

Nr. 4/93

Fr. 4.50

Lökeli-Journal



Aus dem Inhalt

Modell & Original

Schlieren RIC - Das Vorbild

Privatbahportrait

BVZ - Zermattbahn

Bautip

Wie man einen Bahnübergang gestalten kann



Matthias Kupferschmid
Bözingenstrasse 32
2502 Biel

Tel. 032 / 41 66 35

Öffnungszeiten im Dezember:

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

**Ab Januar 1994 gelten wieder die gewohnten
Öffnungszeiten**

DAS FACHGESCHÄFT IN IHRER REGION

**AN/VERKAUF VON OCCASIONEN!
FABRIKATION VON KLEINSERIEN!**

Inhaltsverzeichnis

Bautip: Bahnübergang	6
Anlagevorschlag: Grossanlage für HO/HOM	10
Anlagebericht: Modellbahnclubanlage Hindelbank	14
Modell & Original: Schlieren RIC - Das Vorbild	16
Lokportrait: E 206 der La Traction SA	24
Firmenportrait: Güterwagenbauteam Stumo	26
Bahnportrait: Brig-Visp-Zermatt Bahn	30
Lokportrait: MThB Ec 3/5 3	38

Rubriken:

Editorial	5
Jahresinhaltsverzeichnis	13
Leserbriefe	21
Inserentenverzeichnis	21
Vorschau	42

Titelbild: Die E 206 am 19.09.93 in der Nähe von Pré-Petitjean (Foto Felix Roth)

Impressum

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

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)

1. Jahrgang, 4. Ausgabe. Auflage 800 Exemplare.

Redaktionsschluss für LJ 1/94: 20 Januar 1993

Heftpreise

Einzelpreis: Fr. 4.50

Abopreis ein Jahr (4 Ausgaben): Fr. 17.--

Sony/Stimorol/

Stop AIDS-Inserat durch:

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

HAG
SWISS MADE

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



der treffpunkt

Gschwandner
modelleisenbahnen
modellautos

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

10 Jahre 1982-1992

Lökeli-Journal '94

Liebe Leserin, Lieber Leser,

Vor genau einem Jahr erschien die erste Ausgabe des Lökeli-Journals, kopiert, mit einer Auflage von 80 Stück. Diese 80 Stück sind längst verkauft, eventuell werden nochmals ein paar Exemplare nachkopieren.

Neu ist jetzt aber der erste komplette, gedruckte Jahrgang des Lökeli-Journals erhältlich.

Trotz Startschwierigkeiten und einigen kleinen Krisen sind wir stets bestrebt, weiter zu kommen. Diesen Herbst waren wir erstmals auch an ein paar Anlässen an einem Stand anzutreffen, in Zukunft möchten wir dies auch vermehrt tun.

Wir möchten an dieser Stelle allen danken, die uns geholfen haben, dass das Lökeli-Journal heute in dieser Form erscheinen kann und hoffen auch weiterhin auf Ihre Unterstützung.

Für das Jahr 1994 haben wir ein neues Projekt ausgetüftelt. Das Lökeli-Journal erscheint weiterhin alle drei Monate, allerdings sind nur drei der vier Ausgaben regulär. Die vierte, ebenfalls im Abonnement enthaltene, wird zu einem Sonderthema geschrieben. Die erste dieser Sondernummern wird im Dezember 94 erscheinen. Das Thema dafür steht schon fest, allerdings möchten wir dies noch nicht verraten.

Ebenfalls neu ist, dass ab der Nummer 1/94 das Foto auf dem Titelbild als 9x13 schwarz/weiß Abzug bei uns bezogen werden kann.

Das LJ Team

Gestaltung eines Bahnüberganges

Beim Vorbild sind sie eher unbeliebt, doch auf Modellanlagen bieten sie sehr reizvolle Motive: Bahnübergänge. In diesem Bericht beschreiben wir, wie man auf einfache Weise einen Bahnübergang gestalten kann.

Martin Klauser

Der Bahnübergang

Als erstes beschäftigen wir uns mit dem eigentlichen Bahnübergang: Früher wurde der Übergang oft mit Holzbohlen gebaut. Diese Bohlen lassen sich leicht mit eingefärbten Bastelhölzchen imitieren. Werden moderne Gummielemente bevorzugt, lassen sich diese leicht mit Kartonstreifen nachbilden. Eine weitere Möglichkeit ist, dass das Gleis in das Strassenbett integriert und mit Teer angefüllt wird. Diese Variante lässt sich leicht mit einem grauen Gipsgemisch darstellen, das zwischen den Schienen aufgetragen wird.

Achtung: Bedenken Sie bei allen Varianten, dass die Spurkränze der Loks und Wagen auch Platz benötigen und lassen Sie eine entsprechende Lücke frei!

Warnkreuz

An praktisch allen Bahnübergängen sind Warnkreuze vorhanden. Die sog. Andreaskreuze können hoch- oder quergestellt montiert



Abb. 1



Abb. 2

werden. Überquert der Übergang mehr als ein Gleis, wird ein doppeltes Andreaskreuz verwendet (Siehe Abb. 1 und 2).

Meine Warnkreuze stellte ich aus Bastelholz her, das ich in 2mm dicke Streifen geschnitten hatte. Zuerst färbte ich sie weiss ein

und brachte dann die rote Farbe mit einem Filzstift an.

Warnblinklicht

Bei den Warnblinklichtern gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Sorten, nämlich diejenigen mit einem Blinklicht und diejenigen mit zwei (sog. Wechselblinklichter).

Bei meinem Bahnübergang baute ich Wechselblinklichter, deshalb zuerst deren Baubeschrieb:

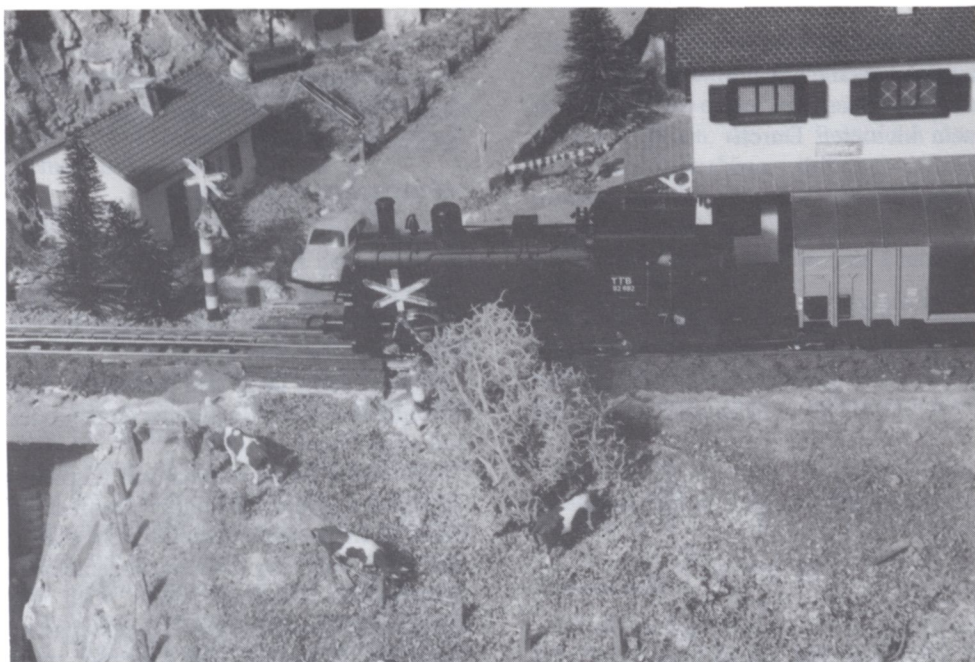
Wechselblinklicht

Die Pfosten des Blinklichtes stellte ich aus einem Messingrohr mit einem Durchmesser von 3mm her, wobei die Länge je nach Einsatzort variiert. 3mm Dicke sind zwar ein



Abb. 3

bisschen zu viel, aber schliesslich müssen ja darin noch 3 Drähte Platz finden. Die



Ein Güterzug passiert soeben den Bahnübergang

Farbgebung sieht wie folgt aus: zuunterst ein schwarzer Streifen, dann abwechselnd rot und weiss (Abb. 3).

Die Tafeln sägte ich aus 1,5mm dickem Holz aus und rundete die Ecken mit Schleifpapier ab. Zuvor hatte ich die beiden Löcher für die Leuchte gebohrt. Danach färbte ich die Tafeln dem Rand nach weiss ein. Nachdem diese Farbschicht trocken war, folgte der schwarze Teil und zum Schluss der rote, wobei ich für die beiden letzteren Filzstifte verwendete (Abb. 3).

Anschließend steckte ich die 3mm-LEDs in die beiden Löcher (Anoden [+] gegeneinander) und fixierte sie von hinten mit einem Tropfen Leim. Die Blenden

über den LEDs entstanden aus schwarzem Papier.

Der nächste Schritt ist die Verdrahtung. Als erstes lötete ich die beiden Anoden der LEDs zusammen. Dann führte ich drei Drähte durch das Messingrohr und lötete diese an die LEDs.

Schliesslich wird die Tafel mit den Leuchten auf den Pfosten aufgeleimt.

Zum Schluss werden die Warnkreuze oben auf die Tafeln geleimt.

Einfaches Blinklicht

Der Aufbau ist analog zu dem eben beschriebenen, mit dem Unterschied, dass die Tafel wesentlich kleiner ist, weil nur eine Leuchte vorhanden ist.

Da nur zwei Drähte benötigt werden, kann ein Röhrchen mit einem kleineren Durchmesser gewählt werden (Abb. 4).



Blinkanlage

Abb. 4

Um die LEDs zum Blinken zu bringen, ist folgende Schaltung notwendig:

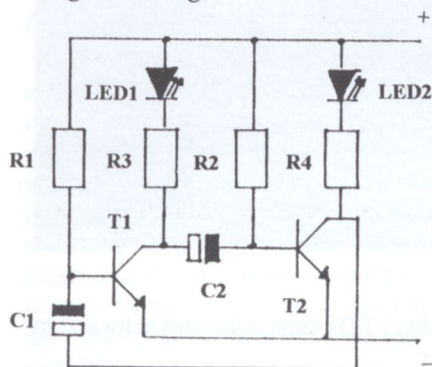


Abb. 5

R1	Widerstand	10 kΩ
R2	Widerstand	10 kΩ
R3	Widerstand	1 kΩ
R4	Widerstand	1 kΩ
C1	Elektrolytkond.	10 µF
C2	Elektrolytkond.	10 µF
T1	Transistor	z.B. C 547B
T2	Transistor	z.B. C 547B
LED1	Leuchtdiode	Ø 3mm
LED2	Leuchtdiode	Ø 3mm

Auf eine Beschreibung verzichte ich, da ich eine ähnliche Schaltung bereits in LJ 1/93 ausführlich erklärt habe.

Wird nur eine LED angeschlossen, muss die zweite mitsamt ihrem Vorwiderstand durch einen Widerstand von $R=4,7k\Omega$ ersetzt werden.

Akustisches Warnsignal

Was beim Vorbild selbstverständlich ist, trifft man nur auf wenigen Modellanlagen an. Dabei ist es gar nicht so schwierig, zum Blinklicht noch ein akustisches Signal ertönen zu lassen.

Dieser Gong lässt sich entweder beim Vorbild direkt auf Band aufzeichnen oder mit einer Orgel imitieren.

Um dieses Band automatisch abspielen zu können, baute ich in die Stromzufuhr eines alten Kassettenrecorders ein Relais ein. Und zwar so, dass im abgefallenen Zustand der Recorder läuft. Wird die Lichtschrankenschaltung eingeschaltet, zieht das Relais an, am Recorder wird "Play" gedrückt. Das Band beginnt aber erst zu laufen, wenn eine der Lichtschranken unterbrochen wird (Siehe Abb. 6, gestrichelte Linien).

Eine weitaus elegantere Methode ist, den Gong digital zu speichern. So kann er beliebig abgespielt werden, während das Band einmal zurückgespult werden muss. Nachteil: Die Abspielzeit ist meist beschränkt und die sog. Digital-Memos sind nicht immer billig.

Tafeln und Schilder

Ist der Bahnübergang an einer elektrifizierten Strecke gelegen, können an die Pfosten der Blinkanlage gelbe Warnschilder, die auf die Hochspannung hinweisen, angebracht werden. Diese Schilder kön-

Bautip

nen aus fotografischen Verkleinerungen oder von Hand hergestellt werden.

Der Bau der Warntafeln und Distanzbalken wird in der nächsten Ausgabe allgemein beschrieben.

