



Foto: Andreas Linthier

Wie schön, wenn Bubenträume auch tatsächlich ausgeträumt werden können! Glücklicherweise ist das nicht so selten unter Modellbahnern, namentlich dann, wenn es sich nicht um Luftschlösser handelt. Helmut Bauer hat sich seinen realisierbaren Traum mit einer Modellbahn im Stile der 1950er Jahre und mit Landschaft erfüllt. **Ab Seite 20**



Illustration: Loisl

Am 20. Oktober ist unser Mitarbeiter seit der ersten Stunde Rudolf L. Merz, besser und vor allem weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt unter seinem Künstlernamen Loisl nach kurzem Unwohlsein verstorben. Seine Illustrationen handeln mehrheitlich von Eisenbahnen. Wir nähern uns dem Menschen Loisl **Ab Seite 44**



Foto: Martin v. Meyenburg

Gute Ideen lassen sich oft nicht umsetzen, weil die Herstellungsmittel fehlen. Im Modellbau gilt das ganz besonders, es sei denn, man habe noch bessere Einfälle, die sich mit vertretbaren Mitteln in die Tat umsetzen lassen. Harry Künzle ist ein Modellbauer, der sich intensiv mit unkonventionellen, aber durchsetzbaren Methoden befasst. **Ab Seite 90**

## Inhalt

### Anlage 20

Erfüllter Bubentraum mit der Blecheisenbahn

### Diorama 30

Eine R-Fahrleitung nach SBB-Vorbild vom Feinsten in 1:160 auf einem Diorama

### Modell & Vorbild 36

SBB-Kesselwagen mit 37500 Litern Inhalt

### LOKI intern 44

Loisls Lebenskreis hat sich geschlossen

### Modellbau 52

Verladerampe über einen Bach

### Modellbau 72

Leichtstahlsteuerwagen ABt der SBB in H0 als ambitioniertes Bastelprojekt.

### LOKI Jubiläum 80

Am Ende vom Jubiläumsjahr «25 Jahre LOKI»: Wie das Cover von Heft 1/2006 entstand

### Modellkritik 84

Kritische Würdigung der Ae 8/14 11801 von Minitrix in Spur N

### Modellbaugalerie 90

Harry Künzles geniale Eigenbauten in Spur 0

### Rubriken

3 Editorial	62 Veranstaltungen
6 Marktspiegel	64 Börse
34 Szenennews	68 Bahn aktuell
56 Branchennews	97 Inserentenverzeichnis
58 Drehscheibe	98 Vorschau/Impressum

**BONUS**

Weiteres Material unter [www.loki.ch](http://www.loki.ch)

### Titelbild



Foto: P. Matthey u. T. Sierli

In der regelmässig unnötig hektischen Vorweihnachtszeit ist es doch eine wahre Wohltat, eine heile (Eisenbahn-) Welt darzustellen und zu erleben. Auch wenn es diese Welt gar nicht mehr geben kann, mag sie uns Halt geben und Unwägbarkeiten des realen Lebens weniger wichtig in Erscheinung treten lassen.

## Das Modellbauwerk von Harry Künzle in Spur 0 (Ing-)Geniale Einfälle

Einfach, genial, technisch sauber und sec sind Harry Künzles  
Lösungen beim Bau seiner selbst gefertigten Modelle.  
So, wie es sich für echt ingenieurmässige Arbeit gehört.



Von Martin v. Meyenburg

**T**ypischer hätte der Weg zur Modellbauerei und den Resultaten unseres heutigen «Misterwerklieferanten» kaum verlaufen können. Und doch ist die Geschichte so eigenartig und speziell wie im Grunde genommen mit allen Modellbahnern, die auf ihre Weise Erstaunliches und Einzigartiges hervorbringen, so wie jeder auf seine Weise auch glücklich damit werden sollte. Die Unterschiede in der Machart mögen noch so gross sein, eines

bleibt sich fast in den meisten Fällen gleich: Die Herausforderung. Und genau hier liegt Harry Künzles Stärke in seinen verschiedenen Konstruktionen.

