sich auf den Bautag im Club in Meilen.



Gebaut wurden Personen- und Güterwagen.



Der Fantasie der Teilnehmerinnen und …



… Teilnehmer am Modellbauworkshop …



… waren keine Grenzen gesetzt.



Glückliche Gesichter beim Gruppenfoto mit den Organisatoren und der Schulklasse. Auf der Spur-1-Anlage der Zug mit den selbst gebauten Wagen.

News

Swissminiatur
Die Centovallibahn im Kleinformat

Der auch in Modelleisenbahnerkreisen bekannte und beliebte Freizeitpark in Melide ist seit Mitte März um eine Attraktion reicher. In über 1500 Arbeitsstunden bauten die Mitarbeiter der Swissminiatur eine komplett neue Bahnlinie in die bestehende Parklandschaft ein. Ausgangspunkt für die Fahrt mit der Modellversion der Centovallibahn ist der Bahnhof von Verscio. Von dort aus fahren der historische Triebwagen ABDe 6/6 31 und sein Beiwagen über den Isorno-Viadukt, ehe die Fahrt im Bahnhof von Intragna endet. Hier setzt der imposante Glockenturm eine neue Landmarke im Freizeitpark am Seedamm des Lago di Lugano. Aus bahntechnischer Sicht wird die historische Centovalli-Komposition nicht das letzte Highlight für diese Saison sein: Bereits Mitte Mai folgt ein weiterer neuer Zug, dieses Mal dann von der BLS.

Stefan Treier



Foto: Swissminiatur

Das 100-jährige Bestehen der Centovallibahn ehrt Swissminiatur mit einer historischen Komposition in 1:25, die neu durch den Freizeitpark verkehrt.

EYRO Modellbahn GmbH

Neuheitenschau im Lokdepot

Am 16. März 2024 lud der Berner Oberländer Modellbahnhändler EYRO seine Stammkunden zu einem exklusiven Event in das Lokdepot von SBB Historic nach Olten ein. Im Rahmen einer Depotführung erhielten die Modellbahner Einblick in die altehrwürdigen Hallen und den aktuellen Stand der Arbeiten am historischen Rollmaterial. In gemütlicher und passender Atmosphäre im EW I-Speisewagen gab Christian Eymann einen Ausblick auf die Neuheiten der EYRO-Edition für dieses und das nächste Jahr. Gérald Stahl vom Importeur ARWICO und Manuel Kehl von KML präsentierten den geladenen Gästen ebenfalls spannende Informationen zu ihrem Neuheitenprogramm.

Modelleisenbahnen im Bundesratswagen

Im zweiten Teil des Anlasses konnten sich die Teilnehmer von den diesjährigen Modellbahnneuheiten, die stilvoll im Bundesratswagen präsentiert wurden, überzeugen. Hier war es vor allem das Handmuster der Re 450 von ACME in H0, das erst wenige Tage zuvor angekündigt und zum ersten Mal in der Schweiz präsentiert wurde (siehe Neuheiten auf Seite 13), das die neugierigen Blicke auf sich zog. Ebenfalls gezeigt wurde das H0-Modell der SNCF-Dampflok 141 R 1244 vom Verein Mikado aus Brugg aus dem Hause Jouef. Die elegante ölgefeuerte Maschine soll in den nächsten Monaten zur Auslieferung gelangen.

Stefan Treier

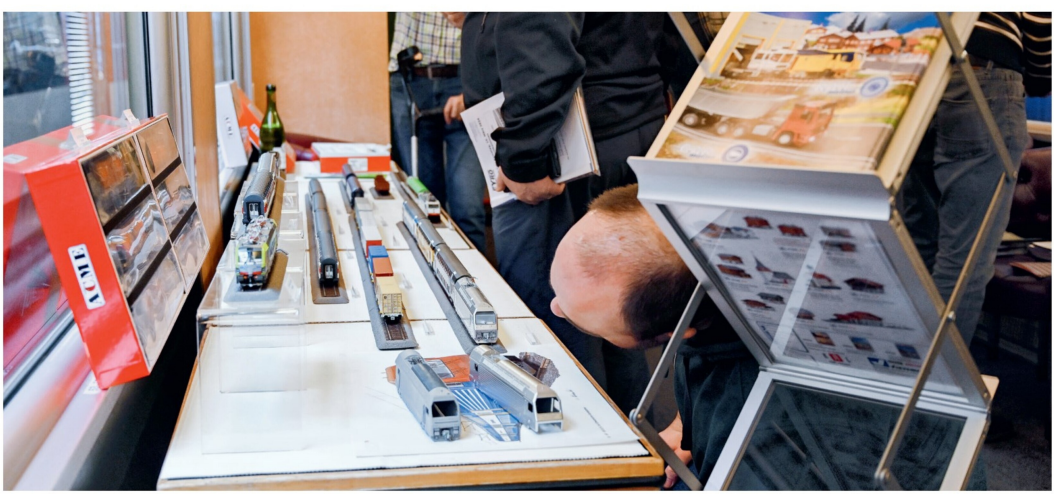


Fotos: Stefan Treier

Gérald Stahl, Produktmanager bei ARWICO, gab einen Einblick in das Neuheitenprogramm 2024.



EYRO-Mitinhaber Christian Eymann war den ganzen Tag ein begehrter Gesprächspartner.



Der Star der Neuheitenschau in Olten war das Handmuster der ACME Re 450, die zum ersten Mal in der Schweiz präsentiert werden konnte.

Modellbahnausstellung Burgdorf

Grosser Bahnhof für kleine Spuren

Schon fast zur Tradition geworden ist die im Zweijahresrhythmus stattfindende Modelleisenbahnausstellung in der Burgdorfer Tennishalle. Über Pfingsten verwandelt sich der Tenniscourt in eine Bahnhofshalle für verschiedenste Modelleisenbahnanlagen und Aussteller. So präsentieren sich vom 18. bis 20. Mai 2024 unter anderem die Spur-G-Bahner von CH88, die Oberbaselbieter Eisenbahnamateure mit einer Strassenbahnanlage in H0m oder auch die Modules Factory Neuchâtel. Daneben präsentieren mehrere Hersteller und Zubehöranbieter ihre Produkte und Neuheiten.

Stefan Treier

Foto: Eisenbahnfreunde RBS



Öffnungszeiten:

Samstag, 18. Mai 2024	13.00–18.00 Uhr
Sonntag, 19. Mai 2024	10.00–18.00 Uhr
Montag, 20. Mai 2024	10.00–16.00 Uhr

Eintritt:

Erwachsene	CHF 6.–
Kinder 6–16 Jahre	CHF 2.50
Kinder unter 6 Jahren	gratis

Veranstaltungsort:
Tennishalle Burgdorf
Zähringerstrasse 39, 3400 Burgdorf

Weitere Infos:
www.modellbahnausstellung.ch

Die H0m-Anlage der Eisenbahnfreunde RBS gehört zu den Highlights der diesjährigen Burgdorfer Modelleisenbahnausstellung.

Dampfgruppe Zürich

Neue Rohre für Dampftriebwagen

Wegen eines Schadens am Kessel ist derzeit der historische Dampftriebwagen CZm 1/2 31 der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) ausser Betrieb. Damit mit dem einzigartigen Fahrzeug bald wieder Fahrten auf dem Schweizer Schienennetz möglich sind, sammelt die Dampfgruppe Zürich derzeit Spenden für eine Neuverrohrung des Dampfkessels. Leider übersteigen die Kosten die finanziellen Möglichkeiten der engagierten Eisenbahnfreunde. Damit die Arbeiten baldmöglichst aufgenommen werden können, freut sich die Dampfgruppe Zürich über jeden finanziellen Beitrag.

Stefan Treier

Weitere Infos:
https://dampfgruppe.ch/spendenczm



Damit der Dampftriebwagen CZm 1/2 31, wie hier am 8. Juli 2017 bei Fislisbach, wieder eingesetzt werden kann, sammelt die Dampfgruppe Zürich Spendengelder.

Foto: Stefan Treier

Chemins de fer du Kaeserberg / Modellbahn-Expo.ch

Passions Ferroviaires

Nach dem grossen Erfolg der ersten Ausgabe der Passions Ferroviaires im Jahr 2022 haben sich die Ausstellungsmacher des Kaeserbergs und der Modellbahn-Expo.ch zu einer zweiten Austragung entschlossen. Am Wochenende vom 4. und 5. Mai 2024 findet in Granges-Paccot eine internationale Modelleisenbahnausstellung der Spitzenklasse statt. Die Organisatoren präsentieren einen bunten Mix an verschiedenen Anlagen und Dioramen in unterschiedlichen Spurweiten und ermöglichen es, erfahrenen Modellbauern bei ihrer Arbeit über die Schultern zu schauen. Informationen zum Programm finden sich auf der Website der Kaeserbergbahn. Stefan Treier

Öffnungszeiten:
Samstag/Sonntag, 4.–5. Mai 2024, 10–17 Uhr

Eintritt:

Erwachsene	CHF 18.–
Kinder ab 7 Jahren	CHF 10.–
Kinder unter 7 Jahren	gratis

Veranstaltungsort:
Chemins de fer du Kaeserberg
Impasse des Ecureuils 9
1763 Granges-Paccot

Weitere Infos: **www.kaeserberg.ch**



Foto: Stefan Treier

Der Bahnhof Elm in 1:43,5 von Hans Raveja an der ersten Ausgabe der Passions Ferroviaires im Jahr 2022 bei der Kaeserbergbahn.

Bahnpark Brugg

Tag der offenen Tore

Öffnungszeiten:

Samstag, 18. Mai 2024	09.00–18.00 Uhr
Restauration bis	20.00 Uhr
Sonntag, 19. Mai 2024	10.00–18.00 Uhr

Der Eintritt ist frei

Veranstaltungsort
Bahnpark Brugg
Unterwerkstrasse 13, 5200 Brugg

Weitere Infos: **www.bahnpark-brugg.ch**



Auch die mächtige Mikado-Dampflok wird über Pfingsten in Brugg zu sehen sein.

Foto: Stefan Treier

Pro Hasli

Schauen, staunen, (mit-)spielen

Der Verein Pro Hasli, der sich die Förderung des kulturellen Lebens in Niederhasli zum Ziel setzt, organisiert vom 9. bis 12. Mai 2024 in der Mehrzweckhalle Seehalde unter dem Motto «Schauen, staunen, (mit-)spielen» eine grosse Modelleisenbahnausstellung. Gezeigt werden über 20 verschiedene Anlagen, darunter jene des Modellbahnclubs Zürcher Unterland oder die Modulanlage von Fremo Schweiz. Bei einigen der ausgestellten Modellbahnen dürfen die Besucher sogar selbst mitspielen.

Stefan Treier

Öffnungszeiten
9. bis 12. Mai 2024
10.00–12.00 Uhr und 13.30–16.30 Uhr

Der Eintritt ist frei.

Veranstaltungsort
Mehrzweckhalle Seehalde
Seefeldstrasse 8, 8155 Niederhasli

Weitere Infos: **www.prohasli.ch**



Während vier Tagen herrscht in der Mehrzweckhalle Seehalde in Niederhasli reger Bahnbetrieb.

Foto: Modellbahnclub Zürcher Unterland

Verkehrshaus der Schweiz

Bau-Update zum Gotthard-Modell



Foto: Matthias Emmenegger

Der Bahnhofsbereich von Erstfeld wurde so umgebaut, dass künftig alle Gleise befahrbar sind.

Zurzeit wird intensiv am Modell gebaut. Auf dem ersten Modul ist der neue Bahnhof Erstfeld am Entstehen. Die Idee ist, in Zukunft alle Gleise betrieblich zu nutzen und nicht nur die beiden Durchfahrgeleise. Im Berg entstehen Schattenbahnhöfe, damit ein abwechslungsreicher Betrieb möglich ist. In einem neuen Modul entsteht eine Wendel, damit die Züge wieder zum Ausgangspunkt zurückkommen. Im selben Modul ist auch die ganze Steuerzentrale eingebaut. Die Anlage wird mittels Train Controller als Zweileiter DCC mit Stromversorgung ab den Schienen betrieben und nicht mehr ab der Fahrleitung. Vom alten Modell wird so viel wie möglich weiterverwendet. Die ganze Felswand hinter dem Bahnhof Erstfeld ist aufgefrischt, ergänzt und mit vielen neuen Tannen versehen worden. Die Fahrleitung wurde beim alten Bahnhof abgebaut, revidiert und wieder installiert. Ebenso werden alle Häuser aufgefrischt und mit einer modernen Beleuchtung versehen. Das Alte soll bleiben und wird wenn nötig mit Neuem ergänzt werden.

Matthias Emmenegger

Medientipps



Schweizer Bahnen 2000er-Jahre

Nachdem Ronald Gohl mit seinen Jahrzehntebüchern die 1940er- bis 1990er-Jahre abgedeckt hatte, blieb lange offen, ob die Serie noch ergänzt würde. Trotz sinkendem Absatz und steigenden Herstellungskosten entschied er sich, den Band «Schweizer Bahnen 2000er-Jahre» herauszugeben. Manch einer wird sagen, dies sei ja erst gewesen. Blättert man das Buch durch, stellt man aber erstaunt fest, wie vieles sich in den letzten 20 Jahren verändert hat. Anschliessend an die 1990er-Jahre ging der Umbauboom der Bahnen munter weiter. Im Buch sind diese Veränderungen, die sich durch den gesamten öffentlichen Verkehr wie auch die Industrie, die Infrastruktur und den Cargoverkehr zogen, sehr gut dargestellt. In jedem Kapitel gibt es eine Jubiläumsinsel, wo ausgewählte Jubilare mit Text und Bild kurz erläutert werden, sodass auch die Liebhaber alter Bahngeschichten auf ihre Kosten kommen.