Sicherung des Bahnübergangs

Das Wichtigste ist natürlich, dass die Warnblinkanlage eingeschaltet wird, sobald sich ein Zug nähert. Natürlich könnte das manuell geschehen oder parallel mit einem Lichtsignal geschaltet werden. Ich sicherte meinen Übergang jedoch mit zwei Lichtschranken.

Die Funktionsweise ist ganz einfach: Ist eine der beiden Lichtschranken unterbrochen, blinkt das Blinklicht. Dies erfordert einen relativ kleinen Abstand zwischen den Lichtschranken, er darf nämlich maximal eine Zuglänge sein. Sonst schaltet das Blinklicht dann aus, wenn sich der Zug auf dem Übergang befindet und kurz darauf wieder ein.

Da bei mir noch ein Restposten an

Lichtschrankenbausätzen Nr. 101 von *Völkner-Electronic* vorhanden waren, verwendete ich diese. Geeignet sind praktisch alle Typen, die ein Relais am Ausgang haben, denkbar wäre auch ein Eigenbau, auf den ich aber aus Platzgründen nicht eingehen möchte.

Die Verdrahtung ist aus Abb. 6 ersichtlich.

In einer späteren Ausgabe des *Lökeli-Journals* werde ich eine etwas kompliziertere Version zur Sicherung eines Bahnübergangs publizieren.

Bemerkung: Die im Text verwendeten Masse beziehen sich auf die Baugröße HO. ☆

Korrigenda

An dieser Stelle sei erwähnt, dass auf dem Schaltplan in LJ 1/93 auf Seite 30 der Kondensator C2 irrtümlich falsch gepolt eingezeichnet wurde.

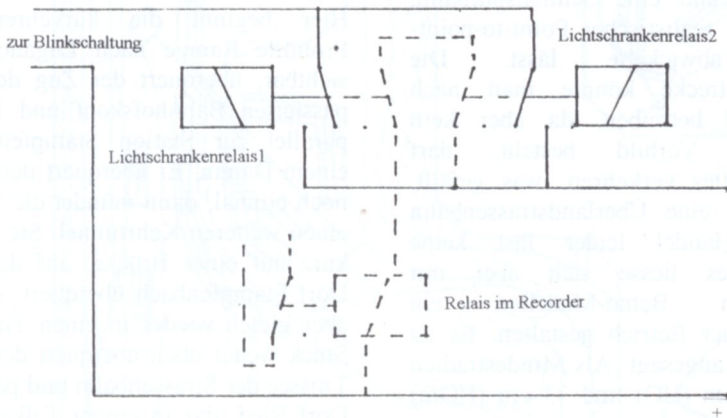


Abb. 6: Gestrichelt die Verdrahtung beim Einsatz eines Kassettenrecorders

Grossanlage für Bastler

Dieser Gleisplanvorschlag zeigt eine Kombination von Schmal- und Normalspur. Ein direktes Vorbild existiert nicht, dennoch sind viele Motive aus bestimmten Regionen anzutreffen.

André Hügli

Diese u-förmige Anlage beansprucht ein Eisenbahnzimmer mit den Massen 4 x 6m. Im grösseren Schenkel ist eine Stadt an einem See angesiedelt. Wegen der Lage des Bahnhofs und der schönen Uferpromenade könnte es sich um Lugano handeln. Auf der ganzen Anlage durchfahren die Züge drei Ortschaften: Die erwähnte Grossstadt "Lugano" und die beiden Bauerndörfer "Ried" und "Stampfenbach". Zwei Linien führen durch die Anlage, eine normalspurige Ringstrecke und eine Schmalspurbahn, auf der sich realistischer Point-to-point-Verkehr abwickeln lässt. Die Normalspurstrecke könnte man nach SBB-Vorbild betreiben, da aber kein zwingendes Vorbild besteht, darf eigentlich alles verkehren, was gefällt. Modelle für eine Überlandstrassenbahn sind im Handel leider fast keine erhältlich, es liesse sich aber mit modifizierten Bemo-Modellen ein vorbildgetreuer Betrieb gestalten. Es ist also Basteln angesagt. Als Mindeststradien wurden 42 cm (HO) und 33 cm (HOM) festgelegt.

Die Normalspurbahn

Verfolgen wir einen Zug auf der Fahrt durch die Anlage. Er startet im Bahnhof Lugano. Unmittelbar nach der letzten Weiche mündet die Strecke in einen Tunnel, und der Zug überwindet mit Hilfe eines 4-fachen Wendels 32 cm Höhenunterschied. Nach Verlassen des Tunnels folgt die Strecke ein kurzes Stück der Uferstrasse, geht dann aber gleich wieder in einen Tunnel. Hier, im unsichtbaren Bereich, wäre genug Platz für einen Schattenbahnhof, den ich aber aus Gründen der Übersicht nicht dargestellt habe. Im andern Anlagenschenkel, beim Buchstaben A, kommt die Strecke wieder ans Tageslicht und der Zug fährt sogleich in den Bahnhof von Stampfenbach ein. Es ist eine kleine Kreuzungsstation und zugleich Nullpunkt der Höhenangaben. Hier beginnt die kurvenreiche 20-Promille Rampe nach Lugano. Wieder sichtbar, überquert der Zug den soeben passierten Bahnhofskopf und fährt nun parallel zur Station Stampfenbach auf einem Damm. Er überquert den Bahnhof noch einmal, dann mündet die Strecke in einen weiteren Kehrtunnel. Sie zeigt sich kurz auf einer Brücke, auf der sie das Dorf Stampfenbach überquert, geht dann aber gleich wieder in einen Tunnel. Ein Stück weiter oben überquert der Zug das Trasse der Strassenbahn und passiert das Dorf Ried, das in einem Talkessel liegt.

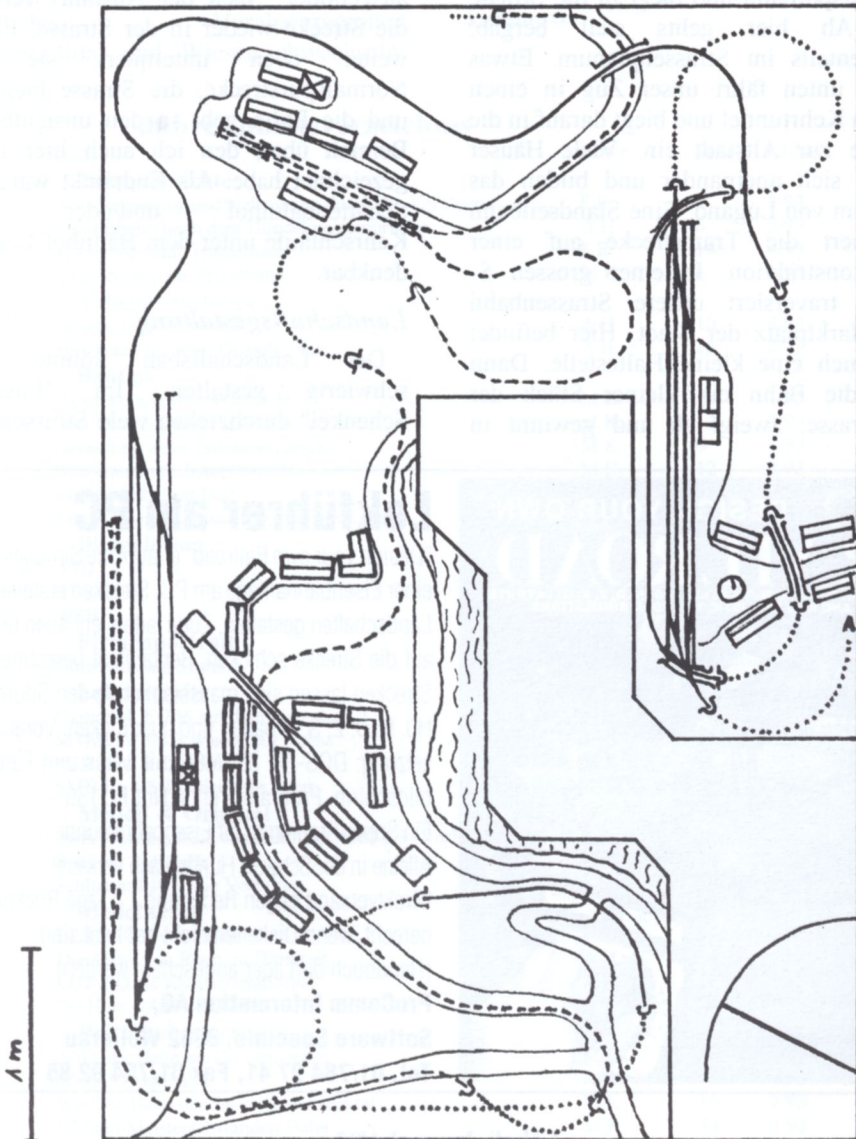
Anlagevorschlag

Diesen fährt der Zug schön aus, um wenig später in Lugano anzukommen.

Die Überlandstrassenbahn

Auch diese Strecke überwindet grössere Höhendifferenzen. Auf dem Streck-

kenabschnitt von Lugano-Bahnhof zum See wird bei einer Steigung von 53 Promille eine Höhe von 35 cm überwunden. Vom See bis zur Unterführung oberhalb von Ried beträgt die Steigung nur 23 Promille.



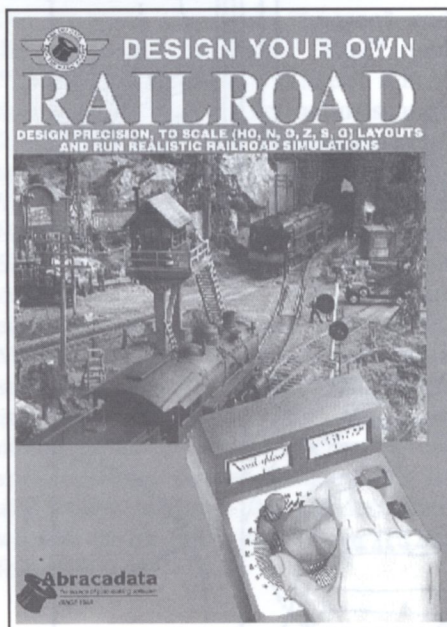
Anlagevorschlag

Auch hier lassen wir ein Züglein durch die Landschaft fahren. Ausgangspunkt ist der Bahnhof Lugano, der 32 cm höher als Stampfenbach liegt. Die Strecke steigt zuerst kurz an, schwingt sich über die Normalspurbahn und biegt in die Strasse ein. Ab hier gehts steil bergab, grösstenteils im Strassenplanum. Etwas weiter unten fährt unser Zug in einen kurzen Kehrtunnel und biegt darauf in die Strasse zur Altstadt ein. Viele Häuser reihen sich aneinander und bilden das Zentrum von Lugano. Eine Standseilbahn überquert die Tramstrecke auf einer Eisenkonstruktion. In einer grossen S-Kurve traversiert unsere Strassenbahn den Marktplatz der Stadt. Hier befindet sich auch eine kleine Haltestelle. Dann folgt die Bahn ein kleines Stück der Uferstrasse, zweigt ab und gewinnt in

einem längeren Kehrtunnel an Höhe. In einer offenen Schlaufe fährt der Zug im Bahnhof Ried ein, dem Betriebsmittelpunkt der Strecke. Die Bahnhofsanlage ist als Kopfbahnhof ausgebildet. Nach der Ausfahrt verläuft die Strecke wieder in der Strasse. Etwas weiter oben unterquert sie die Normalspurstrecke, die Strasse biegt ab und die Bahn geht in den unsichtbaren Bereich über, den ich auch hier nicht gezeichnet habe. Als Endpunkt wäre ein Schattenbahnhof und/oder eine Kehrschlaufe unter dem Bahnhof Lugano denkbar.

Landschaftsgestaltung

Der Landschaftsbau könnte sich schwierig gestalten. Im "Lugano-Schenkel" durchziehen viele Strassen das



Lokführer am PC

"Design your own Railroad" erlaubt die Simulation einer Eisenbahnanlage am PC. Strecken erstellen, Landschaften gestalten, Züge laden, entladen und auf die Strecke schicken, Rentabilität berechnen. Strecken lassen sich massstäblich in den Spuren HO, N, O, Z, S, G bauen und ausdrucken. Voraussetzung: DOS-PC 386/486 mit Maus und Farbbildschirm. Programm engl. Nur Fr. 139.- Ein Super-Programm für Eisenbahnfreunde. Alleine in der Schweiz Hundertfach verkauft! Direktversand gegen Rechnung. 7 Tage Rückgaberecht, wenn Disketten nicht geöffnet sind (Handbuch darf aber angeschaut werden).

