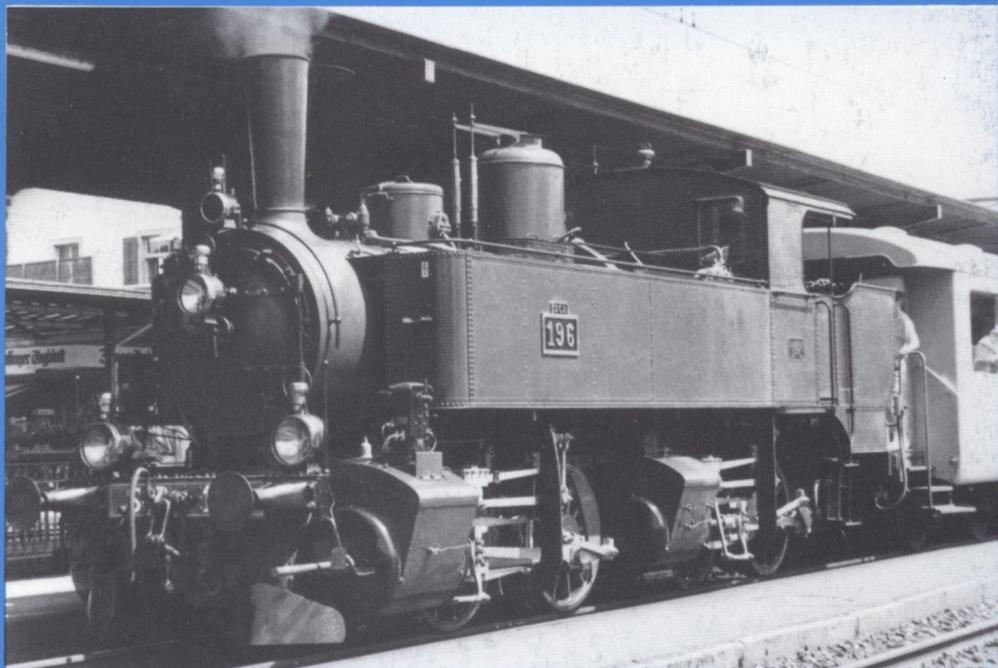


Nr. 3/93

Fr. 4.50

Lökeli-Journal



Aus dem Inhalt

Anlagebericht

Gebirgsanlage von Hans Sieber

Bautip

Fabrik im kleinen Stil

Lokportrait

SCB Ed 2x2/2



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!
FABRIKATION VON KLEINSERIEN!**

Inhaltsverzeichnis

Anlagebericht: Gebirgsbahn nach Hundeknochenprinzip	6
Bautip: Fabrik im kleinen Stil	12
Modelltest: Kleinserienmodell des EBT-BD	18
RhB-Bahnhof im Bau: Gleisverlegung	22
Lokportrait: SCB Ed 2x 2/2 196	26
Bahnportrait: Wohlen-Meisterschwanden Bahn	34

Rubriken:

Editorial	5
Inserentenverzeichnis	30
Bildgalerie	32
Vorschau	42

Titelbild: SCB Ed 2x2/2 196 am 4. Juli 1993 in Zofingen (Foto: Felix Roth)

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 viermal pro Jahr (jeweils Anfang März, Juni, September, Dezember)

Redaktionsschluss für LJ 4/93: 20 Oktober 1993

Heftpreise Einzelpreis: **Fr. 4.50**
Abopreis ein Jahr (4 Ausgaben): **Fr. 17.--**
Preisänderungen vorbehalten.

Sony-Inserat durch: Dactis AG, Koordination Schule /Medien, Postfach 871,
2501 Biel, Tel. 032/23 43 23. Fax 032/23 43 45

Occasionsmarkt

Samstag, 2. Oktober 1993
09.00 - 16.00 Uhr

Verkauf von

- Modellbahnen und Zubehör, Spur I - Z
- Modellautos (1 : 87, 1 : 43, 1 : 25, 1 : 18)
- Baumaschinen 1 : 50
- Zeitschriften ab 1970

(Verpflegungsbons beim Kauf ab Fr. 50.--,
Parkplätze vorhanden)

Voranzeige:

Betriebsferien vom 6. - 22. September 1993

Ladenöffnungszeiten:

Di - Fr	09.00 - 11.45 / 13.30 - 18.30
Freitag	Abendverkauf bis 20.00 Uhr
Sa	09.00 - 16.00 Uhr (durchgehend)
Mo	ganzer Tag geschlossen



**RK's Modellbahnen
+Zubehör AG**

Aarauerstr. 54, 5200 Brugg

Tel. 056/41 35 60

Fax 056/32 12 06

Sommerflaute

Liebe Leserin, Lieber Leser,
Während die meisten Tageszeitungen auf eine klägliche Dicke zusammenschrumpfen, müssen wir uns auf einzelne Beiträge beschränken, weil das LJ sonst bald in Buchform erscheinen würde. Um mehr Platz zu erhalten, haben wir die Rubriken "Inhaltsverzeichnis" und "Impressum" zusammengelegt. Gleichzeitig haben wir auch am Layout kleine Veränderungen vorgenommen.

Von verschiedenen Seiten wurden schon Stimmen laut, wir sollten das Lökeli-Journal häufiger als nur vierteljährlich erscheinen lassen. Dies ist leider nicht möglich, weil eine enorme Arbeit hinter dem ganzen Projekt steckt und wir das LJ schliesslich nur hobbymässig neben der Schule, respektive dem Studium schreiben.

Ihr LJ-Team

Gebirgsbahn nach dem Hundeknochenprinzip

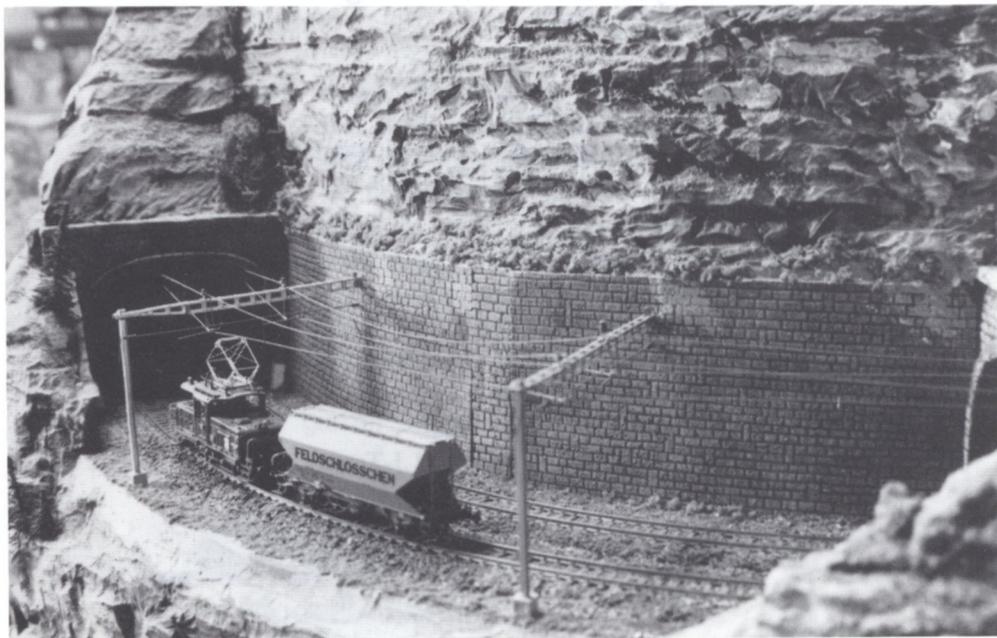
Im Dachstock des Hauses von Hans Sieber finden wir eine faszinierende HO-Anlage, die durch ihre geschickte Linienführung und die feine Ausgestaltung besticht.

André Hügli

Im Winter 81/82 hat Hans Sieber nach einem Jahr Planung mit dem Bau seiner Anlage begonnen. Sie

