Nr. 1/95 Fr. 4.50

Lökeli-Journal

Aus dem Inhalt:

Bauanleitung
Leichtstahl-Buffetwagen für HO
Privatbahnportrait
Le Chemin de fer électrique veveysans
Modell & Original
Die De 4/4 1661-1685 der SBB - Das Vorbild

Neues Sondermodell!
Lesen Sie die Seite 41

Wer hat den ersten gek(L)aut?

OB THRILLER, LIEBESGESCHICHTE ODER KOMÖDIE... WAS IMMER DIR FÜR EINE STORY ÜBER DEN VERBLEIB DES ALLERERSTEN ANANAS-KAUGUMMIS EINFÄLLT, SCHICK SIE UNS, ALS TEXT, CARTOON, ODER VIDEO, PER BRIEF ODER FAX. WIR SORGEN DANN FÜR EINE STIMOROL-ÜBERRASCHUNG IN DEINEM BRIEFKASTEN. UND WENN DEINE GESCHICHTE ZU DEN ZEHN BESTEN GEHÖRT, GIBT`S ERST RECHT DICKE POST: EINEN GANZEN JAHRESBEDARF AN STIMOROL-KAUGUMMIS. DRUM ALSO LOSSCHREIBEN, - ZEICHNEN ODER - FILMEN.
TEILNAHMESCHLUSS IST DER 30. JULI 1995. DER RECHTSWEG IST AUSGESCHLOSSEN.

***STIMOROL* Distribution,**
Hertizentrum 6, Postfach 3262, 6303 Zug, Fax-032 23 43 45

STIMOROL

Inhaltsverzeichnis

Bauanleitung: Bahnhof einer Nebenlinie 5
Bautip: Kleine Vitrine selbstgebaut 10
Bauanleitung: Leichtstahl-Buffetwagen für H0 12
Dioramenbericht: Triengen-Winikon als HO-Modul 16
Privatbahnportrait: Les Chemin de fer électrique veveysans 18
Modell &Original: Die De 4/4 1661-1685 der SBB - Das Original 28
Lokportrait: Die G 4/5 101-129 der Räthischen Bahn 34
Vereinsportrait: Der Salon-Train-Special 38

Rubriken:

Sonderangebote des LJ-Teams: **Das neue Sondermodell** 41
Vorschau 42
Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen 42

Titelbild: Unmittelbar vor der Betriebseinstellung ist der ABDe 2/3 11 zusammen mit dem B 21 auf der Strecke Blonay-Chamby unterwegs (Foto Archiv CEV).

Impressum

Adresse der Redaktion: Lökeli-Journal, Postfach, 2563 Ipsach

Abonnentendienst: **Martin Klauser**, Tel. 032/51 75 86
Anzeigenverwaltung: Felix Roth, Tel. 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 erste Woche März, Juni, September, Dezember), wovon eine Ausgabe pro Jahr ein Sonderthema behandelt.
3. Jahrgang, 1. Ausgabe. Auflage 800 Exemplare.

Das Lökeli-Journal wird durch das LJ-Team im ***Kleinfeld-Verlag*** herausgegeben.
Mitglieder des LJ-Teams sind Martin Klauser, André Hügli, Felix Roth.
Diese Zeitschrift ist Mitglied beim Verband Schweizer Jugendpresse (VSJP), Postfach 430, 3000 Bern
Tel. 031 961 70 41, Fax 031 961 58 77

Redaktionsschluss für LJ 2/95: 20. April 1995

Heftpreise: Einzelpreis: **Fr. 4.50**
Abopreis ein Jahr (4 Ausgaben): **Fr. 17.—**

SBG-, Interdiscount-, Sinalco-, Stimorol- und Vaucher-Inserat durch:
Dactis AG, Koordination Schule/Medien, Postfach 871, 2501 Biel Tel. 032 23 43 43, Fax 032 23 43 45

Occasionsmarkt

Karsamstag, 15. April 1995
09.00 - 16.00 Uhr

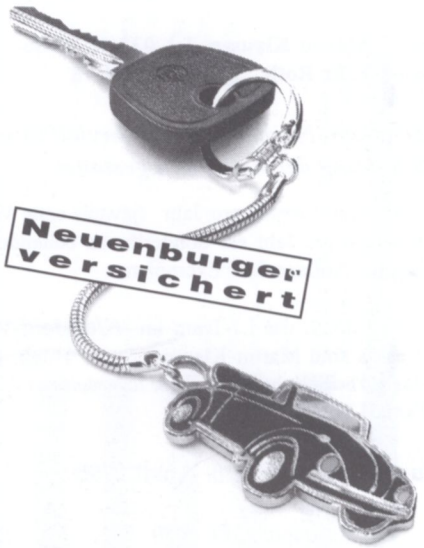
Verkauf von
- Modellbahnen und Zubehör, Spur I - Z
- Modellautos (1:87, 1:43, 1:25, 1:18)
- Baumaschinen 1 : 50
- Zeitschriften ab 1970

(Verpflegungsbons beim Kauf ab Fr. 50.--, Parkplätze vorhanden, bitte P-Wegweiser beachten)

Voranzeige:
Betriebsferien vom
18. - 26. April 1995

RK's Modellbahnen +Zubehör AG

Aarauerstrasse 54 5200 Brugg
Tel. 056 41 35 60 Fax 056 32 12 06



Neuenburger
Versicherungen

Für alles, was Ihnen lieb und teuer ist.

Bahnhof einer Nebenlinie

In der Nähe von Aarberg, an der Regionallinie Lausanne-Lyss (-Büren) liegt das kleine Dorf Kallnach. Auf den folgenden Seiten beschreiben wir Ihnen, wie Sie das Bahnhofgebäude von Kallnach nachbauen können.

Martin Klauser

Hauptgebäude

Das Grundgerüst des Hauptgebäudes erstellte ich aus 2 mm dickem Karton. Zu diesem Zweck zeichnete ich das Gebäude als Abwicklung auf Karton auf (siehe Plan). Nach dem Ausschneiden der Fenster und Türen klebte ich das Gebäude zusammen. Im Innern brachte ich Verstrebungen aus Kartonstreifen an (besser: dünne Holzleistchen), um eine höhere Stabilität zu erreichen.

Als nächstes bepinselte ich die Seitenwände auf der Aussenseite mit einer Gipsmischung. Achtung: Tragen Sie nur eine dünne Schicht davon auf, sonst wird das Gebäude deformiert!

Nachdem die Gipsschicht getrocknet war, schliff ich mit einem feinkörnigen Schleifpapier die Oberfläche etwas an. So können einerseits eventuelle Luftblasen zum Verschwinden gebracht werden, und andererseits hält das Abdeckband besser. Mit Streifen solchen Klebbandes deckte ich nämlich folgende Bereiche, die weiss bleiben sollten, ab:

- 2 mm dicker Rahmen um alle Fenster
- 4 mm dicker Streifen allen Kanten entlang
- 3 mm dicker Streifen zwischen dem Erdgeschoss und dem ersten Stock

Mit einem feinen Pinsel trug ich dann einen beigen Farbton auf. Indem ich immer nur wenig Farbe auf den Pinsel nahm, konnte ich verhindern, dass Farbe unter die Abdeckbänder floss. Sollte das trotzdem geschehen, kann nach dem Trocknen mit weisser Farbe korrigiert werden.

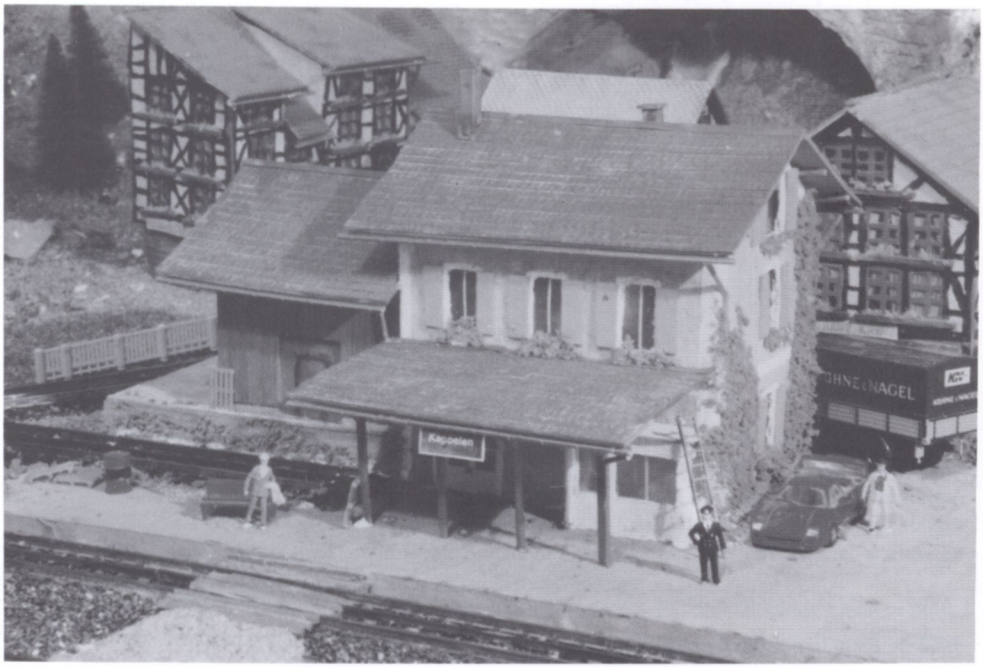


Bild 1: Der fertige Bahnhof in der Anlage integriert

Fenster & Türen

Die Fenster entstanden auf folgende Weise: Auf ein Stück durchsichtiges Klarsichtmäppchen, das etwas grösser als die Fensteröffnung ist, klebte ich einen Streifen 1 mm breites weisses Klebeband. Mit vier Tröpfchen Leim befestigte ich dann diese "Fensterscheibe" auf der Innenseite. Die Fenstersimse schnitt ich aus 1 mm dickem Bastelholz zurecht.

Etwas aufwendiger ist die Herstellung der Fensterläden. Ich schnitt sie aus 1 mm dickem Karton aus und färbte sie beige ein. Nach dem Trocknen ritzte ich mit einem Messer die Öffnungen in den Läden ein (nur andeutungsweise).

Die Türe auf der Gleisseite entstand aus einem 1 mm dicken weissen Kartonstück, das etwas grösser als die Türöffnung ist. Dort, wo sich beim Vorbild Glasscheiben befinden, schnitt ich mit einem Messer Öffnungen hinein und hinterklebte diese mit einem Stück Klarsichtmäppchen (genau wie bei den Fenstern). Ein Stück Isolierhülle eines Drahtes dient zur Darstellung des Türgriffes.

Auf der Rückseite befindet sich ebenfalls eine Türe. Diese baute ich nach dem gleichen Muster, nur mit dem Unterschied, dass ich die Tür zusätzlich dunkelbraun anfärbte.

Stellwerk

Das Stellwerk, dessen Masse dem Plan entnommen werden können, stellte ich ebenfalls aus Karton her. Nachdem ich Fenster- und Türöffnungen ausgeschnitten hatte, setzte ich die Scheiben (siehe "Fenster & Türen") und die Tür (die ebenfalls ein Fenster enthält) ein. Nach dem Zusammenkleben der einzelnen Wände setzte ich das Dach (ein Stück Karton) auf und fügte den Stellwerkanbau an das Hauptgebäude an.

Güterschuppen

Die drei sichtbaren Wände des Schuppens (siehe Plan) zeichnete ich ebenfalls auf 2 mm dicken Karton auf. Nach dem Ausschneiden der

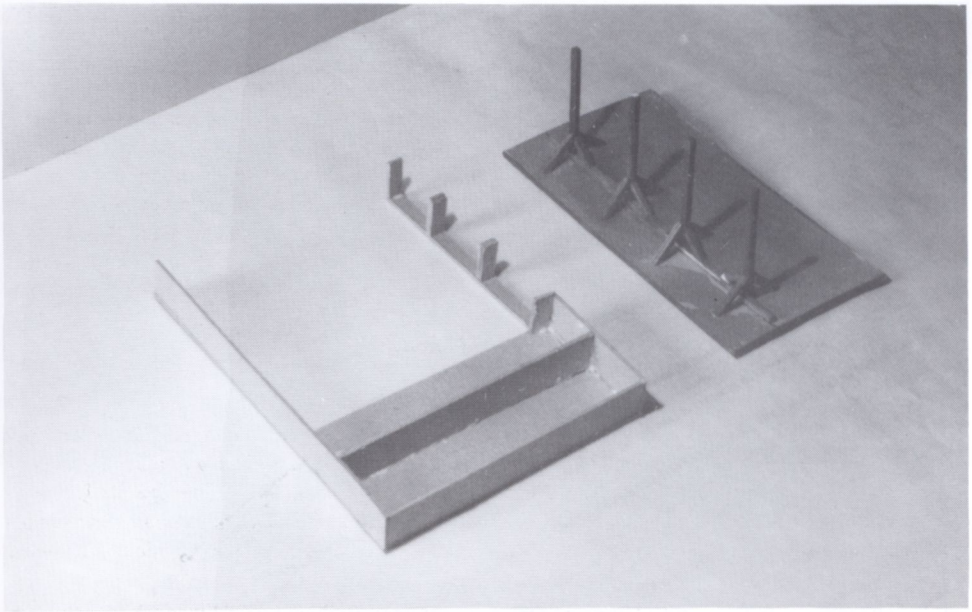


Bild 2: Details der Rampe und des Vordaches

einzelnen Wände fertigte ich die beiden Tore an. Mit einem Messer ritzte ich die Bretterstruktur ein und färbte anschliessend den Torbereich dunkelbraun an. Im Tor auf der Gleisseite befindet sich eine zusätzliche Tür. Deren Rahmen deutete ich mit 1 mm dickem Klebeband an. Die Türgriffe fanden wiederum Isolierhüllenstücke Verwendung.

Bevor ich die Bretterverschalung konstruierte, setzte ich die Wände zusammen und fügte sie an das Hauptgebäude an. So verhinderte ich unerwünschte Lücken an den Ecken des Schuppens. Die Bretterwand enstand aus 1 mm dickem Bastelholz, das ich "Brett um Brett" aufklebte und anschliessend farblich nachbehandelte.

Rampe

Aus Platzgründen wurde die Verladerampe meines Bahnhofes "Kappelen" bedeutend kleiner als diejenige des Vorbildes. Aus diesem Grund stellte ich die Rampe auch aus Karton her (siehe Bild 2), den ich entsprechend einfärbte. Falls Sie die Rampe in ihrer vollen Grösse bauen möchten, empfiehlt es sich, diese aus Gips zu giessen.

Dach

Als Grundlage für die beiden Dächer diente mir eine 2 mm dicke Kartonplatte. Um beim Dachfirst einen sauberen Abschluss zu erhalten, schnitt ich die Kanten wie folgt zurecht

und klebte die Dachplatten auf.

Als nächstes stellte ich aus einem Blatt Papier die Ziegel her. Auf jeder Dachhälfte des Hauptgebäudes sind es ca. 15 Reihen à 25 Ziegel. Um diese nicht einzeln ausschneiden zu müssen, verwendete ich 1 cm breite Streifen, die ich jeweils zur Hälfte einschnitt. Diese Streifen klebte ich dann überlappend auf das Dach auf. Auf diese Weise "deckte" ich das ganze Dach. Ein schmaler Papierstreifen bildet den Abschluss beim Dachfirst.

Nach dem Trocknen strich ich das Dach mit einem braun-roten Grundton. Damit die Ziegel nicht so "neu" wirken, trug ich weitere Schichten (stark verdünnter) brauner, schwarzer und grauer Farbe auf.

Beim Vorbild ist das Dach auf einer Balkenkonstruktion gelagert. Die unter dem Dach hervorschauenden Balken imitierte ich im Modell mit 2 mm dicken Bastelhölzchen.

Die Dachrinnen und Ablaufrohre stammen aus einem Faller-Set. Damit sie nicht wie Plastik wirken, behandelte ich sie vor dem Aufkleben mit verdünnter schwarzer Farbe.

Die beiden Schornsteine stammen aus der Bastelkiste. Sollten Sie in Ihrer keine solchen haben, so können sie diese relativ leicht aus Karton herstellen.

Perronvordach

Das eigentliche Dach entstand nach dem genau gleichen Muster wie die übrigen Dächer. Der hölzerne Unterbau stellte ich aus 2 mm dicken Bastelhölzchen her. Die wichtigsten Masse sind den Plänen zu entnehmen (siehe auch Bild 2).

