

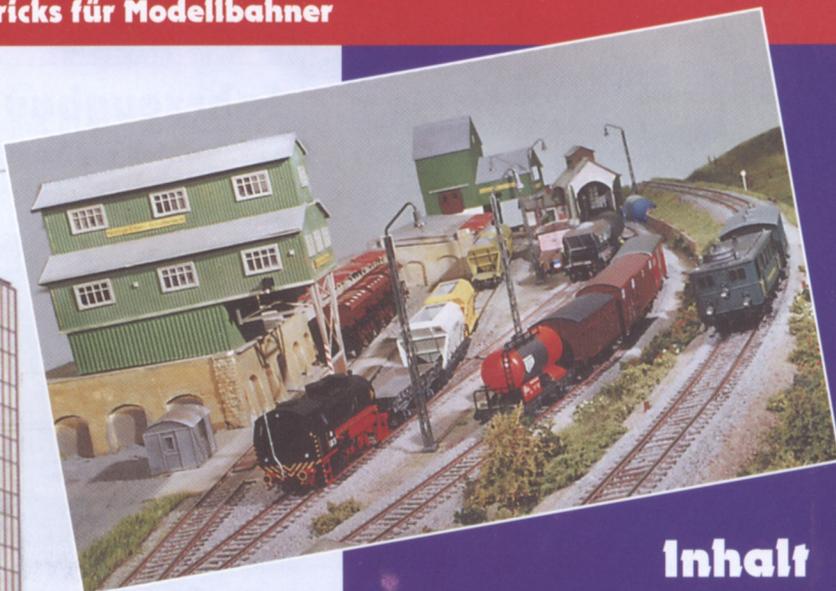
YSEBAHN⁺.ch

Die Schweizer Eisenbahn-
und Modellbahn-Zeitschrift

Nr. 4/2002
ehemals "Löveli-Journal"

Vorbild und Modell für Eisenbahnfans
Tipps und Tricks für Modellbahner

CHF 6.- / EURO 4.50



Inhalt

- Privatbahnporträt
100 Jahre Trogenerbahn 3
- Messebericht
Die Suisse Toy 2002 in Bern 8
- Lokporträt
100 Jahre WB G 3/3 5 9
- Am Bahngleis
Der "Schokoladenzug" MOB 10
- Traktorenporträt
Im 2/2 75 der SEZ / DBB 12
- Aktuelles
Polybahn-Wagen überlebt 13
**Wiederauferstehung des
Dampftrams in Bern** 13
**Übernahme der HGe 4/4 1
1992 durch den BNB** 14
- Wagenporträt
**Die Einheitswagen IV
Die Modelle (Teil 4/4)** 16
- Modelleisenbahn/Module
FREMO-vielseitig 20
- Firmenporträt
Rail Services 22



Impressum YSEBAHN.CH

Ysebahn.ch-Sekretariat

Thundorferstr. 146
8500 Frauenfeld
Email: info@ysebahn.ch
Tel. 052 / 720 85 28
Fax. 052 / 720 85 28

Ysebahn.ch-Shop

Postfach 8
8477 Stammheim
Email: shop@ysebahn.ch

Ysebahn.ch- Anzeigen

MARTI Werbung ASW, Kurt Marti,
Bernstrasse 30, CH-3280 Murten, T
026 672 29 50, F 026 670 34 30, 079
634 22 92, ISDN 026 672 29 53
kumamu@datacomm.ch

Herausgeber

Verein Lökeli-Journal, Ipsach

Erscheinungsweise: Ysebahn.ch er-
scheint viermal pro Jahr (März, Juni,
September, Dezember). 10. Jg. 4. Aus-
gabe
Auflage: 2300

Auflage: 4000 Exemplare

Annahmeschluss für Inserate:

30. Januar 2003

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Team von «Ysebahn.ch» schaut auf ein bewegtes Jahr zurück: Das 10-Jahre-«Lökeli-Journal»-Jubiläum, der Auftritt an der Spielwarenmesse «Suisse Toy» in Bern, die Eröffnung unseres Sekretariats und natürlich der vollzogene Namenswechsel zu «Ysebahn.ch» – dies waren die Meilensteine im 2002.

Nun geht es also in die zweite Dekade; Sie halten die 41. Ausgabe von «Ysebahn.ch» in der Hand. Der Leitartikel ist der Trogener Bahn gewidmet, welche nächstes Jahr ihr hundert jähriges Bestehen feiert. Weitere Rosinen aus der Welt der Eisenbahn präsentieren wir Ihnen mit den Artikeln über die «Gedeon Thommen» der Waldenburgerbahn,

über einen Schienentraktor der Simmentalbahnen sowie über den «Schoggi-zug» der MOB/GFM. Im Modellbahnsektor stellen wir Ihnen die diversen Nachbildungen der EW IV vor, womit die Serie über diesen Wagentyp zu Ende geht. Den FREMO-Modulen ist ein weiterer Schwerpunktartikel gewidmet.

Es bleibt uns, Sie darauf hinzuweisen, dass wir uns freuen würden, wenn wir das zehnjährige Jubiläum mit der von uns organisierten Sonderfahrt zusammen mit Ihnen feiern könnten. Wir werden am Sonntag, 4. Mai 2003 mit einem Dampfzug der Ballenberg-Dampfbahn von Hergiswil bei Luzern über den Brünigpass nach Interlaken fahren. Sichern Sie sich Ihren Platz und melden Sie sich gleich an! (siehe Hefrückseite)

andre.huegli@ysebahn.ch

Fahrzeugbau und -Lackierung

• in Kunststoff und Messing • für Spur H0 bis Spur I

RailServices

Alte Buchserstrasse
CH-8108 Dällikon
Mobil 079/226 04 12
Fax 01/844 45 30
E-mail psc@eigner.com



Spur 0m

Glacier-
Express



Ysebahn.ch / Lökeli-Journal-Bestellzettel

Jahresabonnement (4 Ausgaben)

- Abo Schweiz à CHF 23.–
- Abo Europa à CHF 30.– / EURO 20.–
- Abo Übersee à CHF 36.– / EURO 24.–
ab Nummer _____

Jahrgänge

- Jahrgang 2002 à CHF 12.– / EURO 8.50
- Jahrgang 2001 à CHF 12.– / EURO 8.50
- Jahrgang 2000 à CHF 12.– / EURO 8.50
- Jahrgang 1999 à CHF 12.– / EURO 8.50
- Jahrgang 1998 à CHF 10.– / EURO 7.–

Einzelne Ausgaben

- Aktuelle Ausgabe à CHF 6.– / EURO 4.50
- Ältere Ausgabe(n) à CHF 3.– / EURO 2.–
Nummer(n) _____