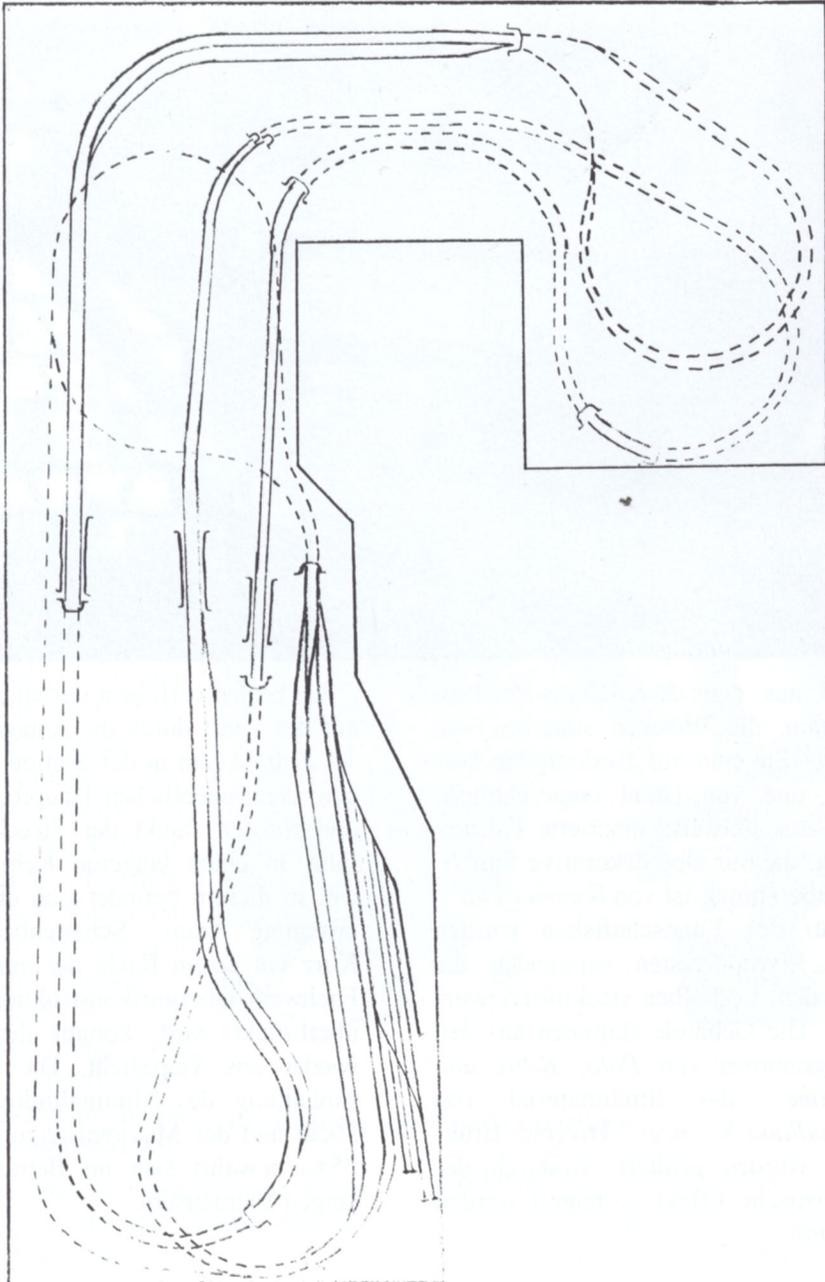
stellt eine doppelspurige Alpenbahn dar; mit stilistischen Ansätzen der Lötschberg-Nordrampe. Es ist eine sogenannte "Hundeknochen"-Anlage, das heisst, an beiden Enden der Doppelspur befindet sich eine Wendeschleufe, und der Zug fährt denselben Weg wieder zurück.

Der Unterbau der Anlage ist die klassische und bewährte offene Rahmenbauweise. Die Schienen



Kurzgüterzug mit Ee 3/3 von Roco

Anlagebericht



Anlagebericht



sind aus dem *Roco-Code-100*-Programm; die Weichen stammen von *Peco*. Sie sind auf Korkstreifen verlegt und von Hand eingeschottert. Die erst teilweise montierte Fahrleitung, die nur eine dekorative Funktion übernimmt, ist von *Sommerfeldt*.

Für den Landschaftsbau wurden alte Styroporresten verwendet, die mit dem LötKolben strukturiert wurden. Die Gebäude stammen aus den Programmen von *Pola*, *Kibri* und *Vollmer*, das Streumaterial von *Woodland-Sciences*. Diverse Brücken wurden gealtert, wodurch der realistische Effekt gesteigert werden konnte.

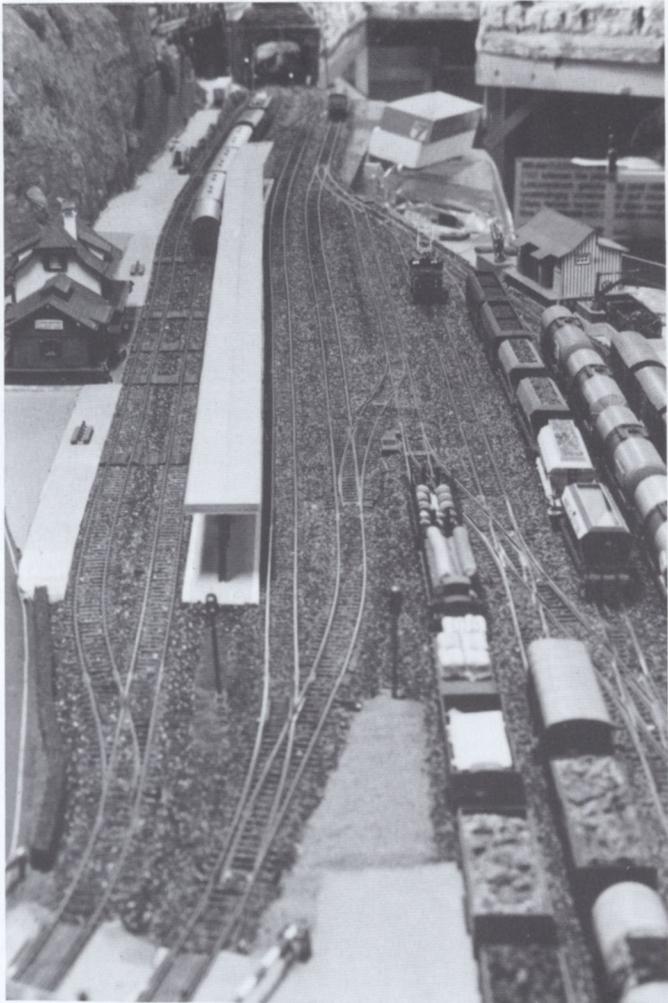
Am besten verfolgen wir einen Zug auf der Fahrt durch die Anlage: Unser Zug ist nun in der Station Därligen, dem eigentlichen Hauptbahnhof und tiefsten Punkt der Strecke. Er fährt in einen längeren Kehrtunnel ein; in diesem befindet sich die Abzweigung zum Schattenbahnhof. Kurz vor einem Bach, der mit einer Fachwerk-Obergurtkonstruktion überbrückt wird, kommt der Zug wieder ans Tageslicht. Die strikte Einhaltung des Minimalradius von 50cm und der Maximalsteigung von 25‰ bewährt sich im Betrieb mit langen Vierachsern.

Anlagebericht

Danach wechselt der Zug in einem Tunnel in den anderen Anlageflügel, wo er ganz kurz unter einer riesigen Felswand zum Vorschein kommt. Er geht nun wieder in den anderen Anlageflügel über, überquert den erwähnten Bach auf einer Steinbogenbrücke und fährt in den Bahnhof Blausee-Mitholz ein. Hier fährt er nun wieder in einen längeren Kehrtunnel ein, passiert den Bach zum dritten Mal auf einer Fachwerkkastenbrücke und erreicht den höchsten Punkt der Strecke, den Bahnhof St. Niklaus. Bis hierhin hat der Zug 42cm Höhe überwunden und 45m Strecke zurückgelegt.

Darauf folgt nun die unterirdische Wendeschleufe, in die ein Warte-/Über-

holgleis integriert ist. Danach fährt der Zug wieder die gleiche Strecke zurück nach Därligen.



Luftaufnahme vom Bahnhof Därligen

Elektrik

Zwei *Titan*-Transformer liefern den nötigen Fahrstrom (=14V).



**Oben: Die historische Ae 3/6 II bei der Ausfahrt aus Därligen.
Unten: Die drei Brücken über den Bach**



Anlagebericht

Eine alte, aber einfache und geniale Blockstreckenautomatik von *Arwe* (ursprünglich von *Swimo*) sorgt für abwechslungsreichen Betrieb: Bei sechs Blockstrecken kann schon mit vier bis fünf Zügen gefahren werden. Mit einem "Uraltgleisbildstellwerk" von *Conrad* werden die Weichen gestellt.

Fahrzeuge

Die Anlage ist in der Epoche IV angelegt. Deshalb verkehren mehrheitlich neuere Zugkompositionen, es

sind aber auch historische Züge unterwegs. Öfters testet Hans Sieber hier Neuheiten aus dem Modelleisenbahngeschäft. Die meisten Güterwagen sind gealtert, die anderen Modelle fahren im Neuzustand. Es sind Lokomotiven von *HAG* im Einsatz. Das Wagenmaterial stammt von *Roco*, *Liliput*, *Lima*, *Fleischmann*, etc. Mit einer ganzen Anzahl von Wagen, die in einem Schrank auf ihre nächste Fahrt warten, ist für herrlichen Modellbahnbetrieb gesorgt. ☆



Eine Maschinenfabrik im kleinen Stil

Es muss ja nicht immer gleich ein ganzes Industriequartier sein. Auch eine kleine Fabrik mit Bahnanschluss würde bestimmt auch auf Ihrer Anlage für Abwechslung sorgen.

Martin Klausner

Diesmal beschreibe ich Ihnen, wie Sie mit einfachsten Mitteln innert nützlicher Frist eine kleine Fabrik aufbauen können. In meinem Fall wird die Fabrik als Maschinenfabrik

eingesetzt. Natürlich sind aber auch ganz andere Einsatzgebiete denkbar.

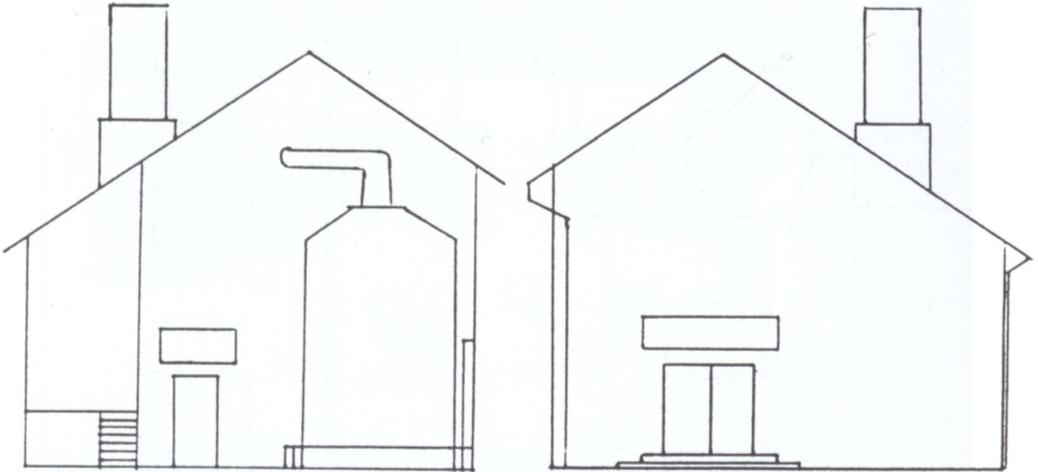
Die Fabrik ist völlig auf die Bahn ausgelegt. Eine Verladerampe für den Strassenabtransport fehlt, ist aber, wenn erwünscht, leicht hinzuzufügen.

