

LOKEM JOURNAL

Nr. 3/2000

Vorbild und Modell für Eisenbahnfreaks
Tipps und Tricks für Modellbahner

Fr. 6.–



Inhalt

Triebwagenporträt
**BCFeh 4/4 I 1-15 der M-
artigny – Châtelard Bahn**
Seite 3

News from abroad
Ffestiniog Railway Seite 6

Aktuelles
**Bahnprojekte in der
Pipeline** Seite 8
Neues von der BVZ Seite 15
**Neues Leben im Lokdepot
Winterthur** Seite 17

Privatbahnporträt
125 Jahre Arth-Rigi-Bahn
Seite 10

Vereinsporträt
**Interessengemeinschaft
der Digital-Modellbahner
IDM** Seite 18

**Die Modellbahn richtig
fotografieren**
Seite 19



Impressum

Kontaktadresse: Lökeli-Journal,
Postfach 67, CH-2563 Ipsach
<http://www.loekeli-journal.ch>
Email: info@loekeli-journal.ch

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

Druck: Schär Thun AG, Uetendorf

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). 8. Jg, 3. Ausg.

Auflage: 2300 Exemplare

Redaktionsschluss:

Redaktionsschluss 4/2000:

13. Oktober 2000

Heftpreise:

- Einzelpreis Fr. 6.– / DM 8.–
- Jahresabo (4 Ausgaben) Schweiz
Fr. 19.–
- Jahresabo (4 Ausgaben) Ausland
Fr. 24.– / DM 30.–

Lökeli-Journal Bestellzettel

Jahresabonnement

- Abo Schweiz (4 Ausgaben) à Fr. 19.–,
ab Nummer _____
- Geschenkaboo Schweiz (4 Ausgaben) à Fr. 19.–,
ab Nummer _____
- Abo Ausland (4 Ausgaben) à Fr. 24.– / DM 30.–,
ab Nummer _____
- Geschenkaboo Ausland (4 Ausgaben) à Fr. 24.– / DM 30.–,
ab Nummer _____

Jahrgänge

- Jahrgang 99 à Fr. 12.– / DM 15.–
 - Jahrgang 98 à Fr. 10.– / DM 14.–
 - Jahrgang 97 spezial à Fr. 10.– / DM 14.–
 - Jahrgang 96 spezial à Fr. 10.– / DM 14.–
- Die spezial-Jahrgänge enthalten alle noch erhältlichen Ausgaben eines Jahres.

Einzelausgaben

- à Fr. 3.– / DM 4.– _____

Einsenden an **Lökeli-Journal**
Postfach, CH-2563 Ipsach

Inserentenverzeichnis

- HAG Modelleisenbahnen,
Mörschwil 18
- Hobby- und Eisenbahn-Shop,
Glattzentrum 20
- Itelec AG, Henggart 18
- MARTI Werbung ASW, Murten 9
- PERRON 12, Murten 12
- RIGI-Bahnen, Arth-Goldau 20
- Sinwel Buchhandlung, Bern 20
- Stefan Unholz, Winterthur 20
- Stumo, Ostermundigen 20
- Zermatt-Bahnen, Brig 9

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:

RB BDeh 2/4 bei Rigi Staffel (4.6.00;
Foto: M. Klauser)

Titelbild klein:

MC ABDeh 4/4 15 + Bt 51 bei Ver-
nayaz (18.6.96; Foto M. Klauser)

Hinweise im Internet

Auf unserer Homepage www.loekeli-journal.ch finden Sie die jeweils aktu-
ellsten **Veranstaltungshinweise**.

Senden Sie uns
Ihre Hinweise an:
Lökeli-Journal,
Postfach, 2563 Ip-
sach, oder füllen
Sie auf unserer
Homepage das
entsprechende
Formular aus.

Was uns freut!

Wir freuen uns immer wieder über
Leserbriefe; seien es Kritiken, Berichti-
gungen oder auch Lob. Was uns dabei
auffällt, ist, wie genau und mit wieviel
Liebe zum Detail das Lökeli-Journal ge-
lesen wird. Für uns ist dies Ansporn,
noch genauer zu recherchieren und
weitere Details hervorzukramen.

Dass unsere Artikel aktuell waren und
nach wie vor sind, zeigt auch die Tatsa-
che, dass von der Nachbestellmöglich-
keit von alten Ausgaben des Lökeli-
Journals rege Gebrauch gemacht wird.
Leider sind bereits einige der Jahrgänge
ausverkauft. Deshalb prüfen wir mo-
mentan, ob wir die Artikel der vergriffe-
nen Ausgaben ins Internet stellen kön-
nen. Die Möglichkeit besteht, ist aber
mit einigen Kosten verbunden. Wir hof-
fen, dass wir Sie auf diese neue Dienst-
leistung des Lökeli-Journals auf Anfang
2001 aufmerksam machen können.

Von Seiten von Modellbahn- und Vor-
bild-Vereinen wurden wir darauf ange-
sprochen, ob wir nicht Platz frei hätten,
für Beiträge eben dieser Vereine. Diese
Idee finden wir sehr interessant und
sind jederzeit bereit, über die Aufnah-
me von Artikeln im Lökeli-Journal zu
diskutieren. Bedingung wäre aber, dass
es sich nicht um Clubnachrichten, son-
dern über Leistungen und Dienstlei-
stungen des Vereins handelt. Schreiben
Sie doch, wie Sie die alte Dampflok re-
stauriert haben. Oder wie Sie den Pull-
manwagen wieder in Schuss gebracht
haben. Oder wie Sie stillgelegte Strecke
wieder zu neuem Leben verholfen ha-
ben. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf!

Jetzt wünschen wir Ihnen viel Ver-
gnügen mit dem neuen Lökeli-Journal
mit seinen top-aktuellen Beiträgen. Es
gibt wieder viel Neues und Interessan-
tes zu entdecken. Den Inserenten dan-
ken wir für das uns entgegengebrachte
Vertrauen.

**Liebe Leser: Nehmt Kontakt mit
unseren Inserenten auf! Es lohnt sich.**

Veranstaltungshinweise siehe auch Seite 5 in diesem Heft



Das Lökeli-Journal im Internet – besuchen Sie uns!
www.loekeli-journal.ch

BCFeh 4/4 1-15 der Martigny – Châtelard Bahn

Von den aus der Eröffnungszeit der Chemin de fer Martigny – Châtelard (MC) stammenden Triebwagen sind heute noch zwei vorhanden. Der AB-Deh 4/4 15 befindet sich in Obhut der «Amis du Train historique de la Vallée du Trient» und kommt regelmässig zum Einsatz.

Martin Klausner

Von Martigny aus führt die heute einzige noch teilweise mit Stromschienen gespiesene Bahnlinie über Châtelard nach Chamonix. Beim Bau der Chemin de fer Martigny – Châtelard (MC) wurde dieses ungewöhnliche Stromübertragungssystem gewählt, weil so die Tunnelprofile kleiner gehalten und gleichzeitig das Schadensrisiko bei Lawinenniedergängen reduziert werden konnte. Da die internationale Verbindung zwischen Vernayaz und Salvan einen rund 2,5km langen Zahnstangenabschnitt aufweist, ergaben zwei mögliche Betriebskonzepte:

Gemischte Zahnrad- und Adhäsionstriebfahrzeuge, die durchgehende verkehren können, oder reine Adhäsionstriebwagen, die auf dem Zahnstangenabschnitt von Zahnradlokomotiven geschoben werden.

Die MC beschaffte zwar zwei reine Adhäsionstriebwagen (BCFe 2/4 21-22) und zwei Lokomotiven (HGe 2/2 2-3), gab aber schliesslich der ersten Variante den Vorrang. So wurden 1904 bei der Schweizer Industrie insgesamt fünf Triebwagen BCFeh 4/4 1-3 und 11-12 für gemischten Zahnrad- und Adhäsionsantrieb in Auftrag gegeben. Damit



Der BCFeh 4/4 15 beim Tunnel des Charbons um 1910 (Foto: Sammlung F. Jacquier)

begab sich die MC auf technisches Neuland, standen doch bei den meisten anderen Bergbahnen jeder Zeit reine Zahnradlokomotiven im Einsatz.

Äusserlich sahen die Triebwagen 11-12 ähnlich aus wie die Nummern 1-3. Im elektrischen Bereich wiesen die Fahrzeuge aber einige Unterschiede auf, da - um die Risiken einer Neuentwicklung in Grenzen zu halten - verschiedene Firmen mit der Lieferung der

elektrischen Ausrüstung beauftragt wurden. Während bei den ersten drei Triebwagen die CIEG zuständig war, kam bei den hier vorgestellten BCFeh 4/4 11-15 die MFO zum Zug.

Bei der Betriebseröffnung am 18. August 1906 standen erst die Triebwagen 1, 11 und 12 für die sechs täglichen Zugpaare zur Verfügung. Die bereits 1905 nachbestellten baugleichen Triebwagen BCFeh 4/4 13 und 14 kamen 1908 zusammen mit den Steuerwagen BCFzt 73-74 zur Ablieferung. Der 1908 in Auftrag gegebene fünfte ebenfalls fast baugleiche Triebwagen mit der Nummer 15 wurde 1909 mit zugehörigem Steuerwagen BFzt 75 in Betrieb genommen.

Technischer Beschrieb

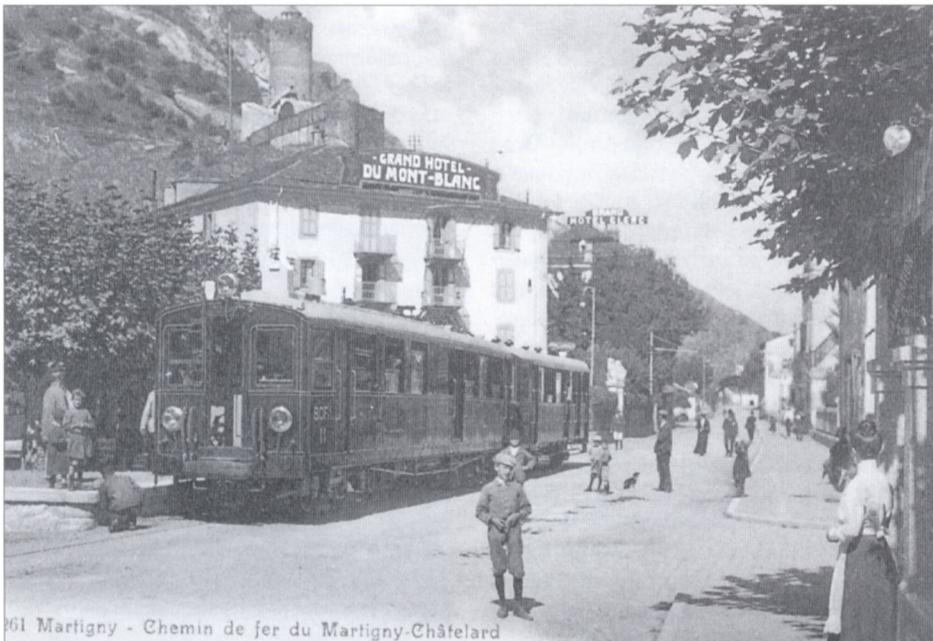
Als erster Triebwagen der Welt wurde der BCFeh 4/4 11 mit einem gemischten Adhäsions- und Zahnstangenantrieb ausgerüstet, der von der SLM in Winterthur entwickelt wurde. Pro Drehgestell wurden zwei Fahrmotoren mit je 44kW Leistung angeordnet, die je eine Achse antrieben. Adhäsions- und Zahnradantrieb wurden über Getriebe miteinander verbunden. Dies war wegen den unterschiedlichen Durchmesser von Spurkranz- und Zahnradrädern zur Synchronisation der beiden Antriebe notwendig.

Das Untergestell und der hölzerne Kasten mit Mittelgang und gepflegter Inneneinrichtung wurden von SWS erbaut. Das Erstklassabteil bot 24 gepolsterte Sitzplätze, während in der zweiten Klasse 28 Personen auf Holzbänken Platz fanden. Grosse Fenster (mit Ausgleichsfedern, die das Öffnen erleichterten) ermöglichten den Reisenden einen uneingeschränkten Blick auf die Bergwelt. Eine elektrische Beleuchtung und Heizung waren weitere Anzeichen für die erwarteten Gäste gehobenen Standes.

Zwischen den beiden Abteilen war ein grosses Gepäckabteil mit beidseitigem Gepäcktor angeordnet. Die Fahrzeuge erhielten einen braunen Anstrich.

Die elektrische Ausrüstung der BCFeh 4/4 11-15 stammte, wie bereits erwähnt, aus dem Hause MFO. Im Gegensatz zu den Triebwagen 1-3 wurden Direktkontrollen eingebaut. Damit dennoch eine Fernsteuerung über ein vierpoliges Kabel von stets bergseitig angeordneten Steuerwagen möglich war, wurde ein zusätzlicher Servomotor in die Kontrollen eingebaut.

Für den Strombezug ab Stromschiene wurden jeweils in der Drehgestellmitte beidseitig Stromabnehmer montiert. Da



Der BCFeh 4/4 11 auf der alten Stadstrecke an der Haltestelle Martigny-Ville um 1910 (Foto: Sammlung F. Jacquier)



Im Bahnhof von Martigny wartet ein BCFeh 4/4 zusammen mit dem Ce 2/2 41 der Trambahn Martigny (Um 1910; Foto: Sammlung F. Jacquier)

die Talstrecke Martigny – Vernayaz aus Sicherheitsgründen von Anfang an mit Fahrleitung und nicht mit Stromschiennen ausgerüstet wurde, musste zusätzlich ein Lyrabügel über dem bergseitigen Drehgestell montiert werden.

Die Bremsausrüstung umfasste folgende Systeme:

- Auf die Räder wirkende Klotzbremse, angesteuert als Hand- oder Druckluftbremse, System Westinghouse
- Bandbremse (Hand- und Druckluft)
- Widerstandsbremse für Talfahrt
- elektromagnetische Schienenbremse, angesteuert durch Batterie

Um die Sicherheit auf den Zahnstangenabschnitten von bis zu 200‰ zu gewährleisten, erhielten die Triebwagen eine automatische Geschwindigkeitsüberwachung, die beim Überschreiten der 10km/h-Marke eine automatische Bremsung auslöste. Der letzte Triebwagen der Serie, der BCFeh 4/4 15 erhielt als einziger eine verstärkte elektrische Bremse.