Wer bereits die restlichen Jahrzehntebücher besitzt, wird um einen Erwerb nicht herumkommen. Ansonsten kann es den Anhängern der modernen Eisenbahn wärmstens empfohlen werden. Wie es mit der Bücherreihe weitergehen soll, lässt Ronald Gohl im Moment noch offen. Hans Roth

Schweizer Bahnen 2000er-Jahre
Ronald Gohl
Deutsch
144 Seiten, 16,5 × 23,5 cm, gebunden
Edition Lan
ISBN 978-3-906909-32-5

CHF 44.90

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



Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)

Martin Stuber beschäftigt sich seit seiner Pension intensiv mit der Zuger Verkehrsgeschichte. Sie weist ihre eigenen interessanten Geschichten auf. Der wirtschaftliche Aufschwung des Kantons war sehr stark von der Eisenbahn geprägt. Die Entstehung des Zuger Bahnnetzes wiederum war sehr von den Einflüssen der Gotthardbahn sowie der Stadt Zürich geprägt. Die Planung wurde begleitet durch Kämpfe auf verschiedensten Ebenen. Es ist dem Engagement wagemutiger Personen zu verdanken, dass auch der Kanton Zug zum Zug kam.

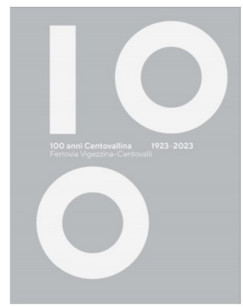
Martin Stuber hat darüber ein Buch verfasst und offenbart bisher unbekannte Facetten von den Lebensadern des Kantons Zug. Neben den packenden Texten wird dem Leser eine Vielzahl interessanter Bilder geboten. Bei ausgewählten Themen besteht die Möglichkeit, mittels QR-Code online an zusätzliche Informationen zu gelangen.

Für Anhänger der Anfänge und Entwicklungen der Schweizer Bahnen ist dieses Buch ein wahrhafter Schatz. Es zeigt deutlich, wie komplex sich diese Epoche gestaltete. Die grösstenteils unbekannten Bilder und Pläne machen das Buch zu einem einmaligen Dokument. Hans Roth

Lebensadern – Zuger Eisenbahngeschichte(n)
Martin Stuber
Deutsch
208 Seiten, 21,0 × 27,0 cm, gebunden
eisenbahngeschichte.ch
ISBN 978-3-033-10249-1

CHF 39.–

Einfach und bequem online bestellen unter:
https://triner.ch/verlag



100 anni Centovallina 1923–2023

Die Centovallibahn führt von Locarno im schweizerischen Kanton Tessin durchs Centovalli bis an die italienische Grenze. Weiter führt sie durchs Valle Vigezzo und als Vigezzina bis nach Domodossola in der italienischen Provinz Verbano-Cusio-Ossola. Sie verbindet die Gotthardbahn mit der Simplonstrecke. Nachdem der Erste Weltkrieg die 1912 aufgenommenen Bauarbeiten verzögert hatte, konnte die Strecke 1923 offiziell eröffnet werden. Mit verschiedensten Rahmenprogrammen feierte die Centovallibahn ihr 100-Jahr-Jubiläum. Inzwischen ist bei Salvioni Edizioni ein vierteiliger Jubiläumsband erschienen. In einem Schuber aus Karton findet man vier Broschüren von je 48 Seiten. Die poppig gestalteten Broschüren erläutern je mit einem Schwerpunkt die Geschichte der Centovallibahn. Ob Infrastruktur, Rollmaterial, Personen oder gar die Regionen, die vielen Bereiche der Bahn kommen in diesem Werk zu tragen. Einziges Manko: Der Text ist auf Italienisch verfasst.

Mit dem Jubiläumswerk hält einmal mehr eine eher unbekannte, meterspurige Bahngesellschaft der Schweiz Einzug in das Bücherregal, und es zeigt eine spannende Bahngeschichte auf. Hans Roth

100 anni Centovallina 1923–2023
N. Pini, M. Inches, M. Dellagna, C. Brenni
Italienisch
192 Seiten, 19,0 × 25,0 cm, Paperback
Salvioni Edizioni
ISBN 978-88-7967-516-1

CHF 49.–

Einfach und bequem online bestellen unter:
www.salvioni.ch

Veranstaltungen

Öffentlicher Fahrabend
N-Bahnclub beider Basel (NBCB) | 2. Mai 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://nbcb.ch

Hochwertige Eisenbahnmodelle
Eisenbahn-Sammlung Uster | 4. Mai 2024, 14.00–17.00 Uhr | 8610 Uster, Lokremise, Hofseite
Anlagen in den Spurweiten 2m, 1, 0 und 0m in Betrieb.
https://www.eisenbahnsammlung.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 Möhlexpress.
https://www.lokgesicht.ch

Wettinger Spielzeugbörse
Rolf Müller und Markus Vogt | 4. Mai 2024, 10.00–15.00 Uhr | 5430 Wettingen, Tägi, Tägerhardsaal
Sammlerbörse für Eisenbahnen aller Spuren, Autos, Blechspielzeug usw.
https://www.wettinger-spielzeugboerse.ch

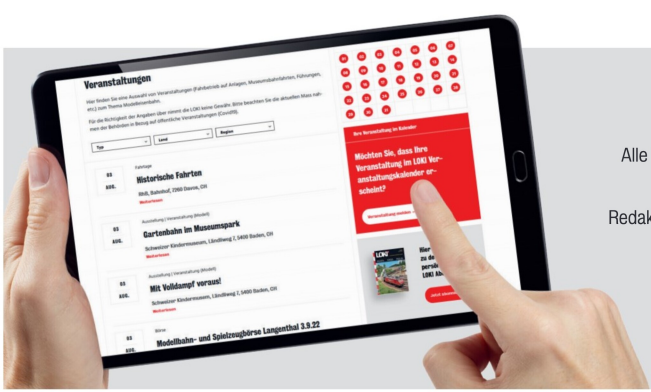
Passions Ferroviaires
CFK/Modellbahn-Expo.CH | 4./5. Mai 2024, 10.00–17.00 Uhr | 1763 Granges-Paccot, Impasse des Ecureuils 9
Zusätzlich sind Aussteller aus dem umliegenden Europa mit ihren wunderschönen Modellbahnen vertreten.
http://www.kaeserberg.ch

Öffentlicher Fahrbetrieb
Winterthurer Eisenbahn-Amateure | 5. Mai 2024, 10.00–16.00 Uhr | 8404 Winterthur, Hobelwerkweg 8
Fahrbetrieb mit kleiner Börse auf unseren Modellbahnanlagen in den Spuren 0 und H0, mit Festwirtschaft.
http://www.wea-winterthur.ch

Fahrtag Gartenbahn Einsiedeln
Modelleisenbahn-Club Einsiedeln | 5. Mai 2024, 10.00–16.00 Uhr | 8840 Einsiedeln, Alpstr.
Fahrbetrieb bei trockener Witterung. Das Mitfahren wird gratis angeboten. Kiosk geöffnet.
https://www.mece.ch

Fahrtage in Münsingen
Dampfbahn Aaretal | 9./11./12./25./26. Mai 2024, 13.30–17.30 Uhr | 3110 Münsingen, Hunzigenstrasse 1
Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven, spezielle Kinder- und Rollstuhlwagen, Spielplatz, Minigolf, Restaurant.
https://www.dampfbahn-aaretal.ch

Modellbahnausstellung
Pro Hasli | 9./10./11./12. Mai 2024, 10.00–16.30 Uhr | 8155 Niederhasli, Mehrzweckhalle Seehalde
Der MBCZU, Fremo und modul CH88 laden mit 24 Anlagen zum Schauen und Spielen ein, freier Eintritt, Restaurant.
https://www.mbczu.ch



Kennen Sie unseren Onlinekalender?

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

Redaktionsschluss für Veranstaltungen in der LOKI 6|2024:
Dienstag, 30. April 2024

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

Motor-Draisinenfahrten Bubikon–Wolfhausen
DSF | 11./12. Mai 2024, 9.00–16.30 Uhr | 8633 Wolfhausen, Bhf.
Die Motordraisine verkehrt zwischen Bubikon und Wolfhausen zum Dorfmärt Wolfhausen und zum Muttertag.
https://www.dsf-koblenz.ch

Publikumstage
Schotterplatz | 12./25. Mai 2024, 10.00–17.00 Uhr | 5103 Wildegg, Hornimattstrasse 22b
Besuchen Sie den Schotterplatz an diesem Tag ohne Voranmeldung. Weitere Infos erhalten Sie auf unserer Website.
https://schotterplatz.ch

Tag der offenen Tore
Stiftung Bahnpark Brugg | 18./19. Mai 2024, 9.00–18.00 Uhr | 5200 Brugg, Unterwerkstrasse 13
Dampffahrten auf der Strecke, Kinderdampfeisenbahn, Restaurant und vieles mehr.
https://www.bahnpark-brugg.ch

Tag der offenen Tür
Glarner Modelleisenbahn Klub (GMEK) | 18./19./20. Mai 2024, 11.00–17.00 Uhr | 8754 Netstal, Molliserstrasse
Tag der offenen Tür am Pfingstwochenende, 18. bis 20 Mai. Weitere Infos auf unserer Website und auf Facebook.
https://www.gmek.info

Modellbahnausstellung Burgdorf
MBA Burgdorf | 18./19./20. Mai 2024 | 3400 Burgdorf, Zähringerstrasse 39
Modellbahnbetrieb auf diversen Anlagen von Z bis G. Kinderecke. Modellneuheiten. Börse. Restaurant, Öffnungszeiten siehe Website.
https://www.modellbahnausstellung.ch

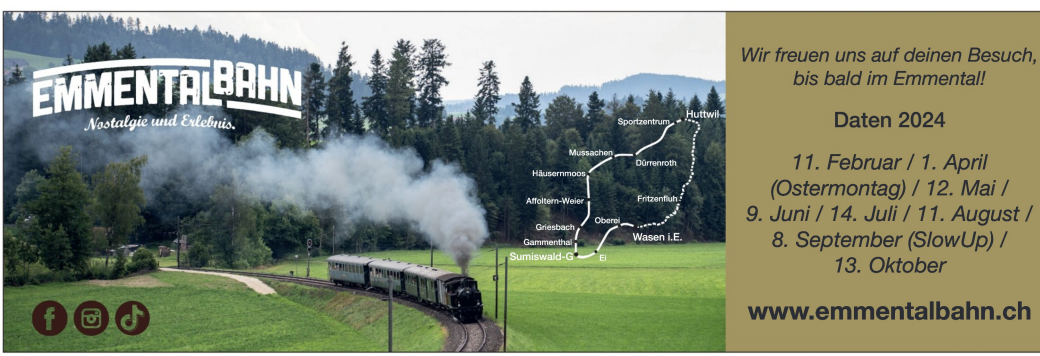
Modulanlage 1:87, Ep. I
IG Gotthardbahn | 25. Mai 2024, 13.00–16.00 Uhr | 6487 Göschenen, Bahnhofsgebäude, ehem. Bahnhofsbuffet
Modulanlage H0 in der Zeit von 1882 bis 1920.
https://www.ig-gotthardbahn.ch

Occasionsmarkt
Loki-SPENGLER, Wohlen | 25. Mai 2024, 10.00–15.00 Uhr | 5612 Villmergen, Durisolstrasse 12
Verschiedene Modelleisenbahnartikel und Zubehör, Autos und Lkw.
https://www.loki-spengler.ch

Öffentliche Dampffahrten
Sursee-Triengen-Bahn | 26. Mai 2024, 10.30–16.45 Uhr | 6234 Triengen, Bahnhofstrasse 9
Öffentliche Dampffahrten auf der Sursee-Triengen-Bahn. Aktueller Fahrplan auf der Website.
https://www.dampfzug.ch

Frühschoppenfahren
Rheintalischer Eisenbahn-Amateur-Klub (REAK) | 26. Mai 2024, 10.00–16.00 Uhr | 9425 Thal (Buriet), Aegetli 6
Frühschoppenfahren im REAK in Thal. Eintritt gratis! Gartenbahn, 0/0m, H0, N in Betrieb.
http://www.reak.ch

Arbon–Winterthur im Prestige Continental Express
Rail Event AG | 26. Mai 2024, 16.00–18.30 Uhr
Geniessen Sie einen feinen Apéro riche im Prestige Continental Express während der Rückfahrt von den Arbon Classics.
https://railevent.ch/events/hin-rueckfahrt-arbon-classics



Börse

Verkaufen

H0 Verkaufe einige skandinavische Modelle. Versende Liste per E-Mail bei Interesse.
daveinusa@hotmail.com

H0 Verkaufe Modelle von ACME, PIKO, Roco, KombiModell, Rivarossi.
Liste verlangen.
wideregg@bluewin.ch

I Märklin 1 6-teilig ADLER 5750 und 4-teilig ADLER 5751, NEU OVP.
wernerdutler@bluewin.ch

IIm Rhb Ge 4/4^{I}, grün, digital mit Sound, nur probegefahren, Fr. 1100.–.
ruedi.joehl@bluewin.ch

Kaufen

H0 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

H0m Suche BEMO-Lok Nr. 1259 156 RhB Ge 4/4^{III} 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@yetnet.ch, Tel. 076 831 20 51

H0m MOB GDe 4/4 6002 «Isabelle von Siebenthal» von BEMO.
familiemuggli@bluewin.ch

0m Suche neuwertigen Lemaco/Lematec Abe 4/4^{III} in Originalverpackung.
cm@sniver.ch, Tel. 079 366 43 26

0m Suche neuwertige Ferro Suisse/Modelrail RhB B 2060 und D 4052-Modell in OVP.
cm@sniver.ch, Tel. 079 366 43 26

Insertionsschluss für die LOKI 6|2024: Dienstag, 30. April 2024
Börseninserat online eintragen unter www.loki.ch/boerse

Suche Spur N bis Spur I
Auch ganze Sammlungen
Sofortige Abholung und Barzahlung
Zeno Stirnemann
Hofacherstrasse 1, 8637 Laupen (ZH)
Tel. 055 534 67 34, Mobile 079 335 20 69
stirnemannz@windowslive.com