Absender

Name/Vorname _____
Strasse/Nr. _____
Land/PLZ/Ort _____
Datum/Unterschrift _____

Geschenkabo: Empfänger

Name/Vorname _____
Strasse/Nr. _____
Land/PLZ/Ort _____

Einsenden an: Ysebahn.ch - Shop, Postfach 8, CH-8477 Stammheim

Titelbild gross

BDe 4/8 25 der Trogenerbahn bei
der Einfahrt in St. Gallen
(22.6.2002; Foto: M. Klausner)

Titelbild klein

Ausschnitt aus dem FREMOdul
«Norbys Erben» (Foto: D. Felix)

Wir danken unseren Inserenten

Das Ysebahn.ch ist ein nicht kommerzielles Eisenbahnmagazin. Wir produzieren diese Zeitschrift in unserer Freizeit, weil wir Freude an der Eisenbahn haben. Dank unseren Inserenten verfügen wir über die nötigen finanziellen Mittel, um unser Hobby in dieser hohen Qualität betreiben zu können. Bitte berücksichtigen Sie bei Ihrem nächsten Einkauf oder Ihrer nächsten Reise diese Unternehmen.

Herzlichen Dank!
Ihr Redaktionsteam

100 Jahre Trogenerbahn



Typische Trogenerbahn-Komposition mit CFZe 4/4 3 aus der Eröffnungszeit (Foto: Archiv TB).

Im nächsten Sommer feiert die Trogenerbahn, welche das Appenzeller Mittelland mit St. Gallen verbindet, ihren 100. Geburtstag. Grund genug, die steilste schmalspurige Adhäsionsbahn der Schweiz etwas genauer zu betrachten.

Martin Klausner

Als in St. Gallen 1856 die ersten Schienen verlegt wurden, dauerte es nicht lange, bis sich auch im Appenzeller Mittelland der Wunsch nach einer eigenen Bahnlinie regte. So wurde im Jahr 1872 zum ersten Mal über die bahntechnische Erschliessung der Region gesprochen. Die ersten Ideen beinhalteten eine Linie von St. Gallen über Teufen und weiter nach Bühler und Gais, sowie eine Zweiglinie von Teufen nach Speicher und Trogen. Die Gemeinden Speicher und Trogen wünschten sich aber eine kürzere Verbindung nach St. Gallen. Dieses Projekt kam also für eine Verbindung von Trogen nach St. Gallen nicht in Frage, diente aber als Grundlage für den Bau der St. Gallen – Gais – Appenzell Bahn (SGA; heute AB).

1889, im Eröffnungsjahr der Eisenbahnlinie von St. Gallen nach Gais, wurde in Trogen ein Eisenbahnkomitee gegründet. Dieses beauftragte den Ingenieur Kürsteiner, ein Projekt auszuarbeiten, das die Anliegen der Gemeinden Speicher und Trogen besser berücksichtigte. Dieser präsentierte im darauffolgenden Jahr zwar zwei Vorschläge für Dampfbahnen St. Gallen – St. Georgen – Trogen und St. Gallen – Kronthal – Speicherschwendi – Trogen, doch vermochten beide nicht so recht zu überzeugen und das Eisenbahnkomitee löste sich wieder auf.

Die Bahnaktivitäten im Appenzeller Mittelland ruhten aber nur für kurze Zeit. Die Inbetriebnahme der städti-

schen Trambahn in St. Gallen und der geplante Bau eines Wasserkraftwerks in Kubel regten den Wunsch nach einer elektrischen Bahnlinie wieder an und so wurde 1895 erneut der Ingenieur Kürsteiner von einem neu gegründeten Komitee mit der Ausarbeitung eines weiteren Projekts beauftragt. Kürsteiner schlug darauf 1897 eine elektrische Schmalspurbahn mit eigenem Trasse von St. Gallen über Speicherschwendi nach Trogen vor.

Konkurrenz erhielt dieses Projekt vom Ingenieur du Riche-Preller, der 1897 die Konzession für eine Strassenbahn über Kurzegg – Vögelinsegg beantragte. In der Folge gaben die Gemeinden von Speicher und Trogen eine weitere Studie in Auftrag, welche die beiden Projekte vergleichen sollte. Das Resultat wurde 1898 vorgelegt: Der Strassenbahnvorschlag von Du Riche wurde klar bevorzugt, da einerseits die veranschlagten Kosten mit 0.8 Mio. Franken rund halb so hoch waren wie für die eigentrasseierte Schmalspurbahn. Zudem sahen die Experten bereits damals voraus, dass eine Strassenbahn mit vielen Haltestellen mehr Reisende anziehen

kann, als eine Bahnlinie, die weitab von den Häusern vorbeiführt. Auch die Bundesversammlung orientierte sich an diesem Gutachten und erteilte am 30. November 1899 die Konzession für eine Strassenbahn von St. Gallen über Speicher nach Trogen.

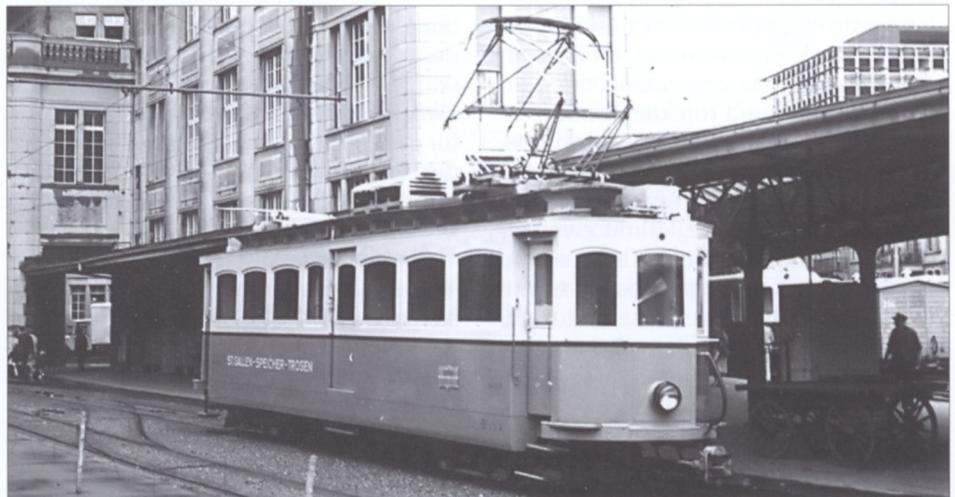
Am 26. Juli 1900 wurde die Bahngesellschaft gegründet und nach einer Revision der Baupläne wurde im Jahr 1902 mit den Bauarbeiten begonnen.

