

Lökeli-Journal



Aus dem Inhalt:

- **Privatbahnenportrait: ASD**
- **Neu auf dem Markt: FO HGe 4/4 II von BEMO**
- **Anlagenbericht: TTB, die private Privatbahn**



Matthias Kupferschmid
Bözingenstrasse 32
2502 Biel

Tel. 032 / 41 66 35

Öffnungszeiten:

Montag:		geschlossen
Dienstag-Freitag:	14.00	bis 18.30
Samstag:	9.00	bis 12.00
	13.30	bis 16.00

DAS FACHGESCHÄFT IN IHRER REGION

AN/VERKAUF VON OCCASIONEN!

Inhaltsverzeichnis

Anlagenbericht

Private Privatbahn in HO	6
--------------------------	---

Testberichte

SBB Re 4/4 460 in von <i>Roco</i> (Wechselstromausführung)	14
FO HGe 4/4 II von <i>BEMO</i>	24

Privatbahnenportrait

ASD, die Bahn durchs Ormonttal	18
--------------------------------	----

Bautip

Baustelle mit Warnblinklicht	28
------------------------------	----

Aufs Abstellgleis verbannt

Der K3 der SBB	32
----------------	----

Tips & Tricks

Trennstellenüberbrückung bei Dreileiter	38
---	----

Rubriken

Editorial	5
Bildgalerie ASD	23
Inserentenverzeichnis	36
Impressum	37
Börse	40
Bildgalerie WSB	41
Vorschau	42

Titelbild: EBT Ed 4/5 8 am 29.8.92 in Thun

HAG
SWISS MADE

**HAG Modelleisenbahnen . . .
. . . da kommt die Qualität
zum Zug!**



Re 4/4' Nr. 225/226

BAHNORAMA

Herstellung von Postkarten, ver-
sand von limitierten Sammlerpost-
karten mit Eisenbahnsujets.

BAHNORAMA Bahnfotos, Postfach 30
3048 Worblaufen

Editorial

Dank eines erstaunlich grossen Erfolges der ersten Ausgabe freuen wir uns, Ihnen die zweite Ausgabe präsentieren zu dürfen.

Die erste Ausgabe mussten wir wegen der grossen Nachfrage aufstocken. Wir konnten unserer Auflage soweit erhöhen, dass wir das Lökeli-Journal von nun an Drucken lassen werden.

Unser Abonentenkreis ist, wie wir erfreulicherweise feststellen durften, um viele gewachsen.

Leider erreichte die Redaktion noch kein einziger Leserbrief. Da wir unser Konzept aber den Wünschen des Lesers anpassen möchten, sind wir auf konstruktive Kritik in Form von Leserbriefen angewiesen. Es wäre sehr schön, wenn in Zukunft mehr Reaktionen auf das Lökeli-Journal von der Leserseite eintreffen würde.

Das Lökeli-Journal-Team

TTB, die private Privatbahn



Anlageübersicht

Vorgeschichte

Vor ca. 3 Jahren erhielt ich von meinem Onkel seine *Trix-Express* Modellbahn. Ich begann krampfhaft einen geeigneten Platz für eine Anlage zu suchen und ich fand diesen dann auch in einem an mein Zimmer angrenzenden Reduit. Im Frühjahr 91 konnte ich dann mit dem Bau beginnen. Aus heutiger Sicht würde ich den zur Verfügung stehenden Platz ganz anders nutzen. Da aber meine Meinung in ein paar Jahren wieder

ganz anders aussehen könnte, baue ich diese Anlage fertig. Es ist schliesslich meine erste Anlage.

Konzept der Anlage

Der ganze *Trix-Express* Teil wird von einer normalspurigen Privatbahn namens TTB (Tüfenthalbahn) betrieben. Im Bahnhof, der auf der untersten Ebene gelegen ist, ist ein Anschluss an die SBB geplant. Auf dieser Strecke werden ausschliesslich *LIMA*-Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Anlagebericht

Auf den TTB-Gleisen, die durchgehend einspurig sind, wird nur in Dampftraktion gefahren, während auf der SBB-Linie auch die modernsten Triebfahrzeuge verkehren werden.

Auf der ganzen Anlage sind drei Bahnhöfe und zwei Haltestationen untergebracht, zu denen je ein kleines Dorf gehört. Tanklager, Kohlehandlung, Kiesgrube, Fabrik und das Depot liegen in der Gegend verstreut.

Unter der Anlage sind 5 Lautsprecher direkt unterhalb der Bahnhöfe installiert. Diese dienen für

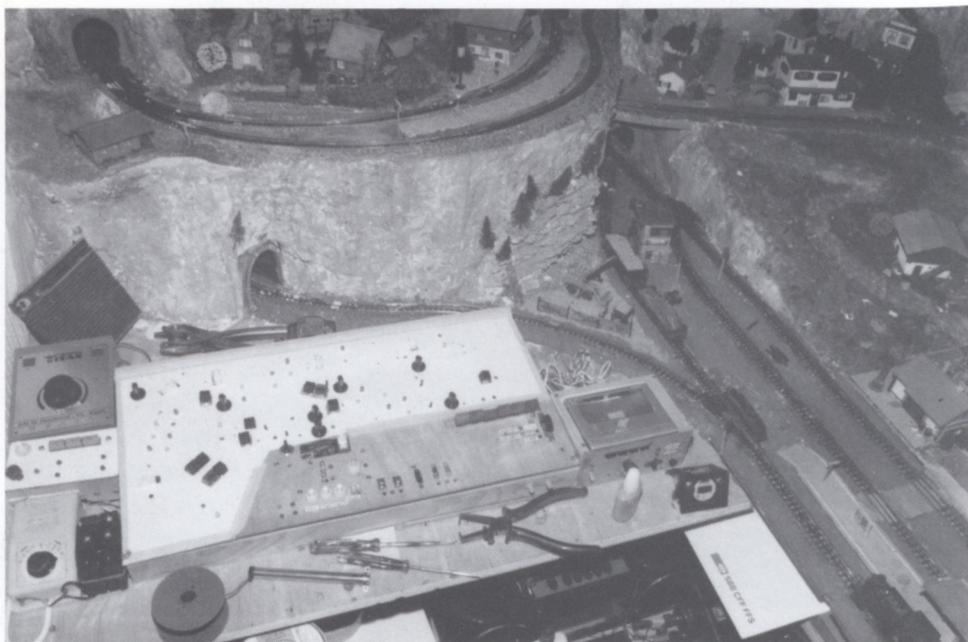
Bahnhofansagen im späteren Fahrplanbetrieb. Angesteuert werden die Lautsprecher aus zwei Kassettenrecordern, die ich von einem Walkman und einem Radiokassettenrecorder abgewandelt habe.

Der Unterbau

Die Anlage wurde in der offenen Rahmenbauweise gebaut. Das Grundgerüst schraubte und leimte ich aus 44-mm-Dachlatten zusammen. Bei den weiteren Aufbauten kamen ebenfalls Dachlatten, nur mit



Die Ed 4/4 ex BR 92 fährt in Kilch ein



Von diesem Eigenbau-Stellpult aus wird die ganze Anlage gesteuert

kleinerem Durchmesser zum Einsatz. Die Fahrbahnplatten sägte ich mit der Stichsäge aus Sperrholz aus.

Die Gleise verlegte ich auf Teppichstreifen, da diese schallhemmend wirken.

Vier abnehmbare Deckel sorgen dafür, dass der Zugriff auf alle Anlageanteile gewährleistet ist.

Der Landschaftsbau

Über das Holzgerüst spannte ich ein feines Gitter. Darauf kam eine Schicht mit Kleister durchtränkten Zeitungen. Danach modellierte ich das Gelände mit Baugips.

Bei den Felsen ging ich nach dem Gipsauftrag wie folgt vor:

Zuerst bemalte ich das Ganze mit

Anlagebericht



Einfahrt der C 3/4 ex BR 24 mit Regionalzug in Neustatt

eher dunklen Grau- und z.T. auch mit Rottönen. Nachdem diese Schicht gut getrocknet war, bearbeitete ich die Felspartien mit einem Stupspinsel, der nur ganz wenig Farbe an der Spitze hatte. Ich benutzte helle Farben wie Weiss und div. Grau.

Die Büsche entstanden aus Islandmoosen, die ich zuerst in einem Glycerin-Leim-Wasser Gemisch kurz einlegte und anschliessend mit Streumaterial von *NOCH* "begrünte".

Diverse Zäune entstanden aus entsprechend eingefärbten Bastelhölzchen, die mit Kupferdraht verbunden wurden.

Wanderwegweiser bastelte ich so: ein zurechtgeschnittenes Kartonstück wird gelb eingefärbt. Die Aufschrift trug ich mit einem harten Bleistift auf. Diese Schilder klebte ich nun an Hauswände, Pfosten, usw.