Der Grundaufbau des Fabrikgebüdes

Als erstes übertrug ich die Masse der einzelnen Wände der Fabrik auf 2mm-Karton. Danach schnitt ich die Wände einzeln und ohne Laschen mit



Bautip



Die beiden kürzeren Seiten der Fabrik. In der Zeichnung rechts verzichtete ich der Übersicht wegen auf die Darstellung der zweiten Hinterhofmauer. Die Masse sind dem Plan zu entnehmen. Massstab 1:170 (ca. Spur N, für HO mal 2, für O mal 4)

einem Japanmesser aus. Die Fenster und Türen schnitt ich ebenfalls aus den Wänden heraus.

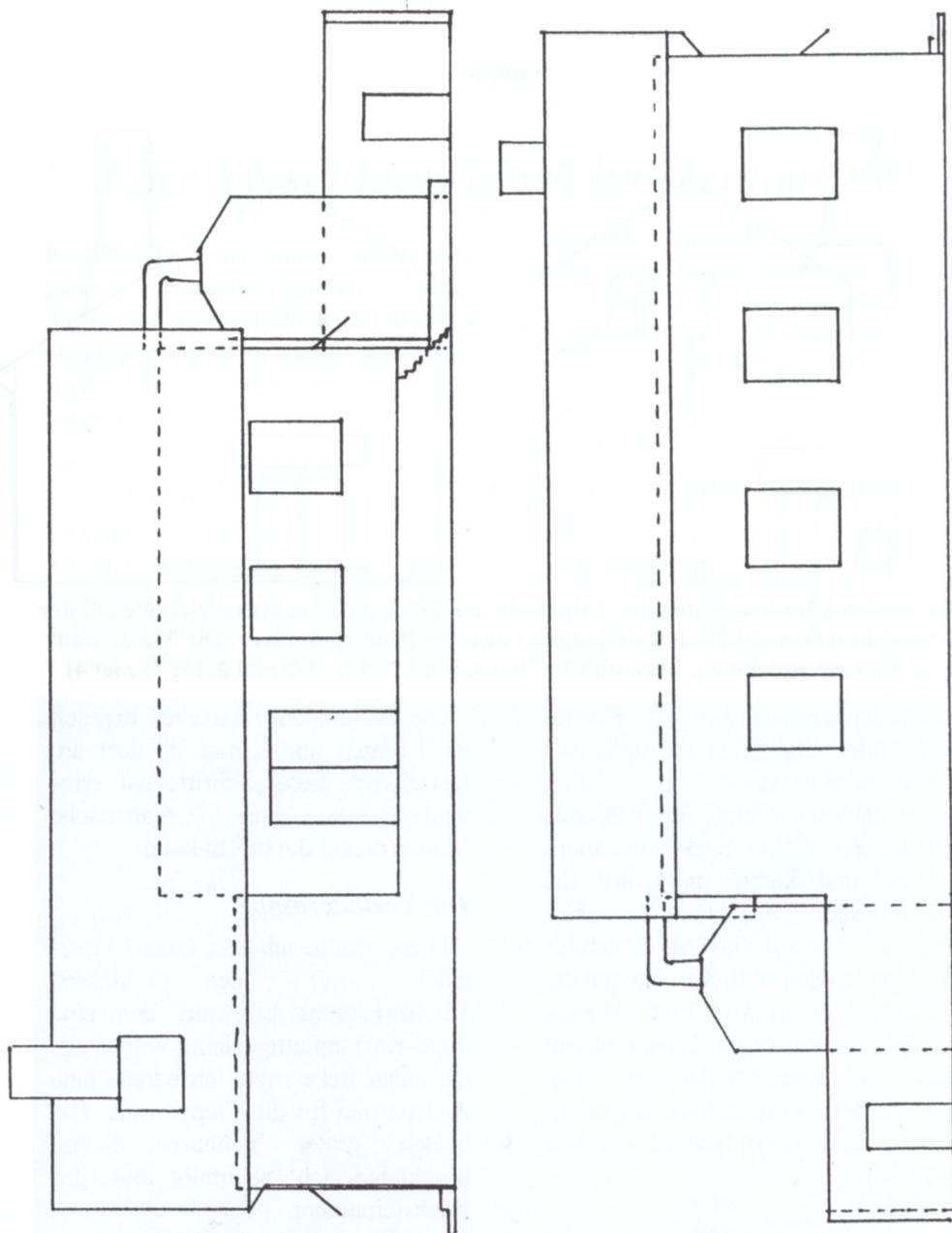
Als nächstes schnitt ich passende Stücke aus *Faller*-Backsteinmauern zurecht und klebte diese auf die Kartonwände. Beachten Sie aber, dass sie bei zwei vis-à-vis liegenden Wänden bei den seitlichen Kanten die Backsteinmauern etwa 2mm über die Kanten heraus ragen lassen (damit beim Zusammenbau bei den Ecken ein sauberer Abschluss entsteht). Fenster und Türen schnitt ich wie folgt aus:



Die entstandenen Laschen bog ich nach hinten und leimte sie dort an. Der Zweck dieses Schrittes ist, dass man so eine realistische Mauer(dicke) darstellen kann.

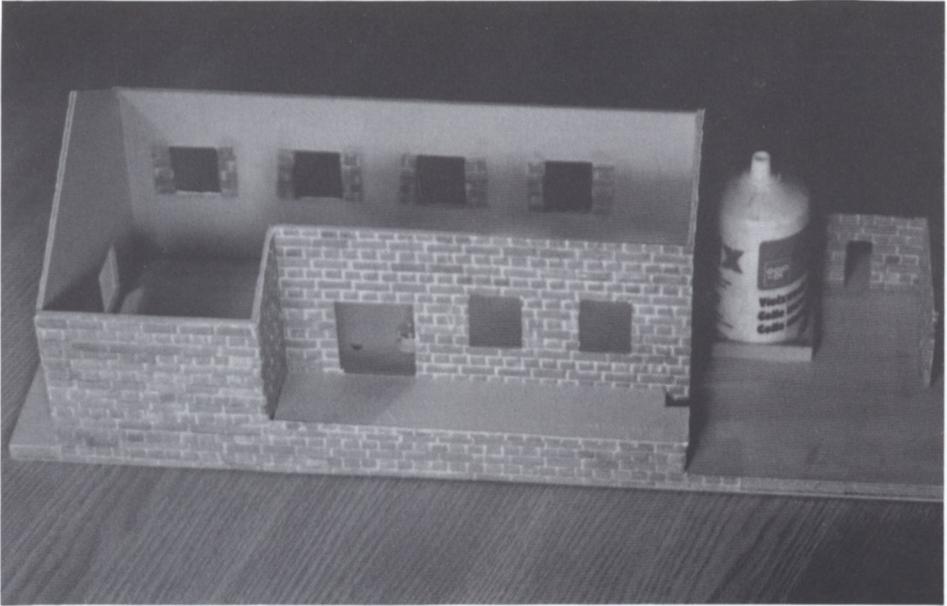
Die Verladerampe

Diese stellte ich aus einem Holzstück mit den Massen 13x30x150mm her, auf das eine 2mm-Kartonplatte geleimt wurde. An der einen Ecke sägte ich bereits eine Aussparung für die Treppe raus. Die beiden später sichtbaren Seiten überklebte ich ebenfalls mit der Backsteinmauer.



Die beiden Längsseiten der Fabrik. Die Masse sind dem Plan zu entnehmen. Masstab 1:170 (ca. Spur N, für HO mal 2, für O mal 4)

Bautip



Die Fabrik im Bau

Der Zusammenbau

Der nächste Schritt bestand darin, dass ich die einzelnen Wände und die Verladerampe zusammenfügte. Da bei mir eine Sperrholzplatte als Untergrund dient, klebte ich sämtliche Elemente gleich mit Kontaktkleber darauf.

Der Hinterhof

Im Hinterhof meiner Fabrik, der auf zwei Seiten durch zusätzliche Mauern abgegrenzt wird, befindet sich ein Tank, den ich aus einer leeren Leimtaube herstellte. Die Mauern

sind aus 2mm Karton aufgebaut und wiederum mit Backsteinmauern verschalt. (siehe auch Bild oben)

Die Rohrleitung vom Tank in die Fabrik fabrizierte ich aus einem Trinkhalm, den ich, wie auch den Tank, mit grauer Dispersion anfärbte. Das Loch für die Leitung in der Fabrikwand machte ich mit einer Lochzange.

Fenster und Türen

Zuerst montierte ich bei allen Fenstern die Fensterbretter, die ich aus 1mm dicken Bastelhölzchen hergestellt hatte. Als nächstes klebte ich

eine Klarsichtfolie als Fensterscheiben hinter die Fenster. Die Fensterverstrebungen schliesslich stellte ich wiederum aus den Bastelhölzchen her, die ich in ca. 1,5mm breite Streifen geschnitten hatte.

Die Türen entstanden ebenfalls aus Bastelhölzchen, die ich in der entsprechenden Höhe zuschnitt. Türangeln und Türklinke immitierte ich mit schwarzen Imm-Drahtstücken. Bei diesen Leimarbeiten verwendete ich ebenfalls Kontaktkleber.