Der erste Zug fährt in Trogen ein

Mehr als 30 Jahre nach den ersten Bemühungen nach einem Bahnanschluss des Appenzeller Mittellandes wurde die Strassenbahn am 9. Juli 1903 mit festlich geschmückten Zügen eröffnet. Am Tag darauf wurde der offizielle Betrieb mit täglich elf Zugsparen aufgenommen. Die Fahrzeit betrug in beide Richtungen rund 45 Minuten. Insgesamt standen bei der Eröffnung sechs Triebwagen zur Verfügung (CFZe 4/4 1-4 und Fe 2/2 21-22), welche alle von SIG und MFO erbaut worden waren.

Der Personenverkehr entwickelte sich erfreulich und schon 1906 wurde die Anschaffung eines weiteren Triebwagens (CFZe 4/4 5) nötig. Zu verdanken war dieser Erfolg zum Teil sicher auch der Einführung von Streckenabonnements und der frühe Beitritt zum Generalabonnement im Jahre 1905.

Der Güterverkehr wurde erst etwas später, nämlich am 14. Oktober 1903 aufgenommen. Grund für diese Verzögerung war, dass die offenen Güterwagen als Sommerwagen im Personenverkehr benötigt wurden. 1904 wurden deshalb zusätzlich zwei gedeckte (G 33-34) und drei offene Güterwagen (M 43-45), sowie zwei Zweiachser (C2 13'-14') für den Personenverkehr beschafft. Der recht umfangreiche Güterverkehr wurde mit den beiden Gepäcktriebwagen Fe 2/2 21-22 abgewickelt. Im geräumigen Gepäckabteil konnten zusätzlich bis zu 6.5 Tonnen Güter befördert werden. Ihre Maximalgeschwindigkeit betrug 30km/h und die beiden Gleichstrommotoren leisteten je 33kW.



Der BFe 4/4 4 wartet am 21.9.1962 in St. Gallen auf Fahrgäste (Foto: H. A. v. Lith, Sammlung TB).

Diese beiden Fahrzeuge wurden auch zum Rangieren in St. Gallen und Trogen eingesetzt.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Güterverkehr mussten 1906 und 1907 weitere sieben offene Güterwagen (M 46-52) bestellt werden. Gleichzeitig wurde vorerst bei drei CFZe 4/4 die Motorenleistung von 18 auf 33kW erhöht. Dieser Umbau war nötig, damit die Triebwagen auch bei grösseren Anhängelasten die Steigungen von bis zu 76 Promille auf die Vögelinsegg (938 m.ü.M) hinauf bewältigen konnten. Einzig die Trambahn von Locarno hatte noch steilere Abschnitte. Nach deren Einstellung in den 1950er Jahren wurde die Trogenerbahn damit zur steilsten Adhäsionsbahn in der Schweiz.

1908/09 wurden erneut drei Personenwagen (C4 15-17) angeschafft, zum ersten Mal Vierachser. Um den zusätzlichen Verkehr bewältigen zu können, war der Bau von Kreuzungsstellen beim «Schwarzen Bären», auf Vögelinsegg und in Bendlehn nötig.

Expansionsgelüste

Der Erfolg mit der Strassenbahn von St. Gallen nach Trogen bewegte die Bahngesellschaft dazu, eine Verlängerung der Linie nach Heiden und Walzenhausen ins Auge zu fassen. Am 30. Oktober 1909 erhielt die Gesellschaft eine entsprechende Konzession; gleich-



Der BDe 4/4 ex TL ist mit zwei Anhängewagen in Richtung Trogen unterwegs (Bendlehn, 15.8.1967; Foto: J.-L. Rochaix, Sammlung TB).

zeitig wurde an ein anderes Initiativkomitee eine Konzession für eine Strassenbahn von Rheineck nach Heiden erteilt. Die beiden Projekte konkurrierten sich zu stark, so dass schliesslich keines von beiden realisiert werden konnte.

Mehr Erfolg hatte die TB mit zwei anderen Projekten: Bereits 1906 wurde in Speicher eine Gleichstromgeneratorenanlage, die von einem Dieselmotor angetrieben wurde, erstellt. In Zusammenarbeit mit der Appenzeller Strassenbahn (heute AB) wurde 1909-14 ein neuer gemeinsamer Schmalspurbahnhof in St. Gallen geplant und realisiert. Diese neben dem SBB/SOB – Bahnhof gelegene Anlage dient auch heute noch als Aus-

gangspunkt der TB, auch wenn die Gleisverbindung mit der AB anfangs der 1980er Jahre getrennt wurde.

Da die Trogenerbahn auf dem Stadtgebiet von St. Gallen die Gleise der Trambahn benutzte, wurde 1921 die Fahrleitung an den Trambahn-Standard angepasst und auf den Fahrzeugen Bügel-Stromabnehmer montiert. Weitere Investitionen ins Rollmaterial wurden 1928 getätigt, als alle Fahrzeuge auf



Die Gepäcktriebwagen Fe 2/2 21-22 wurden zuletzt noch als Diensttriebwagen eingesetzt (Speicher, 21.8.1962; Foto: H. A. v. Lith, Sammlung TB).

Rollenlager umgebaut wurden. Im selben Jahr wurde auch die Umformerguppe in Speicher durch eine vollautomatische Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage ersetzt. Diese wurde 1942 durch eine zweite Gleichrichteranlage ergänzt.

Ersatz durch Trolleybus?

Im Gegensatz zu vielen anderen Schweizer Privatbahnen hatte die TB nie mit schwerwiegenden finanziellen Problemen zu kämpfen. Trotzdem stellte sich in der zweiten Hälfte der 1940er Jahre mit dem baldigen Ablauf der Konzession die Frage, ob der Bahnbetrieb der Trogenerbahn erhalten bleiben soll, oder ob allenfalls ein Ersatz durch Trolleybusse wirtschaftlicher wäre. Ein 1947 erarbeitetes Gutachten empfahl die Weiterführung und Modernisierung des Bahnbetriebes. Ausschlaggebend war, dass die Investitionen für eine Trolleybuslinie etwa gleich hoch wie jene für die Modernisierung gewesen wären, die Bahn aber – vor allem zur Hauptverkehrszeit – wesentlich leistungsfähiger ist.

