

# LÖKEM JOURNAL

Nr. 1/2001

Vorbild und Modell für Eisenbahnfans  
Tipps und Tricks für Modellbahner

Fr. 6.—



## Inhalt

Anlagevorschlag  
**Schmalspurparadies  
Aigle** Seite 3

Lokporträt  
**SBB Ee 6/6 16801-802** Seite 6

Aktuelles  
**Zukunftsorientierte  
Güterwagen** Seite 10

**Neues von der BVZ** Seite 11

Privatbahnporträt  
**Sensetalbahn (Teil 2)** Seite 12

Ausstellungsbericht  
**Modulbau-Info-Weekend  
Murten** Seite 17

News from abroad  
**Die Strathspey Railway** Seite 18

EAN-Code  
9771422767000 09  
Bitte EAN-Linien auf Bildkante  
ausrichten. Merci!

## Impressum

**Kontaktadresse:** Lökeli-Journal,  
Postfach 67, CH-2563 Ipsach  
<http://www.loekeli-journal.ch>  
Email: [info@loekeli-journal.ch](mailto:info@loekeli-journal.ch)

**Bestellungen:** Lökeli-Journal, Postfach  
107, CH-8476 Unterstammheim

**Chefredaktor:** Martin Klauser,  
Tel./Fax: 021 701 30 14

### Anzeigenverwaltung:

MARTI Werbung ASW, Kurt Marti,  
Bernstrasse 30, CH-3280 Murten,  
Tel. 026 672 29 50, Fax 026 670 34 30,  
Natel 079 634 22 92,  
ISDN 026 672 29 53,  
E-mail: [kumamu@webshuttle.ch](mailto:kumamu@webshuttle.ch)

**Druck:** Vision Druck, Aarberg

### Bankverbindungen:

- PC 30-558696-6; Lökeli-Journal,  
Postfach, 2563 Ipsach
- *Deutschland:* Postbank Karlsruhe,  
BLZ 660 100 75, Girokonto 6015  
18-759, Verein Lökeli-Journal, Ipsach

**Erscheinungsweise:** Das Lökeli-Journal  
erscheint viermal pro Jahr (März, Juni,  
September, Dezember). 9. Jg, 1. Ausg.

**Auflage:** 2100 Exemplare

### Redaktionsschluss:

Redaktionsschluss 2/2001:  
13. April 2001

### Heftpreise:

- Einzelpreis Fr. 6.- / DM 8.-
- Jahresabo (4 Ausgaben) Schweiz  
Fr. 23.-
- Jahresabo (4 Ausgaben) Europa  
Fr. 30.- / DM 37.-
- Jahresabo (4 Ausgaben) Übersee  
Fr. 36.-

## Inserentenverzeichnis

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| • Dampfbahn Bern, Bern                                          | 20 |
| • HAG Modelleisenbahnen,<br>Mörschwil                           | 6  |
| • HRM Modelltechnik, Wila                                       | 16 |
| • MARTI Werbung ASW, Murten                                     | 20 |
| • PERRON 12, Murten                                             | 12 |
| • SEV Schweiz. Eisenbahn- und<br>Verkehrspersonal-Verband, Bern | 10 |
| • Sinwel Buchhandlung, Bern                                     | 9  |
| • Stefan Unholz, Winterthur                                     | 7  |
| • Stumo, Ostermündigen                                          | 5  |

**Vielen Dank unseren Inserenten und  
Interessenten. Liebe Lökeli-Journal-  
Leser, berücksichtigt bei Euren  
Einkäufen unsere Sponsoren.**

Diese Zeitschrift ist Mitglied beim Ver-  
band Schweizer Jugendpresse (VSJP)  
Postfach 15, 4011 Basel  
Tel. 061 423 10 20, Fax 061 423 10 25

### Titelbild:

STB BDe 4/6 103 am 17.8.98 bei  
Laupen (Foto: M. Klauser)

### Titelbild klein:

SBB Ee 6/6 I 16801 im RB Biel,  
11.5.98 (Foto: M. Klauser)

## Veranstaltungs- hinweise

### 4. - 13. Mai 2001: Reise zu den Schmalspurbahnen Sachsens und Mecklenburg-Vorpommerns

Der planmässige Dampfbetrieb auf den  
verbliebenen Schmalspurbahnen der  
neuen Bundesländer in Deutschland  
konnte sich bis zum heutigen Tag  
grösstenteils halten. Nun zeichnet sich  
aber teilweise das Ende dieses regel-  
mässigen Dampfbetriebes ab. Aus die-  
sem Grund organisiert Charly's-Reisen,  
das langjährige Reiseleiter-Team vom  
Schweizerischen Eisenbahn-Amateur-  
Klub Zürich (SEAK), vom 4. bis 13. Mai  
2001 eine Abschiedsreise zu den letz-  
ten Dampfbahnen Westeuropas. Die  
Hin- und Rückreise erfolgt mit dem Ci-  
tyNight-Line ab Zürich nach Dresden  
und zurück ab Hamburg. In Deutsch-  
land steht ein moderner Reiscar als Fo-  
tobegleitbus zur Verfügung. Alle be-  
suchten Bahnen werden in Regel-  
dampfzügen in reservierten, histori-  
schen Sonderwagen befahren.

Weitere Informationen: Charly's Reisen,  
Charles J.J. Bennet, Seestrasse 345,  
8038 Zürich, Tel: 01/482 57 61, Fax:  
01/380 61 62, E-Mail: [seak@seak.ch](mailto:seak@seak.ch)

### 12./13. Mai, 9./10. Juni, 7./8. Juli, 11./12. August, 8./9. September, 13./14. Oktober:

#### Dampffahrten im Val-de-Travers

In der 16. Saison des VVT verkehren an  
diesen Wochenenden im Val-de-Travers  
Dampfzüge mit historischem Rollmate-  
rial. Als Neuheit wird jeweils an den  
Sonntagen ein direkter Zug um 10.30  
Uhr ab Neuenburg nach St-Sulpice  
oder Pontarlier angeboten. An den  
Samstagen kann jeweils zwischen 9.00  
und 17.00 Uhr das Depot in St-Sulpice  
besichtigt werden. Am Wochenende im  
September findet das grosse VVT-Fest  
statt, zu dessen Anlass unter anderem  
auch die ex SMB Ed4/5 11 ins Traverstal  
kommen wird. Weitere Informationen:  
<http://www.vvt.org>.

**Unser Veranstaltungshinweise  
finden sie auch unter  
[www.loekeli-journal.ch](http://www.loekeli-journal.ch)**



**Das Lökeli-Journal im Internet!  
Besuchen Sie uns!  
[www.loekeli-journal.ch](http://www.loekeli-journal.ch)**

## Lökeli-Journal Bestellzettel

### Jahresabonnement

☐ Abo Schweiz (4 Ausgaben) à Fr. 23.-,

ab Nummer \_\_\_\_\_

☐ Geschenkabo Schweiz (4 Ausgaben) à Fr. 23.-,

ab Nummer \_\_\_\_\_

☐ Abo Ausland (4 Ausgaben) à Fr. 30.- / DM 37.-,

ab Nummer \_\_\_\_\_

☐ Geschenkabo Ausland (4 Ausgaben) à Fr. 30.- / DM 37.-,

ab Nummer \_\_\_\_\_

### Jahrgänge

☐ Jahrgang 99 à Fr. 12.- / DM 16.-

☐ Jahrgang 98 à Fr. 10.- / DM 14.-

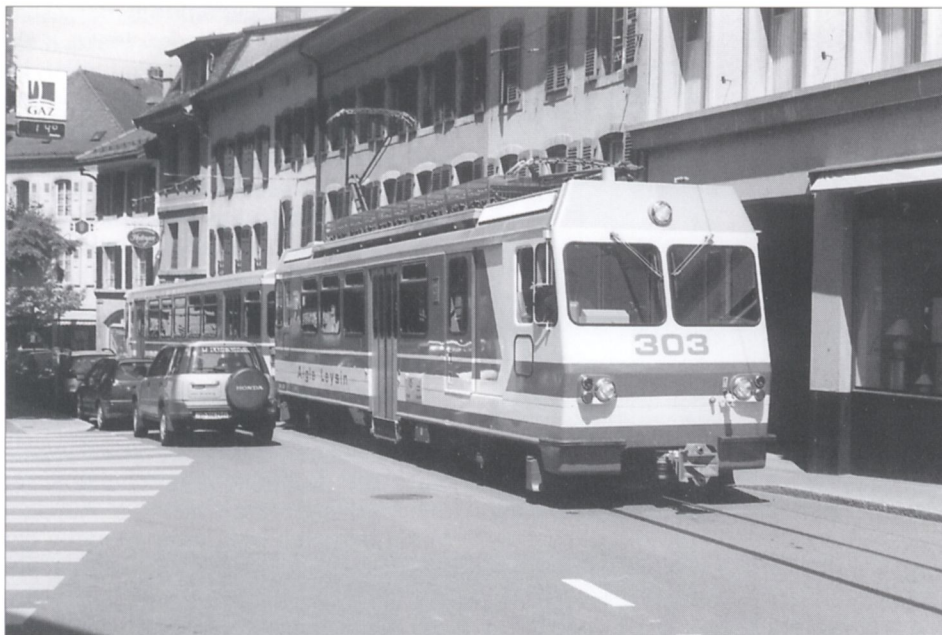
☐ Jahrgang 2000 à Fr. 12.- / DM 16.-

### Einzelausgaben

☐ à Fr. 3.- / DM 4.-

**Einsenden an Lökeli-Journal  
Postfach 107, CH-8476 Unterstammheim**

## Schmalspurparadies Aigle



AL-Komposition in den engen Gassen von Aigle (16.5.99; Foto: A. Hügli)

**F**ür jeden Schmalspurbahnfan ist Aigle ein Begriff. Die drei Bahngesellschaften, die hier ihren Ausgangspunkt haben, haben jede für sich so viele eisenbahnerische Reize, dass sie unbedingt Vorbild für eine Modellanlage werden müssen.

André Hügli

Der hier beschriebene Vorschlag versucht im Rahmen des platzmässig Möglichen einen Hauch der einzigartigen Schmalspurbahn-Atmosphäre rund um Aigle in Form einer H0m-Anlage wieder zu geben. Aus Platzgründen wird die Linie nach Champéry weggelassen, so konzentriert sich der Vorschlag auf die ASD und die AL, wobei auch hier ein Kompromiss eingegangen werden muss. Grundgerüst bildet die Strecke der ASD mit ihrer charakteristischen Stichstrecke nach Le Sépey, während von der AL nur die Stadtstrecke durch die engen Gassen von Aigle sowie das Depot mit der Spitzkehre angedeutet werden.

Voraussetzung ist ein Zimmer von 3m Breite und 4m Länge, also nichts Spektakuläres. Oftmals wird in einem solchen Raum versucht, die Gotthard-Nordrampe im Massstab 1 : 87 nachzubauen, was aber sehr selten zu einem befriedigenden Resultat führt. So gilt hier bewusst das Motto «weniger ist mehr», die Fahrstrecke ist nicht besonders lang, durch die beiden Kopfstationen braucht es aber dennoch gehörig Zeit, um eine Runde zu fahren.

Da der Raum durch die eigentliche Anlage regelrecht gefüllt wird, ist der besseren Zugänglichkeit wegen eine

Betriebsöffnung vorgesehen. Sie sollte durch geschicktes Modellieren des Geländes im Normalfall nicht zu sehen sein, da es einerseits störend wäre und andererseits ein enormer Tiefeneffekt erzeugt werden kann. Wahrscheinlich müssen noch mehr Luken geplant werden, doch diese sollten nur durch herausnehmbare Anlagenteile realisiert werden, da an anderen Stellen dieser Tiefeneffekt gar nicht erwünscht ist.

Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Aigle, der wie im Original halb im Strassenplenum zu liegen kommt. Über eine Weichenverbindung sind die Strecken der ASD und AL zusammengefügt. Folgen wir nun der ASD: Gleich

nach der Ausfahrt beginnt die Strecke mit 60 Promille zu steigen und mündet in einen Tunnel; Dies entspricht nicht ganz dem Vorbild, doch dieser Tunnel ist dazu da, um die beiden Strecken optisch voneinander zu trennen. In diesem Tunnel könnte auch ein Wartegleis eingebaut werden, um die ASD-Strecke gefühlsmässig länger zu machen. Nach dem Verlassen des Tunnels folgt eine offene Kehrschleife, die in einer authentischen Umgebung angelegt wird, also Rebberge mit einem Übergang nach oben in den Laubwald – ein Laubwald, welcher der ASD im Vorbild etliche Adhäsionsprobleme verursacht...