### **Bahn von Kindheit an**

Seine Kindheit verbrachte Harry Künzle (47) in St. Gallen hinter dem Güterbahnhof, dessen Geschehen ihn von sehr früh weg in den Bann zog. Da wurde sogar noch mit Dampflokomotiven rangiert, Güterzüge

wurden noch mit den legendären Stangenmaschinen Be 4/6 und mit Krokodilen zu- und abgeführt. Das regte die Fantasie derart an, dass er sich mit den Lego-Steinen die Loks sehr einfach nachbaute. Heute erinnert er sich noch ganz genau, welche einfache Steinkombination mit wie vielen «Töggelis» das Krokodil ergab, welche die Be 4/6.

Seine erste «echte» Bahn war dann die Briobahn, die etwa in seinem 10. Altersjahr



Unter kritischem Auge von Harry Künzle absolviert die Be 5/7 der BLS eine erfolgreiche Testfahrt auf der Klubanlage des MBC Rorschach.



Mit Ausnahme des Speisewagens ist der TEE-Bavaria, so wie er auch durch Rorschach fuhr, in Harry Künzles Werkstatt entstanden.

durch eine Märklin-Bahn ersetzt oder ergänzt wurde.

Die Modellbahninfektion fand also schon ordentlich früh statt.

#### Wegbereiter Hag

Als Jüngling nahm Harry Künzle liebend gern im Rahmen von Ferienjobs eine Arbeit in der Firma Hag an, die bekanntlich damals in St. Gallen angesiedelt war. Der Stundenlohn um 4 Franken herum spielte

eigentlich keine Rolle, obschon das Entgraten der Zinkdruckgehäuse für die Modelllokomotiven eine richtiggehende «Tubelarbeit» gewesen sei. Entscheidend sei einmal der Umstand gewesen, dass die Arbeit mit Modellbahnen zu tun gehabt habe, zum anderen sei man damals in der Firma Hag grosszügig gewesen, was das Mitnehmen von Ausschussgehäusen anging. Mit diesen Gehäusen, die sich durch Basteleien durchaus noch für Eigenbauten einset-

zen liessen, entstand das eine oder andere Modell. Hauptsache war, dass die Ware keinen Finanzeinsatz erforderte und dass damit auch tatsächlich etwas gemacht werden konnte.

#### Zuerst H0-Modelle

An «besseren» Werkzeugen stand nur eine Handbohrmaschine mit Ständer zur Verfügung. So entstanden aus Gehäusen der Ae 4/7 von Hag eine richtig proportion-

nierte Ae 4/7 in massstäblicher Ausführung und eine Ae 3/6<sup>1</sup>. Die mehrmals auseinandergesägten und wieder neu verklebten Gehäuseteile ergaben die ordentlich aussehenden Modelle. Einziger Nachteil waren die Verklebungen mit Araldit. Zwar hielten diese Verklebungen dem normalen Fahrbetrieb durchaus stand, ein arger Absturz anlässlich eines Umzuges überlebte diese Ae 4/7 jedoch nicht mehr als Ae 4/7...

Noch vor diesem Malheur ging es mit Eigenbauten in Spur H0 weiter, etwa mit der Ae 8/14 11851 mit Teilen von Ae 6/6 von Roco. Obschon auch die Radsätze nicht ganz richtig waren, vermittelte die Doppellok einen wuchtigen Eindruck.

Weiter entstand aus einem Roten Pfeil von Hag ein weitgehend stimmiges und massstäbliches Modell.

### Beruf ging vor

Im Kollegenkreis entstand auch eine grosse H0-Anlage, deren Steuerung Harry Künzle neben vielen anderen Verrichtungen betreute. Seine Ausbildung zum Elektroingenieur und die ersten beruflichen Stationen führten Harry Künzle weg von Rorschach und der Ostschweiz, so dass auch die erwähnte H0-Anlage einschlieff und abgebaut werden musste.

