

# Lökeli-Journal

## Aus dem Inhalt

Anlagevorschlag

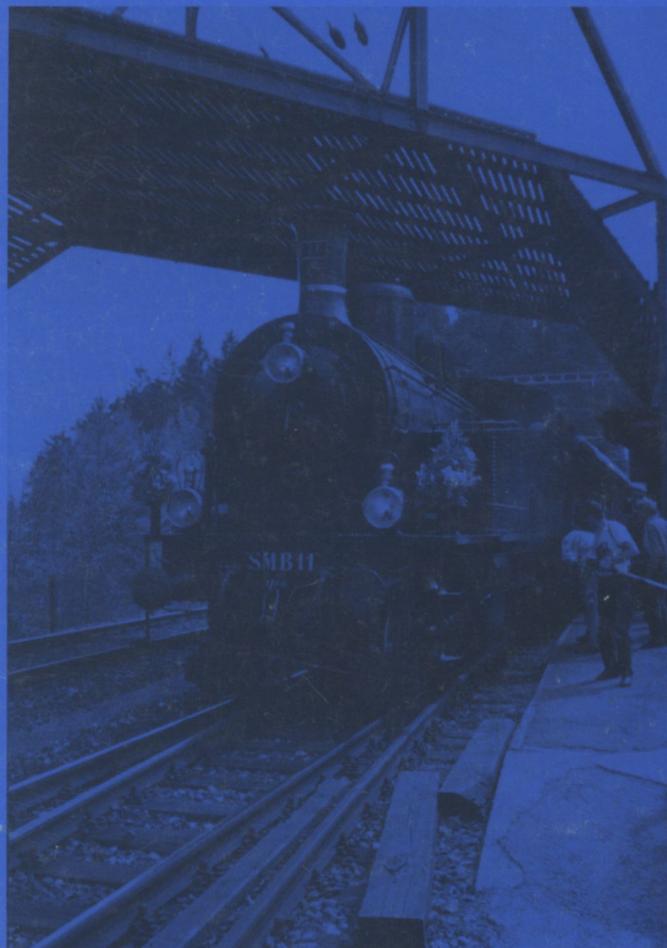
Spitzkehre nach  
SBB Vorbild

Modelltest

BLS Re 4/4 von  
Lima

Bahnportrait

Waldenburgerli





**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

**Betriebsferien vom 17. Juli bis 9. August**

# DAS FACHGESCHÄFT IN IHRER REGION

**AN/VERKAUF VON OCCASIONEN!**

# *Inhaltsverzeichnis*

## **Anlagebericht**

Auf Doppelspur und Nebenbahn durch die Voralpen 6

## **Bautip**

Ein Holzkran einfachster Bauart 12

## **Anlagevorschlag**

Die SBB-Spitzkehre in Chambrelieu - eine Gleisplanidee 16

## **Modell & Original**

SBB K3: die Modelle 22

## **Modelltest**

Die BLS Re 4/4 von LIMA 26

## **Privatbahnportrait**

Waldenburgerbahn - auf 750 mm Spur durchs vordere Frenktal 30

## **Lokportrait**

Die SMB Ec 4/5 wieder in Fahrt 36

## **Rubriken**

Editorial 5

Inserentenverzeichnis 11

Impressum 15

Börse 41

Vorschau 42

**Titelbild:** SMB Ec 4/5 11 am 24. April 93 in Oberdorf  
(Foto: Martin Klauser)

**HAG**  
SWISS MADE

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



Re 4/4<sup>1</sup> Nr. 225/226

## *Schweizer Dampf*

Liebe Leserinnen und Leser,

Dies ist nun schon die dritte Ausgabe des Lökeli-Journals, und es hat sich auch herumgesprochen, dass es das LJ überhaupt gibt! Wir sind genau auf diese Art von Werbung angewiesen, denn unsere finanziellen Mittel sind beschränkt.

Diese Nummer ist nun auch an den grösseren Kiosken in der Schweiz zu kaufen, damit verbunden ist eine Erhöhung der Auflage auf 800 Exemplare. Die erneute Preiserhöhung musste aufgrund einer massiven Erhöhung der Druckkosten vorgenommen werden.

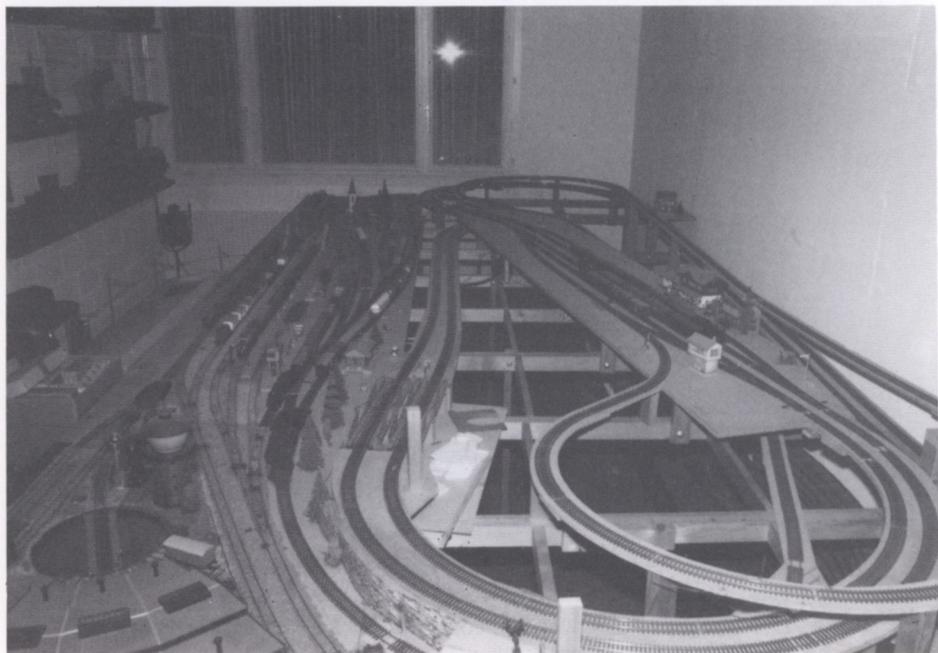
Geniessen Sie die Reise durch das vordere Frenktal und lassen Sie sich durch die Dampftechnik faszinieren. Die SMB Ec 4/5 ist nicht die einzige Dampflok, die "wiederbelebt" wurde. Gegenwärtig befindet sich eine grosse Anzahl von Dampflokomotiven in Aufarbeitung, es sind sogar Bestrebungen im Gange, spanische Schmalspurdampfloks in die Schweiz zu holen. Die Denkmalloks werden von den Sockeln geholt und betriebsfähig gemacht. Es ist zu hoffen, dass diese Unternehmungen trotz der gegenwärtigen Krise durchgeführt werden können.

Als bald stehen wieder alle verfügbaren Dampflokomotiven in der Schweiz unter Dampf, leider sind diese aber nicht so zahlreich. Die gedankenlose Verschrottung früherer Jahre ist eben nicht mehr rückgängig zu machen.

Dampfloks hin oder her, wir wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen des Lökeli-Journals 2/93!

Ihr LJ-Team

## *Auf Doppelspur und Nebenbahn durch die Voralpen*



Wie so viele andere Anlagen auch, befindet sich die HO-Anlage in Gleichstrom von Rolf Lehmann im Keller. In diesem Keller sind auch die anderen Vorlieben des Erbauers ersichtlich, so werden die Wände von Gegenständen aus alten Dampflokomotiven geziert und eine veritable Weichenlaterne ist auch vorhanden. Rolf Lehmann ist aber nicht nur in

Spur HO aktiv, so baut er auch Modelle für Spur II<sub>m</sub>, auf welche wir noch in einem späteren LJ zurückkommen werden. Im Moment ist aber vor allem die DFB (Dampfbahn-Furka-Bergstrecke) aktuell, ersichtlich ist dies an verschiedenen Teilen eines Original-Wagenuntergestells, die auf eine Revision warten. Aus diesen Gründen ist die Anlage

## Anlagebericht

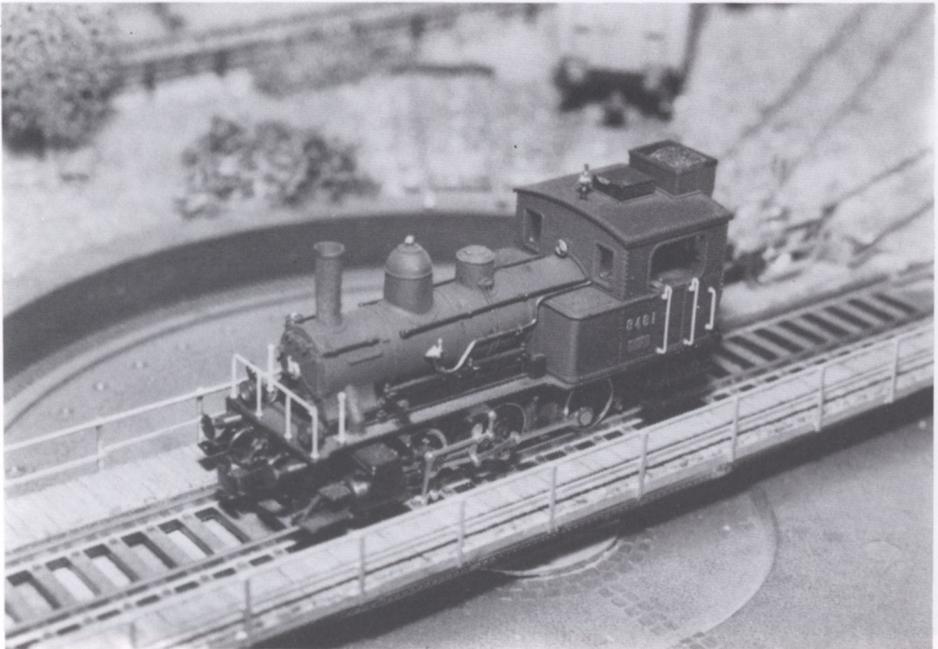
vermehrt in den Hintergrund getreten und bis heute ohne Gelände geblieben, obwohl die Züge öfters mal gefahren werden.