Nach dieser Schleife soll das Gelände zunehmend gebirgiger werden; Die Strecke erreicht kurz darauf den Verzweigungsbahnhof Les Planches. Durch die Steigung von 60 Promille wird bis hier eine Höhendifferenz von mehr als 30cm überwunden. Die Talbrücke von Les Planches könnte in voller Grösse nachgebaut werden, es ist hier eine Länge von 80cm vorgesehen. Durch eine Galerie und eine weitere offene Kehrschleife in Strassenseitenlage wird der Bahnhof von Le Sépey erreicht. Hier wäre es wünschenswert, dass der Modellbahner etwas mehr Sinn für Architektur hat als die richtige ASD und nicht nur heruntergekommene Barackenprovisorien als Empfangsgebäude aufstellt. Der Gleisplan hier entspricht im übrigen exakt dem Vorbild, bei den anderen Bahnhofsspurplänen musste alles ein wenig den hiesigen Bedürfnissen angepasst werden.

Nach dem Richtungswechsel fährt der ASD-Zug wieder hinunter nach Les Planches, diesmal biegt er aber nach links ab. Hier ist dem Vorbild entsprechend noch ein kurzes Kreuzungsgleis vorgesehen. Danach mündet die



Die heutige Bahnhofsanlage von Le Sépey (16.5.99; Foto: A. Hügli)



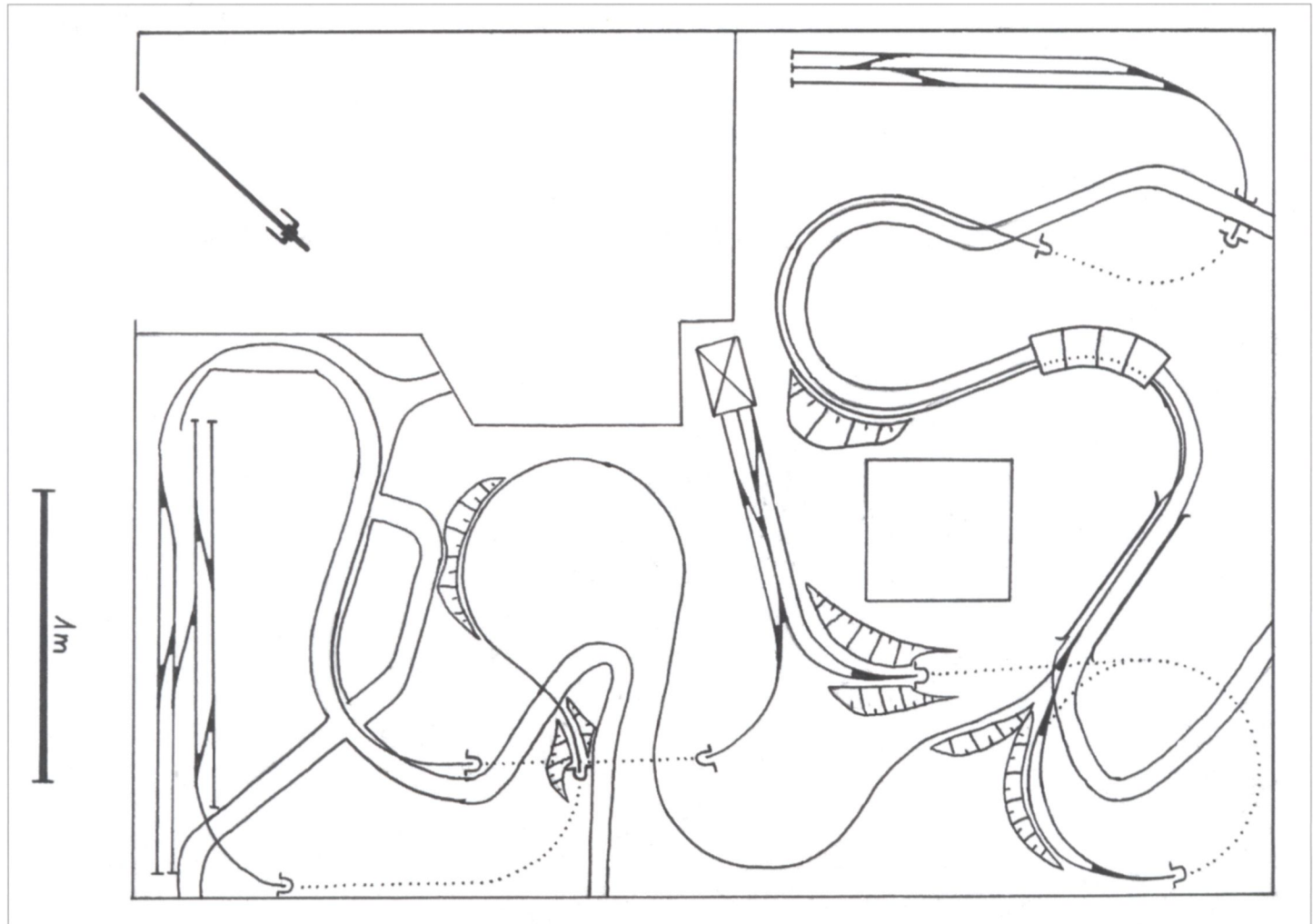
Die geschwungene Linienführung der ASD oberhalb von Aigle diente als Vorlage (16.5.99; Foto: A. Hügli)

Strecke in einen Tunnel, der die Züge mittels Wendel wieder auf Level 0 hinunterbringt.

Folgen wir nun der AL-Strecke: Gleich nach der Ausfahrt aus Aigle biegt die AL als Strassenbahn in die engen Gassen dieses Städtchens ein. Der mittelalterliche Baustil von Aigle ist mit einem Bild dokumentiert. Nach dem

die Eigentrasse erreicht ist, wird so gleich der Rebberg, wo sich die offene Kehrschleife der ASD befindet, unterquert. Wieder am Tageslicht biegt die AL-Komposition in die Station Aigle-dépôt ein. Wie beim Vorbild ist die Anlage als Kopfbahnhof ausgelegt, und zwar ebenfalls so kurz, dass längere Kompositionen ins Depot hineinfahren

müssen, um die Fahrtrichtung zu wechseln. Die Ausfahrt Richtung Leysin ist nicht mit Zahnstange versehen, die Strecke mündet hier gleich in einen Tunnel. Für die Nachbildung der Zahnstangenstrecke reicht der Platz nicht mehr aus. Nun haben ja bekanntlich im Original die AL und die ASD gleiche Stromsysteme, so dass dort desöfters Rollmaterial der AL nach Les Diablerets gelangt. Die Situation hier im Anlagevorschlag erfordert es nun fast, die beiden Bahngesellschaften fusionieren zu lassen. Denn es ist vorgesehen, dass beide Streckenenden über den Wendel miteinander verbunden werden. So würde also ein Zug von Aigle nach Les Diablerets nach einiger Zeit als Zug von Leysin wieder in Aigle einfahren, und umgekehrt. Dieser Umstand würde auch die Rollmaterialbeschaffung für den Modellbahner erleichtern: Auf dem Markt befinden sich keine Modelle der AL oder ASD, so dass man sich mit gängigen Modellen der RhB oder MOB begnügen müsste, welche optional natürlich farblich angepasst werden könnten. Vielleicht als Tüpfchen auf dem i wäre, wenn der MOB-Panoramic-Express via ASD-Strecke in den Bahnhof Aigle einfahren würde, in Gedanken wäre er direkt von Luzern via Brünig-Interlaken und dann auf dem geplanten Dreischienengleis nach Zweisimmen



und Gstaad gelangt, und danach über die Pillonstrecke nach Les Diablerets gekommen – ein Projekt, welches seit bald hundert Jahren in einigen Köpfen umher geistert, aber auf der Modelleisenbahnanlage ist ja bekanntlich alles möglich...

Die nutzbare Gleislänge der Stationen sind jedoch mit ca. 50cm auf Zweiwagen-Pendelkompositionen ausgelegt, so dass vielleicht nur eine MOB GDe 4/4 mit zwei Panoramawagen nach Aigle kommen kann. Mit solch kurzen Zügen dürfte auch die Steigung von 60 Promille keine Probleme bereiten.

Schmuckes Detail für die Anlage: Der Wagenschuppen in Le Sépey (16.5.99; Foto: A. Hügli)



# HAG

## ...AUS DER SCHWEIZ

### WIE DAS ORIGINAL...

**HAG Modelleisenbahnen AG**  
**CH-9402 Mörschwil**



Ihre Abo-Bestellung mit einer Postkarte an  
**Lökeli-Journal**  
Postfach 107  
CH-8476 Unterstammheim



### Messingmodelle in Spur-0

- Post-Gepäckwagen BLS
- Hupac-Taschenwagen
- Postcontainer und div. Container

### NEU! Spur-Om

- Standarttram der Städte Bern, Basel und Zürich

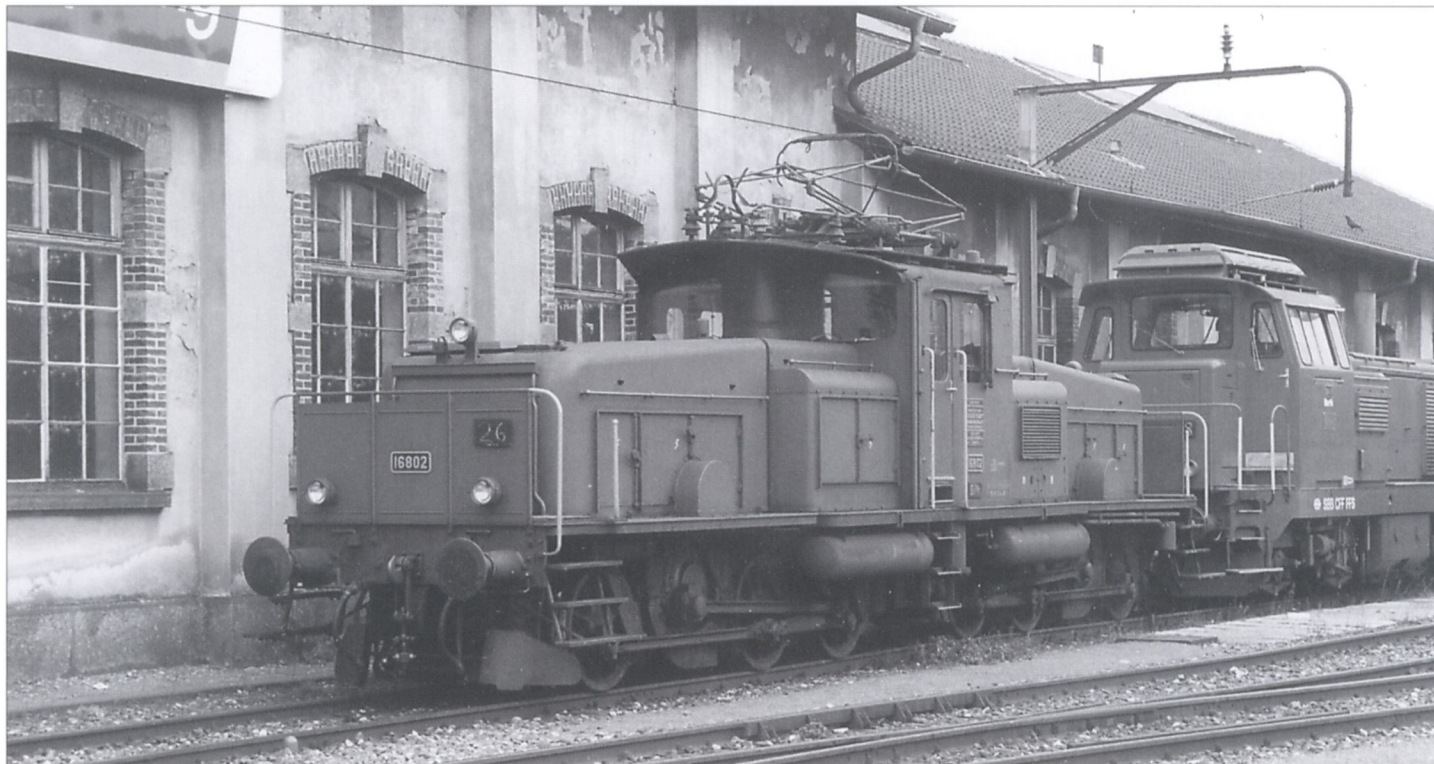
### STUMO-Accessoires

- KH-Modellfarbe
- Spur-O: div. Bauteile in Messing und div. Beschriftungen

### Hans + Hanni Studer

Wegmühlegasse 10a, 3072 Ostermundigen  
Tel/Fax 031 932 34 31

# SBB Ee 6/6 16801-802



Die inzwischen abgebrochene Ee 6/6 I 16802 in Basel, wo sie jahrelang Dienst leistete (2.12.95; Foto: K. Schilling)

**A**nfangs der fünfziger Jahre nahmen die SBB zwei sechssachsige Rangierlokomotiven für den Dienst an Ablaufbergen in Betrieb. Bis heute ist es bei den beiden Prototypen geblieben; Eine der beiden Maschinen wurde sogar schon abgebrochen.