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

Kaufe Modellbahnen
Alle Marken und Spuren. Vertrauen Sie unserer 35-jährigen Erfahrung. Sofortige Barzahlung und Abholung. Gerne auch grosse Posten. Rufen Sie uns an. Wir bezahlen marktgerechte Preise.
Simon Zimmer · 4416 Bubendorf
Tel. 079 3226800 · info@zimmer.ch

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 – Marschalkenstrasse 81, 4054 Basel
Tel. 078 9 16 16 34/061 525 99 05, info@mhmarken.ch

Zuba-Tech St. Gallen
Ankauf von Modellbahnen in allen Spurgrössen zu Bestpreisen!
Barzahlung bei Abholung. Tel. 071 230 37 37
Email: oliver.forrer@zuba-tech.ch
Öffnungszeiten: Mo: 13.30–18.30 Uhr | Di–Fr: 9–12.30/13.30–18.30 Uhr | Sa: 9–16 Uhr durchgehend

Schweizer Lokomotiven zu verkaufen
Liste: 079 524 23 35
ingo@alexnat.eu
www.jd-sbb-lok-in-spur-n.ch



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

BahnOrama GmbH
Modelleisenbahnen

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



Bernstrasse 101
3018 Bern

Internet/Shop:
www.bahnorama.ch

Tel/Fax:
031 992 85 88

Mail:
info@bahnorama.ch

DANIEL STAIBER
MODELLEISENBAHN-SAMMLUNGEN

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



bruderer bahnen



Reparaturen Z–I
Umbauten Digital Spuren N–I
Neu- und Occ.-Waren
Anlagenplanung/Bau

bruderer bahnen
Nachfolger Herr Philipp Joss
Mitteldorfstrasse 45A, 3072 Ostermundigen
Telefon 031 931 90 20
www.obbo.ch, immer P

Lokschuppen Hagen-Haspe
seit 1977
Exklusive Modelleisenbahnen
und mehr ... vieles mehr ...
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos!
Tel. ++49 (0) 2331 404453
D-58135 Hagen
Vogelsanger Strasse 40



ZUBA-TECH
seit 2003

ANKAUF
Barzahlung bei Abholung

VERKAUF

Grosses Fachgeschäft mit über 350 m²
Riesen Auswahl an Neuware sowie an gebrauchten Schätzen.

Zuba-Tech St.Gallen GmbH | Schützengasse 7 | 9000 St.Gallen
Tel. 071 230 37 38 oder 078 890 08 36
oliver.forrer@zuba-tech.ch
Öffnungszeiten und Online-Shop:
www.zuba-tech.ch

WETTINGER SPIELZEUGBÖRSE



Sammlerbörse
für Eisenbahnen aller Spuren,
Autos, Blechspielzeug usw.

Samstag, 4. Mai 2024
10 bis 15 Uhr, Tägerhardsaal, Wettingen
www.wettinger-spielzeugboerse.ch · 079 517 29 42

Nächste Börsen:
Samstag, 14. Sept./Sonntag, 29. Dez.

Bei uns finden Sie die Klassiker digital bis ins Jahr 2005 zurück!
→ www.semaphor.ch
Stämpfli Verlag AG | Tel. +41 (0)31 300 63 25
semaphor@staempfli.com | www.semaphor.ch



Bahn aktuell



Eine Ära geht zu Ende

Die Dolderbahn (Db) gehört mit der Forchbahn und der Polybahn zu den mitbetriebenen Bahnen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). 2022 gab sie bekannt, die bestehenden Fahrzeuge durch neue Zahnradtriebwagen von Stadler ersetzen. Im März 2024 traf der erste neue Triebwagen ein. Die Inbetriebnahme begann am 19. März und dauert voraussichtlich bis Juli. Die Ankunft des zweiten Fahrzeugs soll im August erfolgen. Neben dem exklusiven Charakter der neuen Fahrzeuge wurde auch auf einen besseren Reisekomfort geachtet. Dank einer optimierten Federung, welche die Körperschallübertragung vom Fahrwerk auf den Kasten deutlich verringert, wird ein höheres Komfortniveau erzielt. Der Fahrgastraum ist grosszügig und barrierefrei gestaltet. Er verfügt neu auch über zwei Rollstuhlplätze.

Mit dem Eintreffen des ersten Stadler-Triebwagens wurde der Bhe 1/2 2 abtransportiert. Während der Inbetriebnahme verkehrt die Db nun im Einwagenbetrieb im 15-Minuten-Takt statt im gewohnten 10-Minuten-Takt. Nach Ankunft des zweiten neuen Fahrzeugs erfolgt auch dessen Inbetriebsetzung, sodass die Db voraussichtlich ab Oktober wieder gemäss herkömmlichem Fahrplan verkehrt.

Die ursprüngliche Dolderbahn-Aktiengesellschaft wurde 1893 gegründet. 1894 wurde mit dem Bau der 816 Meter langen, meterspurigen Standseilbahn begonnen. Die Betriebsaufnahme erfolgte 1895, zusammen mit der zugehörigen Wirtschaft Waldhaus Dolder, die gleichzeitig die Bergstation war. Ab 1967 befasste sich die Db mit der Anfang 1972 auslaufenden Seilbahnkonzession. Ein Gutachten kam zum Schluss, dass die Erneuerung der Konzession möglich war, die Kosten für die Erneuerung allerdings nicht unerheblich sein würden. Am 27. August 1972 verkehrte die Seilbahn letztmalig, danach wurden die Wagen abtransportiert. Am 29. September 1973 wurde die neu 1328 Meter lange Zahnradbahn eingeweiht, ehe sie am 30. September den Fahrplanbetrieb aufnahm. Sie überwindet eine Höhendifferenz von 162 Metern mit einer Neigung von maximal 19,6 Prozent. Für die Betriebsführung ist seit 1999 die VBZ zuständig.

Hans Roth

Fotos: Peter Hürzeler



Der Bhe 1/2 1 am 9. März 2024 unterwegs zwischen Titlisstrasse und dem Waldhaus Dolder.

Foto: Georg Trüb



Der neue Triebwagen 1 wartet am 24. März 2024 auf weitere Inbetriebsetzungsarbeiten.

DSF hat den ABDe 4/4 6 übernommen

Der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) hat von der Transports de Martigny et Régions (TMR) den EAV-Triebwagen ABDe 578 006 (ex MO ABDe 4/4 6) übernommen. Am 23. Mai 2024 wurde er in seine neue Heimat überführt. Die Überführung erfolgte zusammen mit zwei eigenen Hbils und der von den SBB gemieteten Re 420 196 (ETCS-L2-Vorspann zwischen Villeneuve und Lausanne) von Orsières über Martigny, Lausanne, Yverdon, Biel, Oensingen, Brugg und Turgi nach Koblenz. Der Triebwagen ist voll einsatzfähig und für Extrafahrten verfügbar. Eine Wiederherstellung des Originalzustands ist vorläufig nicht geplant. Der Wagen wird im Grundsatz als betriebsfähiger Ersatzteilspender für den WM BDe 4/4 2 erhalten, sollte dieser einen schweren technischen Schaden erleiden und die benötigten Ersatzteile nicht mehr vorhanden sein. Hans Roth



Foto: Stefan Treier

Am 28. März 2024 konnte der Neuerwerb des DSF anlässlich einer Überführung von Koblenz nach Oensingen auf der Strecke beobachtet werden.



Foto: Luc Eichenberger

Die SBB Re 420 196 (ETCS-Vorspann) mit dem ABDe 4/4 6 und zwei Hbils der DSF während der Überfuhr von Orsières nach Koblenz.

Ein Krokodil auf der Südbahn

Am 10. März 2024 war nach langer Zeit wieder einmal ein Krokodil auf der Südbahn unterwegs. Die Ce 6/8^{III} 14305 war anlässlich einer Sonderfahrt von Olten nach Brunnen und zurück mit dem As 2802 und dem WR 702 auf der Südbahn unterwegs, hier bei der Ausfahrt auf der Landstation Sins (AG).



Foto: Beat Bruhin

Ein Chinese besucht die Schweiz

Die China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) ist der weltweit grösste Schienenfahrzeughersteller und einer der grössten Industriekonzerne. Einer der für die österreichische Westbahn bestimmten DEMU2-Doppelstockzüge weilte für Admittanzmessungen, die für CRRC erfolgreich waren, vom 11. bis am 13. März 2024 in Buchs.



Foto: Matthias Emmenegger

Foto: Florian Hübscher

Tunnelkino im jährlichen Unterhalt

Am 23. März 2024 erfolgte die Überfuhr vom ABe 526 290 des Vereins Tunnelkino in die BLS-Werkstätte Oberburg zur jährlichen Instandhaltung. Der vier Tage dauernde Unterhalt wurde mit einem 60-seitigen Prüfdokument bescheinigt, worauf der Triebwagen am Ostermontag im Auftrag des Reisedienstes Walkringen auf eine Sonderfahrt gehen konnte.



Neues EVU in der Schweiz



Foto: André Niederberger

Seit geraumer Zeit ist mit Medway, der Bahnsparte der MSC-Schiffsreederei, ein neues EVU in der Schweiz unterwegs. Am 20. März 2024 war der Zug von Antwerpen nach Gallarate mit den beiden von Akiem gemieteten 189 102 und 189 104 auch bei Tag in der Schweiz unterwegs.



Foto: Georg Trüb

Re 482 in einem neuen Gewand

Anlässlich einer Revision erhielt die Re 482 020 der SBB Cargo International einen neuen Aussenanstrich mittels Beklebung und den Namen «Europa». Hier zieht sie am 22. März 2024 einen leeren Kesselwagenzug vom Tanklager Rümlang via Bülach, Koblenz und Stein-Säckingen nach Basel GB, aufgenommen zwischen Möhlin und Rheinfelden.

Foto: Patrick Salesch



Die SOB-Flirt gehen zur Kur in den Süden

Rund 2,5 Millionen Kilometer: Diese Strecke hat der SOB-Flirt RABe 526 041 «Mythen» in den letzten 15 Jahren zurückgelegt. Nun werden die Flirt in Bellinzona einem Refit unterzogen. Am 22. März 2024 erfolgte seine Überführung von Arth-Goldau via Gotthard-Bergstrecke nach Bellinzona San Paolo.

Homologations-fahrten am Lötschberg

Foto: Florian Hübscher



Am 7. März 2024 erfolgten Homologationsfahrten von Bern Weyermannshaus via Lötschberg nach Brig. Die Komposition bestand aus der Re 460 010, IC-Bt 901, Re 460 074, EW IV A 115, EW IV A 005 sowie dem IC-Bt 900.

RhB-Güterzug mit einem Dreiergespann

Foto: Georg Trüb



Ein unübliches Dreiergespann ergab sich bei der RhB am 25. März 2024 mit der dem Güterzug 5140 mitgegebenen Schalke-Diesellokomotive Gmf 4/4II 23403. Der Zug fuhr von Pontresina über die Albulastrecke in den Güterbahnhof Landquart.

Foto: Thomas Wirth



Als Erster ging der B 296 per Strassentransport auf die Reise in die neue Heimat.

Bahnwagen-«Züglete» von der AB zur RhB

Im Sommer 2023 musste die Rhätische Bahn (RhB) einig Male in Tirano Fahrgäste zurücklassen. Zudem gab es für die über zweistündige Fahrt über den Bernina mehrmals nur noch Stehplätze.

Auf der Berninalinie können, bedingt durch die engen Gleisradien, nur relativ kurze Wagen verkehren. Aber genau an diesen Wagen besteht ein Mangel. Bei der bereits eingeleiteten Auftragsvergabe für neue Reisezugwagen ist keine schnelle Lösung möglich. So kaufte die RhB von den Appenzeller Bahnen (AB) die dort nicht mehr benötigten Wagen B 292 und B 296. Deren Bauart entspricht weitestgehend dem bei der RhB vorhandenen Typ EW IV. Die Überführung auf der Strasse fand am 19. März 2024 statt. Anzupassen sind neben dem Erscheinungsbild die Kupplungen und Bremsen sowie das Fahrgastinformationssystem. Die RhB erhofft sich, die beiden Personenwagen noch in diesem Sommer einsetzen zu können.

Die Wagen gingen ab 1992 in Betrieb. Die RhB beschaffte damals elf kurze Wagen mit 16,5 m Länge und sechs lange Wagen mit 18,5 m Länge, die AB dagegen acht kurze und vier lange Wagen.

Jürg D. Lüthard



Der B 292 steht am 19. März 2024 in der Werkstatt des Depots Gais. Die GFN-Kupplungen hat die AB bereits abmontiert und wird sie behalten.



Der B 296 verladen vor dem Depot Gais. Anhand der Fensterteilung ist dem Wagen gut anzusehen, dass er aus einem Erst-/Zweitklasswagen entstanden ist. Bis 2005 verkehrte er als AB 191.

Fotos: Jürg D. Lüthard

Jungkur für den «Schnellzug 1930»

Foto: Georg Trüb



Nach der Ankunft in Winterthur wurde der AB4 2856 mit dem Tm 232 164 von Jürg Stauffer (ex SBB) an den Werkplatz rangiert.

Seit der Gründung von SBB Historic 2001 ruhen in ihrer Sammlung elf historische Reisezugwagen aus den 1930er-Jahren. Hierbei handelt es sich um Personenwagen mit 1., 2. und 3. Klasse sowie um einen luxuriösen Pullman-Salonwagen, einen Speisewagen, einen Gepäckwagen und einen Postwagen. SBB Historic beabsichtigt nun, den ganzen Zug der 1930er-Jahre vollständig zu restaurieren, um wieder Reisen in die Vergangenheit anbieten zu können. Dies bedingt, dass die Drehgestelle revidiert, die Wagenkästen renoviert und die Abteile wiederhergestellt werden. Rost muss entfernt, die Wagen neu lackiert und die Radsätze sogar komplett neu gefertigt werden.