Der Baubeginn dieser Anlage liegt im Jahr 1973, sie musste auch einen Umzug über sich ergehen lassen, was aber kein Problem war, da der Neben- und der Hauptbahnhof von der übrigen Anlage unabhängig aufgebaut sind und die Anlage somit relativ schnell zerlegt werden kann. Der Bau der Anlage zog sich über mehrere Jahre hinweg, so dass alle Generationen des Roco-Unterflur-

weichenantriebs eingebaut wurden.

### *Anlagenbeschreibung*

Die Anlage ist in der Epoche II angelegt, d.h., es herrscht vorwiegend Dampfbetrieb, und sie belegt ein Fläche von 11,5m<sup>2</sup>. Die Hauptstrecke besteht aus einer Doppelspur, die vom Hauptbahnhof ausgeht, über verschiedene Kurven eine ansehnliche Höhendifferenz überwindet, einen Nebenbahnhof durchfährt und wieder in den Hauptbahnhof zurückkehrt. Vom Hauptbahnhof zweigt eine einspurige Nebenstrecke ab, die



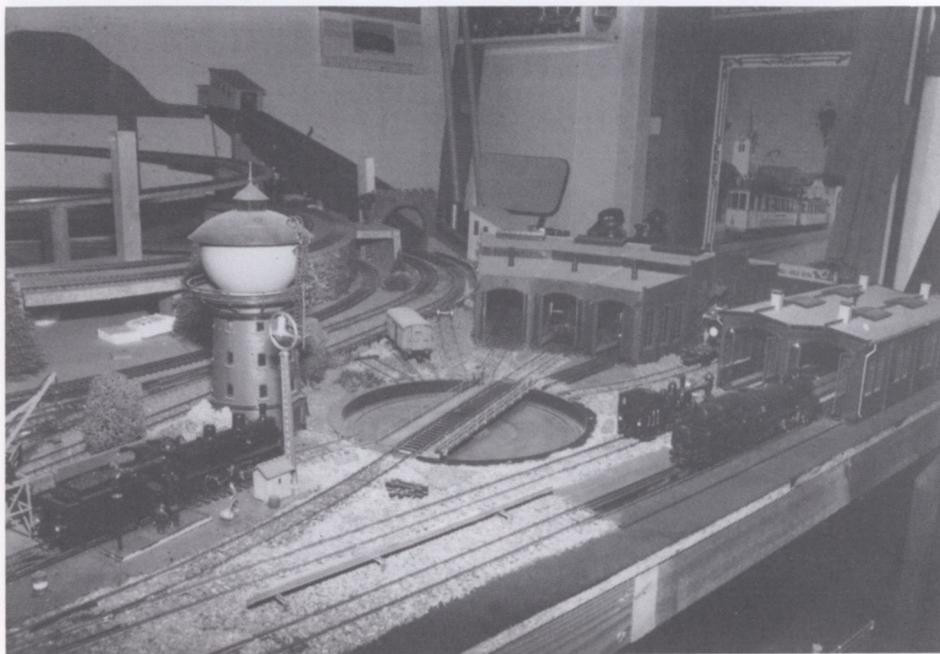
Das im Text näher beschriebene "Tigerli"

## Anlagebericht

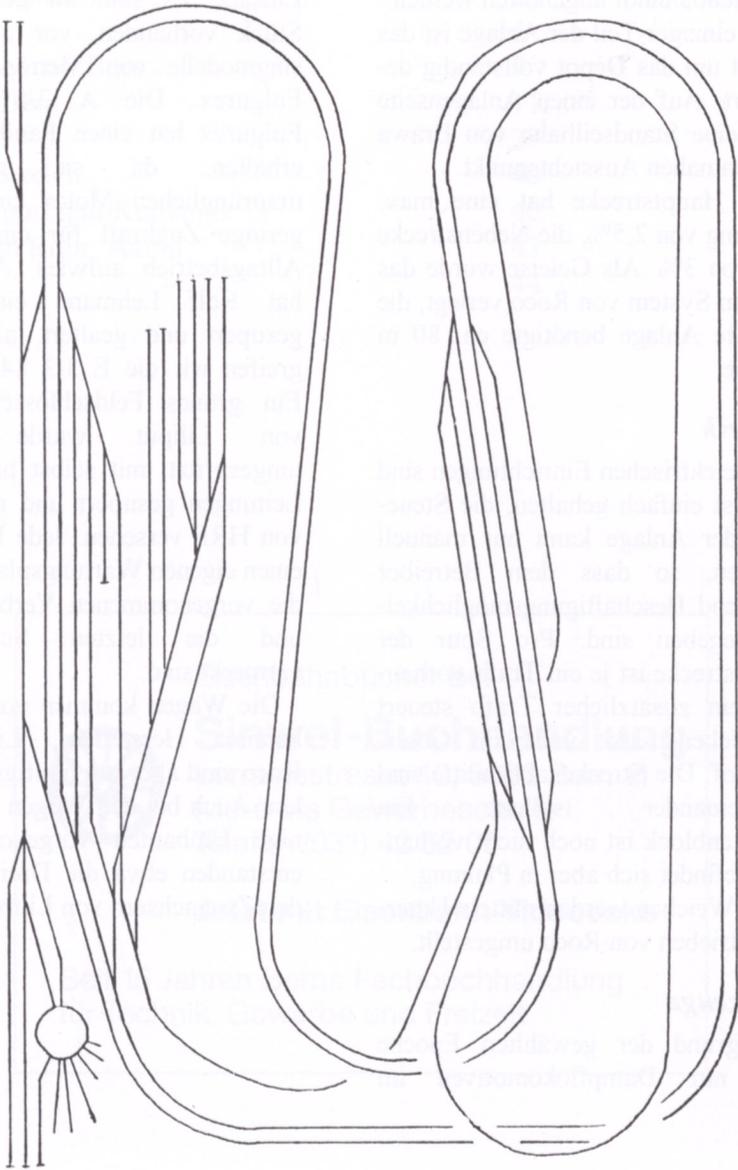
die ganze Anlagenfläche durchquert, um schliesslich im Nebenbahnhof zu enden. Das Thema dieser Anlage lässt sich also mit "Doppelspurige Voralpenstrecke mit einspuriger Nebenstrecke" zusammenfassen. Es handelt sich hiermit um eine Gegebenheit, die bei vielen Modellbahnern als ideales Thema gilt, da es viel Betrieb bieten kann.

Wie aus dem obigen kurzen Beschrieb ersichtlich, handelt es sich um eine sogenannte "Rundum-Anla-

ge", die schon oft kritisiert wurde. Bei dieser Anlage stört dies aber überhaupt nicht, da der Zug eine längere Strecke zurücklegen muss, um wieder an den Ausgangspunkt zu gelangen, und da ein Zug selbst bei unvollständiger Landschaft nicht immer sichtbar ist. Eine unsichtbare Abstellanlage ist nicht vorhanden, so dass die Züge meistens in den Bahnhöfen abgestellt werden müssen. Diesem Zustand soll aber in etwas entfernterer Zukunft mit einem



# Anlagebericht



## Anlagebericht

Schattenbahnhof abgeholfen werden.

Als einziger Teil der Anlage ist das Gebiet um das Depot vollständig detailliert. Auf der einen Anlagenseite führt eine Standseilbahn von Brawa auf den nahen Aussichtspunkt.

Die Hauptstrecke hat eine max. Steigung von 2,5%, die Nebenstrecke eine von 3%. Als Geleise wurde das 2,5 mm System von Roco verlegt, die gesamte Anlage benötigte ca. 80 m Geleise.

### *Elektrik*

Die elektrischen Einrichtungen sind bewusst einfach gehalten, die Steuerung der Anlage kann nur manuell erfolgen, so dass dem Betreiber genügend Beschäftigungsmöglichkeiten gegeben sind. Pro Spur der Hauptstrecke ist je ein Trafo vorhanden, ein zusätzlicher Trafo steuert die Nebenstrecke und den Güterbahnhof. Die Streckenabschnitte sind gegeneinander isoliert. Ein Streckenblock ist noch nicht vorhanden, befindet sich aber in Planung.