Martin Klauser

Auch als bereits ein Grossteil des SBB-Netzes mit Fahrdrabt versehen war, dominierten im Rangierbetrieb die Dampflokomotiven. Zum einen weil sie fahrdrabtunabhängig waren, zum anderen weil die Forderung nach hohen Zugkräften im niedrigen Geschwindigkeitsbereich technisch noch nicht überzeugend zu erfüllen war. Im Jahr 1923 wurde mit den Ee 3/4 16301-02 die ersten elektrischen Rangierlokomotiven in Betrieb genommen. Weitere Serien folgten. Für nähere Informationen sei an dieser Stelle auf das Lökeli-Journal 3/97 zum Sonderthema «die elektrischen dreiachsigen Rangierlokomotiven der Schweiz» verwiesen.

Die bis in die 40er Jahre beschafften Rangierlokomotiven bewährten sich zwar im normalen Rangierdienst bestens, doch für das Abdrücken von bis zu 2000t schweren Zügen am Ablaufberg war ihre Zugkraft- und Bremskraft zu niedrig. Die in diesen Diensten eingesetzten Dampflokomotiven der Typen C 5/6 und E 4/4 mussten aber dringend ersetzt werden. Deshalb gaben die SBB bei SLM und BBC/SAAS die Entwicklung

von zwei Rangierlokomotiven mit einer Anfahrzugkraft von 250kN in Auftrag.

## Technische Aspekte der Ee 6/6 I

Das Resultat dieser Neuentwicklung waren die Ee 6/6 16801-02, die eine Verdoppelung der 1951 gelieferten Ee 3/3 16421-24 darstellen. Die beiden dreiachsigen Drehgestelle, die je einer Ee 3/3 entsprechen, wurden mit einer Kurzkupplung verbunden.

Wie damals bei Rangierlokomotiven üblich, kam auch bei den Ee 6/6 der bewährte Schrägstangenantrieb zur Anwendung, da sich Probleme wie unruhiger Lauf bei Streckenlokomotiven nur bei höheren Geschwindigkeiten zeigten. Über eine Blindwelle und Triebstangen wird in beiden Drehgestellen die auf der Seite Führerstand gelegene Achse angetrieben, welche ihrerseits über Kuppelstangen mit den anderen

beiden Achsen verbunden ist. Der besseren Kurvengängigkeit wegen erhielt die mittlere Achse seitliches Spiel. Die Stangenlager wurden mit einer wenig unterhaltsintensiven Fettschmierung ausgerüstet.

Im Führerstand wurden der besseren Bedienung wegen Steuerkontrollen und Bremsenaggregate beidseitig angeordnet. Die Ee 6/6 wurden für eine stehende Bedienung konzipiert. Später wurden Hocker hinein gestellt (als sogenannte «Stehhilfe»), was gleichzeitig auch eine Anpassung der Bremsauslöseventile erforderte, da diese zuvor mit einem Fusshebel am Boden betätigt wurden.

Unmittelbar an den Führerstand schliessen die Vorbauten mit Transformator, Stufenhüpfer, Spannungsteiler, Ölpumpe und Batterie an. In den Hauben über den Triebdrehgestellen wurden die fremdventilierten Fahrmotoren sowie Umformergruppe, Wendeschalter, Shunts und Rotationskompressor untergebracht. Letzterer ist so dimensioniert, dass er auch die längsten Züge mit Druckluft versorgen kann.

Für das Rangierpersonal sind beidseitig Plattformen mit Griffstangen vorhanden. Da die Ee 6/6 ziemlich symmetrisch sind, aber dennoch immer klar sein muss, wo nun hinten und wo vorne ist, kennzeichnet jeweils ein Vorsteckglas mit dem Buchstaben V in der vorderen oberen Laterne die Vorderseite.

Für den Einsatz am Ablaufberg wurde ein spezieller Umschalter «Normal-

## Technische Daten

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| Bezeichnung            | Ee 6/6 I 16801-02 |
| Baujahr                | 1952              |
| Hersteller             | SLM, BBC, SAAS    |
| Vmax                   | 45km/h            |
| Max. Anfahrzugkraft    | 235kN             |
| Stundenleistung        | 1008kW            |
| Dienstmasse            | 90t               |
| Länge über Puffer      | 14'840mm          |
| Übersetzungsverhältnis | 1:6.2             |
| Ausrangierung          | 16802: 1999       |

/Feinsteuerung eingebaut». Dieser bewirkt, dass die Fahrmotoren im Gegensatz zum Normalbetrieb nicht parallel, sondern in Serie geschaltet werden. Zudem wird ein Spannungsteiler vorge-schaltet, wodurch die Spannung, die über 22 Hüpfer an die Fahrmotoren angelegt wird, um einen Drittel vermindert wird. Auf diese Weise können auch die im Ablaufbetrieb üblichen Geschwindigkeiten von ca. 5km/h fein geregelt werden.

Ursprünglich war nur ein Kilometer-zähler vorhanden. 1954 wurden nachträglich für den Einsatz am Ablauf-berg spezielle elektrische Geschwindigkeitsanzeigen eingebaut, die mit einem Restwegschreiber ausgerüstet waren.

Wie bei den Ee 3/3 16421-24, die als Vorbild für die Ee 6/6 dienten, wurde eine Getriebeübersetzung von 1:6.2 eingebaut. Im Vergleich zu den früheren Rangierlokserien mit Getriebeübersetzungen von 1.375 und 1.5579 bewirkte dies eine allgemein höhere Zugkraft. Allerdings wurde dadurch im Vergleich zu den Ee 3/3 16381-414 auch die Maximalgeschwindigkeit von 50km/h auf 45km/h verminderte.

Die Ee 6/6 wurden mit der automa-tisch wirkenden Westinghouse-Bremse, die auch als Zugbremse dient, ausgerü-

stet. Die zusätzliche Direkt-Druckluft-bremse wirkt dagegen nur auf die Räder der Lok. Die Bremsausrüstung wurde mit einer Handbremse ergänzt, die je-doch nur als Festhaltebremse dient und nur auf das hintere Triebgestell wirkt.

Da die Ee 6/6 für den Einsatz am Ab-laufberg konzipiert wurden, erhielten sie keine Einrichtung für die elektrische Zugheizung eingebaut.

Um ein besseres Adhäsionsverhalten zu erreichen, wurde wie bei den als Vorbild dienenden Ee 3/3 das Dienstge-wicht mittels Ballast künstlich um 12 Tonnen erhöht. Dies, weil sich die 1944-47 erbauten Ee 3/3 16381-414 mit einem Dienstgewicht von nur 39t als zu leicht für den Rangierdienst erwiesen hatten.

Da bei den SBB einzig die Viersystem-Rangierlokomotiven mit einer elektrischen Bremse ausgerüstet sind, waren die meisten Rangierlokomotiven auf-grund des regen Gebrauchs der Klotz-bremse starken Verschmutzungen durch Bremsstaub ausgesetzt. Da die metallischen Partikel zudem oft zu Augenver-

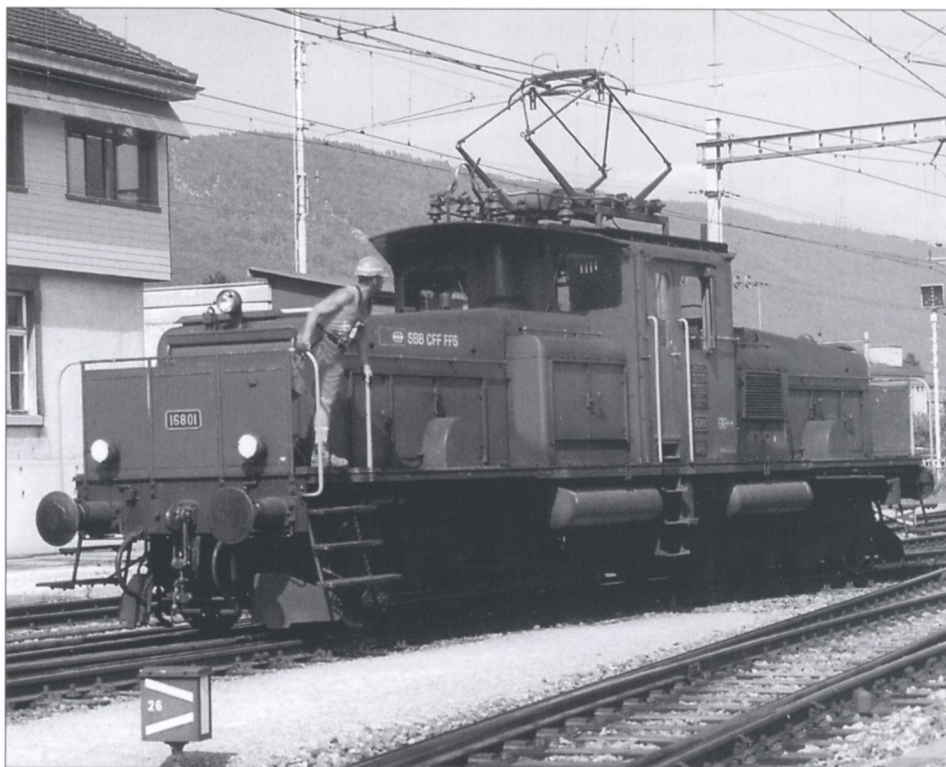
letzungen beim Personal führten, förder-ten die SBB die Entwicklung von Kunst-stoffbremsklötzen. Als in den 60er Jah-ren ein Kunststoff gefunden werden konnte, der auch bei schwierigen Ver-hältnissen (Nässe, Kälte und Schnee) si-chere Bremswerte zuließ, wurden auch die Ee 6/6 mit Kunststoffbremsklötzen ausgerüstet. Diese bewirkten im Gegen-satz zu den Gussklötzen, dass die Ban-dagen glattgeschliffen und nicht aufge-raut wurden.

In den 70er Jahren wurde bei den Rangierlokomotiven auch der Rangier-funk fest eingebaut, was zusätzliche Dachaufbauten erforderte.

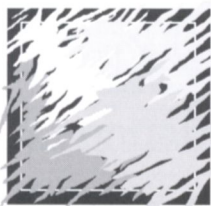
Die beiden Ee 6/6 erhielten ab Werk den ab den 50er Jahren für Rangierloko-motiven typischen rostbraunen An-strich, der weitgehend unempfindlich ist in Bezug auf den massenweise anfallen-den Bremsstaub. Die Ee 6/6 I 16802 war bis zu ihrem Abbruch mit diesem An-strich im Einsatz, während die Lok 16801 Ende der achtziger Jahre den seit 1985 typischen feuerroten Anstrich er-hielt.

## Quellen

- SBB, Bern, Fritz Gasser
- Diverse Ausgaben SER, EA
- SLM-Technische Mitteilung 2/1953
- H. Schneeberger, Die elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge der SBB, Band 1, Luzern 1995.



Die Ee 6/6 I 16801 steht noch immer in Biel im Einsatz (1.9.99; Foto: K. Schilling)



## MARTI Werbung ASW

Bernstrasse 30  
3280 Murten  
Tel 026 672 29 50  
Fax 026 670 34 30  
Natel 079 634 22 92

**Konzeption  
Realisation  
Produktion  
Text Foto**

## Neu! Die HAG-Sammlerdatenbank auf dem Internet

Wann wurde die grüne HAG-Re 4/4 I mit der Betriebsnummer 10030 ausgeliefert? Wieviel kostete kürzlich an einer Auktion ein roter Personenwagen? Welche Varianten der Re 460 sind bisher produziert worden? Wenn Sie HAG-HO-Sammler sind und Antworten auf diese und ähnliche Fragen suchen, dann geben Ihnen unter der Internet-Adresse **<http://homepage.swissonline.ch/unholz/>** zurzeit über 900 Datensätze und viele Abbildungen Auskunft. Der "Koll-Katalog" für HAG, zusammengestellt von Chris Umbricht und Stefan Unholz. Schauen Sie mal rein - und wenn Sie noch genauere Kenntnisse haben als die Autoren, dann lassen Sie es uns bitte wissen!

## Einsatz der beiden Rangierloks

Die Ee 6/6 waren für den schweren Rangierdienst entwickelt worden und kamen daher auch in diesem Bereich zum Einsatz. Ursprünglich war die Lok 16801 in Basel eingeteilt, während die Schwesterlok in Zürich Dienst leistete. In den 70er Jahren kam die Ee 6/6 16802 unter anderem auch in Schaffhausen zum Einsatz (siehe Kasten). Die Lok 16801 war während dieser Zeit dem Depot Basel und die 16802 dem Depot Winterthur zugeteilt. Für den Grossunterhalt der Ee 6/6 war, wie für alle Rangierlokomotiven ausser den Ee 3/4 16301-02, stets die Hauptwerkstätte Yverdon zuständig. 1980 wurde die Nummer 16802 dann auch nach Basel versetzt, wo die beiden Loks in erster Linie am Ablaufberg im Rangierbahnhof Muttenz arbeiteten.