Im Frühling 2024 wurde das ambitiöse Vorhaben gestartet. Zuerst musste in Winterthur das Depot dafür vorbereitet werden. Anschliessend wurden in Zusammenarbeit mit der Firma Historic Rail Services (HRS) die ersten Schritte unternommen, um den Erstling, den AB4 2856, zu neuem Leben zu erwecken. Mit HRS hat SBB Historic einen guten und erfahrenen Partner zur Aufarbeitung von historischen Fahrzeugen gewonnen. Der Wagen wurde am 15. März 2024 von Olten nach Winterthur überführt. Er stammt aus der Serie AB4ü 2851–2868 und wurde von den SBB 1938 als internationaler Reisezugwagen in Betrieb genommen. Als A 50 85 17-43 014-8 wurde er 1975 nach verschiedenen Umzeichnungen und Umnummerierungen ausrangiert. Zwei Jahre später wurde er zusammen mit anderen Wagen als historisches Fahrzeug hergerichtet, und 2001 wechselte er in den Bestand von SBB Historic. Hans Roth

Foto: Patrick Salesch



Die Überführung des AB4 2856 nach Winterthur erfolgte stilgerecht mit der Ae 3/6^{II} 10439.



Foto: Peter Pfeiffer

Sersa mit SBB-Wagen unterwegs

Die Re 420 268 «Cornelia» (ex SBB) der Sersa überführte am 25. März 2024 vier EuroCity-Wagen der SBB von Olten RB nach Basel RB zur Weiterleitung nach Halberstadt, wo sie einem Refit unterzogen werden, hier bei der Durchfahrt in Sissach.



Foto: Lukas Stettler

«Vevey» der TRN stehen vor dem Aus

Mit der Ablieferung der beiden neuen Triebzüge ABe 4/8 9 und 10 stehen die drei Vevey-Triebwagen BDe 4/4 6–8 der Transports Publics Neuchâtelois (TRN) vor dem Aus. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Triebzüge stehen die «Vevey» noch auf der Linie La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel, wie hier am 19. März 2024 bei einer Zugskreuzung in La Sagne.

Foto: Peter Pfeiffer



«Etincelante» auf steiler Bergfahrt

Anlässlich einer Parteifahrt gelangte am 16. März 2024 der ABDe 2/4 102 des Vereins RVT-Historique nach Le Locle. Über die 25‰-Rampen benötigte er einen Vorspann durch die Re 456 095 des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF). Hier während der Rangierarbeiten in Le Locle.

Intercity umgeleitet



Foto: Florian Hübscher

Intercity-Züge auf der Stammlinie sind mittlerweile selten, eine Kreuzung zweier Intercitys auf offener Strecke festhalten zu können, benötigt doch etwas Glück. Florian Hübscher ist es im März 2024 bei einer Umleitung via Stammstrecke bei der NBS-Sperre zwischen Wynigen und Burgdorf gelungen.

Das besondere Bild zum Schluss



Foto: Tobias Frei

Die Strecke Lausanne–Vevey war am 16. und 17. März 2024 aufgrund von Bauarbeiten gesperrt. Der Verkehr wurde dabei über die 44‰ steile Strecke Puidoux–Chexbres–Vevey umgeleitet, hier zwischen Corseaux-Cornalles und Chexbres-Village.

Bau | Jahresserie 2024: Eine Anlagenecke für die Industrie (Teil 3)

Kohle und Details



für das Gaswerk

Nach dem Bericht über die Gestaltung des Koksbereichs in der LOKI 3|2024 widmet sich Daniel Wietlisbach nun der «Kohleseite» des Gaswerkes. Was betrieblich eigentlich verkehrt ist, passte dem Modellbauer einfach besser. Und zum Schluss zeigt er uns, wie das Areal durch zahlreiche Details verfeinert wurde.



Von Daniel Wietlisbach (Text/Fotos)

Am Anfang der Gasproduktion stand die Anlieferung von Kohle. Diese wurde in riesigen Halden gelagert, damit die Gasproduktion auch während Lieferengpässen nicht zum Erliegen kam. In den allermeisten Fällen wurde das schwarze Gold früher in Ganzzügen mit offenen Güterwagen angeliefert, welche auf Wagenkippanlagen entleert wurden. Später kamen selbstentleerende Schüttgutwagen zum Einsatz. Angesichts der beengten Platzverhältnisse auf unserem Modul konnte nicht mehr als eine Kohlehalde nachgebildet werden, deshalb sollte diese wenigstens die Fabrikmauer überragen. Die Anlieferung der Kohle erfolgt gedanklich von ausserhalb des Moduls über das Wasser, und zwar auf Schubleichtern, Schiffen ohne eigenen Antrieb. Das Gaswerk steht bekanntlich im Hafen, und wie auf alten Fotos des ehemaligen Gaswerkes der norwegischen Stadt Bergen ersichtlich ist, erfolgte der Kohlenachschub dort tatsächlich auf diesem Weg.



Das Bild zeigt die Hafenseite mit dem Kohlelager. Nach dem Einsetzen des Moduls in der Modellanlage kann es (leider) nicht mehr aus dieser Perspektive betrachtet werden.

Die Halde wurde auf dieselbe Weise gebaut, wie beim Koks beschrieben. Und die Beschickung des Koksofens erfolgt zuerst natürlich durch Muskelkraft mit Loren von Artitec und über Feldbahngleise von Busch. Für diese schweisstreibende Arbeit kommen wieder die in der letzten Folge beschriebenen Bergbauarbeiter von Modelu zum Einsatz. Die Kohle stammt wieder von Juweela, und der Boden im Bereich der Kohlehalde und des Transportweges wurde mit Farbpigmenten verschmutzt, vor allem natürlich mit schwarzen.

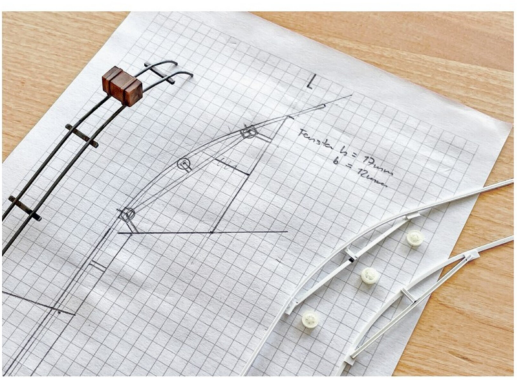
Die Kohle gelangt in den niedrigen seitlichen Anbau, den ich analog zur Umgehungsmauer selbst gebaut habe, weil mir die im Bausatz enthaltene Version nicht gefiel. Vor den schlimmsten Wettereinflüssen geschützt, wurde die Kohle dort in die Behälter eines Aufzuges geschaufelt und schliesslich nach oben zum Ofen befördert.

Paternoster

Der Kohleaufzug befindet sich zu grossen Teilen ausserhalb des Gebäudes und ist deshalb gut sichtbar, wurde jedoch von FALLER sehr spartanisch nachgebildet. Glücklicherweise ist die filigrane Metallkonstruktion durch Originalbilder sehr gut dokumentiert, sodass einem Nachbau nichts im Weg stand, zumal sich noch passende Rollen aus einem früheren Projekt fanden. Ich nahm Mass am Modell des Ofenhauses und zeichnete den Aufzug anhand der Originalfotos auf kariertes Papier.



Auch im geschlossenen Kohlelager entlang der Strasse wurden, soweit es durch die Türe einsehbar ist, verschiedene Kohlehaufen nachgebildet.



Der sehr vereinfachte FALLER-Kohleaufzug wurde durch ein detailliertes Eigenbaumodell ersetzt. Am Anfang stand einmal mehr eine Skizze.



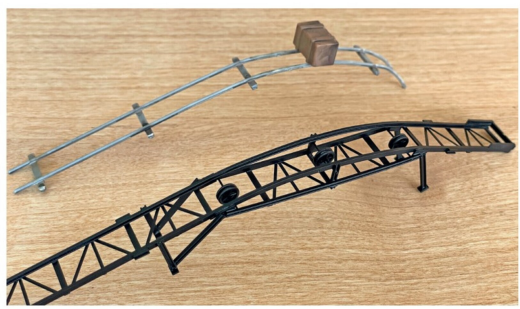
Die Figuren von Modelu beim Kohleschippen. Ob es sich bei dieser Szenerie um ein Schwätzchen oder gar um eine Rüge handelt, lässt sich allerdings sehr schwer abschätzen.

Die Zeichnung diente danach als Schnittmuster und Klebeunterlage für die U-Profile aus Kunststoff, aus denen die Konstruktion aufgebaut ist. Ich begann mit dem Biegen der Fahrbahnen, was sich als sehr diffizile Arbeit herausstellte. Die U-Profile liessen sich auch nach Erwärmen mit heissem Wasser oder einem Föhn nicht in die gewünschte Form bringen und mussten schliesslich zwischen den Fingern in sehr kleinen Schritten und mit viel Geduld gebogen werden. Trotzdem brachen sie dabei an einigen Stellen, konnten aber immerhin wieder gut verklebt werden. Das Ablängen und Montieren aller geraden Profile war hingegen einfach, wenn auch eine Fleissarbeit. Dank den diagonalen Verstrebungen wird die Konstruktion trotz ihrer Filigranität recht stabil, die Profile und Montageplatten, die den Lift am Gebäudefachwerk stabil verankern, mussten vor Ort abgelängt und angepasst werden. Für die Achsen der Seilrollen kam 0,5-mm-Messingdraht zur Anwendung. Die Rollen selbst hatte ich mal für einen Bagger aus dem 3-D-Drucker herstellen lassen. Seither sind sie auf Shapeways bestellbar (Suchwort «Landsverk»).

Die fertige Konstruktion wurde mit Schwarz aus der Spraydose grundiert und dann mittelgrau gestrichen, die Rollen sind an den durch das Drahtseil abgeschliffenen Stellen in Alu lackiert. Stark verdünnte braun-schwarze Farbe verlieh dem Metallgestell eine Basisalterung, die nach dem Trocknen zusätzlich mit Pigmentfarben akzentuiert wurde, vor allem mit Rosttönen. Um die Dächer vor herunterfallenden Kohlestücken zu schützen, wurden Bleche auf den Dachziegeln montiert. Sie entstanden aus zugeschnittenen und farblich behandelten Papierstreifen, als Abschlüsse kamen wieder U-Profile zum Einsatz.



Ob die Konstruktion aus Kunststoffprofilen passte, musste während des Baus mehrmals mittels provisorischer Montage geprüft werden.



Der schwarz grundierte neue Paternoster, daneben das FALLER-Original.



Ausser den silber gefärbten Seilrillen der Rollen wurde die gesamte Konstruktion des Paternosters mit grauer Farbe gestrichen.



Um die Dächer vor herunterfallenden Kohlestücken zu schützen, waren auch beim Original Schutzbleche auf den Ziegeln montiert.



Die Befestigungsstreben des Kohleaufzuges mussten auf derselben Höhe wie der Fachwerkträger am Gebäude montiert werden.



Der fertig gealterte und montierte Paternoster oder Kohleaufzug wurde zum Hingucker am Ofenhaus.

Weitere Verfeinerungen am Ofenhaus

Wie auf den Bildern zu erkennen ist, verwende ich solche Papierbleche auf den Dächern sehr gern auch als Winkel, überall, wo Dachflächen an Mauern stossen. An Originalgebäuden sorgen solche Bleche für dichte Dächer, dort stossen niemals Dachziegel direkt und stumpf an eine Mauer.

Weitere Verfeinerungen am Ofenhaus betreffen die Fenster, die durch Schleifpapier mattiert und somit intransparent gemacht wurden, wie das oft bei alten Fabriken zu sehen ist. Ebenso gibt es fehlende Fensterscheiben, die mal geborsten sind, zudem lagert eine Reihe demontierter Fenster auf dem Dach des Kohlebunkers; dieses Detail entdeckte ich auf den Fotos des Originals.



Damit die Innenbeleuchtung schön schummrig wurde, mussten die Lichtsockel der LED verkleidet werden. Das Licht verteilt sich so indirekt über die Dachinnenseite im ganzen Raum.



Nachtaufnahmen sind stimmungsmässig kaum zu übertreffen, weshalb der Beleuchtung grosse Beachtung geschenkt wurde. Es fehlt allerdings der Dampf, denn hier steht eine mit heissem Koks beladene Lore unter dem Löschturm.

Aus der Vogelperspektive ist die verdichtete Bauweise deutlich zu erkennen, von vorne betrachtet wirken die Platzverhältnisse etwas weniger eng. Links steht der Gasometer.

Schon immer habe ich Gebäude gleich beim Bau mit einer passenden Innenbeleuchtung ausgestattet, eine Inneneinrichtung bekommen sie jedoch nur, wenn diese auch durch die Fenster erkennbar ist. Beim Ofenhaus sollte lediglich eine schummrige Beleuchtung durch die trüben Fenster scheinen. Damit das Licht korrekterweise von oben scheint, wurden die Beleuchtungssockel an einem Holzpfosten in Dachhöhe montiert. Mit etwas Abstand zu den beiden LED wurde eine Art Kasten aus Karton drum herum gebaut. Er wurde innen weiss gestrichen und richtet das Licht der Sockelleuchten nach oben zum Dach, das ebenfalls weiss gestrichen wurde. So wird das Licht indirekt im ganzen Gebäude verteilt und wirkt sehr weich und zurückhaltend.

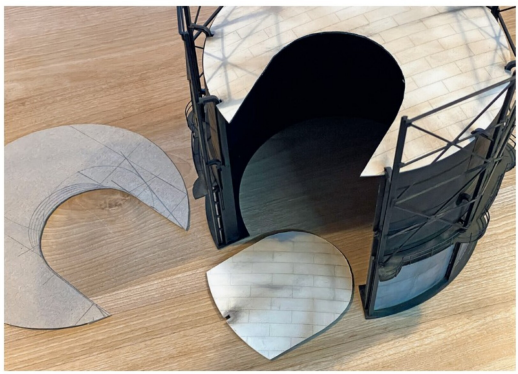


Gasbehälter

Der Gasometer stammt von Walthers Cornerstone und ist das einzige Modell mit einigermassen stimmigen Proportionen in offener Bauweise, die auch in ganz Europa weitverbreitet war. Das Modell eines geschlossenen Gasometers mit ebenfalls stimmigen Proportionen findet sich zudem im Programm von Joswood.