Die Weichen werden mittels Unterflurantrieben von Roco umgestellt.

### *Fahrzeuge*

Aufgrund der gewählten Epoche sind nur Dampflokomotiven im

Einsatz. Es sind im gesamten 14 Stück vorhanden, vor allem Messingmodelle von Metropolitan und Fulgurex. Die A 3/5 705 von Fulgurex hat einen Faulhaber-Motor erhalten, da sie mit dem ursprünglichen Motor eine viel zu geringe Zugkraft für einen rauen Alltagsbetrieb aufwies. Auch sonst hat Rolf Lehmann einige Loks gesupert und gealtert, als Beispiel greifen wir die E 3/3 8481 heraus. Ein grünes Feldschlösschen-Tigerli von Liliput wurde schwarz umgespritzt, mit selbst hergestellten Leitungen gesupert und mit Ziffern von HRF versehen. Jede Lok besitzt einen eigenen Wartungsplan, auf dem die vorgenommenen Verbesserungen und die letzten Schmierdaten vermerkt sind.

Die Wagen kommen von allen bekannten Herstellern, Liliput und Roco sind aber am häufigsten vertreten. Auch bei den Wagen wurden einige Umbauten vorgenommen, so entstanden etwa die Dreiachser aus den Zweiachsern von Liliput.

Felix Roth

## Inserentenverzeichnis

Kupferschmid, Biel	2
HAG	4
Gschwandner, Bern	4
Sinwel, Bern	11
SSR	29
Sieber, Siselen	40
Schmalspurbahn-Romantik	40
Eurobahn Rohr, Aarau	43
Roco	44



Eisenbahnbücher bei

**Sinwel-Buchhandlung**

Lorrainestrasse 10, 3000 Bern 11

(vis-à-vis Gewerbeschule)

Telefon (031) 42 52 05

**Jetzt mit Eisenbahn-Videoecke**

Seit 15 Jahren Berns Fachbuchhandlung  
für Technik, Gewerbe und Freizeit

## Ein Holzkran einfachster Bauart

In dieser Ausgabe möchte ich Ihnen erläutern, wie man mit einfachsten Mitteln einen Holzkran bauen kann.

Der aus Pfosten und Ausleger bestehende Kran (Abb.1) lehnt an ein Vorbild an, das manuell bedient werden kann. Während der Ausleger fest am Pfosten befestigt ist, lässt sich der ganze Kran um 360° drehen.

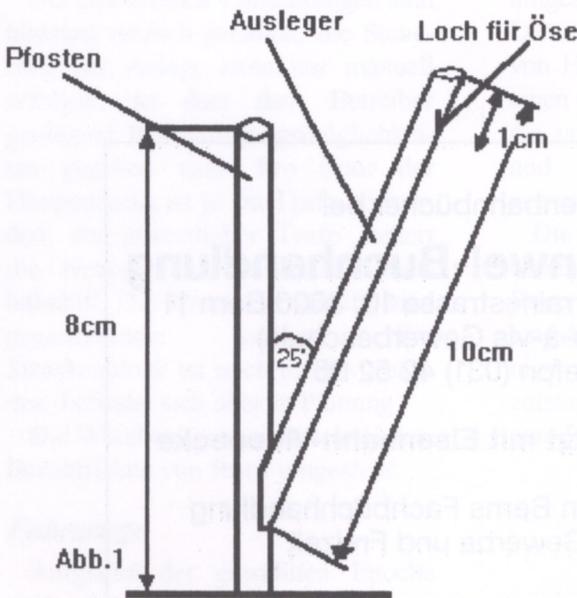


Abb.1

### Der Pfosten

Als Ausgangslage dienten mir zwei Rundhölzer mit einem Durchmesser von 4 resp. 5 mm, wobei das dünnere für den Ausleger bestimmt ist. Doch nun zum Pfosten:

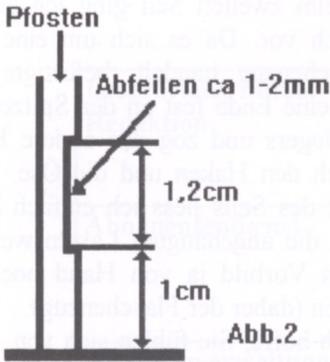
Er ragt auf einer Länge von 8 cm aus dem Boden. Soll der Kran als unbewegliches Modell gebaut werden, reicht ein zusätzlicher Zentimeter, um sicheren Halt im Boden gewährleisten zu können. Wird aber Bewegungsfreiheit oder gar eine Fernsteuerung (wie in meinem Fall) bevorzugt, muss der Pfosten den Umständen entsprechend länger sein (erst rechnen und dann absägen!).

Nachdem nun die Länge gegeben war, feilte ich, nach Abb.2, einen Teil ab. So ist es einfacher, den Ausleger am Pfosten zu befestigen.

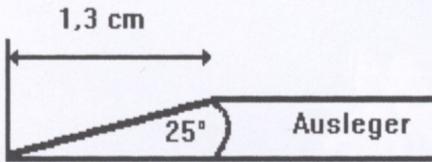
### Der Ausleger

Dieser hat eine Länge von 10 cm und steht in einem Winkel von etwa

## Bautip



25° vom Pfosten ab. Damit die Verbindung mit dem Pfosten klappt, habe ich den Ausleger am einen Ende, gemäss Abb. 3, abgeschliffen. Zudem bohrte ich bereits das Loch für die Öse, weil dies später zu erheblichen Schwierigkeiten führen kann.

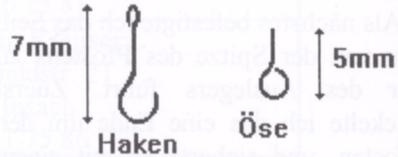


### Haken und Öse

Beide bog ich, nach Abb.4, aus 0,5 mm Kupferdraht. Ich begann bei der Stelle mit dem kleinsten Radius, sprich dort, wo später das Seil durchkommt. Ein unentbehrliches Werkzeug ist hier eine Spitzzange,

mit der sich solche Schlaufen problemlos biegen lassen.

Mit Grau und Rostbraun verlied ich den beiden Teilen ein realistisches Aussehen.



### Der Zusammenbau

Bevor ich mit dem Zusammenbau begann, bearbeitete ich die Holzteile noch mit Feile und Bastelmesser, damit sie einen natürlichen Charakter erhalten. Doch nun zum Zusammenbau der einzelnen Teile:

Zuerst leimte ich Pfosten und Ausleger mit Holzleim zusammen. Gleichzeitig fügte ich auch schon die Öse in ihr Loch ein.

Während das Ganze trocknete, blieb mir genügend Zeit zum Vorbereiten der Seile. Diese stellte ich aus zwei Fäden von je 25 cm her und färbte sie in Brauntönen.

Der nächste Schritt ist die farbliche Behandlung des Pfostens und Auslegers. Zuerst grundierte ich mit einem hellbraun, nachdem diese Schicht trocken war, überpinselte ich sie in mehreren Schichten mit dunkleren

## Bautip

Farbtönen. Als auch diese Schichten trocken waren, bearbeitete ich das Holz mit einem feinen Schleifpapier, sodass an manchen Stellen die unteren Farbschichten zum Vorschein kamen.

Als nächstes befestigte ich das Seil, das von der Spitze des Pfostens zu der des Auslegers führt. Zuerst wickelte ich das eine Ende um den Pfosten, und sicherte es mit einem Tropfen Leim. Dann spannte ich das Seil zum Ausleger, wickelte es um ihn und schnitt den Rest weg. Mit einem weiteren Tropfen Leim lässt sich das Ende leicht verbergen.

Beim zweiten Seil ging ich genau gleich vor. Da es sich um eine Art Flaschenzug handelt, befestigte ich das eine Ende fest an der Spitze des Auslegers und zog das andere Ende durch den Haken und die Öse. Den Rest des Seils liess ich einfach hängen, die angehängten Lasten werden beim Vorbild ja von Hand hochgezogen (daher der Flaschenzug).

Ich hoffe, Sie fühlen sich von dieser Bauanleitung angesprochen und können demnächst Ihre Anlage ebenfalls mit einem Holzkran bereichern.

Martin Klausner



# Impressum

<b>Leserbriefe, Börse, Redaktion</b>	<b>André Hügli</b> Hollermattenweg 5 2577 Siselen 032/86 15 81
<b>Abonentendienst</b>	<b>Martin Klauser</b> Kleinfeldstr. 21 2563 Ipsach 032/51 75 86
<b>Anzeigenverwaltung</b>	<b>Felix Roth</b> 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 (jeweils Anfang März, Juni, September, Dezember)

**Redaktionsschluss für LJ 3/93 : 20 Juli 1993**

## **Heftpreise**

Einzelpreis: **Fr. 4.50**

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

Preisänderungen vorbehalten.