Nach seiner Rückkehr an den Bodensee erinnerte man sich im Kollegenkreis an seine planerischen und konstruktiven Einfälle. So wurde er angefragt, in einen verzwickten Raum eine Spur-0-Anlage einzuplanen. Eigentlich hätte er lieber in H0 geplant, der Wunsch der Kollegen zielte jedoch eindeutig auf Spur 0. Alle Randbedingungen im schwierigen Raum wurden eingehalten, und so ging man an den Bau dieser Anlage, an der sich Harry Künzle vorerst einmal nur als Helfer beteiligte. Es zeigte sich jedoch rasch einmal, dass das Helfertum sehr wichtig wurde, denn auch die elektrische Steuerung dieser Anlage stammte aus seiner Küche.

### Erste Modelle für Kollegen

Wer den Tatendrang Harry Künzles kennt, der kann in Anbetracht seiner jeweiligen Fortschritte in den von ihm betreuten Projekten rasch einmal erahnen, dass der Appetit nach noch mehr von Kollegenseite her betrachtet nicht mehr weit war. So wurde er angefragt, ob aus einem günstig erworbenen Bausatz eine Köffelilok Ce 6/8<sup>1</sup> der SBB in Spur 0 bauen würde. Der Bausatz stammte von Frisa, den Anforderungen an Optik und Technik hielt er jedoch in keiner Weise stand. Namentlich die Kühlschlangen an den Kastenseiten sollten als einfaches Ätzteil einfach aufgelötet werden. Das sollte es dann doch nicht sein.



Wo andere grosse Schwierigkeiten haben, greift Harry Künzle zu seiner genialen Trickkiste des Selbstbaus.



Die Landilok Ae 8/14 Nr. 11852 mit ihren modellbauerisch schwierigen Rundungen entstand aus einem Modell

Also ging er daran, diese Kühlschlangen aus Draht zu biegen und zusammen zu löten.

Bei dieser Modellbauarbeit kam Harry Künzle erstmals mit dem Löten von Messing in Kontakt. Diese Arbeit faszinierte dermassen, dass ihn das richtiggehend für den Modellbau infizierte.

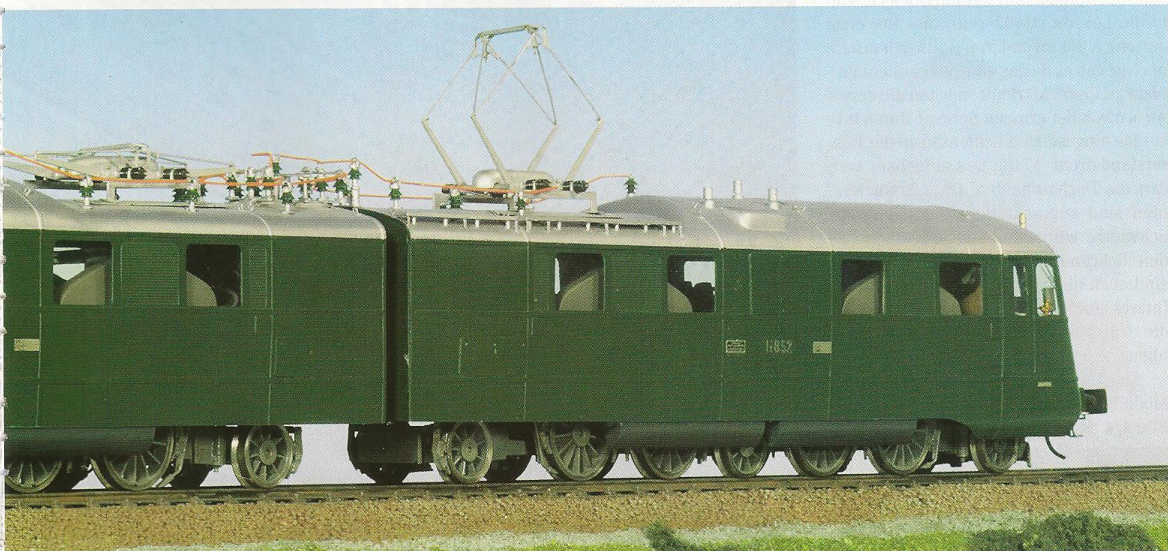
Dann sollte aus einem Bausatz für die Dampflokomotive BR 55 eine C 4/5 der SBB werden. Daraus wurde jedoch nichts, das Projekt wanderte in die berühmte Schublade,

die erst vor kurzem wieder symbolisch geöffnet wurde.