Ein Kartondummy half dabei, den Ausschnitt im Gasometerdeckel zu …



… ermitteln, und diente als Schnittmuster zum Ausschneiden des Deckels.

Der Gasbehälter von Walthers Cornerstone kann in zwei verschiedenen Höhen, also mit mehr oder weniger Gas gefüllt, dargestellt werden. Der hier gezeigte wurde in der höheren Position gebaut, um möglichst viel des Abwasserrohres tarnen zu können. Der Gasometer wurde fast genau nach Anleitung gebaut. Er besteht aus zwölf vertikalen Segmenten, von denen jedoch die zwei hinteren ausgespart wurden, damit der Behälter von vorne über das Abwasserrohr geschoben werden konnte. Etwas schwierig gestaltete sich das Ausschneiden der ebenfalls wegen des Abwasserrohrs erforderlichen Aussparung im leicht kuppelförmigen Deckel. Zur Ermittlung von Grösse und exakter Lage der erforderlichen Öffnung verwendete ich ein ausreichend grosses Stück Karton als Dummy, das ich so lange anpassen konnte, bis es exakt passte. Erst danach übertrug ich die Öffnung auf den richtigen Deckel aus Kunststoff und schnitt die erforderliche Aussparung möglichst knapp aus. Das entfernte Stück bewahre ich auf, denn falls die Modellbahn mal umziehen sollte, kann die Öffnung damit wieder verschlossen werden.

Durch die Form des Abwasserrohres begünstigt, konnte der Gasometer halb darauf stehend und halb daran hängend in Position gebracht werden, bevor das Eckmodul von unten eingesetzt und fixiert wurde. Danach stand der Gasbehälter stabil, aber unbefestigt auf dem Boden des Moduls. Anders wäre die Montage überhaupt nicht machbar gewesen.

Lackiert wurde der Gasometer komplett mit schwarzer Grundierung aus der Spraydose. Aufgrund verschiedener Originalfotos aus den 1970er-Jahren wurde der unterste Ring, der bekanntlich nicht beweglich ist, silbern lackiert und der Deckel weiss gestrichen. Trotz seinem Alter ist der Bausatz überzeugend gestaltet und zeigt sehr feine Nietenreihen, die durch eine dezente Alterung unbedingt betont werden sollten. Wie bereits beschrieben kam auch hier meine seit Jahren angewandte Methode zum Einsatz: Zuerst wurde der Behälter von oben nach unten mit stark verdünnter schwarzbrauner Farbe reichlich eingepinselt (Washing). Anschliessend wurde die Farbe in den Ecken, wo sie sich angesammelt hatte, mit dem Pinsel teilweise wieder aufgenommen und entfernt. Nach dem Trocknen bildete wiederum Pulverfarbe in verschiedenen Rosttönen den Abschluss.



Etwas gefährlich «steht und hängt» der Gasbehälter auf und am Abflussrohr. Nachdem das Gaswerkmodul von unten eingesetzt worden war, stand er allerdings stabil am vorgesehenen Ort.

Kamin und Pförtnerhaus

Wegen der verschiedenen Anpassungen am Ofenhaus und der sowieso beengten Platzbedingungen fand der Kamin nicht mehr direkt am Gebäude Platz. Dank seiner Bauweise konnte er jedoch separat platziert werden und kam dabei an der Umgehungsmauer zwischen dem Hauptgebäude und dem Gasometer zu stehen.

Mir schwebte passend zur Grösse des Gaswerkes ein Empfangsgebäude für den Portier vor. Als Kontrast zum Metallfachwerkbau des Ofenhauses stellte ich mir einen modernen Zweckbau aus Beton vor. Bei



Die Inneneinrichtung des Pförtnerhauses, der Portier war übrigens ursprünglich ein Busfahrer von Artitec.



Eine winzige LED von Viessmann reicht aus, um den ganzen Raum zu erleuchten. Oben schimmert sie gar durch die Resinwand, die deshalb innen noch schwarz gestrichen werden musste.

einem französischen Anbieter fand ich den Resinbausatz eines Anbaus für Bahnwärterhäuschen der SNCF, der exakt meinen Vorstellungen entsprach. Das Gebäude bestand aus einem Guss und erforderte einige Schleifarbeiten, besonders schön wirken die geätzten Fenster und Türen. Hier wollte ich nicht auf eine Inneneinrichtung verzichten und passte zuerst einen Bretterboden ein. Die Möblierung fand ich bei Preiser, und der Portier ist eigentlich ein Busfahrer von Artitec. Der Kanonenofen entstand aus einem Kunststoffrundprofil, an den Wänden hängen einige Tabellen und an der Eingangstüre ein Anschlagzettel. Die Innenbeleuchtung übernimmt eine einzelne LED von Viessmann. Um ein Durchscheinen zu verhindern, musste ich die Wände innen im oberen Bereich zuerst mattschwarz streichen und dann wieder weiss lackieren. Die ausgesprochen zierliche Aussenlampe fand ich bei AustroModell.

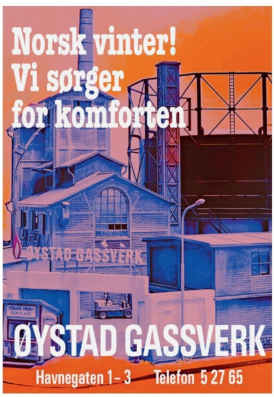
Noch mehr Details

Um das Areal weiter zu detaillieren, setzte ich verwitterte Fässer paarweise auf Paletten, beides ist bei mir immer vorrätig. In den Fässern werden die bei der Gasproduktion angefallenen Nebenprodukte gelagert und verkauft. Der Hyster-Gabelstapler von Artitec steht für die Beladung bereit.

Ein Brennstoffhändler steht mit seinem alten Fiat-Lastwagen auf dem Areal. Ich hatte bereits seit Längerem mit diesem Modell von Brekina geliebäugelt, und hier sollte es endlich passen! Wie auf einem Vorbildfoto gesehen, bekam es seitliche Ladeborderhöhungen aus Kunststoffprofilen. Die Ladung besteht aus Fässern und Koks in loser Form. Manchmal geht die Fantasie beim Bauen etwas mit einem durch, und so überkam mich die Idee mit den Werbeplakaten. Ich erinnerte mich: Anfang der 1970er-Jahre war die Gasindustrie in dieser Form bereits «angezählt», importiertes Erdgas war billiger zu haben, und die Kommune wollte das Areal sowieso für einen Containertermi nal nutzen, das Werk also stilllegen. Deshalb starteten die Gaswerke eine Plakatkampagne, um die Vorzüge der Gasproduktion zu unterstreichen. An einem Bild, welches das ganze Gaswerk zeigte, wurden auf dem Handy (Photoshop) einige Filter ausprobiert, bis der Stil ungefähr in die Epoche passte. Bei den Werbebotschaf-



Dieser alte Fiat-Lastwagen wurde leicht modifiziert, unter anderem durch Ladebordwanderhöhungen und natürlich mit dem passenden Ladegut eines Brennstoffhändlers.



Werbeplakate für unser Gaswerk wurden auf dem Handy gestaltet und für den Digitaldruck einem professionellen Anbieter übergeben.

ten half mir ein befreundeter Modellbahner aus Norwegen, sie lauten ungefähr «Gas: zum Kochen und Heizen», «Wir heizen dein Haus» und «Norwegischer Winter! Wir kümmern uns um den Komfort». Die Plakate habe ich verkleinert und bei einem Druckdienstleister als Digitaldruck auf Halbkarton drucken lassen. Für wenig Geld bekommt man so ausgezeichnete Druckqualität. Nach dem Ausschneiden wurden die Schnittflächen bemalt und die Leuchtkraft der Farben durch helle Pigmente etwas reduziert, denn die Plakate wurden bereits vor ein paar Jahren aufgehängt.

Als letzte Details wurden Strassenlampen von FALLER montiert und verkabelt, Hydranten verteilt sowie Strassenschilder und Hausnummern angebracht.

Die nicht mehr neuen Plakate wurden mit Farbpigmenten verwittert und die Schnittkanten mit Alterungsstiften bemalt.





An der Fabrikmauer ausserhalb des Areals wurden die Werbeträger einzeln festgeklebt.



Am Ofenhaus wurde gleich die ganze dreiteilige Plakatserie angebracht. Die anfallenden Nebenprodukte werden teilweise in Fässern gelagert und abtransportiert, der Gabelstapler stammt von Artitec.



Leider etwas zu spät fiel mir die eintönige Strassen- und Platzgestaltung auf. Die Pflastersteinfugen wurden mit einem Schraubenzieher geprägt.



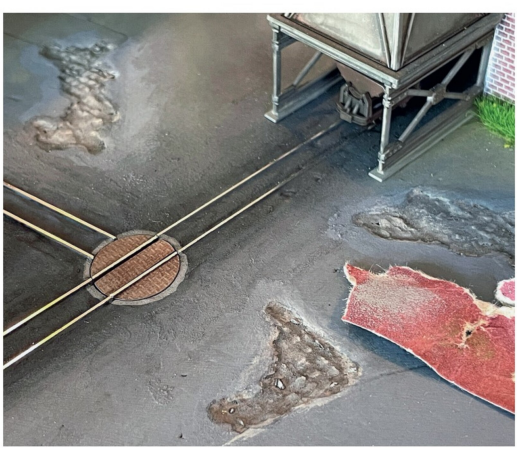
In die entstandenen Fugen wurde anschliessend mit dem Finger Reparaturspachtelmasse verteilt und vorsichtig eingerieben.



Nachdem die Spachtelmasse getrocknet war, wurden die aufgerissenen Schadstellen im Belag mit steingrauer Farbe von Revell lackiert.



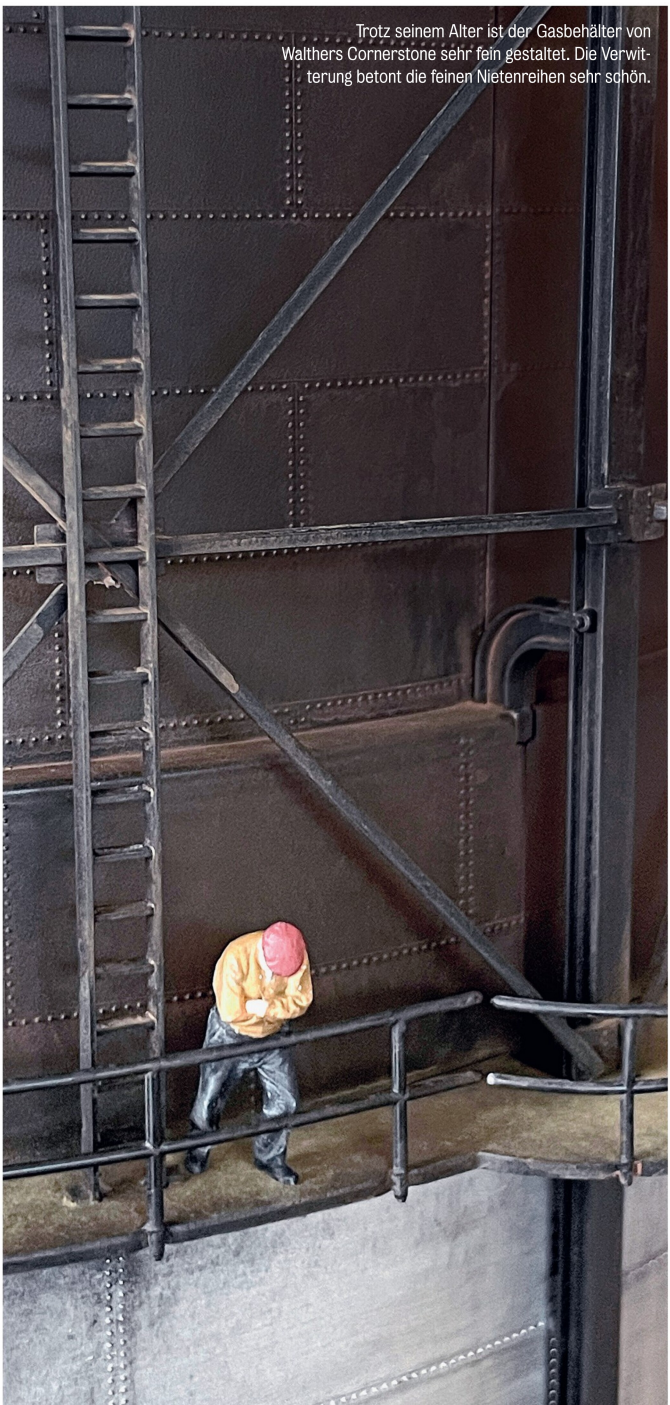
Darauf folgte ein Auftrag mit einer stark verdünnten schwarzen Farbe, heute auch Washing genannt, was die Konturen zusätzlich hervorhebt.



Mit Schleifpapier wurde sehr sanft und behutsam über die Pflastersteine gefahren, wodurch die Oberflächen aufgehellt und betont wurden.



Der Abschluss des Verwitterns erfolgte wiederum mit Pulverfarben in diversen Tönen, die im Angebot von Artitec zu finden sind.



Trotz seinem Alter ist der Gasbehälter von Walthers Cornerstone sehr fein gestaltet. Die Verwitterung betont die feinen Nietenreihen sehr schön.