SSR-Inserat durch:

Dactis AG, Koordination Schule /Medien, Postfach 871,  
2501 Biel, Tel. 032/23 43 23. Fax 032/23 43 45

## *Spitzkehre im Jura : Chambrelieu*

### *Zum Vorbild:*

An der SBB-Strecke Neuchâtel-La Chaux de Fonds, die 1895 erbaut wurde, befindet sich die einzige Spitzkehre des schweizerischen Normalspurnetzes. Sie liegt auf 685 müM mitten in einem Jurawald; das nächste Dorf, Rochefort, ist 1,5 km weiter oben. "Chambrelieu" selbst ist ein kleines Dorf unterhalb des Bahn-

hofes. Das Postauto hat an fast jeden Schnellzug Anschluss und bringt die Passagiere in die umliegenden Dörfer. Die Züge verkehren hier stündlich pro Richtung, abwechselungsweise als Schnell- oder Regionalzug. Alle kommen aus oder fahren über die "direkte Linie" (Bern-Neuenburg-Bahn) weiter Richtung Bern. Hier sieht man also oft auch Fahrzeuge der BLS.



Ausfahrt Richtung Neuchâtel/La-Chaux-de-Fonds: Deutlich sichtbar die starke Steigung

## Anlagevorschlag

Früher mussten die Züge in "Chambrelien" umfahren werden und die Lok ans andere Ende des Zuges gekoppelt werden, so ist auch die relativ umfangreiche Gleisanlage verständlich. Heute verkehren hier weitgehend Pendelzüge, trotzdem hält jeder Zug 3-5 Minuten.

Es bestehen Pläne, die Fahrzeit mittels eines Kehrtunnels zu verkürzen. Aber bei dem aktuellen Finanzloch der SBB wird sobald nicht gebaut.

Zur Dampfzeit gehörte die Strecke der "Jura Industriel" oder zu deutsch "Neuenburger Jurabahn". Damals wurden die Dampfloks auf einer Drehscheibe, deren ehemaliger Standort heute noch sichtbar ist, gedreht. Aus dieser Zeit stammen auch die Tunnelportale, die fast gotische Form haben, was bei der Elektrifizierung erhebliche Probleme bereitete.

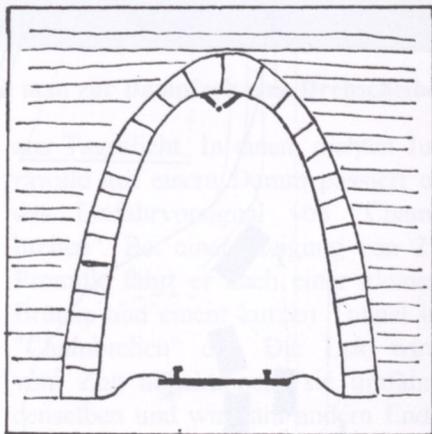
Dem heutigen eher bescheidenen Rangieraufkommen dient ein Traktor vom Typ Tm II, der in einer kleinen Remise übernachtet.

### **Gleisplanidee:**

Eigentlich ist die Anlage eine einzige Kehrschleife mit dem Bahnhof "Chambrelien" als Anfangs- und Endpunkt. Auf der Strecke hat es noch einen vorbildlosen Bahnhof - es könnte Les Geneveys sur Coffrane

sein -, der mit seinem Freiverlad und den zwei Industrieanschlüssen für Betrieb sorgen kann.

Da aber viele der hier verkehrenden Fahrzeuge im Modell nur schwer zu beschaffen sind, oder es sie gar nicht gibt, wollen wir die Anlage wie eine typische SBB-Nebenstrecke betreiben: Regionalzüge führen BDe 4/4-Pendel oder NPZ (Kolibris), Schnellzüge werden von einer Re 4/4 II oder von einem RBe 4/4 gezogen, für Güterzüge kommen Ae 4/7, Ae 6/6 oder Re 4/4 II in Frage. Es sind eher kurze Züge, die hier verkehren sollen. Die nutzbare Gleislänge in "Chambrelien" (Gleis 1+2) beträgt 210 cm, das entspricht ungefähr einer Re 4/4 II mit 6 Einheitswagen I.

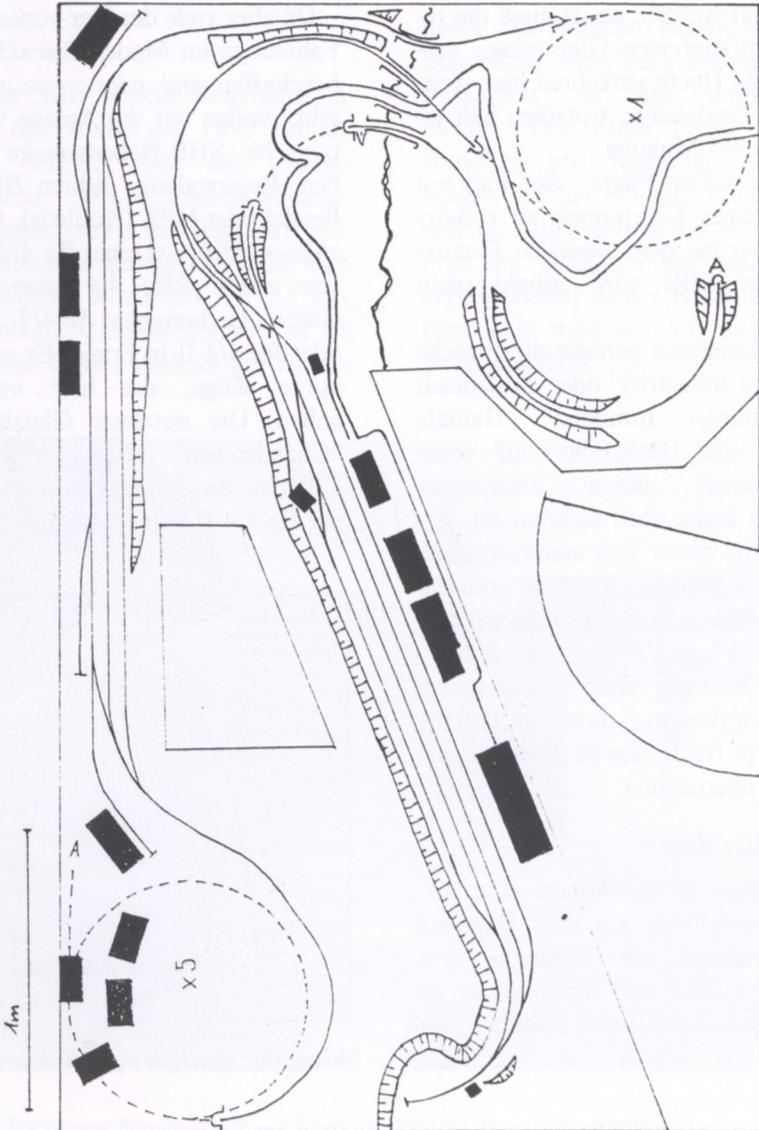


Skizze der einzigartigen Tunnelportale

## Anlagevorschlag

### Gleisplan:

Übersichtshalber wurde auf die Darstellung des Schattenbahnhofes verzichtet



## Anlagevorschlag



**Das hintere Ende des Bahnhofes; hier fand man zur Dampfzeit eine Drehscheibe**

Um den Zugang zu allen Anlageteilen zu gewährleisten, ist eine Betriebsöffnung eingeplant. Wenn man sie mit der Geländeform tarnt, wird ein grosser Tiefenwirkungseffekt erzielt.

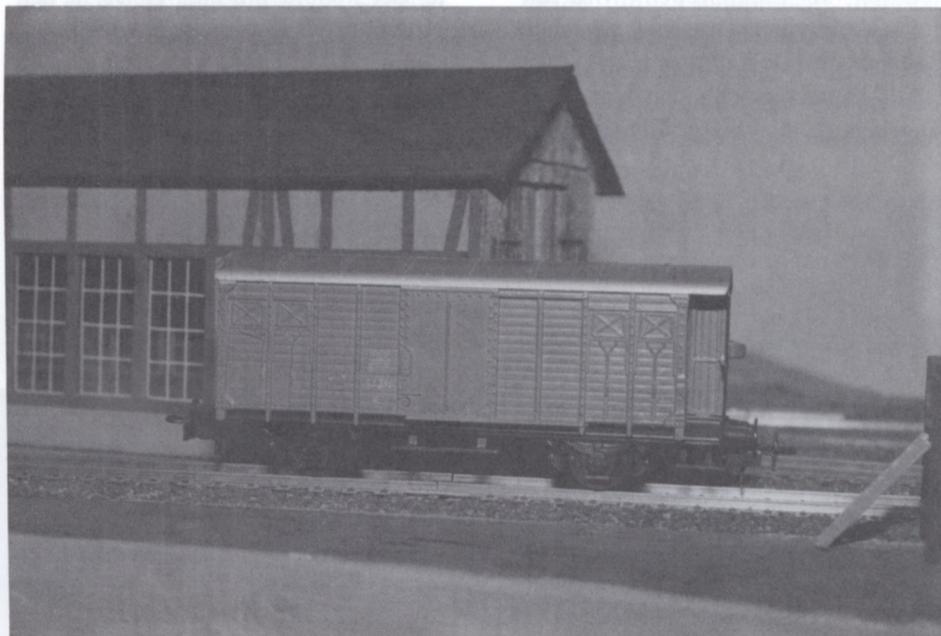
### ***Streckenbeschreibung:***

Wir verfolgen hier am besten einen Güterzug auf seiner Fahrt. Er hat den Schattenbahnhof "Neuchâtel" hinter sich gelassen und kommt nun wieder

ans Tageslicht. In einem dichten Jura-Wald auf einem Damm passiert er das Einfahrtssignal von "Chambrelien". Bei einer Steigung von 27 Promille fährt er nach einer kleinen Brücke und einem kurzen Tunnel in "Chambrelien" ein. Die Lok wird vom Zug abgekuppelt, sie umfährt denselben und wird am andern Ende wieder angehängt.