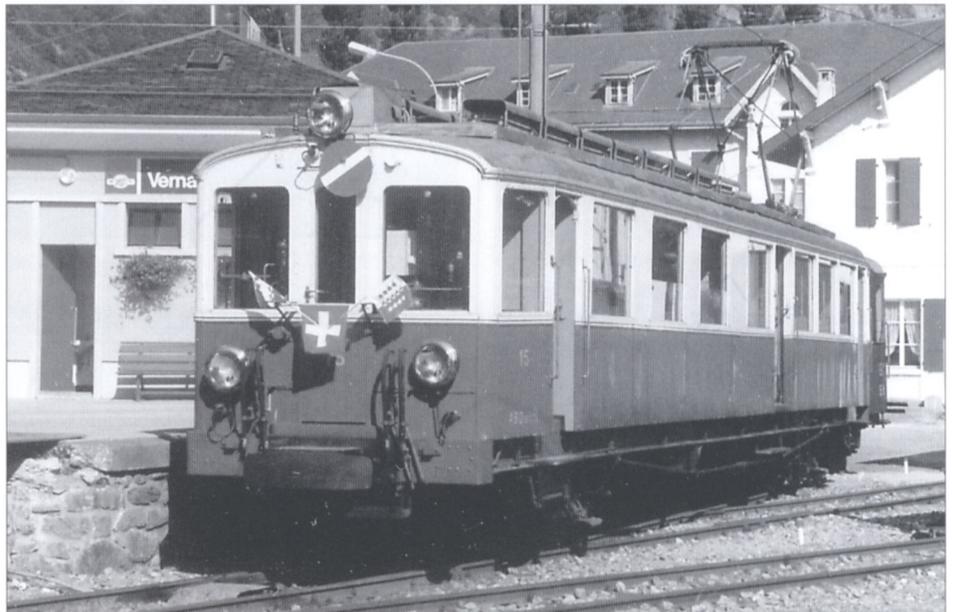
Mit einer Leistung von 176kW vermochten die Triebwagen einen Personen- oder zwei Güterwagen über die Steilrampen zu befördern, was einer Last von 15t entsprach.

Die Lyrabügel wurden 1955 durch Pantografen ersetzt. Mit der Aufhebung der dritten Klasse im Jahr 1956 wurden die Triebwagen in ABFeh 4/4 umbenannt.

Betriebseinsatz

In der Anfangszeit war die Maximalgeschwindigkeit zwischen Martigny und Vernayaz auf 15-25km/h und auf dem Adhäsionsabschnitt Salvan – Châtelard auf 20km/h beschränkt. Da auf den Zahnstangenrampen nur 7km/h erlaubt waren, ergab sich eine Fahrzeit von fast zwei Stunden für die ganze Strecke.

Nach der Anschaffung eines Schnee-



Typenbild des ABDeh 4/4 15 (Vernayaz, 18.8.96; Foto: M. Klausner)

pfluges und dem Bau von Schutzgalerien konnte 1935 der ganzjährige Betrieb aufgenommen werden.

Die BCFeh 4/4 11-15 konnten auch auf der französischen Seite verkehren; dank den Magnetschienebremsen auch auf jenen Abschnitten, die mit einer zusätzlichen Bremsschiene ausgerüstet waren. Allerdings wurde davon nur in den Wintern 1935/36 und 1936/37 im grossen Stil Gebrauch gemacht, als die MC ihre Züge bis nach Montroc - Le Planet führte. Im darauffolgenden Winter wurde dann auch auf der französischen Seite der ganzjährige Betrieb aufgenommen. Zudem verkehrte 1949 eine MC Komposition durchgehend von Martigny bis nach Chamonix.

Aufgrund der unterschiedlichen Kupplungssysteme konnten allerdings keine gemischten Einheiten gebildet werden.

Zusammen mit den Triebwagen 1-3 wickelten die BCFeh 4/4 11-15 bis 1957

praktisch den gesamten Verkehr ab. In diesem Jahr übernahmen die neu erbauten ABDeh 4/4 4-6 und ABDt 63-66 die Hauptlast des Verkehrs. Die beiden ABDeh 4/4 11 und 12 wurden bereits 1956 ausser Betrieb genommen. Die Kasten fanden weitere Verwendung auf dem Campingplatz von Le Bouveret. Bei einer Kollision in Châtelard am 31. Juli 1957 wurde der Triebwagen 13 so stark beschädigt, dass er ebenfalls ausrangiert und abgebrochen werden musste.

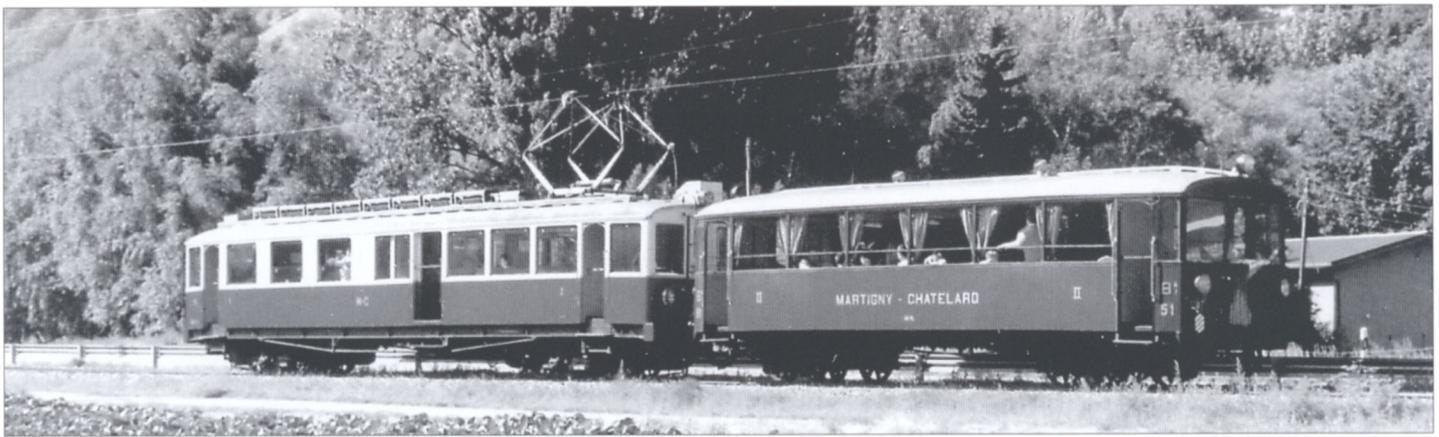
Die 1964 nachbeschafften Triebwagen 7-8 ermöglichten den vollständigen Ersatz der Kompositionen aus der Eröffnungszeit. Mit den neuen Pendelzugkompositionen hielt auf der MC die Scharfenbergkupplung anstelle der alten Zentralpuffer mit zwei seitlichen Schraubenkupplungen Einzug. Dank dem Verzicht auf die sonst bei Schweizer Schmalspurbahnen weit verbreiteten +GF+ Kupplungen konnten erstmals

schweizerische und französische Einheiten miteinander gekuppelt werden.

Der Einsatz der Triebwagen 11-12 beschränkte sich fortan auf den Güterverkehr und Dienst- sowie Sonderfahrten. Dennoch erhielten die beiden Triebwa-

Technische Daten

Bezeichnung	ABDeh 4/4
Nummer	11-15
Baujahre	11-12: 1906 13-14: 1908 15: 1909
Hersteller	SWS, SLM, MFO
Dienstgewicht	37t
Länge über Kupplung	18'000mm
Vmax Adhäsion	35km/h
Vmax Zahnstange	9km/h
Stundenleistung	176kW
Ausrangierung	11-12: 1956 13: 1957



Der ABDeh 4/4 15 im Einsatz zwischen Martigny und Vernayaz (18.8.96; Foto: M. Klausner)

gen den neuen rot-crèmen Anstrich.

Der ABDeh 4/4 14 wurde 1997 nach einem Getriebeschaden in Le Châtelard abgestellt.

Restaurierung des ABDeh 4/4 15

Der 1995 gegründete Verein «Les amis du Train historique de la Vallée du Trient» setzt sich zum Ziel, das historische Rollmaterial der MC zu unterhalten und regelmässig Nostalgiefahrten anzubieten. Zusammen mit anderem Rollmaterial übernahm der Verein auch den ABDeh 4/4 15. In den letzten Jah-

ren fanden bereits zahlreiche Fahrten mit diesem Triebwagen zwischen Martigny und Vernayaz statt.

Die «Amis du Train historique de la Vallée du Trient» sind nun auf der Suche nach Spendengeldern, damit dieses Fahrzeug revidiert, in den Originalzustand zurückversetzt und anschliessend auch wieder auf den Zahnstangenrampen eingesetzt werden kann.

Quellen

- «Les Amis du Train historique de la Vallée du Trient», F. Jacquier

- Les trains du Mont-Blanc, volume 2, Les Editions du Cabri
Dokumentation Direktion MC

Hinweise auf ältere Ausgaben des Lökeli-Journals:

- 3/99: MC ADt 74 restauriert
- 4/98: MC-Steuerwagen zurück
- 3/97: Aktuelles von den «Amis du Train historique de la Vallée du Trient»
- 1/97: Porträt «Les Amis du Train historique de la Vallée du Trient» (vergriffen)
- LJ 2/94: MC-Porträt (vergriffen)

Veranstaltungshinweise

9. und 10. September 2000

Besuchstage beim Modell-Eisenbahn-Klub Schaffhausen (MEKS)

Am Samstag, 9. September von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr und am Sonntag, 10. September von 10.00 Uhr bis 16.00 Uhr führt der Modell-Eisenbahn-Klub Schaffhausen (MEKS) zum dritten Mal Besuchstage durch. Im Klubhaus können Sie auf zwei grossen Anlagen in Spur H0/H0m und Spur N einen lebhaften Fahrbetrieb mit vielen verschiedenen Zugkompositionen bewundern. Im neuen Anbau wird zum ersten Mal Fahrbetrieb in Spur I und Spur II m zu sehen sein. Eine Festwirtschaft sorgt für das leibliche Wohl der Gäste. Der Eintritt beträgt 2.-- Franken.

Weitere Informationen: <http://www.seeseiten.de/user/meks/meks.htm>

21.12.2000-10.01.2001:

Winterreise über die Transsibirische Eisenbahn

Über Weihnachten/Neujahr findet eine organisierte Reise mit der transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok ans japanische Meer statt.

Reiseroute: Köln - Dortmund - Hannover - Warschau - Minsk - Moskau - Omsk - Nowosibirsk - Irkutsk - Bajkalsee - Chabarowsk - Wladiwostok - Chabarowsk - Bajkalsee - Irkutsk - Nowosibirsk - Omsk - Moskau - Minsk - Warschau - Hannover. Reisepreis: 509.--

Euro / 995.-- DM.

Weitere Informationen:

<http://www.globrailer.de>

3. September 2000: Dampf im Sensetal

Anlässlich des 30-Jahr-Jubiläums der Dampfbahn Bern lässt diese am ersten Sonntag im September die öffentlichen Regelfahrten im Sensetal wieder aufleben. Die Komposition ist am Nachmittag zwischen Gümmenen und Laupen unterwegs. Im Zug werden Snacks und Getränke verkauft. Eine Voranmeldung ist nicht nötig.

9. Dezember 2000:

Modelleisenbahnbörse in Ipsach

Öffnungszeiten: 10.00-15.00 Uhr in der Mehrzweckhalle. Tische (170x70) können gemietet werden, Fr.45.- pro Tisch, bei gleichzeitiger Einzahlung auf PC 30-753236-2, Heinz Gasser, Grubenweg 2, 2563 Ipsach. Anmeldeschluss: 25. November 2000. Die Tische werden in der Reihenfolge der Anmeldung gegeben.

1.-3. September 2000:

Appenzeller-Fest

Mit einem einzigartigen Konzept soll es zu einem Fest der Begegnung und Kommunikation werden. Entlang der Strecke der Appenzeller Bahnen präsentieren über 100 Vereine mehr als 80 Projekte und es laden viele Festbeizen und Restaurants zum Verweilen ein.

Die Appenzeller Bahn verbindet als «Festtram» die fünf Haupt-Festorte: Gonten, Appenzell, Gais, Bühler und Teufen. Die Festaktivitäten finden alle rund um die Bahnhöfe statt und sind zu Fuss bequem erreichbar.

Die Appenzeller Bahnen die in diesem Jahr ihr 125-jähriges Bestehen feiern, werden am Fest mit folgenden Aktivitäten vertreten sein:

- Einweihung eines besonderen Steuerwagens mit Catering
- Autorenlesungen mit Bibliowagen
- Postbeförderung im Postwagen Zi 4
- Restaurationsbetrieb in der Remise Appenzell mit Lokibar

Weitere Infos: www.appenzellerfest.ch

30. September – 3. Oktober 2000: Plandampf in Deutschland

Im Pfälzer Wald, einem beeindruckend schönen Mittelgebirge im Südwesten Deutschlands, wird vom 30. September 2000 bis zum 3. Oktober 2000 die Dampflokomotive in den regulären Zugdienst zurückkehren. Vier Tage lang werden Express- und Regionalzüge auf mehreren Strecken mit Dampf gefahren. Die Regierung des Bundeslandes Rheinland-Pfalz, die örtliche Organisation der Kommunen für den Schienenverkehr und die Deutsche Bahn AG machen damit auf die Angebote der Eisenbahn im Nah- und Regionalverkehr aufmerksam. Weitere Infos: Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, Bahnhofstraße 1, D-67655 Kaiserslautern. E-Mail: zspnv.sd@lasv.rlp.de

Ffestiniog Railway

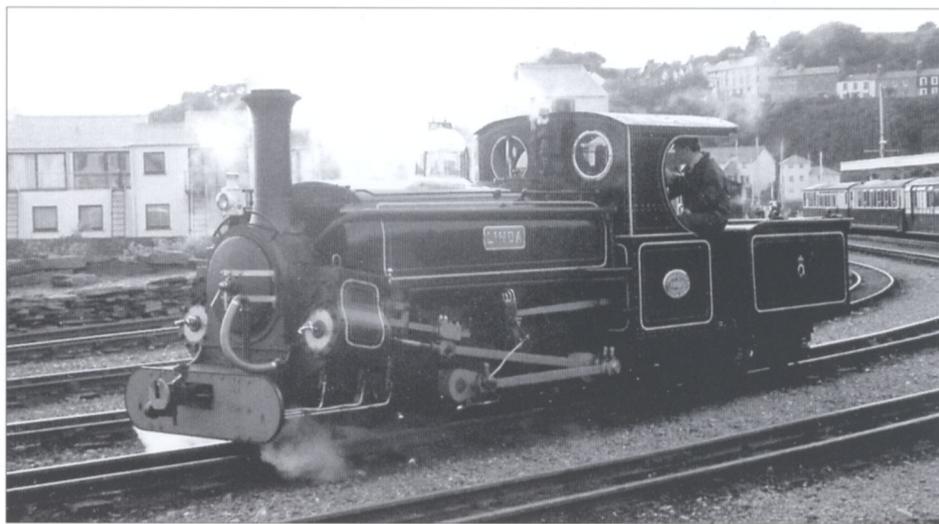
Die Ffestiniog Railway (FR) ist die derzeit längste Museumsbahn in Wales – Über 150 jähig und noch kein bisschen müde. Dass dem aber nicht immer so war, darauf gehen wir in unserem Artikel ein.