Ob allenfalls im Wagenbau etwas zu machen sei, wollte Harry Künzle wissen. Die Begehren aus dem Kollegenkreis waren nicht weit zu suchen. Aus D-Zugwagen von Rivarossi ging es an den Bau von 2 Wagen für den TEE-Zug Bavaria, der nach dem Aus für die RAM-TEE-Züge von Zürich nach München mit einer Re 4/4<sup>1</sup>, einem Abteil- sowie einem Grossraumwagen der DB und einem RIC-Speisewagen der SBB



Die SBB-Dampflokomotive C 5/6 entstand aus einem auf einer Börse erstandenem Materialsatz von Frisa.



ursprünglich von Rohr in Hindelbank, musste jedoch ganz demontiert und mit neuen Komponenten wieder zusammengelötet werden.

verkehrte. Die Seitenwände der DB-Wagen entstanden aus Messingblech mit ausgesägten Fensteröffnungen und aufgelöteten Fensterrahmen, die sich bei der Firma Hehl in Buchloe auftreiben liessen. Durch Zufall fand Harry Künzle die Lösung zur Imitation der broncefarbenen Aufdampfung der Fensterscheiben in Form von Verpackungsfolien für Orchideen. Damit kam seine Gattin völlig unverhofft und ohne feierlichen Grund zu ihrer Orchideenpracht. Wichtig war in diesem Zusammen-

hang nur die Verpackung für das Modellbauvorhaben.

Die charakteristischen Dachenden wurden aufgeklittet und verschliffen. Der RIC-Speisewagen war von Hermann vorhanden, und die Re 4/4<sup>1</sup> in den TEE-Farben entstand viel später auf Basis des bekannten Zinkdruckgussgehäuses aus den 1950er Jahren.

### Kompensation zu Jobwechsel

Für einen anderen Kollegen der Anlagen-

baugemeinschaft entstand aus einem Bausat von Frisa ein Stationstraktor Te<sup>1</sup>. Eigentlich war es damals Harry Künzle völlig egal, dass die bisher gebauten und umgebauten Modelle gar nicht in sein Eigentum übergingen. Hauptsache war für ihn das Entwickeln und Lösen von technischen Problemen. Zeitlich hing das mit der Ablösung seiner Entwicklungsarbeit im Ingenieurwesen mit einer neuen beruflichen Herausforderung zusammen. Im Projekt Te<sup>1</sup> war ganz klar, dass der vorhandene >

Schneckenantrieb ersetzt werden musste, womit die Konstruktion eines Freilaufgetriebes anstand.

Erste eigene Lok war in der Folge ein Um- oder weitgehender Neubau einer Ae 8/14 Landilok. Das Modell konnte aus einer Liquidation günstig erworben werden. Allerdings musste die Lok ganz demontiert und neu zusammengesetzt werden. Neu erhielt die Lok die Nietenzüge auf dem Kasten. Die Mechanik musste ebenso auf Vordermann gebracht werden. Interessant ist, dass das Modell im Betrieb richtig «singt», so wie es das Vorbild im Betrieb tat.

Dieses Modell, das optisch in den Zustand der 1960er Jahre versetzt wurde, gab den Ausschlag, inskünftig etwa in dieser Epoche die Modelle darzustellen.