Als 1949 die St. Galler Trambahn auf Trolleybus umgestellt wurde, war man sich über die zukünftige Betriebsform erneut unsicher und ein weiteres Gutachten wurde in Auftrag gegeben. Dieses kam ebenfalls zum Schluss, dass ein Bahnbetrieb wirtschaftlicher und auch wintersicherer sei, so dass an der Generalversammlung der TB vom 22. September 1949 die Beibehaltung des

Bahnbetriebes beschlossen wurde. Das Privatbahnhilfe-Gesetz von 1939 ermöglichte es auch, bei der Industrie drei neue Triebwagen in Auftrag zu geben. Für den Güterverkehr wurden die beiden Fe 2/2 einer Modernisierung unterzogen, bei der unter anderem eine Druckluftbremse eingebaut wurde.

Im selben Jahr verlängerten die Bundesbehörden die Konzession um weitere 50 Jahre. Die St. Galler Kantons- und

Stadtbehörden verlängerten auch die Bewilligung zur Benützung der Kantons- und Gemeindestrassen um 50 Jahre.

Neues Rollmaterial

Die ersten beiden der bei SWP und MFO bestellten Triebwagen BDe 4/4 6-7 wurden 1952 abgeliefert; der BDe 4/4 8 konnte 1953 in Betrieb genommen werden. Die neuen Triebwagen mit blau-weissem Anstrich waren mit 380kW deutlich stärker motorisiert als das alte Rollmaterial und erreichten somit auch höhere Geschwindigkeiten von bis zu 50km/h.

Diese drei neuen Triebwagen genügten aber vor allem in den Verkehrspitzen nicht, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können und die Triebwagen aus der Eröffnungszeit mussten weiterhin eingesetzt werden. Um das veraltete Rollmaterial ersetzen zu können ohne das Budget zu überstrapazieren, sah sich die TB daher nach günstigen Occasionsfahrzeugen um. Im Jahre 1963 konnten von den «Transports de Lausanne» (TL) drei Trieb- und drei Personenwagen (BDe 4/4 3-5 und B4 12-14) übernommen werden. Die drei Triebwagen waren 1954 von ACMV und BBC für die 1963 eingestellte Joratlinie der TL erbaut worden. Bereits in den 1950er Jahren hatte die TB von dieser und anderen Privatbahnen verschiedene Personenwagen übernommen (siehe Rollmaterialliste).

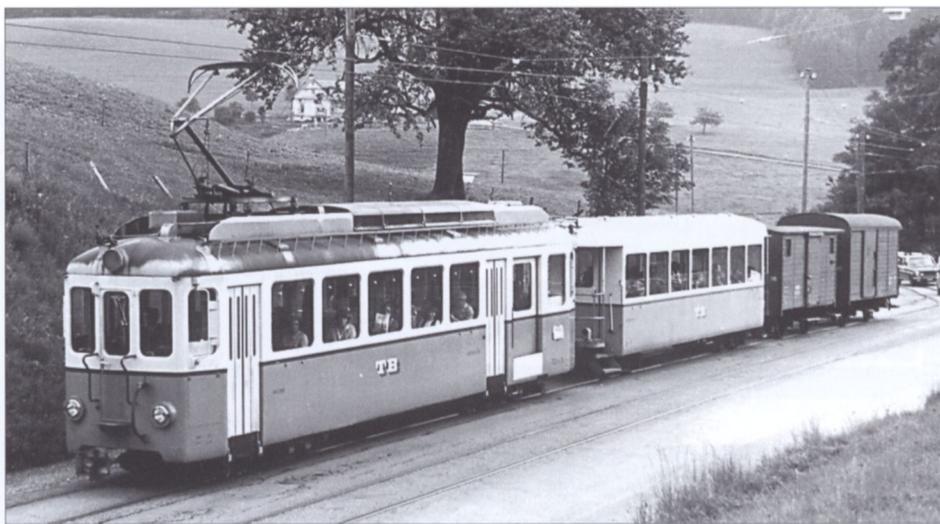
Für diese Fahrzeuge wurde im selben Jahr in Speicher eine zweite Wagenein-

stellhalle errichtet. Die vier Personen-triebwagen aus dem Eröffnungsjahr wurden in der Folge ausrangiert, resp. weiterverkauft. Auch die seit den 1940er Jahren nur noch als Diensttrieb-wagen und vereinzelt zur Führung von Wintersportzügen Rank - Vögelinsegg verwendeten ehemaligen Fe 2/2 21-22 wurden 1965/66 verschrottet.

Am 14.10.1972 führte die TB einen rekordverdächtigen Sonderzug an die OLMA in St. Gallen: Drei BDe 4/4 zogen 7 B4 und zwei halboffene Skiwagen für die Musikkapelle, was einen 156m langen Zug mit 44 Achsen ergab! Auch die Landsgemeinde in Trogen führte regelmässig zu besonders langen Zügen, allerdings nie in diesem Ausmass.

Der lange Weg des Eigentrasses

Der aufkommende Privatverkehr auf der Strasse rang der Trogenerbahn nicht nur Fahrgäste ab. Die beiden Verkehrsmittel kamen sich auf der immer stärker befahrenen Strasse auch vermehrt in die Quere. Aus diesem Grund wurde bereits 1936 zwischen Schülerhaus und Notkersegg die TB-Fahrbahn in die Mitte der Strasse verlegt. Die erste richtige Trennung zwischen Schiene und Strasse erfolgte 1953, als der erste Streckenteil der Trogenerbahn von Landscheide nach Vögelinsegg auf ein Eigentrasse neben der Strasse verlegt wurde. 1963 folgte die Verlängerung von der Vögelinsegg nach Speicher, wobei auf der Vögelinsegg eine neue Halbarriere er-



Gemischter Zug mit BDe 4/4 6, B 17, Gk 36 und Gk 61 (Schwarzer Bären, 16.8.1977; Foto: Q. Reichen, Sammlung TB).

nicht möglich war, wurden 1978 zwei Doppelspurabschnitte realisiert, damit die Züge dort zumindest in der Fahr- richtung des Strassenverkehrs verkehren können.

In den 1980er Jahren wurde dann die Eigentrassierung auf der noch immer grösstenteils auf der Strasse verlaufen- den Strecke von St. Gallen nach Landscheide vorangetrieben. Bis 1985 wurde der Abschnitt Kurzegg – Landscheide auf ein Eigentrasse verlegt und Ende der 1980er Jahre folgte das Teilstück von Schülerhaus bis Notkersegg.