ProComm Information AG,
Software Specials, 8832 Wollerau
Tel. 01/784 97 41, Fax 01/784 92 85

Anlagevorschlag

Gelände, die es einzubetten gilt. Im Bereich, in dem keine Häuser stehen, würde sich ein Rebberg sehr reizvoll ausnehmen. Dies würde der Anlage noch mehr südlichen Charakter verleihen. Im andern Teil könnten sich wie in den nördlichen Voralpenregionen Tannenwälder und Wiesen abwechseln.

Die drei Ortschaften bieten viel Platz für Detailierungen. Auch die vorbildgetreue Gestaltung des Strassenbahntrassees dürfte den Modellbauer etwas fordern.

Ich hoffe, dass ich mit meinem Vorschlag Ihr Bastlerherz etwas anregen konnte. ☆

Jahresinhaltsverzeichnis

Titel	Autor	Seite	LJ-Nr
Anlageberichte			
Auf Doppelspur und Nebenbahn durch die Voralpen	F.R.	6	2/93
Gebirgsbahn nach dem Hundeknochenprinzip	A.H.	6	3/93
Modellbahnclub Hindelbank	F.R.	14	4/93
TTB, die private Privatbahn	M.K.	6	1/93
Anlagevorschläge			
Grossanlage für Bastler	A.H.	10	4/93
Spitzkehre im Jura: Chambrelieu	A.H.	16	2/93
Bautips			
Baustelle mit Warnblinklicht	M.K.	28	1/93
Eine Maschinenfabrik im kleinen Stil	M.K.	12	3/93
Gestaltung eines Bahnüberganges	M.K.	6	4/93
Holzkrane einfachster Bauart	M.K.	12	2/93
RhB-Bahnhof im Bau	A.H.	22	3/93
Trennstellenüberbrückung bei Dreileiter	M.K.	38	1/93
Bildgalerien			
ASD		23	1/93
RBS/WSB		32	3/93
WSB		41	1/93
Firmenportrait			
Güterbauteam Stumo	M.K.	26	4/93
Lokportraits			
Dampflok E 206 auf dem Netz der CJ	M.K.	24	4/93
MThB Ec 3/5 3 wieder auf Achse	M.K.	38	4/93
SCB Ed 2 x 2/2 196	M.K.	26	3/93
SMB Ec 4/5 11 wieder in Fahrt	M.K.	36	2/93
Modell & Original			
Aufs Abstellgeleise verbannt: Der SBB K3 - Vorbilder	F.R.	32	1/93
SBB K3 - Modelle	F.R.	22	2/93
Schlieren RIC - Die Vorbilder	F.R.	16	4/93
Modelltests			
BLS Re 4/4 von Lima	F.R.	26	2/93
Die 460er von Roco im Härtetest	A.H.	14	1/93
EBT-BD als Kleinserienmodell	A.H.	18	3/93
FO HGe 4/4 II von Bemo	F.R.	24	1/93
Privatbahnportraits			
ASD, die Bahn durchs Ormonttal	M.G.	18	1/93
BVZ-Zermattbahn	A.H./ M.K.	30	4/93
WB-Die Bahn durchs vordere Frenktal	M.K.	30	2/93
Wohlen-Meisterschwanden-Bahn	M.K.	34	3/93

Hindelbank- Action für (Modell-)Eisenbahner

Während das 45mal grössere Vorbild mit 125 km/h den Bahnhof Hindelbank durchfährt, sorgt der Eisenbahnmodellclub Hindelbank für viel Betrieb auf seiner Freilandanlage

André Hügli

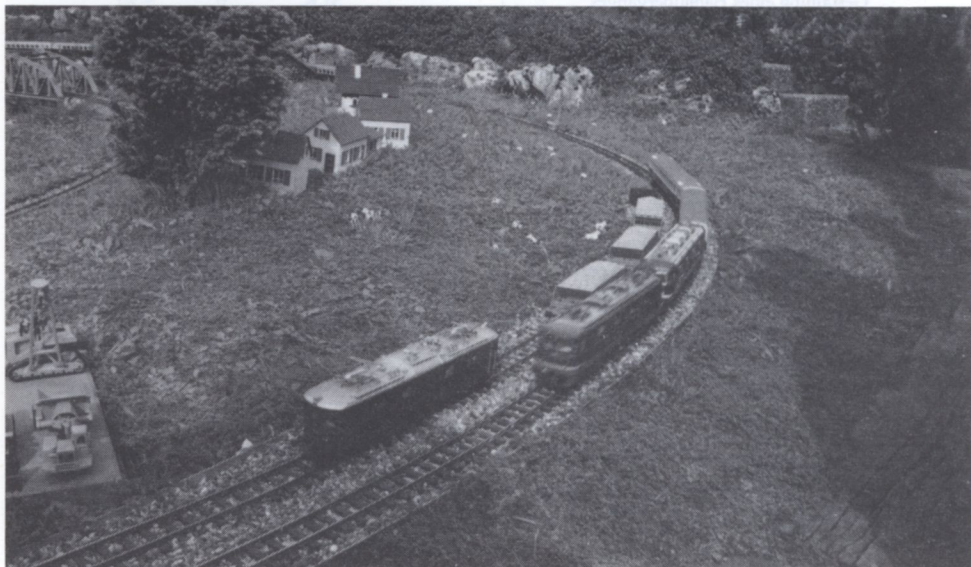
Geschichte

Spur-O-Freunde setzten sich am 10. April 1978, als sie den Klub gründeten, den Bau und Betrieb einer Anlage zum Ziel. Da sich kein geeigneter Raum als Klubraum finden liess, entschied man sich für eine Freilandanlage.

Von den SBB wurde beim Bahnhof Hindelbank ein Terrain gemietet, und die EMCHler machten sich sogleich an den aufwendigen Bau. 1981 konnte zum ersten Mal mit Zügen gefahren werden, und die eingeladene Öffentlichkeit war begeistert von der herrlichen Anlage.

Mit der Zeit zeigte sich der Wunsch nach einem eigenen Klubhaus. Ein alter, ausgedienter Wohnwagen, den man neben der Anlage aufstellte und mit einer Holzverschalung und Eternitüberdachung ausrüstete, löste das Problem.

Gleich nach der ersten Phase wurden die Arbeiten für eine grosszügige Erweiterung aufgenommen, die 1984



Unfreiwilliger Kurzzug: Eine Ae 6/6 und Re 6/6 liessen den Rest des Zuges im Hintergrund stehen (Foto: Martin Klausner)

Lökeli-Journal 4/93

Anlagebericht

abgeschlossen werden konnten.

Seither hat man alle Hände voll mit dem Unterhalt zu tun, denn unter freiem Himmel herrschen eben ganz andere Gesetze als in geheizten Räumen. Man investierte auch viel Zeit in Umgebungsarbeiten und den Ausbau der Steuerung.

Anlage

Gleichzeitig können vier Züge die je 100m langen Rundstrecken befahren; gesamthaft sind ca. 500m Gleis verlegt. Gesteuert werden sie von zwei Lokführerpulten, ein Fahrdienstleiter hat leicht erhöht seinen eigenen Stelltisch. Die Anlage kann aber auch nur durch eine

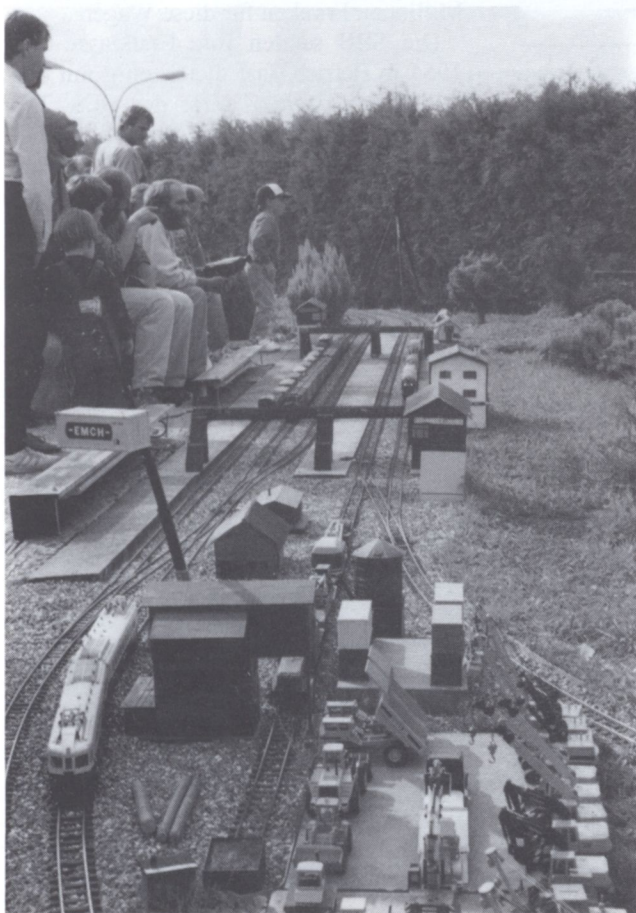
Person bedient werden. Die Fahrspannung beträgt 12V Gleichstrom.

Die 28 Weichen, die mit Rückmeldung ausgerüstet sind, werden von selbstgebauten Antrieben gestellt.

Mehrere Brücken aus Beton und eine Fachwerkeisenbrücke sind auf der Doppelspurstrecke verteilt. Zudem fahren die Züge durch mehrere Tunnels und Galerien.

Zukunft

Die Arbeiten an der Umgebung beim Klubhaus dürften einige Zeit in Anspruch nehmen. Wenn es nach dem Wunsch einiger Klubmitglieder geht, wird man in Zukunft auch in Hindelbank eine Schmalspurstrecke antreffen. ☆



Blick auf den Bahnhof St. Amiet (Foto: Martin Klauser)

Quelle: EMCH

Die Schlieren-RIC

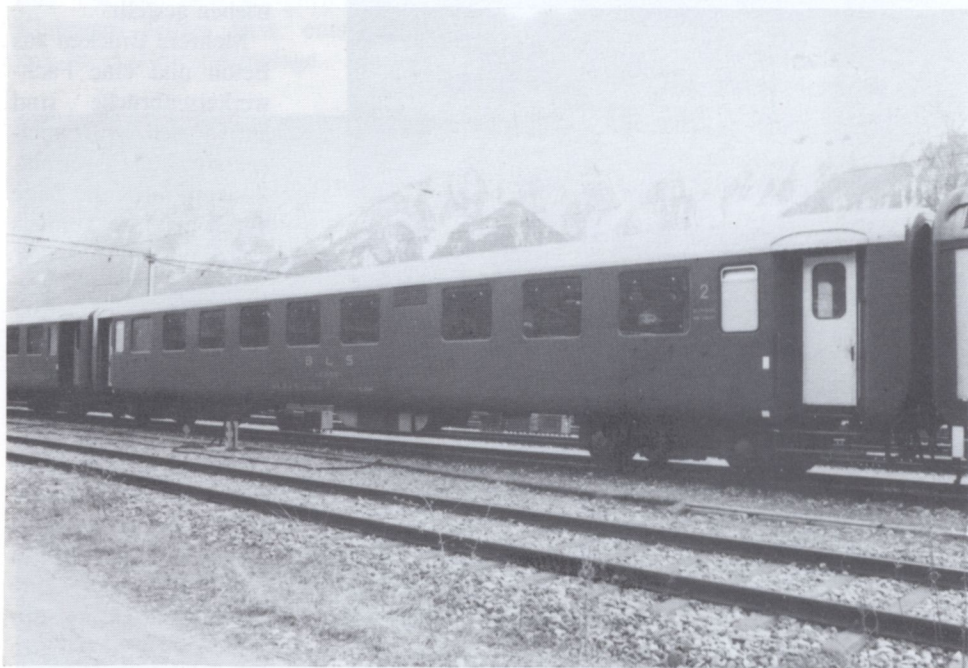
Im ersten Teil dieses Artikels soll über das Vorbild berichtet werden, das seiner Zeit zu den modernsten Errungenschaften der BLS und SBB gehörte.