Das Stationsschild fertigte ich wie folgt an: Ein Stück weisses Papier wurde mit blauer Tinte eingefärbt. Darauf brachte ich mit Letraset-Buchstaben den Ortsnamen an. Nach dem Ausschneiden wurde das Papier auf ein Stück weissen Karton geklebt. Mit einem Tropfen Leim befestigte ich danach das Schild unter dem Perronvordach.

Abschlussbemerkung

Der auf meiner Anlage mit "Kappelen" benannte Bahnhof entspricht weitgehend dem Vorbild von Kallnach. Einige wenige Details wurden weggelassen (Billetautomat, Fernsehantenne), da sie epochenmässig nicht auf meine Anlage passen.

An den Wänden des Vorbildes wuchert Efeu. Dieser wurden durch die Heki-Flocken nur zum

Teil wiedergegeben, beim Vorbild ist nämlich die Rückseite völlig mit Efeu überwachsen.

Falls Sie den Bahnhof Kallnach für Ihre Anlage nachbauen möchten, drängt sich eine Besichtigung des Vorbildes auf, da die farbliche Ausgestaltung hier nur begrenzt ausgeführt werden kann.✡

Materialliste

Karton 1 mm
Karton 2 mm
Stück Klarsichtmäppchen
Klebband 1 mm weiss
Abdeckband
Dachrinnen und Abläufe (Faller Nr. 597)
Rest Isolierhülle
Papier Weiss
Tinte
Letraset
Hölzchen 2 x 2 mm
Bastelholz 1 mm dick
Gips
diverse Farben
(Begrünungsmaterial)

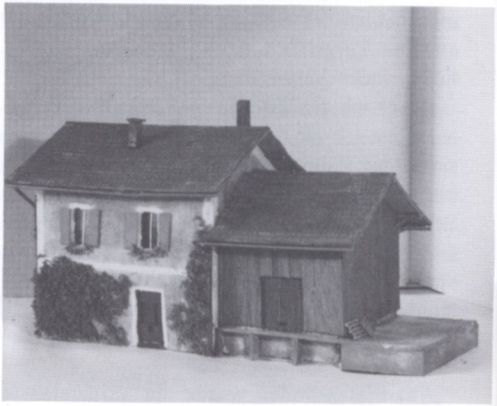
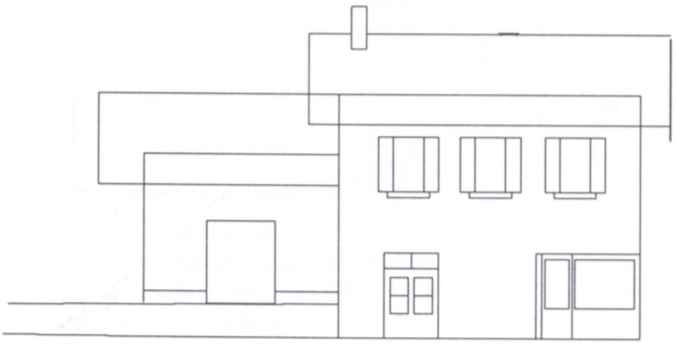
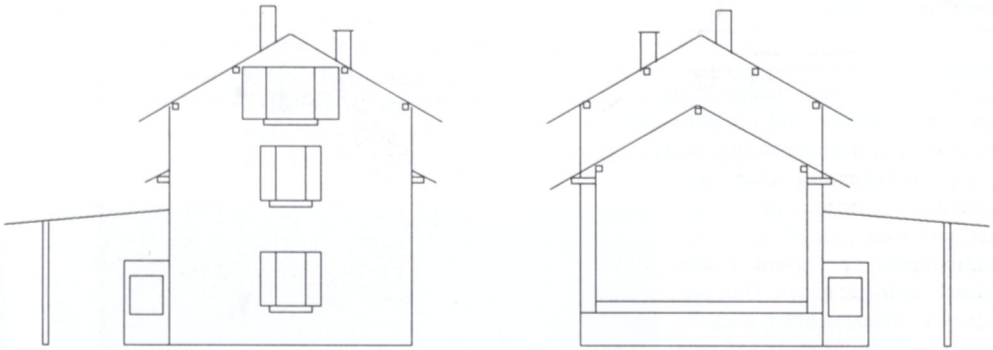
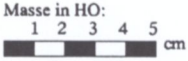


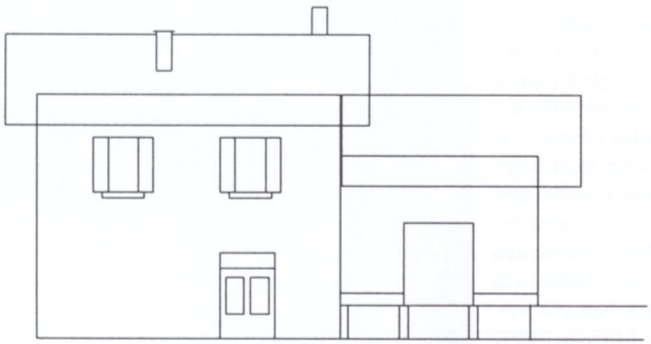
Bild 3: Ansicht der Rückseite





Masse in HO:





Vitrine selbstgemacht

Mit sehr wenig Material- und Zeitaufwand kann eine einfache, gefällige Vitrine gebaut werden. Die folgende Anleitung soll als Anregung für die Verwirklichung dieser kleinen Bastelarbeit dienen.

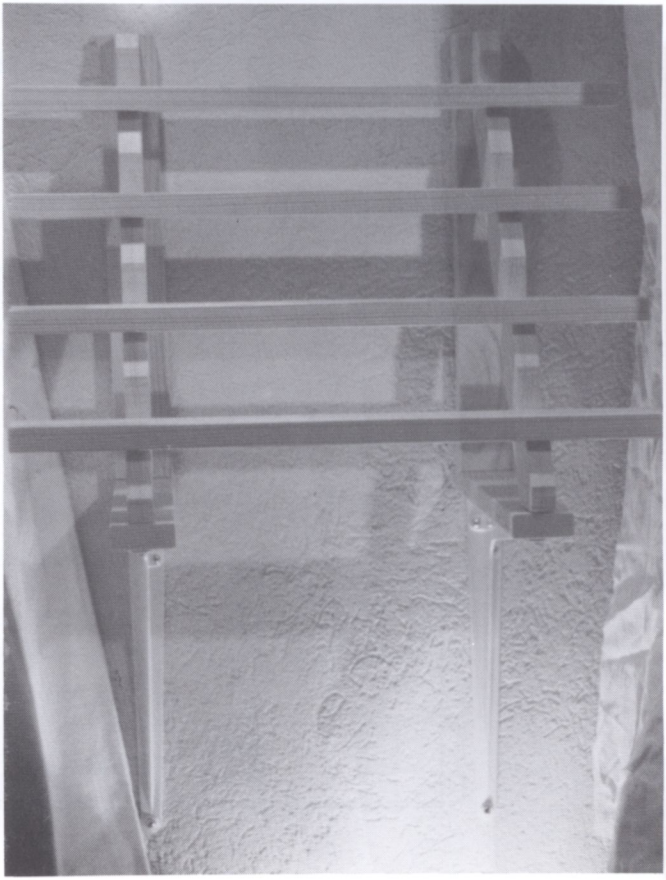
Stefan Juon

Seit ich mit dem Bau meiner Modulanlage in HOm (zwei Module sind im Bau) begonnen habe, sind die Lokomotiven und Wagen meiner eher kleinen Sammlung wieder ans "Tageslicht" gelangt. Ich war erstaunt, wie viele tolle Modelle nun mehrere Jahre ihr Dasein in den Schachteln gefristet hatten. Dort waren sie zwar staubgeschützt, doch die nicht ganz billigen Modelle will man ja auch fahren sehen oder zumindest bewundern können. Seit dem Baubeginn der Module nun also ist mein Schreibtisch mit meinen Modellen "belegt". Dies hat mich dann bald einmal gestört und ich habe mir überlegt, wie ich zumindest meine Lokmodelle an einem sicheren Ort aufstellen könnte. Dafür bieten sich natürlich Vitrinen an, die es in den verschiedensten Formen und Varianten zu kaufen gibt. Dieses Geld wollte ich mir jedoch sparen, also war Selbstbau angesagt. Der Material- und Zeitaufwand sollte möglichst gering bleiben. Auch sollten die Modelle einfach ausgetauscht werden können, was bei den "normalen" Vitrinen nicht immer der Fall ist. Die Modelle mussten also sehr gut zugänglich sein. Daher bot sich eine Art gestaffelte Anordnung der Geleise an. Auf eine Abdeckung aus Plexiglas habe ich bewusst verzichtet, da ich meine Modelle häufig austausche und daher die Gefahr des Verstaubens nicht allzugross ist.

Bau der Vitrine

Eigentlich ist es gar keine wirkliche Vitrine, die ich mir bauen wollte, sondern eher eine Art Gestell. Jeder sieht es ein wenig anders; mir fällt jedenfalls keine passende Bezeichnung dafür ein, also bleibe ich bei Vitrine.

Der Materialaufwand beschränkt sich auf ein paar Meter Tannenholzleisten und Leim. Der eine oder andere hat vielleicht auch noch Holzresten vom Anlagenbau herumliegen.



Ich habe mich für eine Gleislänge von 500 mm entschieden. Auf einer "Etage" finden so zwei bis drei HO-Loks oder -Wagen Platz. Der Einfachheit halber habe ich überall dieselben Leisten (Querschnitt 50x20 mm) verwendet. Zum Bau gibt es eigentlich nicht sehr viel zu sagen, hier sind vielleicht die Skizze und das Foto hilfreicher. Ich empfehle, die schrägen Stützen möglichst genau auf die Leisten aufzuzeichnen; dies erspart einigen Ärger! Ein genauer Plan ist hier unerlässlich. Generell kann ich jedoch sagen, dass man nicht auf den Milimeter genau bauen muss, um ein überzeugendes Resultat zu erhalten.

Ich habe mich für eine geleimte Konstruktion entschieden. Man könnte natürlich auch Schrauben verwenden, was aber wieder mehr Zeit benötigen würde. Doch dies sei jedem einzelnen selbst überlassen.

Varianten

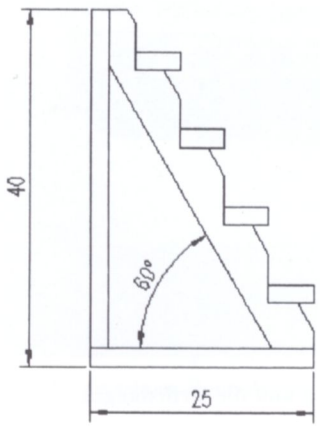
Jeder, der sich auch eine solche Vitrine bauen will, wird sie natürlich an seine persönlichen Vorgaben wie Spurweite, Länge usw. anpassen. Je nach Länge sollte man dann aber vielleicht drei oder noch mehr Stützen bauen, um ein Durchhängen der Gleisleisten zu verhindern.

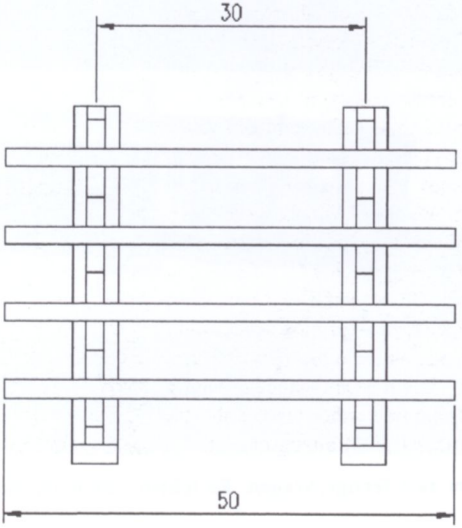
Wer viele Modelle aufstellen möchte, kann wahlweise mehr "Etagen" bauen oderr zwei Vitrinen untereinander montieren. Bei der ersten Version ist zu beachten, dass das Ganze nicht zu weit in den Raum ragt!

Auch sehr reizvoll könnte die Montage einer Oberleitung sein. Dies bedingte jedoch breitere Leisten für die Gleise. Und wenn schon eine Oberleitung angebracht werden soll, hat sicherlich auch noch ein Signal Platz, das natürlich beleuchtet werden müsste. Wer es ganz perfekt möchte, der baut sich noch eine Abdeckung aus Plexiglas, was jedoch eher schwer zu bewerkstelligen sein dürfte. Man könnte die Länge der Gleise auch so wählen, dass ganze Züge darauf Platz finden; natürlich sind hier Grenzen gesetzt. Nicht jeder hat schliesslich eine 3 m lange Wand frei, um vorbildgerechte Züge abzustellen!

Der Liebhaber von Zahradbahnen kann auch eine Steigungsstrecke einbauen, um seine Modelle der FO, Brünigbahn usw. abzustellen.

Es gäbe noch unzählige Varianten, die man miteinbeziehen könnte. Doch mir geht es hier primär darum, einen Vorschlag zu vermitteln. Ich würde mich jedenfalls freuen, wenn jemand aufgrund meines Vorschlages eine eigene Vitrine bauen würde!✡





Leichtstahl-Buffetwagen für HO

Die Buffetwagen der SBB sind eine eher unbekannte Spezies. Dies und die Originalität dieser Wagen motivieren nachgerade zu einem Nachbau.

Felix Roth

Zum Vorbild

Gleichzeitig mit den Leichtstahlwagen wurden 1937 auch die fünf Buffetwagen Cr4ü 10001-10005 in Betrieb genommen. Der Wagenkasten entsprach dem eines Drittklasswagens, im Innern waren jedoch eine Art Buffet und 20 Restaurationsplätze vorhanden. Schon bald genügten die Wagen der enormen Nachfrage nicht mehr und es wurden Vollspeisewagen in leichter Bauweise beschafft.

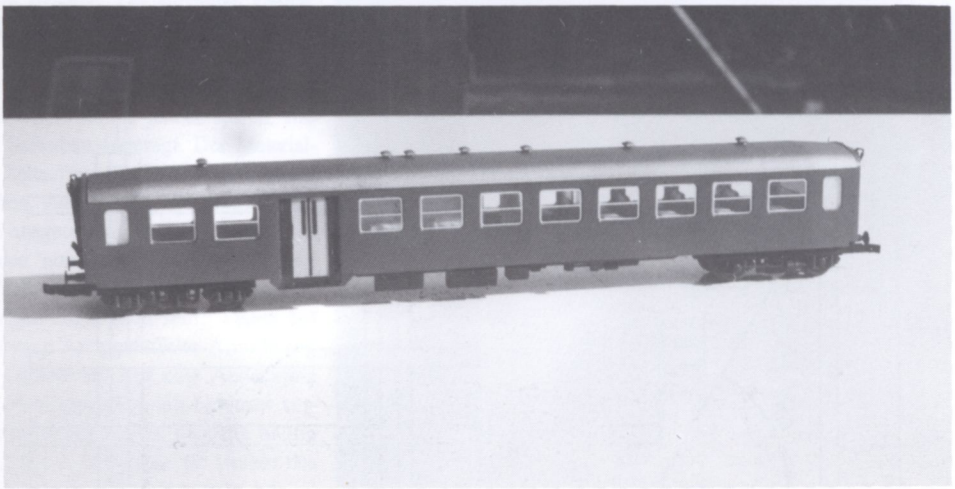
Zwischen 1962 und 1963 wurden die fünf Buffetwagen modernisiert und der Restaurationsteil vergrössert. Die Wagen verfügten nun nur noch über zwei statt vier Einstiege und hatten 36 Wirtschaftsplätze. Ebenfalls erhielten sie Drehgestelle mit Schraubenfedern und Übersetzfenster. Die Bezeichnung lautete nun kurzzeitig BR 10001-10005, danach WR 10001-10005 und später mit den Computernummern WR 88-33 000-001 und 600-602.

Mitte der achtziger Jahre wurden alle fünf Buffetwagen ausrangiert.

Der Wagenkasten

Beim Bau dieses Wagens handelt es sich nicht um einen Eigenbau im engeren Sinne, sondern vielmehr um ein ideales Kombinieren vorhandener Industriemodelle.

Zuerst wird der Mitteleinstieg-B von Liliput zerlegt. Um die Anzahl der Schnitte im Wagenkasten zu minimieren, habe ich diesen Wagen gegenüber dem viertürigen vorgezogen. Von diesem Modell benötigt man den Wagenkasten, das Dach, den Boden (ohne Drehgestelle), die Faltenbalge, die vier schmalen Fenster an den Wagenenden und die Inneneinrichtung. Gemäss Skizze 1 führte ich nun die Schnitte neben der Türe und zwischen dem zweiten und dem dritten Abteilfenster aus. Dies geschieht am einfach-



Der fast fertige Wagen. Es fehlen nur noch die Beschriftung und die Griffstangen

sten mit einer Gehrungssäge, ist doch so die Gewähr für einen sauberen Schnitt gegeben. Für die Stabilität des Kastens ist es wichtig, dass die Streben neben der Türe erhalten bleiben.