Viele der Türen meiner Fabrik sind leicht geöffnet. Wenn Sie die Türen bei Ihrer Fabrik lieber geschlossen darstellen und die Fabrik beleuchten möchten, empfehle ich Ihnen, hinter die Türen eine Kartonplatte zu kleben, um ein Durchschimmern des Lichtes zu vermeiden.

Beim Haupteingang in die Fabrik befindet sich eine kleine Treppe, die ebenfalls aus 2mm Karton entstanden ist.

Dach und Kamin

Das Dach fertigte ich aus Imm-Karton, den ich so zuschnitt, dass es gerade auf allen Seiten ca. 7,5 mm hinausragt. Auf diesen Unterbau klebte ich mit Weissleim schwarze Papierstücke von 25x40mm, bahnenweise um 20mm verschoben. Den Abschluss beim Dachfirst fabrizierte ich aus dem selben Papier.

Die Farbgebung des Daches erreichte ich durch Auftragen von mehreren Farbschichten. Die Farbe muss dabei möglichst trocken sein. Einerseits lassen sich so besondere Effekte erzielen und andererseits wird so eine Verformung des Daches vermieden. Seien Sie ruhig ein bisschen mutig beim "Besmieren" des Daches. Missglückt etwas, einfach eine neue Schicht darüber!

Den unteren Teil des Kamins stellte ich nach dem gleichen Prinzip wie alle Wände her: Als Unterbau 2mm-Karton, darüber *Faller-Backsteinmauern*. Das Kaminrohr entstand aus schwarzem Papier, das ich mehrere Male um meinen Ringfinger wickelte! Natürlich war auch hier eine farbliche Nachbehandlung nötig.

Schlussarbeiten

Als erstes baute ich die Treppe, die auf die Verladerampe führt, wobei ich die einzelnen Stufen aus 2mm dickem Karton ausschnitt. Dann färbte ich den Karton auf der Verladerampe und die Treppe mit diversen Grautönen ein. Auch hier, die Farbe möglichst trocken einsetzen. Genau gleich wie mit der Rampe verfuhr ich auch mit dem Boden des Hinterhofes.

Danach alterte ich sämtliche Wände der Fabrik mit verdünnter schwarzer und grauer Farbe.

Bautip

Als nächstes befestigte ich das Dach. Damit die Klebverbindung sicher hält, beschwerte ich das Dach und liess es über Nacht trocknen.

Am nächsten Tag klebte ich die Dachrinnen, die aus aufgeschlitzten Trinkhalmen entstanden waren, und die Ablaufrohre, die aus dem *Faller* Dachplatten-Set stammen, an.

Die Vordächer sind ebenfalls von *Faller* und wurden mit schwarzer Dispersion nachbehandelt.

Aus Alltagsgegenständen wie Tintenpatronen- und Kugelschreiber-teilen etc., entstanden durch eine neue Farbgebung die vielen, auf dem Fabrikareal herumliegenden Teile.

Die aufgehängten Plakate sind teils Eigenanfertigungen, teils stammen sie von vorgedruckten Bogen, wie sie etlichen Bausätzen beigelegt sind.

Aus Islandmoos, das ich nach einem kurzen Glycerin-/Leimbad mit Streuflocken "belaubte" entstanden die Büsche.

Vielleicht fühlen Sie sich von dieser Bauanleitung angesprochen und bereichern auch Ihre Anlage mit einem Fabrikgebäude.

Anmerkung: Die im Text verwendeten Masse beziehen sich auf die Baugrösse HO, lassen sich aber leicht auf anderer Massstäbe umrechnen. ☆



EBT-BD als Kleinserienmodell



Das Vorbild zusammen mit einem AB abgestellt in Thun.

Diesmal testen wir nicht ein neues Produkt, sondern stellen Ihnen ein einzigartiges Kleinserienmodell vor.

André Hügli

Zum Original

Hier ein kurzes Wagenportrait: Zu einem (Leer-) Gewicht von 29 Tonnen kann er 55 Personen und im Gepäckabteil 2500 Kilogramm mitfüh-

ren, was sich zu einem Wagengewicht von 33t summiert. Er hat eine Länge von 23,64m und einen Drehzapfenabstand von 17,84m. Im Betrieb verkehrt er mit max. 140 km/h, da er aber öfters solo mit einer Be 4/4 fährt, nutzt ihm das auch wenig, weil diese weder 140 km/h erreicht, noch zur Reihe R zählt.

Das Modell

Das Modelleisenbahngeschäft Kupferschmid aus Biel hat sich zum

Ziel gesetzt, die noch sehr kleine "EBT-Modellwelt" etwas zu vergrößern. Der Wagen vom Typ BD ist nun der Anfang.

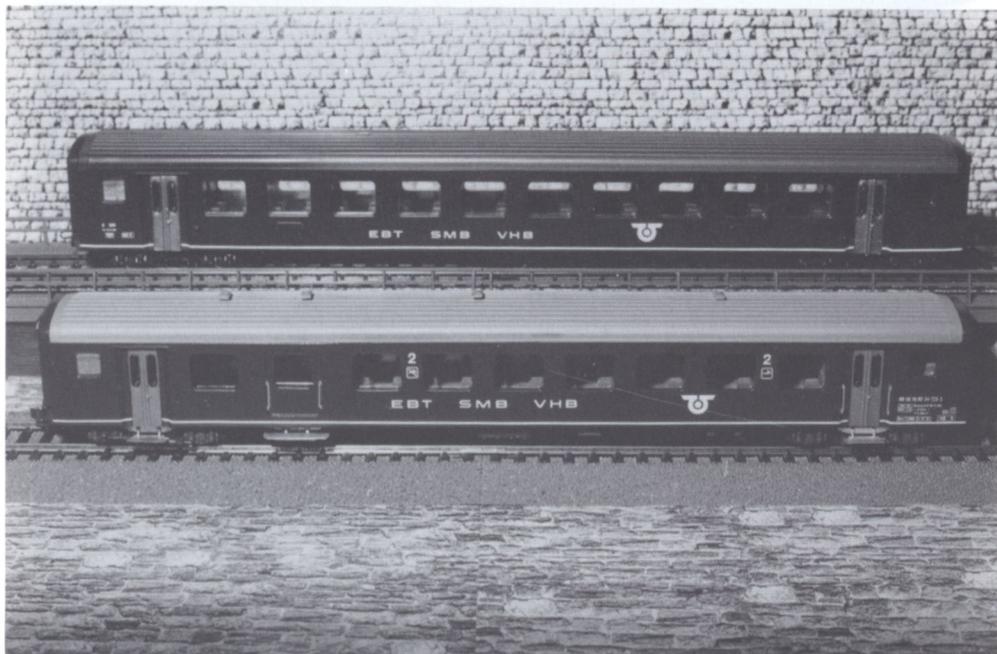
Als Basis dienen die Roco EW II. Das gesamte Personenabteil des Wagens mit der dazugehörenden Einstiegsplattform stammt von einem 2.Kl.-Wagen, die andere Plattform von einem A. Auch der Wagenboden ist vom 1.Kl.-Wagen.

Die neuen Gepäcktüren mit den Trittbrettern sind feinste Ätzteile. Sie

sind sehr knapp und fein in die Aussparung eingeklebt. Die feine Beschriftung überzeugt auch das kritische Auge.

Der Verkaufspreis konnte uns noch nicht genau genannt werden, er wird sich zwischen Fr. 199.-- und 240.--bewegen.

Das EBT-Rot wurde sehr gut getroffen. Diese Farbe macht ihn zum hervorstechenden Wagen auch auf Ihrer Anlage. ☆



Die Prototypen des EBT B und des von uns vorgestellten BD.

Sensationell
und
limitiert!

The **real**
Sony **Cover**
Versions

Da werden Deine Ohren
Augen machen: Denn
Sony bringt die grellen
Cassetten Covers zum
Sammeln, Tauschen und
unters Bett hängen. Acht
jenseitig bunte Sound-
Hüllen. Ein Beispiel
zum instant herausneh-
men klebt nebenan. Die
ändern kannst Du Dir
bestellen!

SONY

Chance verpasst!

Keine Panik, auch wenn jemand schneller war als Du. Solange der Sony Cover-Vorrat reicht, kannst Du bei der unten aufgeführten Adresse weitere Covers bestellen (max. 8 Hüllen).

- 01 ___ Stk. Bone Alone (Auflage 999 Ex.)
- 02 ___ Stk. You Gnu (Auflage 7777 Ex.)
- 03 ___ Stk. Cow & The Cows (Auflage 2222 Ex.)
- 04 ___ Stk. Spy's Eyes (Auflage 2222 Ex.)
- 05 ___ Stk. Graceland Honkers (Auflage 7777 Ex.)
- 06 ___ Stk. Street Map Rap (Auflage 10 100 Ex.)
- 07 ___ Stk. Boardin' the Hood (Auflage 15 550 Ex.)
- 08 ___ Stk. Trash Flash (Auflage 15 550 Ex.)

Chance genutzt:

Cassetten zum Schülertarif. Zum Hip Cover gehört die perfekte Cassette. Und die heisst Sony UX-S 90. Bestell sie Dir hier und jetzt zum Schüler/Studenten-Preis bei der unten aufgeführten Adresse oder über das **Gratis-Telefon 155 21 44**.

Ich bestelle:

- 5 Sony UX-S 90 zum Stückpreis von Fr. 3.40 (total Fr. 17.-).
- 10 Sony UX-S 90 zum Stückpreis von Fr. 3.- (total Fr. 30.-).
- 20 Sony UX-S 90 zum Stückpreis von Fr. 2.70 (total Fr. 54.-).

(Versand gegen Rechnung, zuzüglich Fr. 1.50 Versandkostenanteil. Zu jeder bestellten Cassette wird gratis eine Hülle mitgeliefert. Angebot gültig bis 31.3.94 oder solange Vorrat.)