In der letzten Sanierungsetappe wur-

BDe 4/4 3-5 immer offensichtlicher: Sie genügten den Komfortansprüchen nicht mehr und wiesen auch eine ungenü- gende Höchstgeschwindigkeit auf. Für einen effizienten und gastfreundlichen Betrieb benötigte die TB neues Rollma- terial. Ursprünglich war die Beschaf- fung von drei Steuer- und drei Triebwa- gen vorgesehen gewesen. Bei den 1975 von BBC und FFA entwickelten Pen- delzüge wurden jeweils ein Trieb- (Sei- te Trogen) und ein Steuerwagen (Seite St. Gallen), untereinander kurzgekup- pelt. Auf diese Weise konnten zwei Führerstände eingespart und stattdessen zusätzliche Sitzplätze (insgesamt 72) angeboten werden.

Stirnwandtüren ermöglichten dem Kondukteur das Wechseln von einem Wagen in den anderen. Allerdings wird seit der Einführung des kondukteurlo- sen Betriebes im Jahr 1987 davon nicht mehr Gebrauch gemacht. Die BDe 4/8 wurden mit der automatischen Zentral- kupplung +GF+ und einer automati- schen Druckluftbremse ausgestattet. Die Übertragung des Heizstroms erfolgt über Dachruten.

Mit den für 65km/h ausgelegten und mit 400kW motorisierten Pendelzügen wurde auf der Trogenerbahn auch eine moderne Sprechfunkanlage in Betrieb genommen. Diese ermöglicht die Kom- munikation zwischen allen Stationen und den Zügen.

1977 folgten mit den BDe 4/8 24-25 zwei weitere baugleiche Triebwagen. Die drei von der TL als Occasionen übernommenen Triebwagen 3-5 wur- den in der Folge nicht mehr benötigt und an das Bahnunternehmen Stern & Haffel nach Gmunden, Oberösterreich



Die BDe 4/8 -Doppeltraktion (Nr. 23 und 25), verstärkt mit dem B 13 bei Kurzegg (30.4.1978, Foto: Sammlung TB).

richtet wurde. Im darauffolgenden Jahr wurde auch die Strecke Notkersegg – Kurzegg auf ein Eigentrasse verlegt.

Ein weiteres Erneuerungsprogramm kam 1972 mit finanzieller Unterstützung vom Bund und den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen zu Stande. Sogleich wurde der Um- und Ausbau der Depotanlagen in Speicher in Angriff genommen und eine neue Gleichrichteranlage in Landscheide errichtet. Zusätzlich wurde in den Jahren 1975-78 etappenweise das Bahngleis zwischen Speicher und Trogen auf ein Eigentrasse verlegt. Gleich- zeitig wurde auch die einzige Brücke der TB, die Säglbachbrücke mit einer Spannweite von 53m, durch einen Neu- bau aus Spannbeton ersetzt und mehre- re automatische Blinkanlagen installiert.

In der Stadt St. Gallen, wo ein Eigen- trasse aus platztechnischen Gründen

de schliesslich 1993 das verbleibende Teilstück von Schülerhaus nach Notker- segg von der Mitte neben die Strasse verlegt, da das Kreuzen der Züge mit den breiter gewordenen Lastwagen und Bussen immer gefährlicher wurde. Gleichzeitig wurde auch die Doppel- spur vom Spisertor bis zur Haltestelle Schülerhaus verlängert.

Der letzte kurze Abschnitt ausserhalb St. Gallens, auf dem die TB die Strasse benutzte, verschwand indes erst 1997 beim Umbau des Bahnhofes Speicher. Erst diese Neugestaltung der Gleisan- lagen ermöglichte übrigens das Kreuzen von zwei Doppel-BDe 4/8-Pendelzü- gen ohne aufwändige Manöver im De- potgelände!

Neue Pendelzüge

In den 1970er Jahren wurden die Nachteile der Occasion-Triebwagen

Bausätze (Karton oder Messing)?

Maßstäblich (N-0)? Motorisiert?

RABe520 ... O.S.E 560 ... Dk4ü

[Http://mypage.bluewin.ch/cz63/Website/](http://mypage.bluewin.ch/cz63/Website/)

C. Zänglein, Gilamstrasse 9E, CH-4665 Oftringen



Der Partywagen Brs 16 kann für Gesellschaftsfahrten gemietet werden (St. Gallen, 10.5.1997; Foto: M. Klausner).

verkauft. Die BDe 4/4 6-8 wurden fortan zusammen mit den 1974 modernisierten B4 16-18 im neuen Pendeldienst, für welchen auch die Doppelspurabschnitte realisiert worden waren, zwischen St. Gallen HB und Notkersegg eingesetzt,

Der BDe 4/4 23 (ehemals Nr. 1) wurde 1974 ausrangiert und von Eisenbahnfreunden in den CFe 4/4 2 der eingestellten Wetzikon – Meilen - Bahn (WMB) umgebaut, welche früher über ähnliche Triebwagen verfügte. Nach diversen Aufenthalten wurde der Triebwagen 1992 in einem verglasten Anbau

Streckendaten der Trogenerbahn

Betriebseröffnung	10. Juli 1903
Grösste Steigung	76 Promille
Engster Radius	25m
Spurweite	1000mm
Betriebslänge	9.8km
Elektrischer Betrieb	seit Betriebs- eröffnung
Fahrdrahtspannung	1000V=

Streckenskizze TB



der Busgarage der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland in Grüningen aufgestellt.

Einführung des Taktfahrplans

Die orangen BDe 4/8 21-23 läuteten bei der Trogenerbahn auch das Taktfahrplan-Zeitalter ein. 1975 wurde zuerst ein teilweiser und ab 1977 der volle Taktfahrplan eingeführt.

Die neuen Pendelzüge und das verbesserte Fahrplanangebot kamen bei den Reisenden sehr gut an und die Passagierzahlen nahmen jährlich um etwa 10% zu. 1977 konnte mit 926'500 Fahrgästen, befördert in 29'000 Zügen, eine neue Rekordleistung erbracht werden.

1974 war eine selbstfahrende Schneeschleuder Xrotm 2/2 72 in Betrieb genommen worden, um im Winter die Schneeräumung nach grossen Schneefällen effizienter bewerkstelligen zu können. Das von Raco, Beilhack und Deutz erbaute Fahrzeug ist mit einem 250kW-Dieselmotor ausgerüstet und erreicht 30km/h.

Damit die TB auf ein modernes Reserverfahrzeug zählen konnte, wurde 1979 in der eigenen Werkstätte der BDe 4/4 8 einer umfangreichen Modernisierung unterzogen. Dabei wurden unter anderem gummigefederte Räder und eine Funk- und Lautsprecheranlage montiert. Zudem erhielt der BDe 4/4 8 eine neue zeitgemässe Bestuhlung und den neuen orangen Anstrich. Auch die beiden anderen Triebwagen 6 und 7 wurden in den darauffolgenden Jahren in gleicher Weise an die BDe 4/8 angepasst.