Ähnlich ging ich bei den Verkehrsschildern vor: Ich schnitt sie aus Karton aus und malte die Aufschrift mit feinen Filzstiften auf.

Anlagebericht

Zwei Bahnübergänge sind bei mir mit Blinklichtanlagen gesichert, die ebenfalls im Eigenbau entstanden.

Gebäude

Die auf der Anlage stehenden Gebäude sind teils Eigenbauten, teils Bausätze die noch von der Anlage meines Onkels stammten. Die "Plastikhäuschen" wurden z.T. schon gealtert, den restlichen steht das noch bevor. In den meisten Häusern ist eine abschaltbare Beleuchtung eingebaut.

Steuerung

Da der Zugbetrieb bei mir auf dem Dreileitersystem von *Trix-Express* abläuft, habe ich den Vorteil, zwei Züge voneinander unabhängig steuern zu können. Wenn man davon ausgeht, dass die Dampflokomotiven ihre Züge meist nur in eine Richtung ziehen, kann man sagen, dass je ein Transformator die Züge in eine Richtung mit Strom versorgt (Details sind dem Bericht von Seite 40 zu entnehmen)



Bauschuttgrube in Kilch

Anlagebericht

Nebst zwei Aufenthaltsautomaten in den beiden Haltestationen wird bei mir ausschliesslich manuell gefahren. Die Anlage ist in 8 Abschnitte aufgeteilt, die einzeln abgeschaltet werden können. Zudem stehen mir diverse Halteabschnitte in den Bahnhöfen und vor Weichen zur Verfügung.

Angesteuert wird die ganze Anlage von einem Gleisbildstellwerk der Marke "Eigenbau". Sämtliche unter

Strom stehenden Abschnitte werden mit LEDs angezeigt. Ebenfalls ist die Stellung aller Lichtsignale abzulesen. Besetztanzeigen sind z.T. schon vorhanden, ein grosser Teil muss aber noch montiert werden.

Alle Anschlüsse im Schaltpult sind mit einer Buchstaben-Zahlenkombination gekennzeichnet und in einem Verzeichnis aufgeführt. Das kann sehr nützlich sein, wenn man etwas neu installieren möchte oder auch



Kohlehandlung "H. Huber" in Tiefenthal

Anlagebericht

wenn man auf der Suche nach einem Kurzschluss ist.

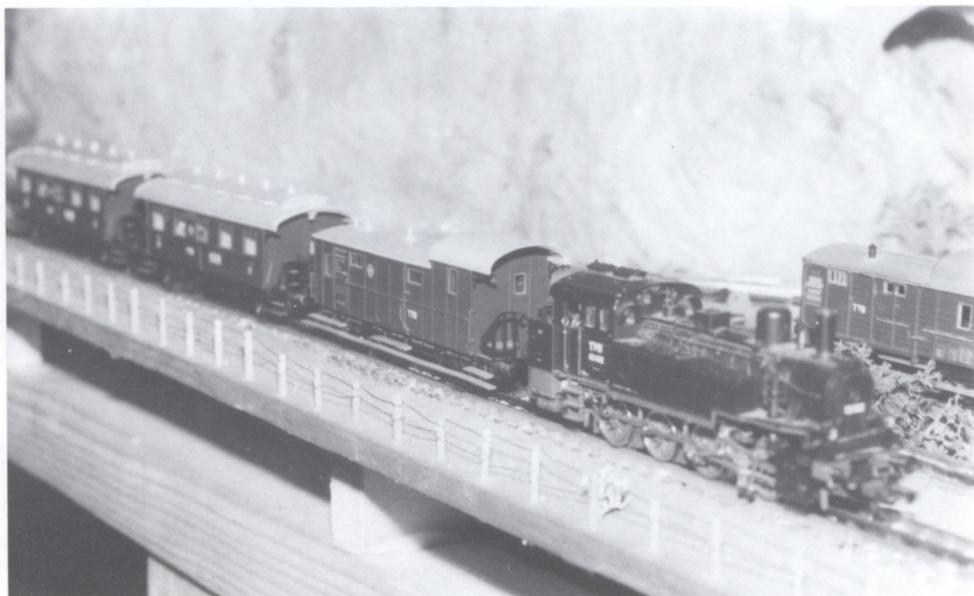
Rollmaterial

Im Dienst der TTB stehen zur Zeit drei Dampfloks, eine C 3/4 (ex BR 24), eine Ed 3/3 (ex BR 80) und eine Ed 4/4 (ex BR 92). Sie sind schon mit dem TTB-Schriftzug versehen, aber sie tragen noch die alten Nummern.

Der Wagenpark besteht aus div. Güterwagen verschiedenster Herkunft. Drei Drittklass-, zwei Zweitklass, sowie ein Speisewagen stehen dem Personenverkehr zur Verfügung. Drei weitere Wagen warten darauf, restauriert zu werden.

Zukunftsansichten

Noch in diesem Halbjahr wird die SBB-Linie, die unter dem bisherigen



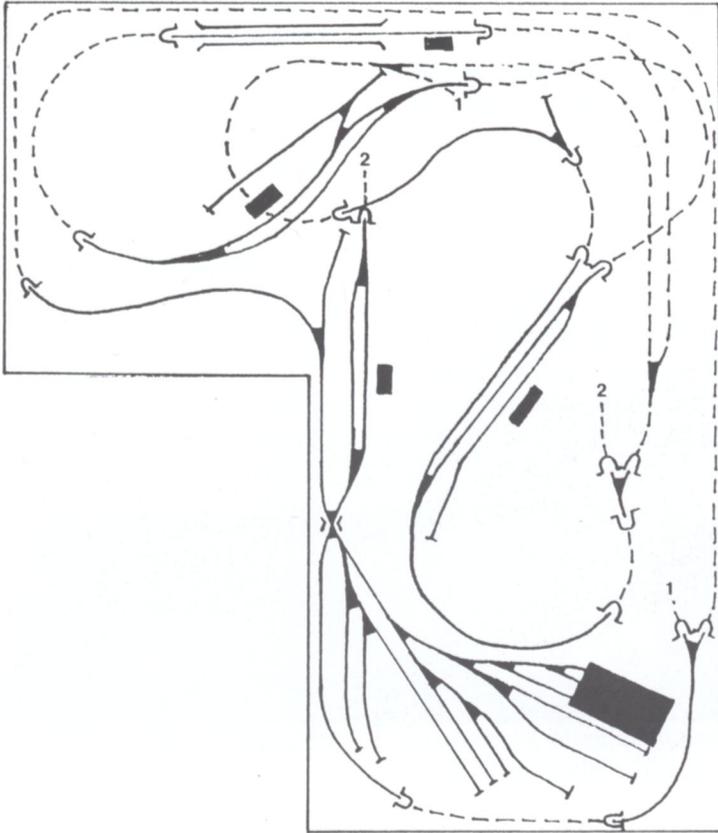
Die Ed 4/4 hat soeben den Bahnhof Kappel verlassen

Anlagebericht

Anlagenniveau verläuft, in Betrieb genommen. Ich habe im Sinn, dort eine Pendelautomatik einzubauen. Zudem soll ein Abstellbahnhof unter der Anlage entstehen. Den für den Fahrbetrieb notwendigen zusätzlichen Regler werde ich mir auch noch bauen müssen.

Auf den höchsten Berg meiner Anlage will ich noch eine Seilbahn bauen. Dafür muss ich noch die Gondel sowie die Berg- und die Talstation bauen. Schon vorhanden sind Seile und Antrieb (aus einem Kassettenrecorder entnommen).

Martin Klausner



Übersichtsskizze

Die 460er von Roco im Härtetest

Von der Gleichstromausführung dieses Modells von Roco hat man schon viel lesen können. Das LJ-Team nahm die Bauart für das Märklinssystem genauer unter die Lupe.

Das Original

Die manchem Leser schon bekannten Daten des Vorbildes werden hier nur vollständig-keitshalber aufgeführt:

Gewicht: 84t (neuste Messung)

Geschwindigkeit:

technisch: 230 km/h

betriebl. : 200 km/h Max.

Leistung: 6100 kW

Dauerleistung: 4800 kW Max.