Peter Hürzeler

Die Geschichte der FR ist eng mit der schnellen Entwicklung und dem jähen Ende der Schieferindustrie sowie dem Tuchfabrikanten William Alexander Madocks (1773–1828) verbunden. Schiefer, auch das Gold von Nordwales genannt, wurde zum Decken von Häusern, für Zäune und Strassen verwendet.

Bereits früh erkannte er den Wert des Schiefers und beschloss die Schieferindustrie in der Gegend um Blaneau Ffestiniog zu intensivieren. Dazu gründete er 1824 den Hafen Port Madocks (heutiges Porthmadog), von welchem er eine Bahn ins ca. 20km entfernte Blaneau Ffestiniog bauen wollte. Doch er verstarb bevor die Bahn gebaut wurde. Der Bahnbau wurde 1832 trotzdem begonnen und 1836 konnte die Strecke eingeweiht werden. Als Spurweite wählte man 1ft 11.5in (597mm).

Der Betrieb erfolgte folgendermaßen: Die Wagen wurden in Blaneau Ffestiniog zusammengestellt, per Gravitation zum Meer befördert und mit Pferden wieder hinaufgezogen. Die ganze Strecke wies deshalb ein Gefälle auf, ausser am Moelwyn-Pass, der mit Hilfe zweier Seilwinden überquert wurde. Doch 1842 war auch dieses Hindernis entfernt, der Moelwyn-Tunnel wurde eröffnet. Schon 1840 war die Strecke ausgelastet. Man hielt es aber damals noch nicht für möglich, Dampfloks für eine dermassen schmale Spurweite zu bauen. Doch es kam anders. Im Okto-



Typenbild von «Linda» (1.8.98; Foto: P. Hürzeler)

ber 1863 kamen die ersten beiden Dampfloks, The Princess und Mountaineer, in Betrieb. 1864 trafen zwei weitere Loks, Palmerstone und The Prince, ein. The Prince ist heute noch in Dienst und ist somit die älteste betriebstaugliche Dampflok der FR. 1865 fuhren die ersten Personenzüge, die ersten überhaupt auf Schmalspurbahnen in Grossbritannien. Die Personenwagen waren sehr niedrig und die Passagiere mussten Rücken an Rücken in der Mitte der Wagen sitzen, um das Gewicht so zentral wie möglich zu verteilen. Man befürchtete sonst, dass die Wagen kippen könnten. Die anhaltende Verkehrszunahme konnte auch mit zwei weiteren Lokomotiven, Welsh Pony und Little Giant, nicht bewältigt werden. 1869



Fairlie «David Lloyd George» beim Wasserfassen in Blaneau Ffestiniog (2.8.98; Foto: P. Hürzeler)

wurde deshalb die Konzession für einen zweigleisigen Ausbau der Strecke, welcher jedoch extrem teuer gekommen wäre, beantragt.

Gerade in dieser Zeit hatte der Ingenieur Robert Francis Fairlie das Patent für eine neuartige Lokomotive angemeldet, die Fairlie-Doppellok. Ihr Konstruktionsmerkmal ist ein Doppelseitiger Kessel mit zwei Feuerbüchsen in der Mitte, der auf zwei Drehgestellen ruht. Dadurch war die Lok leistungsfähig, aber auch kurvengängig.

Ein erstes Musterexemplar, Little Wonder genannt, wurde bereits 1869 ausgeliefert. Da die Lok mehr als doppelt so stark war als die bisherigen Maschinen, beschlossen die Verantwortlichen weitere Fairlie-Doppelloks zu beschaffen und dafür den zweigleisigen Ausbau der Strecke fallen zu lassen. In der Folge wurden die Doppelloks James Spooner, Merddin Emrys (ist heute noch vorhanden) und Livingstone Tompson beschafft. Zudem wurde eine weitere Doppellok, Taliesin, in Betrieb genommen, welche aber nur ein angetriebenes Drehgestell aufwies.

Doch nun bekam die FR Konkurrenz von zwei Normalspurbahnen, die Blaneau Ffestiniog 1879 und 1883 erreichten. Von nun an ging es bergab mit der FR. Der Schiefertransport nahm immer mehr ab. Die FR setzte dadurch auf den

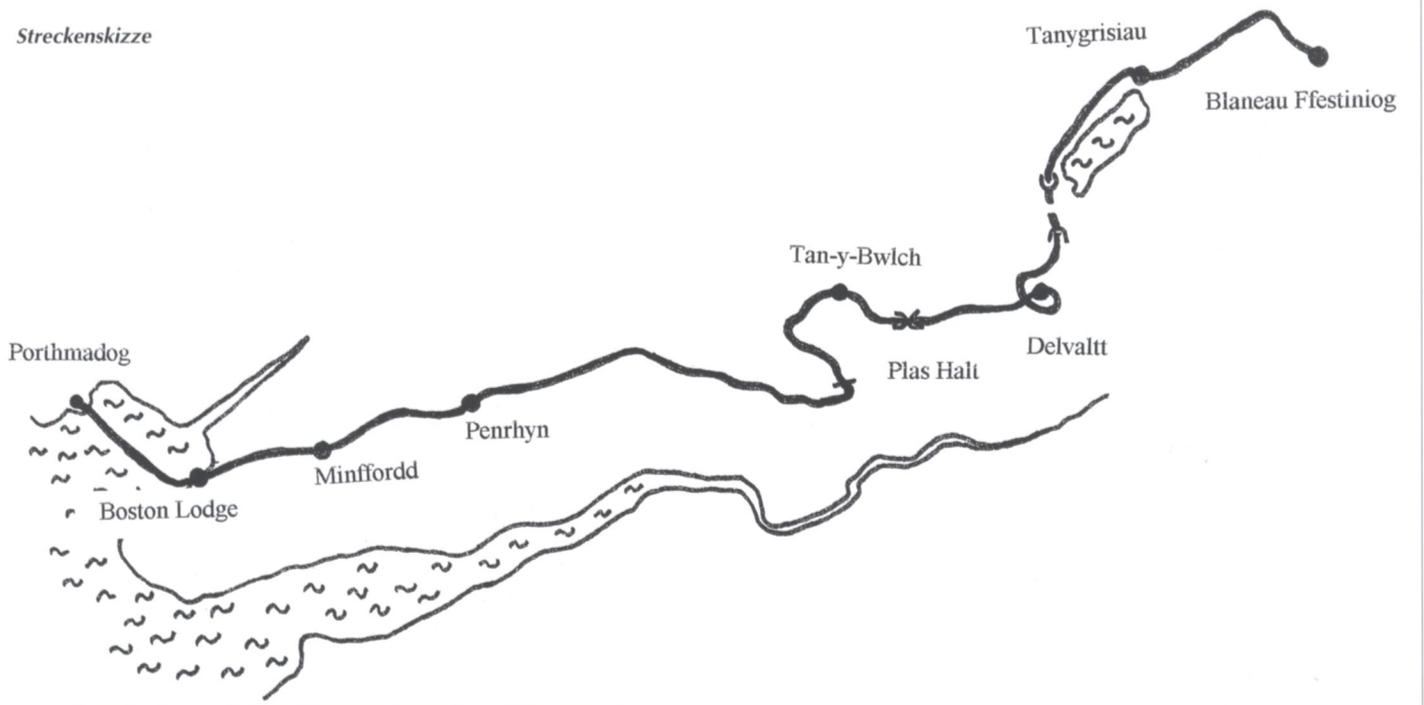


Bahnhof Porthmadog mit rangierender Fairlielok (2.8.98; Foto: P. Hürzeler)



Zug mit Fairlie «Earl of Merineth» auf der Neubaustrecke am Llyn Ystradau (2.8.98; Foto: P. Hürzeler)

Streckenskizze



Personen- und Touristikverkehr. Im ersten Weltkrieg musste das Bahnbetriebswerk als Munitionsfabrik dienen. Auch sonst traf der Krieg die Bahn hart, da der Verkehr fast zum Erliegen kam.

In der Zwischenkriegszeit wechselte die Bahn mehrmals den Besitzer. Von 1931 -1934 blühte die Bahn, unter der Leitung von Evan Davies, noch einmal auf. Durch seinen Tod kam sein Sohn an die Spitze der Bahn und der Abstieg nahm seinen Lauf. Der 2. Weltkrieg brachte den Personenverkehr zum Erliegen, Schieferzüge fuhren nur noch bei Bedarf. Wegen Kriegsschäden wurde die FR am 1. August 1946 stillgelegt.

Englische Bahnfreunde fanden nach dem Krieg den fast vollständigen Lok- und Wagenpark aus der Anfangsphase der Bahn vor. Um diesen Park vor dem weiteren Verfall zu schützen, wurde 1954 eine Gesellschaft gebildet, welche die Strecke als Museumsbahn wiederaufbauen wollte. Am 23.7. 1955 war es soweit. Die Lok Prince (The Prin-

ce von 1864) führte den ersten Zug von Porthmadog zu den Boston Lodge Works, dem Bahnbetriebswerk. Als Loks standen Prince und die Diesellok Mary Ann zur Verfügung. Danach ging es zielstrebig weiter. Minffordd wurde 1956, Penrhyn 1957 und Tan-y-Bwlch 1958 angefahren.

Während die FR Blaneau zustrebte, plante eine Elektrizitätsgesellschaft beim Moelwyn Bergrücken ein Pumpspeicherkraftwerk, das die Bahnstrecke überflutete. Die FR erhob Einspruch gegen diese Pläne, doch nahm man diese noch nicht sehr ernst. Der Einspruch wurde abgelehnt, das EW gebaut und die Strecke überflutet. 1964 hatte sich die FR entschlossen beim See eine neue, höhere Linie mit einem neuen Tunnel zu bauen. 1968 wurde die Strecke bis Dduallt eröffnet. 1978 konnte die neue Linie, welche vollständig durch Freiwillige erstellt worden war, in Betrieb genommen werden. Die neue Strecke beinhaltet auch einen

Tunnel von 294 Yards (269m). Da man sich über den Endpunkt in Blaneau Ffestiniog im unklaren war (Blaneau Ffestiniog hatte 2 verschiedene Bahnhöfe), war Tanygrisiau lange Zeit Endstation. Erst 1984 erreichte die Bahn Blaneau Ffestiniog. Seither reisst der Touristenstrom nicht mehr ab.

Um die alten Loks aus den Anfangsjahren der Bahn etwas zu entlasten, wurden 1979 und 1992 je eine Fairlie-Doppellok, Earl of Merineth und David Lloyd George, nachgebaut. Zudem entstanden zwischen 1986 und 1995 zwei neue Dieselloks, welche den Verkehr auch in Randzeiten sicherstellen. Seit Mitte 1999 ist zudem die rekonstruierte einfache Fairlie-Doppellok Taliesin in Betrieb. Insgesamt besitzt die FR heute 9 betriebsfähige Dampfloks, von denen 3 aus den Jahren 1863/64 stammen.

Kontaktadresse:

Ffestiniog Railway, Harbour Station, Porthmadog, Gwynedd LL49 9NF
www.festrail.co.uk

Bahnprojekte in der Pipeline

Bahn 2000 und Neue Eisenbahnpentransversale (NEAT) sind wichtige Projekte für die Schweiz und für die Aufwertung des Systems öffentlicher Verkehr Schweiz. Ebenso wichtig sind aber nebst gezielten Fördermassnahmen und Ausbauten in den Städten und Agglomerationen Projekte und Vorhaben zur Förderung der Mobilität per Bahn und Bus in den Randregionen unseres Landes.

Litra

Neue Bahnverbindung nach Malpensa

Die Verbindung vom Sottoceneri mit Varese war ursprünglich die Idee der Tessiner Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Durch ein lediglich sieben Kilometer langes Verbindungsstück von Stabio im Südtessin nach Arcisate auf lombardischem Boden lassen sich zwischen Lugano und Varese interessante neue Märkte erschliessen. So soll die Fahrzeit von Mendrisio zum Flughafen Malpensa 2000 auf unter eine Stunde sinken. Den Bau dieser neuen Bahnverbindung haben das Tessin, die Region Lombardei, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Ferrovie italiane (FS) am 22. Oktober 1999 vereinbart. Die Kosten für den Bau der Bahnlinie werden auf 200 Millionen Franken veranschlagt. Innerhalb der nächsten eineinhalb Jahre soll das fertige Projekt auf dem Tisch liegen, so dass die Bauarbeiten bereits 2001 beginnen könnten. Nicht nur die beiden Flughäfen Lugano-Agno und Malpensa kämen so zu einer attraktiven Bahnverbindung; das Sottoceneri erhielte dadurch auch eine schnellere Verbindung zu den grösseren Städten der Romandie. Damit würde die Ferrovie Mendrisio-Stabio (FMS), die lediglich vom 28. Juni 1926 bis am 31. Mai 1928 in Betrieb war, zu

neuem Leben erweckt. Eine Studie rechnet für die neue Strecke mit rund 11'000 Passagieren pro Tag.