### Hommage an Schwyz

Auf Basis einer Ae 6/6 Städtelok von Rohr, die jedoch nicht funktionierte, sollte eine stolze Kantonslok entstehen. In Erinnerung an die ersten Jahre beruflicher Tätigkeit mit Wohnsitz im Kanton Schwyz, sollte die Lok die 11403 sein, also die erste Serienlok der legendären Gotthardmaschine. Nur gab es da das eine oder andere Problem zu lösen. Markant weichen die ersten Ae 6/6 von der grossen Serie ab durch ihre gerade eingesetzten Eckfenster in der Führerstandsfront. Völlig neu aufgebaut wurden die Dachaufbauten. Die Chromzierlinien sind zugeschnittene Auto-Zierfilets. Schwierig wurde es beim Anbringen an den Eckrundungen der Lok. Völlig neu sind auch die Anschriften und Nummern. Interessanterweise gehört ausgerechnet die 11403 noch zum Bestand der lauffähigen Ae 6/6 der SBB.

Aus Teilen von Hermann entstand das Modell eines Hochleistungstriebwagens BDe 4/4 der Südostbahn. Ganz neu gebaut wurden die Dachaufbauten mit einem genialen Trick für die Gitterabdeckungen der Dachwiderstände. Hier kam ein Vorhangstoff zur Anwendung, der sich mit der Verklebung so von selbst streckte, dass heute jeder Betrachter glaubt, es handle sich um ein feines Ätzteil. Gewählt wurde für die diesen Triebwagen das Vorbild des ehemaligen ABe 4/4 51, ein Fahrzeug also der einst grossmehrheitlich schwyzerischen SOB.

### Buchli-Loks

Nur so zwischendurch entstand wiederum für einen Kollegen eine Ae 3/6<sup>1</sup> aus einem Frisa-Bausatz der ersten Generation als noch keine Ätzteile verwendet wurden. Ganz besonders störten die Rundungen an den Vorbauten, die mit ordentlichem Aufwand durch Einsetzen und Abschleifen



Aus einem stark überarbeiteten Hag-Gehäuse entstand die Re 4/4<sup>1</sup> in den TEE-Farben.



Filigrane Dachpartie mit Vorhangstoff auf einem SOB-Triebwagens BDe 4/4.



Ae 4/8 der SBB mit Buchli- und Tschanz-Antrieben sowie mit raffinierter Verbindung der Lokteile.

von Material dem Vorbild angepasst werden mussten.

Keine reine Buchli-Lok ist das Vorbild für das nächste Projekt, an das sich Harry Künzle wieder für den Eigenbedarf wagte. Die Probelok Ae 4/8 war bekanntlich nur an einer Lohälfte mit Buchli-Antrieben ausgerüstet, die andere Hälfte wurde durch Tschanz-Antriebe angetrieben, eine Mechanik, die sich eigentlich gut bewährte, sich jedoch nicht durchsetzen konnte. An diesem Modell kamen nur noch ganz weni-