Platzgestaltung

Trotz den zahlreichen bisher beschriebenen Details wirkte die ganze Szenerie an gewissen Stellen immer noch irgendwie kahl – das Gelände innerhalb der Fabrikmauer war zwar farblich durch Pulverfarben differenziert, zeigte jedoch keinerlei Struktur. Das Modul war eigentlich fertig, und so war es sicher nicht der beste Moment, um jetzt noch den Boden umzubauen und an verschiedenen Stellen den Asphalt aufzureissen, doch es liess mir keine Ruhe. Mit äusserster Vorsicht begann ich, mit einem feinen Schraubenzieher Kopfsteinpflasterfugen in den Schaumstoff zu drücken. Mit Moltofill-Reparaturspachtel auf dem Finger wurden die Fugen gefüllt. Nach dem Trocknen folgten ein steingrauer Anstrich und ein dunkles Washing – natürlich jeweils mit ausreichend Trockenzeit dazwischen. Mit feinem Schleifpapier und äusserster Vorsicht wurden die Pflastersteine oben angeschliffen und somit aufgehellt; es folgte ein abschliessender Auftrag von Pigmentfarben. Zum Schluss wurden an einigen immer noch flachen Stellen verschiedene Holzstücke von oben in den Schaumstoff gedrückt, gerade so viel, dass Kanten entstanden, welche die Eintönigkeit des Belages weiter auflockerten.

Einen eigenen Stil entwickeln

Zu Beginn meiner Modellbautätigkeit verfolgte ich das Ziel, möglichst originalgetreu zu bauen – und scheiterte regelmässig kläglich. Erst meine Kinder lehrten mich (indirekt), von diesem Perfektionismus loszukommen. Um mich vom Perfektionismus lösen zu können, nannte ich die Modellanlage «Spielbahn». Denn zum Spielen war sie auch gedacht, und so begann ich, mit dem Nachwuchs zu bauen – abseits alter Perfektionismus-Pfade. Nun wagte ich mich an Experimente, auf die ich mich früher nicht eingelassen hätte, aus Angst die gewünschte Qualität nicht hinzubekommen. Dadurch erreichte ich eine viel entspanntere Herangehensweise – und es entstand schliesslich ein eigener Stil, ohne Anspruch auf Vorbildtreue. Überraschenderweise ist die Anlage letztendlich gar nicht mal so weit davon entfernt.



Am Schluss wurden von oben verschieden grosse Holzquader unregelmässig in den feuchten Boden eingedrückt.



Vom rundum laufenden Steg am Gasometer lässt sich das betriebsame Geschehen im Gaswerkareal wunderbar beobachten.



Technik | Digitaler Zugzielanzeiger mit realistischen Funktionen

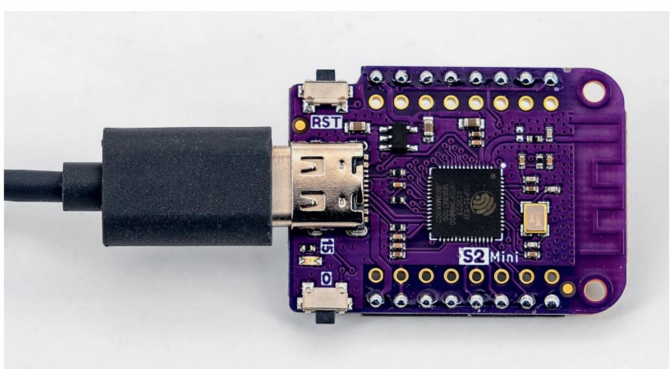
Wohin geht die Reise?

Ein neues digitales Gadget ist dabei, sich auf Modellbahnanlagen zu verbreiten. Die Rede ist von den Modellbahn-Displays von Christoph Ketzler. Damit lassen sich unzählige Anzeigen darstellen, so auch solche aus der Schweiz. LOKI-Autor Hans-Jürgen Götz hat sich dieses interessante Ausstattungsteil genauer angeschaut.

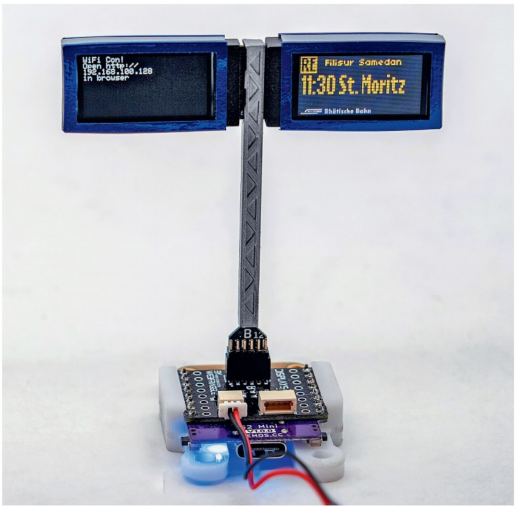
Von Hans-Jürgen Götz (Text/Fotos)

Der Zugzielanzeiger: Wer am Perron steht, wird dort auf grossen Tafeln informiert, wann und wohin der nächste Zug fahren wird. Waren es früher statische Tafeln, die vom Bahnhofspersonal ausgetauscht wurden, findet man heutzutage an den meisten Bahnhöfen elektronische Anzeigetafeln. Das Format und die Darstellung sind dabei landesweit einheitlich, damit sich die Reisenden auch überall sofort zurechtfinden können.

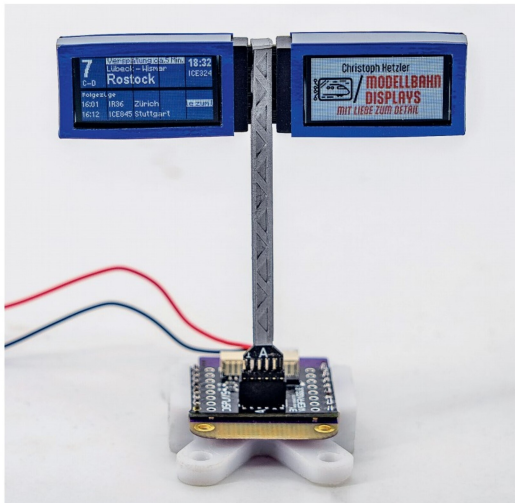
Auch an den Bahnhöfen unserer Modelleisenbahner verleiht dieses Ausstattungsmerkmal der Detaillierung oft den letzten Schliff. Einziges Manko: Alle Züge fahren dort laut Anzeigetafel immer zur selben Zeit an einen einzigen Ort. Damit ist ab jetzt



Die kleine Steuerungsplatine von der Rückseite her betrachtet.



Links zeigt es die aktuellen Netzwerkinformationen per Knopfdruck an.



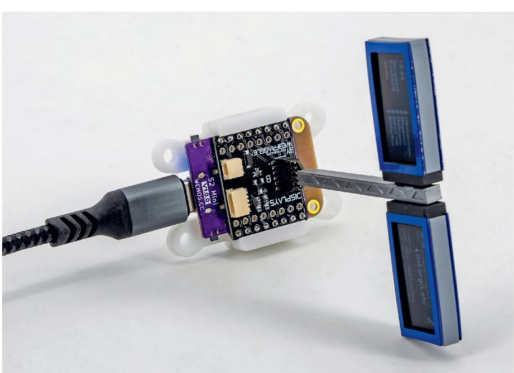
Links die Anzeige mit den Livedaten aus Frankfurt (Hbf.), Gleis 7.

Schluss, der digitale Zugzielanzeiger kann jetzt auch auf H0-Bahnhöfen alles anzeigen, was das Herz begehrt. Ich habe mir das neue Produkt von Christoph Ketzler einmal näher angesehen und es auf seine Praxistauglichkeit getestet.

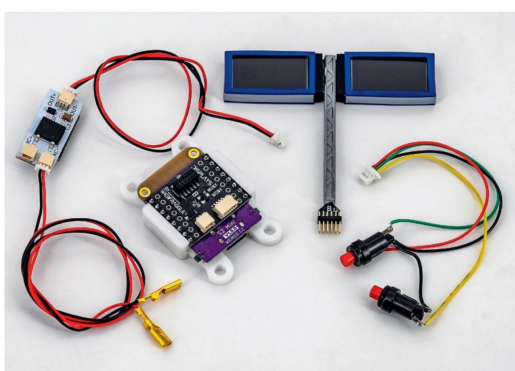
In Ketzlers Angebot findet sich eine Anzeigetafel mit den Massen 29 × 16,5 mm und einem digitalen Display auf beiden Seiten. Dieses hat eine Bildschirmdiagonale von 24 × 38 mm (0,96"). Das farbige Display hat eine Auflösung von 160 × 80 Pixel und ist aus der Nähe sehr gut und eindeutig ablesbar, die Darstellung ist absolut realistisch. Geliefert wird es an einem 53 mm langen Ständer und kann so am Perronrand aufgestellt werden. Das Ganze gibt es auch mit zwei doppelseitigen Anzeigetafeln für eine Montage in der Perronmitte.

Um die Anzeige zum Leben zu erwecken, wird sie über einen 12-poligen Stecker auf eine kleine Steuerungsplatine aufgesteckt. Diese 34,5 × 26 mm grosse Platine lässt sich problemlos direkt unter dem Perron verstecken und übernimmt alle Steuerungsfunktionen der Anzeige. Alles, was es dort zum Betrieb noch braucht, ist eine Stromversorgung. Die kann man über eine eingebaute USB-C-Buchse und ein passendes Standard-Steckernetzteil bereitstellen. Alternativ kann man aber auch einen kleinen Spannungswandler mitbestellen und anschliessen. Dieser akzeptiert als Input eine variable Gleich- oder Wechselspannung zwischen 7 und 25 Volt. Sobald Strom fliesst, nimmt die Anzeige ihre Arbeit ohne weiteres Zutun automatisch auf.

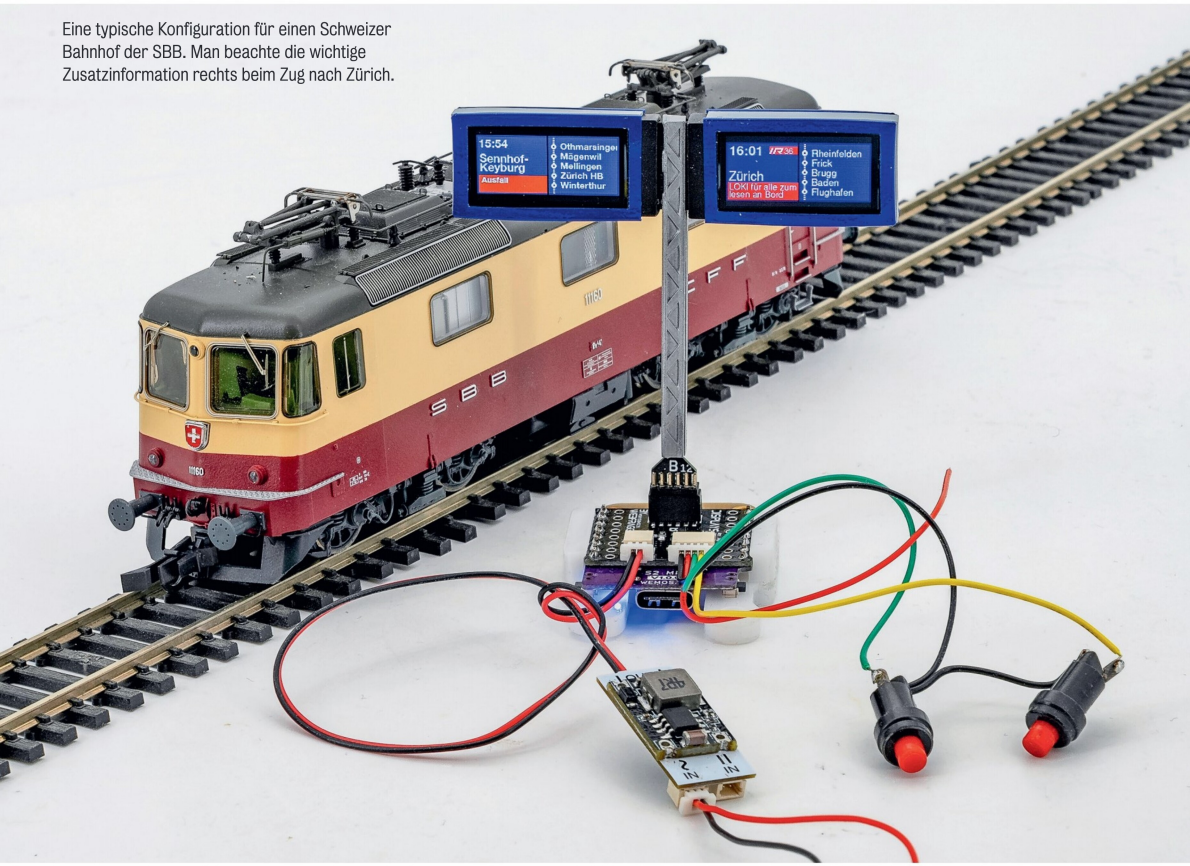
Was angezeigt werden soll, muss man aber vorher zumindest einmal konfigurie-



Alternativ kann die Stromversorgung auch via USB-C-Buchse erfolgen.



Spannungswandler und Taster sind bei der Setbestellung optional.



Eine typische Konfiguration für einen Schweizer Bahnhof der SBB. Man beachte die wichtige Zusatzinformation rechts beim Zug nach Zürich.

ren. Auf der Steuerungsplatine findet sich ein ESP32-Prozessor, der so ganz nebenbei auch einen eigenen WLAN-Hotspot bereitstellt. Nach dem erstmaligen Einschalten kann man sich hier mit dem Smartphone oder PC mit der Steuerung verbinden und als Erstes die Verbindungsdaten zum eigenen WLAN eingeben. Ab jetzt wird der Zugzielanzeiger ein Mitglied des eigenen Netzwerks mit eigener IP-Adresse und kann darüber konfiguriert werden.