In einem zweiten Schritt wird nun der Erstklasswagen zerlegt. Von diesem benötigte ich nur zwei Einstiege. Die Schnitte führte ich nach Skizze 2 aus. Eine Übersicht über die Kastenteile vermittelt Bild 1. Der Erstklasswagen könnte noch zum Bau eines AB verwendet werden.

Nun schnitt ich die überflüssigen Haltenocken am Dach weg, an den übriggebliebenen klipste ich die Kastenteile ein und verleimte sie untereinander mit Araldit. Eine sorgfältige und passgenaue Verleimung ist zu empfehlen, denn so erspart man sich viel mühsame Schleifarbeit. Nach dem Austrocknen der Seitenteile wird das Dach wieder ausgeklipst, der überflüssige Araldit entfernt und die Fugen wo nötig verschliffen.

Der Wagenboden

Um den Türen platzzumachen, wird an der Stelle des Einstieges die seitliche Vesteifung weggeschnitten. Damit der Boden nicht seine Festigkeit verliert, befestigte ich die Eisenplatte, welche als Beschwerung dient mit Araldit. Gemäss Typenskizze montierte ich zwei zusätzliche Batteriekästen, der eine entstammte dem Zurüstbeutel des Lima-EW I der andere fand sich in der Bastelkiste. Die Bodenpartie bildete ich nicht sklavisch getreu nach, das Wichtige war mir der Gesamteindruck.

Da mein Wagen aus der alten Liliput-Produktion stammt, versah ich ihn mit der KKK von Symoba. Diese wurde gemäss Anleitung montiert.

Die zwei neuen Drehgestelle entnahm ich ebenfalls dem Lima-EW I. Ich schnitt nun die Nocken weg und steckte ein ca. 13 mm langes 3 mm-Messingrohr darauf. Auf die Auflagefläche des Drehgestells legte ich eine Unterlagscheibe. Die Wagenoberseite wurde bei den Drehlöchern ebenfalls mit einer (festgeleimten) Unterlagscheibe versehen.

Ich setzte die Drehgestelle probehalber ein und bohrte wagenbodeneben ein Loch für den Splinten in die Messingröhrchen. Als Splint diente mir ein Teil einer Büroklammer. Nun stellte ich das Chassis auf die Schienen und prüfte, ob alle Radien passierbar sind.

Dach

Das Dach enstammt dem Mitteleinstiegswagen und musste nur im Bereich der Lüfter angepasst werden. Eine Übersicht bietet Bild 2, daneben sind die Dachlüfter auch auf der Typenskizze ersichtlich.

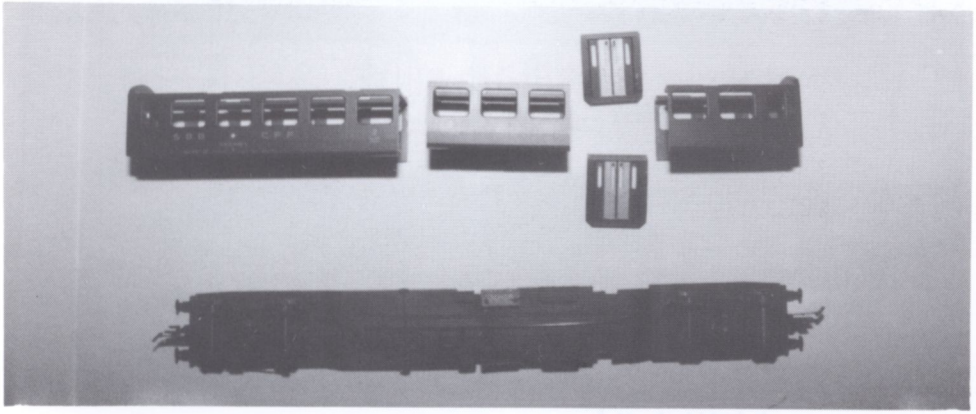


Bild 1: Die einzelnen Bauteile des Wagens

Die beiden äussersten Lüfter beliess ich, alle andern schnitt ich weg. Die weggeschnitten Lüfter können nochmals verwendet werden. Die zusätzlich benötigten 2 Stück werden entweder dem Erstklasswagen oder der Bastelkiste entnommen. Nun mussten nur noch die beiden Dachrinnen weggeschliffen werden.

Einen wichtigen Teil jedes Wagens bilden die

Fenster

Die Übersetzfenster entnahm ich ebenfalls dem Wagen von Lima. Die Fensterreihen trennte ich oberhalb der Fenster vom Steg ab und passte sie dem neuen Kasten an. Von jedem Steg werden zwei Fenster für das Sitzabteil abgetrennt. Für die schmalen Fenster an den Wagenenden verwendete ich die Originaleinsätze von Liliput.

Inneneinrichtung

Für die Inneneinrichtung verwendete ich 4 Raucherabteile und 9 Nichtraucherabteile des Liliputwagens. Im Nichtraucherabteil brachte ich als Tischimitationen 5*5 mm Holzprofile an. Die Tische strich ich weiss und auf den Seiten schwarz.

Den "nackten" Wagenboden in der Mitte füllte ich mit einer 3 mm dicken Hartschaumstoffplatte auf. Die Küche und der kleine Tisch konstruierte ich aus 1 mm Polystirol. Als Übersicht mag Bild 2 dienen.

Farbgebung und Schlussarbeiten

Der Wagenkasten spritzte ich mit rot Humbrol Nr. 20, das Dach mit silbergrau Nr. 65. Die Küche und alle Trennwände strich ich mit hellbraun Nr. 40, den Abteilboden mit dunkelgrau Nr. 27.

Nachdem alle Arbeiten abgeschlossen sind, wird die Abrteibebeschriftung von Born aufgebracht. Danach wird der noch glänzende Wagenkasten mit Mattlack überspritzt.

Nun kann der Wagen zusammengesetzt und die Faltenbälge wieder montiert werden.

Ganz zum Schluss brachte ich noch die neuen Griff- und Haltestangen aus 0,5 mm Messingdraht an. Sie wirken viel feiner als die klobigen Plastikstangen, welche geliefert werden. ✡

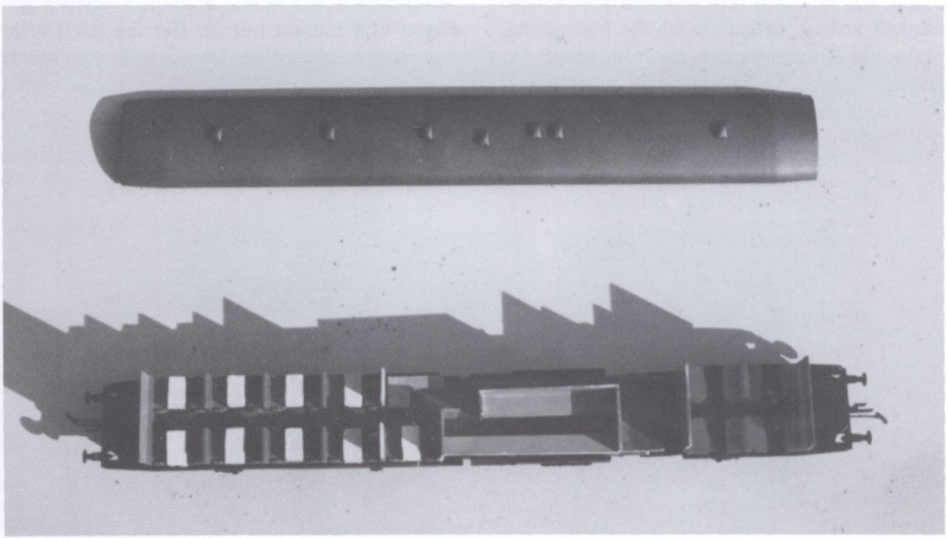
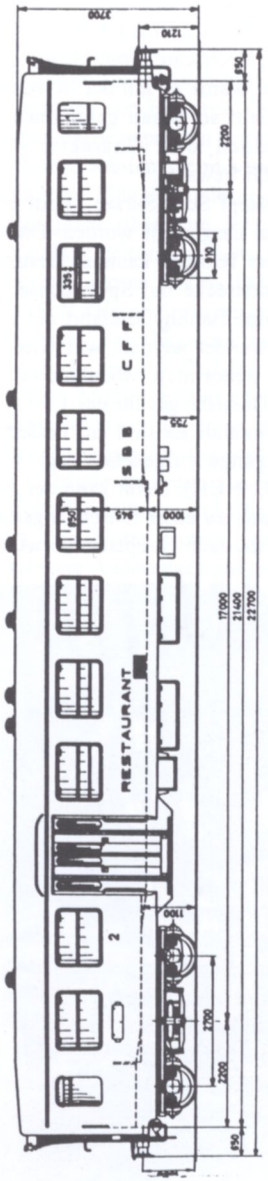
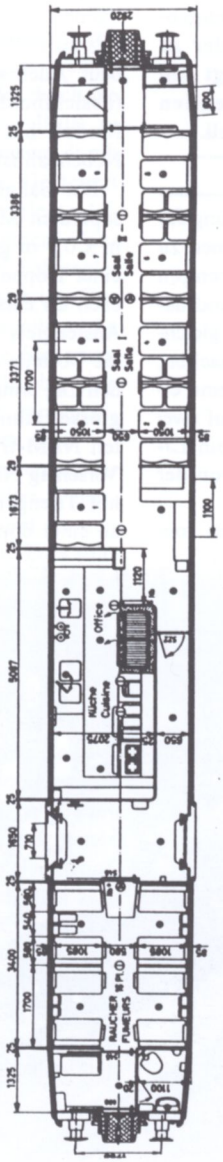


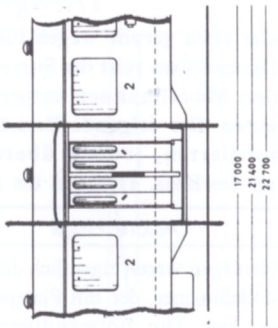
Bild 2: Die Inneneinrichtung und das Dach

Buffetwagen
Voiture-buffet

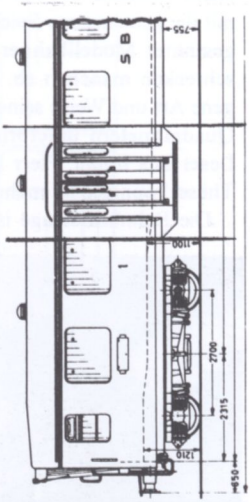




Typenskizze des Buffetwagens



Skizze 1



Skizze 2

Materialliste	
B Mitteleinstieg	Liliput
A	Liliput
B mit Übersetzfenster	Lima
KKK	Symoba
1 mm dickes Polystirol	
5*5 mm Holzprofil	
Messingdraht 0,5 mm	
2 Unterlagscheiben M4	
Humbrol Nr. 20	
Humbrol Nr. 65	
Humbrol Nr. 40	
Humbrol Nr. 27	
Humbrol Mattlack	
Born Beschriftung Nr. 8124	

Triengen-Winikon als HO-Modul

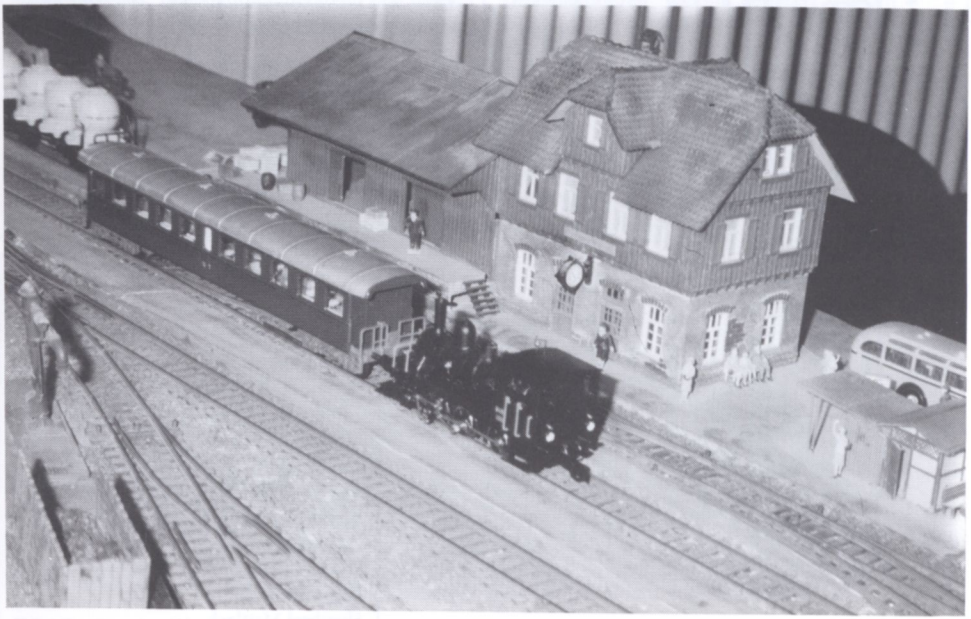
Trotz oder eben gerade wegen ihrer bescheidenen Dimensionen reizt die Sursee-Triengen-Bahn den Modellbahner immer wieder zu Nachbauten. Der folgende Bericht zeigt den unkomplizierten, jedoch überzeugenden Übertrag des Bhfs. Triengen ins Modell.

André Hügli

Modulanlagen wären eigentlich die Lösung für jeden Modellbahner, der mit Platzproblemen zu kämpfen hat. Die notwendigen, strengen NEM-Normen, die die Kompatibilität, und damit die gemeinsame Spielfreude mehrerer gleichgesinnter Modellbahner erst möglich machen, schrecken manchen ab. Jeder will auf seine eigene Art und Weise seine Gotthardbahn auf zwei Quadratmetern unterbringen! Nicht so ein LJ-Leser aus Illnau, Herr Locher, er ist von der These "weniger ist mehr" überzeugt.

Die Bahnhofsanlage ist im Wesentlichen vom Original im luzernischen Suhrental übernommen worden, jedoch haben die Erbauer, um den Spielreiz zu erhöhen, noch eine Drehscheibe eingebaut. Auch sonst wurde es mit der Vorbildtreue (absichtlich!) nicht so genau genommen, das Modul hat jedoch den Charakter dieser Nebenbahnstation bewahrt.

Der Bahnhofskopf Seite Sursee ist auf einem separaten Modul dargestellt worden. Dieses 1 m x 0,5 m grosse Teilstück kann als Bestandteil einer Doppelspurstrecke mit Spurwechsel oder eben als einspurige Bahnhofseinfahrt mit einem Abstellgleis verwendet werden, was wiederum die Vorteile der genormten Modulbauweise an den Tag bringt. Dasselbe gilt für das 1,5 x 0,5 m grosse Bahnhofmodul: Es sind auf beiden Seiten NEM-Übergänge vorgesehen (vgl. NEM-Vorschlag Nr.933/1 CH), somit kann der Bahnhof Triengen auch zu einer Durchgangsstation an einer doppelspurigen Hauptstrecke werden.



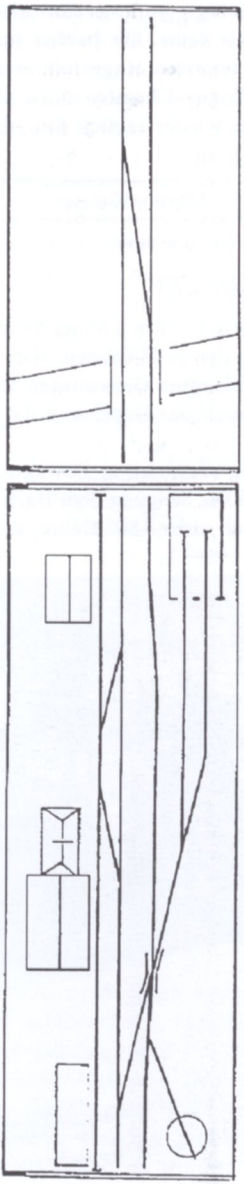
Ein Sonderzug der ST trifft in Triengen ein (Foto Th. Locher)

Bauliches

Das verwendete Gleismaterial stammt aus dem Pecoprogramm mit Schienenhöhe Code 100. Die Weichen werden elektromechanisch durch alte Old-Pullman-Antriebe gestellt, die Lichtsignale kommen von Fulgurex. Um der durch die Fahrzeugmodelle geprägten Epoche (ca. II-III) zu entsprechen, werden sie nun sukzessive durch mechanische Flügelsignale ersetzt. Gesteuert wird das ganze über eine zentral verlegte 12-polige Anlagenleitung, welche an einem Trix-Stellpult und einem H&M-"Duette"-Fahrregler mit 14 Volt Gleichstrom angehängt ist. Der Transformator hat zwei separate Regelbereiche für das Nord- und das Südgleis. Die Steuerung des zweiten Moduls erfolgt ebenfalls über eine 12-polige Hauptleitung, die einfach an diejenige des Bahnhofmoduls angeschlossen wird.