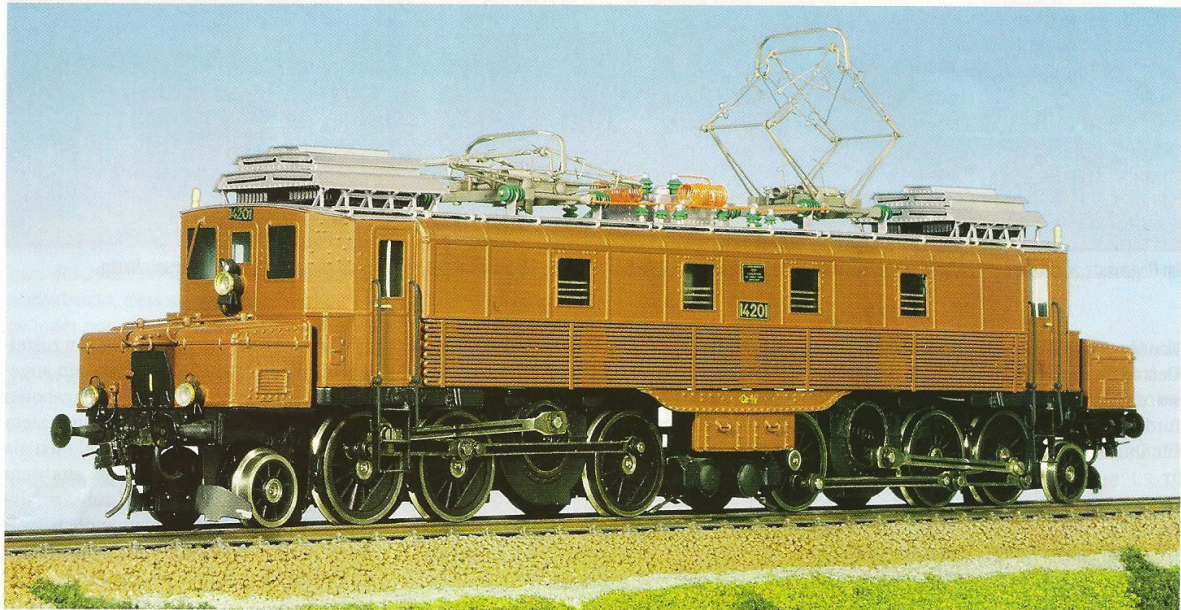
ge Frisa-Teile zur Anwendung, so also nur noch die Führerstände und die Radsätze. Eine ganz besondere Herausforderung war der Mittelteil der Lok. Die ausgedachte Konstruktion ist so gewählt worden, dass das Modell in allen Betriebslagen ruhig ohne zu Schwänzen über die Schienen gleitet.

### Ae 4/6 mit Dachproblem

Der erste vollständige Neubau ohne Teile aus Bausätzen oder von angefangenen Mo-



Die formmässig komplizierte Dachpartie der Ae 4/6 ist ein aufwändig verarbeiteter Verbundbau aus Holz und Metall.



Die Ge 6/8<sup>1</sup> als echte oder unechte Vorläuferin der Krokodile ist aus einem stark modifizierten Frisa-Materialsatz entstanden.

dellen war die Gotthardlok Ae 4/6. Grosse Herausforderung war die Dachkonstruktion mit den verschiedenen Radien. Auch hier wurde zu einer genialen Lösung gegriffen. Grundplatte für das Dach ist eine Messingplatte. Die Dachbandagen sind als Spanten auf diese Platte aufgelötet und geben den dazwischen eingepassten Holzteilen die Position an. Gewählt wurde Sperrholz, das durch seine Schichten ganz schön die Richtigkeit der ausgefeilten und geschliffenen Radien erkennen lässt. Die vie-

len Nietenimitationen mit dem notwendigen Bohren der kleinen Löcher mit 0,6 mm Durchmesser lehrten wieder einmal den Grundsatz, dass es geschmiert immer besser läuft. Die ersten 4 Löcher erforderten zwei Spiralbohrer, die restlichen weit über hundert Bohrungen nur noch weitere zwei...