Felix Roth

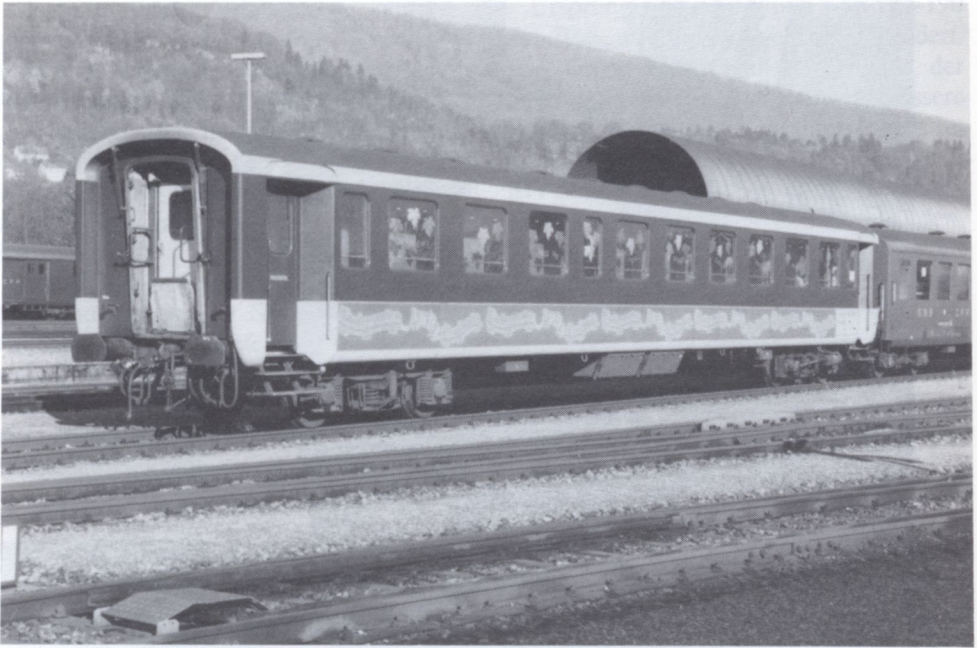
Die BLS war den SBB, wie bei anderen Fahrzeugbeschaffungen auch schon, bei diesem Wagentyp vorangegangen, als sie die ersten Fahrzeuge AB4ü 181-190

(heute reine Erstklasswagen) in den Jahren 1950-52 in Dienst stellte. Diese Wagen dienten dem notwendig gewordenen Ersatz der RIC-Wagen von 1913. Im Jahre 1948 bewilligte der Verwaltungsrat der BLS annähernd 2 Millionen Franken für diese Wagen.

Die SBB setzten ihre Erstklasswagen 1954 in Betrieb, fast gleichzeitig mit den AB4ü der zweiten Serie der BLS. Die reinen Zweitklasswagen wurden wieder zusammen beschafft, zwischen 1956 und



Ein BLS B am 5.4.93 in Interlaken Ost (Foto Felix Roth)



Ein SBB-Kindergartenwagen im HW Olten (Foto: U. Hudritsch)

1963. Von 1961-62 erhielten die SBB noch 30 Couchetteswagen (bezeichnet mit Bc 5151-5180). Die letzte Serie dieser Wagen beschaffte die BLS 1963, die B 801-804. Diese Wagenfamilie erreichte somit einen Gesamtbestand von 100 Stück, der sich wie folgt aufteilt:

SBB:	20 A	BLS:	12 A
	30 B		8 B
	30 Bc		

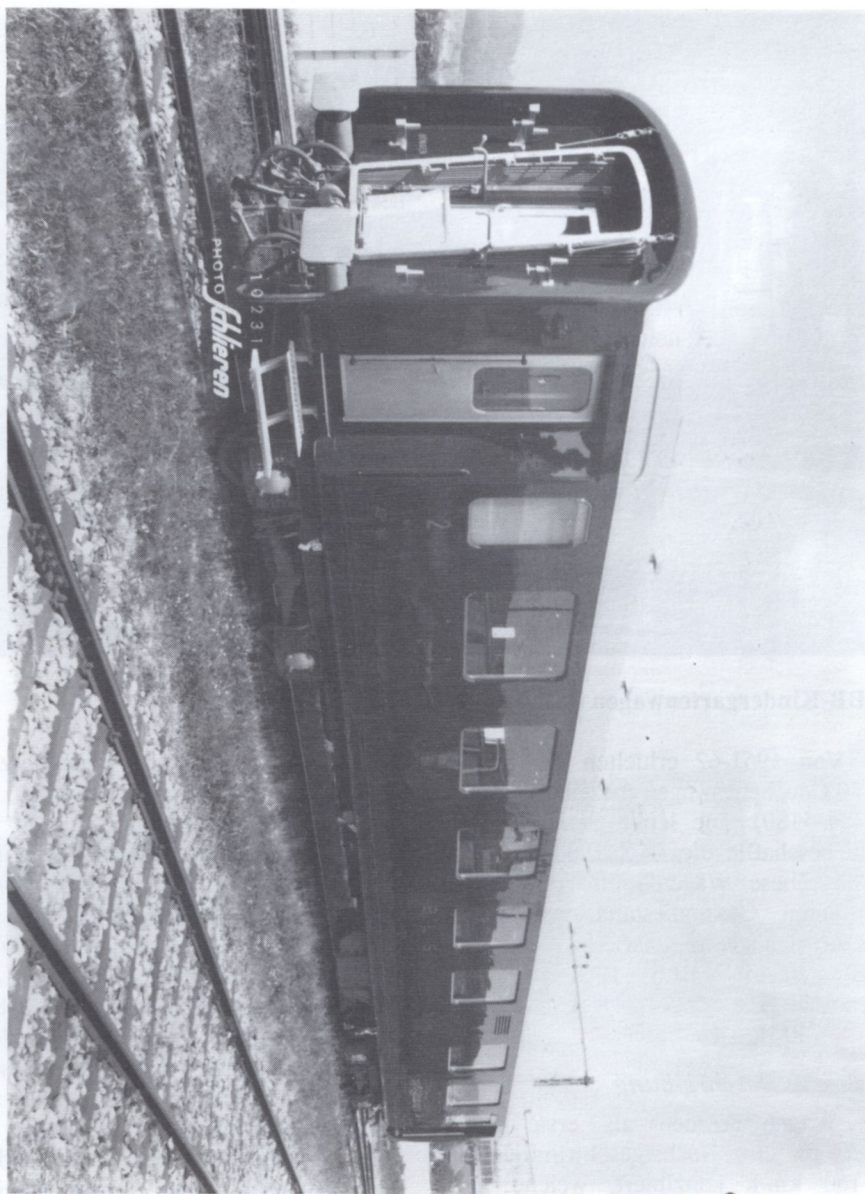
Technische Beschreibung

Die Wagen wurden als erste der Schweiz für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h konzipiert, welche in Frankreich erprobt wurde, da in der

Schweiz weder geeignete Triebfahrzeuge noch Strecken vorhanden waren. Die Laufeigenschaften waren für die damaligen Verhältnisse besonders gut.

Die Wagen sind in Leichtstahlbauweise errichtet und, wie bis vor kurzem für Wagen für den internationalen Verkehr üblich, mit Seitengang ausgestattet. Wie es sich für RIC-Wagen gehört, ist die Heizung für die verschiedenen Spannungen auf den europäischen Bahnen eingerichtet. Anfangs war auch noch eine Dampfheizung vorhanden.

Als Besonderheit gegenüber anderen Wagenbauarten ist das Apparateabteil, in dem die elektrischen Apparate für die



Der BLS AB4ü 190 (Foto Schlieren)

Wagenportrait

Heizung und Beleuchtung untergebracht sind, zu nennen. Erkennen kann man es an den Lamellen auf der Abteilseite des Wagens. Die Seitenwandverschalung, die über die Stirnwände hinausgezogen wurde, wie dies auch bei Wagen französischer Bauart zu sehen war, gilt als weitere optische Besonderheit.

Alle Wagen, ausser die B 801-804 der BLS und die Bc der SBB wurden mit Faltenbälgen ausgeliefert und werden wohl nie Gummiwulste erhalten. Die Wagen der SBB waren übrigens die ersten mit Gummiwulsten versehenen Wagen der Schweiz.

Ursprünglich waren die AB 181-190 der BLS mittels Blattfedern abgefedert. Die Drehgestelle sind 1970/71 in der Werkstätte Bönigen auf die zeitgemässere Schraubenfederung umgebaut worden. Im übrigen sind die AB 191-192 und die B 811-814 der BLS mit Torsionsstabdrehgestellen ausgestattet worden, währenddem alle SBB-Wagen mit konventionellen Drehgestellen ausgerüstet wurden.

Die Schlierenwagen sind in der ersten Klasse mit Sechserabteilen ausgestattet und bieten 42 Reisenden Platz, in der zweiten Klasse bieten sie Achterabteile für insgesamt 72 Passagiere.



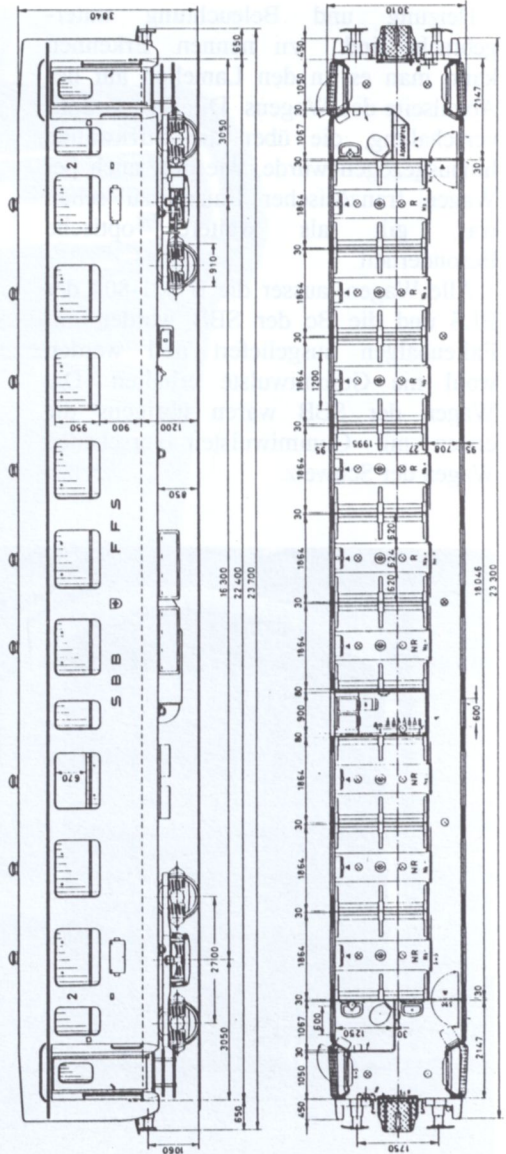
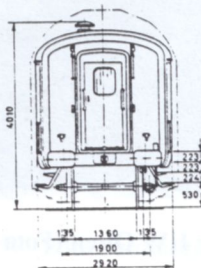
Ein HUPAC-Wagen im Dezember 1987 in der HW Olten (Foto SBB HW Olten)

Einsatzgeschichte

Bei Ablieferung gehörten diese Wagen, wie schon eingangs erwähnt, zum Modernsten im Eisenbahnwagenbau. Sie wurden so auf den grenzüberschreitenden Hauptlinien eingesetzt. Schon Ende der sechziger Jahre genügten sie aber mit den Achterabteilen nicht mehr den vorherrschenden Normen und wurden, was die SBB betrifft, im internationalen Verkehr, durch die Mitte der sechziger Jahre eingeführten UIC-X Bauarten, abgelöst. Effektiv haben die Schlierenwagen also nur eine sehr kurze Blütezeit erlebt.

Heute kann man diese Wagen nur noch in Extrazügen, die meist einheitliche Ganzzüge sind, beobachten. Im Planverkehr werden sie nicht mehr eingesetzt.

Einige Wagen dieser Bauart wurden noch als Sonderwagen verwendet. 1984 entstand etwa der erste Kindergartenwagen aus einem Schlieren-B der SBB, andere Wagen wurde in Huckepackbegleitwagen und Funkmesswagen umgebaut. Im Gegensatz zum Kindergartenwagen, der durch EW IV-Bauarten abgelöst wurde, befinden sich die Huckepackbegleitwagen und der Funkmesswagen noch im aktiven Einsatz. ☆



Typenskizze des SBB B

Inserentenverzeichnis

Kupferschmid, Biel	2
HAG	4
Gschwandner, Bern	4
ProComm Informations AG	12
Sony	22/23
Neuenburger Versicherungen	29
Stop AIDS	37
Eurobahn, Rohr	42
Stimorol	43
Roco	44

Leserbrief zu Modelltest der BLS Re 4/4 von Lima im LJ 2/93

Den Testbericht fand ich generell gut, jedoch sind einige Punkte zu verbessern und korrigieren.