Über das Browser-Interface kann man jetzt alle Funktionen und Daten der Anzeige konfigurieren. Hier legt man fest, was angezeigt werden soll: das Perron, den Perronsektorn, die Uhrzeit, das Zugziel, die Folgezüge und Zusatzinformationen aller Art. Standardmässig wird hier die Anzeige eines deutschen Bahnhofs dargestellt. Für den Einsatz auf einer Schweizer Anlage lässt sich alternativ auch die typische Darstellung eines SBB-Bahnhofs einstellen.

Um das Ganze dynamisch zu gestalten, spezifiziert man gleich mehrere, zeitlich gestaffelte Zugfolgen an diesem Perron. Diese können anschliessend automatisch per Zeitintervall durchgeschaltet werden. Das kann aber auch manuell mittels Taster geschehen, den man über einen Mikrostecker noch zusätzlich an der Steuerungsplatine anschliessen kann.

Wer ein Steuerungsprogramm wie zum Beispiel iTrain, TrainController oder Rocrail einsetzt, kann die Anzeige auch dynamisch darüber steuern lassen und die «echten» Zugfolgen auf der Anlage anzeigen lassen. Einzige Voraussetzung, das Steuerungsprogramm muss ein externes «Terminalprogramm» aufrufen und die gewünschten Parameter übergeben können. Es läuft sowohl unter Windows als auch unter macOS. Und natürlich muss sich die Anzeige im selben Netzwerk wie der Steuerungscomputer befinden. Perfekter und realitätsgetreuer gehts eigentlich nicht mehr.

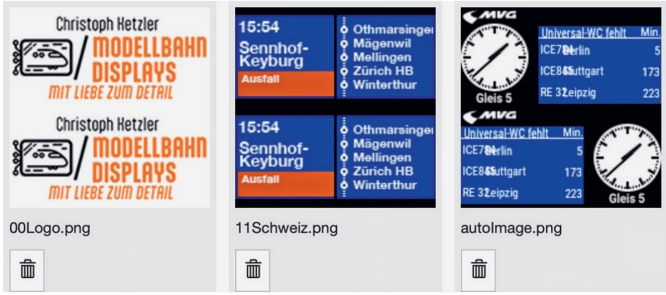
Nicht genau passend zur Zugfolge auf der Modellbahn, aber dennoch sehr witzig und ein echter Hingucker ist die Anzeige von «realen» Zügen. Das funktioniert derzeit für alle 6519 Haltepunkte der Deutschen Bahn AG. Man sucht sich einfach die

Nummer des gewünschten Bahnhofs und das gewünschte Gleis aus einer Tabelle aus und startet in der Konfiguration die Liveanzeige. Ab sofort sieht man nun die echten Daten, inklusive aller Sondermitteilungen wie Zugverspätungen oder geänderter Wagenreihenfolgen. Hierzu muss sich die Zugzielanzeige aber in einem IP-Netzwerk befinden, welches auch Zugang zum Internet hat. Die benötigten Daten ruft die Steuerung danach autonom und dynamisch von einer aktuellen Datenbank der DB AG ab. Für die SBB gibt es das so noch nicht, es wäre aber auch nicht so spannend, da hier die Züge im Gegensatz zu Deutschland immer noch sehr pünktlich fahren.

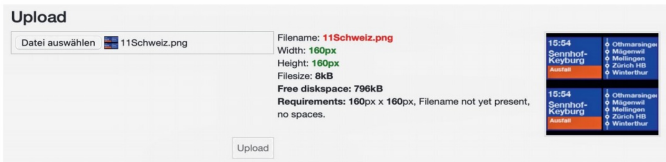
Generell lässt sich auch jedes beliebige Bild auf die Anzeige hochladen und anzeigen, solange es im passenden Format bereitgestellt wird. Zusätzlich bietet der Hersteller über das Interface das automatische Generieren und Anzeigen von auf dem Controller gespeicherten Zugdaten für die SBB, die RhB, die ÖBB oder die Münchner U-Bahn an. Weitere sollen hier zukünftig noch folgen. Wer nicht nur eigene Bilder, sondern auch komplette Anzeigeprogramme für das Display programmieren möchte, dem stellt der Hersteller via GitHub-Repository die entsprechenden PHP-Scripts als Blaupause für eigene Entwicklungen zur Verfügung. Auch Firmware-Updates und Funktionserweiterungen lassen sich via Browser-Interface jederzeit einspielen.

Neben der Zugzielanzeige bietet Christoph Ketzler noch zwei weitere Produkte an. Zum einen eine Videowerbetafel, wie man sie inzwischen auch an Bahnhöfen und in Innenstädten häufig findet. Zum anderen eine Tankstellenanzeige. Selbstredend, dass sich diese auch für verschiedene Marken und Sorten konfigurieren lässt und vor allem auch Echtdaten von beliebig auswählbaren Tankstellenregionen in Deutschland anzeigen kann.

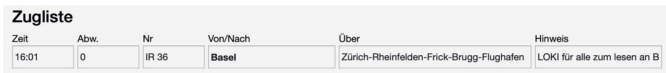
Mir hat diese Zugzielanzeige sehr viel Spass gemacht, ein echter Hingucker für eine moderne Modellbahnanlage. Das Produkt ist einfach zu konfigurieren und funktioniert problemlos im autonomen Dauerbetrieb. Bestellen und bezahlen kann man die Produkte von Christoph Ketzler im Internet unter **www.modellbahn-displays.de.** Dort finden sich noch weitere Detailinformationen, Beispiele und eine detaillierte Bedienungs- und Konfigurationsanleitung mit vielen Praxisbeispielen.



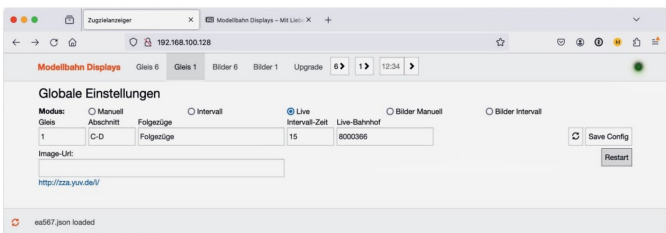
Auf der Website findet man auch andere vorgefertigte Hintergrundbilder für die Anzeige.



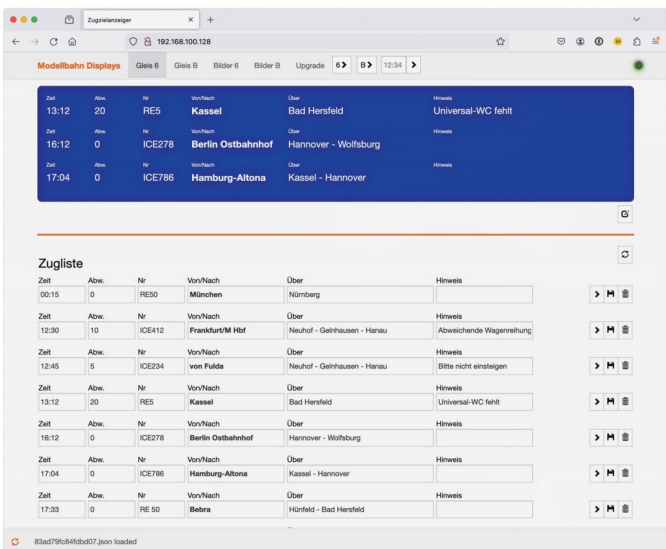
Der Anwender kann auch beliebige eigene Hintergrundbilder entwerfen und ins Display laden.



Diese Datenfelder kann man beliebig im Browser füllen und dynamisch auf dem Display anzeigen.



Hier kann man den generellen Anzeigemodus für das Display einstellen.



Im Browser hat man eine Übersicht, was alles der Reihe nach auf dem Display angezeigt wird.



Porträt | Der Bahnhof Burgistein-Wattenwil im Massstab 1:87

Als Kind so erlebt – im Modell dargestellt

Markus Stähli wuchs gleich gegenüber der Station Burgistein-Wattenwil im bernischen Gürbetal auf und erlebte dabei den einstigen Bahnbetrieb hautnah. Diese Erinnerungen hat er sich inzwischen auf einem Diorama nachgebaut.


GOTTHARD

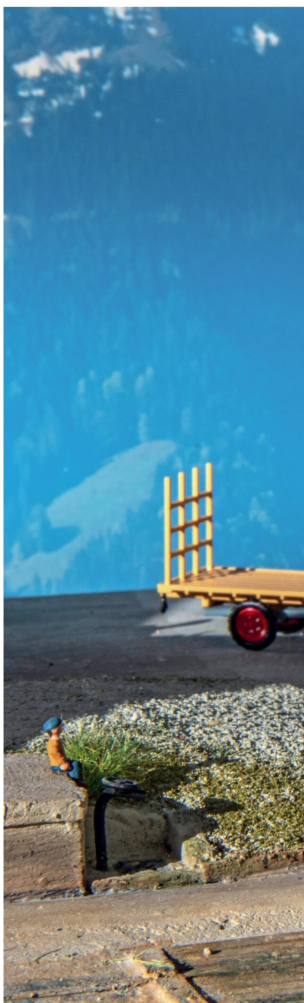


Die Baudienstmitarbeiter machen eine Pause, den BLS Tm 27 haben sie stinkfrech vor das Stellwerk parkiert.



Nach dem Auslad der Kühe muss der K4-Güterwagen einmal ordentlich durchgewaschen werden.

Der Viehhandel in Burgistein geschieht gleich auf dem Bahnhofsplatz. Einige der Kühe stammen aus der Umgebung, andere haben bereits eine Bahnreise hinter sich.



Von Hans Roth (Text/Fotos)

Die heutige, moderne S-Bahnlinie Bern–Belp–Thun der BLS AG durch das Gürbetal versprühte bis vor noch nicht so langer Zeit einstige Nebenbahnromantik. Die Gürbetaler Linie geht auf eine Idee des Kantons Bern zurück, der 1859 durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) eröffneten Strecke von Bern nach Thun durch das Aaretal Konkurrenz zu bieten. So fand am 22. Juni 1897 im Café Roth in Bern die Gründungsversammlung der Gürbetalbahn (GTB) statt. Sie bezweckte den Bau und den Betrieb einer Bahnlinie von Bern nach Wattenwil mit einer eventuellen Weiterführung nach Thun oder Wimmis im Simmental. Im Frühjahr 1900 begannen die Arbeiten, und am 14. August 1901 wurde die Teilstrecke von Bern-Weissenbühl bis Burgistein-Wattenwil eröffnet. Die Bezeichnung der vorläufigen Endstation Burgistein-Wattenwil verriet, dass wohl nichts aus einem Bahnhof in Wattenwil würde, obwohl die Gemeinde in den Bau der Bahnlinie investierte. Das grosse Engagement von Gottfried Trachsel, dem einstigen Grossrat, Notar und Gemeindeschreiber in Wattenwil, nützte aber nichts. So wurde auch nichts aus dem Anschluss an die geplante Stockentalbahn, der Linienerweiterung via Stocken nach Wimmis. Zum Trost erhielten die Wattenwiler eine Postkutschenverbindung ab Wattenwil, die ab

dem 1. Juni 1921 von der 1920 gegründeten Genossenschaft Automobilverkehr Thun-Stockental-Gürbental mit Autobussen betrieben wurde. Ein weiteres Zückerchen zur Gemütsbesänftigung der Wattenwiler war die Benennung des Bahnhofs als Burgistein-Wattenwil.

Mit dem geplanten Bau der Lötschbergline war die Weiterführung der GTB schnell klar, und so wurde sie nach Thun verlängert. Die Eröffnung dieses Reststücks erfolgte am 1. November 1902. Trotz der besseren Durchbindung blieb die Bahnlinie durch das Gürbetal stets eine Nebenbahnlinie, auch wenn im Lauf der Zeit nicht wenige wichtige Züge das Tal passierten.

Ein vorerst letzter Akt der Modernisierung war die Elektrifizierung der GTB. Die Bahnhöfe erhielten die bei der BLS üblichen Fachwerkträger und die auch für die BLS-Betriebsgruppe typischen Schalthäuschen. Ab dem 16. August 1920 konnte der elektrische Betrieb gestartet werden, wobei auch die per Berner Dekret finanzierten «Dekretsmühlen», die Ce 4/6-Lokomotiven, in Betrieb genommen werden konnten.

Erinnerungen an den alten Bahnhof...

Die kleinen Landstationen erhielten allesamt ein Aufnahmegebäude nach einem Einheitstyp aus Holz mit angrenzendem Güterschuppen. Auch Burgistein-Wattenwil erhielt ein solches Aufnahmegebäude, das 1963 durch einen damals bei der BLS-Betriebsgruppe üblichen, modernen Betonbau ersetzt wurde. Die Infrastruktur blieb ansonsten unangetastet. Obschon der Bahnhof im Personenverkehr keine Höhenflüge erlebte, gab es hingegen dank dem örtlichen Gewerbe ordentlichen Bahnbetrieb. Neben der landwirtschaftlichen Genossenschaft war dies besonders die 1925 gegründete Firma Hadorn & Cie., die ab 1956 neben den Landesprodukten zusätzlich mit Kohle, Diesel und Heizöl handelte.

In dieser Welt wuchs Markus Stähli auf. Sein Elternhaus lag gegenüber der Station, und er konnte vom Bahnhof aus tage-





Die Ce 4/4 309 ist soeben mit einem «Stücker» (Nahgüterzug) in Burgistein-Wattenwil eingetroffen. Das anschliessende Manöver wird von den Kindern gerne beobachtet, die den Lokführer winkend grüssen.



Sich nicht um den Bahnbetrieb kümmernd, «schuttet» die Dorfjugend.



Manche gepflegte Gärten säumen in den 1960er-Jahre die Bahntrassees.



lang den Bahnbetrieb beobachten. Dadurch wurde er vom Bahnvirus angesteckt, das bis heute in ihm lodert. Auch sonst drehte sich im Hause Stähli einiges um die Eisenbahn. Stählis Vater war nebenamtlich Barrierenwärter und vertrug als Ablöser die Post, die damals noch zweimal täglich zugestellt wurde. Es erstaunt kaum, dass er und seine Schwestern den Fahrplan auswendig kannten, zumal auch der Weg zum Haus über die Bahngleise führte. Um am Morgen in die Schule zu gelangen, mussten die Kinder auch über abgestellte Güterwagen steigen – heute unvorstellbar.