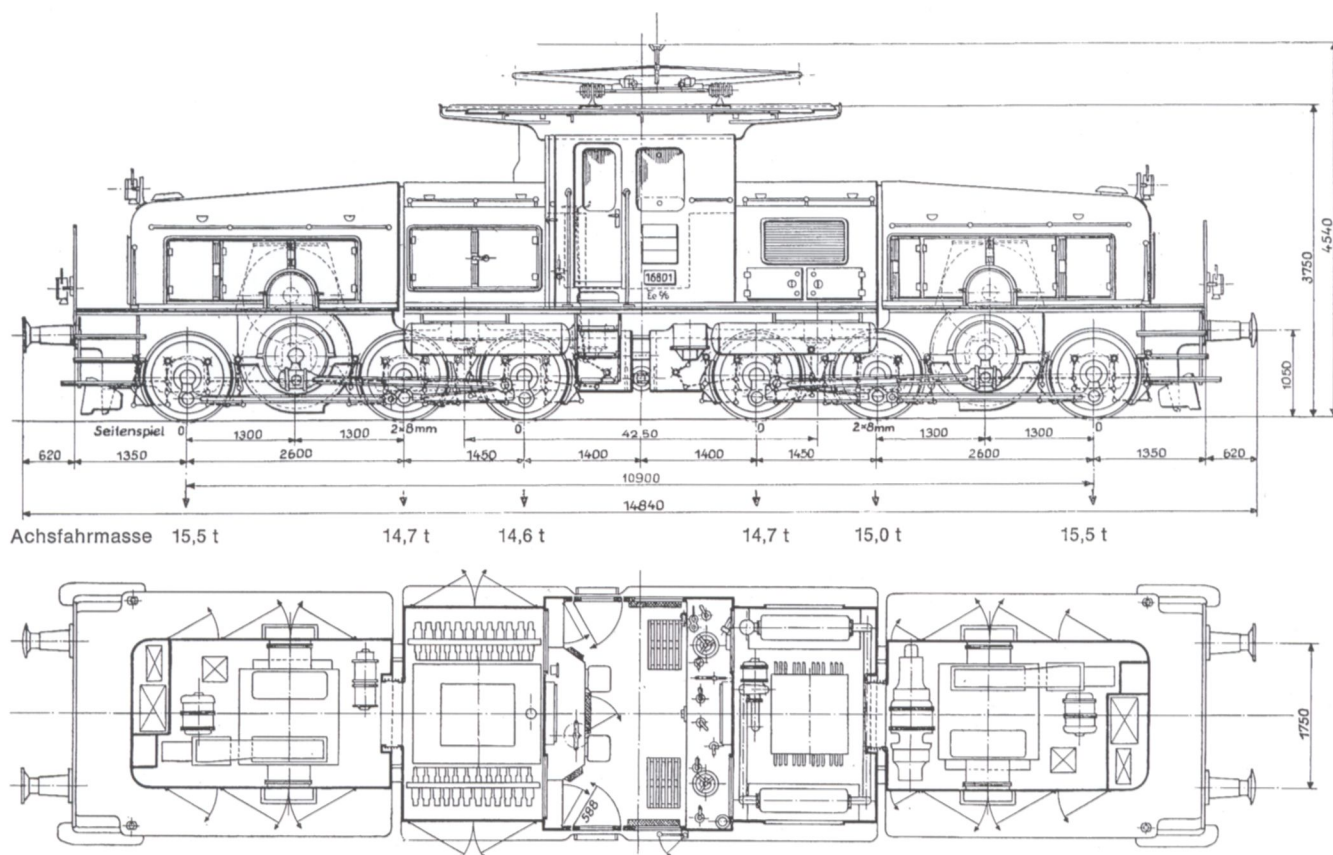
Vor etwas mehr als drei Jahren wurden dann beide Loks nach Biel verschoben, wo sie ebenfalls im Rangierbahnhof am Ablaufberg zum Einsatz kamen.

Obwohl sich die Ee 6/6 16801-02 gut bewährten, wurde keine weiteren Maschinen dieses Typs angeschafft. Der Bedarf an schweren Rangierlokomotiven in den Rangierbahnhöfen wurde näm-



Während rund zwei Jahren arbeiteten die beiden Ee 6/6 I zusammen am Ablaufberg im RB Biel (11.5.98; Foto: M. Klausner)

## Schweizerische Bundesbahnen Zugförderung und Werkstätten



Typenskizze der Ee 6/6 I 16801-02 (Skizze SBB)

lich ab 1965 mit den zu Rangiermaschinen umgebauten Ce 6/8 II 14274-14283 mit Baujahr 1922 gedeckt. Für den Rangierbetrieb in den Grenzbahnhöfen Basel und Chiasso wurden 1970/71 Zweikraftlokomotiven Eem 6/6 17001-06 angeschafft. Als sich Mitte der 70er Jahre erneut Bedarf an schweren Rangiermaschinen zeigte, war die Technik der Ee 6/6 I bereits überholt und statt dessen

wurde mit den Ee 6/6 II eine neue Umrichterlokomotive entwickelt. Mit der Ablieferung der Ee 6/6 II 16811-820 im Jahr 1980 wurde die Bezeichnung der Loks 16801-02 um den Index I zu Ee 6/6 I ergänzt.

1999 erlitt die Ee 6/6 16802 einen Fahrmotor- und Triebwerkschaden, worauf die Maschine vorerst abgestellt wurde. Da es sich bei den Ee 6/6 um Einzelexemplare handelt, entschlossen sich

die SBB, die Ee 6/6 16802 nicht mehr zu reparieren, worauf die Lok Ende 1999 in Chavornay abgebrochen wurde.

Die noch verbleibende Lok 16801 wird bis auf weiteres in Biel eingesetzt. Ein Ersatz ist kurzfristig nicht geplant. Wahrscheinlich wird sie aber bei einem grösseren Defekt nicht mehr Instand gestellt, sondern ausser Betrieb genommen. Was dann mit ihr geschieht, ist noch offen. Es bleibt aber zu hoffen, dass dieses Stück Technik-Geschichte der Nachwelt erhalten bleibt, sei es im historischen Fahrzeugpark der SBB oder in Obhut von Eisenbahnfreunden.

*Die Ee 6/6 16801 schiebt einen schweren Zug über den Ablaufberg im RB Biel (11.5.98; Foto: M. Klausner)*



#### Anekdoten eines Lokführers

Mein erster Einsatz als Lokführer auf einer Ee 6/6 I im Raum Schaffhausen war gleich mit einer unangenehmen Überraschung verbunden: Ich hatte mich vor der Fahrt extra über allfällige Spezialitäten der Ee 6/6 I erkundigt, wurde aber auf nichts besonders aufmerksam gemacht. Also machte ich mich morgens früh auf zu meiner ersten Fahrt mit der Ee 6/6 I. Mitten auf der Strecke senkte sich nun plötzlich der Stromabnehmer. Nach mehreren fehlgeschlagenen Versuchen, meine Maschine wieder mit Strom zu versorgen, konnte ich den Bügel schliesslich mit der Handluftpumpe heben und die Fahrt ging weiter. Doch nach nur kurzer Strecke senkte sich der Stromabnehmer erneut, und diesmal konnte ich ihn trotz unzähligen Versuchen nicht mehr heben. Schliesslich musste ich unsere Komposition mit einer Diesellok nach Neuhausen abschleppen lassen, wo mir lachend mitgeteilt wurde, diese Zürcher Lokführer hätten schon keine Ahnung, unter der Treppe befände sich nämlich ein spezieller Lufthahn für den Stromabnehmer. Und diesen hatte ich natürlich – von seiner Existenz nichts wissend – nicht geöffnet...

Einer der wenigen Schwachpunkte der Ee 6/6 I waren die Bremsen, welche zu schwach dimensioniert waren. Dies zeigte sich in aller Deutlichkeit in Schaffhausen, wo die Zufahrt zum Ablaufberg in einer Steigung liegt. So kam es sogar manchmal vor, dass ich abspringen musste um die Handbremse des ersten Güterwagens anzuziehen, weil sich meine Komposition sonst einfach nicht mehr bremsen liess...

Hans Müller

Eisenbahnbücher bei

**Sinwel-Buchhandlung**

Lorrainestrasse 10, 3000 Bern 11  
(vis-à-vis Gewerbeschule)

Telefon (031) 332 52 05

Telefax (031) 333 13 76

**Mit Eisenbahn-Videoecke**



Seit 21 Jahren Berns Fachbuchhandlung für  
Technik, Gewerbe und Freizeit

## Zukunftsorientierte Güterwagen

Mit Blick auf das 21. Jahrhundert hat sich die Firma Wascosa AG in Zug mit neuen Güterwagen ausgerüstet: Im Wagenbau heisst diese Zukunft 25 Tonnen Radsatzlast und somit ein Gesamtgewicht von 100 Tonnen pro vierachsigen Güterwagen.

### Wasco SA

Wascosa hat vor kurzer Zeit entsprechende Neubauten in Auftrag gegeben, die sich momentan in Auslieferung befinden. Bei allen diesen Fahrzeugen sind sowohl das Untergestell als auch der Aufbau der Wagen auf 100 Tonnen ausgelegt.

Bei isolierten Kesselwagen für den Einsatz im Chemiebereich bedeutet



Typenbild des neuen Wascosa-Kesselwagens  
(Foto: Wascosa)

## Mit dem SEV in die Zukunft!

Zusammen mit unseren Mitgliedern unterschiedlicher Berufsgruppen setzen wir uns gemeinsam ein für

- den sozialen Fortschritt
- humane Arbeitsbedingungen
- eine umweltgerechte Verkehrspolitik
- sinnvolle Freizeitbeschäftigung
- und vor allem für eine lebenswerte Zukunft



**Zugkräftig menschlich!**

Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband  
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 16  
Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58  
E-Mail [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch)  
Homepage [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)



Bitte senden Sie mir eine Informationsbroschüre zu:

Name: ..... Vorname: .....  
Adresse: ..... PLZ/Ort: .....  
Telefon: .....

dies eine Erhöhung des Tankinhaltes von 70 auf neu 75 Kubikmeter. Die so gebauten neuen Kesselwagen werden bei verschiedenen Chemiekunden im In- und Ausland eingesetzt.

Die Wascosa AG hat in den letzten Jahren ihren Wagenpark kontinuierlich erweitert und verfügt zur Zeit über 2600 Güterwagen. Nebst zusätzlichen Kesselwagen wurde der Wagenpark insbesondere um Flachwagen erweitert, bestehend aus modernen Containertragwagen sowie ACTS-Wagen.

Seit einiger Zeit baut die Wascosa ihre Aktivitäten im Bereich Flottenmanagement von Güterwagen in Kombination mit Dienstleistungen via Internet erfolgreich aus. Zuletzt übernahm sie den Eigenwagenpark eines weiteren deutschen Chemiekonzerns, nachdem sich früher bereits andere Konzerne wie Hoechst, Shell oder BP zu diesem Schritt entschlossen hatten. (Wascosa)



Ihre Abo-Bestellung mit einer Postkarte an  
**Lökeli-Journal**  
Postfach 107  
CH-8476 Unterstammheim



# Neues von der BVZ

Der Schwerverkehr auf der Strasse mit Lastwagen und Sattelschleppern verursacht beträchtliche Kosten. Neben den Infrastrukturkosten entstehen auch grosse finanzielle Aufwendungen für die Folgen von Unfällen, Luftverschmutzung, Lärm usw. Diese externen Kosten wurden bis zum 01. Januar 2001 noch von der Allgemeinheit bezahlt.

Nils Planzer

Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA führte nun zum Jahreswechsel die Kostenwahrheit ein: Der Schwerverkehr bezahlt in Zukunft jene Kosten, die er auch tatsächlich verursacht. Diesem Grundsatz haben Volk und Stände am 20. Februar 1994 mit der Annahme des entsprechenden Verfassungsartikels zugestimmt.

Die LSVA leistet zudem einen wesentlichen Beitrag an die Finanzierung der grossen Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr (z.B. NEAT) und ist unverzichtbar, um die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu erreichen (Anspruch des Alpenschutzartikels der Bundesverfassung).

Während durch den Ausbau von Strassen und Autobahnen die Voraussetzungen für den Strassentransport in den vergangenen Jahrzehnten mit Steuergeldern immer weiter optimiert wurden, erhielt der öffentliche Verkehr für diese Weiterentwicklungen vorerst wenig Unterstützung. Die LSVA ermöglicht jetzt das Aufrüsten der Güterinfrastruktur für Bahnen und führt gleichzeitig die längst fällige Preisangleichung für Strassen- und Bahntransport herbei. Diese neuen Spielregeln gelten auf der einen Seite sicher für alle national und international tätigen Unternehmen. Aber auch im Regionalbereich können konkrete Auswirkungen aufgezeigt werden.