Innenleben: Die Lok wird durch ein Schneckengetriebe mit einem anschliessenden Stirnradgetriebe angetrieben. Das Schneckengetriebe ist verantwortlich für die Selbsthemmung und somit für den fehlenden Auslauf.

Fahrbetrieb: Der fehlende Auslauf kann bei diesem Lokantriebskonzept durch keinen Getriebeumbau im normalen finanziellen Rahmen erreicht werden. Dass die Kontaktfedern zur besseren Laufruhe strammer gespannt werden sollen, erscheint mir fragwürdig. Erstens wird der Anfahrwiderstand erhöht, und zweitens wird die Abnutzung grösser.

Gehäuse/Detaillierung: Die Räder von Lokomotiven sind nie brüniert, sondern immer nur schwarz vernickelt. Hier wird dem Nickelbad eine Beize hinzugefügt, das statt einer glänzenden eine schwarze Oberfläche bewirkt. Wagenachsen, wie z.B. die neuen Radsätze von Märklin, sind brüniert, erkenntlich am Ölfilm auf der Radoberfläche. In diesem Punkt versorgt aber auch die restliche Modellbahnpresse ihre Leser mit falschen Informationen.

V. Schwab, Murten

Sensationell
und
limitiert!

The **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



PHOTOGRAPH BY JEFFREY M. HARRIS

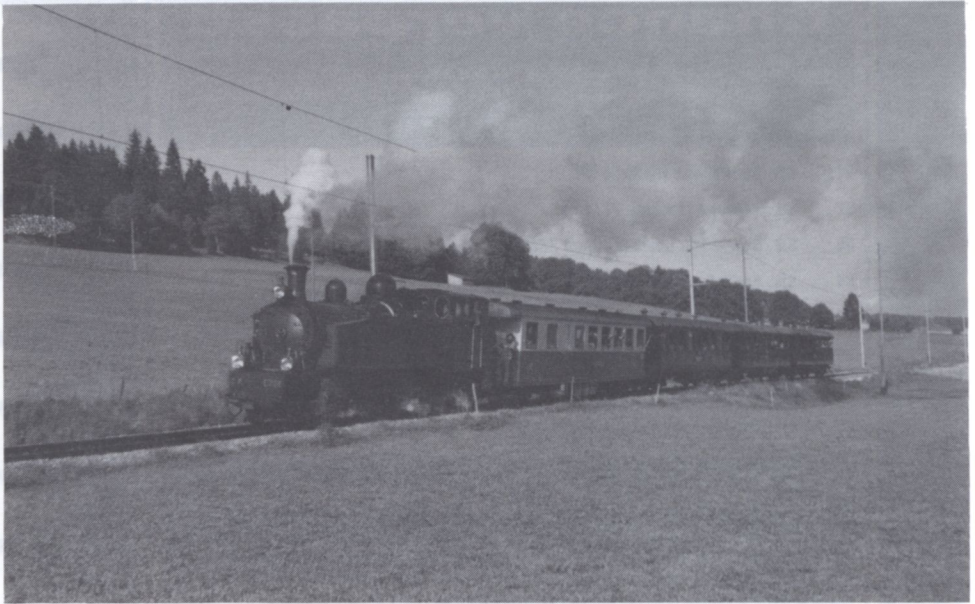
PHOTOGRAPH BY JEFFREY M. HARRIS

PHOTOGRAPH BY JEFFREY M. HARRIS

PHOTOGRAPH BY JEFFREY M. HARRIS

SONY

Dampflok aus Portugal auf dem Netz der CJ



Die E 206 am 19.09.93 in der Nähe von Pré-Petitjean (Foto Martin Klauser)

Als kurze Vorschau auf einen Privatbahnbericht über die CJ (Chemin de fer du Jura) stellen wir hier die aus Portugal stammende Malletdampflok E 206 vor.

Martin Klauser

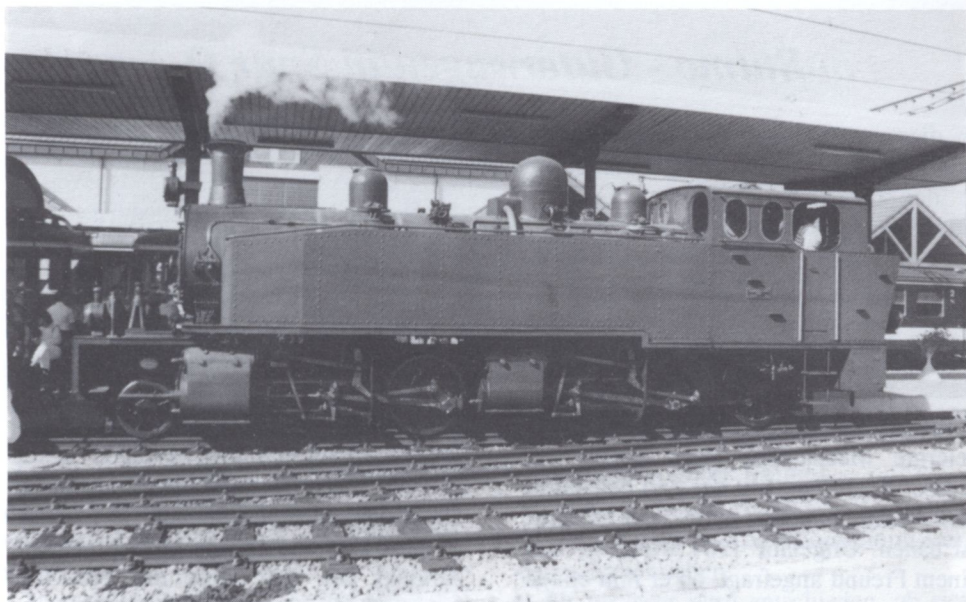
Mallet E 206

1913 lieferte die Fabrik Henschel & Sohn u.a. auch die Mallet des Typs G 2/3 + 3/3 mit der Fabriknummer 12281

an die meterspurige Privatbahn MD (Minho e Douro). Dort stand sie unter der Nummer 456 im Einsatz.

Als sich die MD 1947 der CP (Caminho de ferro do Portugal) anschloss, wurde die Mallet in E 206 umbenannt und stand öfters auch auf anderen Bahnlinien im Einsatz.

Einige dieser Linien wurden auf Dieseltrieb umgestellt, andere z.T. eingestellt. Eine, die bis zu ihrer Einstellung mit Dampf betrieben wurde, war die "Linha do Sabor." Dort sammelten sich die über-



Die E 206 am 19.9.93 im Bahnhof von Saignalégier (Foto Martin Klausner)

flüssig gewordenen Dampfloks, auch die E 206 stand dort im Einsatz. 1986 wurde die Strecke stillgelegt und die Lokomotiven einfach abgestellt.

Nach einem Besuch der "La Traction SA"¹ 1992 in Portugal beschloss diese, die E 206 zusammen mit der E 164 zu kaufen und nach einer gründlichen Revision auf dem Netz der CJ einzusetzen.

Am geeignetsten für eine Revision schien das Ausbesserungswerk in Meiningen zu sein, wo die Lok dann auch im November letzten Jahres eintraf. Im Juli dieses Jahres waren die Arbeiten abgeschlossen und E 206 wurde in die Schweiz überführt.

Im September fanden dann die ersten öffentlichen Fahrten mit nostalgischem Wagenmaterial der "La Traction SA" statt, weitere werden folgen. ☆

Quelle: LA Traction SA

Technische Daten

Typ	G 2/3 + 3/3
Nummer	206
Fabriknummer	12281
Hersteller	Henschel & Sohn
Baujahr	1913
Vmax	40 km/h
Dienstgewicht	60 t
Wasservorrat	6 m ³
Kohlevorrat	2,3 t
Länge über Puffer	12,1 m

¹ 1991 gegründete Aktiengesellschaft, die altes Rollmaterial restauriert und dann als Nostalgiezüge einsetzt.

Stumo - Güterwagen in Spur O

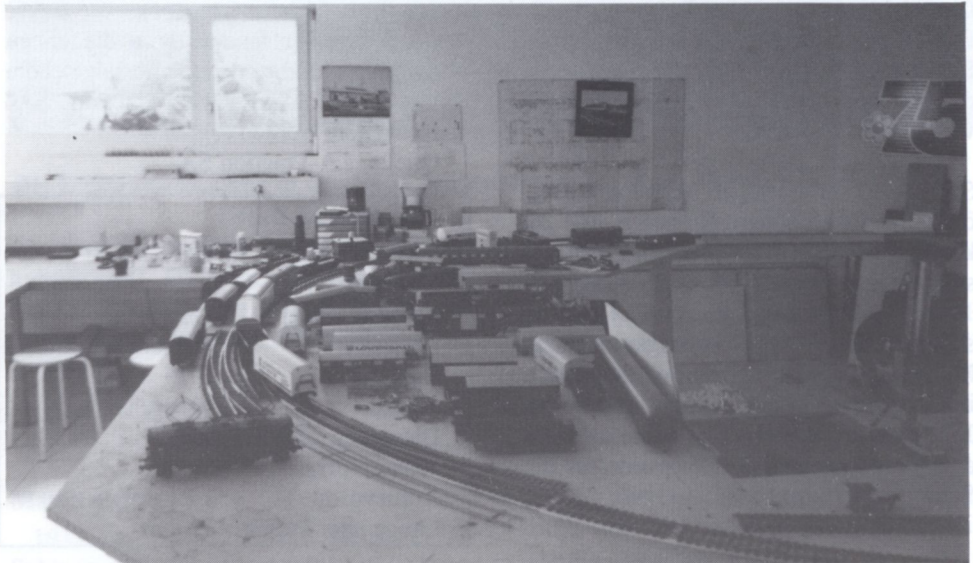
In dieser neuen Rubrik berichten wir in loser Folge über kleine Betriebe, die in der Modelleisenbahnbranche tätig sind. Den Auftakt macht dieser Bericht über das Güterwagenbauteam Stumo, das vorwiegend Güterwagen in Spur O baut.

Martin Klauser

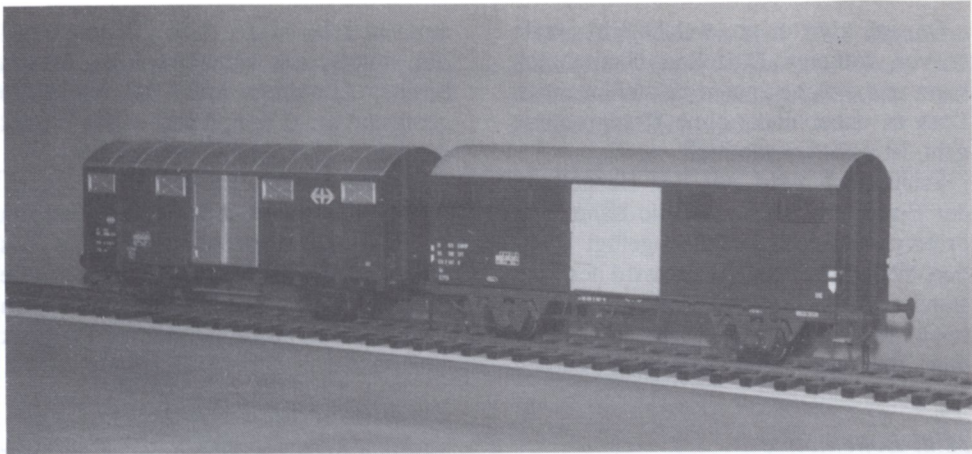
Schon von jungen Jahren an war der gelernte Mechaniker Hans Studer ein grosser *Buco*-Fan. Mit der Zeit begann er dann seine Lokomotiven in Spur O selbst zu bauen. Ungefähr 1984 wurde er von einem Freund angefragt, ob er ihm einige

BLS-Autotransportwagen bauen könne. Hans Studer sagte zu und baute eine erste Serie Güterwagen des Typs Lkls. Weil er damit auf allen Seiten auf positives Echo stiess, entschloss er sich, weitere Autotransportwagen zu bauen und diese zu vermarkten. Dies war sozusagen die Geburtsstunde der Güterwagenproduktion.

1986 wurde eine Inseratekampagne gestartet, was zum Bau von x-weiteren Autotransportwagen führte. 1988/89 wurde in ME eine Umfrage nach begehrten Güterwagenmodellen in Spur O lanciert. In der Folge begann das Stumo-Bauteam Anfangs der 90er Jahre mit dem Bau



In diesem Raum entstehen die Stumo-Modelle (Foto: Martin Klauser)



Links: Lima-Original; rechts: Gs 1200 nach dem Umbau (Foto: Stumo)

einer Serie von L6 in drei Varianten. Gleichzeitig wurden auch erste *Lima-K4* umgebaut.