Vorname/Name: _____

Adresse: _____

Alter: _____

PLZ/Wohnort: _____

Bestellung entweder per **Gratis-Telefon 155 21 44**
oder in Couvert einsenden an:

Sony Cassetten Covers
Postfach 871
2501 Biel



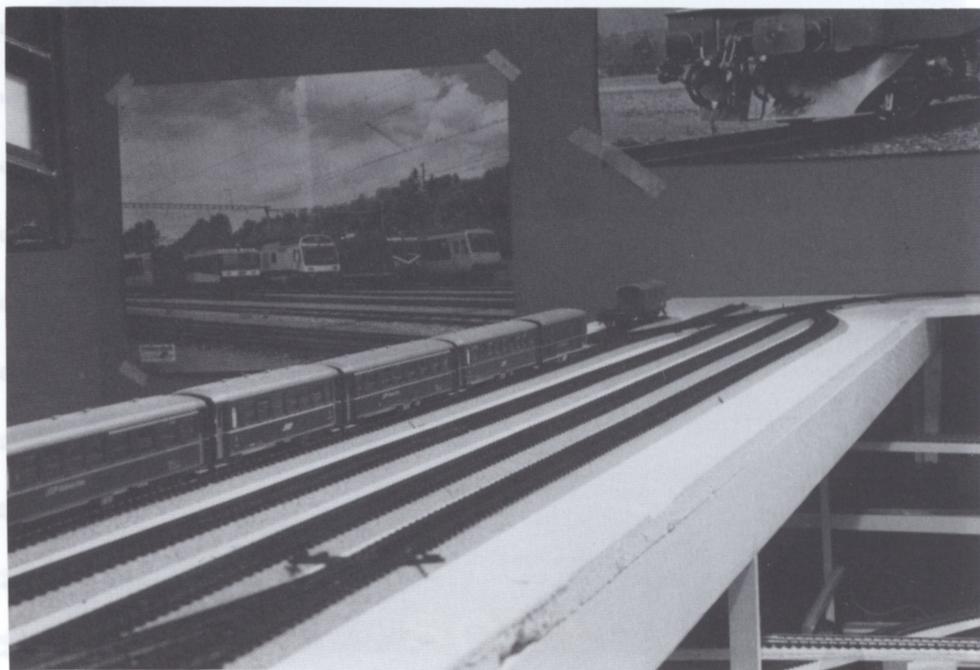
Baufortschritte im (Modell) Bündnerland

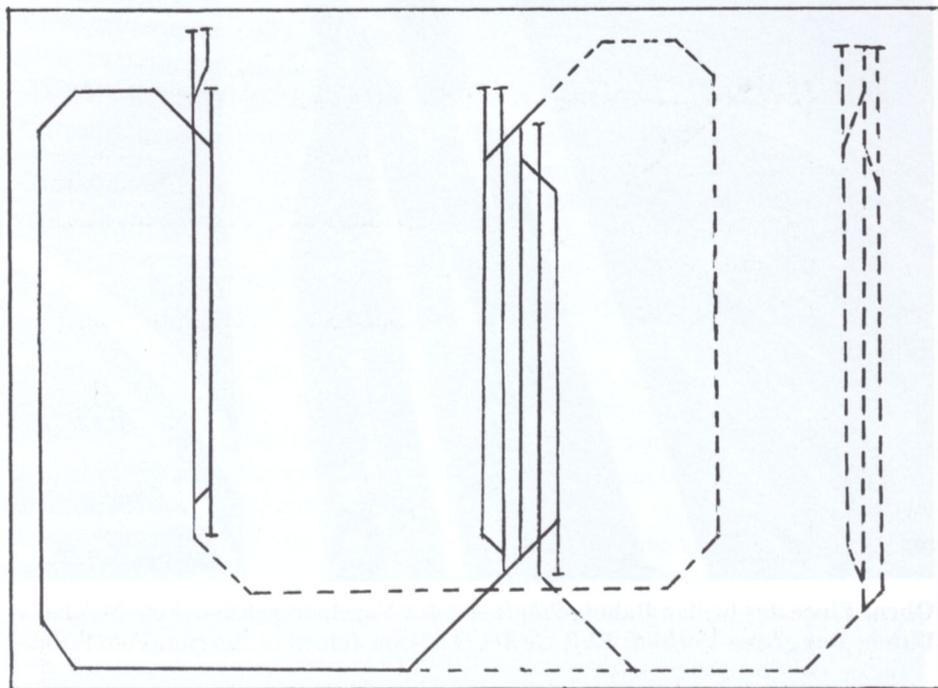
Nachdem die finanziellen Hürden, wenn auch mit Kompromissen, überwunden wurden, nimmt das in LJ 1/92 vorgestellte Bahnhofprojekt langsam Gestalt an.

André Hügli

Gegenüber dem ursprünglichen Projekt, weist die nun ausgeführte Variante deutliche Änderungen auf. Die als Durchgangs- und Übergabebahnhof konzipierte Anlage wird

vorläufig noch als Endstation gebraucht, da der Kreiszusammenschluss auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben wurde. Auch haben sich die Betriebsverhältnisse, in denen der Bahnhof funktionieren soll, grundlegend geändert. Das neue Betriebskonzept besteht im Prinzip darin, dass der Rangierverkehr auf einen projektierten Kopfbahnhof an der Nebenstrecke verlagert werden soll. Die Nebenstrecke soll mittels einem Gleisdreieck voll in die Hauptstrecke





Schematische Darstellung des neuen Betriebskonzeptes (gestrichelt die projektierten Strecken)

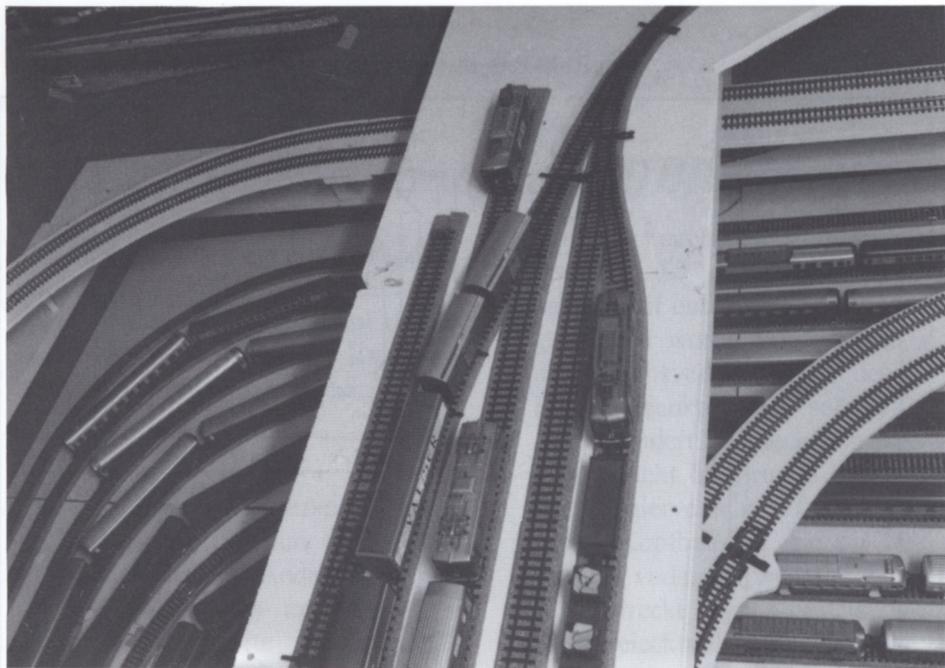
integriert werden. Aus diesen Gründen wurden die Stumpengeleise 51, 63 und 65 weggelassen (vergl. LJ 1/92).

Gleisverlegung

Die weissgestrichene, etwas raue Novopanplatte liess das Verlegen der Gleise direkt auf die Unterlage nicht zu. Es mussten Korkstreifen darauf geleimt werden, die neben einer sauberen Gleisunterlage dem Schotterbett auch ein realistischeres Aussehen verleihen. Da der Bahnhof

etappenweise gebaut wurde, habe ich eine eher unkonventionelle Methode angewandt. Der verwendete Weissleim liess eventuelle Korrekturen noch zu. Da ich die einzelnen Gleise immer gleich provisorisch in Betrieb nehmen wollte, wurden die Korkstreifen für jedes Gleis einzeln verlegt. Die Abschrägungen wurden bei Weichen mit dem Japanmesser abgeschnitten, damit ebene Übergänge entstanden.

Das verwendete Bemq-Code-70-Gleis konnte nun ohne Probleme dar-



**Oben: Einer der beiden Bahnhofsköpfe aus der Vogelperspektive (Foto M.Klauser)
Unten: Das grosse Vorbild: RhB Ge 4/4 II 604 im Juli 88 in Bergün (Foto F.Roth)**



RhB-Bahnhof im Bau

auf gelegt werden. Mit ein paar wenigen Nägeln wurden die Schienen provisorisch befestigt. Damit die Weichen bei den aufwendigen Bahnhofsköpfen möglichst nahe aneinander gereiht werden konnten, schnitt ich die Stellschwelle für Oberflurantrieb und die Halterung für Weichenlaternen weg. Diese werden bei der Detaillierung einmal durch Zwergsignale ersetzt. Die für die Bahnstrecke verwendeten Flexgeleise wurden mit einer Bastelsäge abgelängt. Auf Isolierschienenverbinder wurde verzichtet: Die Schienen sind lose mit einem Abstand von ca. 1mm installiert worden.

Erste Erfahrungen

Mit einigen Zügen wurde der Bahnhof nun schon ein paar mal ausprobiert; dabei zeigte sich, dass die DKW's zu echten Problemfällen in Sachen Entgleisungen werden können. Auch die engen Bogenweichen in den Bahnhofsköpfen sind in dieser Beziehung etwas heikel, vor allem was Güterzüge anbelangt.