Alle Gebäude stammen aus Sortimenten der geläufigen Gestaltungsartikelhersteller (Faller, Vollmer, Pola, Fides, Brawa, etc.), und wurden ohne grössere Änderungen aufgestellt. Dies stört auch weiter nicht, denn die Erbauer wollten ja keine perfekte 1:87-Kopie des Bahnhofs Triengen-Winikon.

Der Modulbau, das hat dieser Bericht sicher zu demonstrieren vermögen, öffnet jedem Modelleisenbahner neue Türen; es ist zum Beispiel auch einmal möglich, statt sich jeden Sonntag am Dachgebälk im Estrich den Kopf zu verbeulen, das meist etwas geräumigere Wohnzimmer mit seinem geliebten Hobby zu überstellen, ohne dass dann beim Wegräumen wieder alles zerstört werden muss. Die Möglichkeit, mit anderen Gleichgesinnten zusammen zu spannen, ohne dass die eigene Ansicht, die nun jeder auf seinem Modul verwirklichen kann, in der Demokratie untergeht, schafft so auch gleich neue Kontakte und fördert das soziale Verhalten der Spezies "Modelleisenbahner". ✡



Typenskizze des Diormas

Les chemins de fer électrique veveysans

Die CEV verfügte anfangs über ein viel grösseres Netz als heute. Die beiden unrentablen Stichlinien mussten eingestellt werden. Auf der Linie Blonay-Chamby sollen aber in naher Zukunft wieder täglich fahrplanmässige Züge verkehren.

Martin Klauser

Beginnen wir mit einer

Fahrt auf der CEV

Sie beginnt auf 388 m.ü.M. im Bahnhof Vevey, gleich neben den SBB-Gleisen. Hier finden wir neben ausgedehnten Gleisanlagen für den Güterverkehr auch das Depot und die ehemalige Werkstätte.

Unser Zug setzt sich in Bewegung und wir fahren mit 50‰ Steigung dem Bach "Veveyse" entlang. Nach einer 180°-Kehre, die zum Teil im (einzigen) Tunnel liegt, erreichen wir die Station Gilamont. Es folgen die Halte Clies, Hauteville sowie Château d'Hauteville. Nach dem Überqueren der Autobahn auf dem 1968 gebauten Stahlbetonviadukt fahren wir in St. Légier-Gare (533 m.ü.M.) ein. Von hier aus führte früher die Zweiglinie nach Châtel-St. Denis.

Der Zug gewinnt weiter an Höhe und durchfährt die Stationen St. Légier-Village, La Chiésaz und Château de Blonay, bevor er Blonay (620 m.ü.M.) erreicht.

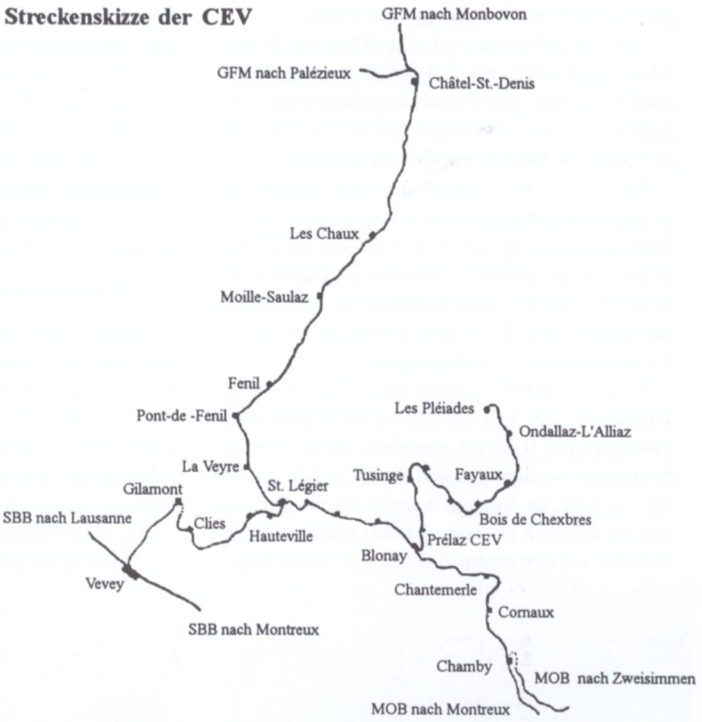
Früher konnte man von hier aus mit dem Zug weiter nach Chamby fahren. Heute ist das nur noch an Wochenden im Sommer möglich; dann nämlich, wenn die Museumsbahn BC mit historischem Rollmaterial verkehrt.

In Blonay beginnt die durchgehende Zahnstangenstrecke des Systems Strub. Die Gleise

Diese Aufnahme der He 2/2 3 mit CF 201 und O 201 entstand um 1925 zwischen Lally und Les Pléiades (Foto Archiv CEV).

im zweiständigen Lokschuppen sind ebenfalls mit der Zahnstange ausgerüstet (was das Abstellen der reinen Zahnradloks ermöglicht). Die Strecke beschreibt bei der Bahnhofsausfahrt eine weitere 180°-Kehre und steigt mit bis zu 200 ‰ an. Der Zug fährt durch offenes Gelände und passiert dabei die Stationen Prélaz CEV, Tusinge und Les Chevalleyres. Dort wechselt er ein weiteres Mal in einer offenen Schleife die Richtung. Es folgen die Halte Bois de Chexbres, Fayaux und Ondallaz und die Strekke wechselt vom Süd- an den Osthang der Pléiades. Vom Zug aus geniesst man ein herrliches Panorama auf die umliegenden Berge.

Streckenskizze der CEV



Nach der Station Lally erreicht der Zug schliesslich die Bergstation Les Pléiades auf 1348 m.ü.M. Hier besitzt die CEV neben einem Restaurant auch noch einige Skilifte.

Von den Anfängen der CEV

Ab Anfang der 1840er Jahre wurden diverse Bahnprojekte für die Erschliessung der Gebiete oberhalb von Vevey ausgearbeitet. Eines der ersten Projekte war eine Linie Vevey-Châtel St. Denis-Bulle-Fribourg. Später entstand daraus das Projekt einer 128 km langen Hauptlinie Vevey-Châtel St. Denis-Bulle-Jaun-Simmental-Thun. Obwohl diese Linie in schmalspuriger Ausführung 1890 konzessioniert wurde, kam es wegen den hohen Kosten nie zum Bau. Der Grundgedanke wurde aber einige Zeit später in Form der Linien der MOB und SEZ verwirklicht.

Auch auf regionaler Ebene wurde vieles geplant, das nie verwirklicht worden ist. Die seit 1888 betriebene Strassenbahn Vevey-Montreux-Chillon wollte ihr Netz nach Blonay und sogar bis Châtel-St. Denis ausdehnen. 1896 wurde aber der Konzessionsantrag eines Komitees für eine solche Strecke wegen der Mitbenutzung der Strasse abgelehnt.

Ein anderes Komitee hätte 1897 lieber eine Tramlinie von Vevey nach Chexbres (mit Abzweiger nach Châtel-St. Denis) gebaut, doch auch das ohne Erfolg.

Beide Komitees arbeiteten weitere Vorschläge aus und reichten 1898, kurz nacheinander, erneut Konzessionsgesuche ein. Die einen für die Strecke Vevey-Châtel St. Denis (mit Verbindung zur GFM), die anderen für eine Verbindungslinie von Vevey über Blonay zur MOB. Die Konzessionen wurden 1899 erteilt, unter der Bedingung, dass die Strecke Vevey-St. Légier gemeinsam geführt und der Anschluss

an die MOB in Chamby gebaut würde.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Vevey-Chamby wurden am 5.4.1900 in Angriff genommen. Dabei stand eine Dampflokomotive des Typs G 2/2, ex Überlandstrassenbahn von Lahr (Baden), als Baulokomotive im Einsatz.

Am 25.11.1901 fusionierten die beiden Gesellschaften zur CEV, und schon weniger als ein Jahr später konnte das erste 8.67 km lange Teilstück Vevey-Blonay-Chamby in Betrieb genommen werden. Das Rollmaterial bestand aus den beiden BCe 2/2 1 und 2, dem BCFe 2/2 11, 2 Personen- und 4 Güterwagen.

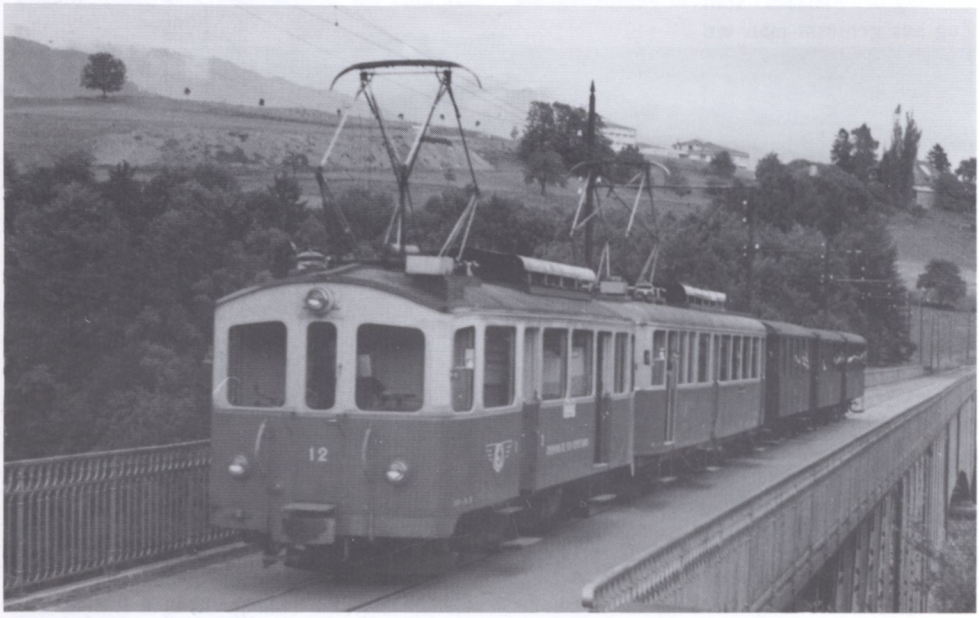
Im Frühling 1904 konnte dann der 7 km lange Abzweiger St. Légier-Châtel St. Denis nach zweijähriger Bauzeit ebenfalls dem Verkehr übergeben werden. Da sich die BCe 2/2 1 und 2 für die Strecke Vevey-Chamby als zu langsam und zu schwach erwiesen hatten, wurden für den Verkehr auf der neuen Strecke drei vierachsige BCFe 4/4 101 bis 103 beschafft. Der Wagenpark setzt sich aus dem C 23, dem K 31 und dem M 51 zusammen.

Da sich der Verkehr positiv entwickelte, wurde der Fahrzeugpark 1905 durch dem BCFe 4/4 104, 6 K und 3 M ergänzt. Es wurde auch regelmässig Fahrzeugaustausch mit den benachbarten Bahngesellschaften MOB und CEG betrieben.

Die Zahnradbahn nach Les Pléiades

Bereits 1904 wurde der CEV die Konzession für den Bau einer reinen Zahnradbahn von Blonay nach Les Pléiades erteilt. Aus finanziellen Gründen verzögerte sich der Bau aber um einige Jahre, und erst 1910 wurde mit den Bauarbeiten der auf Sommerbetrieb ausgerichteten Strecke begonnen.

Als Baulokomotive stand eine ehemalige Brünigdampflok, die HG 2/2 1002 mit Bau-



Doppeltraktion mit BCFe 2/3 12 und einem BCFe 4/4 auf dem Fenil-Viadukt. Dieser wird seit der Einstellung der Linie St. Légier-Châtel St. Denis als reine Strassenbrücke verwendet (Foto Archiv CEV).

jahr 1888, zu Verfügung. Diese Dampflok stand auch beim Bau anderer Bahnlinien im Einsatz, so auch bei der MCM.

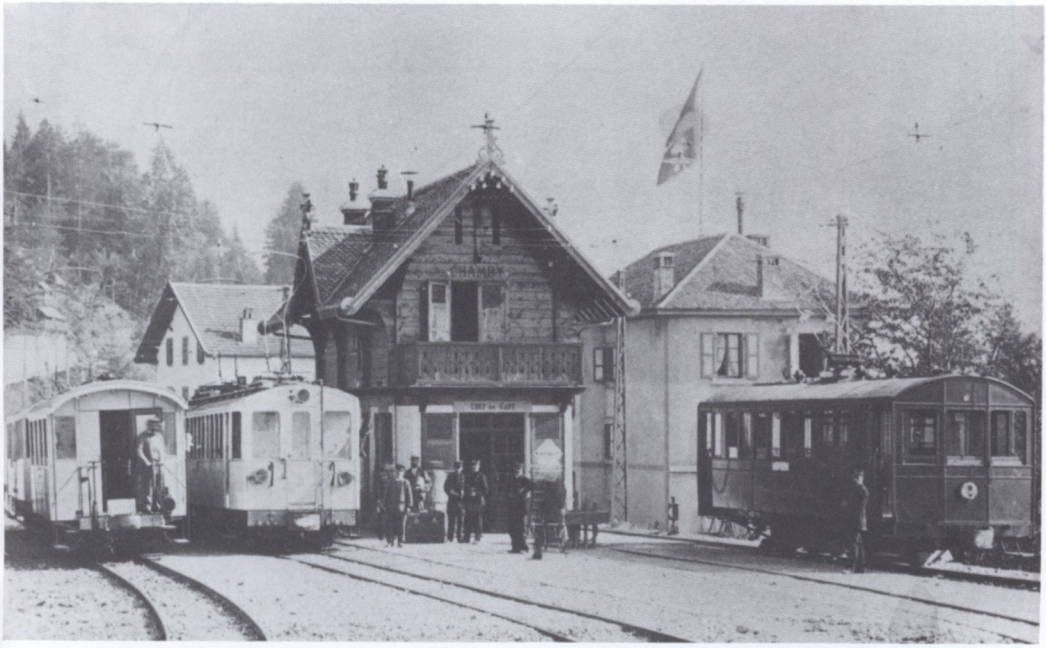
Nach etwas mehr als einem Jahr Bauzeit konnte am 8.7.1911 der (Sommer-) Betrieb aufgenommen werden. Zwei Jahre später, 1913, entschloss sich dann die CEV, den Ganzjahresbetrieb einzuführen.

Drei Lokomotiven, die HGe 2/2 1-3, wickelten zusammen mit 3 C, 2 CF und drei Güterwagen den Verkehr ab. Zur gleichen Zeit schaffte die CEV für die Adhäsionsstrecken einen weiteren BCFe 4/4 mit der Nummer 105 und den K 38 an.

Die ersten Betriebsjahre

Wie bei den meisten Privatbahnen waren auch bei der CEV die ersten Betriebsjahre mit einer positiven Entwicklung verbunden. Aber bereits mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges folgte das erste Tief. Ab etwa 1922 ging es mit der CEV wieder bergauf, und dank den höheren Einnahmen konnte die Strecke saniert und die BCe 2/2 modernisiert werden. In St. Légier wurde eine neue Transformerstation gebaut, dank der die alte in Vevey ersetzt werden konnte.

Der zunehmende Güterverkehr erforderte auch Rangierfahrzeuge. Aus diesem Grund entstanden 1931 und 1938 in der CEV-Werkstätte je ein Traktor für den Rangierdienst in Blonay und Vevey. Der Te 2/2 81' wurde 1931 aus den Motoren des CFe 2/2 12 und dem Untergestell des M 51 gebaut. Er wurde 1969 durch den Te 2/2 81" ersetzt, der u.a. aus Teilen der VBL Ce 2/2 38 und 39 zusammengebaut wurde. Der Te 2/2 82 entstand 1938 aus dem Untergestell des K 39 und alten Motoren der BDe 4/4 101-103.