Momentan sind bei Stumo 10 verschiedene Güterwagentypen lieferbar, schon bald werden es mehr sein. Die meisten Modelle sind in zwei Ausführungen, Normal- und Superausführung zu kaufen. Der grundsätzliche Unterschied besteht darin, dass bei der Normalausführung die Bremsausrüstung (ausgenommen Bremsklötze) und sämtliche Details am Wagenboden fehlen.

Es werden jeweils Kleinserien von 5-15 Stück gebaut, was zu Wartefristen von ca. 6-8 Monaten führt.

Von der Idee zum Güterwagen

Was braucht es alles, bis ein neuer Güterwagentyp die Stumo-Werkstatt verlassen kann?

Der erste Schritt besteht darin, mit dem Fotoapparat, vielfach auf Güterbahnhöfen, auf "Güterwagenjagd" zu gehen.

Wichtige Details werden abgelichtet, Wagennummer und Revisionsdatum werden aufgeschrieben.

Als nächstes wird entschieden, ob sich ein Bau auch wirklich lohnt, sprich ob eine genügend grosse Nachfrage vorhanden ist. Liegt diese vor, wird der eigentliche Bauentschluss gefällt.

Darauf folgt bei der betreffenden Bahngesellschaft eine Anfrage um Planunterlagen und Fotos. Nach deren Erhalt und erstem eingehendem Studium werden die einzelnen Arbeiten aufgeteilt. Frau Studer kümmert sich um die Herstellung der Beschriftung und stellt ein Abreibebuchstabenet her.

Hans Studer erstellt Skizzen von den wichtigsten Details und fordert wo nötig Pläne der Original Einzelteile bei der Bahngesellschaft an. Anschliessend rechnet er die Masse des Originalwagens in den Modellmassstab um und erarbeitet einen genauen Plan.

Firmenportrait

Danach klärt er ab, welche Einzelteile er von früheren Modellen übernehmen kann und welche er neu herstellen muss. Dass es dabei nicht ohne Kompromisse geht, ist wohl verständlich.

Schliesslich wird mit der Herstellung der Einzelteile begonnen, die dann zum Prototyp-Wagen zusammengefügt werden. Während dieser Arbeit wird der Plan ständig aktualisiert, so dass nach erfolgreich abgeschlossenen Probefahrten mit dem Bau der Serie begonnen werden kann.

Midi-Lokomotive

Obwohl Stumo eigentlich auf die Herstellung von Güterwagen ausgerichtet ist, möchte man gerne die SBB Probeloko-

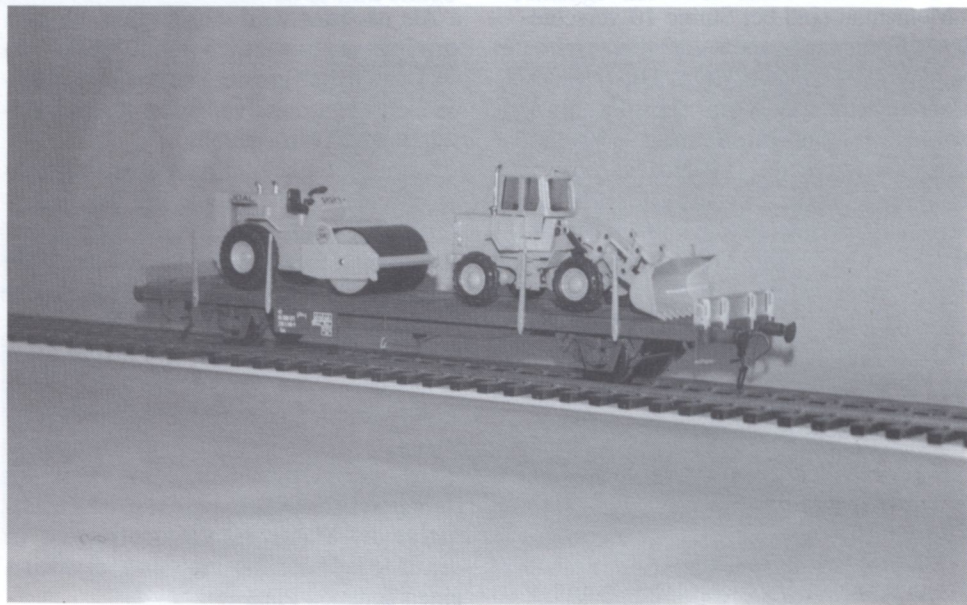
motive Be 2/5 11001 wieder neu auflegen. Ein Prototyp aus früheren Jahren existiert bereits. Allerdings muss die Nachfrage genügend gross sein, damit dieses Projekt dann auch verwirklicht werden kann.

Ein paar Worte zum Vorbild:

1911 von der BBC für eine Privatbahn in Frankreich gebaut, erfüllte sie das Pflichtenheft nicht und kehrte in die Schweiz zurück. Die SBB entschloss sich dann, die Lok zu kaufen und als Probelok einzusetzen

Ein Blick in die Zukunft

In den nächsten Jahren sollen ein paar aussergewöhnliche Fahrzeuge ins Modell umgesetzt werden. Gemeint sind damit hauptsächlich die elektrischen Probelo-



Autotransportwagen Kps 3395 (Foto: Stumo)

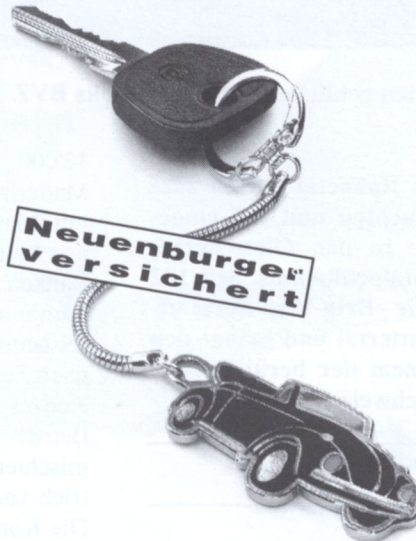
Firmenportrait

komotiven der SBB. Aber auch hier ist eine genügend grosse Nachfrage notwendig.

Das Hauptziel ist aber, dass sämtliche Schweizer Güterwagen in alten und aktuellen Beschriftungsvarianten bei Stumo erhältlich sind. ☆

Stumo-Güterwagenpalette

BLS	Autotransportwagen	LKls	
	Verladewagen	Skls	
	Steuerwagen zu Autozug	Bt	noch nicht lieferbar
SBB	Aurotransportwagen	Lls	
	Kohlesilowagen	Fcs	
	Offener Güterwagen	E (L6)	in drei verschiedenen Versionen
	Gedeckter Güterwagen	Gbs	in vier verschiedenen Versionen
	Hochbordwagen	Fbkk	
	Flachwagen	Kps	
	Klappdachwagen	Tes	
	Gedeckter Güterwagen	Gs (K4)	Basismodell LIMA, Kunststoffgehäuse überarbeitet, Fahrgestell aus Messing



Neuenburger
Versicherungen

Für alles, was Ihnen lieb und teuer ist.

BVZ - Zermattbahn



Die beiden erhalten gebliebenen HG 2/3: links BVZ Nr. 7, rechts DFB Nr. 6 (Foto: F. Inäbnit)

Aus dem breiten Rohntal führen zum Teil engste Schluchten und tief eingeschnittene Täler zu den Gletscherregionen des Hauptalpenkamms. Seit 102 Jahren fährt die Brig-Visp-Zermatt-Bahn durchs Mattertal und bringt den Reisenden zu einem der berühmtesten Ferienorte der Schweiz.

André Hügli
Martin Klausner

Die Entstehung

In den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts verbrachten schon rund

12'000 Gäste ihre Ferien am Fuss des Matterhorns. Damals war Zermatt nur mit Maultieren durch einen neunstündigen Marsch von Visp her erreichbar. Die Banken "Masson, Chavannes & Co." aus Lausanne und die "Handelsbank" aus Basel beurteilten die Aussichten einer Bahn nach Zermatt so positiv, dass sie 1886 ein Konzessionsgesuch für den Bau und den Betrieb einer Sommerbahn für den gemischten Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb von Visp nach Zermatt einreichten. Die Konzession wurde am 21. Dezember gleichen Jahres erteilt. Mit dem Bau wurden die Herren Chapuis und von Stockalper beauftragt. Bei der SLM wurden 4

Bahnportrait

Dampflokomotiven und bei der SIG 13 Personen- und 6 Güterwagen bestellt. Am 3. Juli 1890 wurde der Verkehr bis Stalden, am 26. August bis St. Niklaus und am 18. Juli 1891 bis Zermatt aufgenommen. Die ersten Betriebsjahre waren derart ermutigend, dass vier weitere Dampf-loks beschafft werden konnten. Die Betriebsführung oblag der "Suisse Occidentale" und ihren Nachfolgern, der Jura-Simplon-Bahn und der SBB. Im Jahre 1907 fand in St. Niklaus eine Kundgebung für die Einführung des Winterbetriebes statt. Aufgrund fehlender Schutzbauten wurde der Winterbetrieb jedoch

nicht erlaubt.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges stiegen die Passagierzahlen stetig, doch dann änderte sich die Wirtschaftslage und die Feriengäste blieben aus. Der Verkehr sank auf das Niveau des Eröffnungsjahres, man schrieb rote Zahlen.

Am 1. Januar 1921 ging die Visp-Zermatt-Bahn (VZ) in den Eigenbetrieb über und schloss mit der 1898 eröffneten Gornergratbahn einen Vertrag über eine Direktionsgemeinschaft ab.

Auf Initiative des VZ-Direktors wurde ein Syndikat mit Beteiligung von Bund



Die HGe 4/4 I 11 auf der neuen Bergsturzumfahrringstrecke (Foto: F. Inäbitt)
Lökeli-Journal 4/93

Bahnportrait

und mehreren Kantonen gegründet, um die in Konkurs geratene Furka-Oberalp-Bahn zu retten. Die VZ strebte eine Gleisverbindung nach Brig an, das Parlament erteilte die Konzession dazu am 28. September 1928. Am 5. Juni 1930 konnte die Verbindungsstrecke eröffnet werden. Damit war das Zeitalter des Glacier-Express eingeläutet, er ging am 25. Juni 1930 auf Jungfernfahrt.

Parallel dazu gingen die Bestrebungen weiter, die VZ ganzjährig zu betreiben. Am 18. Juli 1926 fand in St. Niklaus wieder eine Kundgebung für die Einführung des Winterbetriebes statt. Die Hotels Seiler beschlossen, erstmals ein Hotel über den Jahreswechsel 1927/28 zu öffnen und die Bahn erklärte sich bereit, die Gäste von Visp nach St. Niklaus zu befördern, von wo aus sie mit Pferdeschlitzen nach Zermatt gefahren wurden.

Der Ausbau 1929-43

1927 beschloss der Verwaltungsrat, die VZ zu elektrifizieren und bestellte 5 Lokomotiven. Nach Prüfung verschiedener Möglichkeiten wählte man, im Hinblick auf den kommenden Zusammenschluss mit FO/RhB, eine Spannung von 11'000 Volt 16 2/3 Herz Wechselstrom. Ab 1. Oktober 1929 erfolgte der Betrieb vollständig durch die elektrischen Fahrzeuge. Der Speisepunkt war zunächst Visp; im alten Dampflokomotivdepot richtete man eine Trafostation ein, um die SBB-Betriebsspannung auf die notwendigen 11 kV zu transformieren. Ab 1930 lieferte noch das umgebaute Wasserkraftwerk der GGB Elektrizität für die VZ. Als 1942 die

FO elektrifiziert wurde, bezog man den Strom mit der FO zusammen in Brig.

