

## Raimund Wallisers grosse Palette an Spur-0-Modellen

# Der Toggenburger

**Aus dem echten Toggenburg stammend, jedoch seit Jahrzehnten unweit der ehemaligen Südostbahn im Kanton Schwyz lebend, befasst sich Raimund Walliser intensiv mit dem Bau von Fahrzeugen der Bodensee-Toggenburg-Bahn.**

Von Martin v. Meyenburg

**H**erkunft prägt. Warum auch nicht? Dialektforscher würden Raimund Walliser sofort dahin einordnen, woher er auch tatsächlich kommt: vom Toggenburg. Hier, im Städtchen Lichtensteig an der Thur, ist er aufgewachsen, im noch etwas urchigeren Landstrich gegen die Hulftegg hin, in Mosnang, ist er heimatberechtigt. Das prägte den jungen Burschen in den Kriegsjahren, als er Haus und Hof mitsamt Sennerei in Lichtensteig zu betreuen hatte. Der Vater hatte Aktivdienst zu leisten. Für Raimund Walliser (77) war diese Zeit eine Art Lehrzeit vor den echten Lehrjahren, die er mit den damals wie heute obligatorischen Wanderjahren als Käsermeister abschloss.

### Käse und Eisenbahn

Seine Berufsjahre führten ihn an verschiedene Orte, am längsten blieb er bis zu seiner Pensionierung in der Sennerei Erlen

im schwyzerischen Wollerau. Eisenbahnen begleiteten ihn schon fast immer, das elterliche Haus stand in unmittelbarer Nähe des Wasserflutunnelportals in Lichtensteig. Vaters Bruder war Lokführer und wollte Raimund Walliser eigentlich auf der Dampflok in den 1930er-Jahren einmal mitnehmen. Es kam jedoch nicht dazu. Die Bahn begleitete Walliser dennoch immer wieder, selbst die Modellbahn, die er als Geschenk von einem St. Galler Bekannten erhielt, verfolgt ihn heute noch, obschon diese erste Modellbahn im Elternhaus nur für Unbill sorgte, sodass er sie wieder zurückbrachte.

So richtig los mit der Modellbahn ging es erst nach der Heirat, als er für sich ein Hobby als Ausgleich zur Arbeit suchte.

Die erste Anstellung führte Raimund Walliser nach Degersheim. Im Spielwarengeschäft Weber im nicht allzu weit ent-

fernten Wil brummte man ihm eine H0-Bahn auf. Das war damals sehr modern und durchaus normal. Doch eigentlich wollte er sich der grösseren Spur 0 verschreiben. Da war der Schritt zum ortsansässigen Modell-Eisenbahn-Klub Wil nicht mehr weit, hier wurde tatsächlich Spur 0 gepflegt und gebaut. Hier trat er bei, den einen oder anderen Exponenten dieses Vereins kannte er von anderer Seite bereits.

### Faszinierender Eigenbau

Zum Eigenbau von Fahrzeugen kam es allerdings erst etwas später. Die Sennerei in Wollerau, dem späteren Arbeitsort Raimund Wallisers, verfügte über einen grossen Estrich, der geradezu einlud, eine Modellbahnanlage aufzubauen. Diese war der Tradition verpflichtend eine H0-Anlage in Zweileiter-Gleichstrom. Umbauten von Loks von Wechsel- auf Gleichstrom ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 104



Der klassische Amor-Express der BT. Die Mechanik der Lok konnte von einem Kollegen übernommen werden, alle Farbgebungen stammen aber aus eigener «Küche».



Der BT-Hochleistungs-Pendelzug wurde an der Modellbahnausstellung Imoba in Horgen 1971 mit einer Silbermedaille geehrt.



Absolut aktuell ist der Steuerwagen zum Pendelzug in der neusten Farbgebung der Südostbahn. Richtig angepasst sind auch die Türen.



Triebwagen BDe 4/4 der neuen Südostbahn, ebenso in neuster Farbgebung, als Nachfolgerin der Fusion von alter SOB und BT.



Oldtimer-Triebwagen der BT. Der baugleiche «Tino» als Tessiner Grotto ist auch vorhanden, war zur Aufnahmezeit jedoch ausser Haus.