Der Weg zur modernen Vorortbahn

1980 wurde mit einer Investitionshilfe-Vereinbarung mit Bund und Kantonen eine neue Modernisierungsrunde eingeläutet. Auf der ganzen Strecke wurden 1981 Billetautomaten aufgestellt und die Stationen in der Folge nicht mehr bedient. In Speicher wurden

1982 die Depot- und Werkstätteanlagen erweitert und ein neues Verwaltungsgebäude erstellt. Zwischen St. Gallen Schülerhaus und Trogen wurde zudem ein Streckenblock installiert. Diese Einrichtung erlaubte zusammen mit der erfolgten Trennungen von Schiene und Strasse 1986 die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und damit eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten von 30 auf 25 Minuten. Dadurch wurde es auch möglich, den Halbstundentakt mit nur zwei Fahrzeugen und jeweils 5 Minuten Wendezeit zu fahren. Weiter wurde das Angebot so ausgebaut, dass nun in den Spitzenzeiten im 15-Minuten-Takt (anstatt 20-Minuten-Takt) gefahren wird. Damit erhöhte sich die werktägliche Anzahl Züge von 90 auf 100.

1987 wurde die neue Haltestelle St. Gallen Marktplatz auf dem neu gestalteten Marktplatz in Betrieb genommen. Seither ergeben sich hier ideale Umsteigebedingungen auf das städtische Busnetz, und der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt. 1988 wurde eine Fahrgastinformationsanlage gebaut. Die Reisenden werden entweder über eine Gegensprechanlage oder über Lautsprecher informiert. Ausserhalb der Bedienungszeit der Leitstelle Speicher wird die Anlage von St. Gallen SGA aus bedient.

All diese Modernisierungsmassnahmen schienen sich auszubezahlen. 1992 wurden rund 1.3 Millionen Passagiere befördert, das ist ein Zuwachs von über 50% innerhalb von 20 Jahren! Nach einem Rekordwert von 1'460'937 Passagieren im Jahr 1994 hat sich die Zahl in den letzten Jahren bei rund 1.2 Mio. Reisenden eingependelt.

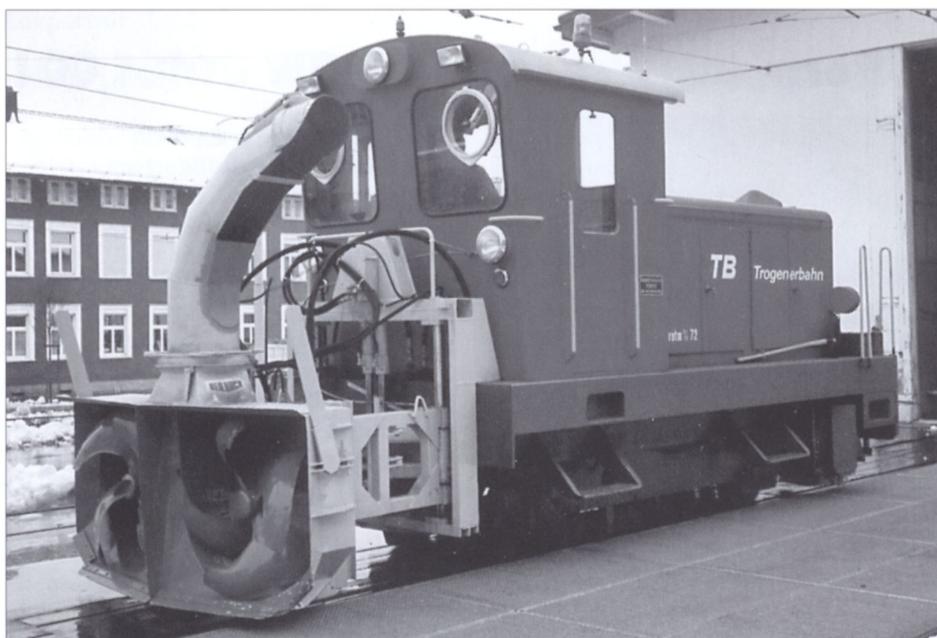
Situation heute

Die Trogenerbahn hat heute eine wichtige Funktion als Pendlerbahn, die Berufstätige und Schüler nach St. Gallen bringt. Die TB ist aber auch eine Ausflugsbahn, die Touristen und Erholungssuchende ins Appenzeller Mittelland transportiert. Um das touristische Potential besser nutzen zu können, baute die TB 1995 den Partywagen Brs 16 aus dem B 16 um. Dieser wird seither für Sonderfahrten und Gesellschaften eingesetzt. Damit der Brs 16 auch unabhängig von einem Triebwagen stationär eingesetzt werden kann, wurde ein Stromabnehmer für die elektrische Versorgung des Wagens installiert.

Heute verläuft die TB noch auf rund 1.7km auf der Strasse: In St. Gallen vom HB bis Schülerhaus, wobei der grösste Teil der Strecke doppelspurig ist.

Die ganze Strecke wird von einem modernen Siemens-Integra-Stellwerk vom 1995 neu gestalteten Bahnhof Speicher aus ferngesteuert.

Als eine der wenigen Schweizer Schmalspurbahnen befördert die Tro-



Selbstfahrende Schneeschleuder Xrotm 2/2 72 vor dem Depot Speicher (24.3.2000; Foto C. Seifert. Sammlung TB).

generbahn noch immer Postsendungen. Für den Mittagspostkurs wird übrigens in der Regel nicht etwa das Gepäckabteil der BDe 4/8, sondern der geschlossene Güterwagen Gck 35 verwendet. Der nur noch bescheidene Güterverkehr wurde dagegen 1993 auf die Stras-

se verlegt.

Ein Blick in die Zu(g)kunft

Die nun schon fünfzigjährigen Triebwagen BDe 4/4 6-8 und Personenwagen B 12-14, die immer noch für Ersatz- und Zusatzzüge eingesetzt werden,

sind trotz sorgfältiger Pflege und verschiedenen Revisionen langsam am Ende ihrer Lebensdauer angekommen. Bereits in den 1990er Jahre versuchte die TB über den 8. Rahmenkredit des Bundes zu finanziellen Mitteln für neues Rollmaterial zu kommen. Die Finanzlage von Bund und Kanton ermöglichte aber erst im Jahr 2001 die Bestellung von zwei Dreiwagen-Pendelzügen. Die beiden Niederflurtriebwagen, deren Ablieferung für den Herbst 2004 vorgesehen ist, werden durchgehend begehbar sein und über 92 Sitzplätze verfügen.