Aber der optische Eindruck dieser schön geschwungenen Einfahrten überzeugt mich voll und ganz.

Ich hoffe, mein Aufsatz ist Ihnen eine Anregung zur Konzeption einer eigenen Bahnhofsanlage. ☆



Die SCB Ed 2x2/2 196

Eine Dampflokomotive wird zu ihrem hundertsten Geburtstag wieder restauriert und unter Dampf gesetzt.

Martin Klauser

In den Jahren 1891-1894 wurde der SCB (Schweizerische Centralbahn, heute SBB) von der Lokfabrik Maffei in München in zwei Serien insgesamt 16 Tenderlokomotiven des Malletsystems geliefert. Sie waren alle der am Gotthard im Einsatz ste-

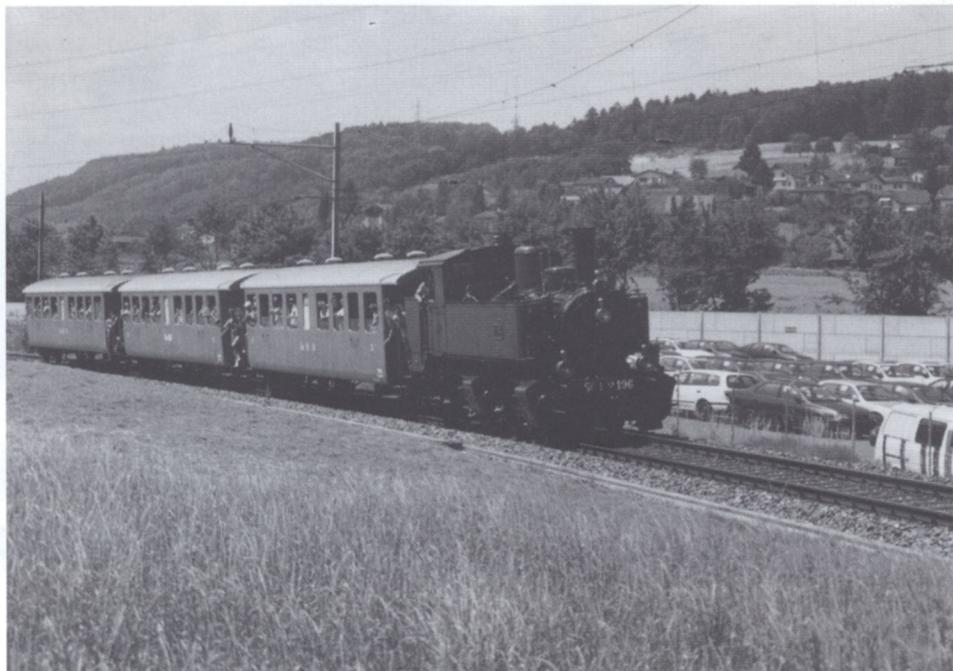
henden Ed 2x3/3 ähnlich.

Die Vierzylinder-Verbunddampfmaschine hat zwei separate Triebwerke. Hinten, fest im Rahmen liegend, befindet sich die Hochdruckmaschine, die den Dampf direkt vom Dampfdom erhält. Vorne, in einer Art Drehgestell eingebaut, liegt die Niederdruckdampfmaschine. Sie bekommt den bereits teilweise ausgenutzten Dampf von den Hochdruckzylindern.

Die Maschinen leisteten auf dem (alten) Hauenstein hauptsächlich



Lokportrait



Vorspann- und Schiebedienst, wo sie Steigungen von bis zu 27 ‰ zu bewältigen hatten. Sie waren aber auch im Güterzugdienst anzutreffen.

Wegen den weit nach vorne herausragenden Kolbenstangen der Niederdruckzylinder durften nie zwei Ed 2x2/2 mit den Vorderseiten zusammengekuppelt werden.

Die Dampflokomotiven waren dem SBB-Kreis II zugeteilt und wurden im Depot Olten unterhalten.

Unter den Eisenbahnern wurden die Mallets "Maffeis" genannt.

Technische Daten

Serie	Ed 2x2/2
SCB-Nummer	196
SBB-Nummer	7696
Fabriknummer	1710
Baujahr	1893
Leistung	700 PS
Zugkraft	8000 kg
Vmax	55 km/h
Leergewicht	44,4 t
Wasservorrat	7,2 m ³
Kohlevorrat	3,3 t
Länge über Puffer	10,4 m

Lokportrait



Lebenslauf der Ed 2x2/2 196

1893 wurde sie als letzte der 10 Dampflokomotiven der zweiten Serie mit der SCB-Bezeichnung C4 196 abgeliefert. Sie weist gegenüber Ihren Schwestern der ersten Serie einige kleine Änderungen auf:

Die Vorratsräume für Kohle und Wasser wurden vergrössert. Der Dampfdruck wurde auf 14 Atm. erhöht, Achsstand, Raddurchmesser sowie Zylinderdurchmesser und Kolbenhöhe verkleinert. Dies führte dazu, dass die Zugkraft von 7000 kg auf 8000 kg und die Leistung von 650 PS auf 700 PS erhöht werden konnte. Dies ermöglichte auch einen

Einsatz der Lok im schweren Güterzugdienst. Der Führerstand war im Gegensatz zur ersten Serie bei der Ablieferung nach hinten offen, musste dann aber wegen den häufigen Rückwärtsfahrten im Laufe der Zeit geschlossen werden.

Im Jahr 1902 wurde die SCB von der SBB übernommen. Damit verbunden war eine Umbezeichnung der C4 196 in Ed 2x2/2 7696.

Rund 13 Jahre später wurde sie auf der Hauensteinlinie überflüssig und wurde auf die Strecke Le Ponts-le Brassus verlegt.

Dort leistete sie auf der von der SBB betriebenen Privatbahn bis 1938 ihren Dienst.

Lokportrait

Nach ihrer Ausrangierung 1938 wurde sie in St.-Maurice remisiert, wo sie etwa 20 Jahre verweilte. 1958 wurde die Ed 2x2/2 nach Luzern ins neu eröffnete Verkehrshaus überführt.

Im November vergangenen Jahres wurde die Mallet dann nach Oensingen transportiert, wo Sie einer gründlichen Revision unterzogen wurde. Im Mai dieses Jahres wurde sie erstmals seit Jahrzehnten wieder unter Dampf gesetzt.

Bis Ende 1996 wird die Dampflokomotive noch bei der OeBB verweilen (als Gegenleistung für die Revisionsarbeiten). Danach geht sie zurück an die SBB und wird anlässlich der



"150 Jahre Spanisch-Brötli-Bahn" im Einsatz stehen. ☆

An diesem Platz
könnte Ihr Inserat
stehen!

Inserentenverzeichnis

Kupferschmid, Biel	2
HAG	33
Gschwandner, Bern	33
Sinwel, Bern	41
Sony	20/21
RK`s Modellbahn, Brugg	4
Sieber, Siselen	30
Stumo, Ostermundigen	43
Roco	44

Sieber Modellbahnen



Juchen 22 (Hauptstrasse)

2577 Siselen

bei der Weichenlaterne

Telefon: 032 86 15 94 / 032 86 10 36

Öffnungszeiten:

DI, DO, FR: 13.00-19.00

SA: 12.00-16.30

Voranzeige: 28. November 93

Sonderzug BTI mit BDe 4/4, Buffetwagen, 3-4 Güterwagen; Ausstellung von Neuheiten '93, Verkauf von günstigen Modellbahnartikeln. Fahrten von 10.00h-17.00h. Halte in Ins BN, Täuffelen und Nidau.

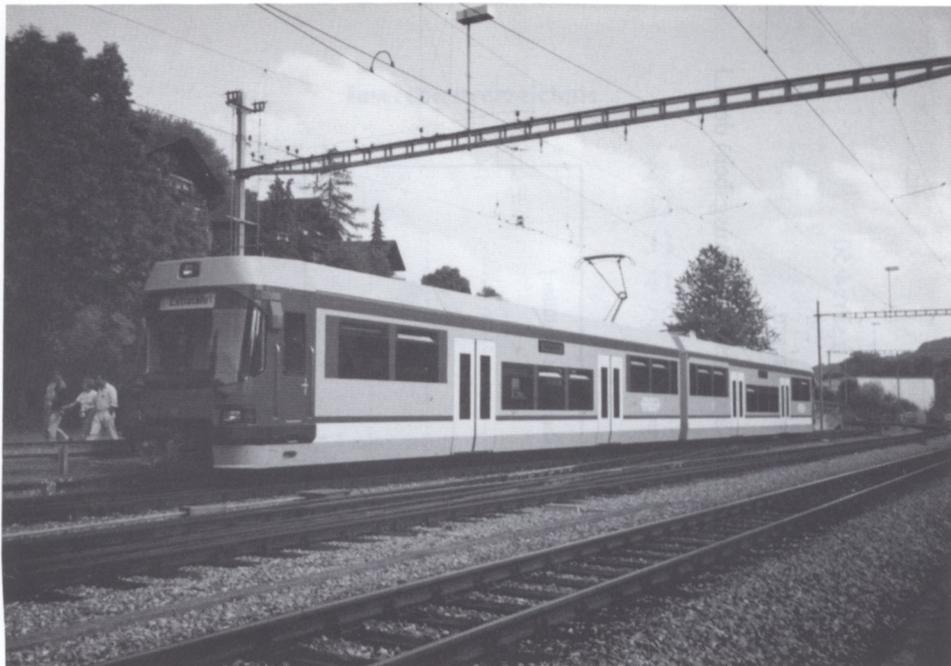
Lökeli-Journal

- Ja, ich möchte mehr über diese Zeitschrift erfahren und hätte gerne ein Probeexemplar à sFr. 4.50.
- Ja, ich will diese interessante Zeitschrift für ein Jahr (4 Ausgaben) zu sFr. 17.-- abonnieren.
- Ja, ich will jemandem eine Freude machen und bestelle für ihn/sie ein Geschenkabonnement (4 Ausgaben) des LJ zu sFr. 17.--.
- Die erste Nummer an mich
 direkt an den Empfänger

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

Ausschneiden oder Kopieren und Einsenden an:

"Lökeli-Journal"
Martin Klausner
Kleinfeldstr. 21
CH-2563 Ipsach



Dieses und letztes Jahr wurden neue Niederflurtriebwagen an die BD (5), WSB (7) und RBS (11) abgeliefert. Oben RBS ABe 4/8 67 am 15.8.92 in Bolligen; Unten WSB Be 4/8 32 am 1.5.93 in Aarau (Fotos Martin Klausner)



HAG
SWISS MADE

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



Re 4/4' Nr. 225/226

der treffpunkt

Gschwandner
modelleisenbahnen

modellautos

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

10 Jahre 1982-1992

Wohlen-Meisterschwanden-Bahn

Die WM gehört zu denjenigen Privatbahnen in der Schweiz, die eigentlich eher unbekannt sind. Trotz ihrer relativ kurzen Betriebslänge von etwas mehr als 8 km besitzt die WM einen beachtlichen Fahrzeugpark und hat eine interessante Geschichte hinter sich.