Einer der beiden BCe 2/2 zusammen mit dem MOB BCFe 4/4 2 und einem weiteren MOB-Zug in Chamby. Diese Aufnahme muss vor 1926 entstanden sein, da sie den BCe 2/2 im Ablieferungszustand zeigt (Foto Archiv CEV).

SU E ERFRISCHENDSTEN COMICS.

TALENT-WETTBEWERB

FALLS IHNEN JEMAND DIE KARTE MIT DEN TEILNAHMEBEDINGUNGEN WEGGESCHNAPPT HAT, GIBT'S ÜBER FOLGENDE ADRESSE ODER TELEFONNUMMER NEUE KARTEN:

FESTIVAL BD '95,
POSTFACH 707, 3960 SIERRE, TEL. 027/55 90 43

BD'95
15-18 JUIN
SIERRE

Sinalco

Der aufkommende Autoverkehr in den 30er Jahren zeigte sich als grosse Konkurrenz zur Bahn, und der Verkehr auf der CEV stagnierte. Die Finanzlage der CEV wurde in der Folge zusehends schlechter. Um zu sparen, wurden nur noch die nötigsten Unterhaltsarbeiten ausgeführt.

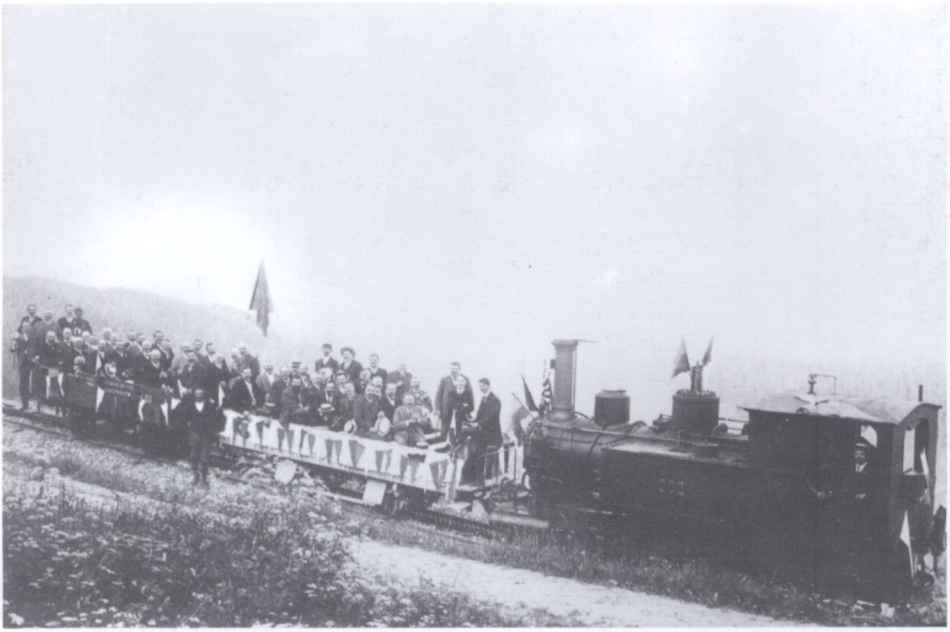
Zur Entschärfung der prekären Situation trugen vor allem die Gelder von Bund und Kanton bei, mit denen in den 40er Jahren die Stromversorgung und das Rollmaterial modernisiert werden konnten.

Als erstes wurden die BCe 2/2 1 und 2 in stärkere BCe 2/3 umgebaut. Später erhielten die BDe 4/4 101-103 neue Kasten, Motoren und Getriebe. Die Fahrleitung wurde nach dem gleichen Modell wie bei der MOB und der GFM erneuert. In Chevalleyres wurde zur besseren Stromversorgung eine neue Unterstation gebaut. Ab 1944 wurden auch die Rutenstromabnehmer durch Pantographen ersetzt. So blieb die Möglichkeit des Triebfahrzeugaustausches mit MOB und GFM erhalten. Allerdings wurde nur selten davon Gebrauch gemacht, ganz im Gegensatz zum rege praktizierten Austausch von Wagen.

Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg

Bereits während des zweiten Weltkrieges musste vor allem die Strecke Blonay-Les Pléiades grosse Einbussen in Kauf nehmen. Auch nach dem Ende des Krieges ging es nur schleppend bergauf. Die Konkurrenz durch das Auto wurde immer stärker und wirkte sich vor allem auf den Güterverkehr schlecht aus.

Anfangs der 50er Jahre konnte dank finanzieller Unterstützung durch Bund und Kanton das Rollmaterial der Zahnradstrecke erneuert werden. Die drei He 2/2 wurden gründlich überholt und modernisiert. Die Leistung konnte von 160 kW auf 390 kW und die Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h auf 20 km/h erhöht werden.



Die ursprünglich für die Brüniglinie gebaute und auf der CEV-Zahnradstrecke als Baulok eingesetzte HG 2/2 1002 (Foto Archiv CEV).

Der Adhäsionsantrieb wurde ausgebaut (aus diesem Grund mussten in Blonay zwei Gleise mit Zahnstange versehen werden) und die Rutenstromabnehmer durch Pantos ersetzt. Des weiteren wurden die beiden Personenwagen C 211 und 212 in Betrieb genommen.

Einstellung oder Sanierung?

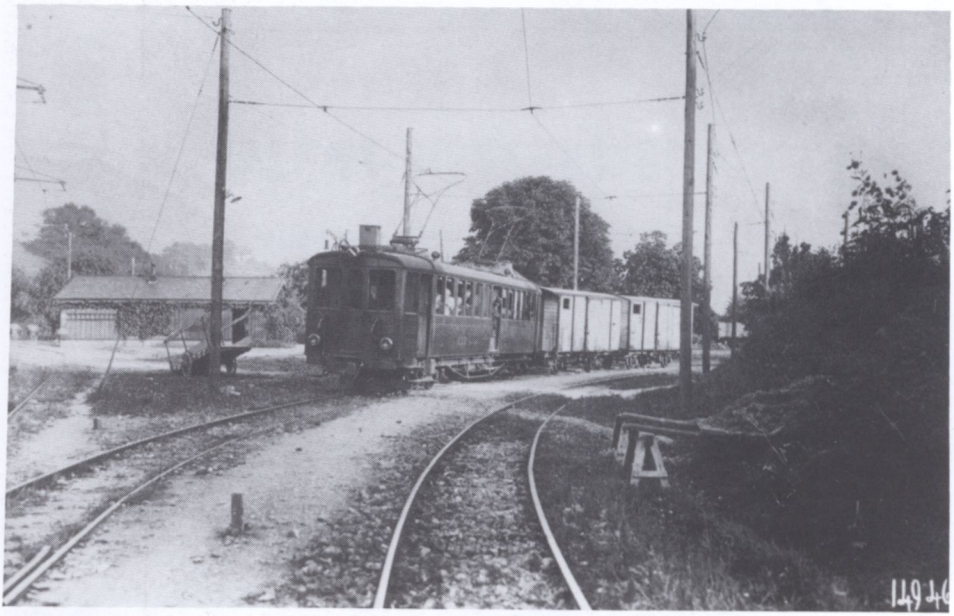
Diese Frage stellte sich, nachdem zwei schwere Unfälle grosse Mängel an den Sicherheitsanlagen aufgezeigt hatten. Diese waren nämlich aus finanziellen Gründen auf ein Minimum beschränkt worden.

Diverse Gutachten wurden erstellt und schliesslich entschied man sich für die Sanierung der Strecke Vevey-Blonay. Dank finanzieller Beteiligung der Gemeinden konnte in den 60er Jahren der Streckenblock eingeführt und Bahnübergänge gesichert werden. Zudem war es auch möglich, das Gleis auf der Strecke Vevey-Blonay zu erneuern. Da all diese Arbeiten auch mit einer Umstrukturierung verbunden waren, wurde als Zeichen der Erneuerung der neue rotcrème Anstrich eingeführt.

Auch auf den übrigen Streckenabschnitten drängte sich eine Sanierung auf. Da aber die Strecken Blonay-Chamby und St. Légier-Châtel St. Denis stark defizitär waren, drängte der Bund auf eine Einstellung des Betriebes. Er machte sogar weitere Finanzhilfen davon abhängig, so dass die CEV die beiden Linien gegen den Willen des Volkes aufgeben musste.

Ab dem 22.5.1966 verkehrten auf der Linie Blonay-Chamby keine Züge mehr. Die Anlagen blieben erhalten und an Sommerwochenenden wird heute der Betrieb durch die Touristikbahn BC weitergeführt.

Drei Jahre später, am 31.5.1969, wurde auch die Strecke St. Légier-Châtel St. Denis, trotz der Intervention des eigens dafür gebildeten "Comité



Der BCFe 4/4 103 steht um 1917 mit einem Zug nach Châtel-St. Denis im Bahnhof St. Légier (Foto Archiv CEV).

de la défense du rail", stillgelegt. Die Haltestellen und das Gleis wurden abgebrochen und durch einen Autobuskurs ersetzt. Der Personenverkehr ging in der Folge leicht, der Güterverkehr sogar um die Hälfte zurück!

Die Modernisierung der 70er Jahre

Nachdem nun die Forderungen des Bundes erfüllt waren, stellte dieser einen Kredit zu Verfügung. So konnte neues Rollmaterial für den durchgehenden Verkehr Vevey-Les Pléiades bestellt werden. Gleichzeitig wurden die Vergrösserung des Depots in Vevey, Fahrleitungserneuerungen und der Ausbau der Anlagen auf der Strecke Vevey-Les Pléiades in Angriff genommen. Auch die beiden Gleichrichterstationen St. Légier und Chevalleyres wurden modernisiert.

1969/70 gelangten die BDeh 2/4 71-74 zur Ablieferung, die durchgehende Züge Vevey-Les Pléiades ermöglichten. Zusammen mit diesen Triebwagen wurden auf der CEV auch die GF-Kupplungen und die Druckluftbremse eingeführt.

Aus diesem Grund wurden die BDe 4/4 101, 103 und 105, die beiden Traktoren Te 2/2 81''' und 82 sowie ein Teil der Personen- und Güterwagen mit der GF-Kupplung ausgerüstet. Bei den Triebwagen wurde der Einbau der Kupplung mit einer kleinen Revision kombiniert.

Die übrigen Triebfahrzeuge wurden nicht mehr benötigt und abgebrochen. Eine Ausnahme ist der BCFe 2/2 10 (ex BCe 2/2 2). Er wurde 1969 zum Diensttriebwagen Xe 2/3 12 umgebaut. Dieser Hilfswagen wurde zum Aufgleisen verunfallter Fahrzeuge verwendet und diente auch als Triebfahrzeug für die Beförderung alter Güterwagen mit Zentralpuffer und Schraubenkupplung.

Nachträglich bestellte die CEV gemeinsam mit

Der BDeh 2/4 71 am 13.11.94 unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Blonay (Foto F. Roth).

der BVB zwei neue Steuerwagen, passend zu den BDeh 2/4.

Ein weiterer wesentlicher Punkt der Modernisierung ist der Zugfunk, der seit 1976 auf der ganzen Strecke in Betrieb ist.

Situation heute und in Zukunft

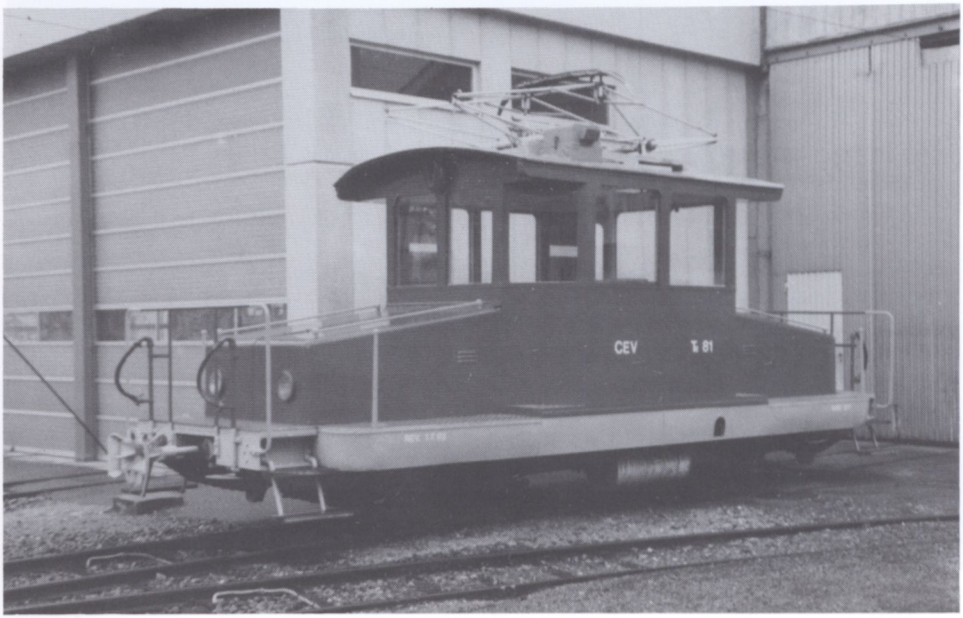
Mit den 1983 abgelieferten BDeh 2/4 75 und Bt 223, sowie dem 1990 erbauten Bt 224, konnten die alten Fahrzeuge im Fahrplandienst vollständig ersetzt werden. Die BDe 4/4 103 und 105 werden für Dienst-, und z.T. auch Güterzüge, auf der Strecke Vevey-Blonay verwendet. Die beiden Zahnradlokomotiven He 2/2 1 und 2 stehen für die gleichen Aufgaben gelegentlich auf der Linie Blonay-Les Pléiades im Einsatz.

Seit dem 1.1.1990 wird der Betrieb der CEV durch die MOB geführt. Die CEV-Werkstätte in Vevey wurde aufgehoben, und die anfallenden Arbeiten werden in der MOB-Werkstätte erledigt.

Gemeinsam wollen CEV und MOB die Linie Blonay-Chamby wieder zum Leben erwecken. Ab 1997 sollen durchgehende Regionalzüge auf der Strecke Vevey-Blonay-Chamby-Montreux verkehren. Zu diesem Zweck wurden vier Low-Cost Triebwagen des Typs Be 2/6 bestellt, die 1997 abgeliefert werden.

Trotz der Wiederaufnahme des regulären Fahrplanbetriebes wird die BC auch in Zukunft an sommerlichen Wochenenden mit ihren historischen Zügen verkehren können.✡

Quellen:
- CEV, Montreux
- Grandguillaume M. (Hrsg.): "Voies étroites de Veveyse et de Gruyère", Lausanne, 1984
- Grandguillaume M. (Hrsg.): "Crémaillères et funiculaires vaudois", Lausanne 1982
- Revue des amis du rail 1/71
- EA 11/93



Dieser Te 2/2 81 ist eine Eigenkonstruktion der CEV (Vevey, 13.11.94; Foto M. Klauser).