Auch lokal eingegrenzte Firmen, die ihre Strategien weitsichtig angelegt haben, können mit Hilfe der LSVA ihre



Typischer BVZ-Güterzug (Foto BVZ)

Marktstellung und Dienstleistungen nun weiter ausbauen. Allein ein Preisvergleich aus dem Gütertransport zeigt, wie konkurrenzfähig die BVZ Zermatt-Bahn gegenüber der Strassenspedition ist.

Im Verbund mit der BVZ Zermatt-Bahn kann aber auch der Pilotversuch «Güterplattform Oberwallis» neue Chancen nützen: Da die LSVA nach dem Verursacherprinzip «wer viel fährt, soll auch mehr bezahlen» funktioniert, sind für Strassentransporteure vor allem kleinere Gütermengen nicht mehr interessant. Auf der Güterplattform Oberwallis werden all diese Stückgutmen- gen tagsüber gesammelt und dann in ei-

ner einzigen, koordinierten Fahrt Richtung Goms, Lötschen- oder Saastal verteilt. Der LSVA-Zuschlag verteilt sich somit auf mehrere Stückgutsendungen, was den Preis für den Transporteur und den Endverbraucher markant reduziert.

Ein gemeinsamer Vorteil der BVZ Zermatt-Bahn und der Güterplattform Oberwallis sind die grossen Lagerräume in Visp, die eine direkte Anbindung an Strasse und Bahn (BVZ, SBB) besitzen. Spediteure und Transporteure können sich hier ein Zwischenlager einrichten. Dadurch lässt sich die Anzahl gefahrener Kilometer und somit auch die LSVA-Gebühr reduzieren.

## Sicht der Firma PLANZER TRANSPORT AG

Seit zwei Jahren transportiert die PLANZER TRANSPORT AG die Stückgüter Ihrer Kundschaft nach und ab Zermatt in Zusammenarbeit mit der BVZ Zermatt-Bahn. Täglich werden in Visp ein bis zwei Wechselbehälter von Planzer Lastwagen auf die Bahnwagen der BVZ Zermatt-Bahn verladen. In Zermatt angekommen werden die Waren mittels einem Elektromobil den Endkunden speditiv verteilt. Das Pilotprojekt im Stückgutsegment hat sich bewährt und einmal mehr ist es gelungen, eine sinnvolle Distribution für die Kunden, Betreiber und Umwelt aufzubauen. Die PLANZER TRANSPORT AG befördert die Güter Ihrer Kunden im 24 h Service in der ganzen Schweiz auf hohem Qualitätsniveau. Kunden aus einer Randregion, wie das Wallis, haben somit keine geographischen Nachteile gegenüber Kunden aus dem Mittelland. Durch die Übernahme von Cargo Domizil im 1997 können nun die langen Transportdistanzen auf dem Schienenweg erfolgen. Stets wird bei der PLANZER TRANSPORT AG ökologisch und ökonomisch optimiert um den Schwerverkehr in Grenzen zu halten. Gerade Regionen wie das Wallis leben zu einem grossen Teil vom Tourismus und daher muss dieser Herausforderung täglich Rechnung getragen werden. Dank dieser interessanten Aufgabenstellung konnte die PLANZER TRANSPORT AG im Wallis Arbeitsplätze schaffen und Ihren Service regional verankern.

Nils Planzer

| Beispiel / Situation                                                                              | Preisberechnung<br>BVZ Zermatt-Bahn | Preisberechnung für Lastwagen<br>nach ASTAG-Tarif     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Stückgutsendung von 50kg von Visp nach Zermatt (39km)                                             | 28.00 SFR                           | 67.25 SFR                                             |
| Komplettlading eines Lastenzuges oder Sattelschleppers von 15 Tonnen von Visp nach Zermatt (39km) | 396.00 SFR                          | 900.20 SFR<br>(Marktpreis derzeit bei ca. 600.00 SFR) |
| Stückgutsendung von 100kg von Visp nach Oberwald (49 km)                                          | 34.00 SFR (pauschal)                | 65.30 SFR                                             |

## Sensetalbahn (Teil 2)



Bis zur Umstellung der stündlichen Verbindungen nach Flamatt auf Busbetrieb werden diese Kurse mit dieser SZU Komposition gefahren (Laupen, 21.3.99; Foto: M. Klausner)

**I**m ersten Teil des Porträts berichteten wir über die Entstehung der STB bis hin zur Elektrifikation. Dieser zweite und letzte Teil ist nun der Entwicklung der STB bis ins 21. Jahrhundert gewidmet.

**Martin Klausner**

Am 30. Januar 1938 wurde auf der STB der elektrische Betrieb mit Fahrzeugen von SBB und BLS aufgenommen. Mit der Ablieferung des CFe 2/4 101 Ende 1938 erhielt die STB ein eigenes elektrisches Triebfahrzeug, zu dem sich 1940 die von den SBB übernommene Ce 4/4 1 gesellte. Obwohl die rechtzeitig erfolgte Elektrifikation die Folgen des Zweiten Weltkrieges zu lindern vermochte, lastete auf der STB Anfang der vierziger Jahre ein grosser

Schuldenberg.

### Sanierung der STB

Gestützt auf das Privatbahngesetz von 1939 beantragte die STB finanzielle Unterstützung durch den Bund. Der geforderte Schuldenerlass wurde 1944 durch Umwandlung des Obligationenkapitals in Prioritätsaktien erreicht. Neben Sanierungsarbeiten sah die Privatbahnhilfe auch die Beschaffung eines weiteren Triebfahrzeuges vor. Da eine Neuanschaffung aus Kostengründen nicht in Frage kam, sah sich die STB nach einem geeigneten Occasionsfahrzeug um.

Nach einem erfolgreichen Probeinsatz konnte die STB schliesslich 1958 von der Süd-Ost-Bahn (SOB) den Be 4/4 12 erwerben und nach einer Revision inklusive Neuanstrich als Be 4/4 106 in Betrieb nehmen. Dieser Triebwagen mit

Baujahr 1939 war mit einer Leistung von 735kW deutlich stärker als der BFe 2/4 101 und vermochte die in ihn gestellten Erwartungen auf der STB voll zu erfüllen.

Die STB kaufte daher 1964 einen weiteren baugleichen Triebwagen (SOB Be 4/4 7) und setzte ihn unter der Nummer 107 ein.

Eine kantonale Volksabstimmung schaffte im Jahr 1959 die finanzielle Grundlage für eine Totalsanierung der STB. In den Jahren 1963 bis 1974 wurden in Laupen, Neuenegg und Flamatt die Stationsanlagen vollständig erneuert und in der Folge die Strecke Flamatt – Laupen für alle SBB-Triebfahrzeuge ohne Einschränkungen freigegeben. Das Depot in Laupen wurde gründlich renoviert. Eine vollautomatische Integra-Sicherungsanlage und eine neue

Rathausgasse 12 3280 Murten  
Telefon 026 670 03 63

# PERRON 12

MODELLBAHNEN UND TECHNISCHE SPIELWAREN

Öffnungszeiten: Montag geschlossen  
Di-Fr 13.30 bis 18.30, Sa 09.00-16.00



## MAS 60 Modulbaukasten

aus 10mm-Sperrholz

Gerades Modul 30x120cm Bausatz Fr. 75.-/fertig montiert Fr.100.-  
Eckmodul Bausatz Fr. 120.-/fertig montiert Fr. 155.-



herpa

VOLLMER

Heki

NOCH

ARNOLD

LILIPUT

märklin

Roco

Rivarossi

L

HAB

BEMO

Barrierensteuerung trugen massgeblich zu einer Erhöhung der Betriebssicherheit bei.

Im Jahr 1965 trat ein neuer, stark verbesserter Fahrplan in Kraft, was zu einer deutlichen Frequenzzunahme führte.

### Neue Rangierfahrzeuge

Während die Ed 2/2 21 bereits 1949 ausrangiert wurde, blieb die letzte Dampflokomotive Ed 2/2 22 bis 1959 als Rangierfahrzeug im Einsatz. Nach deren Ausrangierung sah sich die STB nach einem geeigneten Ersatz um. Schliesslich schloss sich die STB der SBB-Bestellung einer Serie Rangiertraktoren Te III 139-178 (siehe auch LJ 4/94) an. Der als Te 11 bezeichnete Traktor verliess 1965 die Werkhallen von SLM und MFO.

Die STB benötigte dieses Fahrzeug dringend, da die Ce 4/4 1 1964 erneut

fahrdrahtunabhängiges Triebfahrzeug mehr. Um auch nicht elektrifizierte Anschlussgleise bedienen zu können, entschloss sich die STB zur Anschaffung eines thermischen Traktors. Aus dem Erlös des 1968 an die SBB verkauften Te 11 konnte 1969 der von Stadler erbaute diesel-elektrische Tm 11<sup>II</sup> finanziert werden.

Diese Anschaffung erfolgte nicht zuletzt daher, weil Esso ein Tanklager in Bösigen plante, das durch die STB hätte erschlossen werden sollen. Dies hätte für die STB einen enormen Aufschwung im Güterverkehr bedeutet. Als aber der Kanton Freiburg das entsprechende Gebiet 1971 zur Gewässerschutzzone erklärte, musste auf den Bau des Tanklagers verzichtet werden. Obwohl 1973 eine Konzession für die Linie Laupen – Bösigen erteilt wurde, scheiterte auch ein nachfolgendes PTT-Bauprojekt.



Fahrzeugparade mit Em 3/3 12 und Be 4/4 106 vor dem Depot Laupen (13.3.93; Foto: M. Klausner)

einen Transformatorenschaden erlitten hatte und auf eine Reparatur verzichtet wurde. Die Ce 4/4 wurde 1964 von den SBB zurückgekauft, renoviert und im Verkehrshaus ausgestellt.

Auf Ende 1965 musste die STB ihre Güterwagen aus dem Schweizerischen Verkehr zurückziehen, da diese der entsprechenden Vereinbarung von 1964, betreffend Beschaffenheit und Tragfähigkeit von Güterwagen, nicht genügten. Da die STB nicht über die finanziellen Mittel zur Anschaffung neuer Güterwagen verfügte, wurden fortan Wagen aus dem internationalen Güterwagenpool angemietet. Die eigenen Wagen wurden, abgesehen von vier K2 und einem L3, die als Dienstwagen weiterverwendet wurden, ausrangiert. Auch die beiden verbleibenden Personenwagen B2 574-575 wurden 1967 abgebrochen und durch einen angemieteten BLS-Vierachser ersetzt.

Seit der Ausrangierung der letzten Dampflokomotive verfügte die STB über kein

### Zusammenarbeit mit BLS und SBB

Da der STB-Rollmaterialpark zu klein war, um wirtschaftlich unterhalten werden zu können, ging die STB 1968 einen Zusammenarbeitsvertrag mit der BLS ein. Seither wird das Rollmaterial der STB durch verschiedene BLS Werkstätten unterhalten und revidiert. Dabei wurden die STB-Fahrzeuge an die BLS-Normen angepasst.

Ferner wurde auch eine technische Zusammenarbeit mit der BLS in den Bereichen Fahrbahn-Unterhalt und Signaltechnik angestrebt.

Auch mit der zweiten Nachbarbahn, den SBB, arbeitete die STB eng zusammen. Um die eigenen Triebfahrzeuge im stark gestiegenen Güterverkehr zu schonen, verkehrte ab 1975 werktags ein Güterzug mit SBB-Lok von Neuenegg nach Bern, wodurch die STB mehrere Güterzüge und Rangierfahrten sparen konnte.

Der in den 70er Jahren wieder steigende Personenverkehr erforderte die Erhöhung der Transportkapazitäten. Zu diesem Zweck baute die BLS 1974 für die STB einen SEZ Personenwagen zum Bti 201 um. Nach entsprechenden Anpassungsarbeiten konnten die beiden Be 4/4 106-107 vom Bti 201 aus ferngesteuert werden.

### Weitere Occasion-Triebwagen

Die beiden Triebwagen Be 4/4 106 und 107 genügten immer weniger den Anforderungen und bedurften eines Ersatzes. Die Ausfälle häuften sich und öfters mussten Fahrzeuge von der BLS-Gruppe im Sensetal aushelfen. Auch im Hinblick auf direkte Verbindungen nach Bern sah sich die STB nach geeigneten Fahrzeugen um. Da Bund und Kantone nicht bereit waren, einen neu-



Der 1994 angeschaffte Tm 238 114 wird auch in Zukunft im Güterverkehr eingesetzt werden (Laupen, 17.08.98; Foto M. Klausner)

den Pendelzug nach BLS-Vorbild zu finanzieren, kam nur ein Occasionsfahrzeug in Frage.

Zur Diskussion stand unter anderem die Übernahme der beiden BDe 2/4 41-42 der Bodensee - Toggenburg Bahn (BT). Ein zweiwöchiger Probeeinsatz im Jahre 1983 zeigte aber, dass die beiden Triebwagen für die Steilrampen in Flammatt und Gümmenen zu schwach waren. Zudem wäre die Höchstgeschwindigkeit von 90km/h ein Hindernis im durchgehenden Einsatz bis Bern gewesen.