Die Ausfahrt liegt wieder in einer Steigung von 27 Promille. Eine weite

## *SBB K3: die Modelle*



### **Der HAG K3**

Nachdem wir im letzten LJ das grosse Vorbild behandelt haben, beschäftigen wir uns nun mit den Modellen in HO.

Von 1954 an produzierte HAG den K3 in grauer und später auch in brauner Ausführung. Die Produktion ist aber vor einigen Jahren eingestellt worden, so dass die Modelle nicht mehr im Handel anzutreffen sind. Das Gleiche gilt für die Modelle von

Kleinbahn und Märklin, deren Modelle ebenfalls nicht mehr zu kaufen sind. Wir werden uns jedoch nur mit den sich im Moment im Handel befindlichen Modellen beschäftigen.

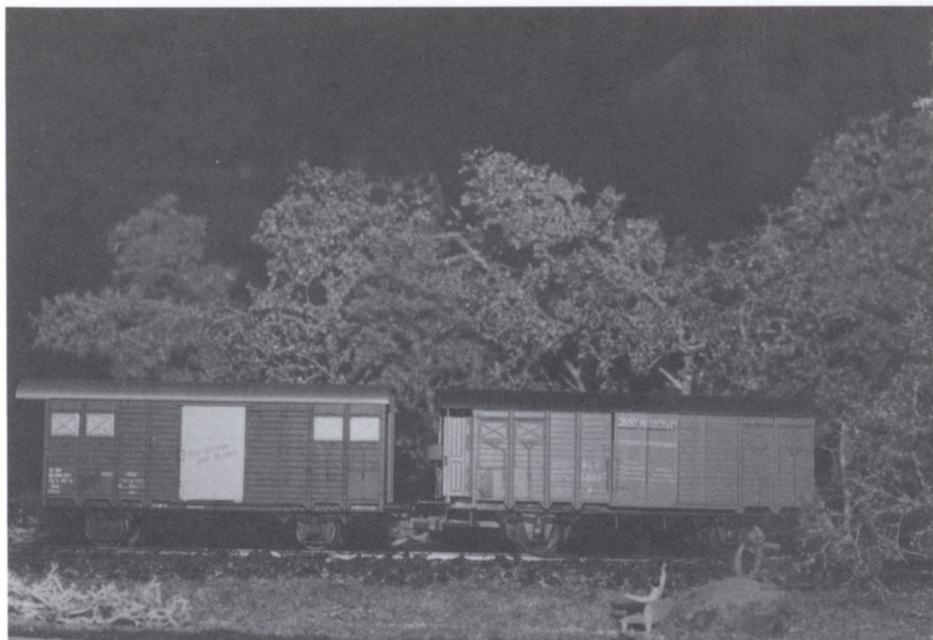
### **PIKO**

Von PIKO gibt es seit Neuem eine ganze Reihe von K3 mit verschiedenen Bedruckungen im Handel. Es gibt folgende Varianten in Grau:

## Modell & Original

"Picard", "Maggi", "Carba" und "USEGO". Die Beschriftung befindet sich jeweils auf der Schiebetüre. Der K3 ist aber auch in "Sersa" Version, ganz in Weiss, und als X der EBT, ganz in Pink, erhältlich. Selbstverständlich kann der K3 auch in den normalen Versionen in Grau und Braun erworben werden. Die Wagen, alle ohne das charakteristische Bremserhaus, sind auch nach der Wende

in Deutschland relativ billig geblieben, so ist für einen PIKO K3 gerade nur Fr. 19.80 auszulegen. Natürlich erhält man für diesen Preis kein ausgereiftes Supermodell, es ist auch keine Kurzkupplungs kinematik (KKK) vorhanden, aber der Wagen kann leicht mit den persönlichen Notwendigkeiten ausgestattet werden, und so ist schliesslich jeder mit seinem Modell zufrieden.



Links der AKU K3; rechts der PIKO-Umbau von Bilger



4 Beschriftungsvarianten der PIKO K3



## Modell & Original

### *Bilger*

Dieser deutsche Anbieter baut Modelle des K3 auf Basis des PIKO-Modells. Erhältlich sind eine braune Ausführung mit Bremserhaus und ein Privatgüterwagen von Jaacky Maeder, der bei der BLS immatrikuliert war. Das letztere Modell ist mit einer KKK von Symoba und einem Bremserhaus versehen, das Bremserhaus weist jedoch vorbildwidrig ein Fenster auf der gesamten Breite auf, richtig wäre ein schmales oder zwei einzelne Fenster. Für diesen Wagen müssen Fr. 97.- ausgelegt werden.

### *AKU*

Das neueste Modell stammt von AKU. Der K3 wird in Braun (als Gms) und Grau (mit Bremserhaus) in Bausatzform oder als Fertigmodell angeboten. Der K3 von AKU ist bestens dazu imstande, auch Nietenzähler zu befriedigen, entspricht er doch in allen Belangen dem Vorbild und ist mit einer KKK ausgestattet. Das Modell von AKU ist auch dementsprechend teurer als dasjenige von PIKO, das braune Fertigmodell kostet Fr. 57.-.

Felix Roth

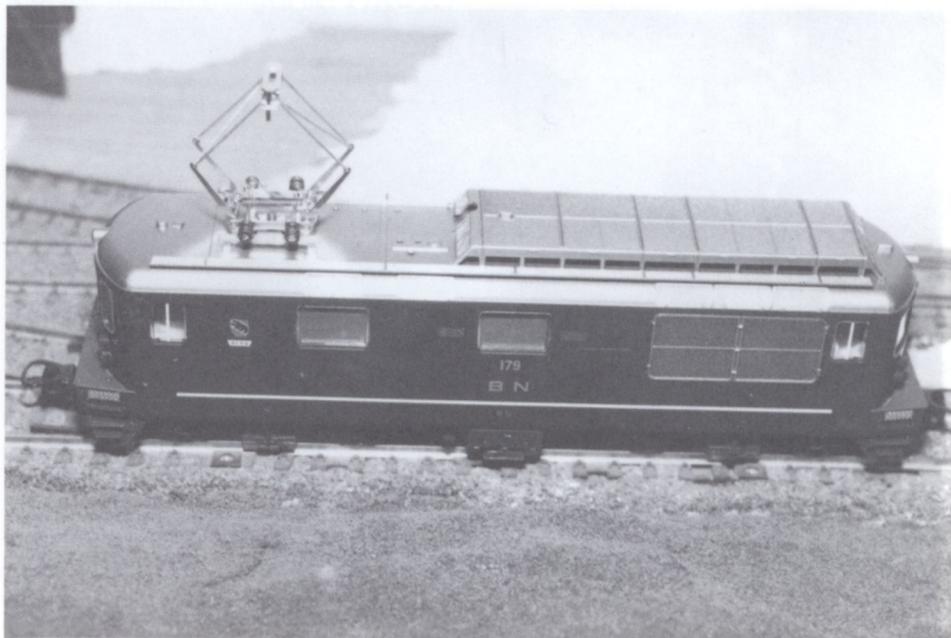


## *BLS Re 4/4 von LIMA*

Nun ist die BLS Re 4/4 schon einige Zeit auf dem Markt, aber man hörte noch nicht viel über ihre Eigenschaften im (mehr oder weniger) harten Anlagebetrieb. Wenn nicht viel über eine Modelllok gesprochen wird, bedeutet dies meistens Gutes, doch lassen wir uns doch vom Test der Gleichstromausführung überraschen.

### *Innenleben:*

Die Lok wird durch einen mittig gelagerten Motor über Stirnradgetriebe auf alle vier Achsen angetrieben. Der kräftige Motor ist mit zwei Schwungmassen ausgerüstet. Zwei Räder weisen Haftreifen auf, welche bei dieser leichten Lok wirklich notwendig sind.