Da die Fahrzeuge – im Gegensatz zum bisherigen Rollmaterial – eine normale Schmalspur-Fahrzeugbreite aufweisen, sind verschiedene Anpassungen auf der Strecke und bei den Haltestellen nötig. Die Aufnahme dieser Arbeiten ist für den Sommer 2003 geplant. Die Verlängerung des Depots in Speicher ist bereits im Gang.

martin.klauser@ysebahn.ch

Quellen

- Eine Chronik in Stichworten, Trogenerbahn
- diverse Ausgaben EA und SER
- Direktion Trogenerbahn

Rollmaterialliste der Trogenerbahn

Bezeichnung	Nummer	Inbetriebnahme	Bemerkung
CFZe 4/4	1-4'	1903	1: 1964 Xe 4/4 23, 1966 BDe 4/4 23, 1974 an TMZ, Umbau in WMB Nr. 3. 2: 1964 Abbruch nach Zusammenstoss. 3: 1964 BDe 4/4 1'', 1970 Abbruch. 4: 1964 BDe 4/4 2'', 1977 Abbruch.
CFZe 4/4	5'	1906	1954 Umbau in C4 18
BDe 4/4	3'' – 5''	1963	Baujahr 1954. Ex TL 193, 192, 191. 1977 an Stern & Hafferl, Gmunden (A) 23105-07
BDe 4/4	6 – 7	1952	1982/1991 Umbau
BDe 4/4	8	1953	1989 Umbau
BDe 4/8	21'' – 23	1975	
BDe 4/8	24 – 25	1977	
Fe 2/2	21'-22'	1903	1939 Umbau zu Xe 2/2. 21 später 71 (Schneefegwagen). Abbruch 1970
Xrotm 2/2	72	1974	Schneeschleuder
C2	11' – 14'	1903/04	11-12: 1964 X 174-175. 13-14: 1961 Abbruch
C4	15	1908	Abbruch 1970
C4	16 – 17	1909	16: 1994 Umbau in Brs 16. 17: 1999 Abbruch
B4	11''	1956	Baujahr 1930. Ex TL, 1970 Umbau
B4	12'' – 14''	1954	Baujahr 1930. Ex TL B 162, 164 und 165. 1963 Umbau
Brs	16	1994	Baujahr 1909. Umbau aus C 16. Partywagen
C4	18	1954	Umbau aus BCFZe 4/4 5, 1995 Abbruch
C2	81 – 82	1951	Baujahr 1906. Ex AF 10-11. 1964 Umbau in X 176-177
C2	83 – 85	1953	Baujahr 1920. Ex STI 41-43. Abbruch 1975/76
C2	86-89	1953	Baujahr 1921. Ex STI 37-40. 87+89: 1970 Abbruch. 86+88: 1975 Abbruch
G	31-34	1903/04	31: Abbruch ???. 32: 1993 Abbruch. 34: Abbruch 1999
G	35-36	1909	
G	61 – 62	1962	Abbruch 1997
M	41 – 45	1903/04	41-43 Abbruch 19??
M	46 – 52	1906/07	46: Abbruch 1993. 48: Abbruch 1996. 51: 1993 Abbruch. 52: 1995 Abbruch
M	55	1910	Ex UoeB
X	75	1954	Baujahr 1897, Umbau aus Tram St. Gallen Tw. Salzwagen. Ausrangierung 1975
X	76	1958	Baujahr 1897, Umbau aus Tram St. Gallen 73. Salzwagen. Ausrangierung 1972
X	77	1957	Baujahr 1911, Umbau aus Tram St. Gallen B2 Serie 67. Salzwagen. Ausrangierung 1972
X	172	19??	Turmwagen
X	174-177	1964	Skiwagen. Umbau aus C 11'-12', 81-82. Abbruch 1965

Die Suisse Toy 2002 in Bern

Vom 25. – 29. September 2002 fand in Bern die Suisse Toy statt, die Ausstellung für Spiel und Hobby. Mit dabei das Ysebahn.ch-Team mit einem eigenen Stand. Es gab aber nicht nur Ysebahn.ch, sondern auch viel Neues auf dem Modelleisenbahn-Markt.

Daniel Felix

Dienstag Abend, 24. September um 18 Uhr in der Halle 210 auf dem BEA-Gelände in Bern: Alle Stände sind bereits eingerichtet, bereit für den Start der Suisse Toy am Mittwoch. Viel Elektronik, unzählige Modelle in allen Spurweiten, schöne Modelleisenbahnanlagen und natürlich auch der Hot-dog-Laden werden vorbereitet, geputzt und auf Hochglanz poliert. Inmitten dieser Finish-Arbeiten sind noch ein paar Unentwegte daran, einen Stand aufzubauen. Es wird gesägt, geklebt, geschraubt und geschwitzt. Es ist das Ysebahn.ch-Team, das wieder einmal eher spät dran ist (...). Doch im Gegensatz zu unseren Ausstellungskollegen

bauen wir keine schöne Vitrinen, Präsentationstische oder Computersysteme auf. Unser Ziel ist es, einen Platz zum Verweilen einzurichten, wo man ein bisschen sitzen, sich erholen, schwatzen und die neuste Ausgabe des Ysebahn.ch lesen kann. Eine gute, warme Stube soll es werden, mit Polstergruppe, Tischchen und angenehmem Licht.

Neuheiten an der Suisse Toy

Am Mittwoch, 25. September um 10 Uhr öffnete die Suisse Toy ihre Tore. Die Halle 210 war fast ausschliesslich für die Modelleisenbahnaussteller reserviert. Gerade neben dem Ysebahn.ch-Stand stellte die Firma HRF aus. Höhepunkt war sicher der neue Wengeneralpbahn-Triebzug im Massstab 1:87. Dieser Zug und andere Kompositionen aus dem HRF-Sortiment konnten sich auf einer wunderschönen Modellanlage mit dem Sujet «Schynige-Platten-Bahn» zum Besten geben.

Auch Firma Roco zeigte Neues: Ausgestellt waren beispielsweise der neue

Seetal-Triebwagen De 4/4 oder die SBB-Cargo-Lok Re 482. Nicht fehlen durften natürlich auch die ersten Handmuster der IC-Doppelstockwagen in den Erstklass-Versionen. HAG zeigte sein fast komplettes Produktesortiment mit unzähligen Farbvarianten der Re 460.