Die STB erwarb daher von der BLS-Gruppe die beiden ABDZe 4/6 731 (BLS) und 736 (BN). Diese beiden Triebwagen wurden zusammen mit baugleichen Triebwagen 1938 von SIG und SAAS erbaut. Mit diesen «blauen Pfeilen» mit einer installierten Leistung von 708kW und einer Vmax von 110km/h hielt damals auf der BLS eine neue Generation von Triebfahrzeugen Einzug. Die beiden Triebwagen wurden in den BLS-Werkstätten Spiez und Bönigen einem Umbau unterzogen, wobei der Triebwagen 737 als Ersatzteilspender



Als Kilometerausgleich verkehren EW I der STB in SBB NPZ eingereiht (Morges, 26.6.93; Foto: M. Klauser)

diente. Das Postabteil und die beiden 1. Klassabteile wurden zu Zweitklassabteilen umfunktioniert und beim zweiten Führerstand entstand ein kleiner Vorraum.

Der neu als BDe 4/6 102 bezeichnete Triebwagen kam 1985 in Betrieb, die Nummer 103 folgte 1986. Die beiden Triebwagen trugen die Wappen von Laupen und Neuenegg. Wegen ihres grünen Anstrichs erhielten sie den Übernamen «Graswurm».

Im ersten Teil des STB-Porträts im Lökeli-Journal 4/2000 wurden auf Seite 14 irrtümlicherweise die Fotolegenden vertauscht. Die richtigen Legenden lauten:

Bild oben: GmP geführt von «Marianne» (Laupen, 19.2.62; Foto: P. Willen).

Bild unten: Rollmaterialparade mit Glaskastenlok, Ce 4/4 1 und CFe 2/4 101 in Laupen (16.1.55; Foto: P. Willen).



Bis 1993 verkehrten die STB-Personenzüge bis nach Gümmenen; hier der Be 4/4 107 (Gümmenen, 2.8.92; Foto: M. Klauser)

Obwohl die Fahrzeuge bei der BLS kurz vor ihrer Ausrangierung standen, sollten sie bei der STB nach der gründlichen Revision 10-15 Jahre einsatzfähig sein, bis neues Rollmaterial angeschafft werden sollte.

Durch die Inbetriebnahme der BDe 4/6 wurde der in die Jahre gekommene BDe 2/4 101 überflüssig und 1987 zum Schrottpreis an die Wohlen - Meisterschwanden Bahn (WM) verkauft, wo er nach einer Revision als Nostalgetriebwagen eingesetzt wurde. Nach der Einstellung der WM gelangte

der Triebwagen zur Zürcher Museumsbahn ZMB.

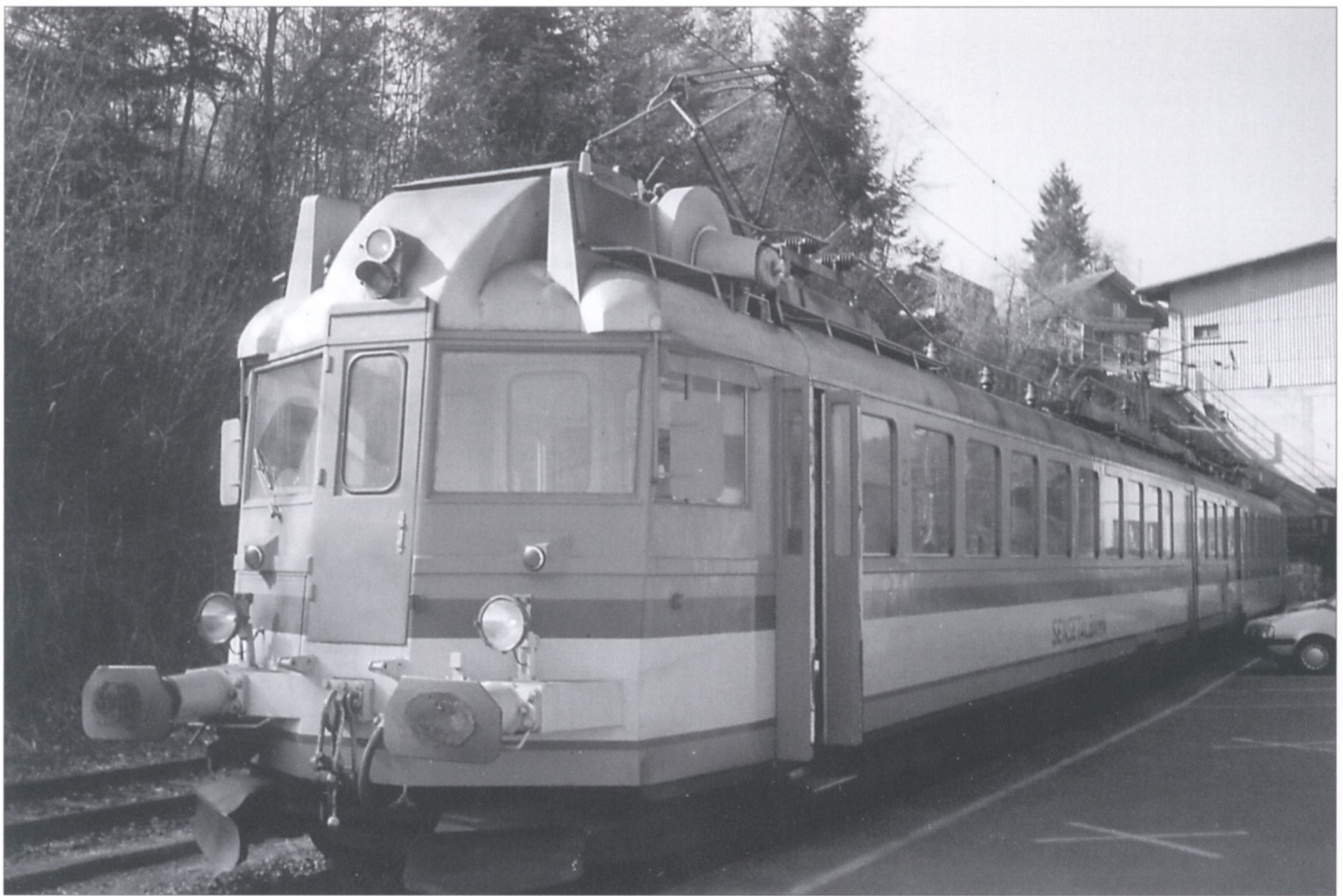
#### Direkte Züge nach Bern

Eine direkte Verbindung von Laupen über Flammatt nach Bern wurde schon lange gewünscht und erstmals wurde auf 1981 eine mögliche Einführung diskutiert. Aufgrund des Mitfinanzierungsmodells durch die Gemeinden konnte aber auch der nächste Einführungsstermin 1985 für direkte Züge Laupen - Thun - Bern nicht eingehalten werden.

Im Hinblick auf die Einführung von SBB-Verbindungen Bern - Flammatt -



Streckenskizze der Sensetalbahn



Der BDe 4/4 102 wartet im Bahnhof Gümmenen auf Fahrgäste (13.3.93; Foto: M. Klausner)

Laupen, als Vorstufe der Berner S-Bahn ab 1987 (siehe auch LJ 2/98: Die Berner S-Bahn), erwarb die STB vier B EW I der SBB, da die Direktzüge ausschliesslich mit SBB NPZ gefahren werden sollten. Die B 62 20-33 500-503 wurden dem gleichen Modernisierungsprogramm wie die SBB EW I unterzogen und mit Aussenschwingtüren versehen. Sie erhielten den Schriftzug «Sensetalbahn» und werden seither als Naturalausgleich in SBB-NPZ-Kompositionen eingesetzt. Die Finanzierung neuer Wagen wurde vom BAV abgelehnt.

Die Einführung dieser direkten Verbindungen nach Bern und des Halbstunden-Takts Laupen – Flamatt im Jahr 1989 führten zu einer deutlichen Verkehrszunahme von 65%.

Auf den Fahrplanwechsel 1990 wurde die 1. Klasse auf der STB eingeführt, allerdings nur auf den direkten Zügen Thun – Flamatt – Laupen, d.h. in den NPZ der SBB. Der im neuen Konzept nicht mehr benötigte Bti 201 wurde zum Verkauf ausgeschrieben. Da kein Abnehmer gefunden werden konnte, wurde er 1992 abgebrochen.

Im Jahr 1992 konnte in Flamatt Dorf eine neue Haltestelle in Betrieb genommen werden. 1993/94 wurden in Neuenegg die Anlagen saniert und die windschiefe Fahrleitung nach Laupen erneuert.

1994 lieferte Stadler einen neuen lei-

stungsfähigen thermischen Traktoren, den Tm 238 114. Dieser entspricht weitgehend den BLS Tm 95-98, ist aber mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Dieser mikroprozessorgesteuerte Traktor leistet in Laupen und Neuenegg Rangierdienst und wird auch im leichten Streckendienst eingesetzt. Der Tm 114 ermöglichte auch die Rückgabe der seit 1989 von der ETRA AG angemieteten ex DB V 260 106. Obwohl diese in Laupen stationierte Lok nur gemietet war, hatte sie die STB-Anschrift Em 3/3 12 erhalten.

Anlässlich einer Hauptrevision bei Stadler wurde der Tm 11, der in Neuenegg eingesetzt wird, 1994 ebenfalls mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Zudem baute Stadler einen neuen Motor ein und versah den Traktor mit der neuen Bezeichnung Tm 238 111.

#### Umstellung auf Bus

Von der erfreulichen Verkehrszunahme ausgenommen war allerdings die Strecke Laupen – Gümmenen, wo die Frequenzen stagnierten und der Kostendeckungsgrad gerade mal 34.8% betrug. Um die hohen Defizite zu vermindern wurde daher eine Umstellung des Personenverkehrs auf Busbetrieb geprüft. Ebenfalls zur Diskussion stand eine komplette Integration der gesamten STB in die BLS.

Da sich eine kostspielige Erneuerung des Fahrleitungs-Tragseils zwischen

Laupen und Gümmenen aufdrängte, wurde trotz Opposition von Seiten der Bevölkerung auf den 23. Mai 1993 ein vorerst auf zwei Jahre befristeter provisorischer Busbetrieb eingeführt. Der Be 4/4 107 wurde als Konsequenz 1994 abgebrochen, während die Nummer 106 bis 1995 als Reserve erhalten blieb.

Die werktäglichen Güterzüge wurden von nun an ausschliesslich mit thermischer Traktion geführt, weil die Fahrleitung geerdet wurde.

Da die Anzahl der beförderten Personen ungefähr gleich blieb, die Kosten dagegen gesenkt werden konnten, beschlossen die Aktionäre 1995, den Busbetrieb beizubehalten. In der Folge wurde zwischen Gümmenen und Laupen die Fahrleitung entfernt.

Im darauffolgenden Jahr wurden auch die Sicherungsanlagen entfernt und die Strecke zum Abstellen von Güterwagen verwendet. Für Eisenbahnfotografen bietet sich seither die Möglichkeit, die Dampfzüge der Dampfbahn Bern ohne die störende Fahrleitung abzulichten. Heute kann zudem mit Velodraisinen von Laupen nach Gümmenen und zurück gefahren werden.

#### DBB und TVB

Der 1970 gegründete Verein Dampfbahn Bern (DBB) fand im Sensetal ein Zuhause und liess ab 1971 fahrplanmässig Dampfzüge verkehren. Der bei günstiger Witterung jeweils am Samstag

und Sonntag durchgeführte Dampfbesrieb wurde zu einem grossen Erfolg und an schönen Sonntagen zählte man jeweils 400-500 Reisende.

Anfang der 90er Jahre ging das Interesse an den fahrplanmässigen Dampfzügen im Sensetal zurück, und da auch die finanziellen Ergebnisse zu wünschenswerten übrig liess, wurden die regelmässigen Dampfzüge auf Verlangen der STB gestrichen. In der Folge verkehrten nur noch wenige öffentliche Züge sowie Extrafahrten.

Der von der BLS übernommene BDe 4/6 102 musste 1997 abgebrochen werden. Um später den Triebwagen 103 übernehmen und der Nachwelt erhalten zu können, lagerte der Tramverein Bern (TVB) bereits wichtige Teile des 102 ein. Als Ersatz wurde 1997 von der SZU eine Pendelkomposition bestehend aus Be 4/4 595 und Bt 998 angemietet, die 108 Sitzplätze bietet.

Nach einem Zusammenstoss mit einem Lastwagen am 27.10.99 musste die STB schliesslich ihren letzten Triebwagen, den BDe 4/6 103, ausrangieren. Er wurde wie geplant vom TVB übernommen.