### **Fahrbetrieb:**

Wenn man die Lok erstmals in den Händen hält, ist man vom geringen Gewicht derselben überrascht und man beginnt an der Zugkraft des Modells zu zweifeln. Die zweite Überraschung erlebt man bei der Lastprobefahrt, denn die Re 4/4 ist problemlos in der Lage, einen Zug von 13 Vierachsern über eine Steigung von 2,5 % zu ziehen und diesen auch anzufahren. Der Zug bestand aus Wagen der Firmen Metropolitan, Roco, Liliput und Märklin. Zuglängen, die über 13 Wagen gehen, sind beim Vorbild eher selten anzutreffen und deshalb ist die Zugkraft der Lima Re 4/4 mit einem "sehr gut" auszuzeichnen. Bei Überlastung der Lok, die mit 20 Vierachsern erreicht wird, beginnen die Räder zu schleudern, was einen Motorschaden verhindert.

Das Fahrverhalten ist gleichmässig und ruhig, auch langsame Rangierfahrten können mit dieser Lok problemlos verrichtet werden. Einzige Nachteile im Fahrbetrieb sind das leichte Zittern in Querrichtung und der fehlende Auslauf. Das Zittern rührt daher, dass die Räder auf den Kontaktfedern der Stromabnahme abgestützt sind. Diesem Missstand kann abgeholfen werden, indem die Kontaktfedern etwas stärker nach unten gebogen werden. Somit sind

die Räder etwas härter gelagert und die Lok neigt deshalb weniger zum Zittern.

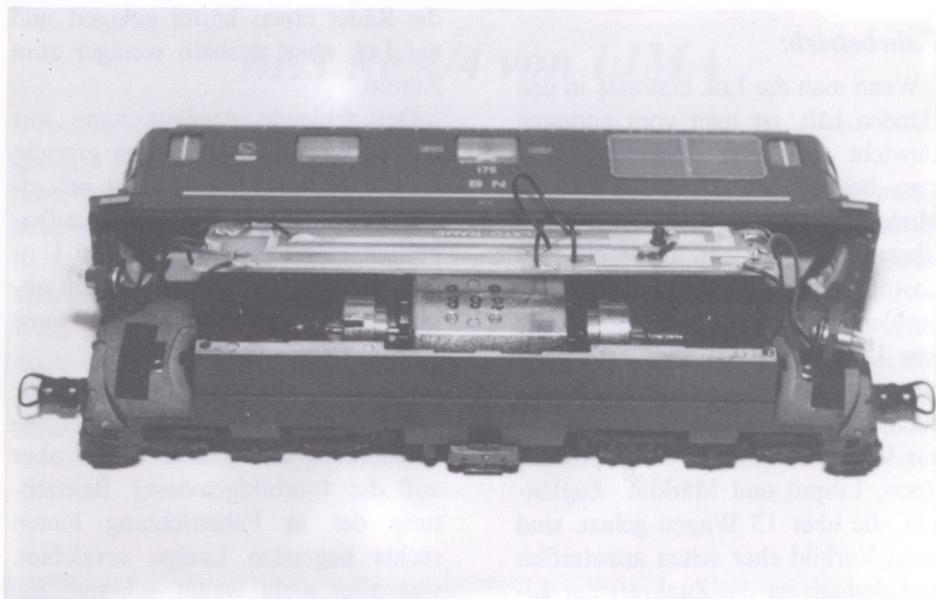
Der fehlende Auslauf kann nur durch einen Getriebeumbau erreicht werden, welcher gleichzeitig mit einem etwaigen Einbau eines Faulhaber-motors erfolgen könnte. Ein Umbau auf Faulhaber ist aber nicht absolut notwendig, da die Re 4/4 sonst sehr sauber und ruhig läuft.

Die Lok weist eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Dreilicht-Frontbeleuchtung auf. Dabei wurde aber auf die (vorbildgemässe) Beleuchtung der in Fahrtrichtung hinten rechts liegenden Lampe verzichtet, was aber nicht weiter schlimm ist, denn wer sieht sich im Anlagebetrieb die Rückwand einer Lok an, die einen Zug zieht?

### **Gehäuse/Detailierung:**

Noch an das bullige Erscheinen der zu breiten Re 4/4 von HAG gewohnt, erscheint die vorbildmässige Lima Re 4/4 fast als schmales Handtuch.

Wie neuerdings auch von Lima gewohnt, erhält man beim Kauf dieser Lok ein hervorragend detailliertes Modell, das den Vergleich mit Loks von andern Herstellern auf keinen Fall scheuen muss. Das BLS-braun ist gut getroffen, auch die Beschriftung ist sauber aufgebracht. An jedem Drehgestell ist ein NEM-Schacht installiert, was dem pro-



blemlosen Austausch von verschiedenen Kupplungen erlaubt. Leider musste aus Platzgründen auf eine Kurzkupplungskulisse verzichtet werden. Somit ist ein richtiges Puffer-an-Puffer Fahren unmöglich. Auf dem Dach sitzt ein fast vorbildlich schmaler Scheren- oder (bei der Re 4/4 193) Einholmstromabnehmer von Sommerfeldt, wie dies schon beim RBe 4/4 von Lima der Fall war.

Erfreulicherweise wurde dem verschiedenen Aussehen der Vorbildloks sehr genau Rechnung getragen, denn die Lok 193 hat nicht nur einen Ein-

holmpantographen, sondern auch Scheibenräder erhalten.

Die Räder sind nach NEM-Normen ausgeführt und brüniert, was zwar zu einem besseren Aussehen führt, aber auch etwelche Kontaktprobleme beschieren kann. Bei der Lima Re 4/4 sind erfreulicherweise keinerlei Kontaktprobleme zu vermerken, somit muss die Brüniierung nicht abgeschliffen werden.

### **Zurüüsteile/Betriebsanleitung:**

Der Lima Re 4/4 sind zwar relativ viele Zurüüsteile beigelegt, so z.B. Hauptschalter, Dachleitungen, Hand-

## Modelltest

läufe, dafür erhält man nach erfolgreicher Ausstattung seiner Lok ein wirklich hochdetailliertes Modell. Für einen allfälligen "Vitrineneinsatz" der Lok werden ein Paar Schienenräumer mitgeliefert, die keinen Ausschnitt für die Modellkupplungen aufweisen. Leider müssen die NEM-Schächte für die Installation dieser Schienenräumer abgeschnitten werden. Dies bedeutet, dass ein solcher Umbau definitiv ist. Hier wäre eine Befestigung der Kupplungsschächte mittels Schrauben angebracht gewesen.

Das Gehäuse kann durch Herausziehen der Puffer und Spreizen der Seitenwände entfernt werden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb nicht eine Konstruktion gewählt wurde, bei der das Herausziehen der Puffer genügt, wie dies etwa bei der Re 460 von Roco der Fall ist.

Die Betriebsanleitung ist sehr ausführlich und übersichtlich gehalten. Es ist ausserdem eine genaue Einzelteilliste vorhanden, die sich aber leider nur auf das Gleichstrommodell bezieht.

## Schlussbilanz

Lima bietet mit diesem Modell, das in BLS, BN, GBS und SEZ Ausführungen zu haben ist, dem Modellbahner ein ausgezeichnetes Produkt an. Auch der Preis von 265.- SFr. für die Gleichstromversion und 325.- SFr. für dieselbe Lok in Wechselstrom ist angemessen, da die Ausführung den Erwartungen entspricht. Das Preis/Leistungsverhältnis ist somit als gut zu bezeichnen.

Felix Roth

**BESTER  
ANSCHLUSS  
UNTER DIESER  
NUMMER.**



Egal, ob du dem Schweizer Alltag für 3 Tage oder 2 Monate entfliehen willst. Unsere Zugnummer hilft dir mit den jeweils günstigsten Bahntarifen und besten Verbindungen weiter. Gratis. Europaweite Buchungen und Reservationen inklusive.

**SSR-Reisen**

DIE ALTERNATIVE FÜR ALLE

## *WB - Die Bahn durchs vordere Frenktal*

### *Die Geschichte*

Bereits im Jahre 1870 wurde die Konzession für eine Eisenbahn durchs vorderer Frenktal von Liestal nach Waldenburg erteilt. Bis zur Aufnahme des Bahnbetriebes dauerte es aber noch rund 10 Jahre. Diverse Probleme mussten erst gelöst werden, bevor am 1. November 1880 die Strecke feierlich eröffnet wurde.

Man erhoffte sich von der Bahn ei-

nen wirtschaftlichen Aufschwung, denn seit der Eröffnung der Strecke Basel-Liestal-Sissach-Läufelfingen-Olten durch die Schweizerischen Centralbahn (heute SBB) hatte die wichtigste Einnahmequelle der ansässigen Bevölkerung, der Hauensteinpassübergang an Bedeutung verloren.

Wegen finanziellen Engpässen und weil der Platz mit dem Strassenverkehr zu Teilen war, baute man die



**WB-Triebwagen der neusten Generation: BDe 4/4 II 15 am 29.4.93 in Waldenburg**

## Privatbahnportrait



Waldenburgerbahn (WB) in der für die Schweiz einmaligen Spurweite von 750 mm. Die rund 14 km lange Strecke verlief anfangs grösstenteils am Rande der Hauptstrasse, von Liestal bis Altmarkt mittels Vierschienengleis zwischen den Gleisen der Centralbahn.