Glovelier-Delémont

Mit einem 12km langen Meterspurgleis zwischen Glovelier und Delémont liessen sich die Chemins de fer du Jura (CJ) an grössere Reisesströme anbinden. Dies käme sowohl den Einheimischen wie den Touristen zugute. Gemäss einer Studie des Instituts für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH Zürich würde gleichzeitig die Bahn konkurrenzfähiger gemacht. Die IVT-Studie empfiehlt diese Lösung als bessere Alternative gegenüber einer Umstellung der Bahn zwischen Saignelégier und Glovelier auf Busbetrieb. Das normalspurige Trasse der SBB soll mit einer dritten Schiene ergänzt werden, damit die CJ-Züge in Delémont Anschluss an das Schnellzugsnetz der SBB erhalten. Eine Verlängerung der CJ auf eigenem Trasse war früher vorgesehen, erlitt aber in einer Volksabstimmung anno 1992 Schiffbruch. Aber die Fäden werden im Jura bereits weiter gesponnen: Wenn zwischen La Chau-de-Fonds und Le Locle zusätzlich zur bestehenden Normalspur auch ein Meterspurgleis eingebaut würde, wären direkte Zugfahrten von Delémont bis nach Les Brenets und Les Ponts-de-Martel möglich. Im bequemen Panoramawagen ergäbe dies quer durch den halben Jura ein kleines Pendant zum grossen Glacier-Express zwischen St. Moritz und Zermatt.

Schmalspurvernetzung in der Westschweiz

Der wirtschaftlichen Entwicklung von Alpenregionen würden verschiedene Bahnprojekte in der Westschweiz dienen, so unter anderem eine Verbindung der Montreux-Oberland-Bahn

(MOB) ab Gstaad durch den Sanetsch nach Sitten. Die 42 Kilometer lange Verbindung nach Sitten (mit einem Scheiteltunnel durch den Sanetsch) ist mit ca. 600 Millionen Franken veranschlagt. Für dieses Projekt wurde das Konzessionsgesuch bereits eingereicht. Gemäss fortgeschrittenen Plänen ist auch eine Verbindung von Gsteig über den Col du Pillon nach Diablerets, der jetzigen Endstation der Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn (ASD) vorgesehen. Von initiativen Köpfen wurde bereits ein weiteres Bahnprojekt nach dem benachbarten Frankreich vorgeschlagen. Mit einer Verlängerung der bestehenden AOMC-Linie von Aigle über Ollon-Monthey-Champéry könnte die französische Nachbarschaft erreicht werden. Dort sehen die Initianten den Einbau einer dritten Schiene auf der SNCF-Strecke Cluses-St-Gervais/Le Fayet vor. Damit wäre es möglich, ohne Umsteigen von Luzern auf einem 330km langen Schmalspurnetz über Aigle nach Chamonix zu gelangen. 80 Prozent der Strecken bestehen schon. Die fehlenden 20 Prozent (inklusive Gsteig-Pillon-Diablerets), entsprechen dem Preis von ca. 6 1/2 Kilometern Autobahn. Dadurch könnte die Westalpen-Express (WAE) genannte Verbindung mit der einträglichen Glacier-Express-Linie zwischen Zermatt und St. Moritz verglichen werden. Damit aber alles spielen kann, ist es notwendig, dass auch die schon lange vorgesehene, dritte Schiene auf der Normalspurstrecke Zweisimmen-Interlaken (BLS) eingebaut wird. Hier erübrigt sich ein neues Konzessionsgesuch. Der Preis dieser Verbindung ist mit ca. 60 Millionen Franken (Stand 1995) relativ günstig, würde aber die Verbindung verschiedener westschweizerischer und sogar savoischer Tourismus-Zentren, über die SBB-Schmalspurlinie Brünig mit denjenigen der Inner-schweiz erlauben.

Die normalspurige Süd-Leman-Linie

Auch die Reaktivierung der bestehen-



Traintronic

designed by itelec

Blitzende Zugschlusslaternen Spur N bis II, Weichendecoder, auch wetterfest vergossen für Gartenbahnen, Weichenantriebe, Lokempfänger für Grossbahnen, Relaisbausteine, Signalbausteine, Gleisbesetzmelder, Rückmeldemodule, Funkhandregler, Computerinterface, etc.

Neu: Güterzugbegleitwagen "Sputnik" ROCO, ausgerüstet mit flackerfreier LED-Innenbeleuchtung und blitzender Zugschlusslaterne. Art.Nr. 46960L Fr. 89.-

Die Intellibox, DIGITAL plus, ZIMO, Arnold digital und Traintronic

zeigen wir Ihnen gerne auf unserer digital gesteuerten

H0/H0m Modellbahnnlage. Vereinbaren Sie mit uns einen Vorführtermin.

Wir bieten günstige Preise bei optimaler Beratung. Verlangen Sie unsere Gratis-Information.

Weichenantrieb 5051

Steuerung mit Drucktasten -- Anzeige der Weichenlage mit LED's -- direkt mit Digitalsteuerung (DCC) ansteuerbar -- Rückmeldung über seriellen Datenbus -- sehr geräuscharm -- einfache Montage

itelec ag Meisenwiesstrasse 10, CH-8444 Henggart

Internet: <http://itelec.ch>

Tel.: 052/316 26 80

den, sogenannten Tonkin-Linie wird wieder akut. Sie verbindet dem Südufer des Genfersees entlang das französische Bellegarde mit dem schweizerischen St-Gingolph und St-Maurice. Sie könnte sich als zukünftige Güterverkehrsverbindung aus Südfrankreich mit Oberitalien entpuppen. Zudem wird auch die schon längstens vorgesehene Verbindung des Genfer Bahnhofs Cornavin mit dem Ausgangspunkt der SNCF-Strecke in Eaux-Vives wieder neu diskutiert. Sie würde die notwendige Verbindung herstellen zwischen der Süd-Léman-Linie und dem SBB-Bahnhof Genf, somit die internationale Reisezuglinie Genf-Evian-Brig mit ihren beidseitigen Verlängerungen ermöglichen. Der Genfer Grosse Rat hat kürzlich einen Projektierungskredit in der Höhe von sechs Millionen Franken bewilligt. Wegen den Baukosten für das 4,5 Kilometer lange Zwischenstück (rund 600 Millionen Franken) werden wohl noch eingehende Verhandlungen zwischen Bund, SBB und Kanton Genf nötig sein.

Scuol-Landeck

Auf eine langjährige Vorgeschichte kann das Projekt einer neuen Eisenbahnlinie von Scuol-Tarasp nach dem österreichischen Landeck und dem Südtiroler Mals zurückblicken: Der Jungfraubahn-Initiant Adolf Guyer-Zeller plante vor mehr als hundert Jahren eine normalspurige Engadin-Orientbahn. Diese hätte die Route des berühmten Orient-Expresses von Paris nach Konstantinopel um respektable 250 Kilometer abgekürzt. Von Chur aus sollte die

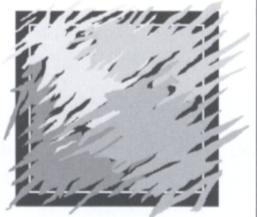
Strecke über Tiefencastel und durch einen Albulatunnel ins Engadin und ab Zernez durch einen Ofenbergtunnel nach Müstair (und von dort weiter nach Meran-Bozen-Triest) führen. Die Kosten schätzte er damals auf rund 75 Millionen Franken. Zusammen mit einer ebenfalls geplanten Linie vom Unterengadin nach Landeck hoffte man, dass in Zukunft auch die Route von München nach Mailand durchs Engadin gehe. Die Argumentation von Guyer-Zeller: «Wenn man bedenkt, dass Deutschland schon im Jahre 1910 eine Bevölkerung von nahezu 70 Millionen haben wird, die bei ihrer besonderen Schulung und ihrem angeborenen Wandertrieb in ungezählten Schaaren, wie eine friedliche Völkerwanderung über die schweizerischen und tyrolischen Alpenpässe nach Italien ziehen wird.» Und er kam bereits ins Schwärmen: «Jeder in Eisenbahnsachen auch nur theilweise Bewanderte wird es für etwas Grosses erklären müssen, wenn einmal die Expresszüge London via Brüssel (oder via Paris-Basel) und Zürich-Bünden Meran-Venedig und diejenigen, die von München durch den oberbayrischen Alpenkranz über den Fernpass ins Inntal hinunter und von Landeck über Martinsbruck, Maloja-Chiavenna-Lecco nach Mailand gehen, im Engadin kreuzen.»

Umspurbares Rollmaterial

Vermehrt auf umspurbares Rollmaterial setzt ein Vorstoss im Nationalrat von Dunri Bezzola (FDP/GR). Er will unter anderem zur Förderung des Tourismus in der Schweiz umsteigefreie Verkehrs-

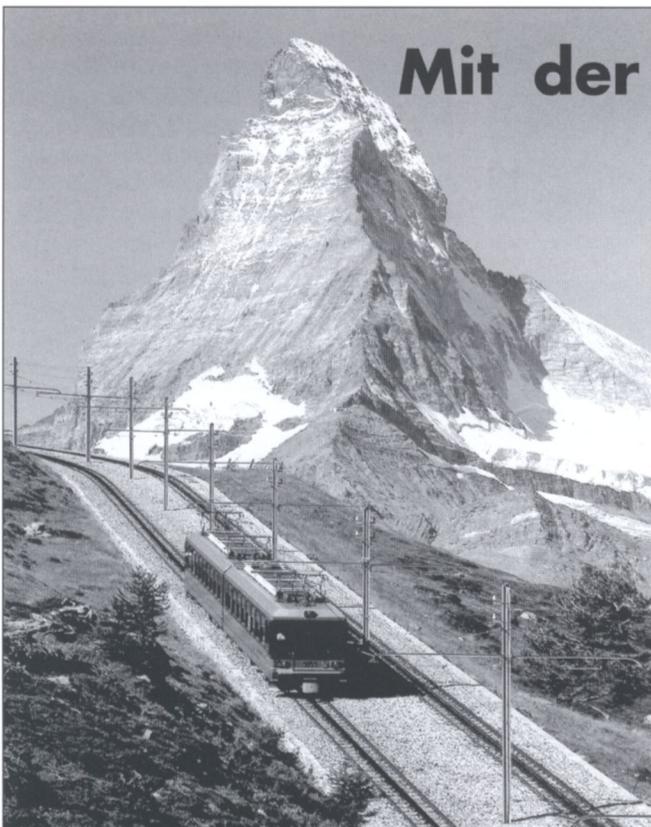
verbindungen auf der Schiene schaffen, welche die verschiedenen Landesteile enger zusammenbringt und den Komfort beim Reisen dem Reisen per Car angleicht oder gar übertrifft. Er sieht mit dem umspurbaren Drehgestell auch Alternativen zu der seit Jahren geplanten dritten Schiene zwischen Zweisimmen und Interlaken Ost, welche durchgehende Schmalspurzüge von Montreux über das Berner Oberland und den Brünig bis nach Luzern ermöglichen soll. Damit könnte die bereits heute sehr attraktive Golden Pass-Route aufgewertet werden. Umspurbares Rollmaterial könnte aber auch umsteigefreie Reisen ins Bündnerland, ins Berner Oberland oder in den Jura ermöglichen.

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



Mit der Bahn zum Matterhorn

Ein unvergessliches Erlebnis bietet die Fahrt mit der Zermatt-Bahn an den Fuss des Matterhorns und mit der Zahnradbahn zum Panorama-berg Gornergrat mit Blick auf 29 der 34 Viertausender der Schweiz.

BVL Zermatt-Bahn
GSB Gornergrat - Monte Rosa - Bahnen

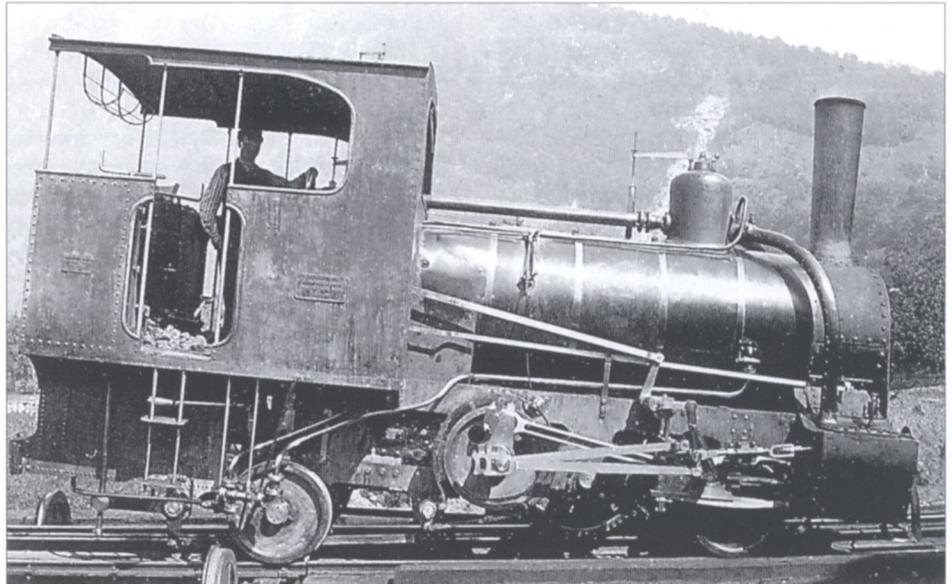
Nordstrasse 20, CH-3900 Brig
Tel.: 027/922 43 11 Fax: 027/922 43 90
www.bvz.ch / info@bvz.ch

125 Jahre Arth-Rigi-Bahn

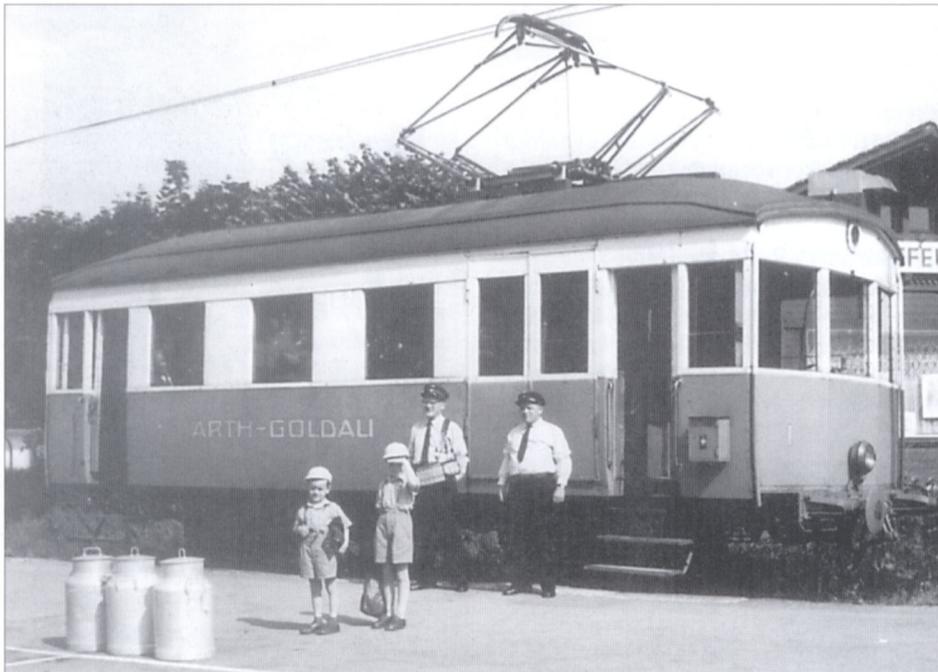
Diesen Sommer konnte die zweite Zahnradbahn Europas ihr 125-jähriges Bestehen feiern. In ihrer bewegten Geschichte, die um ein Haar Mitte der neunziger Jahre ein jähes Ende genommen hat, wurde aus ihr eine moderne Zahnradbahn mit Ganzjahresbetrieb.