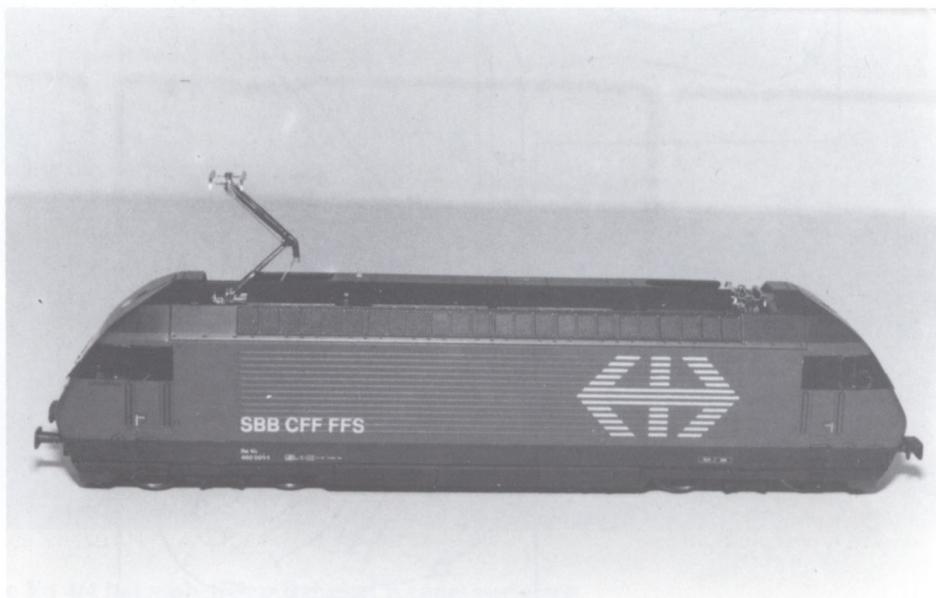
Zugkraft: 275 kN

Länge über Puffer: 18500mm

Länge über Puffer: 18500 mm

Hersteller: SLM/ABB

Die 24 Lokomotiven 460 000-023 kommen nach dem Ausmerzen der



Kinderkrankheiten auf der Ost-West-Magistrale zum Einsatz. Die 75 anderen Loks werden nach Ablieferung auf dem kommenden Huckepackkorridor eingesetzt.

Zum Modell

Der erste Eindruck dieser Lokomotive ist überwältigend: Sie beweist auch als Modell diese moderne Eleganz, die aerodynamischen Formen wurden hervorragend modelliert. Auch bei näherem Hinschauen lässt die Begeisterung nicht nach. Die Beschriftungen sind sauber aufgedruckt. Die Drehgestelle sind, auch wenn man sie normalerweise nicht sehen kann, ausgestaltet und fein detailliert. Die filigrane Ausführung des neuen Hochgeschwindigkeitsstromabnehmers lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Auf beiden Seiten ist eine Führerstandsattrappe eingebaut, auf einer Seite sitzt sogar ein Lokomotivführer, leider aber mit deutscher Uniform. Die Attrappe selbst ist eine gelungene Nachbildung des vom Designer Emmerich Horvath gestalteten Steuerpultes. Die Beleuchtung ist, wie bei den SBB üblich, drei Lichter vorne und eines hinten. Selbstverständlich mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Betriebseigenschaften

Bei mehreren Tests wurde die Lok auf Herz und Nieren geprüft. Hier muss noch erwähnt werden, dass das Modell nicht fabrikneu war, sondern schon 4 Wochen auf der steigungs- und kurvenreichen Anlage von Ernst Hügli im harten Alltagsbetrieb stand. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 83,5 cm/sec. oder umgerechnet 261 km/h, also deutlich zu schnell. Bei weiteren Tests stellten wir die Fahrströme fest:

150 mA Anfahrstrom Lok alleine
500 mA Anfahrstrom mit 14 Intercitywagen EW IV, in einer Steigung von 3,5% und einem Radius von 55,3 cm.

Der Auslauf aus voller Geschwindigkeit beträgt ganze 20 cm, was genügt für eine Lok mit Schwungmasse und 570 g Gewicht. Gut ist, dass die Lok trotz diesem hohen Gewicht bei Überlastung gleichwohl zu schleudern beginnt, was die Gefahr von Motorschäden deutlich mindert.

Um die maximale Zugkraft zu ermitteln, hängten wir der Re 460 20 Wagen an, die sie problemlos anfuhr, doch in der Steigung musste der Versuch abgebrochen werden, da einige

Modelltest

Wagen entgleisen.

Das Fahrgeräusch der Lok ist sehr minim. Die betrieblichen Eigenschaften unserer Lok 2000 sind also sehr gut; sie eignet sich für schwere Einsätze auf jeder Anlage, auch auf dem Metallgeleise von Märklin.

Innenleben

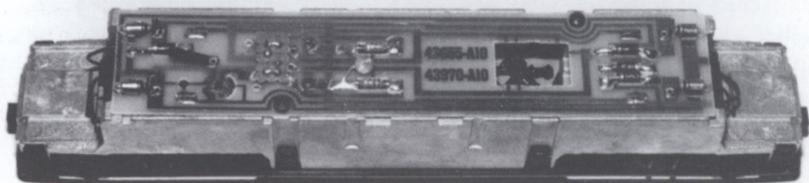
Der ganze Motor-Getriebeblock ist in einem schweren Gussstück eingebettet, und etwas schlecht zugänglich. Dort ist auch der elektronische Umschalter der Lok zu finden. Sonstige Elektronikteilchen (Beleuchtung) befinden sich auf der Printplatte

auf dem Motorblock. Eine revolutionäre Idee war, in die Platte eine Schnittstelle für Digitaldecoder zu integrieren. In dieser Platte befindet sich ebenfalls eine Aussparung für die gut dimensionierte Schwungmasse.

Zum Schluss

Roco lieferte letztes Jahr eines der gelungensten Modelle aus. Man kann das Modell in betrieblicher wie in vorbildgetreuer Hinsicht fast nur loben. Bravo.

André Hügli





Nahaufnahme der Roco 460er



Unglaublich! Ein Halbtax-Abo für Fr. 77.-

Wirst Du dieses Jahr 16?
- ja? - dann bring Deinen
Pass oder Deine ID an
den Bahnhof, leg 77
Franken und ein
Starföteli von Dir auf den
Schalterteller und sag
ganz cool:
«Ein Halbtax-Abo bitte!»
Billiger kommst Du in
Deinem ganzen Leben nie
mehr zu einem Halbtax-
Abo. Ausser, Du lässt es
Dir schenken.



SBB CFF FFS

ASD, die Bahn durchs Ormonttal

Die Geschichte der ASD

Die ASD (Chemin de fer Aigle-Sépey-Diablerets) wurde im Jahre 1913 von Aigle bis Le Sépey und 1914 bis nach Les Diablerets eröffnet. Erste Pläne für eine Bahnverbindung durch das Ormonttal wurden bereits 1894 vorgelegt (Schmalspurbahn Aigle-

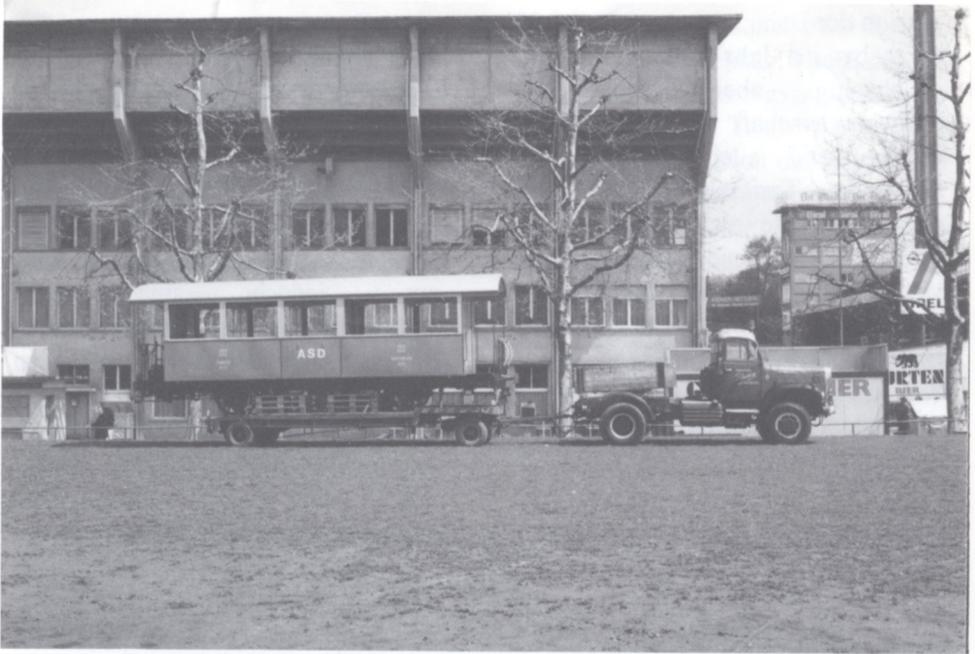
Sépey-Leysin), erste konkrete Pläne für die Pillonbahn lagen im Jahre 1899 vor.

Infolge des beginnenden ersten Weltkrieges wurde die Bahnverbindung über den Pillonpass nach Gsteig dann nie gebaut, und in der Folge liess auch die MOB Ihr Projekt für eine Verbindungsbahn Gsteig-Gstaad fallen.