Triebfahrzeugliste

Serie	Nr.	Name	Baujahr
HG 2/3	1	Matterhorn	1890
	2	Monte Rosa	1890
	3	Mischabel	1890
	4	Gornergrat	1890
	5	St. Theodul	1893
	6	Weisshorn	1902
	7	Breithorn	1906
	8	Lyskamm	1908
HGe 4/4 I	11-14		1929
	15		1930
	16		1939
HGe 4/4 II	1	Matterhorn	1990
	2	Monte Rosa	1990
	3	Dom	1990
	4	Täschhorn	1990
	5	Dent Blanche	1990
ABDeh 8/8	2041	Brig	1665
	2042	Visp	1965
	2043	Zermatt	1965
BDeh 6/6	2031+2032		1960
Deh 4/4	21	Stalden	1975
	22	St. Niklaus	1975
	23	Randa	1976
	24	Täsch	1976
Gm 3/3	71+72		1975
Tm 2/2	73		1972
	74		1960 ¹
	2291		1957
	2292		1959 ²
Xmh 1/2	2962		1982
Xrotm	2931		1987

¹ Seit 1991 im Betrieb

² Abbruch 1992

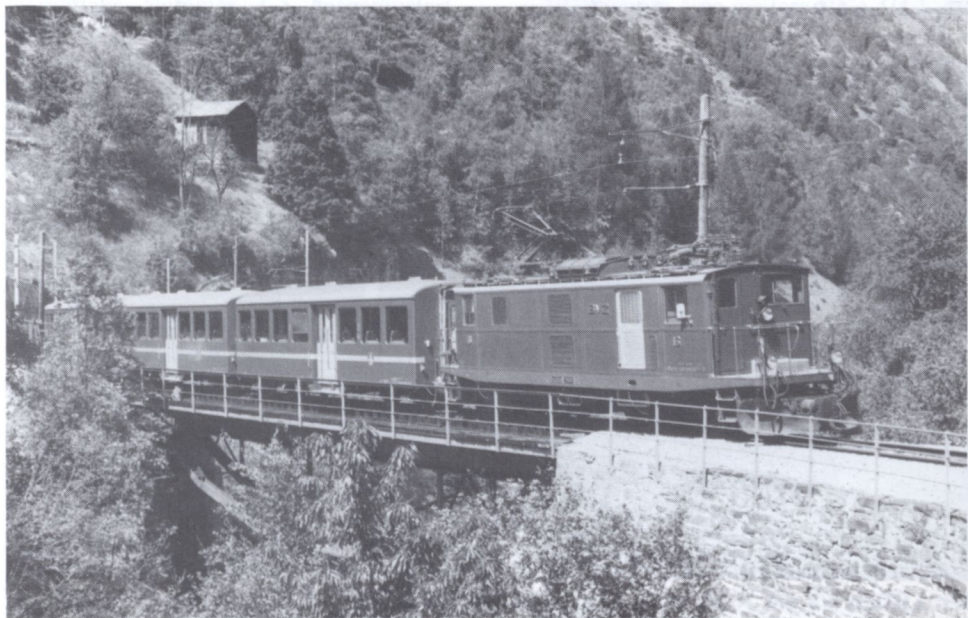
Bahnportrait

Mit der Förderung des Wintersportes in Zermatt zeigte sich der Wunsch, den Winterbetrieb bis Zermatt auszudehnen, sofern es die Witterungsverhältnisse erlaubten. Im Winter 1928/29 verkehrte vom 21. Dezember bis 28. Februar ein Zugpaar bis Zermatt, in der übrigen Zeit bis St. Niklaus. In den folgenden Wintern baute man den Verkehr leicht aus, bis im Winter 1931 mehrere Lawinen den Betrieb für längere Zeit unterbrachen. Bis zum Anfang der Wintersaison 1931/33 wurden drei Schutztunnel erstellt, der Blatbachtunnel (131m) und die Täschtwand- und Lugelwandgalerie (je ca. 250m). Im folgenden Jahr wurden zwei weitere Galerien gebaut, Kalter Boden (195m) und Schusslauri (50m).

Die Entwicklung bis heute

Nach dem Zweiten Weltkrieg verzehn-

fachten sich die Passagierzahlen. Es wurde weiter ins Rollmaterial und in die Infrastruktur investiert. Von 1960 bis 1965 nahm die VZ (ab 1962 BVZ) insgesamt fünf neue Doppeltriebwagen in Betrieb. 1966 wurde die BVZ als erste Privatbahn mit automatischem Streckenblock ausgerüstet. Die Überwachung erfolgte aus dem damals neu errichteten Direktionsgebäude in Brig. 1972 richtete man auf der Strecke Täsch-Zermatt einen Pendelzugbetrieb im 20-Minutentakt ein, ab 1986 sogar mit den speziell konstruierten "Kofferkuliwagen". 1975 beschaffte die BVZ vier sechsteilige Pendelzugkompositionen, für deren Unterhalt 1984 im Glisergrund bei Brig eine neue Depothalle gebaut wurde. Unterdessen vergrösserte sich die Gesamtlänge der Galerien auf 2721m. 1990 konnte die BVZ fünf Hoch-



Die HGe 4/4 16, die als Prototyp für die FO HGe 4/4 I diente (Foto: F. Inäbnit)

leistungsloks in Betrieb nehmen und die alten Lokomotiven ausrangieren.

Die BVZ heute

Die modernen und komfortablen Züge der BVZ Zermattbahn (offizieller Name) benötigen heute 1h 24' für die 44 km Streckenlänge. Mit Hilfe von sechs Zahnstangenabschnitten nach System Abt überwindet die Bahn 995 Höhenmeter. Die maximale Steigung beträgt 125 Promille auf Zahnstangen- und 27 Normalstrecken. Sie durchfährt 8 Tunnel und 8 Galerien, überquert 40 Brücken. Die meisten Züge, ausser dem Glacier-Express, sind Pendelzugskompositionen, die von den modernen Deh 4/4 oder den HGe 4/4 II gezogen werden.

Am 18. April und 9. Mai 1991, dem Jubiläumsjahr der BVZ, begrub ein riesiger Bergsturz die Strecke zwischen Herbrigen und Randa unter sich. Zermatt

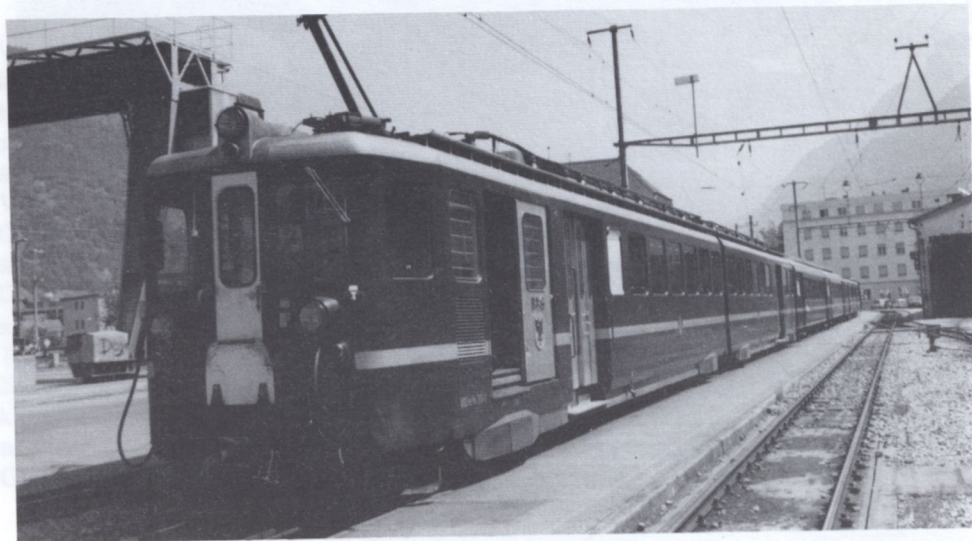
war tagelang nur durch die Luft erreichbar und die BVZ musste eine neue Linieneinführung erstellen. Im Kampf gegen die Naturgewalten wird die Zermattbahn wohl immer Zweiter bleiben, trotz ihrer Dynamik und grossen Leistungsfähigkeit.

Die Triebfahrzeuge der BVZ

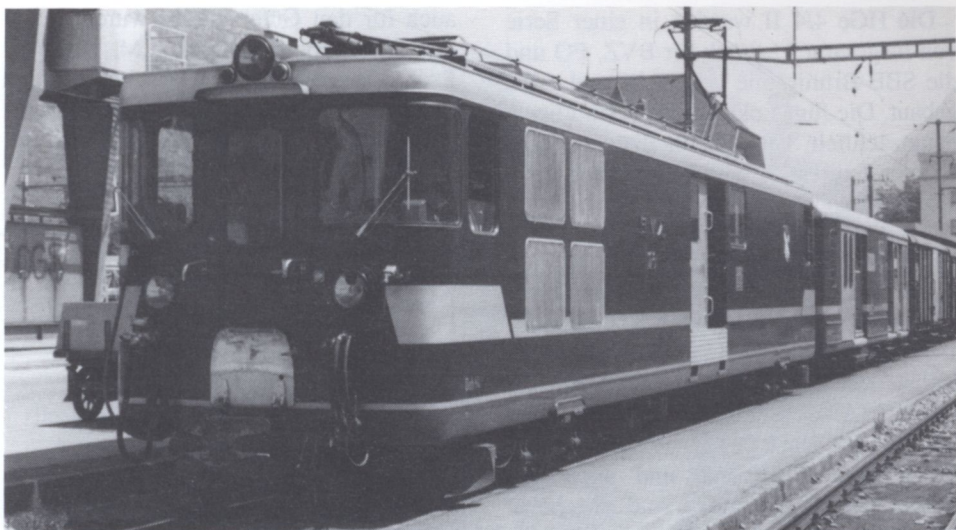
Dampflokomotiven

In den ersten drei Betriebsjahren wurde der gesamte Verkehr mit vier Dampflokomotiven abgewickelt. Die von der SLM gebauten Maschinen waren mit getrennten Adhäsions- und Zahnradantrieben ausgerüstet. Sie waren stets an der Spitze der Züge, die bereits mit vierachsigen Wagen geführt wurden.

Da der Verkehr stetig zunahm, wurde die Anschaffung von weiteren Dampflokomotiven nötig. 1893, 1902, 1906 und 1908 wurde je eine Dampflo in Betrieb genommen, die weitgehend denjenigen



Der ABDeh 8/8 am 30.07.93 in Visp (Foto: M. Klausner)



Deh 4/4 23 am 30.07.93 mit einem Güterzug in Visp (Foto: Martin Klauser)

von 1890 entsprachen.

Bei der Elektrifikation wurden die Dampfloks Nummer 1-5 ausgemustert, 1935 auch Nummer 8. Die HG 2/3 7 wurde einer Revision unterzogen und ist heute noch vor Nostalgiezügen regelmässig im Einsatz. Nummer 6 war während über zwanzig Jahren als Werklok im Einsatz, bevor sie 1965 in Chur als Denkmal aufgestellt wurde. Nach einer Revision ist sie nun wieder auf der Dampfbahn Furka Bergstrecke anzutreffen.

Elektrische Lokomotiven

Auf den Zeitpunkt der Elektrifikation hin wurden fünf elektrische Lokomotiven des Typs HGe 4/4 I mit kombiniertem Adhäsions- und Zahnradantrieb bei SLM, SWS und MFO bestellt. Die 46 Tonnen schweren Loks leisteten rund 650 PS (später wurde die Leistung auf 920 PS er-

höht) und verfügten über ein Gepäckabteil mit zwei Tonnen Ladekapazität.

1938 wurde eine weitere HGe 4/4 I, die Nummer 15, abgeliefert. Äusserlich unterscheidet sie sich sehr stark von den Lokomotiven 11-15, sie ist auch Prototyp der HGe 4/4 I der FO.

Seit der Anschaffung der Pendeltriebwagen leisteten die HGe 4/4 I nur noch Güterzugdienst. Die 1990 in Betrieb genommenen HGe 4/4 II entraubten ihnen teilweise auch diese Aufgabe. Die Nummern 11-13 bleiben für Dienstzüge und als Reserve erhalten, Nummer 14 wurde Mitte 1992 abgebrochen und dient seither als Ersatzteilspender. Die HGe 4/4 15 wird eventuell in eine dieselelektrische Lok umgebaut, Nummer 16 dient seit der Einrichtung für den Pendelzugbetrieb als Reservefahrzeug.

Bahnportrait

Die HGe 4/4 II wurden in einer Serie von insgesamt 21 Stück für BVZ, FO und die SBB-Brüniglinie von SLM und ABB gebaut. Die fünf Loks der BVZ sind heute hauptsächlich vor Schnellzügen, dem Glacier-Express und Güterzügen anzutreffen.

Triebwagen

Als in den sechziger Jahren der Personenverkehr drastisch zunahm, beschaffte die BVZ bei SLM, SIG und SAAS zwei sechs- und drei achtsichtige Pendeltriebwagen (ABDeh 6/6 2031+2032 und ABDeh 8/8 2041-2043). Während diese früher die Schnellzüge und auch den Glacier-Express führten, sind sie heute hauptsächlich im Pendelzugdienst zwischen Täsch und Zermatt im Einsatz.