Triebfahrzeuge

Bezeichnung	Nr.	Inbetrieb-nahme	Erbauer (Umbauer)	Bemerkungen
Lokomotiven				
HGe 2/2 (He 2/2)	1	1911	SLM, MFO	seit 1950 He 2/2
	2	1911	SLM, MFO	seit 1951 He 2/2
	3	1913	SLM, MFO	1951 He 2/2, heute Ersatzteilspender
Te 2/2	81'	1931	CEV	† 1964
	81"	1963	CEV	
	82	1938	CEV	
Triebwagen				
BCe 2/2	1	1902	SWS, ACEC	1922 Umbau in CFe 2/2 12'
	2	1902	SWS, ACEC	1926 Umbau in BCFe 2/2 10
BCFe 2/2	10	1926	CEV, MFO	ex BCe 2/2 2, 1942 Umbau in BCFe 2/3 12"
BCFe 2/2	11	1902	SWS, ACEC	1943 Umbau in BCFe 2/3 11
BCFe 2/3 (ABDe)	11	1943	CEV, SLM	ex BCFe 2/2 11, † 1971
" " (Xe)	12"	1942	CEV, SLM	ex BCFe 2/2 10, 1969 Umbau in Xe 2/3, † 1987
BCFe 4/4 (BDe)	101-103	1903	SWS, MFO	Nr. 101 † 1983, Nr. 102 † 1975
	104	1905	SWS, MFO	† 1972
	105	1913	SWS, MFO	
BDeh 2/4	71-74	1969-70	SWP, SAAS	
	75	1983	SWP, BBC	
CFe 2/2	12'	1922	CEV	ex BCe 2/2 1, Umbau in CF 24 und Te 2/2 81'

Wagen

Bezeichnung	Nr.	Inbetrieb-nahme	Erbauer	Bemerkungen
Personenwagen				
BC (B)	21, 22	1902	SWS	Nr. 21 1971 an BC. Nr. 22 † 1967
Bt	221-222	1976	SWP, SAAS	
	223	1983	ACMV, BBC	Drehgestelle vom B 211"
	224	1990	ACMV, ABB	Drehgestelle vom B 212
C (B)	23	1903	SWS	† 1967
C (B)	211", 212	1949	SIG	Nr. 211 † 1981. Nr. 212 † 1990
C (B)	203-205	1911/13	SWS	Nr. 204 1978 an SE. Nr. 205 1973 nach Vivarais (F)
C	211'	1931	SWS, CEV	ex M 53, 1946 Umbau in M 501
CF	24	1931	CEV	ex CFe 2/2 12, † 1965
CF (BD)	201, 202	1911	SWS	Nr. 201 1978 an SE. Nr. 202 1973 nach Vivarais (F)
CF (BD)	206	1931	SWS	† 1988
Güterwagen- und Dienstwagen				
K (Gk)	31-32	1902/03	SWS	Nr. 31 1970 an BVB (Gk 112)
	32-37	1905	SWS	Nr. 33 1970 an BVB, Nr. 34 1969 an BC
	38-39	1913	SWS	Nr. 39 ex K 302, 1938 Umbau in Te 2/2 82
	301	1910	SWS	1941 mit Schneepflug ausgerüstet, † 1969
	302	1913	SWS	1931 Umbau in K 39
L	40, 41	1902	SWS	1965 Umbau in OC 41, 42
	401	1910	SWS	1966 Umbau in X 91
M (Kk)	50, 51	1896	SWS	Nr. 50 1916 Umbau in S 61. Nr. 51 für Te 2/2 81'
	52-54	1905	SWS	Nr. 53 1931 Umbau in C 211
	501	1946	CEV	ex C 211'
O (Rkmo)	201	1913	SWS	
Oc (Uhk)	40, 41	1965	CEV	ex L 40, 41. Nr. 40 1977 an MOB (X 16)
S	61	1913	CEV	Schotterwagen, 1941 Umbau in X 61
X	61	1941	CEV	Schneepflug, ex S 61
	71	1904		† 1942
	91	1966	CEV	Schneeschleuder, ex L 401
	601	1991	CEV	Schotterwagen, ex BD 206
	-	1965	TL	1964 ex TL X 621

Bemerkung: Alle Wagen mit dreistelligen Nummern können auch auf der Zahnradstrecke verkehren.

Die Gepäcktriebwagen De 4/4 1661-1685 der SBB

Zu Beginn ihres Einsatzes verrichteten diese Gepäcktriebwagen ihren Dienst im stark frequentierten Berufsverkehr. Später wanderten sie auf gemächliche Nebenlinien ab.

Felix Roth

Anfangs der zwanziger Jahre musste der Regionalverkehr neu überdacht werden. Die damaligen schwerfälligen lokomotivbespannten Züge konnten den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügen. Als Lösung kristallisierten sich leichte, schnell beschleunigende Triebwagenzüge heraus.

Erste Nahverkehrstriebwagen wurden 1923-1927 mit den Ce 4/6 9801-9819 (später Be 4/6 1601-1619) und Ce 4/4 9701-9702 beschafft. Ab 1927 beschaffte die SBB die Gepäcktriebwagen Fe 4/4 18501-18524 und 18561.

Diese Triebwagen wiesen zwar keine Personenabteile mehr auf, dank des Gepäckabteils erübrigte sich jedoch das Mitführen eines Gepäckwagens.

Der Betriebseinsatz zu Beginn

Die Fahrzeuge waren mit der Vst I (Vielfachsteuerung I) ausgerüstet, welche die Mehrfachtraktion von Fe 4/4 und Ce 4/6 mit- und untereinander, die Fernsteuerung von den Steuerwagen At4 921, ABt4 925-929 und BFt4 931-326, sowie die automatische Türschliessung erlaubte. Als Zwischenwagen kamen die aus 1. Klass-Wagen umgebauten Doppelwagen zum Einsatz.

Die Fe 4/4 18517 und 18518 waren von 1928 bis 1935 blau-weiss gestrichen und kamen zusammen mit den erwähnten Zwischenwagen und BCt4 auf den Linien Basel-Olten und Zürich-Meilen-Rapperswil-Dagmersellen zum Einsatz. Diese Kompositionen erhielten ihrer Farbgebung wegen den Übernamen "Arbeiter-Pullman".

Hier präsentiert sich der Fe 4/4 (und Umbauversionen) in drei Varianten (Foto P. Willen)

Die übrigen Fe 4/4 verfügten über einen grünen Anstrich.

Dank diesen leichten Triebwagen wurde in den späten Dreissigerjahren die Elektrifikation mehrerer Nebenlinien ermöglicht, ohne dass eine teure Verstärkung des Oberbaus nötig wurde. Es handelt sich dabei um die Linien Gossau-Sulgen, Seetal, Vevey-Puidoux und die durch die SBB betriebene Strecke im Vallée de Joux. Auf diesen Strecken wurden die Fe 4/4 dann auch primär eingesetzt, da sie im Agglomerationsverkehr den erneut gestiegenen Anforderungen nicht mehr zu genügen vermochten.

Nach 1930 wurden die Fe 4/4 18501-18508 (1661-1668) fest dem Seetal zugeteilt, zugleich wurde mittels Getriebeumbau die Zugkraft erhöht. Dadurch verringerte sich die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h. Eine Rekuperationsbremse wurde ebenfalls eingebaut. Diese Triebwagen erhielten zwecks besserer Sichtbarkeit 1956 einen oxydroten Anstrich und ein Pantograph wurde entfernt.

Erneuerung und Umbau

Aufgrund von Ermüdungserscheinungen der Antriebe wurden zwischen 1954 und 1962 neue Motoren mit elastischen Antrieben in die Fahrgestelle eingebaut. Die alten Motoren konnten in Tem III (siehe auch LJ 4/94) und im Dm 2/4 1691 weiterverwendet werden. Die Nr. 1681-1683 erhielten statt des Hohlwellenantriebes einen SAAS-Lamellenantrieb.

Nach der Erneuerung der Antriebe wurde auch die Überarbeitung der Wagenkasten nötig. Die bereits umgebauten Ce 4/6 zeigten, dass ein blosses Verstärken nicht genügt. So erhielten die De 4/4 1661-1670 zwischen 1966-70 in der HW Yverdon neue Stahlkasten. Gleichzeitig erhielten die Triebwagen neue Führerstände mit sitzender Bedienung, ähnlich denjenigen der Re 4/4 II.

Der Fe 4/4 809 zusammen mit den beiden Pneuwagen in Puidoux-Chexbres (31.7.55, Foto P. Willen)

Ebenfalls wurde die Vst IIIe eingebaut, welche auch bei den Ae 3/5, Be 4/6 Triebwagen, Bti und BDti vorhanden war.

Die umgebauten De 4/4 waren rot gestrichen, ausser Nr. 1669, welcher auch nach dem Umbau noch längere Zeit grün blieb. Später erhielten die im Seetal eingesetzten De 4/4 gelbrote Warnstreifen an die Fronten aufgeklebt (siehe auch Bild auf Seite 15 in LJ 3/94).

Die nicht umgebauten De 4/4 1672-1685 kamen 1975-77 zu einer späten Blüte, als sie mangels Steuerwagen für die BDe 4/4 den Pendelzugdienst St.Gallen-Sulgen versahen. Der Güterzugdienst auf dieser Strecke blieb ihnen bis 1983 erhalten.

Ausrangierungen und Verbleib

Als erster De 4/4 musste Nr. 1672 weichen, er wurde im Zuge des Umbaus der Nr. 1661-1671 als Ersatzteilspender verwendet.

Nachdem in den siebziger Jahren schon vier Fahrzeuge ihren Dienst quittierten, wurden die restlichen De 4/4 bis Ende 1988 ausgemustert.

Einzig Nr. 1678 (als Fe 4/4 18518) und Nr. 1679 blieben bis heute erhalten. Ersterer im Verkehrshaus, während der letztere als historisches Fahrzeug im SBB-Bestand verbleibt und in Rorschach aufgearbeitet wird.

Der Sonderling

Der Fe 4/4 18561 (später 831/1685) wurde auf eigene Rechnung der MFO gebaut und kam erst später zu den SBB. Im Gegensatz zu den andern Fe 4/4 verfügte er von Beginn an über eine Rekuperationsbremse. 1952 erfolgte der Einbau neuer Fahrmotoren, die alten wurden z.T. in den Ce 4/4 722 eingebaut.

Nach einem Brandschaden 1967 wurde der De 4/4 1685 remisiert, 1968 baute man ihn schliesslich in einen Erprobungsträger für Drehstrom-Asynchronmotoren um. Für den Umbau sorgten die HW Yverdon (wagenbaulicher Teil) und die BBC (Elektrik).

Mit der neuen Bezeichnung Be 4/4 12001 und in roter Farbe kam das Fahrzeug 1972 erneut in Betrieb.

Planmässiger Vorspann eines GmP in Baldegg (29.6.68, Foto P. Willen)

Technische Daten		
	Fe 4/4 (vor Umbau)	De 4/4 (nach Umbau)
Baujahr	1927-28	(1966-70)
Vmax	85 km/h	75 km/h
Gewicht	59 t	58 t
max. Leistung	815 kW	815 kW
Länge über Puffer	15200 mm	15180 mm
Erbauer	SWS, SIG, SAAS	(HW Yverdon)
max. Anfahrzugkraft	86 kN	102 kN

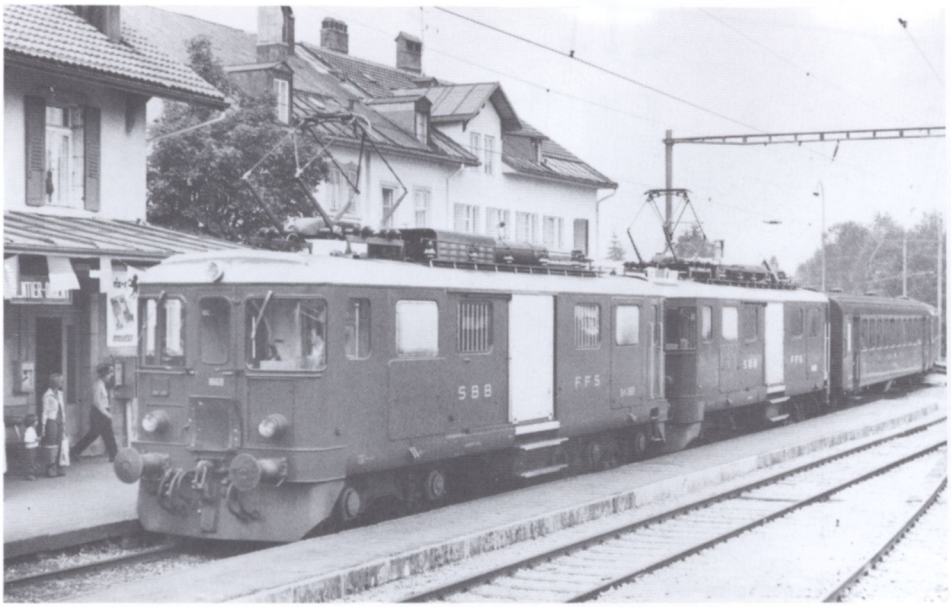
Nach eingehender Erprobung der neuen Technik war die Be 4/4 im Seetal fahrplanmässig bis 1975 eingesetzt. Anschliessend war sie bis zur Ausrangierung 1981 zuerst in Luzern und später in Göschenen abgestellt.

Ein Drehgestell blieb erhalten und ist im Verkehrshaus ausgestellt.

Spezialitäten

1954 verkehrte ein Fe 4/4 auf der Strecke Martigny-Orsières. Er diente dort bis zum Eintreffen der neuen Triebwagen. Auch um 1979 war der De 4/4 1678 auf der MO anzutreffen. Wegen eines Unfalls mehrerer Triebwagen wurde ein Ersatztriebfahrzeug benötigt. Interessanterweise musste die MO nie Mietzins zahlen, nach Abschluss des Einsatzes sorgte sie jedoch für den Neuanstrich des Triebwagens. Dieser De 4/4 befindet sich heute mit seiner ursprünglichen Nummer 18518 und blau-weissem Anstrich im Verkehrshaus.

Der auf der Strecke Vevey-Puidoux eingesetzte De 4/4 1671 war 1959/60 mit +GF+ Kupplungen ausgerüstet.



Zwei modernisierte am 24.8.74 De 4/4 im Vallée de Joux (Sentier-Orient, Foto P. Willen)

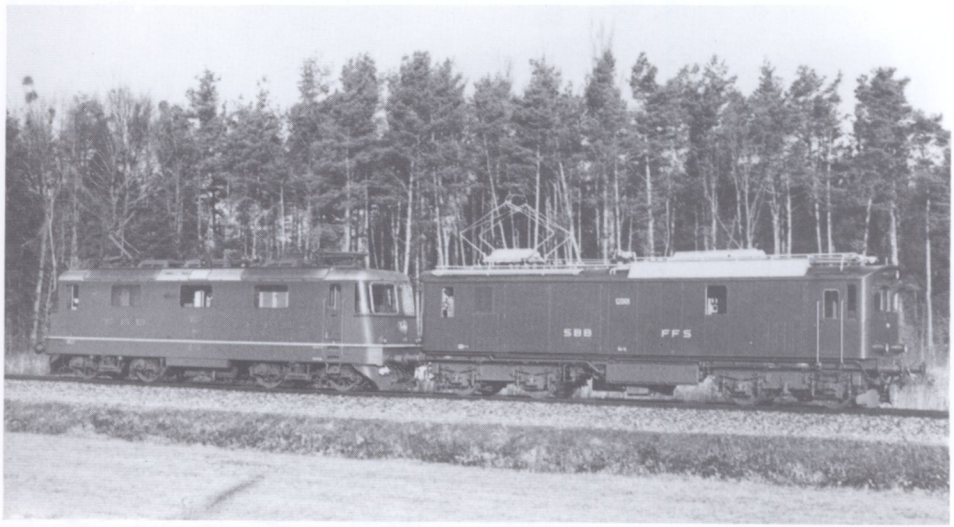
Zu den Umnumerierungen

Zu Beginn waren die Fe 4/4 im Nummernschema der Gepäckwagen eingeteilt, 1947/48 erfolgte die Umnumerierung in Fe 4/4 801-824, 831, da die Nummern für neue Gepäckwagen benötigt wurden. Als die neuen Nummern durch Traktoren belegt wurden (siehe auch LJ 4/94), gab man den Fe 4/4 die Nummern 1661-1685. 1963 erfolgte die Umbezeichnung in De 4/4, da im UIC-Nummernschema das "D" dem alten "F" für Gepäck entspricht.✡

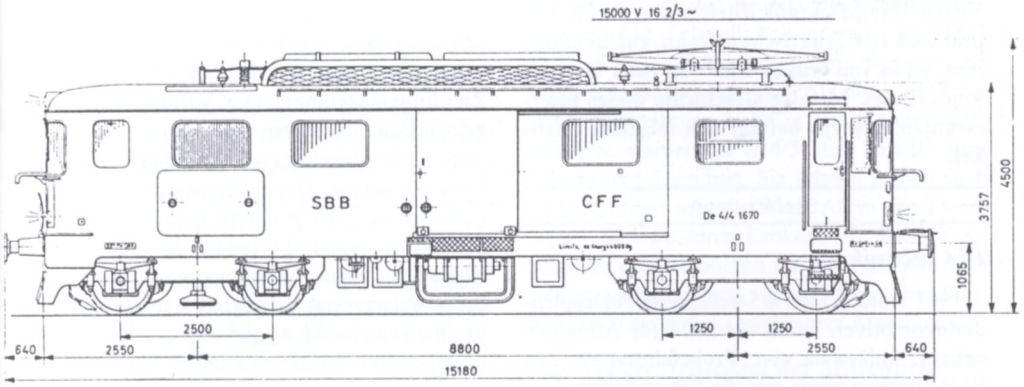
Umnumerierungen

Inbetriebsetzung	Fe 4/4 18501-18524, 18561
1947/48	Fe 4/4 801-824, 831
1959-61	Fe 4/4 1661-1685
1963	De 4/4 1661-1685

Quellen:
-SBB-Magazin, Nr. 4/89
-Eisenbahn-Amateur, verschiedene Ausgaben
-Eisenbahn-Zeitschrift, Nr. 1/89
-Waldburger Hans et al.; Die Seetalbahn, Minirex 1983
-Willen Peter: Lokomotiven der Schweiz, Triebfahrzeuge Normalspur, Orell Füssli, 3. Auflage 1975



Die Versuchslokomotive Be 4/4 12001 auf einer Probefahrt bei Yvonand (29.11.72, Foto P. Willen)



Typenskizze der umgebauten De 4/4 1661-1670 (Zeichnung SBB)

Pendelzug St.Gallen-Sulgen in Weinfelden (1.11.74, Foto P.Willen)

Dampflokomotiven G 4/5 101-129 der Rhätischen Bahn

Vielen Dampflokfans dürften die G 4/5 107 und 108 der Rhätischen Bahn gut bekannt sein, sei es von früher oder von einer Dampfsonderfahrt. Mit der Geschichte dieses interessanten Loktyps befasst sich folgender Artikel.