#### Verkauf der STB

Die Aktienmehrheit der STB lag bisher mit 58% beim Kanton Bern. Weiterer Hauptaktionär war der Bund mit 35%, während die restlichen Aktien in den Händen von Gemeinden, Bürgergemeinden und wenigen Privaten war. Ende 1999 boten nun der Kanton Bern und der Bund in gegenseitiger Absprache die STB-Aktien zum Verkauf an, damit der Bahnbetrieb im Sensetal längerfristig gesichert werden kann. Die Anfrage richtete sich an folgende Transportunternehmungen: SBB, Postauto Schweiz, BLS, GfM und RM. Nach eingehender Prüfung wurde mit den SBB und Postauto Schweiz ein Kaufvertrag ausgehandelt, wobei Bahn und Post Aktienanteile im Verhältnis 2:1 erhielten.

Die SBB wird sich um die Bahnlinie

kümmern, während Postauto Schweiz die fünf Buslinien der Sensetalbahn betreuen wird. Die Übergabe der Aktien erfolgte im Januar dieses Jahres. Der Name Sensetalbahn wird weiterhin bestehen bleiben. Unter den 20 Mitarbeitern soll es nicht zu Entlassungen kommen, sondern die durch die Restrukturierung frei werdenden Mitarbeiter werden bei SBB und Postauto weiterbeschäftigt.

#### Bahn oder Bus?

Seit der Ausrangierung des BDe 4/6 103 im Oktober 1999 verfügt die STB über keine eigenen Fahrzeuge für den Personenverkehr mehr. Die erforderlichen stündlichen Verbindungen zwischen Laupen und Flamatt werden seither mit dem von der SZU angemieteten Pendelzug gefahren.

Gemäss einem Grossratsbeschluss vom September 2000 wird der bisherige Halbstundentakt einem gemischten Bahn/Bus-Konzept weichen. Die S1, auf der SBB NPZ zum Einsatz kommen, wird Laupen weiterhin stündlich bedienen. Die bisher durch die STB geführten Züge Laupen – Flamatt werden dagegen

durch einen Bus ersetzt. Zwar stiess diese Variante auf grossen Widerstand in der Bevölkerung, doch setzte sie sich am Ende durch, da so Neuenegg besser erschlossen werden kann und zum anderen der Busbetrieb billiger sein soll.

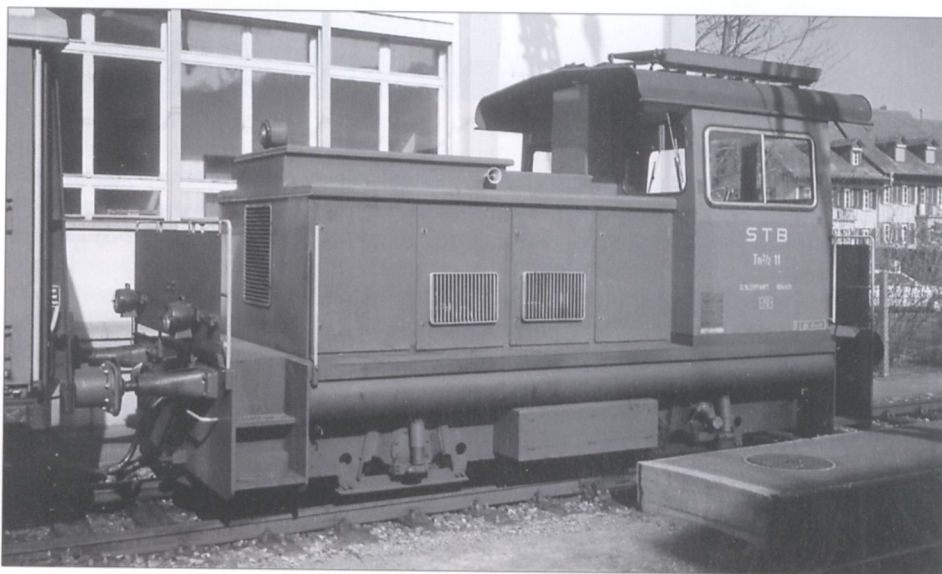
Dank wichtiger Güterverkehrskunden wie Wander AG, Poly Laupen, Landi und Öl-Tanklager des Bundes wird der Güterverkehr weiterhin auf der Schiene abgewickelt werden. Als Partnerin der SBB besorgt die STB allerdings lediglich die Feinverteilung jener Güter, die von den SBB gebracht, resp. abgeholt werden. Zur Bewältigung der grossen Sturmholzmengen im Sensetal kam es im Jahr 2000 zu zahlreichen direkten Holzzügen nach Österreich, die mit SBB-Maschinen bespannt wurden.

#### Quellen

- P. Willen, 75 Jahre Sensetalbahn,
- Diverse Ausgaben SER, EA, LOKI

Hinweise auf LJ-Ausgaben:

- LJ 4/2000 STB-Porträt Teil 1
- LJ 2/98 Berner S-Bahn



Tm 2/2 11 in Neuenegg (13.3.93; Foto: Foto: M. Klausner)



Der neue HEKI-Katalog 2001 mit Fachtipps ist ab sofort bei Ihrem Fachhändler erhältlich!



## HeKi

## NEUHEITEN 2000

(Auszug aus dem neuen Katalog)

#### HEKI-Gebirgsfolie

3137 Kalkschiefer, Format 18 x 40 cm 2 Stück  
3138 Kalkschiefer, Format 35 x 80 cm 1 Stück

#### HEKI-artline Modellbäume in Herbstfärbung

1703 Laubbäume 4 Stk. 10 cm hoch  
1704 Laubbäume 3 Stk. 12 cm hoch



hrm Modelltechnik  
Tel. 052 385 39 40

Stationsstrasse 6  
Fax 052 385 39 61

CH-8492 Wila  
www.hrm-modelltechnik.ch

# Modulbau- Info-Weekend in Murten

**G**leich drei unterschiedliche Modulsysteme waren am Modulbau-Weekend bei Perron12 in Murten zu vergleichen. MAS60, FREMO US und SwissModul wurden durch kompetente Präsentatoren vorgestellt.

Kurt Marti

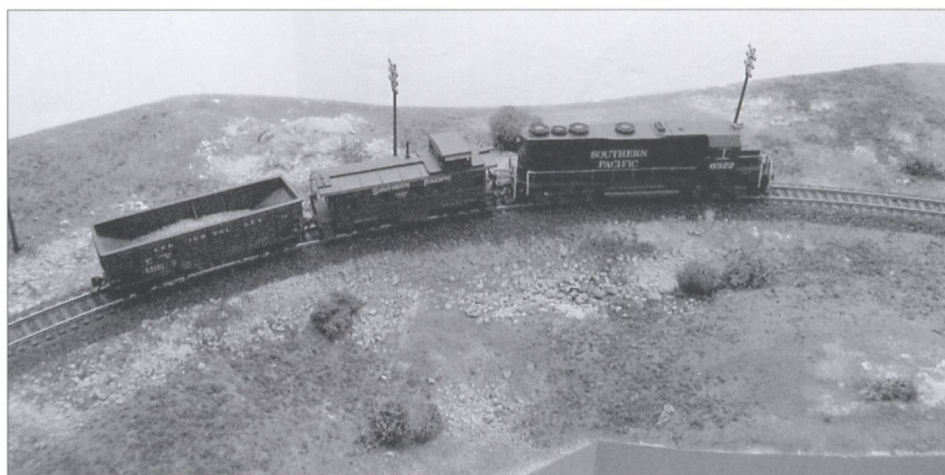
Sämtliche Modulsysteme eignen sich für die Spurweiten H0, H0m oder N. Nebst den eigentlichen Systemen wurde auch der Landschaftsbau und dessen Möglichkeiten auf den Modulen einem zahlreich erschienenen Publikum näher gebracht. Das Weekend war ein voller Erfolg und Marco Brugnoli von Perron 12 schliesst eine Folgeveranstaltung nicht aus.

Wenn auf den Modulen die gewünschten Geleise verlegt sind, die Landschaft modelliert und begrünt ist und die Leidenschaft des Rangierens die Modul-Bähnler ergriffen hat, merkt niemand mehr, welches Modulsystem gerade im Einsatz ist. Und doch gibt es wichtige Unterschiede.

Am Info-Weekend konnten die Besucher sich von verschiedenen Modulbausystemen überzeugen lassen, so zum Beispiel von der Fremo US-Norm, der SwissModul-Norm oder dem MAS 60-System. Für die technischen Aspekte dieser verschiedenen Modulbaunormen sei auf das LJ 4/2000 verwiesen. Als echte Novität wurden an diesem Weekend die Modulbausätze vorgestellt, die dem Einsteiger sämtliche Schreinerarbeiten abnehmen: Perron12 an der Rathausgasse 12 in Murten bietet das MAS60 Modulsystem exklusiv als Baukasten oder als Fertigmodul an. Es sind Eck- und gerade Module erhältlich. Die Selbstmontage mit der mitgelieferten Bauanleitung ist äusserst einfach und braucht hier nicht beschrieben zu werden. Für diejenigen, die sich gleich auf das Geleiseverlegen und den Landschaftsbau stürzen wollen, können die Module auch fertig montiert bezogen werden. Die MAS60-Modulbaukä-



Ausschnitt aus einem Spur-N-Modul



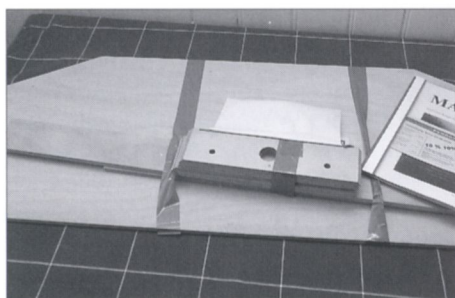
American style modelling

sten werden aus verzugsfreiem 10mm-Okume-Sperrholz geliefert.

## Plädoyer für den Modulbau

In den letzten Jahren sind immer mehr Modellbahner auf ein Modulsystem übergegangen. Gründe dafür gibt es viele. Einer der einleuchtendsten scheint, dass auf relativ wenig Raum sehr viel Anlage und Landschaft gebaut werden kann. Ein Modul wird auch einmal fertig. Der Transport ist sehr ein-

fach, die Montage ist im Nu vollzogen. Und wenn dann so 100 Modulfreaks ein Modul ans andere stellen und mit der Zeit eine Strecke von etlichen Metern entsteht, dann macht das Freude und verleiht Stolz. Aber auch im Kleinen zuhause macht es mehr Freude an einem sauberlich gestalteten Modul seine Lieblings-Zugkomposition zu präsentieren. Flexibilität wird heute gross geschrieben, auch bei Modellbahnen. Module ermöglichen dies!



MAS60-Modul – bereit zum Selbstbau



Legende ??????

# Die Strathspey Railway

Schottland ist vor allem für seine Landschaft und seine zahlreichen Schlösser bekannt. Für den Eisenbahnfreund hat Schottland aber auch einiges zu bieten, beispielsweise die weltberühmte Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth oder auch vereinzelte Museumsbahnen wie die Strathspey Railway, welche wir hier etwas genauer betrachten.

Peter Hürzeler

Die Strathspey Railway war einst ein Teil der Verbindung von Perth nach Inverness. Heute führt die Strathspey Railway von Aviemore ins ca. 8km entfernte Boat of Garten.

## Etwas Geschichte

1863 eröffnete die Inverness & Perth Junction Railway die Bahnlinie von Perth über Aviemore nach Forres, wo die Linie Anschluss an die Strecke der Inverness & Aberdeen Junction Railway nach Inverness besass. Bereits 1865 fusionierten die beiden Gesellschaften zur Highland Railway. Die Linie führte von Aviemore in einem grossen, dafür aber leichter zu bauenden Bogen über den Dava Summit und nicht über den Slochd Summit. 1893 begann die Highland Railway mit dem Bau der wesentlich kürzeren Linie über den Slochd Summit. 1898 wurde diese Linie dem Betrieb übergeben. Der Transitverkehr nach Inverness wurde fortan nur noch über die neue Linie geführt. Die alte Strecke verkam zu einer Provinzbahn. Während dem ersten Weltkrieg, nahm der Verkehr auf der alten Strecke stark



Die 0-6-0 828 mit Baujahr 1899 im Bahnhof Boat of Garten (21.7.99; Foto: P. Hürzeler)



Abgestellt 0-6-0 ST in Boat of Garten (Garten (21.7.99; Foto: P. Hürzeler)

zu. Sie diente als Versorgungslinie der Armeestützpunkte im Norden.

1923 wurde die HR von der London Midland and Scottish Railway übernommen. Am relativ geringen Verkehrsaufkommen auf der alten Linie änderte sich damit aber nicht viel. Erst während dem zweiten Weltkrieg nahm das Verkehrsaufkommen wieder stark zu. Wie schon im ersten Weltkrieg, mussten viele Armeezüge geführt werden. Der Strecke wurde noch einmal alles abverlangt.