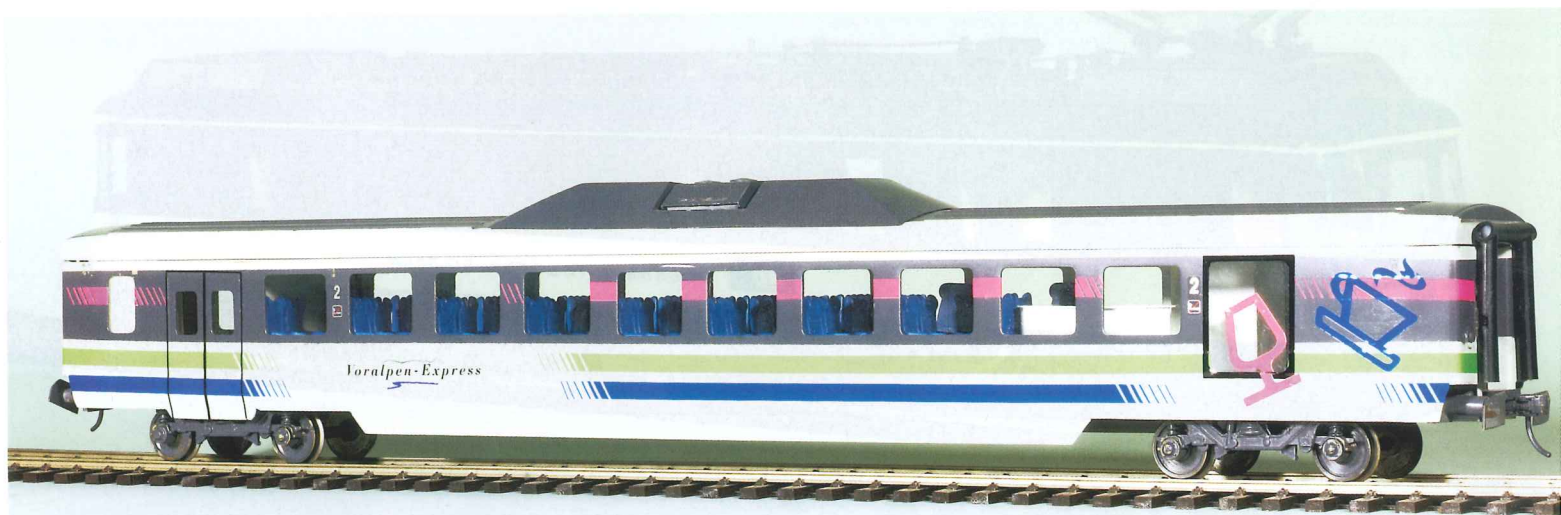
Die letzte BT-Version des Hochleistungstriebwagens aus den 1960er-Jahren dokumentiert Raimund Wallisers fast komplette Modellpalette der Toggenburg-Bahn.



Die alten SOB-Motorwagen wurden auch realisiert, das zu einer Zeit, als sie noch regulär auf dem SOB-Netz verkehrten.



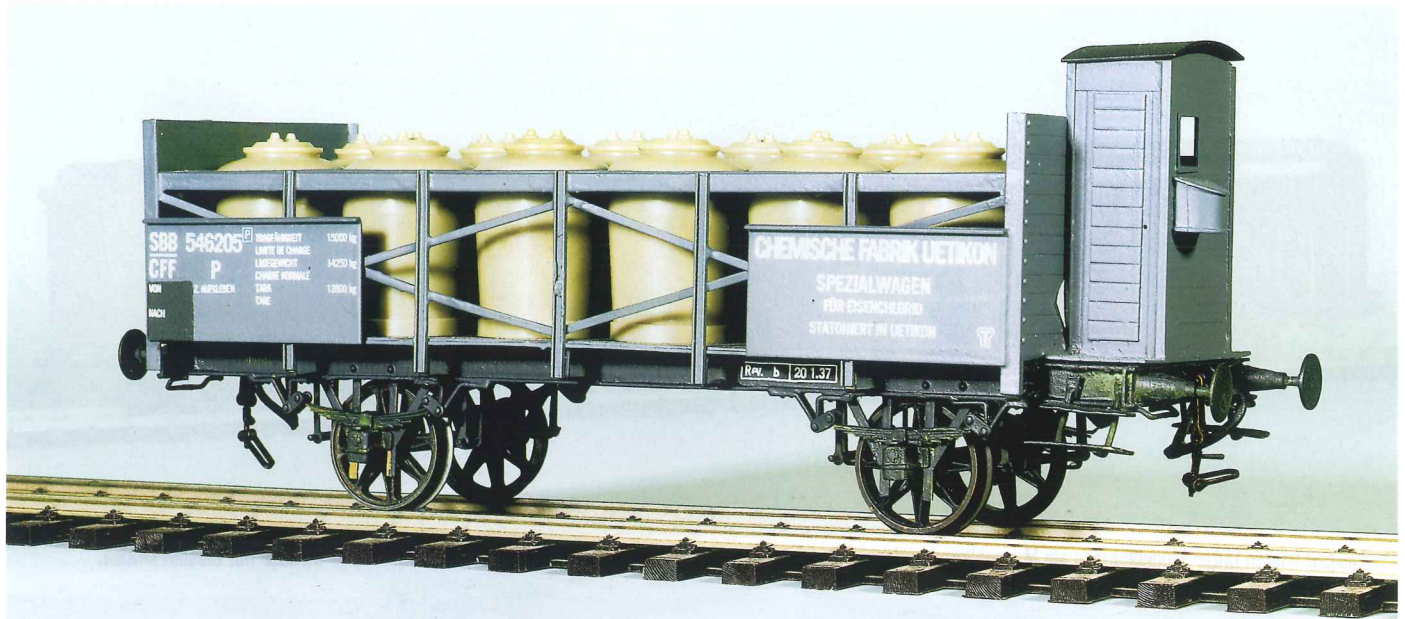
Die Voralpen-Express-Lok Re 446 (ex Re 4/4 IV der SBB) entstand nicht etwa aus einem Bausatz, die Kastenteile wurden gefräst und gebogen.