Trans-Ormonan mit BDe 4/4 1 und Br 34 in Le Sépey (19.1.93; Foto J. Nicolas)

Privatbahnenportrait



C 62 (ex AOM) als Ausstellungswagen der Aktion "PRO ASD" am Cup-Final 91 in Bern (21.5.91; Foto M.Gächter)

Am 6. Juni 1940 zerstörte ein Grossbrand das ASD Depot am Dorfrand von Aigle und mit ihm 3 Triebfahrzeuge sowie 4 der 5 Anhängerwagen. Da die ASD nur ungenügend versichert war, reichte das Geld nicht zur Beschaffung von neuen Fahrzeugen und die Holzkasten wurden auf den abgebrannten Untergestellen wieder aufgebaut.

Im 2. Weltkrieg erlebte die Bahn einen grossen Aufschwung, die Holztransporte verdreifachten sich, und während rund drei Jahren schrieb die Bahn einen Gewinn in die Erfolgsrechnung. Danach verschlechterte sich das Betriebsergebnis zusehends, auch wurde der Moment verpasst, in welchem die Werbung hätte einsetzen müssen.

Im Jahre 1985 wurde die Kon-

Privatbahnenportrait

zession der Bahn zwar um weitere 50 Jahre bis ins Jahr 2035 verlängert, gleichzeitig aber strich die Eidgenossenschaft jegliche Subvention und auch die dringend notwendige Tarifannäherung. Trotzdem beschaffte sich die ASD im Jahre 1987 4 neue Triebfahrzeuge von ACMV in Vevey (Be 4/4 401 404) sowie drei Steuerwagen ex. Birsigtalbahn (Bt 431-433) sowie der Zwischenwagen B 421, welcher momentan zum Salonwagen As 421 umgebaut wird.

Aktuelle Situation

Nach wie vor hält der Bundesrat daran fest, dass eine Subvention nur ausbezahlt werden kann, wenn der Bahnbetrieb durch einen Busbetrieb ersetzt worden ist. Die offizielle Meinung des Kantonsrates steht noch aus, jedoch sind diese bahnfreundlicher eingestellt. Von den Anliegergemeinden wird ein Busbetrieb abgelehnt, einzige Ausnahme bildet Ormont-Dessous, zu welcher das Dorf Le Sépey



Be 4/4 mit Bt 431 (ex BLT) und K2 45 zwischen Aigle und Verchies mit Rhonetal und Schloss Aigle (20.4.91; Foto M.Gächter)

Privatbahnenportrait

gehört. Dies ist einer der Gründe, weshalb Le Sépey ab kommendem Fahrplanwechsel nicht oder kaum mehr bedient werden soll.

Die Aktion "PRO ASD" und das Comité "NOUVEL ASD"

Im Jahre 1991 entstanden zwei Interessengruppen, welche sich für die Beibehaltung des Schienenverkehrs im Ormonttal einsetzten. Einerseits handelt es sich um die Aktion "PRO ASD" aus Zollikofen, welche eine Petition lancierte und mittlerweile mehr als 50'000 Unterschriften sammeln konnte und welche auch die Nostalgie- und Touristenzüge auf dem ASD-Netz führt und betreut, andererseits ist es das Comité "NOUVEL ASD" aus Les Diablerets, welches das Projekt ASD 2000 bearbeitet, welches unter anderem Streckenneutrassierungen, Einstellung des Astes Le Sépey mit neuem Bahnhof Les Planches sowie die noch immer nicht vergessene Verlängerung zu den Sportbahnen des Glacier des Diablerets enthält.

Was spricht für den Bahnbetrieb?

Die Strasse nach Les Diablerets ist im oberen Teil sehr schmal. Ein Mehrverkehr wäre auf der jetzigen Strasse nicht zu verantworten, an

eine Kreuzung zwischen zwei Bussen ist gar nicht zu denken. Die Bahn befördert nebst den Passagieren (ca. 250'000 jährlich, Tendenz seit 1991 wieder steigend) auch die Post sowie ganze Wagenladungen mit Gütern (u.a. Militärpferde, etc.). Desweiteren liegt die Strasse auf der lawinengefährdeten rechten Talseite, während die Bahn die weitgehend im Wald geschützte linke Talseite benutzt. Schliesslich zeigte eine am 27. Mai 1991 durchgeführte Presse-Wettfahrt zwischen Bahn und Bus, dass der Bus nur gerade 2 Minuten schneller am Ziel war. Mit dem Projekt "NOUVEL ASD" jedoch wird auf der Fahrzeit der Bahn ca. 20 Minuten eingespart!

Was wurde bisher unternommen?

Aktion "PRO ASD":

- Lancieren der Petition "PRO ASD"
- Führen der ASD-Nostalgiezuges 1991 / 92
- Spendengeldsammlung "BORN TO DRIVE"
- Herausgabe von ASD-Souvenirartikeln, u.a. VHS-Videofilm, Pins-Serie, Postkarten etc.

Privatbahnenportrait

- ASD-Werbung Deutschschweiz und BRD/Austria
- Rekrutierung von Personal für den TRANS ORMONAN Express

Comité NOUVEL ASD:

- Pläne für Streckenkorrekturen auf dem ASD-Streckennetz
- Pläne für die Weiterführung der ASD zu den Sportbahnen des Glacier des Diablerets
- Herrichtung des TRANS ORMONAN
- Leitung Umbau des Salonwagens As 421
- Interpellation ans EVED

Und in Zukunft?

Ab dem Fahrplanwechsel 1993 wird die Zweigstrecke nach Le Sépey nur noch durch täglich drei talwärts fahrende Züge bedient. Bergwärts erhält Le Sépey keine Zugverbindungen mehr. Somit kann die Fahrzeit um 10 Minuten gekürzt werden. Ebenfalls wird die Komposition des TRANS ORMONAN im kommenden Sommer jedes Wochenende verkehren, womit ein Barbetrieb in gewissen Zügen gewährleistet ist.

Durch kleine Trasseekorrekturen und die Erneuerung der Fahrleitung

im unteren Streckenbereich erhofft man, die Fahrzeit auf Fahrplanwechsel 94 noch einmal um rund 3 Minuten senken zu können.

Wie kann jeder einzelne der ASD helfen?

Als erstes muss erwähnt werden, dass die Petition "PRO ASD" noch immer läuft (jedoch nur noch sehr kurz). Sammeln Sie Unterschriften auch bei Verwandten und Bekannten und senden Sie uns diese zu. Als zweites können Sie Mitglied werden bei der Aktion "PRO ASD" (Mitgliederbeitrag Fr. 25.-, Jugendliche und Senioren Fr. 20.-jährlich). Somit geben Sie der Aktion das nötige Gewicht für politische Aktivitäten und werden erst noch prompt und aus erster Hand über den weiteren Verlauf, über Aktualitäten und über Besonderheiten bei der ASD informiert und haben die Möglichkeit, falls Sie möchten, aktiv an Bord des Touristenzuges arbeiten zu können.

Kontaktadresse (auch zum Mieten von ASD-Zügen für Ihren Verein oder Ihr Familienfest):

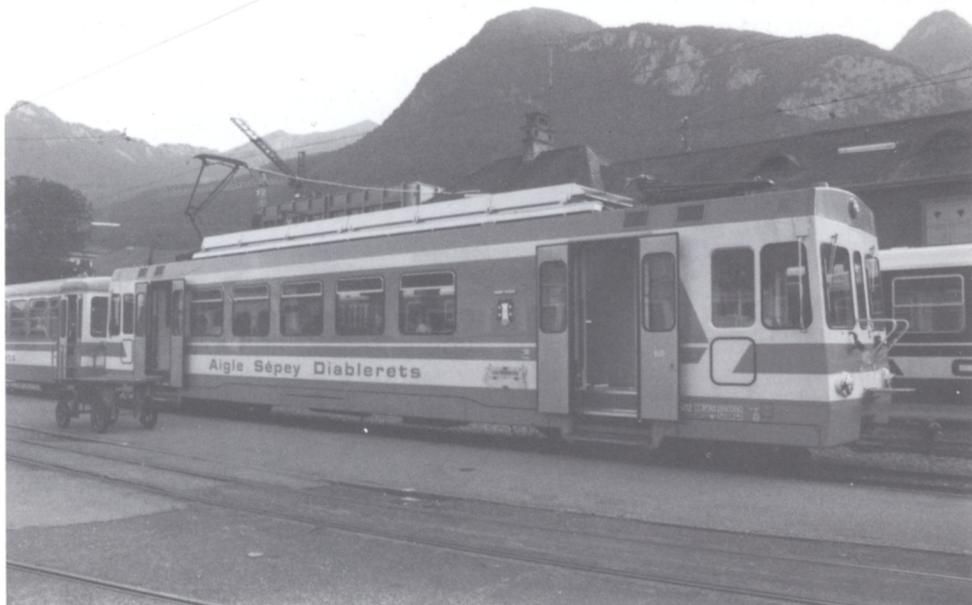
Aktion "Pro ASD", Postfach 251,
3052 Zollikofen, PC 30-28870-77

Mario Gächter

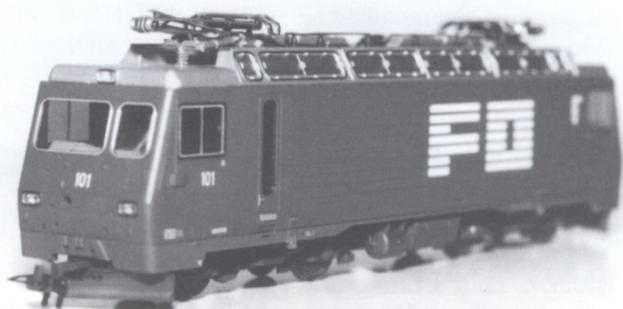


Oben: ABDe 4/4 1 (jetzt Trans-Ormonan) und CFe 4/4 2 in le Sépey (18.8.91; Foto: M. Gächter)

Unten: Der Be 4/4 402 wartet in Aigle auf Passagiere (23.8.88; Foto F. Roth)



FO HGe 4/4 II von Bemo



Ende letzten Jahres kam die schon lange angekündigte Lokomotive auf den Markt. Bisher konnten wir das Modell nur im Adhäsionsbetrieb begutachten, da uns noch keine Zahnstangen zur Verfügung standen. Mittlerweile ist das Zahnstangengleis aber im Fachhandel erhältlich.