André Hügli

Bereits zu Beginn des 18. Jahrhunderts war die Rigi ein bedeutendes Wallfahrtsziel, mit jährlich gegen 17'000 Besuchern, die die Kapellen beim Kaltbad und Klösterli aufsuchten. Die Blüte des Tourismus rief nach einer neuen und bequemeren Transportform: Der bekannte und innovative Ingenieur Niklaus Riggenbach liess am 12. August 1863 seine neue Erfindung in Paris pa-



Typenbild der Dampflokomotive H 2 aus dem Jahr 1875 (Foto: Sammlung Rigi-Bahnen)

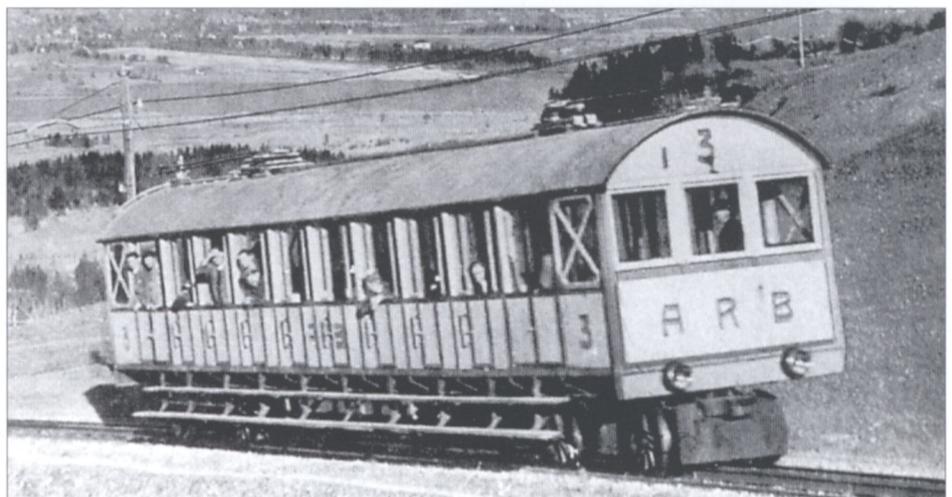


Adhäsionstriebwagen CFe 2/2 1 der Talbahn (Foto: Sammlung Rigi-Bahnen)

Arth am Zugersee, von wo aus sie zu Fuss oder per Sänfte auf den Berg kamen. Durch die Luzerner Zahnradbahn sah man sich ganz natürlich einer sehr ernsthaften Konkurrenz ausgesetzt, und so wurde noch während der Projektierung ein Initiativkomitee gegründet, welches die Absicht hatte, die Rigi von der Schwyzer Seite, sprich von Arth aus, zu erschliessen. Dieses Komitee reichte bei der Schwyzer Kantonsbehörde zwei Jahre vor der Eröffnung der VRB ein Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn von der Staffelhöhe nach Kulm als Fortsetzung der VRB und für eine Zahnradbahn von Arth am Zugersee via Klösterli nach Rigi-Kulm ein. Die Konzessionen wurden 1870 erteilt, wobei man, dem Kantönligeist folgend, auf ein ausgereifteres Konzessionsgesuch der VRB, die die Strecke Staffelhöhe – Kulm in eigener Regie hätten bauen wollen, gar nicht eintrat. Mit der Luzerner Rigi-Bahn wurde dann aber

tentieren. Mit seinem Zahnradbahn-Modell, welches am ehesten eine Lösung der Transportprobleme darstellte, konnte er allerdings in Europa niemanden begeistern; Doch in Amerika fand diese neue Technik erstmals eine Anwendung. Der Amerikanische Konsul in der Schweiz war von diesem neuen System, welches in den USA seine Funktionstüchtigkeit unter Beweis stellte, dermassen begeistert, dass er Riggenbach dazu antrieb, eine Zahnradbahn auf die Rigi zu bauen. So konnte im Jahre 1871 die erste Zahnradbahn von Vitznau am Vierwaldstättersee auf die Staffelhöhe (Kantonsgrenze) eröffnet werden.

Die meisten Gäste aus Zürich und der Nordostschweiz wählten für ihren Weg auf die Rigi die Route über Zug und



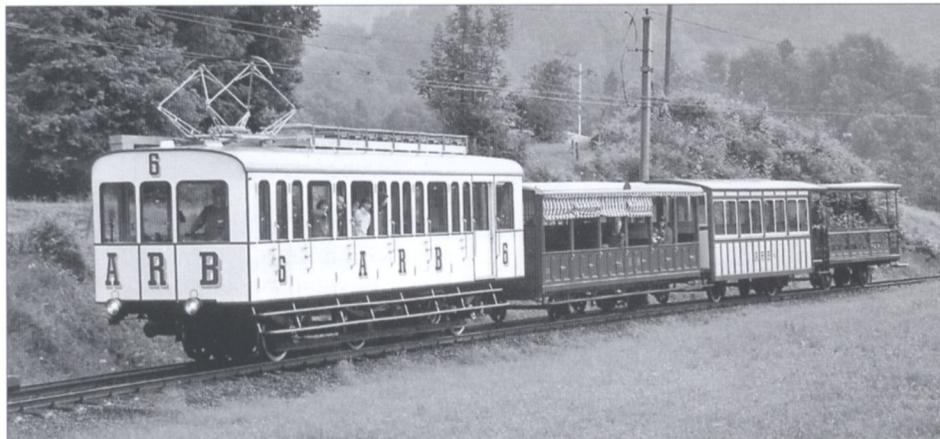
Der gigantische Triebwagen CFhe 2/4 3 aus den Anfängen des elektrischen Betriebes auf der ARB (Foto: Sammlung Rigi-Bahnen)

ein Pachtvertrag ausgehandelt, so dass zwar das Arther Komitee für die Finanzierung der Strecke Staffelhöhe – Kulm eintrat, jedoch der Bau und danach auch die Betriebsführung ganz in den Händen der VRB lag. Die Pachtstrecke konnte am 27. Juni 1873 eröffnet werden.

Die Finanzierung der Strecke Arth am See – Rigi-Kulm konnte aber erst drei Jahre nach der Konzessionserteilung ge-

nauer Rigi-Bahn erwiesen sie sich als ungemein schwieriger: Zwischen Kräbel und Klösterli musste zerklüftetes Felsgebiet durchquert werden. Mit dem Bau der Talstrecke wartete man bis 1874, als die Lage des Gotthardbahnhofs scheinbar feststand.

Wie die VRB wurde die Bahn in Normalspur ausgeführt, allerdings reduzierte man die Maximalneigung auf 200 Promille.



Der älteste, noch in Betrieb stehende Zahnradtriebwagen der Welt: Der BDhe 2/3 6 von 1911 mit drei Vorstellwagen oberhalb Goldau A4 (8.7.00; Foto: P. Hürzeler)

sichert werden. Mit den beiden Bauherren Riggenbach und Zschokke konnte am 25. März 1873 der Bauvertrag unterzeichnet werden und zum Sommeranfang des gleichen Jahres wurde auch endlich mit dem Bau begonnen.

Der Ausgangspunkt der Bahn im Tal war durch die Initianten vorgegeben, ähnlich wie in Vitznau sollte sie durch die Schifffahrt erschlossen werden. Probleme bereiteten dann aber die Weiterführung, da die Lage des Anschlussbahnhofes an die sich im Bau befindliche Gotthardbahn äusserst wichtig für das Gedeihen der ARB war. Nach ursprünglichen Pläne der GB sollte deren Bahnhof in Oberarth entstehen, so dass die ARB ihr Betriebszentrum mit den Depot- und Werkstätteanlage dort einrichtete. Doch die in finanzielle Schwierigkeiten geratene Gotthardbahngesellschaft, änderte in letzter Minute ihre Pläne und erstellte ihre Station auf dem Gemeindegebiet von Goldau. Die ARB stand so vor einem Scherbenhaufen!

Der Bau der ARB

Die zu bauende Strecke war in zwei Sektionen unterteilt. Das 1,4km messende Teilstück von Arth nach Oberarth wurde als Adhäsionsbahn gebaut. Die Zahnradstrecke begann in Oberarth, dem ursprünglichen Betriebszentrum, wo der Lokwechsel stattfand. Sie führte über Goldau, Kräbel, Fruttli und Klösterli nach Staffel, wo sie dann der Trasse der Pachtstrecke folgend, Rigi-Kulm erreichte.

Mit den Bauarbeiten wurde am 1. Juni 1873 zwischen Goldau und Rigi-Kulm begonnen. Im Vergleich zur Vitz-

Verfügung; die beiden weiteren Loks wurden mit einem bzw. drei Monaten Verspätung abgeliefert. Ursprünglich war vorgesehen, Lokomotiven desselben Typs wie die VRB mit stehendem Kessel zu beschaffen, doch nachdem sich in Österreich Zahnradampfloks mit verbessertem liegenden Kessel bewährten, entschloss sich der Verwaltungsrat der ARB anders. Die Loks, die dank der verbesserten Technik um einen Drittel höhere Schubkraft aufwiesen, wurden bei der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau gebaut. Die Lok Nr. 4 erlitt im Jahre 1885 während der Talfahrt einen Achsbruch und entgleiste, wobei der Lokführer sein Leben verlor. Sie wurde zur Reparatur zur SLM in Winterthur speidiert, wo sie auf gemischten Adhäsions- und Zahnradantrieb umgebaut wurde, so dass sie auch auf der Tallinie eingesetzt werden konnte. Alle Loks erhielten in den 1890er Jahren die automatische Dampfbremse, die ein Überschreiten der Geschwindigkeit wirksam verhinderte.

Für die Talbahn wurde eine einzige dreiachsige Adhäsionslok bei der SLM



Der modernste Triebzug erreicht in Kürze die Bergstation (4.6.00; Foto: A. Hügli)

Die Generalunternehmerin hatte bis zum vereinbarten Termin der Betriebsaufnahme (1. Juni 1875) fünf Lokomotiven für die Bergstrecke und eine für die Talbahn zu liefern. Dazu wurden 13 Personenwagen, davon 7 mit Gepäckabteil, beschafft. Die Wagen waren ausschliesslich für den Sommerbetrieb gedacht, weshalb sie seitlich offen waren. Bei schlechtem Wetter konnten die Fahrgäste durch herablassbare Tuchvorhänge geschützt werden.

Am 4. Juni 1875 konnte die 11,2km lange Strecke eröffnet werden, nach dem sie Tags zuvor von den Behörden abgenommen worden war.

Zu diesem Zeitpunkt standen aber nur gerade drei Dampflokomotiven des Typs H mit den Nummern 1 bis 3 zur

beschafft, die erst durch den Umbau der H 4 Unterstützung erhielt. Anfänglich erhielt auch sie die Nummer 1, wurde jedoch im Jahre 1893 zur besseren Unterscheidung mit der Nummer 11 versehen. Nach der Elektrifikation kam die Lok 1907 zur Bödeli-Bahn und mit dieser 1913 zur BLS, wo sie 1931 ausrangiert wurde. Sie glich in technischer Hinsicht mit ihrer sehr gedrungene Bauweise (Länge über Puffer betrug nur 6m!) den gleichzeitig gebauten Loks für die Scheidegg-Bahn.

Die Bergloks durften mit einer Geschwindigkeit von 8km/h verkehren; auf der Talbahn waren 21km/h zugelassen. Für die ganze Strecke brauchte man genau anderthalb Stunden Fahrzeit, zehn Minuten weniger als ur-

sprünglich geplant.

Die Gotthardbahn nahm am 1. Juni 1882 zwischen Rotkreuz und Chiasso ihren Betrieb auf. Die ARB erwartete diesen Tag sehnlichst, da man sich markant höhere Frequenzen versprach, doch zog die Eröffnung erhebliche bauliche und betriebliche Konsequenzen mit sich: Die Gemeinde Arth forderte nach dem Wegfall ihrer GB-Station den Ganzjahresbetrieb der Tallinie der ARB. Die ARB forderte ihrerseits eine finanzielle Unterstützung von der Gotthardbahn, damit dieser mit allen notwendigen baulichen Massnahmen eingerichtet werden konnte.

Im November 1881 wurde mit dem Bau der Streckenverlegung zwischen Oberarth und Goldau begonnen: Sie bog 235m unterhalb der ehemaligen Haltestelle Goldau von der bestehenden Strecke nach Osten ab und wurde bis vor das Stationsgebäude der Gotthardbahn geführt. Hier endete sie als eingleisige Spitzkehre. Über eine Weiche wurde die Anschlussstrecke bergseits in einem Bogen, welcher heute noch existiert, zum ursprünglichen Trasse zurückgeführt. Um den Betrieb zwischen Arth am See und Goldau nicht zu komplizieren, musste man zwischen Oberarth und Goldau die Zahnstange entfernen und die Neigung der Trasse durch Absenkung von bisher 80 Promille auf 50 bis 65 Promille reduzieren.

Die Station verlor nicht nur durch den Wegfall des Lokwechsels an Bedeutung, sondern auch, weil man sich entschied, gleich sämtliche Unterhaltungsanlagen nach Goldau zu verlegen.