Seine Freizeit verbrachte er grösstenteils am Bahnhof mit den Wärtern. Spannend für ihn war, beim Ein- und Ausladen der Güterwagen mitzuhelfen oder ab und zu beim Weichenschmieren mit dabei zu sein.

… umgesetzt in den Massstab 1:87

Auf einmal kam der inzwischen im Seeland wohnhafte Markus Stähli auf den Gedanken, er könne doch die einstige Bahnhofssituation in ein Diorama im Massstab 1:87 umsetzen. So begann er noch vor der Coronapandemie mit dem Bau. Leider existieren von damals keine brauchbaren Pläne mehr, zudem hat sich die Umgebung rund um den Bahnhof Burgistein-Wattenwil bis heute sehr stark verändert. Anhand seiner Erinnerungen, zusammengetragener Fotos und Postkarten versuchte er, das Bahnhofsareal im Modell nachzubilden. Dabei halfen ihm das bekannte Buch «Die mitbetriebenen Bahnen der BLS» von Patrick Belloncle



Beim Schalthaus haben die Bahnangestellten einen Nutzgarten angelegt.



Bahnhofsvorstand Gilgen in reger Diskussion mit Bahnmeister Schäfer.

Anlage



Bis der Regionalzug nach Thun eintrifft, wird auf der Bank auf ihn gewartet und ein Schwatz gehalten.

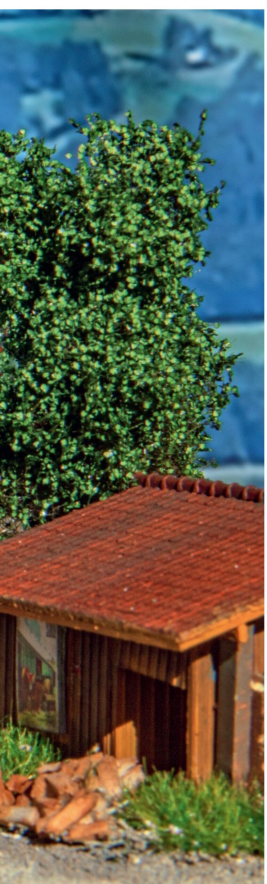


sowie Fotos von den Fotografen Peter Willen – die ihm freundlicherweise von dessen Sohn Bernhard zur Verfügung gestellt wurden – und Benedikt Flückiger.

Ursprünglich wollte Markus Stähli das Bahnhofsareal in der Epoche von 1963 bis 2012 nachbauen, was sich aber später nach einer Wendung noch ändern sollte.

Der Bau des Dioramas

Da er zum Zeitpunkt des Baustarts keine Erfahrungen mit dem Modellbau hatte, begann er vorerst mit dem Bau des Güterschuppens aus dünnen Sperrholzplatten und Kunststoffprofilen. Die Rampe fertigte er aus Schaumstoffplatten, verputzte sie mit Spachtel und strich sie am Schluss in den entsprechenden Farben. Das zweite Gebäude, das er in Angriff nahm, war das charakteristische Schalthäuschen, das er aus Karton nachbaute.



Solche Schalthäuser wie jenes im Hintergrund sind typische Gebäude an den Landstationen der BLS-Betriebsgruppe und stammen aus den 1920er-Jahren.



Frau Krebs bringt ihr Pferd an den Bahnhof, wo es mit der GBS in die Armee einrücken wird.



Markus Stählis Grosseltern, Friedrich und Lina Stähli, sind auch auf dem Diorama zu finden.



In den frühen 1960er-Jahren muss noch die ganze Familie mit anpacken. Mangels motorisierter Hilfsmittel erfolgt vieles in Handarbeit, auch wenn sich der Nachwuchs sogleich das Leichteste zum Tragen ausgewählt hat.



Hans Gäggeler, Bahnhofsvorstand in Mittelhäusern, lässt sich von der rangierenden Ce 4/4 309 nicht stören und repariert weiter am Zaun. Heute müsste diese Situation mit Sicherheitspersonal gesichert werden.



Der nach Thun verkehrende und soeben eingefahrene Regionalzug wird beobachtet, während die Milchkannen bereits für den Gegenzug bereitgestellt sind.



Die nötigen Hilfsmittel sind an oder auf der Güterrampe gelagert. Das Cheminéeholz für die Wohnung befindet sich zudem platzsparend unter der Rampe.



Der abendliche «Stücker» nach Belp-Thun wird heute mit der Grossmutter, der BN Ce 6/6 121, geführt.

Nach dem Baubeginn tauchten auf einmal Fotos des Bahnhofs aus den 1950er- und 1960er-Jahren auf, die ihn in seiner ursprünglichen Art zeigten. Dies führte zur Änderung des ursprünglichen Plans, sodass Stähli nun den alten Bahnhof nachbaute. Zum Glück hatte er mit dem Güterschuppen und der Schaltstation begonnen, die beiden Gebäude konnte er nämlich auch beim neuen Vorhaben verwenden.

Als Nächstes kam das WC-Häuschen an die Reihe, dessen Bau sich einfach gestaltete, da für sämtliche Elemente Profilplatten aus Kunststoff verwendet werden konnten. Als wesentlich komplexer erwies sich der Nachbau des Aufnahmegebäudes. Der Gebäudekern besteht aus Hartschaumplatten. Dieser wurde anschliessend mit geritzten Holzplatten verkleidet. Beim Verkleben gab es allerdings viele Probleme und einige Rückschläge, beinahe hätte er den Mut verloren. Nach einer Bastelpause ging



Jetzt pressierts, damit es noch auf den Zug reicht.



Obschon es bereits eingedunkelt hat, ist heute ausnahmsweise noch der Unkrautvertilgungszug unterwegs. Die BLS hat für diesen Zweck wiederum den X3 1303 der EBT gemietet.

er mit neuem Elan an die Fertigstellung des Gebäudes, und es gelang ihm dabei, ein wahrliches Bijou zu erschaffen.

Das Diorama entstand schlussendlich auf einer 90 × 55 cm messenden Hartschaumplatte. Die Verwendung von Hartschaumplatten erwies sich durchwegs als sinnvoll, lässt sich doch so das beinahe federleichte Diorama bestens transportieren. Das Schienenmaterial stammt aus dem Sortiment von Roco Line und wurde zusätzlich gealtert. Mit gängigem Landschaftsbaumaterial und dem Kauf einiger wertiger Bäume gestaltete er die Landschaft. Die unzähligen Details wurden, sofern es diese nicht zu kaufen gab, selbst nachgebaut.

Wie manch eine grosse Modellanlage ist auch dieses Diorama noch nicht fertig. In einem weiteren Schritt will er den Weichenbereich und den Bahnübergang in Richtung Bern nachgestalten. Bereits im Bau ist das Restaurant Bahnhof, das «Bahnhöfli». So wird die Erinnerungswelt von Markus Stähli weiterwachsen. Daneben ist ja noch die H0-Anlage im Keller, dies wiederum ist eine andere Geschichte.



Burgistein-Wattenwil – eine Landstation wie aus dem Bilderbuch

Die Station Burgistein-Wattenwil hatte für ihre Verhältnisse eine relativ grosszügige Gleisanlage. Der Grund lag beim örtlichen Gewerbe und beim dabei anfallenden Güterverkehr. Zudem verkehrten im Gürbetal früher zahlreiche, langsam fahrende Güterzüge, darunter auch Panzerzüge, für die es Platz für Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten benötigte. Mittlerweile heisst der Bahnhof lediglich Burgistein (der Busanschluss erfolgt nun ab Seftigen). Er wurde am 29. Oktober 2014 nach einem umfangreichen Umbau eingeweiht: zweigleisig mit Aussenperrons.





Fotos: Hans-Ulrich Wüsten



Vorschau

Passions Ferroviaires

Bereits zum zweiten Mal präsentieren bei den Chemins de fer du Kaeserberg Modellbauer ihre Dioramen und Kleinstanlagen der Spitzenklasse. Wir nehmen Sie mit auf einen Rundgang durch die in Zusammenarbeit mit Modellbahn-Expo.ch organisierte Ausstellung in Granges-Paccot.



Foto: Hans Roth

Einstieg in den 3-D-Druck

Im Modellbaubereich ist der 3-D-Druck im Kommen. Immer wieder ist in Foren und Blogs zu sehen, wie Modelle oder Bauteile aus dem 3-D-Drucker eingesetzt werden. Wir bieten Ihnen in diesem Artikel einen ersten Einstieg in die faszinierende Welt des 3-D-Drucks.

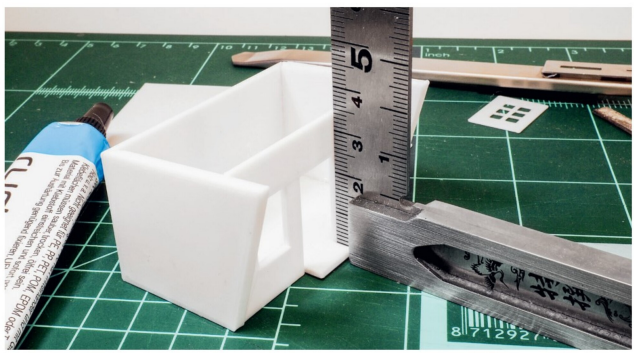


Foto: Frank Wieduwilt

Die erträumte Schmalspurbahn

Mit der On3-Anlage F.Q.M.A. hat sich Kurt Schmid eine kleine heile amerikanische Modellbahnwelt im Massstab 1:48 erschaffen. In seinem heimischen Hobbyraum ist auf 4 × 6 m eine beeindruckende und höchst detaillierte Modelleisenbahnanlage ohne konkretes Vorbild entstanden.



Foto: Kurt Schmid

Ab 24. Mai 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. 5|2024 (Mai 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

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

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

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

Layout: Sandra Stettler, Stämpfli Kommunikation

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

Total verkaufte Auflage: 8638 Exemplare

Produktion und Druck: Stämpfli Kommunikation

© Stämpfli Verlag AG, CH-3001 Bern, ISSN 1421-2772
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigungen (auch auszugsweise) nur bei schriftlicher Zustimmung gestattet. Für unverlangte Einsendungen (Texte, Bilder, Bücher) haftet die Redaktion nicht. Für zugesandtes und veröffentlichtes Material gehen sämtliche Rechte an den Verlag über, ausser bei anderweitiger vorheriger schriftlicher Abmachung. Kürzungen und Terminänderungen vorbehalten. Publizierte Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonst wie verwertet werden. 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.

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

EXHIBITION OF small LAYOUTS MODELLBAHN -EXPO.CH









2. Ausgabe

PASSIONS FERROVIAIRES

Samstag 4. Mai und Sonntag 5. Mai 2024

Internationale Modellbauer stellen ihre Werke am Kaeserberg aus

4. und 5. Mai von 10:00 bis 17:00
Verpflegungsstände vor Ort
Eintritt für die Expo und den Kaeserberg:
Erwachsene: CHF 18.00 / Kinder ab 7 Jahren: CHF 10.00
Freier Eintritt für Kinder unter 7 Jahren

www.kaeserberg.ch

Impasse des Ecureuils 9, 1763 Granges-Paccot, Freiburg - Schweiz

Ein Kraftpaket aus der Schweiz

Krokodil Be 6/8 II





Jede Uhr ein Unikat: Dank individueller Nummerierung auf der Gehäuserückseite

Interessante Details: Das Uhrengehäuse wird aus bestem Edelstahl hergestellt und aufwendig vergoldet. Das dazu passende Uhrenband ist aus hochwertigem Echtleder im Kroko-Look gefertigt. Das Zifferblatt zeigt ein Kunstwerk der elektrischen Lokomotive Be 6/8 II Krokodil. Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert.

Artikel-Nr.: 578-FAN75.01
Artikelpreis: CHF 149.85
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je CHF 49.95)
zzgl. CHF 8.95 Versand



www.bradford.ch

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **71749**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • kundendienst@bradford.ch
Telefon: **0 41 / 768 58 58**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 71749
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **3. Juni 2024**

☐ **Ja,** ich reserviere die Armbanduhr **„Be 6/8 II Krokodil“** Artikel-Nr.: 578-FAN75.01

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum — E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

X
Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.ch/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.



LOKI Spezial Nr. 31
Aktion: CHF 9.90
ISBN 978-3-7272-6105-3



LOKI Spezial Nr. 33
CHF 32.–
ISBN 978-3-7272-6106-0



LOKI Spezial Nr. 34
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6107-7



LOKI Spezial Nr. 35
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6108-4



LOKI Spezial Nr. 36
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6109-1



LOKI Spezial Nr. 37
CHF 33.50
ISBN 978-3-7272-6110-7



LOKI Spezial Nr. 38
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1784-5



LOKI Spezial Nr. 39
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1786-9



LOKI Spezial Nr. 40
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1787-6



LOKI Spezial Nr. 41
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1789-0



LOKI Spezial Nr. 42
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1790-6



LOKI Spezial Nr. 43
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1793-7



LOKI Spezial Nr. 44
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-1794-4



LOKI Spezial Nr. 45
Aktion: CHF 9.90
ISBN 978-3-7272-1795-1



LOKI Spezial Nr. 46
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6100-8



LOKI Spezial Nr. 47
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6103-9



LOKI Spezial Nr. 48
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6117-6



LOKI Spezial Nr. 49
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-6118-3



LOKI Spezial Nr. 50
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-7848-8



LOKI Spezial Nr. 51
CHF 29.90
ISBN 978-3-7272-7834-1

Lückenschluss

Vervollständigen Sie Ihre LOKI Spezial-Sammlung.

Einfach und bequem online bestellen

Stämpfli Verlag AG | Tel. +41 (0)31 300 63 25 | loki@staempfli.com | www.loki.ch

www.loki.ch/de/loki-shop