Stefan Juon

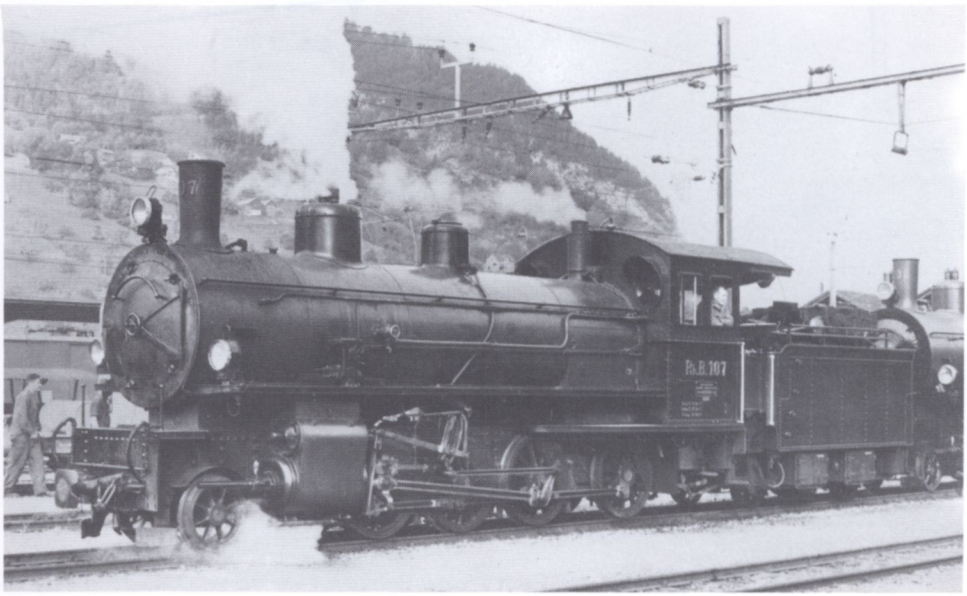
Die Technik

1901 wurden zwei 4/5-gekuppelte Schlepptenderlokomotiven durch die SLM für Äthiopien gebaut. Anlässlich von Probefahrten auf den RhB-Strecken zeigte sich die Lok in Sachen Leistung und Kurvenbeweglichkeit von bester Seite. Man war geradezu begeistert. So wurde in der Folge von der RhB die Beschaffung dieser Bauart für den Schnellzugdienst beschlossen.

Die Lokomotiven 105 bis 129 wurden verstärkt sowie mit gewissen Änderungen (z.B. grössere Rostfläche) gebaut. Während die Nummern 101-106 als Nassdampf-Zweizylinder-Verbundmaschinen erbaut wurden, konstruierte man die folgenden Loks (107-129) als Heissdampf-Zwillingsmaschinen. Die Vorteile des überhitzten Dampfes zeigten sich rasch durch Ersparnisse im Kohlenverbrauch bei gleichzeitiger Leistungssteigerung. Beste Voraussetzung für eine gute Nutzung der positiven Eigenschaften der Maschinen waren die langen Steigungen der Rhätischen Bahn. Allerdings musste dafür der Speisewasservorrat vergrössert werden. Der Betrachter kann jedoch äusserlich kaum Unterschiede gegenüber den Nassdampfloks erkennen.

Alle Lokomotiven vermitteln dem Betrachter einen amerikanisch anmutenden Eindruck. Dieser wird besonders durch das hochliegende Umlaufblech und das Führerhaus hervorgerufen. Das Äussere (Design ist wohl ein wenig übertrieben...) ist jedoch sehr gelungen.

Entsprechend der verlangten Leistung der Maschinen, die auf der 3,5%-Rampe (Albula)



Die G 4/5 108 und 107 vor einem Nostalgiezug in Serneus (Foto E. Hasler)

90 t mit 18 km/h befördern mussten, wurden die Maschinen mit Schlepptendern gebaut. Zur Sicherung der Kurvengängigkeit (Kurvenradien von nur 100m) wurden nur die zweite und vierte Achse fest gelagert, während die beiden anderen Triebachsen beidseitig ein Lagerspiel von 30mm aufwiesen. Auf der Talfahrt arbeiteten die Maschinen auch mit 52 km/h noch sehr ruhig. Der Führerstand war sehr geräumig und zum Schutz des Personals im Winter mit seitlich verschliessbaren Fenstern und am Tender montierter beweglicher Rückwand versehen. Ebenfalls im Winter wurden riesige Schneepflüge angebracht, die den Maschinen ein ganz anderes Aussehen verliehen. Ein solcher Schneepflug ist übrigens heute noch vorhanden.

Die Vakuum-Bremsanlage (System Hardy) wirkte mit acht Klötzen auf die zwei festgelagerten Achsen sowie mit acht Klötzen auf die Achsen des Tenders.

Einsätze

Die G 4/5 wurden hauptsächlich für schwere Züge sowie Schnellzüge (damals "stolze" 45 km/h schnell) beschafft. Dementsprechend wurden sie auch eingesetzt. Als dann 1913 die ersten elektrischen Loks in Graubünden auftauchten, wurden die G 4/5 vom Parade- zum Arbeitspferd degradiert. Sie führten jedoch auch weiterhin noch schwere Züge. Als in den Zwanzigern die legendären Krokodile in Betrieb genommen wurden, blieben für die G 4/5 nur noch wenige, untergeordnete Dienste übrig. Dies führte dann zum Verkauf zahlreicher Maschinen.

Das weitere Schicksal der Maschinen

Durch die rasche Elektrifizierung bei der RhB wurden bald einmal nicht mehr alle G 4/5 benötigt. Zum Verschrotten waren die Maschinen natürlich noch zu schade. So wurden Käufer für

Die G 4/5 112 präsentiert sich dem Fotographen (Archiv RhB)

die bewährten Loks gesucht und dann auch gefunden. Bereits 1920 wurden die ersten drei Maschinen (109-111) nach Spanien verkauft. Ihr Einsatz bei der RhB dauerte lediglich 13 Jahre. Die Nummern 101 und 104 gelangten 1924 nach Brasilien. 1926 wurden nicht weniger als 12 Maschinen (118-129) nach Thailand verkauft. Ein Jahr später folgten die Loks 112-117, die ebenfalls in Thailand eine neue Heimat fanden. Hier dienten sie zum Teil bis Mitte der sechziger Jahre.

Die einstige Lok 118 steht seit 1965 mit ihrer thailändischen Nummer 340 als Denkmal in Chiang Mai, ist jedoch kaum mehr als RhB-G 4/5 zu erkennen. In den Jahren 1950-52 wurden als letzte Maschinen die Loks 104-106 nach Spanien verkauft, wodurch nur noch zwei G 4/5 bei der RhB als fahrdrahtunabhängige Reserven verblieben.

Diese Maschinen mit den Nummern 107 und 108 sind bis heute im Bestand der RhB und präsentieren sich in einem tadellosen Zustand. Meistens sind sie im Depot Landquart oder in Samedan remisiert und warten auf ihren nächsten Einsatz. Diese finden jedoch recht spärlich statt. Trotzdem kann man, meist im Herbst, eine Sonderfahrt mit einem dieser Dampfveteranen geniessen. Doppel- oder sogar Dreifachtraktionen sind leider nicht mehr anzutreffen. Es ist zu hoffen, dass diese wunderschönen Zeugen des Dampfzeitalters bei der Rhätischen Bahn noch viele Jahre erhalten bleiben und natürlich auch eingesetzt werden.

Als Heizer auf der G 4/5

In den späten sechziger Jahren wurden ziemlich oft Sonderfahrten mit den Maschinen 107 und 108 durchgeführt. Zum Teil wurden nebst den beiden G 4/5 auch noch die G 3/4 11 "Heidi" angekuppelt. In Dreifachtraktion ging es dann auf die Strecke.

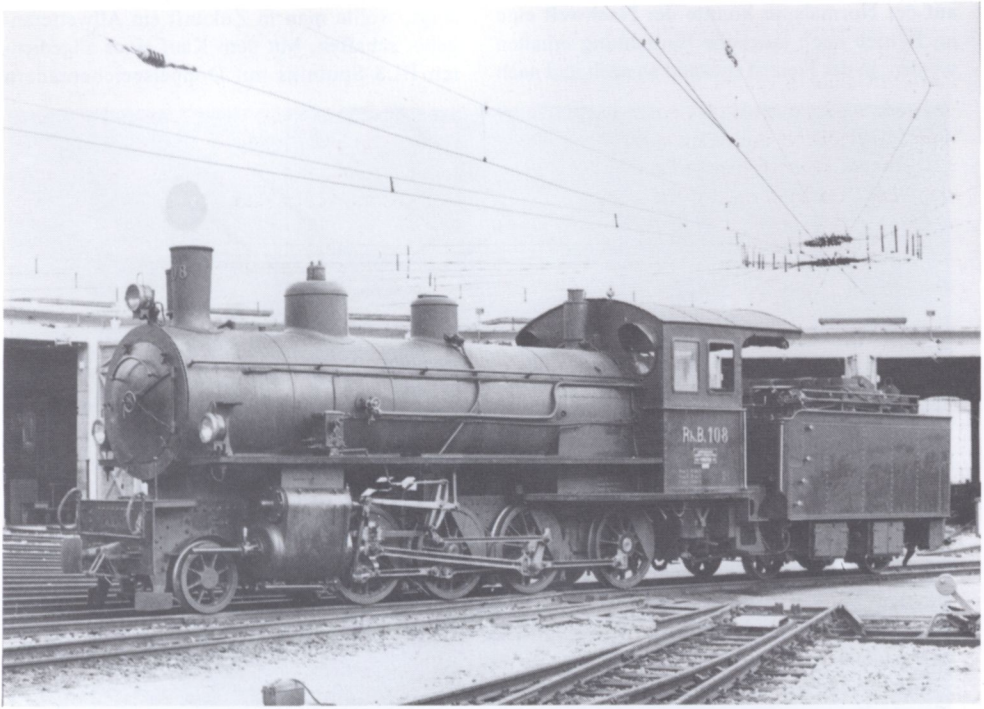
Eine solche Komposition strebte im Jahre 1968 von Thusis kommend der Station Solis entgegen. Die Loks 107 und 108 führten den Zug, während die "Heidi" am Schluss des Zuges Schiebedienst verrichtete. Auf allen Maschinen wurde kräftig Kohle nachgeschaufelt, um zügig voranzukommen. So war bald ein beachtlicher Kesseldruck erreicht, ein loderndes Feuer aufgebaut. Der Soliserviadukt wurde mit viel Qualm überquert, bald erreichte der Zug das Portal des Tunnels, an dessen Ende die Station Solis liegt.

Technische Daten

	Nr. 101-106	**Nr. 107-129**
Achsfolge	1'D	1'D
LüP mit Tender	13'220 mm	13'970 mm
Art der Maschinen	Nassdampfloks	Heissdampfloks
Anstrich	schwarz oder schwarz/grün	schwarz oder schwarz/grün
Baujahre	1904-1906	1906-1915
Leistung	370 kW bei 18 km/h	590 kW bei 30 km/h
Baufirma	SLM	SLM
Vmax	45 km/h	45 km/h
Dampfdruck	13 bar (105 und 106 14 bar)	13 bar
Kolbenhub	580 mm	580 mm
Rostfläche	1.9 m^2 (ab 105 2.1 m^2)	2.1 m^2
Dienstgewicht mit Tender	58.9-67.3 t	67.5-69.7 t
Schlepptendergewicht voll	20.4 t	20.4 t
Beschaffungspreis	sFr. 61500.— bis 86500.—	
Ausrangierungen	1920-1952	

In voller Fahrt tauchte der Zug in das "schwarze Loch" ein. Doch das Einfahrtssignal zeigte rot, die Komposition kam im Tunnel zum Stehen! Sofort wurden die Überdruckventile geöffnet, um überschüssigen Dampf abzulassen. Doch dies nützte nicht viel. Während anfangs am Ende des Tunnels noch eine in Solis wartende Ge 6/6 I zu sehen war, liess dies der Qualm bald einmal nicht mehr zu. Der Sauerstoff zum Atmen wurde im engen Tunnel nach kurzer Zeit knapp, die Rauchentwicklung der drei Lokomotiven war enorm. Im Führerstand wurden noch die Seitentüren geöffnet, in der Hoffnung, noch ein wenig Frischluft zu erhalten. Der Führer und der Heizer legten sich auf den Boden, da hier der Rauch noch nicht so dicht war. Nach einigem Husten ging es schliesslich weiter. Mit viel Fluchen wurde der Tunnel verlassen und die Station passiert.✡

Quellen: -Jeanmaire Claude: Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn, Verlag Eisenbahn, 1972
-Schweizer Bauzeitung, 7.Januar 1905
-RhB, Chur



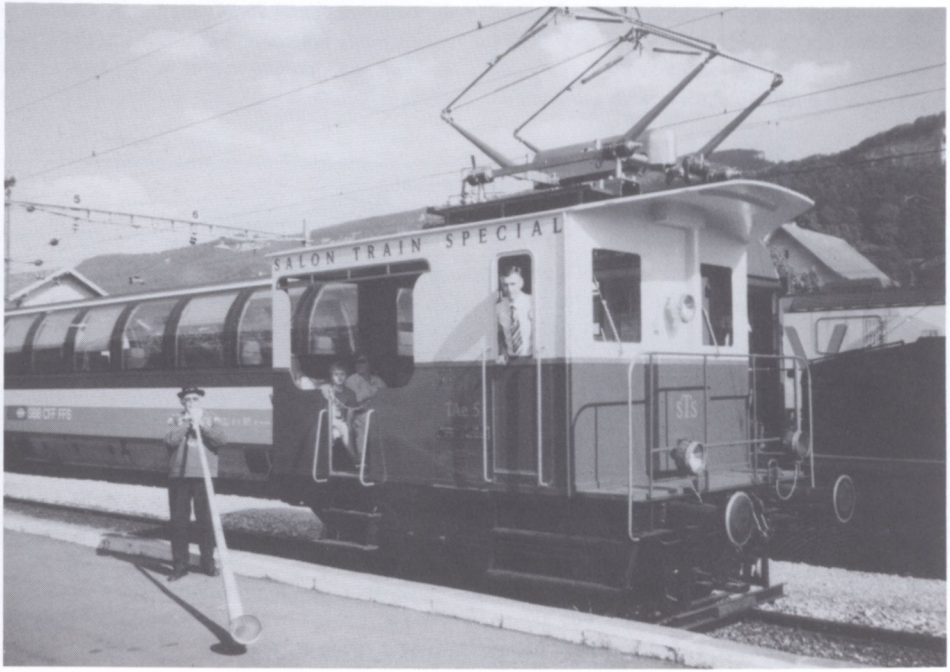
Ein Dampfzug in voller Fahrt auf dem Albulaviadukt 4 (Foto E. Hasler)

Ein Rangiertraktor für die 1.Klasse

Auf Initiative des Lokführers Franz Oesch wurde in Luzern der Verein STS (Salon-Train-Spécial) gegründet, welcher exklusive Fahrten mit einem umgebauten Rangiertraktor und einem Salonwagen anbietet.