Bistrowagen des aktuellen Voralpen-Express. Die Verwandtschaft mit einem EW I ist unverkennbar, der Modellbau verlangte nach einem Neubau.



Steuerwagen für den Voralpen-Express. Auch hier war eine komplette Eigenkonstruktion gefragt, namentlich im Kopfteil, dafür ohne Dachaufbau.



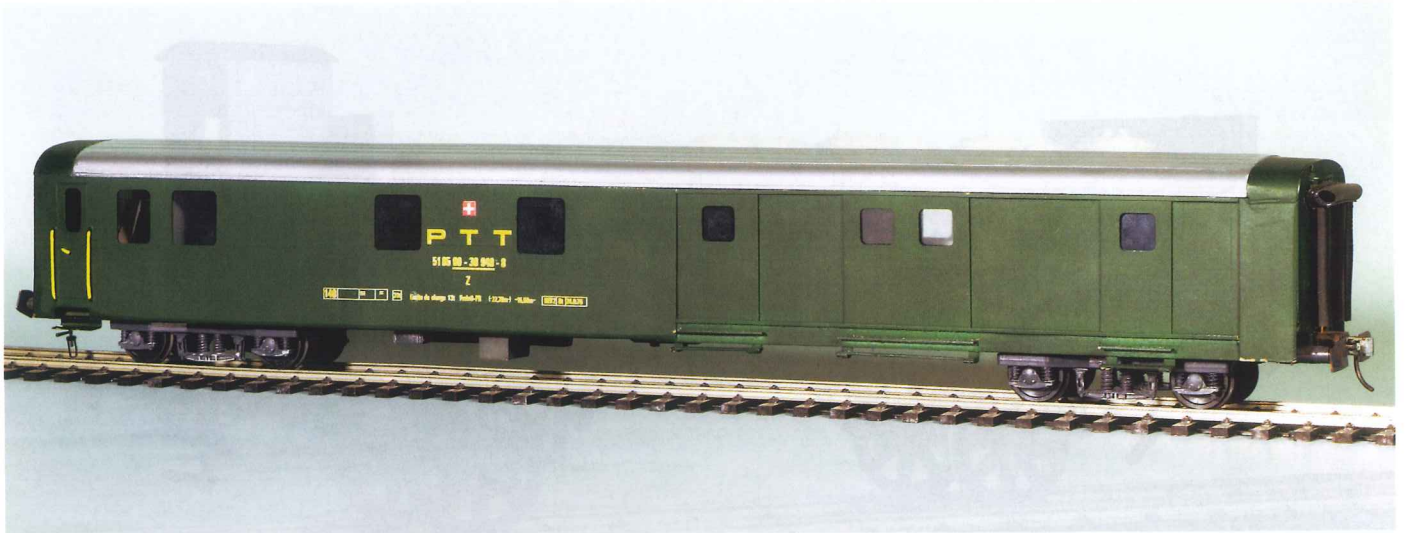
Der Säuretopfwagen ist ein Produkt aus einem Modellbaukurs des Wiler Klubs, in dem Raimund Walliser seit Jahren Mitglied ist.



Ebenso aus einem Baukurs-Bausatz von Wil entstand dieser Niederbordwagen M3 der SBB.



Etwas neuerer Bauart ist der Rungenwagen M6 der SBB. Das Modell entstand auch in einem Wagenbaukurs in Wil.