Bei einem Preis von über 460.- SFr. kann man allemal ein Supermodell erwarten. Deshalb legten wir auch einen dementsprechend harten Massstab an dieses Modell.

Die Lok ist mit zwei Motoren ausgestattet, was ihr "eine ausreichende Leistungsfähigkeit" (Bemo-Katalog) verleihen soll. Ausreichend ist genau der richtige Ausdruck, denn verglichen mit den anderen Triebfahrzeugen von Bemo zerriss die HGe 4/4 II auf unserer Testanlage keine Stricke. Die Zugkraft ist etwa dieselbe wie bei der Ge 4/4 I. Dies ist wohl die Folge des Verzichtens auf Haftreifen, wie dies schon bei der Ge 2/4 geschah. Dieser Verzicht hat zwar

Modelltest

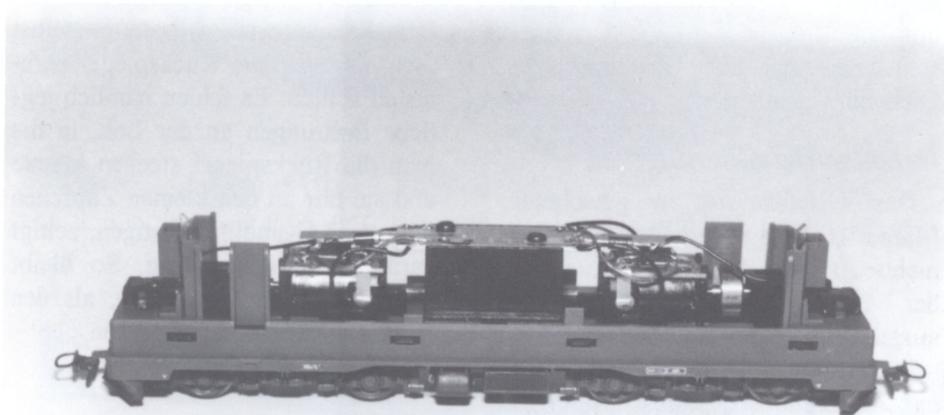
eine gegenüber einer mit Haftreifen versehenen Lok eine etwas geringere Zugkraft zur Folge, führt aber auch zu einer eindeutig besseren Stroh-mabnahme (da alle Räder herbeigezogen werden können) und zudem bleiben die Geleise vom Gummi-Abrieb der Haftreifen verschont.

Die zwei Motoren treiben über Stirnradgetriebe je ein Drehgestell an. Jeder Motor besitzt eine kleine Schwungradscheibe, die dem Lauf der Lokomotive eine angenehme Ruhe verleihen. Die Bedienungsanleitung

ist wie von Bemo gewohnt sehr kurz ausgefallen. Es fehlt der Hinweis zum Umstellen der Lokomotive auf Oberleitungsbetrieb. Dazu muss erst das Gehäuse abgenommen, und dann eine Kontaktflasche auf der Printplatte umgelegt werden. Ebenso fehlt eine komplette Ersatzteilliste, welche bei ROCO schon seit Jahren beigelegt wird. Immerhin sind die Bestellnummern der wichtigsten Verschleissteile angegeben.

Fahrbetrieb:

Wie es eigentlich bei jeder heutigen



Modelltest

Modell der Fall sein sollte, wurden die Testfahrten absolut taumelfrei absolviert. Auch ist es möglich, mit der Lok sehr langsam zu fahren, was problemlos einen allfälligen Rangiereinsatz erlaubt.

Die Lok weist ein relativ lautes Fahrgeräusch auf, das von den zwei Motoren herrühren mag, sich aber nicht allzu störend auswirken sollte.

In 5% Steigung vermochte die HGe 4/4 II max. 6 lange Vierachser ohne zu schleudern anziehen.

Aus der Höchstgeschwindigkeit konnte einen Auslauf von 10,5 cm gemessen werden, was gewiss nicht überragend ist. Es reicht aber aus, um der Lok über kleine Kontaktschwierigkeiten auf verschmutztem Gleis hinwegzuhelfen.

Gehäuse/Detaillierung:

Das Gehäuse ist in gewohnter Manier tadellos verarbeitet und lässt nichts zu wünschen übrig. Auch an der Beschriftung, die lupenrein ausgeführt ist, ist nichts auszusetzen.

Um das Gehäuse abzunehmen, sind nur 4 Schrauben zu lösen, danach kann das Gehäuse ohne Schwierigkeiten abgehoben werden. Wer die Lok noch verschöner möchte, kann die Zurüstteile (Griffstangen, Bremsschläuche, Rückspiegel usw.) anbringen. Bei diesen hat Bemo aber recht gepatzt. Die

Griffstange, die unter dem Stirnfenster zu montieren ist, wird unlackiert geliefert. In der Anleitung wird dazu lapidar vermerkt, die Griffstangen seien z.B. mit Revellrot noch zu lackieren. Für den hohen Preis der Lok hätte man also schon lackierte Griffstangen oder wenigstens eine präzise Farbnummern-Angabe erwarten können. So heisst es nun eben auf die Suche gehen nach dem richtigen Bemo-FO-rot!

Den zweiten Patzer hat sich Bemo bei den Rückspiegeln geleistet. Zu ihnen sucht man vergeblich einen Montagehinweis, es scheint mir, die Bemo-Techniker wüssten selbst nicht, wie sie die Rückspiegel befestigen sollten. Es fehlen nämlich jegliche Bohrungen an der Lok, in die man die Rückspiegel stecken könnte und sie nur an den kleinen Zäpfchen mit etwas Cyanolit befestigen, zeitigt garantiert keinen Erfolg. So bleibt einem nichts anderes übrig, als den Bohrer in die Hand zu nehmen.

Schlussbilanz:

Mit der HGe 4/4 II hat Bemo zwar keinen neuen Standard gesetzt, da dies in der heutigen Zeit schon fast nicht mehr möglich ist, führte aber seine Qualitätsausführung der vorherigen Modelle konsequent fort. Sie hinterlässt einen sehr guten Ein-

Modelltest

druck, trotz der kleinen Missgriffe in Betriebsanleitung und Zurüstteile.

Leider wurde aber in der Preisgestaltung eine neue Dimension erreicht, die nun in einen Bereich wie etwa von HAG eingedrungen ist. Ob sich diese Politik von Bemo auszahlen wird, wird letztlich der Käufer entscheiden müssen.

Wahrscheinlich ist der hohe Preis teils auch auf die lange Entwicklungszeit des Zahnstangenantriebs zurückzuführen. Es ist uns nicht klar, warum man so viel Zeit benötigte, da Ferro-Suisse einen gleichartigen Zahnradantrieb in wahrscheinlich viel kürzerer Zeit entwickelt hatte.