Ebenfalls für den Pendelzugdienst, aber

auch für den Güterverkehr wurden 1975 und 1976, ebenfalls von SLM, SIG und SAAS, insgesamt vier Gepäcktriebwagen des Typs Deh 4/4 abgeliefert. Sie entsprechen im mechanischen Teil den Deh 4/4 51-55 der FO. ☆

Quelle: BVZ

Abkürzungen

ABB	Asea Brown Boveri
FO	Furka-Oberalp Bahn
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
SAAS	SA des Ateliers Séchéron
SIG	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
SLM	Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur
SWS	Schweizerische Waggonfabrik Schlieren



FO HGe 4/4 II 108 neben der BVZ HGe 4/4 II 2 (Foto F. Inäbnit)

Lökeli-Journal 4/93

Dead End Cowboys



Wir leben in einer hektischen Zeit. Komplexe Probleme werden in einem reisserischen Satz gelöst - Schicksale in drei Worten erzählt - der Unterschied zu einer Schokoriegelwerbung ist kaum mehr wahrnehmbar. Vieles geht schnell wieder vergessen. Bei Aids kann das Dich und Deine Partner das Leben kosten. **Wir leben in einer hektischen Zeit.**

STOP AIDS

Dead End Cowboys und das Bundesamt für Gesundheitswesen, in Zusammenarbeit mit der Aids-Hilfe Schweiz.

MThB Ec 3/5 schon bald wieder auf Achse



Im Einsatz vor dem legendären "Mostindien-Express"(Foto MThB)

Bisher stellten wir in dieser Rubrik stets Dampflokomotiven vor, die bereits wieder einsatzfähig sind. Diesmal berichten wir über eine Dampflokomotive, die erst nächstes Jahr wieder in Betrieb sein wird.

Martin Klauser

1912 wurde die normalspurige Strecke Wil-Weinfelden-Konstanz, bekannt unter dem Namen MThB (Mittelthurgaubahn), eröffnet. Ursprünglich hätte man die Li-

nie von Anfang an elektrisch betreiben wollen. Weil man aber die hohen Kosten scheute und daher nur Dampfbetrieb in Frage kam, wählte man zuerst den Loktyp Ed 3/4. Wegen den zahlreichen Steigungen von bis zu 20‰, entschied man sich dann aber für einen stärkeren Dampflokomotivtyp. Nämlich für die Ec 3/5-Maschinen, die bereits auf der BT (Bodensee-Toggenburg-Bahn) und TSB (Thunerseebahn, heute BLS) im Einsatz standen. Der Vorteil dieses Typs mit drei gekuppelten Achsen und einer vorderen und hinteren

Lokportrait

Laufachse (=Prairie-Typ) besteht darin, dass in beide Richtungen mit gleicher Geschwindigkeit gefahren werden kann. Dadurch erübrigt sich auch ein Wenden der Lokomotiven in Wil, resp. Konstanz.

Insgesamt vier Dampflokomotiven mit den Nummern 1 bis 4 wurden 1912 von der SLM (Schweiz. Lokomotivfabrik) abgeliefert. Die Heissdampf-Zwillingsmaschinen leisten rund 670 PS und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Wasservorrat von 5,5 m³ ist nicht, wie bei Tenderlokomotiven sonst üblich, in seitlichen Wasserkasten, sondern in einem im Rahmen eingebetteten Kasten untergebracht.

Die Führerstände sind wegen dem Einsatz in beide Fahrrichtungen rundherum geschlossen. Die Rückwand ist jedoch abnehmbar.

Technische Daten

Serie	Ec 3/5
Nummer	3
Fabriknummer	2263
Hersteller	SLM
Baujahr	1912
Leistung	670 PS
Zugkraft	6020 kg
Vmax	50 km/h
Leergewicht	40,5 t
Wasservorrat	5,5 m ³
Kohlevorrat	2,5 t
Länge über Puffer	10,4 m

Lebenslauf der Ec 3/5 3

Am 15. August 1912 wurde die Ec 3/5 3 offiziell dem Betrieb übergeben. Von diesem Zeitpunkt an war sie sowohl vor Güter- wie auch vor Personenzügen im Einsatz zu sehen.



Die Ec 3/5 3 in Berg (Foto Daniel Heer)

Lokportrait

1925 wurde in der Ec 3/5 3, wie auch in den anderen Maschinen, eine elektrische Beleuchtung eingebaut. Diese wurde aus Akkumulatoren gespeisen, die ihrerseits vom Dynamo des nachfolgenden Wagens aufgeladen wurde.

Von 1941 an wurde dann der Grossteil des Personenverkehrs an die neu beschafften Diesellokomotiven abgetreten.

Die ständige Zunahme des Güterverkehrs hatte zur Folge, dass auch die Güterzüge immer schwerer wurden und so die Dampfloks öfters bis an ihre Leistungsgrenze gefordert waren.

Als dann anfangs der 60er Jahre von den SBB drei Eb 3/5 übernommen wurden, wurde die Ec 3/5 3, zusammen mit ihren Schwestern, auf die flachere Strecke Wil-Weinfelden verdrängt.

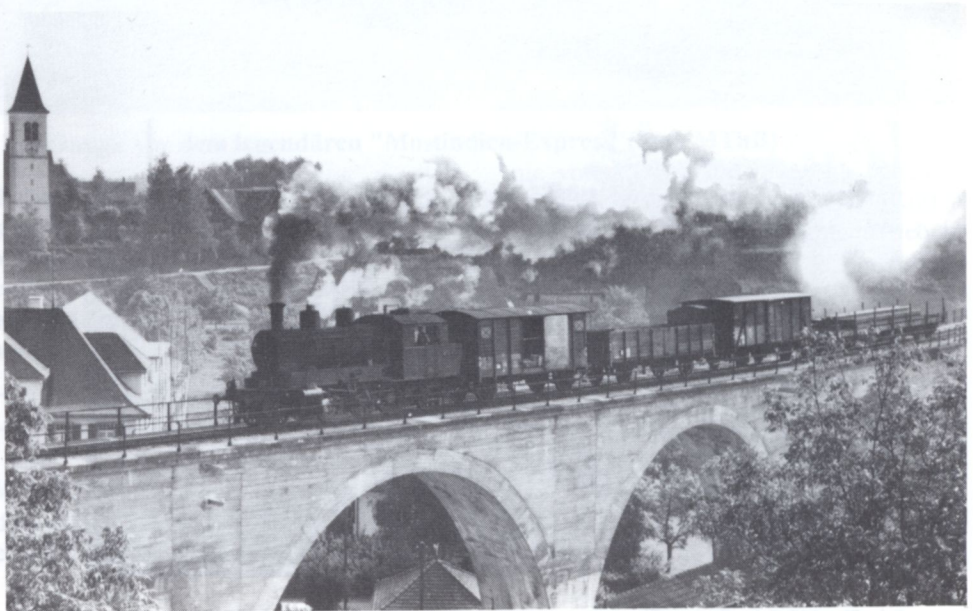
Als dann die MThB 1965 elektrifiziert wurde, kam für die Nummern 1, 2 und 4

das Aus, während Nummer 3 weiterhin im Einsatz war, aber allerdings nur Hilfsdienst leistete.

Im Jahre 1976 wurde die Ec 3/5 3 einer grösseren Revision unterzogen. So war es dann möglich, die Dampfloks als Zugpferd des anfangs der 80er Jahre ins Leben gerufenen "Mostindien-Express" einzusetzen. Vor diesem Nostalgiezug war die Ec 3/5 bis 1985 im Einsatz. Nach einem schwerwiegenden Fahrgestellschaden, und wegen des allgemein eher schlechten Zustandes der Dampfloks, wurde sie in Wil abgestellt.

Ende 1992 entschied man sich dann zu einer gründlichen Revision, die zur Zeit in Pila in Polen durchgeführt wird. Ab 1994 soll sie dann wieder fahrplanmässig im Einsatz stehen. ☆

Quelle: MThB



MThB Nummer 3 in Bussnang mit Zug 704 (Foto Daniel Heer)

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
Tel. 032/51 75 86

Heft 1/94

Privatbahnportrait

Diesmal stellen wir Ihnen die Chemins de fer du Jura vor

Modell & Original

Schlieren RIC - die Modelle.

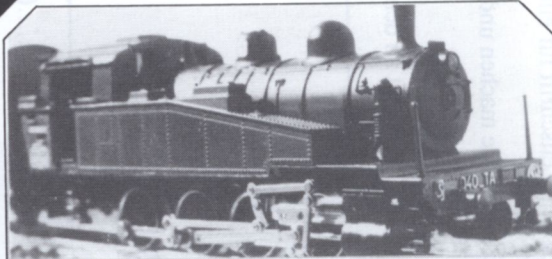
Triebwagenportrait

Die interessanten Triebfahrzeuge Be 4/4 der BTI, SNB, RVO und LEB.

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.

Grösste Auswahl der Schweiz!



Umfassendes Sortiment Zubehör + Technik

25 Meter Schaufenster, 25 Gratis

5000 Aarau, ☎ 064 2210 20, Center in **Rohr**

**Modellbahn-
Center Eurobahn**

Aarau SBB: Bus 2, Auto: N1 Aarau Ost



■ **Nachdem Du Gummischnuller,** ■
■ **Gummitwist, Gummiball und** ■
■ **Gummibärchen hinter Dir hast,** ■
■ **gibt's von Stimorol das** ■
■ **Gummi-Poster für Grown-ups.** ■



STIMOROL

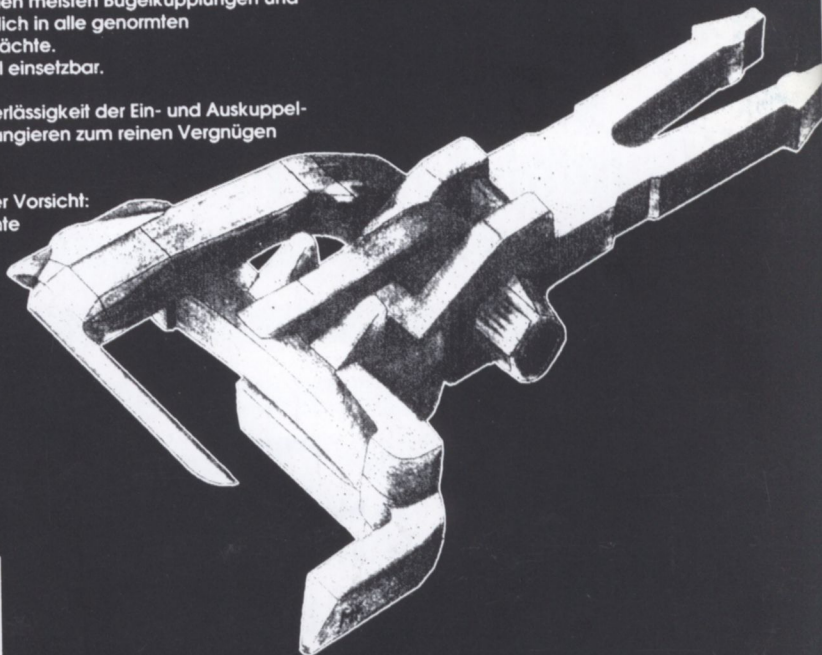
Schluß mit dem Kupplungssalat!

ROCO präsentiert die ultimative H0-Kupplung:
Sie kuppelt

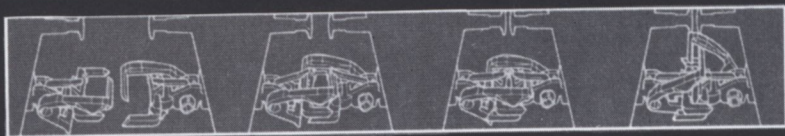
- eng,
 - butterweich ein,
 - mit Vorentkupplung wieder aus,
 - ist kompatibel mit den meisten Bügelkupplungen und
 - paßt selbstverständlich in alle genormten NEM-Kupplungsschächte.
- Damit ist sie universell einsetzbar.

Die Qualität und Zuverlässigkeit der Ein- und Auskuppelvorgänge läßt das Rangieren zum reinen Vergnügen werden.

Testen Sie selbst! Aber Vorsicht:
Diese Kupplung könnte
den Betrieb Ihrer
Modellbahn
revolutionieren!



Außerdem bei
Ihrem Fachhändler:
Die neuen ROCO-
Kataloge H0 '93/94
und N 1993-95



Art.Nr. 40350: ROCO-Universalkupplung, 12 Stk./Pkg;
mit Entkupplungshilfe. Bereits erhältlich!

Art.Nr. 40351: ROCO-Universalkupplungs höhenverstellbar,
12 Stk./Pkg. Demnächst im Fachhandel!



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

CH. ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Burkonstrasse 109

D. ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wiede-Strasse 49