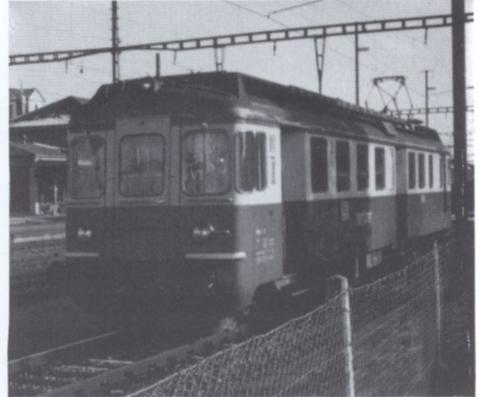
Martin Klausner

Ausgangspunkt unserer kleinen Reise mit der WM ist Wohlen. Hier besteht Anschluss an die SBB und an die BD¹.

Bis Villmergen ist es noch relativ flach, dann aber geht es mit Steigungen von bis zu 42 ‰ in die Höhe. Wir durchqueren zwei weitere Dörfer und nach etwa 12 Minuten Fahrzeit erreichen wir den Endbahnhof Fahrwangen-Meisterschwanden, wo sich auch das Depot befindet.

Die Geschichte

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts lagen erste Projekte für eine Bahn vom Reusstal an den Hallwilersee vor. Der erste Teil von Dietikon bis Wohlen wurde durch die BD als



BDe 4/4 2 bei seiner Ausfahrt aus dem Bahnhof Wohlen (26.1.93; Foto M. Klausner)

Schmalspurbahn in Betrieb genommen, wobei die Strecke Wohlen-Bremgarten als Dreischiengleis ausgelegt war. Der Bau der Fortsetzung an den Hallwilersee wurde allerdings wegen Meinungsverschiedenheiten in Sachen Spurweite verzögert. Schliesslich einigte man sich dann doch auf Normalspur und nach etwa zweijähriger Bauzeit wurde 1916 der Betrieb auf der WM aufgenommen. Von Anfang an wurde mit elektrischer Traktion gefahren, was zur damaligen Zeit für Normalspurbahnen noch eine Seltenheit war.

Die WM spies die Fahrleitungen mit 1000V Gleichstrom, später

¹BD = Bremgarten-Dietikon-Bahn, gemeinsame Direktion mit WM

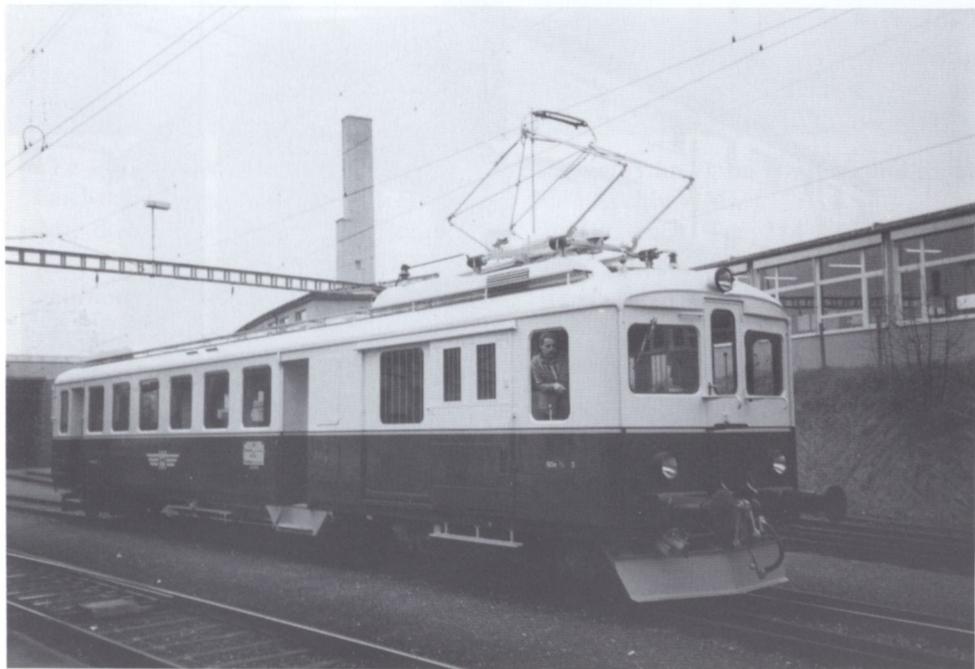
Privatbahnportrait

wurde die Spannung auf 1200V erhöht.

Den Betrieb wickelten zwei Triebwagen CFe 4/4 1 und Ce 2/2 11 mit den beiden Personenwagen C 21 und CF 31 ab. Zudem standen der K2 101 für den Gütertransport und der Plattformwagen X 211 für den Unterhaltsdienst zur Verfügung.

Etwa ein Jahr später wurde dann die Fb 4/4 51 abgeliefert, die den Güterverkehr abwickelte und dem Personenzugdienst als Reservefahrzeug diente.

Der Verkehr auf der WM nahm stetig zu, sodass der Ankauf von weiterem Wagenmaterial notwendig wurde. 1920 übernahm die WM von den SBB den Z 282 und setzte ihn als FZ 41 ein. Für den Personenzugdienst erwarb die WM ein Jahr später den C 1267 von der ehemaligen NOB (Nord-Ost-Bahn, heute SBB) und setzte ihn bis 1948 als C 22 ein. Im selben Jahr kaufte die WM auch vier K2, die vorher als Weinwagen im Einsatz standen.



Der von der STB übernommene BDe 2/4 3 (Foto Archiv WM)

Privatbahnportrait

Triebfahrzeugliste			Wagenpark		
Bezeichnung	Nummer	Baujahr	Bezeichnung	Nummer	Baujahr
BDe 2/4	3	1938	Bt	11	1966
BDe 4/4	1	1966	C	21	1916
BDe 4/4	2	1966	C	22	1876
Ce 2/2	11	1916	CF	31	1916
CFe 4/4	1	1916	C4	25-26	1948
CFe 4/4	2	1926	FZ	41	1892
Em 2/2	101	1961	K2	101	1916
Em 2/2	102	1965	K2	102-105	1917
Em 4/4	151	1968	K2	106-109	1911
Fb 4/4	51	1917	X	211	1916
Tm	214	1930			
Ta	31	1915			



1968 wurde diese Em 4/4 151 von CEM und Poyaud abgeliefert (Foto Archiv WM)

Privatbahnportrait



CFe 4/4 1, CFe 4/4 2, Ce 2/2 11 vor dem alten Depot (v.l.n.r.). Im Hintergrund sind die Leichtstahlwagen C 25 und C 26 erkennbar (Foto Archiv WM).

Mit den Jahren stellte sich heraus, dass ein weiterer Triebwagen besser gebraucht werden könnte, als die Güterzuglokomotive Ee 4/4 (alte Bezeichnung Fb 4/4). So wurde 1926 der CFe 4/4 2 in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde auch die Farbgebung des Fahrzeugparks von grün/grau in grün geändert. Die nun überflüssig gewordene Ee 4/4 51 verkaufte die WM an die KLB (Kriens-Luzern-Bahn), wo sie dann 1968 ausrangiert wurde.

In Villmergen stand von 1946 an ein Breuer Dieseltraktor mit der

Bezeichnung Tm 214 als Rangierfahrzeug im Einsatz. 1966 wurde er dann durch den Akkumulatortraktor Ta 31 ersetzt.

Während des zweiten Weltkrieges nahm der Personenverkehr sehr stark zu. Daher wurden 1948 zwei neue Leichtstahlwagen, der C4 25 und 26, angeschafft. Die Länge der Wagen musste wegen den engen Platzverhältnissen in der damaligen Depotanlage auf 15,8 m beschränkt werden, was den Wagen ein sonderbares Aussehen verlieh. Der C4 25 wurde 1978 an die RHB (Rorschach-Hei-

Privatbahnportrait

den-Bahn) verkauft, Nummer 26 dient heute als Reservewagen B 26.

1951 kaufte die WM zur Ergänzung des Güterwagenparkes von der MThB vier weitere K2 und setzte sie unter den Nummern 106-109 ein.

In den 50er Jahren war eine starke Zunahme des Güterverkehrs zu verzeichnen. Eine leistungsfähige Lokomotive war gefragt. Die verschiedenen Stromspannungen zwischen WM und SBB, sowie einzelne fahrleitunglose Zustellgleise, liessen die Wahl auf eine dieselektrische Lokomotive fallen. 1961 wurde dann

die Em 2/2 101 in den Fahrzeugpark der WM aufgenommen.