Verein STS

Fünf SBB-Lokführer der Depotinspektion Luzern kauften im Mai 1989 ihrer Arbeitgeberin den zum Abbruch vorgesehenen Bahndiensttraktor Te I 960 ab. Die Serie 951-963 besassen als noch einzige im Betrieb stehende Triebfahrzeuge, keine Luftbremseinrichtung. Gerade diese historischie wertvolle alte Bremseinrichtung (Exter) hat es den Lokführern angetan. Mit dem anschliessenden Umbau zum weltweit einzigartigen und kürzesten SALONTRAKTOR auf der Normalspur konnte der Nachwelt eine im Betrieb noch taugliche Einrichtung erhalten werden. In der Freizeit entstand so nach und nach ein hübsches Nostalgiefahrzeug der Extraklasse. Traktorenfan und "Wetten dass"-Lokführer Franz Oesch realisierte mit seinen vier Kollegen seine Idee und managt seither dieses Kleinstunternehmen. Die innovative und für Nostalgiebetrieb bekannte OeBB gewährte der IG STS in der Folge Verkehrsrecht auf ihrer Stammstrecke. Am Eisenbahnfest am 1. Sept 1990 war Weltpremiere und seitdem verkehrt dieses Uníkum für Extrafahrten mit gutem Erfolg. Dutzende von Liebhaber konnten sich vom exklusiven Fahrvergnügen überzeugen. Die einmalige Ambiance ergibt sich aus der wohltuenden Ausstattung aus Polstermöbeln und Messinglämpchen sowie ziervollen Holzverkleidungen. Da der TAe 5 wegen der seitlichen Öffnung nur für Fahrspass bei trockener Witterung sorgt, wollte man in Zukunft ein Allwetterangebot schaffen. Mit dem Kauf eines altgedienten BLS-Sputniks mit Doppelspeichenrädern

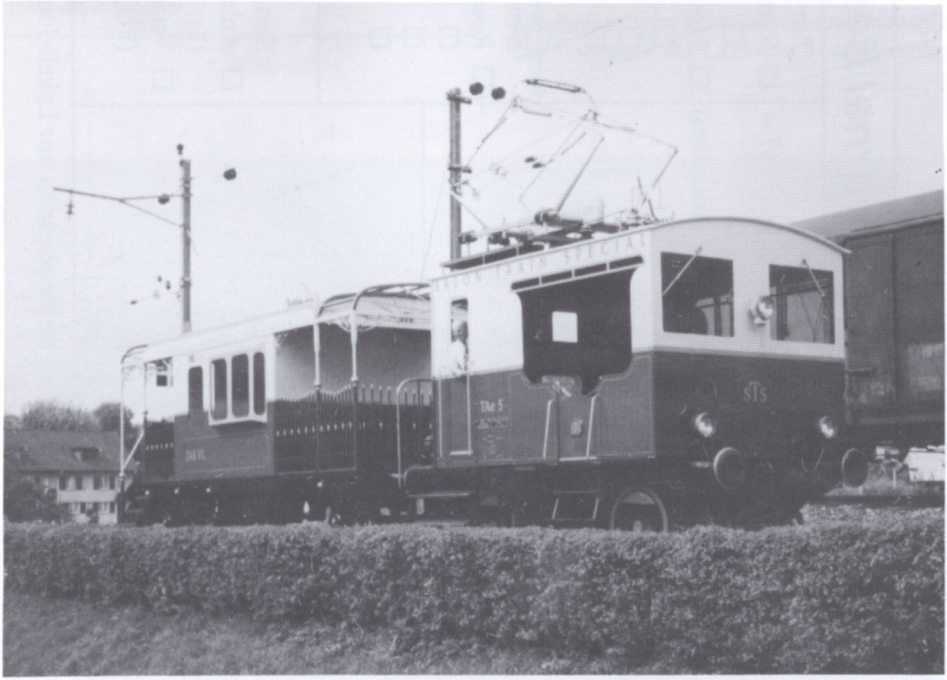


Der Salontraktor in folkloristischer Umgebung (Foto STS)

erstand man sich ein geeignetes Fahrzeug. Dieses durfte wieder mit der Genehmigung des Depotinspektors Sury in der DI Luzern umgebaut werden. Wiederum stiegen die Lokführer in die Überkleider und zauberten innert 2 1/2 Jahren den noch luxuriöseren Zarenwagen ZAR VI. hervor. Er passt mit dem ebenfalls vornehmen orientexpressfarbenen Farbkleid harmonisch zum bestehenden TAe 5. Sein äusseres Erscheinungsbild wird durch die auffallende Dachverzierung in Form einer Zarenkrone geprägt. Dem königlichen Äusseren wurde bis im Frühjahr 95 ein ebenfalls majestätisches Inneres verpasst. Inspiriert wurde Franz Oesch vom exklusiven Innenausbau des ehemaligen Salonwagens der englischen Königin Victoria. Ein paar, dem am 12. November 1994 neu gegründeten 1. Luzerner Eisenbahn Nostalgie Verein, wohl gesinnte Unternehmen aus Luzern und Umgebung sorgten für einen wirklich einmaligen und feudalen Innenausbau.

Die zukünftigen STS-Fahrgäste können sich wie kleine Könige verwöhnen lassen. Hochzeitspaare, Jubilare, Familien und Leute mit Flair für Neonostalgie sind beim Verein STS an der richtigen Adresse. Dass ein solcher Fahrspass nicht allzu teuer zu stehen kommt, verspricht ein volkstümlicher Preis von Fr. 330.- plus je Fr. 20.- pro Person.

Dies ist möglich, weil der neue Präsident Franz Oesch versichert, dass nur die Selbstkosten gedeckt werden wollen, um eben dem Liebhaber von Eisenbahnnostalgie entgegenzukommen. Reservationen und Bestellungen sind mindestens 3 Wochen im Voraus anzumelden bei: Verein STS, Postfach 4444, 6002 Luzern.✡



Der neue Zarenwagen im Schlepp des TAe 5 (Foto STS)

Lökeli-Journal Bestellzettel

1.95

Hefte

- ☐ Abonnement für 1 Jahr (4 Ausgaben) à Fr. 17.-- ab Nummer .....
- ☐ Geschenkabonnement für ein Jahr (4 Ausgaben) à Fr. 17.--, ab Nummer .....
- ☐ Jahrgang 93 komplett (4 Ausgaben) à Fr. 17.--
- ☐ Jahrgang 94 komplett (4 Ausgaben) à Fr. 17.--
- ☐ Ausgabe 4/94 zum Sonderthema "Traktoren der SBB", à Fr. 4.50
- ☐ einzelne Ausgabe des LJ à Fr. 4.50 Nummer(n) .....

Besteller:

Name/Vorname.....

Strasse.....

Land/PLZ/Ort.....

Telefon.....

Datum.....

Unterschrift.....

Sondermodell SBB Eaos in HO und N

- ☐ Klein-Modellbahn Eaos Basispreis Fr. 24.--
  - ☐ für Märklin
- ☐ Lima Eaos Spur N Basispreis Fr. 23.--
  - ☐ mit Graffiti + Fr. 7.--
  - ☐ beladen mit Sand + Fr. 5.--
  - ☐ verwittert + Fr. 8.-

(+Porto)

Sondermodell SBB Ks in HO

- ☐ Roco Ks Basispreis Fr. 33.--
  - ☐ beladen mit Holz + Fr. 10.--
  - ☐ verwittert + Fr. 6.--
  - ☐ für Märklin

(+Porto)

Sonderbroschüren

- ☐ Anlagenvorschläge (Fr. 3.-- in Briefmarken, inkl. Porto)
- ☐ Verzeichnis der Schweizerischen Privatbahnen (Fr. 3.60 in Briefmarken, inkl. Porto)

Ausschneiden oder kopieren und einsenden an: Lökeli-Journal, Postfach, CH-2563 Ipsach

Sondermodelle des LJ-Teams

LJ-Models: Ks der SBB in HO

Zu Beginn dieses Jahres präsentieren wir Ihnen ein neues Sondermodell. Es handelt sich dabei um den zweiachsigern Rungenwagen Ks der SBB.

Das Basismodell stammt von Roco, wir beladen es mit Holz oder sorgen für eine realistische Verwitterung.

Folgende Varianten sind erhältlich:

-Ks beladen mit Holz Fr. 43.-

-Ks verwittert Fr. 39.-

-Ks beladen + verwittert Fr. 49.-

Auf Wunsch ist das Modell natürlich auch mit Wechselstromachsen für Märklin lieferbar.

Da die Wagen jeweils nach Bestellungseingang produziert werden, beträgt die Lieferfrist ca. 2 Wochen.

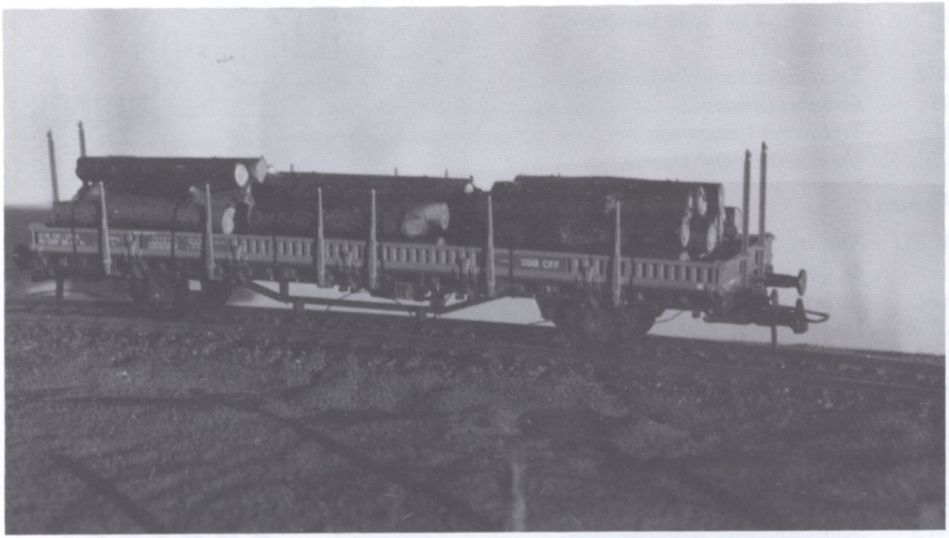
LJ-Models: Eaos mit Graffiti und beladen mit Sand

Unser Sondermodell, ein Eaos mit Graffiti, ist in den Spuren HO (Basismodell Klein-Modellbahn) und N (Basismodell Lima) erhältlich. Möglich sind die Varianten: beladen, beladen mit Graffiti oder nur Graffiti. Neu sind alle Varianten auch verwittert erhältlich.

Da die neue Vetretung in der Schweiz die Preise massiv erhöhte, kostet auch bei uns das Basis-Modell neu Fr. 24.-- (im Handel Fr. 27.--). Alle übrigen Preise bleiben gleich.

Die Wagen werden jeweils nach Bestellungseingang produziert werden, deshalb beträgt die Lieferfrist ca. 3 Wochen.

All diese Sondermodelle können mit dem Bestellschein auf der Rückseite oder telefonisch bei einem Mitglied des LJ-Teams bestellt werden.



Das neue Sondermodell, ein Ks der SBB beladen mit Holz in unverwitterter Ausführung

Vorschau auf Lökeli-Journal 2/95

Die nächste Nummer widmet sich ausschliesslich dem hundertjährigen Jubiläum der BAM (Bière-Apples-Morges). Neben der wechselhaften und interessanten Geschichte werden auch die Triebfahrzeuge und Wagen eingehend behandelt.

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

Abkürzungen

Bahngesellschaften

AOMC	Aigle-Ollon-Monthey-Champéry
BC	Touristikbahn Blonay-Chamby
CEG	Chemin de fer électrique de la Gruyère, heute GFM
GFM	Chemin de fer Fribourgois Gruyère-Fribourg-Morat
MCM	Monthey-Champéry-Morgins, heute AOMC
MO	Martigny-Orsières
MOB	Montreux-Oberland Bernois
NCB	Neuchâtel-Cartaillod-Boudry
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn
RhB	Rhätische Bahn
SE	Chemin de fer de la Baie de la Somme (F)
SEZ	Spiez-Erlenbach-Zweisimmen
ST	Sursee-Triengen
TL	Tramways Lausannois
VBL	Verkehrsbetriebe Luzern

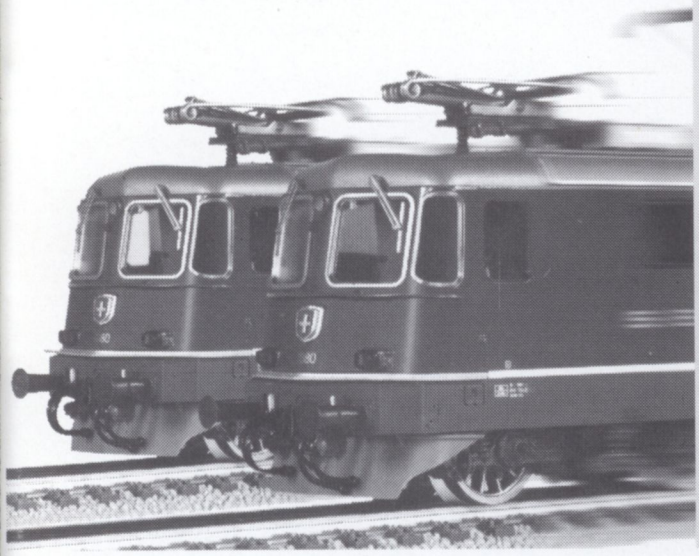
Firmen

ACEC	Ateliers de constructions électriques de Charleroi (Belgien)
BBC	Brown Boveri & Cie, Baden
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
SAAS	SA des Ateliers de Sécheron, Genève
SIG	Schweizerische Industriegesellschaft, Neuhausen am Rheinfall
SLM	Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur
SWP	Schindler Waggon AG Pratteln
SWS	Schweizerische Waggons- und Aufzügefabrik, Schlieren

Sonstiges

DI	Dienstinspektion
GmP	Güterzug mit Personenbeförderung
HW	Hauptwerkstätte
KKK	Kurzkupplungskulisse
NEM	Normen Europäischer Modelleisenbahner
UIC	Union Internationale des Chemins de fer

Spur H0 – detailgetreu!



50 JAHRE HAG SWISS MADE

HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil

der treffpunkt

Gschwandner
modelleisenbahnen
modellautos

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

10 Jahre 1982–1992

Hier sind die Apple's – eine garantiert nette Familie!

Beim Kauf eines dieser Apple-Produkte,* erhalten Sie in Ihrer Microspot-Filiale eine **SBB-Tageskarte GRATIS**

Name: _____

Adresse: _____

575.-

17.90

Apple Macintosh Performa 630 mit CD-Rom
• Prozessor: Motorola 68LC040/ 66MHz Prozessortakt, 33 MHz Bustakt • 8 MB RAM (max. 36 MB) • Schnittstellen: SCSI, RS 422, LocalTalk, ADB, Audioeingang, Audioausgang Stereo • 3 1/2"-Laufwerk (1.4 MB) • Festplatte: 350 MB • CD-ROM: CD 300i Plus • Grafikkarte: 640x480 und 32'000 Farben, mit Apple Multiple Scan Monitoren 832x624 mit 256 Farben• Betriebssystem: 7.1p • Monitor: Apple Multiple Scan 15" • Claris Works 2.1, Hyper Card Player, CD-Rom und Software Kataloge, Software Titel für Heimanwender • Zubehör: TV-Tuner Karte, Maus • Art. 81136

Apple Macintosh Performa 475
• Motorola 68LC040/25 MHz • 4-MB-RAM (max. 36 MB) • 160-MB-SCSI-HD • SuperDrive 1,4 MB • 14"-Macintosh-Bildschirm, RGB-Monitor mit Trinitron-Bildröhre • 256 Farben (mit VRAM-Erweiterung auf 1MB, 32'000 Farben) • SCSI-, DesktopBus-, AppleTalk-Anschlüsse • ClarisWorks, At Ease und PC-Exchange • Systemsoftware Version 7.1p.• Art. 81108

Apple PowerBook 150
• Prozessor Motorola 68030/33MHz • 4 MB RAM • 120-MB-HD • 3 1/2"-Laufwerk • Schnittstellen: 1x SCSI, 1x RS 422, 1x Apple Talk, 1x Lokal Talk (Netzwerk) • Monitor (4 Graustufen, 640x400) • Tastatur nach VSM • Betriebssystem 7.1, Claris Works 2.1, PC-Exchange • Art. 81132

Apple Stylewriter II Tintenstrahldrucker
• Automatischer A4-Einzug für 100 Blatt • Druckgeschwindigkeit: max. 2 S./min. • 39 Schriften • Auflösung 360x360 dpi • Inkl. AppleTalk-Kabel • Art. 81145

3 1/2"-Disketten 3M
• 10 Stück • 2HD
• Mac-formatiert
• Art. 80016

microspot ...die Computer-Profis.

* (gilt nicht für das Disketten-Angebot)

DIREKTVERSAND: Tel. 01 241 20 45, Fax 01 241 18 47

Sie finden uns in: Aarau • Basel • Bern • Biel • Brugg • Dübendorf • Luzern • Muttenz • Schaffhausen • Suhr • St. Gallen • Winterthur • Zürich