Felix Roth



Das Vorbild im winterlichen Einsatz

Baustelle mit Warnblinklicht

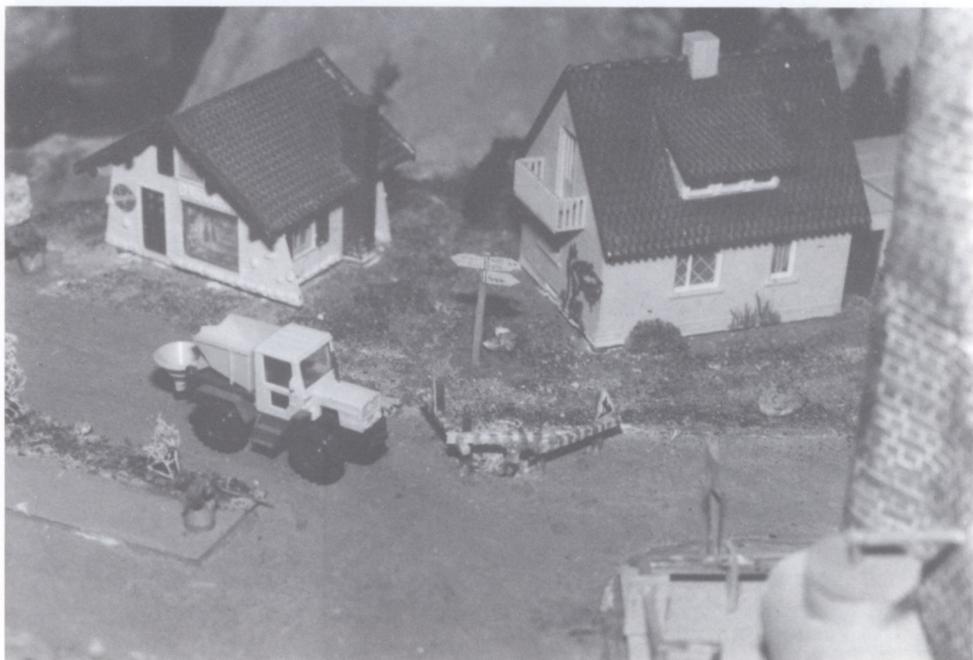
So eine kleine Strassenbaustelle benötigt nicht viel Platz und bereichert dennoch die Anlage. Ihr Aufbau ist ganz einfach und elektronische Kenntnisse sind nicht notwendig.

Die Baustelle

Bei mir liegt die Baustelle auf einer Holzplatte. Daher bohrte ich vier Löcher ins Brett und arbeitete mit Feilen ein einziges grosses Loch

heraus. In meinem Fall hat es die Form eines Schachtes, es kann aber genausogut ein Graben sein.

Von unten verklebte ich das Loch mit einem Stück Karton. Nachdem ich den Strassenbelag aufgetragen hatte, füllte ich das Loch ein wenig mit Sand an. Auf der Strasse formte ich einen kleine Haufen, der den Aushub darstellen soll. Den Sand festigte ich mit einem Gemisch aus Leim, Wasser und einem Spritzer



Bautip

Spülmittel. Danach folgte die Farbliche Behandlung mit brauner und grauer Farbe.

Wer im Graben gerne eine Wasser- oder Gasleitung haben möchte, imitiert diese am besten mit einem Trinkhalm. Dieser muss aber in den Graben gelegt werden, bevor man mit Sand anfüllt.

Abschränkungen

Eine Strassenbaustelle muss natürlich abgesichert sein. Das geschieht primär durch Abschränkungsplatten und Warntafeln. Für die Nacht sind zusätzlich Blinklichter erforderlich.

Die Abschränkungsplatten stellte ich aus feinen Bastelhölzchen her, die ich dann rot-weiss bemalte. Als Stützen dienten mir ebenfalls Bastelhölzchen.

Die Warntafeln malte ich von Hand auf 1 mm Karton. Die Tafeln habe eine Seitenlänge von ca 6,5 mm (Siehe Abb.1). Der Arbeiter auf der Tafel lässt sich am besten mit einem dünnen Filzstift zeichnen. Da dies nicht ganz einfach ist, empfiehlt es sich, zuerst ein paar Versuche auf einem Notizzblatt zu machen. Auch der rote Rand malte ich mit einem Filzstift.

Ist die Tafel soweit fertig, gibt man ihr einen eigenen Pfosten, oder klebt sie irgendwo bei den Abschränkungen hin.



Abb.1 Baustellenwarntafel

Das Blinklicht

Wer es sich ganz einfach machen will, der kauft sich im Elektronikhandel eine Blink-LED und die Sache ist gemacht. Wer sich aber diese Kleinigkeit selber basteln möchte, braucht folgendes dazu:

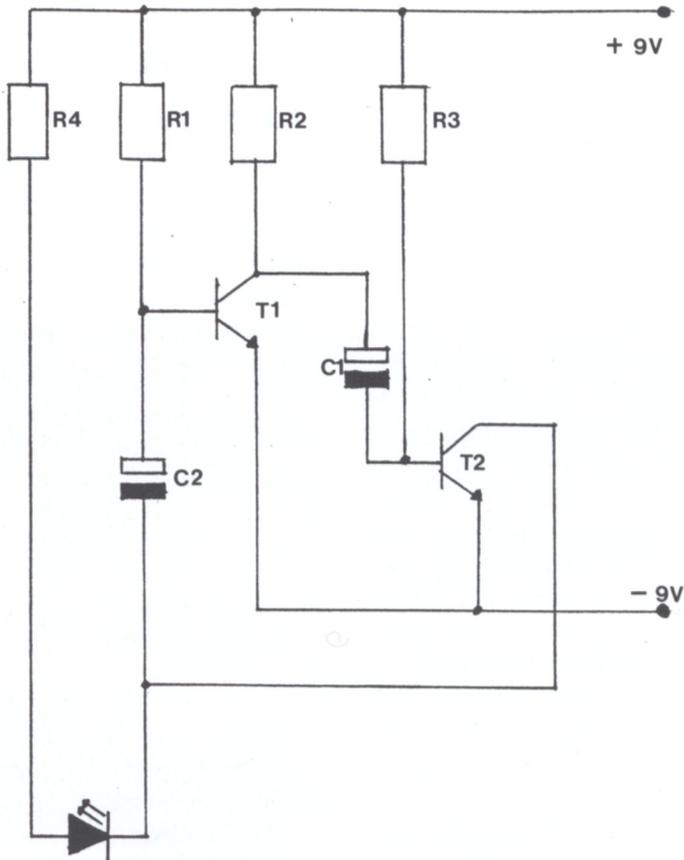
R1	Widerstand	10 k Ω
R2	Widerstand	1 k Ω
R3	Widerstand	4,7 k Ω
R4	Widerstand	1 k Ω
C1	Elektrolytkond.	100 μ F
C2	Elektrolytkond.	10 μ F
T1	Transistor	z.B.C 547B
T2	Transistor	z.B.C 547B
LED	Leuchtdiode	\varnothing 3mm

Nach dem Zusammenbau nach dem Schaltplan auf Seite 30 funktioniert die Schaltung so:

Die Transistoren T1 und T2 bilden einen Multivibrator. Leitet T1, so sperrt T2. Am Kollektor von T2 liegt eine hohe Spannung. Dadurch wird C1 aufgeladen. Durch R1 und R3

Bautip

Schaltplan: Blinkautomatik



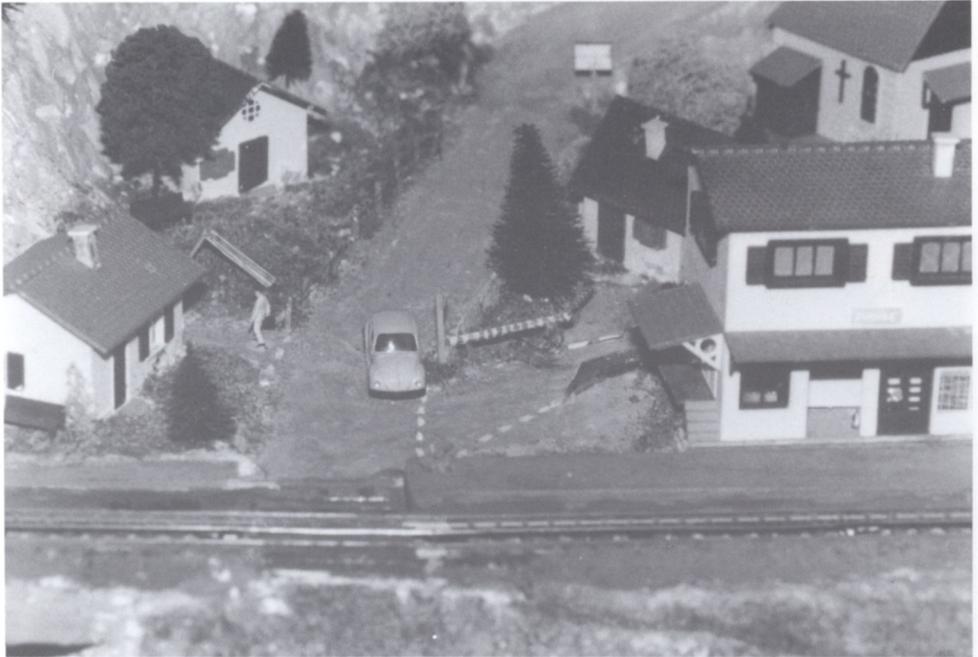
Bautip

werden die Kondensatoren umgeladen. Bei einer bestimmten Spannung sperrt T1 und T2 leitet. Erneutes umladen der Kondensatoren bewirkt, dass T2 sperrt und T1 leitet, usw. Die Umschaltfrequenz hängt von R1 und R3, sowie C1 und C2 ab.