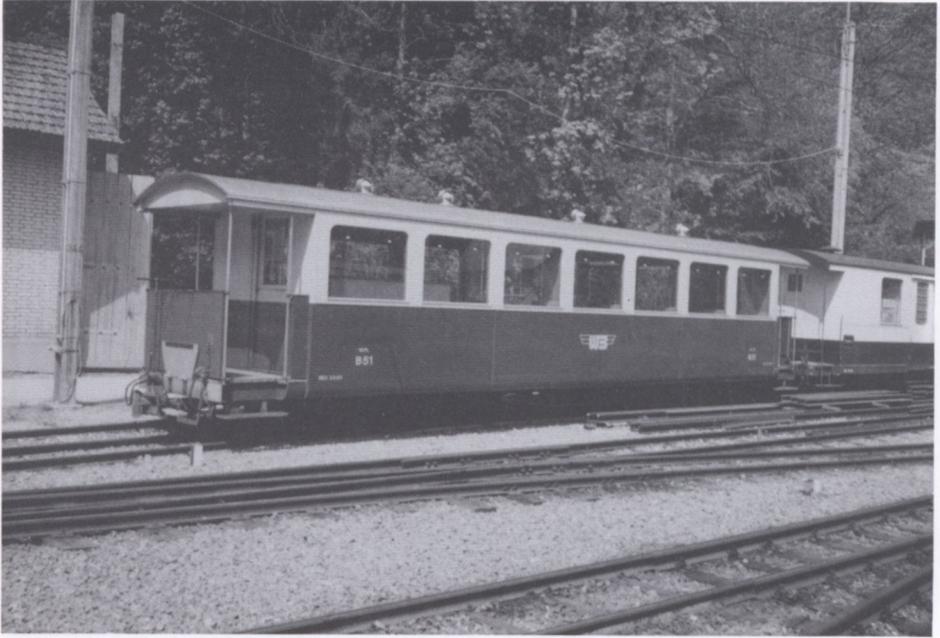
Um die Jahrhundertwende wurde ein Projekt zur Verlängerung der Bahn bis Langenbruck ausgearbeitet. Allerdings wurde es nie realisiert.

Aus Sicherheitsgründen wurden 1923 die Gleise von Liestal bis Alt-

markt und später auch die übrige Strecke grösstenteils auf ein eigenes Trasse verlegt. Heute verlaufen rund elf Kilometer der Strecke auf eigenem Bahnkörper.

### *Die Waldenburgerbahn*

Eröffnung	1. Nov. 1880
Elektrifikation	25. Okt. 1953
Spurweite	750 mm
Betriebslänge	13 km
max. Neigung	38 ‰
min. Radius	70 m
Stromsystem	= 1500v



Ein Vierachser, der an früheren Zeiten erinnert: B 51 mit Baujahr 1968

### *Die Dampfzeit*

Seit der Eröffnung der Linie standen die beiden von der SLM-Winterthur gebauten Zweikupplerlokomotiven G 2/2 1 und 2 im Einsatz. Sie führten täglich drei Zugpaare und benötigten für eine Fahrt etwa eine Stunde.

Um dem stetig zunehmenden Verkehr gewachsen zu sein, beschaffte die WB 1882 eine weitere, etwas stärkere Dampflok mit der Bezeichnung G 3/3 3. In den Jahren 1887-

1912 wurden weitere G 3/3-Maschinen in Betrieb genommen, so dass nun sechs Dampflokomotiven zur Verfügung standen.

1938 war aber auch das zu wenig und eine weitere Dampflok, die G 4/5 7, wurde bei der SLM bestellt.

Nach der Elektrifikation 1953 wurde die G 3/3 6 "Waldenburg" dem Verkehrshaus geschenkt. 1961 wurde die G 3/3 5 "Gedeon Thommen" in Liestal als Denkmal aufgestellt. 1980 wurde sie anlässlich des 100-Jahr Jubiläums der WB wie-

## Privatbahnportrait

der zum Leben erweckt und ist seither zusammen mit historischem Wagenmaterial regelmässig im Einsatz.<sup>1</sup>

Alle anderen Dampflokomotiven wurden bis 1960 verschrottet.

### *Die späte Elektrifikation*

Schon um die Jahrhundertwende lagen erste Projekte zur Elektrifikation vor. Diese, wie auch die folgenden wurden nicht realisiert, weil man die hohen Investitionen scheute.

Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde dieses Thema wieder aktuell. Aufgrund der Beschaffungsprobleme von Kohle, überlegen man sich, die Bahn zu elektrifizieren, auf Dieselbetrieb umzustellen, oder die Strecke stillzulegen.

1951 entschied man sich für die Elektrifikation, schon bald darauf wurde mit den Bauarbeiten begonnen und 1953 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen.



**BDe 4/4 3 aus dem Elektrifikationsjahr (Waldenburg, 9.7.92)**

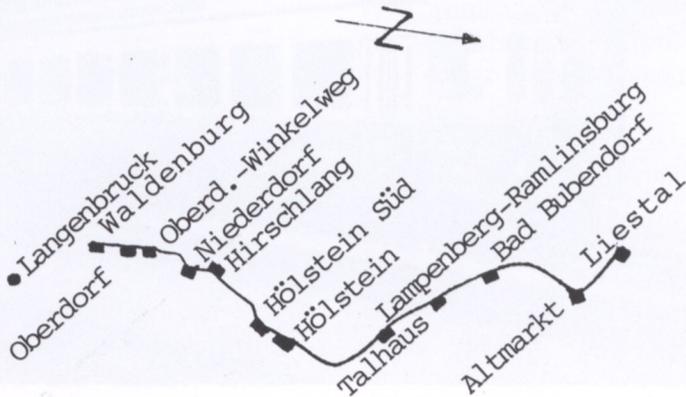
<sup>1</sup>1993 an folgenden Tagen: 30.5;27.6;26.9;31.10

## Privatbahnportrait

### Triebfahrzeugliste

Bezeichnung	Nummer	Name	Baujahr
G 2/2	1	Dr. Bider	1880
	2	Rehag	1880
G 3/3	3	Dubs	1882
	4 <sup>1</sup>	Waldenburg	1887
	4 <sup>2</sup>	Langenbruck	1910
	5	G. Thommen	1902
	6	Waldenburg	1912
G 4/5	7		1938
BDe 4/4	1-3		1953
BDe 4/4 II	11-14		1986
	15-17		1992

Die G 3/3 4<sup>1</sup> wurde bei der Anschaffung der G 3/3 4<sup>2</sup> ausrangiert





**Der BDe 4/4 II 15 zwischen Altmark und Liestal, hier verläuft das Trassee direkt neben den SBB Gleisen**

### *Die elektrischen Triebfahrzeuge*

Seit 1953 standen drei Triebwagen des Typs BDe 4/4 mit den Nummern 1-3 im Einsatz. Sie wickelten sowohl den Personen-, als auch den Güterverkehr, der 1985 auf die Strasse verlegt worden war, ab.

1986 wurden vier neue Pendelzüge bestehend aus BDe 4/4 II 11-14 und Bt 111-114 abgeliefert. Dadurch wurde die Umstellung auf Pendel-

zugbetrieb und eine Fahrzeitverkürzung auf 23 Minuten möglich.

Seither wurden die alten drei BDe 4/4 eher selten eingesetzt. Mit der Inbetriebnahme von drei weiteren dreiteiligen Pendelzügen vor rund einem halben Jahr kam das endgültige Aus für die BDe 4/4 1-3: Sie wurden nach Österreich an die Mariazellerbahn verkauft.

Martin Klausner

Quelle: Waldenburgerbahn

## *Die SMB Ec 4/5 11 wieder in Fahrt*



Da der Verkehr auf der 23 km langen Strecke Solothurn-Moutier um die Jahrhundertwende stetig zunahm, wurde die Beschaffung einer neuen leistungsfähigen Dampflok notwendig. Die Anforderungen waren wie folgt: ein 250t Zug musste bei einer Steigung von 25-28‰ mit 18-20 km/h gezogen werden können. Man einigte sich schliesslich auf eine Vierkuppler-Güterzug-Tenderlokomotive mit voranlaufender Laufachse, so dass auch ein Einsatz im

Personenzugdienst mit erhöhter Geschwindigkeit möglich war.

Im Jahre 1911 wurde die bei der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) gebaute Dampflok mit der Bezeichnung Ec 4/5 unter der Dienstnummer 11 in Betrieb genommen. Sie ist mit einer Heissdampf-Zwillingsmaschine ausgerüstet, was soviel bedeutet wie:

Der im Dampfdom gesammelte (Nass-) Dampf wird nicht direkt den 2 Zylinder zugeführt, sondern zuerst

## Lokportrait

im Überhitzer zu Heissdampf erhitzt.

Sie entspricht punkto technischer Ausführung der SBB C 4/5 2600-2619.

Zur besseren Sicht auf die Strecke wurden die seitlichen Wasserkasten vorne leicht abgeschrägt.

Die Ec 4/5 11 mit der Fabriknummer 2160 leistet rund 1250 PS (920 kW) und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h.