Der Wechsel des Stromsystems

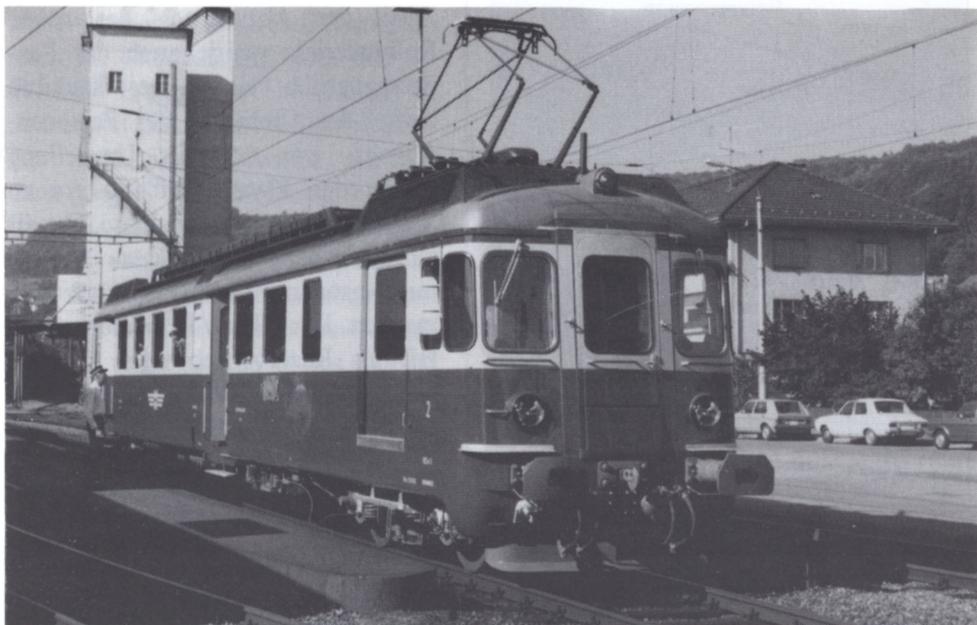
Während den ersten 40 Betriebsjahren der WM spielte der Fahrspannungsunterschied zwischen WM (Gleichstrom 1000V, später 1200V) und SBB (Einphasenwechselstrom 15000V, 16 $\frac{2}{3}$ Hz) keine grosse Rolle.

In Wohlen stiess man sich die Güterwagen gegenseitig zu, was bei der kleinen Anzahl von Wagen leicht möglich war.



Eine der beiden von BBC, Saurer und SIG gebauten Em 2/2, die vor dem Wechsel des Stromsystems in Betrieb genommen wurden (26.3.91; Foto Archiv WM)

Privatbahnportrait



Der von BBC, SIG und SWS hergestellte BDe 4/4 2 (Foto Archiv WM)

Als dann aber in den 50er Jahren ein Stahlwerk an der WM-Strecke eröffnet wurde und der Güterverkehr ganz allgemein zunahm, wurden die Fahrspannungsunterschiede zum grossen Problem. Das Zustossen der Güterwagen wurde immer umständlicher.

Die 1961 in Betrieb genommene Em 2/2 101 schaffte zwar Abhilfe, aber das Problem war damit nicht gelöst. Die elektrischen Triebwagen mussten weiterhin abstossen.

Nach langem hin und her entschloss man sich dann, auf Druck

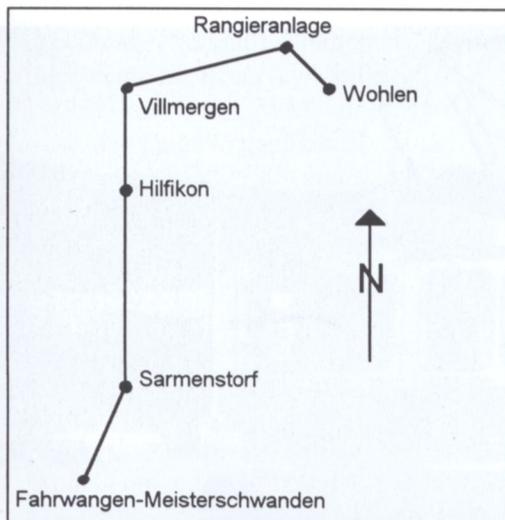
seitens der Bundesbehörden, für eine Umrüstung auf Einphasenwechselstrom. Zudem sollte auch die Fahrleitung total erneuert werden.

Zusammen mit der MThB (Mittel-Thurgau-Bahn), MO (Martigny-Or-

Wohlen-Meisterschwandenbahn

Eröffnung	18.12.1916
Elektrifikation	18.12.1916
Spurweite	1435 mm
Betriebslänge	8.2 km
max. Steigung	42 ‰
Stromsystem vor 1966	=1200V
Stromsystem heute	≈15kV, 16 ² / ₃ Hz

Privatbahnportrait



sière Bahn), GFM (Chemin de fer Gruyère-Fribourg-Morat) und RVT (Chemin de fer Régional du Val de Travers) bestellte die WM neue Triebwagen. 1966 wurden der BDe 4/4 1 und 2 sowie der Bt 11 an die WM abgeliefert. Die beiden Triebwagen bieten je 50 Sitzplätze (der Bt 80), entwickeln eine Leistung von 1500 PS und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Kurz vor der Umstellung auf Wechselstrom wurde eine weitere Lokomotive in Betrieb genommen. Es war dies die Em 2/2 102, baugleich mit der Em 2/2 101. Allerdings wurde Nummer 102 nach nur 2 Jahren Einsatz auf der WM an die BD für den Güterverkehr Wohlen-Bremgarten verkauft.

Mit der Ablieferung des neuen Rollmaterials wurde auch der Pendelzugbetrieb eingeführt. Dadurch entfiel das Umfahren des Personenzugwagens, was vor der Umstellung wegen des Platzbedarfes öfters zu Schwierigkeiten geführt hatte. Die alten Gleichstromtriebwagen wurden mit Ausnahme des CFe 4/4 2 ausrangiert. Der CFe 4/4 2 wurde an die BD als Reservetriebwagen für den Güterverkehr Wohlen-Bremgarten verkauft. 1970 kam aber auch für diesen Triebwagen das Aus.

Da der Güterverkehr weiterhin zunahm, wurde der Bau einer Rangieranlage notwendig. 1968 konnte eine dreigleisige Anlage in Wohlen dem Betrieb übergeben werden. Gleichzeitig schaffte die WM auch eine weitere dieselelektrische Lokomotive an, die Em 4/4 151. Mit ihren 600 PS ist sie auch in der Lage, schwerere Güterzüge zu befördern. Im darauffolgenden Jahr wurde das neue Depotgebäude in Fahrwangen-Meisterschwanden eingeweiht.

1987 übernahm die WM den 1938 für die STB (Sensetalbahn) gebauten BDe 2/4 101. Nach einem Umbau und einer Umbenennung in BDe 2/4 3 "De gmüetlech Freiämter" vermietet ihn die WM nun für Gesellschaftsreisen.

In der heutigen Zeit, wo diverse Bahnstrecken auf Busbetrieb umge-

Privatbahnportrait

stellt werden, stellt sich natürlich auch bei einer kleinen Bahn wie der WM die Frage einer Umstellung. In den ersten paar Betriebsjahren wurden zwar noch Gewinne erzielt, dann ging es aber zusehends bergab. Projekte zu einer Umstellung lagen schon in den 70er Jahren vor, wurden aber von Volk und Kanton abgelehnt.

Ich persönlich würde es schade finden, wenn auch dieses kleine Bahnparadies dem Rotstift zum Opfer fallen würde. ☆



Der BDe 4/4 1 am 30.4.93 in Wohlen (Foto M. Klausner)

Quelle: WM



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

Heft 4/93

Privatbahnportrait

Wir schildern Ihnen die wechselvolle Geschichte der Brig-Visp-Zermatt Bahn

Modell & Original

Schlieren RIC - das Vorbild.

Firmenportrait

In dieser Rubrik stellen wir Ihnen Güterwagen-Bauteam "STUMO" vor.

Aus Platzgründen oder aktuellem Anlass können einzelne Beiträge verschoben werden.

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

stellt Spur-0-Fahrzeuge im Mst. 1:45 her

Zur Zeit im Programm:

Messingausführung

BLS-Autotransportwagen, BLS-Verladewagen und
BLS-Steuerwagen

SBB-Autotransportwagen

Offene Güterwagen L6 und Fbkk

Gedekte Güterwagen Gbs

Kohlesilowagen Fcs

Flachwagen Kps

K4-LIMA-Umbauten

Fahrwerk und Umbauteile in Messing, Kasten Kunststoff überarbeitet

Gedekte Güterwagen K4 und Gs Diverse Ausführung

Klappdachwagen Tes

SBB-Postwagen Gq ss

Messing-Fahrwerke für LIMA- und RIVAROSSİ-Kühlwagen

Verlangen Sie die Unterlagen oder besuchen Sie mich
in meinem Modellbau-Atelier jeden 2. + 4. Samstag
des Monats von 9.00 - 12.00 Uhr oder auf telefonische
Vor Anmeldung

Hans Studer, Schermenweg 158

3072 Ostermündigen

Tel. 031/931'68'68

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. Kunststoffkrallen und dauerelastische Federstahlschiennenverbinder, 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
feinster super-zugerüsteter
Fahrzeuge zu. Selbst-
verständlich wahlweise
auch mit RP-25-Radsätzen.

ROCO LINE – auf diesen
Schienen läuft Ihr Hobby!

RO
CO

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