Postwagen fristen unter Modellbauern ein Mauerblümchendasein. Dass dem nicht zwingend so sein muss, das bewies Raimund Walliser mit diesem Modell.



Ein zweiter Postwagentyp entstand mit diesem Modell in der letzten Ausführung, bevor die Post den begleiteten Bahnpostdienst einstellte.



Eine bewegte Geschichte hat das Vorbild für diesen Wagen hinter sich. Aus diesem BT-Speisewagen entstand dann der Gesellschaftswagen «Bodan».



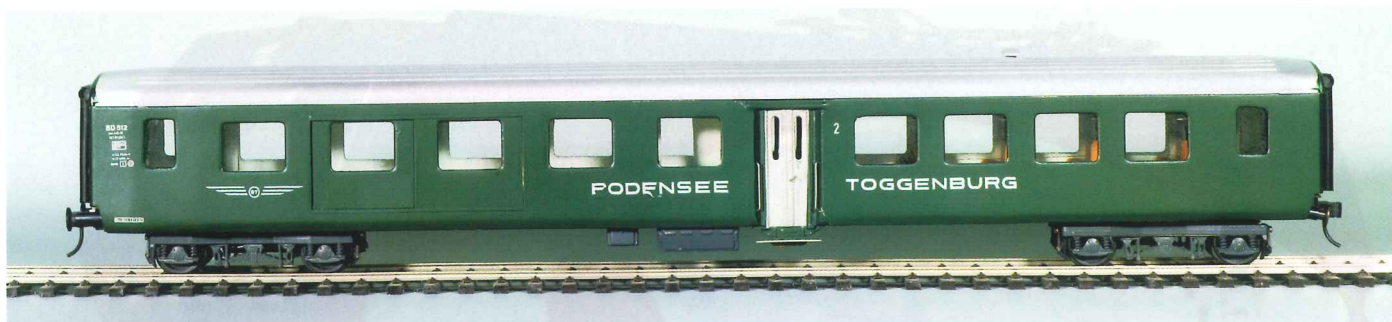
Hinter dieser Re 456 Umrichterlok im Farbleid der heutigen SOB verbirgt sich eine Mietlok der RM, die den Voralpen-Express nicht führen kann.



Eine vielseitige Vergangenheit hat auch das Vorbild für diesen Steuerwagen hinter sich. Das Modell ist eine Gemeinschaftsproduktion unter Kollegen.



Aus Lima-Personenwagen entstanden diese RIC-Stahlwagen der SBB für internationalen Verkehr; eine echte Low-Cost-Lösung in Spur 0.



Die Ursprungsausführung des kombinierten Gepäck-Personenwagens der BT, ganz in Grün und mit altem Signet (links).



Eine erste Version eines Gipfeli-Wagens stellt dieses Modell dar mit der neuen Farbgebung der alten BT mit neuem Signet.



Als BT und SOB EW IV in ihren direkten Zügen von Luzern nach St Gallen und Romanshorn einsetzen, diente diese Version als Bistrowagen.

nahm Walliser damals selbst vor, die Mechanik der kleinen Maschinen interessierten ihn. So gelang es ihm, Lokachsen zu isolieren.

Die Wohnung bot Platz für eine Werkstatt, in der allerlei entstand, später dann vor allem Fahrzeuge in Spur 0. Als der Klub von Horgen auf das Jahr 1971 hin die damals viel beachtete Imoba ausschrieb, packte es Raimund Walliser endgültig, es mit Spur 0 so richtig einmal zu probieren. Die in dieser Zeit modernen Hochleistungs-Pendelzüge der Südostbahn faszinierten ihn dermassen, dass er gleich an den Bau eines solchen Zuges schreiten mochte. Doch so einfach war das nicht. In der Werkstatt der SOB im nahen Samstagern stiess Walliser auf taube Ohren, Pläne und andere Unterlagen seien hinter Verschluss.

So schnell wurde nicht aufgegeben, eine Reise nach Herisau in die Werkstatt

der Bodensee-Toggenburg-Bahn brachte den gewünschten Erfolg. Hier wurde er mit offenen Armen empfangen, man zeigte grosses Interesse am geplanten Modellbauunterfangen.

Mit viel Elan ging Raimund Walliser an den Bau des Zuges, der gerade rechtzeitig in der Nacht vor der Imoba fertig wurde, beschriftet als BT-Zug in Anerkennung der Offenheit der BT-Leute in Herisau. Die Modellbauarbeit wurde von der Jury mit einer Silbermedaille geehrt. Die BT-Direktion, die das Geschehen an der Imoba mit Interesse mitverfolgte, lud Raimund Walliser zu einer Führerstandsfahrt nach Romanshorn und zurück ein, richtigerweise im Zug, der als Vorbild für die Modellbauarbeit diente.