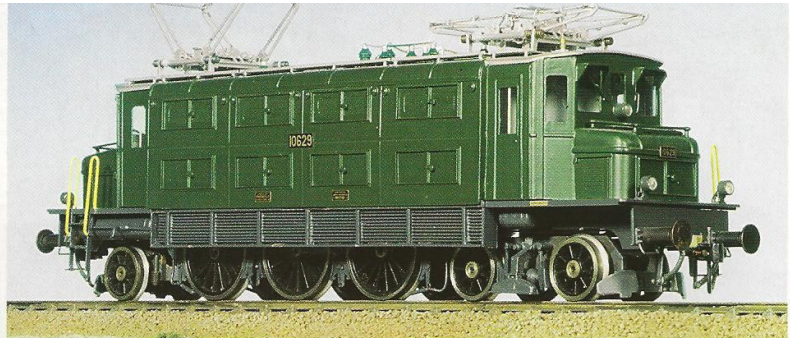
### Stangenloks

Lokomotiven mit Stangenantrieben stellen im Eigenbau ihre ganz speziellen Pro-

bleme. Neben exaktem Arbeiten sind auch noch Vorrichtungen notwendig, über die nicht jeder Modellbauer verfügt. Harry Künzles Modellbauwerkstatt bietet ihm an maschinellen Einrichtungen eine Drehbank und eine Bohrmaschine. Eine Koordinaten-Fräsmaschine steht ihm nicht zur Verfügung. Also musste er sich eine andere Lösung einfallen lassen, die ihm doch noch erlaubt, Loks mit Stangenantrieb zu bauen. Als Probierstück baute er aus einem Bausatz, den er günstig erwerben ▷



Rangiertraktor Te' aus Frisa-Teilen.



Die Ae 3/6' der SB gehört auch zu den Modellbauten, die für den Freundeskreis entstanden.



Im Gegensatz zu den aktuellen Vorbildern ohne Wappen ist die Kantonslok Ae 6/6 11403 als Eigenbaumodell immer noch eine sehr attraktive Erscheinung.

konnte, eine C 5/6 der SBB. Zumal aber Gestänge und Steuerung schon vorhanden waren, suchte er nach einer neuen Herausforderung, und er fand sie: Ein Traumstück für ihn ist und bleibt die Be 5/7 der BLS.

Das Stück faszinierte bei jedem Besuch im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Zudem ist es für ihn eine faszinierende Lok, weil es die erste Hochleistungslok mit elektrischem Antrieb darstellt. Geplant war,

das Lokgehäuse in Ätztechnik herzustellen, bis der Zufall auf einer Börse ein angefangenes Gehäuse für die Lok angeboten wurde. Mit seinem entwickelten System für die Triebstangen dient der Rahmen als Lötlehre. Die Blindwellen sind aus dem Vollen gedreht und mit der Laubsäge, die Harry Künzle ohnehin unendlich viel dient, wurde die Kontur ausgeschnitten.

Durch die durchdachte Pendellagerung in den Achsen ist auch dieses Modell sehr laufstabil.

Eine weitere modellbauerische Herausforderung ist in der Werkstatt von Harry Künzle derzeit im Bau. Die seinerzeit geplante Dampflokomotive C 4/5 der SBB, aus einem Bau- oder Materialsatz einer BR 55, ist nämlich jetzt in der Realisierungsphase. Allerdings wurde auf Teile der BR 55 gänzlich verzichtet. Das ausgetüftelte System der Stangenherstellung gelang auch hier zur Anwendung. Mit der Dampflokomotive mit einer ganzen Steuerung und etwas komplizierterem Gestänge ist das eine noch grössere Herausforderung, die Harry Künzle auch immer wieder sucht. ○

## Der MBC in Rorschach



Im MBC Rorschach geht es in aller Regel sehr gemütlich zu und her. Die einst blühende Eisenbahnerstadt Rorschach am Bodensee kämpft heute um die verschiedensten Probleme. Die «bedrohliche» Nähe St. Gallens ist ein nicht zu unterschätzender Faktor. «Ein noch zu wenig profiliertes Standortmarketing»,

so würde man dies möglicherweise in modischem Neudeutsch bezeichnen. Ein sehr pointiertes Profil hat der ortsansässige Modellbahnclub (MBC) mit seiner grossen Spur-O-Anlage. Dieses Rorschach-untypische Profil ist nicht zuletzt

der Initiative Harry Künzles zu verdanken, der in diesem MBC mit grossem Elan dabei ist. Anlagenkonzept und elektrische Steuerung sowie viele technische Problemlösungen im Klublokal tragen seine unverkennbare Handschrift. Auf der Anlage ist reger Fahr- und Rangierbetrieb möglich. Der MBC ist eine unabhängige geschlossene Gesellschaft und gehört als Modellbahnvereinigung keinem Verband an. **Informationen durch: [www.mbc-rorschach.ch](http://www.mbc-rorschach.ch) oder Tel. 071 841 33 37 Werner Stubi**