### Technische Daten

Serie	Ec 4/5
Nummer	11
Fabriknummer	2160
Baujahr	1911
V <sub>max</sub>	65 km/h
Leistung	1250 PS
Gewicht (leer)	58 t
Wasservorrat	7,5 m <sup>3</sup>
Kohlevorrat	3 t
Länge über Puffer	11,96 m



Dieses und auch alle übrigen Fotos in diesem Bericht zeigen die SMB Ec 4/5 11 auf ihrer Fahrt vom 24.4.93, hier in Oberdorf (Fotos F. Roth)

## Lokportrait

Seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1911 verrichtete die Ec 4/5 während 21 Jahren ihren Dienst. Dabei legte sie pro Jahr rund 30'000 km zurück. Als die SMB 1932 elektrifiziert wurde, kam das Aus für die Dampflok und sie wurde in Moutier remisiert. Dort blieb sie bis zu ihrer Ausrangierung 1966. Einzig im Jahr 1958 wurde sie anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums nochmals angeheizt.

Von 1967 rostete sie dann während 19 Jahren auf dem Bahnhofplatz von Oberdorf als Denkmal vor sich hin. Da sich der DBB (Verein Dampfbahn Bern) für die Maschine

interessierte, wurde sie 1986 nach Burgdorf ins DBB-Depot transportiert.

1991 beschloss dann der Verein, die Lok wieder in Stand zu setzen. Anfang 1992 wurde sie nach Meiringen überführt, wo sie einer gründlichen Revision unterzogen wurde. Etwa ein halbes Jahr später kam sie wieder in die Schweiz zurück. Seither lässt sie die Eisenbahnerherzen beim Einsatz auf ihrer Stammstrecke wieder höher schlagen.

Martin Klausner



# Lökeli-Journal

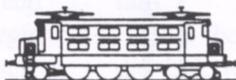
- Ja, ich möchte mehr über diese Zeitschrift erfahren und hätte gerne ein Probeexemplar à sFr. 4.50- (+Porto).
- Ja, ich will diese interessante Zeitschrift für ein Jahr (4 Ausgaben) zu sFr. 14.- (+ Porto) abonnieren.
- Ja, ich will jemandem eine Freude machen und bestelle für ihn/sie ein Geschenkabonnement (4 Ausgaben) des LJ zu sFr. 14.- (+ Porto).
- Die erste Nummer  an mich  
 direkt an den Empfänger

<b>Besteller:</b> Name/Vorname..... Strasse..... Land/PLZ/Ort..... Telefon.....	<b>Empfänger:</b> [Nur bei Geschenkabos ausfüllen] Name/Vorname..... Strasse..... Land/PLZ/Ort..... Telefon.....
Ab Nummer.....	(Dezember/März/Juni/September + Jahr)
Datum.....	Unterschrift.....

Ausschneiden oder Kopieren und Einsenden an:

"Lökeli-Journal",  
Martin Klausler,  
Kleinfeldstr. 21,  
CH-2563 Ipsach

## 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

---

*Kennen Sie die Leuk-Leukerbad-Bahn?  
Oder die Zahnradbahn auf den Monte Generoso?*

*Die Schweizerische Eisenbahn-Illustrierte  
«Schweizer Schmalspurbahn-Romantik»  
berichtet alle vier Monate über Aktuelles und Vergan-  
genes von den Schmalspurbahnen der Schweiz.*

**Abonnente und Probeexemplare können Sie beim Verlag  
Schweizer Schmalspurbahnen, Umformer, 3823 Wengen für 12.-  
respektive 5.- Fr. beziehen.**

## Börse

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

### Einsendeschluss für LJ 3/93: 20 Juli 1993

**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 muss angegeben werden  
-Preisangaben  
-Abkürzungen sind zu vermeiden

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

### Gesucht:

Spur N-Lokomotiven  
BLS Be 6/8 Metrop  
BLS Ae 6/8 Fulgurex  
FS E 424 Lima

Angebote an Christian Rüedi  
Ahornweg 6  
2575 Hagneck

Telephon: P 032 86 27 63  
G 032 55 26 26

# Vorschau

**Heft 2/93**

## **Privatbahnportrait**

Bericht über die aktuelle Situation des Vereins "Dampfbahn Furka Bergstrecke"

## **Lokportrait**

Wir stellen die bei der OeBB wieder zum Leben erweckte SCB Ed 2 x 2/2 vor

## **Bautip**

Wie man einen Bahnübergang elektronisch sichern kann

## **Modell & Original**

Schlieren RIC (Teil 1)

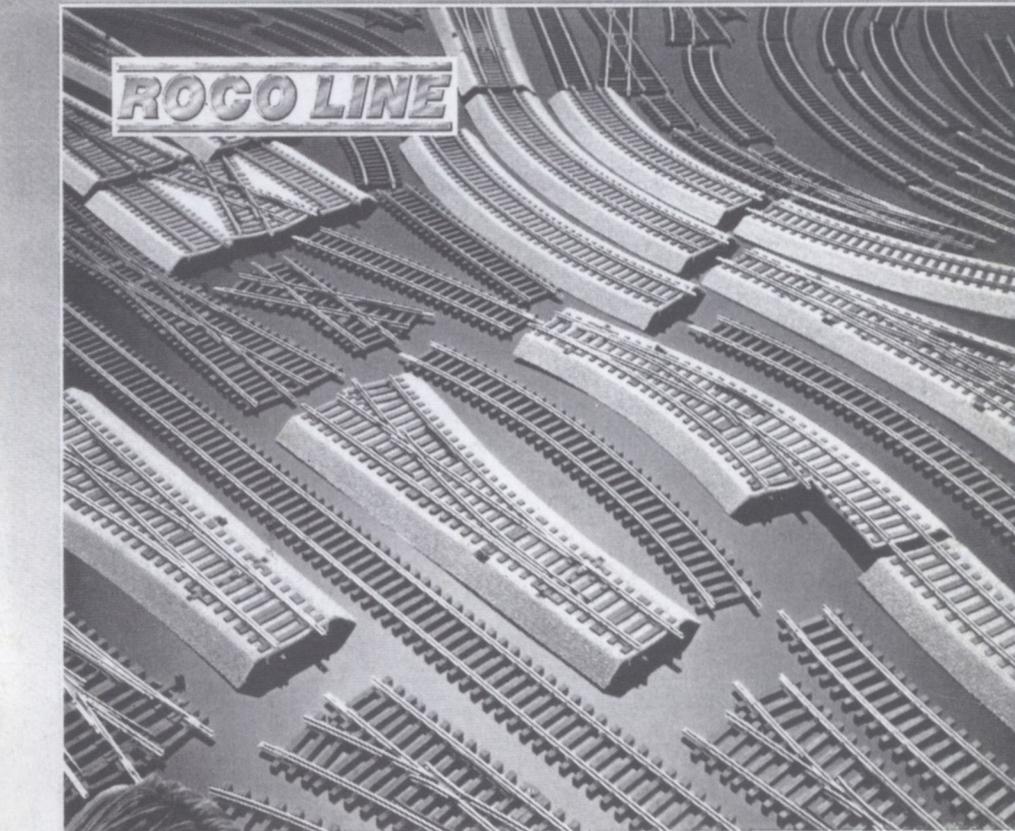
## **RhB-Bahnhof im Bau**

In diesem Teil geht es um die Gleisverlegung und Einschottern

**Aus Platzgründen oder aktuellem Anlass können einzelne Beiträge verschoben werden.**

**Die nächste Ausgabe erscheint in der ersten Septemberwoche im Fachhandel, am Kiosk, oder bequem in Ihrem Abo.**

An diesem Platz  
könnte Ihr Inserat  
stehen!



**ROCO LINE**



## Kompetenz

Wer heute eine Modellbahnanlage plant, stellt Ansprüche. Er möchte ein Gleis, das in den Proportionen maßstäblich, in der Qualität langlebig, in der Konstruktion betriebssicher und im Aufbau benutzerfreundlich ist. Letzteres erfordert eine Geometrie, die Unnötiges vermeidet, doch vorbildgetreue Vielfalt sicherstellt. Auch daran zeigt sich die Kompetenz eines Gleissystems.

Mit Weichen 10° und 15°,

Dreiwegweichen 15°, Kreuzungen 15° und 30°, einfachen Kreuzungsweichen 10° und 15°, doppelter Kreuzungsweichen 15° System Baeseler sowie Bogenweichen R 358 mm und R 826 mm bietet ROCO LINE schon heute unter allen großserienmäßig hergestellten H0 Gleissystemen die größte Auswahl an Weichenbauarten. Selbstverständlich untereinander voll kompatibel. Und alle diese

Gleiselemente sind dazu auch noch mit oder ohne Schotterbett zu haben. Damit nicht genug: Der Erfolg von ROCO LINE ermöglicht weitere Bauformen wie z.B. die geplante doppelte Kreuzungsweiche 10° und ein Bogenweichenpaar mit R 481 mm (R4/R5). Wer soviel Auswahl nicht nützt, hat nur noch eine einzige Alternative: Selbstnageln. ROCO LINE – auf diesen Schienen läuft Ihr Hobby!



**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 - 8226 Freilassing,  
Georg-Wrede-Straße 49