In den 1890er Jahren setzte sich der positive Trend fort, der seit der Eröffnung der GB wie erhofft eingetreten



Der bereits modernisierte Pendelzug von 1949 mit kleiner Güterlast unterhalb Rigi-Staffel (4.6.00; Foto: A. Hügli)



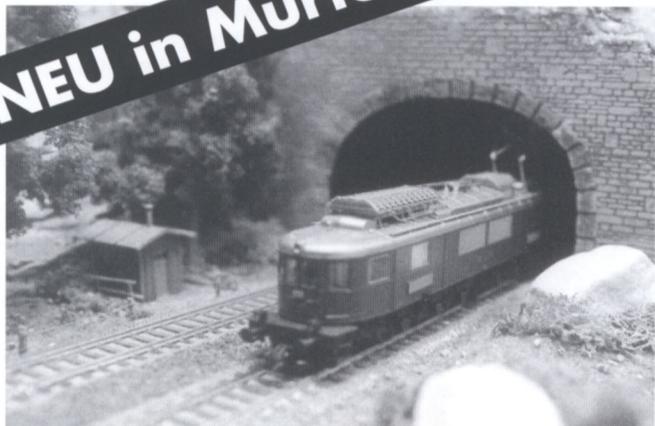
Die aus den zwanziger Jahren stammende Schneeschleuderlok He 2/3 8 demonstriert ihren Drehmechanismus. (Arth-Goldau, 4.6.00; Foto: A. Hügli)

Rathausgasse 12 3280 Murten
Telefon 026 670 03 63

PERRON 12

MODELLBAHNEN UND TECHNISCHE SPIELWAREN

NEU in Murten



Alles für den Modellbahner

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag, 13.30 bis 18.30 Uhr

Samstag, 09.00 bis 16.00 Uhr

märklin



RIVAROSSI

LILIPUT

BEMO



herpa VOLLMER Heki

NOGH

ARNOLD

kibri

war. Am 1. Juni 1897 wurden endlich die direkten Strecken von Zürich - Zug und von Luzern - Immensee nach Arth-Goldau eröffnet, so dass sich die ehemalige Landstation zu einem wichtigen Eisenbahnknoten entwickelte, wobei auch die Eröffnung der SOB die Wichtigkeit unterstrich. Die Einführung der Linie von Zug zwang zu einem Bahnhofsumbau: Der Bahnhof Arth-Goldau wurde als Keilbahnhof erstellt. Die ARB konnte nach längeren Diskussionen den heute noch vorhandenen Hochperon über der Ausfahrt Richtung Immensee in Betrieb nehmen. Dadurch wurde die Talbahn endgültig von der Bergbahn abgeschnitten, man erstellte nun eine Zufahrt auf den Bahnhofsvorplatz. So waren die Zeiten von durchgehenden Wagen von Arth am See auf die Rigi endgültig vorbei, und die Talbahn hatte nur noch lokalen Charakter.

Die hohen Fahrgastzahlen machten auch die Beschaffung von weiteren Fahrzeugen notwendig: 1899 konnte eine neue Dampflok in Betrieb genommen werden, die deutlich leistungsstär-



BDhe 4/4 15 unterhalb von Rigi Kulm (4.6.00); Foto: M. Klausner

ker als ihre Vorgängermaschinen war. Auch ein weiterer Personenwagen mit 33 Plätzen kam hinzu. Zugleich begann mit dem Umbau der mittlerweile 20 jährigen Dampflok 1-5, deren Leistung so um bis zu 15% gesteigert werden konnte.

Die Elektrifikation

Am 27. März 1905 beschloss die Generalversammlung der ARB die Elektrifikation der ganzen Strecke. Die Gemeinde Arth, deren Einfluss nicht unerheblich war, setzte mit ihren Entscheidungen einiges in Gang: Durch die Elektrifikation der Talbahn konnte auch gleich das ganze Dorf mit Strom versorgt werden. Der Auftrag für die Elektrifizierung ging an die Firma des damaligen Verwaltungsratspräsidenten der ARB, an Wüst & Co. in Seebach. Diese installierte den Fahrdrat und konstruierte den elektrischen Teil der fünf zu liefernden Triebwagen. Die beiden Adhäsionstriebwagen 1 und 2 wurden im Spätsommer 1905 abgeliefert, und so konnte der

elektrische Betrieb mit 540V Gleichstrom auf der Tallinie zu Beginn des Jahres 1906 aufgenommen werden. Der Strom wurde vom Elektrizitätswerk Altdorf bezogen und in einer am Depot angebauten Zentrale in Gleichspannung umgeformt. Zur Verstärkung der Talbahn wurde der Personenwagen 9 so umgebaut, dass er ganzjährig dort eingesetzt werden konnte. Er blieb, wie die beiden Motorwagen bis zur Aufhebung der Talbahn praktisch unverändert im Einsatz.

Die Projektierungsarbeiten für die Bergstrecke dauerten länger als geplant, so dass nicht mehr 1905 mit den Arbeiten begonnen werden konnte, dafür aber dann zur Schneeschmelze im darauffolgenden Jahr. Bereits im Oktober 1906 konnten erste Probefahrten aufgenommen werden. Den Fahrdrat setzte man hier mit 750 Volt unter eine höhere Spannung. Definitiv elektrisch wurde ab dem 20. Mai 1907 gefahren. Die Firma Wüst lieferte für die Bergstrecke drei gigantisch wirkende Zahnradtriebwagen, die jedoch mit 240PS viel zu schwach motorisiert waren. Nach Überhitzungsschäden musste die ARB die Triebwagen bereits ein Jahr nach deren Betriebsaufnahme retournieren; Sie wurden mit neuen, etwas stärkeren Motoren und einer Kühlvorrichtung versehen, konnten aber dennoch keine Vorstellwagen auf die Rigi befördern. So musste an Spizentagen immer wieder auf die Dampflok zurückgegriffen werden.

1911 wurde ein weiterer Zahnradtriebwagen, die Nr. 6 beschafft, der eine erste Abhilfe brachte.

Die Zeit bis 1950

Vom ersten Weltkrieg wurde die ARB hart getroffen: Die grossen getätigten Investitionen konnte alle nicht aus eigenen Mitteln finanziert werden, so dass eine enorme Zinslast auf der ARB drückte. Die Fahrgäste blieben grösstenteils aus; Der Fahrplan wurde so reduziert, dass mit einem Triebwagen alle Leistungen abgedeckt werden konnten. Bereits forderten erste Obligationäre die Liquidation des Unternehmens, die aber vom Eisenbahndepartement aufgeschoben wurde. Dank einem neuen Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidationen von Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmen, konnte die ARB gerettet werden.

In den goldenen Zwanzigern konnte aber auch die Arth-Rigi-Bahn vom allgemeinen Aufschwung profitieren. Die Fahrgastfrequenzen nahmen wieder zu und übertrafen alle Vorkriegsrekorde. Erstmals war es möglich, eine Dividende auszuschütten. 1925 musste ein weiterer Triebwagen angeschafft werden.

Um die Konkurrenzfähigkeit der ARB zu erhalten, mussten die Fahrzeiten, die auch mit der Elektrifikation kaum kürzer geworden sind, endlich reduziert

werden. Dies war jedoch nur durch eine Spannungserhöhung möglich. Diese Massnahme wurde erst 1939 durchgeführt.

Im Jahre 1928 führte man definitiv den Winterbetrieb ein, nachdem bereits die Jahre zuvor dank der freundlichen Witterung mehrmals während den Wintermonaten bis nach Rigi-Staffel gefahren werden konnte. Es musste allerdings das notwendige Rollmaterial beschafft werden: 1930 kam eine von der SLM gelieferte Schneeschleuderlok in Betrieb, die an Spizentagen auf vor Personenzügen eingesetzt wurde.

1939 diskutierte der Verwaltungsrat erstmals über eine Umstellung der Talbahn auf Busbetrieb, man sah aber ab.

Während des zweiten Weltkrieges kletterten die Beförderungszahlen in unerwartete Höhen, ausgelöst durch die umfangreichen Truppentransporte und durch den aufkommenden Wintersportverkehr. Im Jahr 1940 beförderte die ARB 50% mehr Fahrgäste als das Jahr zuvor! So verbesserte sich auch die finanzielle Lage des Unternehmens zusehends: 1949 konnten zwei neue Triebwagen beschafft werden.

Die Zeit von 1950 bis heute

Mit den beiden neuen Triebwagen konnte eine umfassende Modernisierung der ARB eingeleitet werden. Die Stationsanlagen und Gebäude wurden modernisiert, und Kreuzungsgleise verlängert. In den sechziger Jahren werden die Schienen auf der ganzen Strecke verschweisst. In den Jahren 1954 und 1967 folgte je ein baugleicher Triebwagen, die ab 1958 mit neuen Steuerwagen zu Pendelzügen formiert werden konnten. Verschiedene Luftseilbahnprojekte, von denen dasjenige von Weggis nach Rigi Kaltbad verwirklicht wurde bedeuteten neue, zusätzliche Konkurrenz, was sich in den Ergebnissen widerspiegelte. Diese Projekte machte nun auch den ärgsten Konkurrenten, die VRB immer mehr zum Verbündeten; Das Verhältnis wurde anfangs der fünfziger Jahre so gut, dass man sogar Fahrzeuge austauschte. Dies wurde möglich, als 1952 in der Station Rigi-Kulm eine neue Schiebebühne eingebaut wurde, die die beiden Bahnen erstmals verband.

1956 wurde der Untergang der Talbahn eingeläutet: Das zuständige Bundesamt verlangte eine gründliche Sanierung der Bahnanlage und des Rollmaterials oder die Liquidation der 2,6km langen Bahnstrecke. Die Forderung kam nicht von ungefähr: Die beiden hochbeinigen Triebwagen von 1906 pendelten auf nur 9m langen, unverschweissten Schienenstücken zwischen Arth und Goldau hin und her. Der ARB kam dieses Verdikt nicht ungelegen: Die Tallinie stellte seit langem eine enorme finanzielle Belastung dar.

Triebfahrzeugliste der ARB

H	1	1875	Aarau	1915+
H	2	1875	Aarau	1908 an RB (Nr. 14), 1917 an Schwabenbergbahn, 1930+
H	3	1875	Aarau	1923+
H	4	1875	Aarau	1887: Umbau auf gemischten Betrieb, 1909+
H	5	1875	Aarau	1910+
H	6	1899	SLM	1945+
E 3/3	1/11	1875	Aarau	Talbahn, 1907 an Bödelibahn Nr. 73, 1946+
CFe 2/2	1	1906	MAN/ Wüst	Talbahn, 1966+
CFe 2/2	2	1906	MAN/Wüst	Talbahn, 1959+
BCeh 2/4	3	1907	Rastatt/Wüst	1965-1975 remisiert, 1975+
BCeh 2/4	4	1907	Rastatt/Wüst	1950+
BCeh 2/4	5	1907	Rastatt/Wüst	1965+
BCeh 2/3	6	1911	SWS/SLM/MFO	1990: historisches Fahrzeug
BCeh 2/4	7	1925	SIG/SLM/MFO	Restaurierung vorgesehen
CFeh 2/4	11	1949	SLM/SMS	1992 modernisiert
CFeh 2/4	12	1949	SLM/SAAS	
CFeh 2/4	13	1954	SLM/SMS	
BDhe2/4	14	1967	SLM/SMS	
BDhe 4/4	15	1982	SLM/BBC	
He 2/3	8	1930	SLM/MFO	im Winter: Schneeschleuder Xrote 8

Per 31. August 1959 wurde der Betrieb auf Bus umgestellt, und die Arther Bevölkerung bekam einen immer mehr befriedigenden Ersatz für ihr liebgewonnes Tram.

Das 100-Jahr-Jubiläum 1975 wurde nur bescheiden gefeiert, da sich die finanzielle Lage erneut verschlechterte: Ein in Schwierigkeiten geratenes Hotel, an dem die ARB beteiligt war, drückte aufs Portemonnaie. So wurde 1976 beschlossen, das Aktienkapital abzuschreiben und neue Aktien zu zeichnen. Doch erst der Verkauf der Hotel-Liegenschaft brachte eine finanzielle Beruhigung.

1978 konnte der Betriebsfunk eingeführt werden. Sämtliche Fahrzeuge und Stationen wie auch die Werkstätte und die Direktion sind seither über Funk erreichbar. Im gleichen Jahr wurde auch die Haltestelle Goldau N4 eröffnet. Daneben ist ein grosser Parkplatz mit 500 Abstellplätzen entstanden, der so elegant erschlossen wird.

Anfangs der achtziger Jahre kam die neueste Pendelzugskomposition in Betrieb, welche schon 1978 bestellt worden war. Die VRB erhielt 1986 gleichartige Pendelzüge. Der Zug der ARB diente der Vitznauer Bahn als Vorbild.

Die sich schon lange abzeichnende Annäherung gipfelte 1992 in der Fusion der VRB, ARB und der Luftseilbahn Weggis-Kaltbad zur Rigi-Bahnen AG mit Sitz in Goldau. Die Geschäftsleitung befindet sich in Vitznau. Die damit verbundenen Synergien wurden so weit möglich ausgenutzt. Die grossen Unterhaltsarbeiten zum Beispiel werden nun zentral im modernen Depot Vitznau ausgeführt, wozu an den Fahrzeugen der ARB wegen der engen Radien vor dem Depot Vitznau Änderungen an den Drehgestellen gemacht werden mussten. Durch den Abbau der Doppelspu-

rigkeiten konnten die Kosten um eine Million Franken gesenkt werden.

Der Hochperron und das Rollmaterial bedürfen seit längerem einer umfassenden Sanierung. Die Kosten schienen der Direktion der RB so hoch, dass sie einen Ersatz der Zahnradbahn von Arth-Goldau auf die Rigi durch eine Luftseilbahn in Erwägung zog. Die Direktion liess mehrere Gutachten erstellen; Am

26. Januar 1999 kam aber dann doch zum Schluss, dass bei einer Sanierung der Zahnradbahn die Kosten – sie sind auf immerhin 16,7 Mio. Franken budgetiert – über mehrere Jahre verteilt werden können, und so die Gesamtrechnung weniger belasten. Die Zukunft der ARB scheint so gesichert.

Als Ersatz für den baufälligen Hochperron ist eine neue Perronanlage etwa an der gleichen Stelle wie die Abfahrtsstelle zwischen 1882 und 1897 geplant. Sie soll an die Personenunterführung der SBB angeschlossen werden, und so leichter zu erreichen sein. Auch die brandgefährdeten Depot-

und Werkstätteanlagen sollen abgerissen werden.