### Fremde Hilfe angenommen

Die Mechanik war dem Käsermeister nicht in der Ausbildung mitgegeben wor-

den. Dafür interessierte er sich selbst und nahm Hilfe und Unterstützung auch immer wieder an. Täglich musste er Milchkannen zum Bahnhof Samstagern bringen, wo sie in den Zug nach Zürich verladen wurden. Die Lokführer halfen mit, die Kannen zu verladen. So lernte er den einen oder anderen Führer kennen. Darunter war auch Kurt Ritter, eine Freundschaft, die bis heute anhält. Kurt Ritter instruierte Raimund Walliser im Löt- und in anderen mechanischen Arbeiten.

Weil in der Sennerei Erlen immer ohne Geheimnisse und mit offenen Karten gespielt wurde, bot Raimund Walliser die Teile für die Hochleistungstriebwagen weiteren Kollegen zum Bau solcher Modelle an.

### O-Anlage im Estrich

Aus dieser Kollegialität entstand in der Folge, anstelle der H0-Anlage, eine Bahn in





Raimund Walliser hat als ehemaliger Käsermeister rasch einmal die Geheimnisse auch der maschinellen mechanischen Bearbeitung für sein Hobby begriffen.



An seinem Arbeitstisch präsentiert uns Raimund Walliser seinen Universalantrieb, den er selbst entwickelt hat und auch selbst fräst.

Spur 0. Parallel dazu entstanden weitere Modelle, die auch immer gleich ausgiebig im harten Betrieb getestet wurden. Für den Betrieb sind denn auch Wallisers Fahrzeuge gebaut und weisen auch Spuren vom harten Betrieb auf.

Die 0-Anlage war ein echter Treffpunkt von Spur-Nullern. Raimund Wallisers Gastfreundschaft war bekannt, und die üppigen Schwarzwäldertorten seiner Gattin mit geschwungener «Niidle» à discrétion, buchstäblich aus eigener Quelle, hielten die Gäste bis auf eine ganz spezielle Ausnahme immer bei bester Laune.

#### **Engagement für andere**

Neben dem Bauen von Bausätzen, die im Laufe der Jahre aus dem Wiler Klub stammten, engagierte sich Raimund Walliser auch für die Förderung des Nachwuchses. Jeweils an Samstagnachmittagen wurden aus kostengünstigen Wagen von Lima und

Rivarossi durch Frisieren neue Modelle gebaut. So wurden Profile aufgeklebt, Eiseinfüllöffnungen ausgesägt und neu verklebt und andere Verbesserungen vorgenommen. Teilnehmer dieser Kurse waren Oberstufenschüler. Selbst SBB-Stahlbauwagen aus billigen Lima-Reisezugwagen entstanden so in ansehnlichen Stückzahlen.

#### **Eigener Maschinenpark**

Der Erfolg mit der Modellbauerei und der Drang nach Neuem liessen den Entschluss reifen, für den Bau von mechanischen Komponenten in Werkzeugmaschinen zu investieren. Eine Drehmaschine und eine Fräsmaschine, beide von Emco, wurden alsdann angeschafft. Das Wissen, wie solche Maschinen mit welchen Werkzeugen zu bedienen sind, eignete sich Raimund Walliser weitgehend selbst an. Fortan fräste er sich seine Seitenwände und die mechanischen Teile für die Getriebe selbst.

Verschiedene Modellbahnkollegen kamen so auch in den Genuss von Arbeiten aus der maschinellen Produktion. Selbst die Spritzlackierarbeiten finden in der Garage in Eigenproduktion statt. Farben stammen in aller Regel vom Original aus Herisau. Für die Schriften, die in grosser Zahl und sehr vielschichtig an den vielen BT-Fahrzeugen angebracht sind, ist ein Kollege von Raimund Wallisers Schwiegersohn zuständig.

#### **Weitere Projekte**

Ohne absichtlich konzeptionell tätig gewesen zu sein, entstanden im Modell die Fahrzeuge aller Züge, die über die Stammstrecke der ehemaligen Südostbahn als Schnellzüge der BT verkehrten. Hier fehlt noch der Gepäcktriebwagen De 4/4 ex RFe 4/4. Des Weiteren soll der alte Motorwagen ABe 4/4 der SOB noch einen Gepäckwagen erhalten. ○