Bei mir fand die LED beim Aushubhaufen ihren Platz. Das hat den Vorteil, dass man die Anschlussdrähte leicht mit Aushubmaterial

verdecken kann (für die Anschlussdrähte bohrte ich separate Löcher). Ich verzichtete darauf, die LED einer dem Vorbild ähnlichen Blinklampe nachzugestalten, da die Baustelle eher im Hintergrund liegt. Es wäre aber durchaus im Bereich des Möglichen, dies zu tun. Eine genaue Betrachtung des Vorbilds hilft da sicher weiter.

Martin Klausner



Aufs Abstellgeleise verbannt: Der SBB K3

1. Teil : Das Original

In den ersten 20 bis 30 Jahren wurden von jeder Bahn eigene Bauformen von gedeckten Güterwagen beschafft. Die Entwicklung führte dann zum ersten sogenannten Reformwagen, dem K2, der von den SBB bis 1910 gebaut wurde. Im Anschluss wurde nun der K3 entwickelt, der von 1913 bis 1921 unverändert gebaut wurde. Damals waren die

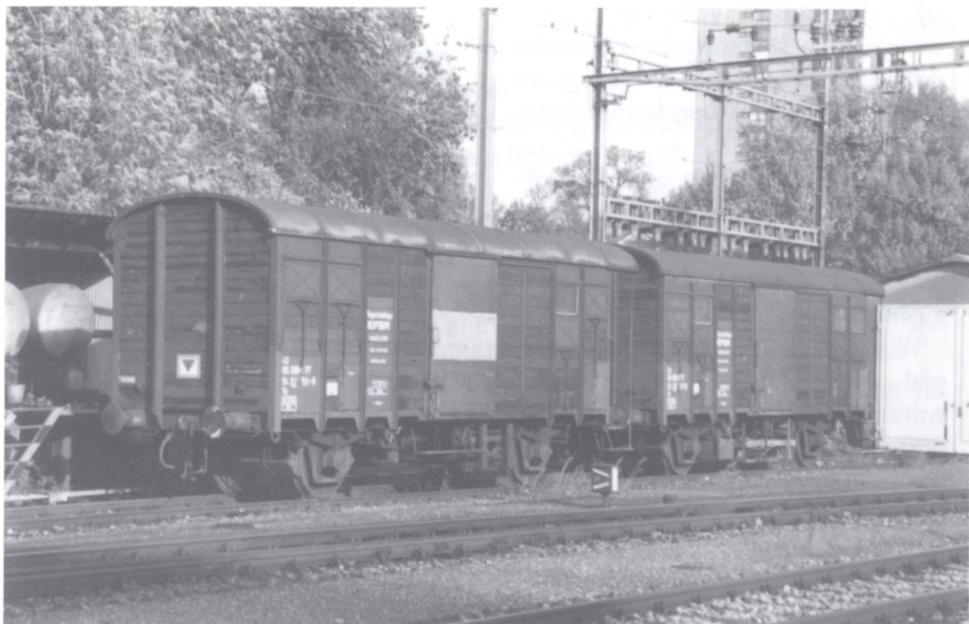
Wagen mit Gleitlagern und mit einem mit Dachpappe belegten Dach versehen. Die Gleitlager sind äusserlich an den viereckigen Achslagerdeckeln zu erkennen. Wie alle Güterwagentypen dieser Zeit verfügte auch der K3 über ein Bremserhaus, dies, um dem Bremser einen gewissen Schutz gewähren zu können.

Infolge des 1. Weltkriegs und der Weltwirtschaftskrise wurde der K3 erst nach einem Unterbruch von ca.



Ein ex K3 als Magazinwagen der SBB (Gossau, 25.10.92)

Modell und Original



Zwei ex K3 als Werkzeugwagen der Gleisbaufirma EFSA (Kreuzlingen, 25.10.92)

12 Jahren wieder gebaut. Diese zweite Bauperiode dauerte von ca. 1933-1951. Nach Einführung der Güterzugsbremse wurde der K3 auch ohne Bremserhaus gebaut. Nun waren die Wagen aber unter Anwendung der elektrischen Schweißung mit Dach aus Stahlblech geschweisst und mit Schiebetüren und Luftschiebern aus Aluminiumlegierungen versehen. Daraus ist zu ersehen, dass dem Fortschritt der Industrie Rechnung getragen wurde.

Ab 1941 erhielten die K3 stärkere Federn, so konnte die Tragfähigkeit von bisher 15 auf 18 Tonnen gesteigert werden. Von einer Erhöhung des Ladegewichts wurde jedoch abgesehen, um nicht einen neuen Wagentyp zu erhalten.

Von 1949 an erhielten die Wagen Rollenachslager, welche weniger Verschleiss aufweisen und weniger Unterhalt erfordern. Äusserlich sind sie an den runden Achslagerdeckeln zu erkennen.

Modell und Original

Bis Mitte fünfziger Jahre wurden alle Güterwagen grau gestrichen. Ende 1954 wurde neu der rotbraune Anstrich eingeführt, da die graue Farbe nicht sehr witterungsbeständig war.

130 Stück verfügten über Dampfheizleitung und elektrische Heizleitung, sie trugen zuerst die Bezeichnung K3d, später wurde sie auf Gmr-v geändert (siehe auch Kasten).

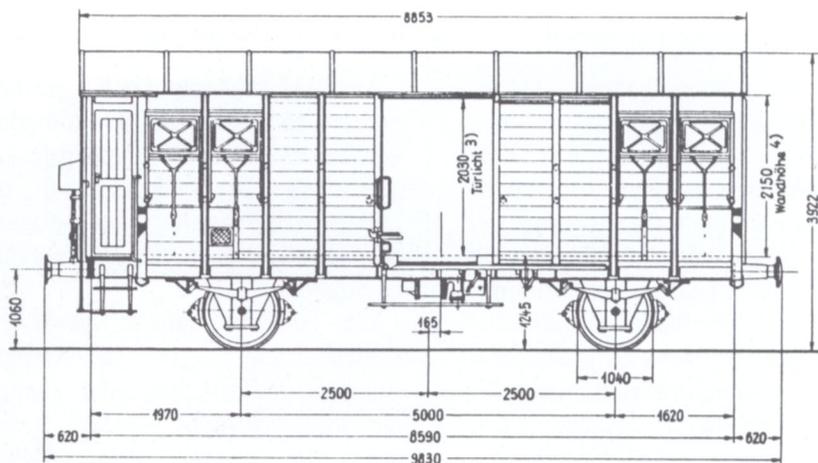
Wegen seiner alten Konstruktion und fehlender UIC-Kompatibilität wurde der K3 ab 1951 nicht mehr weitergebaut, sondern es wurde ein neuer Standardtyp, der K4 entwickelt.

Im Rahmen der internationalen Standardisierung von Wagenbezeichnungen wurde der K3 in den sechziger Jahren in Gms umgezeichnet. Zur Interpretation der Wagenbezeichnungen siehe Kasten.

Als Gms wurde der K3 bis in die 80er Jahre weiterverwendet, dann aber rigide ausgeschieden. Heute ist dieser Typ nur noch als Werkzeug- oder Werkstattwagen verschiedener Privatbahnen und Gleisbaufirmen anzutreffen.

Neben dem Regel-K3 oder Gms gab es auch zahlreiche abweichende Bauarten, wie Gmr-v, H-v, Hh-v und Hcqrss (früher K3d).

Felix Roth



Typenskizze K3 mit Bremserhaus

Modell und Original

Erklärung der im Text verwendeten Güterwagenbezeichnungen:

K3	Gedeckter Wagen der Regelbauart, 3. Bauart
K3d	Gedeckter Wagen mit Dampfheizleitung und elektrischer Heizleitung
Gms	Gedeckter Wagen der Regelbauart, nutzbare Länge < 9m, $v_{\max}=100\text{km/h}$
Gmr-v	Gedeckter Wagen der Regelbauart, nutzbare Länge < 9m, mit Dampf- heizleitung und elektrischer Heizleitung
H-v	Gedeckter Wagen Sonderbauart, elektrische Heizleitung
Hh-v	Gedeckter Wagen Sonderbauart mit zusätzlichen Lüfteröffnungen auf Wagenbodenhöhe, elektrische Heizleitung
Hcqrss	Gedeckter Wagen Sonderbauart mit Stirnwandtüren, Heizleitung für alle Stromarten und für Dampf, $v_{\max}=120\text{km/h}$



Ehemaliger K3 als Werkzeugwagen der MThB (Weinfelden, 25.10.92)

Inserentenverzeichnis

Kupferschmid, Biel	2
HAG	4
BAHNORAMA	4
SBB	17
Sieber, Siselen	36
Gschwandner, Bern	39
R. Zemp, Bern	39
Morep, Lengnau	43
Roco	44

Sieber Modellbahnen



Juchen 22 (Hauptstrasse)
2577 Siselen
bei der Weichenlaterne

Öffnungszeiten:

DI, DO, FR: 13.00-19.00
SA: 12.00-16.30

Telefon: 032 86 15 94 / 032 86 10 36

Wir führen: Piko, HAG, Lima, Roco, Jouef, Kato, Märklin, Rivarossi,
Kibri, Faller, Fleischmann, Reperaturen

Impressum

Leserbriefe, Börse, Redaktion	André Hügli Hollermattenweg 5 2577 Siselen 032/86 15 81
Abonentendienst	Martin Klauser Kleinfeldstr. 21 2563 Ipsach 032/51 75 86
Anzeigenverwaltung	Felix Roth Kleinfeldstr. 19 2563 Ipsach 032/51 04 78

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung (auch auszugsweise) nur mit schriftl. Zustimmung der Redaktion gestattet.