Quellen

- Rigi-Bahnen, Vitznau
- G. Oswald: Arth-Rigi-Bahn 1875-1992, Kulturkommission Kanton Schwyz, 1995
- F. Inäbitt: Rigi Bahnen, Prellbockverlag 2000, Leissigen



Messingmodelle in Spur-0

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

NEU! Spur-Om

- Standardtram der Städte Bern, Basel und Zürich

STUMO-Accessoires

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

Nähere Auskunft erhalten Sie bei

Hans + Hanni Studer

Wegmühlegasse 10a, 3072 Ostermundigen

Tel/Fax 031 932 34 31

Neues von der BVZ



SHUTTLE TÄSCH - ZERMATT

STADLER

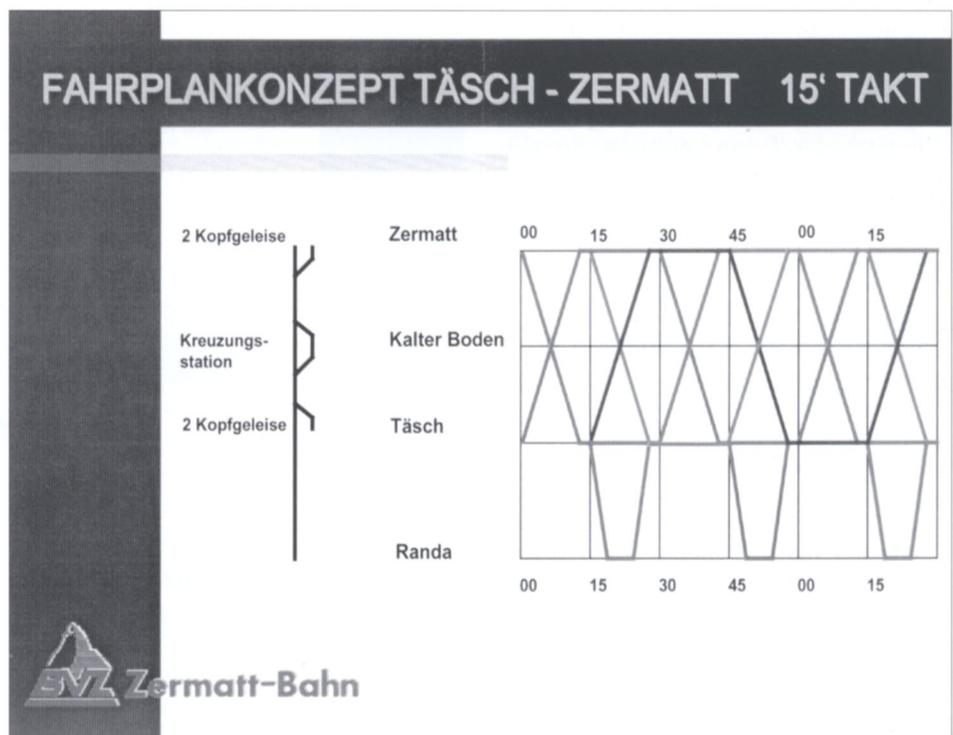
Die BVZ Zermatt-Bahn hat der Firma Stadler Bussnang AG den Auftrag für die Herstellung zweier Pendelzug-Kompositionen erteilt. Das moderne und leistungsfähige Rollmaterial wird ab August 2002 hauptsächlich auf der Strecke Täsch – Zermatt verkehren. Der Bestellauftrag hat ein Gesamtvolumen von rund 20 Millionen Schweizerfranken.

BVZ

Im Juni 1999 stellte die BVZ Zermatt-Bahn mit dem 100-Millionen-Projekt «TopTerminal Täsch» eine Gesamtlösung für die verschiedenen Probleme des Umsteigebahnhofs Täsch und einen besseren Empfang in Zermatt vor. Das Grossprojekt besteht aus unterschiedlich finanzierten Projektteilen, im wesentlichen aus einer neuen Bahnhofsinfrastruktur, einem Dienstleistungs-zentrum, einem Parkhaus und der Erneuerung des Rollmaterials. Mit der Bestellung eines Teils des neuen Rollmaterials konnte nun ein erster Schritt zur Umsetzung der Pläne realisiert werden.

Vielseitiger Dienstleister

Die beiden neuen Shuttlezüge der BVZ Zermatt-Bahn erscheinen auf den ersten Blick als interessanter Mix zwischen Strassenbahn und Neigezug. Oberstes Ziel dieser neuen Formation aus zwei Steuer- und einem Panoramawagen ist es, die Reisequalität auf der Kurzstrecke Täsch - Zermatt markant



zu verbessern. Beide Steuerwagen sind dabei sogenannte Niederflurfahrzeuge. Sie erlauben den Gästen des Kurorts Zermatt weiterhin den Verlad der bewährten Gepäck- und Sportgerätkollis. Der Panoramawagen entspricht in seinen wesentlichsten Teilen jenen Fahrzeugen, die bereits heute im Dienste der BVZ Zermatt-Bahn und des Glacier Express stehen.

Im Innenraum überzeugt das neue Rollmaterial durch seine offene Designgestaltung, die dem Fahrgast ermög-

licht, durch den ganzen Zug hindurch bis zum Lokführer nach vorne zu sehen. Die grosse Laufruhe der Fahrzeuge, der niedrige Schalpegel, ergonomisch geformte Sitze, eine Art Club-Bestuhlung wie auch die angenehm helle Wagenbeleuchtung gehören zu den weiteren Vorteilen der komfortablen Shuttlekompositionen.

Einen zentralen Stellenwert erhielt bei der Planung der neuen Züge die allgemeine Fahrgastinformation. Mehrere Flachbildschirme und akustische

Einrichtungen erlauben eine zeitgemässe und präzise Information der Reisenden während der Fahrt. Die neuen Shuttles werden somit zur «Ent-erprise» auf Rädern.

Ein zusätzliches Augenmerk bei der Planung wurde von Seiten der Firma Stalder Bussnag AG und der BVZ Zernatt-Bahn auch auf die Umweltfreundlichkeit des Rollmaterials gelegt. So werden für die Produktion vorwiegend chlor- und halogenfreie Produkte und lösemittelfreie Anstriche verwendet. Durch den konsequenten Einsatz von Leichtbautechnik wird der Energiebedarf für den späteren Betrieb zudem wesentlich reduziert. Ebenfalls können die Lärmemissionen im Verhältnis zu den noch verkehrenden Fahrzeugen weiter vermindert werden.

Steigerung der Transportkapazität

Wie die Grundplanung des Top Terminals Täsch vorsieht, ermöglichen die neuen Shuttlezüge der BVZ Zernatt-Bahn eine Steigerung der Transportkapazität. Zusammen mit den bereits vorhandenen Zugskompositionen können ab dem Jahr 2002 in Spitzenzeiten rund 1000 Personen (Sitzplätze) und 300 Gepäckrollis je Richtung befördert werden. Falls die Züge ohne den Transport von Gepäckrollis im Einsatz stehen, erhöht sich die Kapazität auf 1800 Personen je Stunde in Richtung Zernatt und in Richtung Täsch. Um auch den Personaleinsatz für alle optimal gestalten zu können, besteht die Möglichkeit, jeweils zwei Züge aneinander zu koppeln und in Doppeltraktion zu führen.

Neues Fahrplankonzept

Im Zusammenhang mit der Strategieplanung des Top Terminals Täsch wurde auch ein neues Fahrplankonzept für die Strecke Täsch - Zernatt erarbeitet. Während jeweils zwei Pendelzüge unterwegs sind, sollen an beiden Bahnhöfen schon zwei weitere Kompositionen bereitstehen. Jeder zweite Zug (alle 30 Minuten) wird zudem nicht nur den Bahnhof Täsch, sondern auch den Bahnhof Randa bedienen.

Finanzierung und Inbetriebnahme

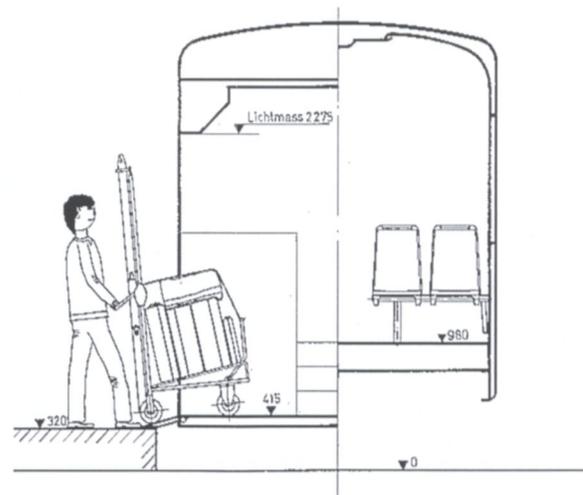
Die Finanzierung der beiden Shuttlezüge erfolgt über einen Leasingvertrag. Eine zusätzliche finanzielle Unterstützung mittels Marketing- und Werbekooperationen mit Drittfir- men wird zurzeit geprüft.

Die Lieferfristen für die Fahrzeuge belaufen sich auf 24 Monate. Zum definitiven Einsatz gelangen die Fahrzeuge voraussichtlich ab August 2002.

Weitere Neuigkeiten

An der Infrastruktur auf der übrigen Strecke sind auch diverse Investitionen

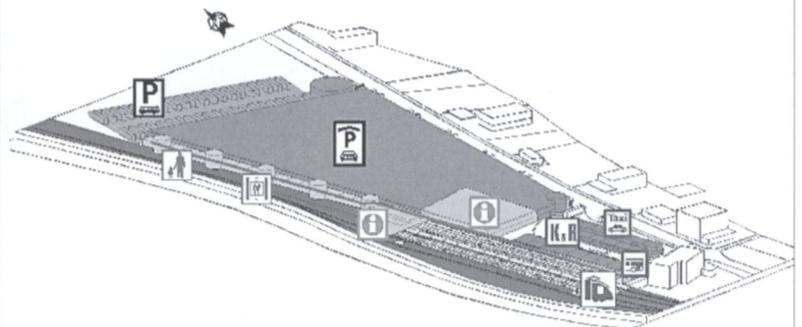
Gepäck - Transportsystem „Zernatt“



BVL Zernatt-Bahn

TOP TERMINAL TÄSCH

Eine moderne und innovative Lösung



BVL Zernatt-Bahn

23.07.1999

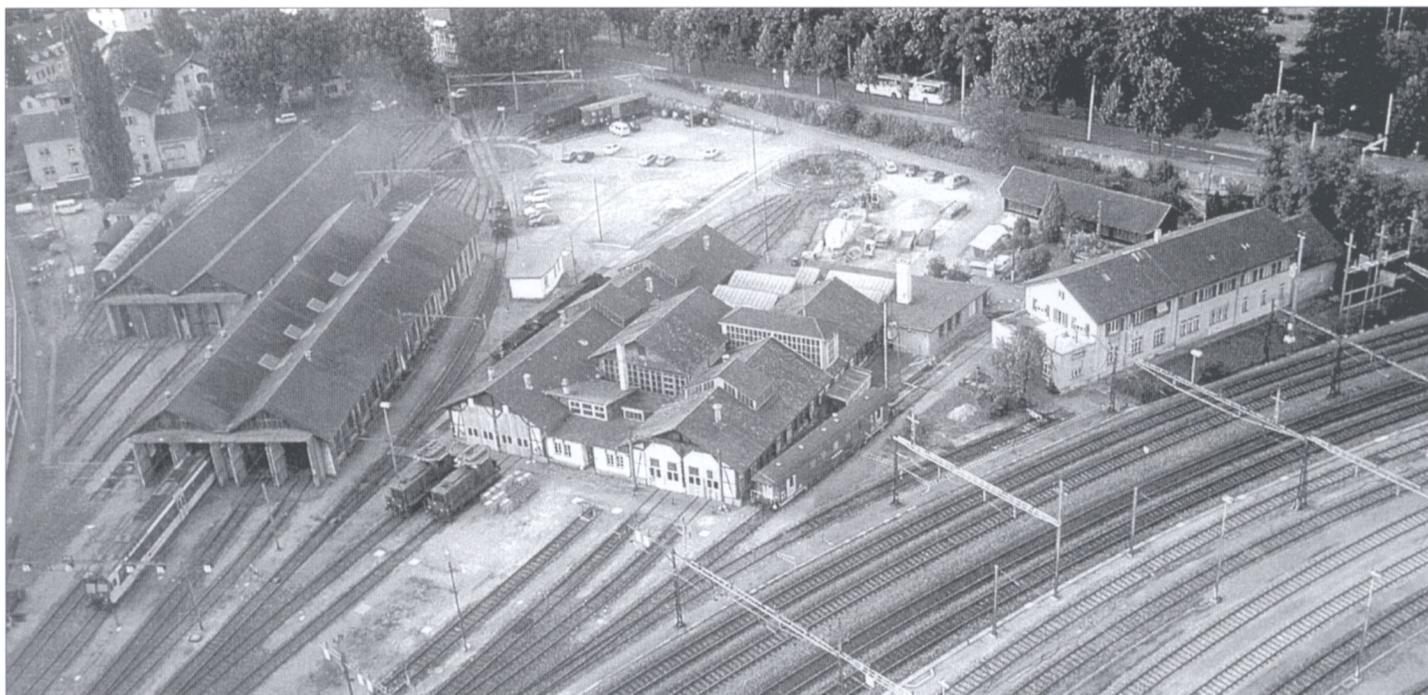
geplant. Der Bahnhof St. Niklaus, in dem man aufs Postauto nach Grächen umsteigt, soll umfassend modernisiert und zu einem Dienstleistungszentrum ausgebaut werden.

Die Bahnlinie wie auch die Strasse im Matteredal sind extremen Naturge- walten ausgesetzt: Lawinen und Fels- stürze bedrohen die Trassen dauernd. Ein besonders gefährdeter Abschnitt im Bereich des Embdbaches zwischen Stalden und St. Niklaus soll nun von der rechten auf die linke Talseite ver- legt werden. Es ist geplant, die neue Li- nienführung im Jahr 2003 in Betrieb nehmen zu können

Leserbrief

Das LJ 2/2000 habe ich heute erhal- ten und mit grossem Interesse bereits gelesen. Besonders der 2. Teil des Arti- kels über die YSC hat mich interes- siert, liest man doch über diese of- fenbar etwas «abseits» gelegene Bahn recht wenig. Ich habe die YSC - endlich - vor kurzem besucht und mit Freude eine Fahrt von Yverdon nach Ste. Croix und zurück gemacht - schade, dass das «Bähnli» so weit weg ist von Chur.