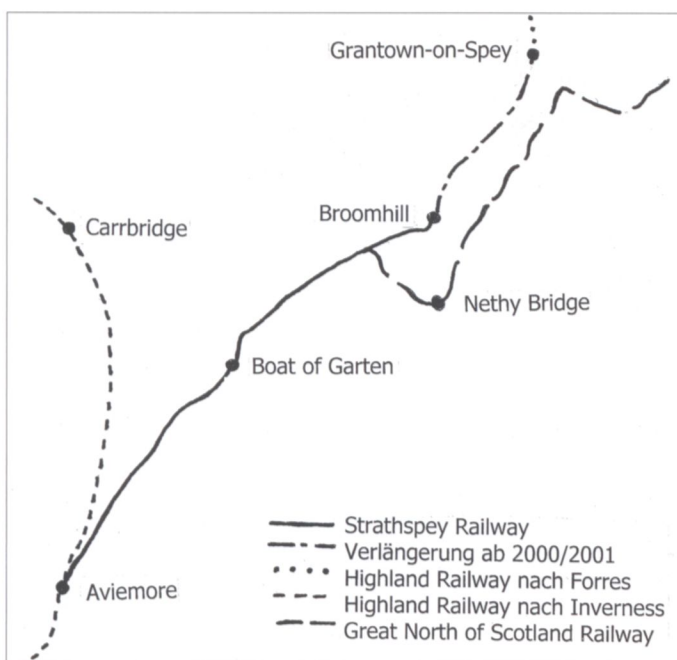
1948 ging die London Midland and Scottish Railway in der neuen staatlichen British Railway auf. 1962 verkehrte die letzte Dampflokom auf der ehemaligen HR.

1965 wurde der Passagierverkehr

zwischen Aviemore und Forres, sowie der Güterverkehr zwischen Boat of Garten und Forres eingestellt. 1968 folgte auch der Güterverkehr zwischen Aviemore und Boat of Garten. Die Strecke wurde dem Verfall preisgegeben.

## Die Rettung

1972 wurde die Strecke durch die Strathspey Railway Association von British Railway käuflich übernommen. 1978 wurde der Betrieb als Museumsbahn zwischen Aviemore und Boat of Garten wieder in Betrieb genommen. 1994 wurde begonnen, die Strecke zwischen Boat of Garten und Broomhill wieder aufzubauen. 1998 wurde der Betrieb zum neu revidierten (teilweise neu gebauten) Bahnhof von Aviemore aufgenommen. Vorher verkehrten die Züge seit der Wiedereröffnung der Linie vom Depot Aviemore aus. Ebenfalls 1998 wurde die Station Boat of Garten teilweise wieder für den Güterverkehr geöffnet. Die Strathspey Railway transportiert seither gelegentlich Holzzüge von Boat of Garten nach Aviemore, und verdient dabei natürlich auch etwas



Geld für den Wiederaufbau der Strecke nach Broomhill.

### Die Zukunft

In naher Zukunft soll die Strecke von Boat of Garten nach Broomhill (ca. 7km) wieder eröffnet werden. Danach soll die Strecke von Broomhill nach Grantown-on-Spey wieder aufgebaut werden. Bis es soweit ist, werden aber noch einige Jahre vergehen.

### Das Rollmaterial

Recht umfangreich ist das Rollmaterial der Strathspey Railway. Dieses ist z.T. im Besitz der Gesellschaft, teilweise

gehört es aber auch Privaten. Als Gast geniesst auch die Highland Railway Diesel Locomotive Co. Ltd. mit drei Dieselloks Wegerecht auf der Strathspey Railway.

Die älteste Lokomotive stammt aus dem Jahre 1899. Sie ist zur Zeit im Fahrplanbetrieb zu besichtigen. Insgesamt sind 9 Dampfloks und 12 Dieselloks auf der Strathspey Railway. Daneben sind aber auch Personen- und Güterwagen sowie drei Kranwagen auf der Strathspey Railway. Der älteste Wagen wurde ca. 1870 für die damalige Highland Railway gebaut. Er ist betriebsbereit, darf aber wegen

seines Holzaufbaus nicht eingesetzt werden.

### Kontaktadresse:

The Strathspey Railway Company Ltd.  
Aviemore Station  
Dalfaber Road  
Aviemore  
Inverness-shire PH22 1PY

### Oder im Internet unter:

[www.btinternet.com/~strathspey.railway/](http://www.btinternet.com/~strathspey.railway/)



## Offener Güterwagen L7 / E SBB/ BLS

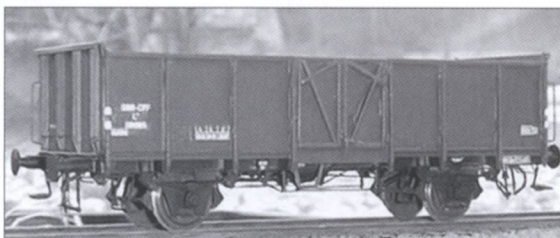
Wer kennt sie nicht, die zweiaxigen offenen Güterwagen Typ E (ex. L). Lange Zeit waren diese Wagen für Güter aller Art im Dienste der SBB und der BLS. Viele werden sich noch an die Zeit erinnern, als noch Rübentransportzüge mit den E-Wagen das Bild prägten. Leider geht diese Ära langsam zu Ende, so hat denn schon die BLS-Gruppe alle E-Wagen ausrangiert.

Wir haben uns deshalb diesem Güterwagen angenommen und möchten die L und E-Reihe als hochdetailliertes Messingmodell in Spur 0 verewigen. Es ist vorgesehen, das Modell in folgenden Varianten anzubieten:

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| Bausatz L7 81010         | sFr. 614.00  |
| Bausatz E 81011          | sFr. 614.00  |
| Fertigmodell L7 SBB 8132 | sFr. 1022.00 |
| Fertigmodell E SBB 8133  | sFr. 1022.00 |
| Fertigmodell L7 BLS 8134 | sFr. 1022.00 |
| Fertigmodell E BLS 8135  | sFr. 1022.00 |

### Modellspezifikationen

Unsere Modelle werden alle mit Federpuffer, Zughaken und gefederten Achsen ausgerüstet. Hochwertige Guss-teile, die ein reichhaltig und vorbildgetreu detailliertes Modell ermöglichen, werden uns unter Anderem von der Firma Model Rail in Nendeln geliefert.



Die Beschriftung erfolgt mittels hochwertigen Nassschiebebildern (ev. auch Abriebbeschriftung).

### Komplettbausatz

Beinhaltet sämtliche benötigten Bauteile, inklusive Federpuffer, Zughaken, Radsätze und Beschriftungssatz. Der Fahrwerkrahmen ist fertig gelötet. Die Bauteile sind aus Messing geätzt oder aus hochwertigem Messingguss. Eine detaillierte Bauanleitung sowie je ein Beschriftungssatz SBB und BLS in Form von Nassschiebebildern (oder Abriebbeschriftung) liegen dem Bausatz bei.

### Fertigmodell

Sofort einsatzbereit, gespritzt und bedruckt. Die Fertigmodelle werden grundsätzlich im fabrikneuen Zustand ausgeliefert. Gegen Aufpreis bieten wir je nach Wunsch die Modelle in verschiedenen Alterungszuständen an, leicht bis stark verschmutzt.

hrm Modelltechnik Stationsstrasse 6  
CH- 8492 Wila Tel. 052 385 39 40  
Email: [info@hrm-modelltechnik.ch](mailto:info@hrm-modelltechnik.ch)  
[www.hrm-modelltechnik.ch](http://www.hrm-modelltechnik.ch)  
Fax 052 385 39 61

### Vorschau auf die Ausgabe 2/2001

#### Privatbahnporträt

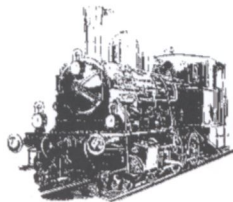
Anlässlich des 75 jährigen Jubiläums der Meiringen – Innertkirchen – Bahn (MIB) widmen wir dieser kleinen aber interessanten Privatbahn im Berner Oberland ein ausführliches Porträt.



#### Triebwagenporträt

Wir stellen Ihnen die seit 1969 bei der Bremgarten – Dietikon Bahn (BD) im Einsatz stehenden BDe 8/8 1-9 vor.

Die Ausgabe 2/2001 des Lökeli-Journals wird anfangs Juni erscheinen.



# Dampfbahn Bern

## Wir fahren für Sie!

### Als besondere Attraktion bei

- romantischen Hochzeitsapéros
  - speziellen Geburtstagsfesten
  - originellen Firmenausflügen
  - vergnüglichen Plauschfahrten

Ob im Frühling, Sommer, Herbst oder Winter, bei Sonnenschein, Regen oder Schnee, morgens, nachmittags oder abends, wir machen Ihren Anlass zum speziellen Erlebnis.

Verlangen Sie unsere ausführliche Dokumentation oder lassen Sie sich unverbindlich eine Offerte ausarbeiten.

### Unsere öffentlichen Dampffahrten 2001

|               |                                            |
|---------------|--------------------------------------------|
| 25. März      | Dampf im Seeland/125 Jahre Lyss-Murten     |
| 16. April     | Ostermontags-Fahrt im Sensetal             |
| 10. Juni      | Fahrt nach Schwarzenburg                   |
| 19. August    | Regelsonntag wie einst im Sensetal         |
| 2. September  | im Dampfzug rund um den Napf               |
| 16. September | Fahrt Fribourg-Romont-Bulle                |
| 9. Dezember   | Samichlaus-Fahrt mit Dampf im Emmental     |
| 26. Dezember  | traditionelle Winterdampffahrt im Sensetal |

Nähere Angaben zu diesen Dampffahrten können Sie telefonisch, via E-Mail oder Vereinsadresse anfordern.

### Die Dampfbahn Bern

- wurde 1970 anlässlich der Rettung/Revision der Dampflokomotive «Lise» des Gaswerkes Bern gegründet.
- setzt sich die Erhaltung und den Betrieb von normalspurigen, historischen Eisenbahnfahrzeugen zum Ziel.
- ist ein Verein mit zirka 350 Mitgliedern. Davon arbeiten an die 100 Mitglieder aktiv und ehrenamtlich mit.
- ist eine Eisenbahn-Verkehrsunternehmung und untersteht den Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr.
- organisiert Dampffahrten in eigener Regie, aber auch im Auftrag verschiedener Bahnverwaltungen.
- hat Rollmaterial in Laupen, Burgdorf und Spiez stationiert.

### So können Sie sich engagieren

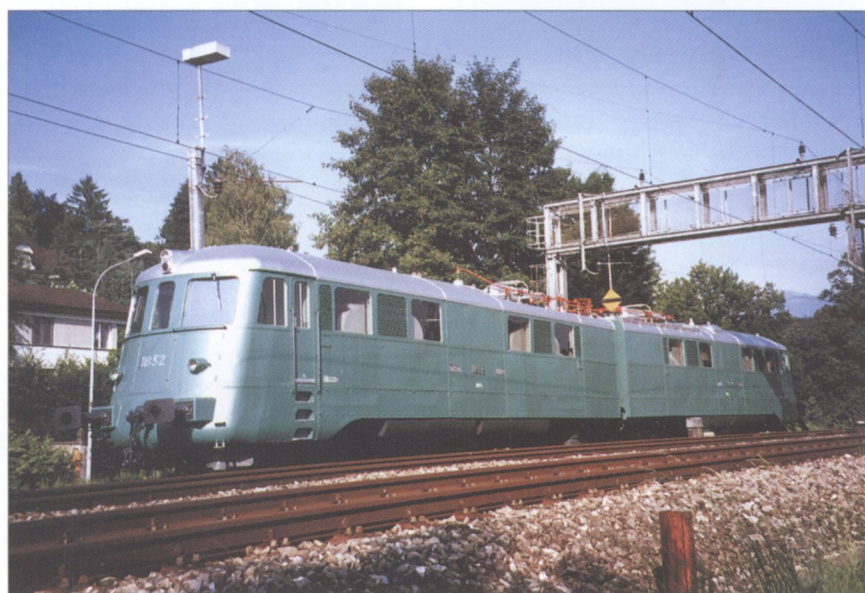
- Mitarbeit bei Lokrevisionen und -unterhalt
- Mitarbeit beim fahrenden Personal
- Mitarbeit bei Wagenrevisionen und -unterhalt
- Mitarbeit im Souvenirverkauf oder in der Restauration

### Auch Sie sind in unserem Verein herzlich willkommen, machen Sie mit!

Verein Dampfbahn Bern, Postfach 5841, 3001 Bern  
Telefon 033 336 35 11, dampfbahn-bern@bluewin.ch

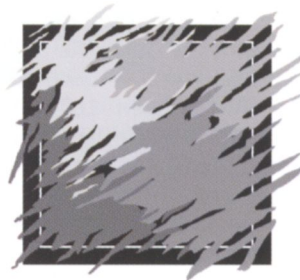


Foto: Armin Schmutz



Die legendäre Ländi-Lok

Die legendäre Ländi-Lok



## MARTI Werbung ASW

Bernstrasse 30  
3280 Murten  
Tel 026 672 29 50  
Fax 026 670 34 30  
Natel 079 634 22 92

**Konzeption**  
**Realisation**  
**Produktion**  
**Text Foto**