Das Lökeli-Journal erscheint vier mal pro Jahr (März, Juni, September, Dezember)

Heftpreise

Einzelpreis: **Fr. 4.-**

Abopreis ein Jahr (4 Ausgaben): **Fr. 14.-** (+Porto)

Preisänderungen vorbehalten.

Trennstellenüberbrückung bei Dreileiter

Dieser Kurzartikel ist für all diejenigen gedacht, die eine Gleichstromanlage mit funktionsfähiger Oberleitung oder mit einem Dreileitersystem betreiben.

Es geht hier um das Überbrücken von Halteabschnitten mit Dioden für die Züge aus der Gegenrichtung. Was beim Zweileitersystem ein Kinderspiel ist, benötigt beim Dreileitersystem schon einen etwas grösseren Aufwand. Das Problem ist im Prinzip ganz simpel:

Dreht man beim Zweileitersystem eine Lok um, so wird der Motor umgepolt, die Lok fährt nicht mehr vorwärts, sondern jetzt rückwärts, aber immer noch in die gleiche Richtung. Mit dem Fahrregler kann also eindeutig die Fahrtrichtung bestimmt werden, der Einsatz von Dioden ist ganz einfach:

Wendet man aber eine Dreileiter-Lok um, so bleibt der Motor gleich gepolt (der Stromabnehmer oder der Mittelschleifer sind immer noch am gleichen Pol). Die Lok fährt immer noch vorwärts, diesmal aber in die andere Richtung. Dies führt zu folgendem Problem, das ich anhand eines Beispiels erläutern möchte:

Alle Züge die von A nach B fahren, sollen bei einer Trennstelle anhalten, die Züge von B nach A sollen jedoch durchfahren. Nun stellt sich die Frage, in welche Richtung denn die Diode polarisiert werden soll. Der Fahrstrom ist ja nicht für alle Züge von B nach A gleich polarisiert, es kommt darauf an, in welcher Richtung die Lok auf dem Gleis steht. (Optisch gesehen spielt das bei E-Loks ja keine grosse Rolle, umso mehr aber bei den Dampfloks).

Abhilfe sorgt der folgende kleine Trick: man polt die Motoren derjenigen Loks, die den Strom z.B. aus Mittelleiter (oder Oberleitung) und rechter Schiene beziehen um.

Diese Lösung ist natürlich nur sinnvoll, wenn auf der Anlage weder Wendeschleifen noch Drehscheiben vorhanden sind. Hat es jedoch solche auf der Anlage, wäre die Alternative, den nicht gemeinsam benutzen Pol zu unterbrechen. Das erfordert aber, wenn nicht immer nur vorwärts, sondern auch mal rückwärts über die Anlage gefahren werden will doppelt so viele Trennstellen und dementsprechend eine aufwendigere Verdrahtung.

Martin Klausner

der treffpunkt

Gschwandner
modelleisenbahnen

modellautos

Spitalgasse 24, 1. Stock, 3011 Bern
Telefon (031) 21 06 37

10 Jahre 1982-1992



Modelleisenbahnen
Drehbänke und Motoren
Technische Antiquitäten
Reparatur-Werkstatt

Rud. Zemp

Für Heim + Werkstatt

Rathausgasse 45
3011 Bern
Telefon 031 22 72 61

Börse

Diese Rubrik steht unseren Lesern für Gelegenheitsgeschäfte zur Verfügung.
Alle gewerblichen Meldungen sind ausgeschlossen!

Einsendeschluss: 1. des Vormonats

Preise: Bis 5 Zeilen: Fr. -.50 pro Zeile
Jede weitere Zeile: Fr. -.20 pro Zeile

Bedingungen: -max. 35 Anschläge pro Zeile (inkl. Leerzeichen)
-vollständige Adresse
-Preisangaben
-Abkürzungen sind zu vermeiden

Einschicken an: **Lökeli-Journal**
André Hügli
Hollermattenweg 5
2577 Siselen

Gesucht:

Ca. 15m Lima Flexgleise und eine dazupassende Lima-Weiche (Radius egal, nur keine Bogenweichen).

Martin Klauser
Kleinfeldstr. 21
2563 Ipsach
Tel. 032/51 75 86

Gesucht:

Schienen, Weichen und Zubehör zu meiner Lego-Eisenbahn (altes Modell mit Stromschiene in der Mitte, 12V)
Wer hat solche Sachen und braucht sie nicht mehr?

Matthias Boscaini
Dägischer 309
3253 Schnottwil
Tel. 032/81 18 37

Zu verkaufen:

Roco: Ae 6/6 Fr. 30.- ; Re 4/4 IV Fr. 50.- ; 2x DB Ommp 50 Nr. 46043 à je Fr. 5.-; DB Omm 52 Nr. 46010 Fr. 5.-; SBB Tgpps Nr. 46390 Fr. 15.-; Kranwagen grün Fr. 15.-; Hilfswagen Nr. 46212 Fr. 15.-; Klein: SBB E ex L7 Fr. 10.-; AkU M7 mit KKK Fr. 25.- ; Born: Umbauwagen 2.Klasse auf Basis Fleischmann Fr. 125.-

Felix Roth
Kleinfeldstr. 19
2563 Ipsach
Tel. 032/51 04 78

Bildgalerie WSB



WSB-Traktor in der ursprünglichen und in der heutigen Version



Vorschau

Heft 2/93

Privatbahnenbericht:

Waldenburgerbahn - auf 750 mm-Spur durchs vordere Frenktal

Modell & Original

K3 der SBB: Die Modelle

Bauanleitung

Holzkrän

RhB-Bahnhof im Bau

Gleisverlegung

Gleisplanidee

Die SBB-Spitzkehre in Chambrelen - ein Anlagevorschlag in HO

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. Juni 93 im Fachhandel oder bequem in Ihrem Abo.

morep ag modellbahnen

feinmechanik

Jurastrasse 12a
Postfach 455
2543 Lengnau

Telefon (065) 52 37 28
Fax (065) 52 00 21
Postcheck 25 - 14625-0

Möchten Sie mehr als nur Digital?

ZIMO

eröffnet Ihnen ungeahnte Möglichkeiten

- Geeignet für Spur H0m bis II m
- Maximale Ausgangsleistung bis 15 A
- Individuelle Programmierung von 255 Loks
- Mehrfachtraktion (bis fünf Loks)
- Lokdecoder mit bis zu vier Zusatzfunktionen

Für weitere Informationen verlangen Sie unsere Unterlagen oder rufen Sie uns an.

Weitere Spezialitäten:

Umbauten Wechsel-/Gleichstrom und Gleich-/Wechselstrom, Faulhaber-Umbauten, Reparaturen und Revisionen. Messingmodelle aller gängigen Marken und Eigenfabrikate, Anlageberatungen.

ROCO LINE



Bevor Ihre Prachtstücke
hinter Glas verstauben:



Raus aus der Vitrine!

Warum stehen Ihre Loks
noch in der Vitrine?

Sie brauchen doch nur ein paar ROCO LINE Gleisstücke nach Lust und Laune auf einem ebenen Untergrund verlegen. Ganz einfach und schnell mal am Tisch, am Boden oder auf der Terrasse „Betrieb“ machen! Für die Betriebssicherheit dieses „ambulanten“ Aufbaus sorgen die konstruktiven Details des

ROCO LINE Gleissystems.

Das Schotterbett aus flexiblem Kautschukmaterial als rutschfeste Unterlage – breit genug, um auch auf Teppichböden genügend Abstand zu den Teppichfasern zu gewährleisten. Kunststoffkralen und dauerelastische Federstahlschienenverbinder, die die Gleisstücke untereinander doppelt sicher zu-

sammenhalten. Bogen-
gleisstücke mit großzügigen
Radien bis 1962 mm und den
dazupassenden schlanken
Weichen lassen auch den
Betrieb feinsten super-zugerüsteter
Fahrzeuge zu. Selbst-
verständlich wahlweise
auch mit RP-25-Radsätzen.

ROCO LINE – auf diesen
Schienen läuft Ihr Hobby!

ROCO *Roco*

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A - 5033 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau SG
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels KG, D - 8228 Freilassing,
Georg-Wrede-Straße 49