Für diesen Artikel meinen besten Dank. Walter Mani, Chur



Aktuelles

Neues Leben im Lokdepot Winterthur

Eine Umnutzung besonderer Art hat das SBB-Lokdepot an der Lindstrasse erfahren. Eisenbahnfreunde von nah und fern finden dort eine einmalige Gemeinschaft von Unternehmen, die alle auf ihre Art mit der Bahn verbunden sind.

Lokdepot Winterthur

In den letzten Jahren hat die Stadt Winterthur einen tiefgreifenden Wandel ihrer Wirtschaftsstruktur erfahren; die einst wichtigste Schwerindustriestadt der Schweiz wandelte sich in einen Dienstleistungsstandort. Auch die SBB mussten dieser Entwicklung Rechnung tragen. So wurden der Rangier- und der Güterbahnhof geschlossen. Mit der Eröffnung der S-Bahn Zürich verlegte die Bahn ihren Depotbetrieb und die Reparaturwerkstätte in die neue Unterhaltsanlage in Oberwinterthur.

Im «alten» Lokomotivdepot an der Lindstrasse eröffneten sich deshalb neue Möglichkeiten. In den vergangenen Monaten ist eine in dieser Zusammensetzung wohl einmalige Gemeinschaft von Kleinunternehmen entstanden, von denen jedes auf seine Art sowohl mit der Eisenbahn als auch mit dem industriellen Erbe von Winterthur verbunden ist.

Die Firma Industrie- und Bahnkultur InBahn-Ausflüge GmbH bekennt sich zur Förderung von Winterthur als Tourismusdestination und unterstützt die entsprechenden Bestrebungen. Ein vielfältiges Angebot an Besichtigungen ermöglicht es, Gruppen zu den Zeugen der Winterthurer Industriegeschichte zu führen. Dazu gehören sicher die in der Schweizerischen Lok- und Maschinen-

fabrik (SLM) gefertigten Lokomotiven, die bis heute den täglichen Betrieb im Bahnverkehr prägen. Die Sammlung von historischen Elektroloks, die in einer der Depothallen untergebracht ist, bietet den Besuchern einen guten Eindruck von der Qualität des Winterthurer Schaffens. Wer eine der ersten Schweizer Wechselstromlokomotiven in Betrieb sehen will, arrangiert eine Betriebsdemonstration mit der Lok Ge 2/4 Nr. 205 der Rhätischen Bahn, die bei der Zürcher Hochschule Winterthur (dem ehemaligen Technikum) aufgestellt ist. Auf dem mit informativen Schautafeln versehenen Industrie-Veloweg lernt man die Industriestandorte vor Ort kennen. Auf diesem Weg findet übrigens am ersten Samstag jedes Monats eine öffentliche Führung statt - Billette sind beim Tourist-Service im Hauptbahnhof erhältlich.

«Industrie- und Bahngeschichte vor Ort statt im Museum erfahren» ist das Leitmotiv der InBahn Ausflüge GmbH. Zeugen der Industriekultur finden sich in der ganzen Schweiz. Reisen per Bahn, um diese Orte kennenzulernen, gehören darum ebenfalls zum Angebot der InBahn GmbH. Erstmals werden in diesem Herbst Extrafahrten mit dem in Winterthur stationierten historischen SBB-Pendelzug organisiert. Daten und Zielorte sind Samstag, 28. Oktober ins Val-de-Travers zu den Asphaltminen und der Schaumweinkellerei Mauler, Samstag, 11. November nach Thun zum Besuch der Dampfmaschinensammlung Vaporma und Samstag, 25. November über die Gotthard-Strecke zu den Industrieanlagen in Bodio im Tessin. Das Jahresprogramm mit Angaben über diese Reisen

kann bei der InBahn verlangt werden.

In der Fachbuchhandlung Peter Lais Eisenbahnbücher findet der Bahninteressierte ein grosses Angebot an Medien, die den schieneengebundenen Transport zum Thema haben. Dazu gehören Bücher, Broschüren und Videos; aber auch Postkarten und Postkartenserien mit historischen und aktuellen Fahrzeugen finden sich im umfangreichen Sortiment. Im Vordergrund stehen die Schweizer Bahnen, die mit ihrer Vielfalt für Bahnfreunde aus der ganzen Welt interessant sind. Der Geschäftsinhaber führt im weiteren in seinen Räumlichkeiten ein Buchantiquariat, das ebenfalls auf Bahnthemen spezialisiert ist.

Der Modellbauer Werner Sigg hat sich auf exklusive Messingmodelle der Nenngrösse HO spezialisiert. Seine Produktlinie umfasst handgefertigte Eisenbahnmodelle, die bemerkenswerte Zeugen der Schweizer Bahngeschichte vorbildgetreu und in hoher Qualität darstellen. Seine Loks und Triebwagen stossen an Messen und Ausstellungen regelmässig auf grosses Interesse.

Bereits seit drei Jahren im Lokdepot Winterthur domiziliert ist der Industrie-archäologe Hans-Peter-Bärtschi mit seinem Büro ARIAS Industriekultur. Das Büro konnte 1999 sein zwanzigjähriges Bestehen feiern. Es befasst sich mit Forschung, Publizistik, Bauaufgaben und Musealisierungen in allen Gebieten vergangenen technischen Schaffens.

Kontaktadressen für alle Geschäfte:

Lokdepot, Lindstrasse 35,
CH-8400 Winterthur

Interessengemeinschaft der Digital-Modellbahner IDM

Seit einiger Zeit existiert eine neue Vereinigung, die sich schwergewichtig mit der Digitaltechnik rund um die Modellbahn beschäftigt.

Erich R. Iten

Im Oktober 1999 wurde die IDM als Interessengemeinschaft von Erich R. Iten gegründet und zählt heute rund 100 eingeschriebene Mitglieder aus dem In- und Ausland. Sinn und Zweck der IDM ist die Vermittlung von Theorie und Praxis in der allgemeinen Steuerungstechnik, der Digitaltechnik und Elektronik für Modelleisenbahnen aller Spurweiten und Fabrikate. Zusammenkünfte mit Fachthemen, freier Diskussion und Erfahrungsaustausch unterstützen dieses Ziel. Interessenschwerpunkte wie Indoor, Outdoor, Spurweite, Digitalsystem, mit/ohne PC, aktuelle Probleme, etc. werden entsprechend berücksichtigt.

Im Vordergrund der Aktivitäten stehen sieben Treffen pro Jahr, jeweils am letzten Freitag der Monate Januar, Februar, April, Juni, August, Oktober und November. Eingang einer Zusammenkunft werden ein bis zwei Themen behandelt, danach werden die Fragen von eingeladenen Fachleuten beantwortet mit anschliessend freier Diskussion und Erfahrungsaustausch.

Die Mitgliedschaft in der IDM ist kostenlos, wobei für einzelne Veranstaltungen ein Unkostenbeitrag verlangt wird.

Im vergangenen Halbjahr konnten schon eine stattliche Anzahl Aktivitäten durchgeführt werden:

So wurde an der «Gründungsversammlung» in Rohr am 29. Oktober 1999 in vollem Lokal das Thema «welcher Decoder für meine Lokomotiven» behandelt. Viele interessante Fragen wurden behandelt.

Am Treffen vom 23. November 1999

lockte das Thema «Achsähler» die Modellbahner nach Rohr. Die Herren Hefti und von Rotz von der Firma Alcatel hielten einen lebhaften Vortrag zu diesem Thema. In der Schweiz sind rund 1'300 Gleisabschnitte mit solchen Achszählern ausgerüstet. Sie dienen der Freie- und Besetzmeldung von Gleisabschnitten und Weichenzonen, der Integritätsfeststellung eines Zuges und der Steuerung von Barrierenanlagen. Der absolut zuverlässige Betrieb der Achszähler ist das A und O der Streckensicherung. Die beiden Referenten verstanden es, die Funktionsweise der Achszähler anschaulich zu erklären und die Fragen der Modellbahner kompetent zu beantworten. Im zweiten Teil des Abends demonstrierte Erich Iten seinen in den letzten 4 Monaten entwickelten Achszähler an einer H0-Schiene.

«Software für die Steuerung von Modellbahnen», so lautete das Einladungsthema für unser Treffen vom 28. Januar 2000 in Rohr. Zwei unabhängige Experten zeigten das Beste aus den Programmen «WinLok 2.1» und «RailRoad&Co 4.0».

Mit dem 4. Treffen und dem Slogan «Die Brücke lebt» gingen wir unter kundiger Führung ins Innere einer modernen Eisenbahnbrücke.

Im Restaurant Anker in Bern wurde am 26. April 2000 das Thema «Die Modellbahn digital steuern oder gibt es Alternativen?» diskutiert. Zur Debatte standen die Vor- und Nachteile der Steuerung mittels mobilen Lokdecodern (viele Loks auf einem Stromkreis) oder stationären Steuereinheiten, die den Schienenstrang in unzählige Abschnitte unterteilen. Die Meinung der Teilnehmer war eindeutig zu Gunsten der digitalen Steuerung mit klar mehr Vorteilen.

An weiteren Events wurde über digitale Steuerungen auf Gartenbahnen und über Blocksicherung gesprochen.

Ein grosses Projekt der IDM ist leider (noch) nicht gelungen. Es geht um eine Übersichtstabelle für Lokdecoder. Mit mehreren Schreiben wurden die 17 Hersteller gebeten, die Daten ihrer(s) Decoder(s) in die Tabelle einzutragen. Somit wären rund 110 Vergleichsgrößen zusammengekommen. Gerade 3 Hersteller haben ihre Angaben einigermaßen spontan geliefert!



Die besichtigte Aarebrücke bei Brugg

HAG

...AUS DER SCHWEIZ

WIE DAS ORIGINAL...

**HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil**



Art. Nr. 184 ~ /184=

Modellbahnen und Module richtig fotografieren

Modelleisenbahnen und Module zu fotografieren, ist fast so spannend wie Modelle zu bauen. Es gilt lediglich einige Fakten zu beachten. Dann gelingt's:

- Es gibt keine guten Fotos mit einer Instamatic-Kamera. Es muss eine sein, bei der man Blenden und Zeit einstellen kann. Als Objektiv ist ein Makro- und ein Objektiv mit längerer Brennweite oder ein Zoom (z.B. 35-135mm) von Vorteil.
- Arbeiten Sie **NIE** ohne Stativ.
- Begeben Sie sich vom Blickwinkel her auf die Höhe des Objektes (siehe Bild 1). Das Objekt sieht dadurch natürlicher aus und erhält praktisch Originalgrösse.
- Arbeiten Sie mit hohen Blenden (mind. Blende 16 und höher). Die Belichtungszeit steigt dadurch. Da wir aber mit einem Stativ arbeiten ergeben sich daraus keine Probleme. Sie können bis unendlich belichten (Aufnahmen im Mondenschein!).
- Beachten Sie, wenn Sie auf ein Objekt scharfgestellt haben, 1/3 vor und 2/3 hinter dem Objekt im Tiefenschärfenbereich liegen (siehe Bild 3). Dadurch können Sie den Schärfenbereich selbst bestimmen. Ein Bild sollte nicht einfach nur Scharf sein. Unschärfe Bereiche erhöhen die Dramatik und machen das Bild spannender.
- Machen Sie Ihre Aufnahmen im Freien, damit das Licht natürlicher wirkt. Stellen Sie wenn möglich das Modul



Bild 1



Bild 2

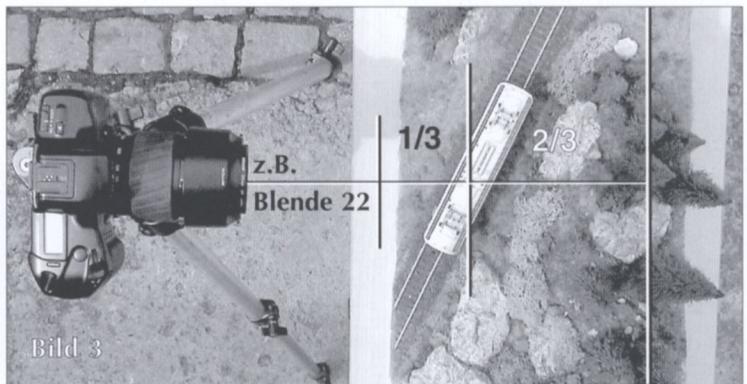


Bild 3

**BERN, 20. - 24. SEPTEMBER 2000
10 - 18 UHR**

**SUISSE
TOY**

MESSE FÜR SPIEL UND HOBBY
LE SALON DU JEU ET DU HOBBY
LA FIERA DEI GIOCHI E DELL'HOBBY



Sonderschauen
Modelleisenbahn • Pokémon •
Electronic Games • Teddy-Bären •
etc.



vor einen natürlichen Hintergrund (siehe Bild 2).

- Wenn Sie blitzen müssen (eine Anlage kann man ja kaum im Freien aufbauen), blitzen Sie indirekt, z.B. an die Decke. Achten Sie darauf, dass die Farbe der Decke neutral weiss ist. Die Farbe einer Decke verfälscht die Farbgebung auf der Foto.
- Machen Sie nicht nur Aufnahmen, bei denen das Objekt in der Mitte steht. Lassen Sie etwas Raum, wohin die Lok fährt.

**Vorschau auf Lökeli-Journal 4/2000
(erscheint im Dezember)**

Privatbahnporträt

In der nächsten Ausgabe berichten wir über die kleine unbekannte Privatbahn, die zwischen Gümnen und Flamatt verkehrt: Die Sensetalbahn.

Triebwagenporträt

Wir stellen Ihnen die Be 4/4 131-133 der GFM in Wort und Bild vor



STB-Komposition aus den 80er Jahren
(15.8.84; Foto: P. Willen)

100 km Wanderwege
mit fantastischem Panoramablick

Reif für die Sonnen-Insel?



www.rigi.ch

041-3998787



Ihre Abo-Bestellung mit einer Postkarte an
Löveli-Journal, Postfach 67, CH-2563 Ipsach

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!



Hobby- und Eisenbahn-Shop
8301 Glattzentrum
Telefon 01 - 830 62 35

Bei uns finden Sie:
Modell Eisenbahnen,
RC und Modell Autos,
RC und Modell Schiffe,
RC und Modell Flugzeuge,
div. Spielzeuge und Zubehör,
div. Disco-Artikel

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