Bei den Ausstellungen von Fleischmann und Märklin gab es vor allem viel Fahrbetrieb. Unzählige Modelleisenbahnen mit einer Unmenge von Elektronik im Hintergrund waren die ideale Kulisse für die Produktepräsentationen der beiden deutschen Grossherstellern. Aber nicht nur die ganz Grossen des Markts waren an der Suisse Toy vertreten. Gleis-Tech Gröbli beispielsweise zeigte mit seinen Spur-Nm-Fahrzeugen, dass es durchaus Alternativen zur Spurweite H0 gibt oder die Firma Navemo überzeigte mit seinem Tram-Sortiment. Neben dem Basler Combino-Tram soll auch schon bald die Zürcher Konkurrenz, das «Cobra», kreuz und quer durch die Stadt fahren. Und wer lieber Eisenbahn lesen statt Eisenbahn spielen wollte, kam an den Ständen des Prellbock-Verlags, des Eisenbahn-Amateurs und (nicht vergessen!) des Ysebahn.ch garantiert auch auf seine Rechnung.

Aber alles hat ein Ende ...

Bis am Sonntag Abend besuchten rund 46'000 Besucher die Suisse Toy. Um 18 Uhr schlossen die Tore und der Abbau ging los. Am Ysebahn.ch-Stand war wieder einmal viel Improvisation angesagt: Kurt Marti, unser Layouter und Inserateakquisiteur, vergass das Spezialwerkzeug und das Transport-Wägelchen zu Hause! Wir haben es trotzdem geschafft – mit Wägeli-Unterstützung des Schweizer Fernsehens. In Erinnerung bleiben die vielen Gespräche und Kontakte mit Eisenbahnliebhabern, Ysebahn.ch-Lesern und solchen, die es noch werden möchten. Die nächste Suisse Toy findet vom 24. bis 28. September 2003 statt.

daniel.felix@ysebahn.ch



Der Ysebahn.ch-Stand an der Suisse Toy in Bern (Foto: D. Felix)

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

Ysebahn.ch ist im Jahresabo oder im Einzelverkauf an vielen Kiosken und in folgenden Modellbahnfachgeschäften erhältlich:

- Eurobahn Rohr, Aarau
- Neisser Modelleisenbahnen, Birmensdorferstr. 38, Zürich
- Modellbahn Ritzer, Bucherstr. 109, D-Nürnberg
- Perron 12, Rathausgasse 12, Murten
- Sinwel-Buchhandlung, Lorrainestrasse 10, Bern

100 Jahre WB G 3/3 5

Am 21./22. September wurde mit einem grossen Dampflokwochenende das hundertjährige Jubiläum der WB - Dampflokw «Gedeon Thommen» gefeiert. Wir werfen einen kurzen Blick auf die Geschichte dieser Dampflokw.

Martin Klausner

1880 nahm mit der Waldenburgerbahn (WB) die einzige Schweizer Privatbahn mit 750mm Spurweite ihren Betrieb auf. Als Triebfahrzeuge standen auf der rund 14km langen Strecke von Liestal nach Waldenburg die 1880-87 in Betrieb genommenen G 2/2 1-2 und G 3/3 3-4' zur Verfügung. Um den ständig zunehmenden Verkehr bewältigen zu können, gab die WB um die Jahrhundertwende bei der SLM eine neue, leistungsfähigere Dampflokw in Auftrag. Diese wurde am 26. August 1902 mit der Fabriknummer 1440 als G 3/3 5 «Gedeon Thommen» zu einem Preis von 25'000.– CHF an die WB geliefert.

Die G 3/3 5 bewährte sich auf der WB sehr gut, und in den Jahren 1910 und 1912 wurden zwei weitere bau-



Typenbild der G 3/3 5 (Waldenburg, 21.9.2002; Foto: A. Sigron)

gleiche Maschinen von der SLM erbaut (G 3/3 4'' und 6). Als einzige nennenswerte Panne der G 3/3 5 kann ein Achsbruch am 19. Oktober 1933 bezeichnet werden, nach welchem die Maschine etwas an Zuverlässigkeit einbüsste, da sie fortan zum Heisslaufen neigte.

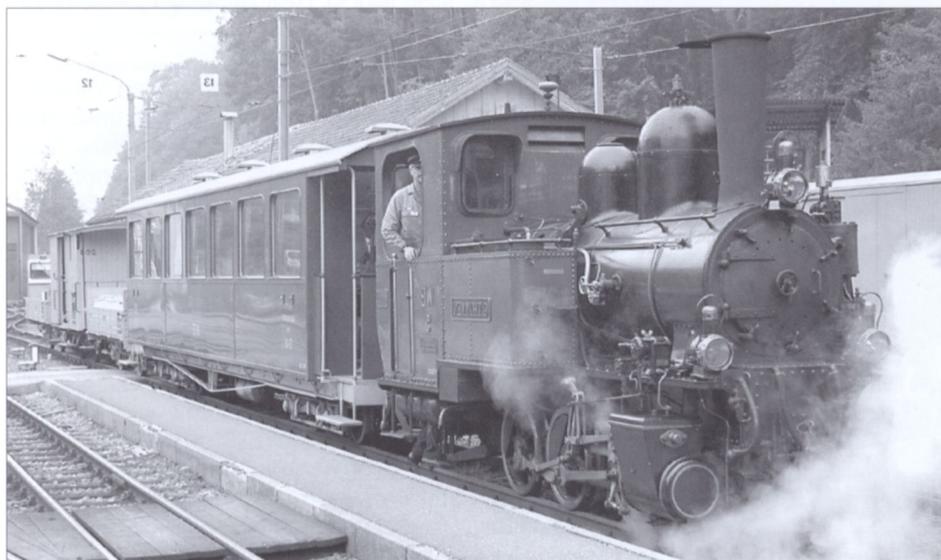
Nach einer Fahrleistung von 1'020'318 Kilometern wurde die G 3/3 5 1953 nach der Elektrifikation der WB wie alle übrigen Dampflokw ausrangiert.

Nur zwei Loks konnten vor der Verschrottung gerettet werden: Während die G 3/3 6 ins Verkehrshaus gelangte, wurde die «Gedeon Thommen» 1961 in Liestal als Denkmal aufgestellt, wo sie während 14 Jahren an die früheren Zeiten erinnerte.

Im Hinblick auf das 100-Jahr-Jubiläum der Waldenburgerbahn wurde die G 3/3 6 1975 vom Sockel geholt und von einer Gruppe von Freiwilligen in minutiöser Arbeit wieder betriebsfähig gemacht. Als wichtigste Änderung gegenüber dem Ursprungszustand ist der Ersatz der Hardy-Vakuumbremse durch eine Knorr-Druckluftbremse zu nennen, da mit den elektrischen Triebwagen auf der WB auch das Druckluftbremssystem Einzug gehalten hatte.

Pünktlich zu den Festaktivitäten konnte die «Gedeon Thommen» im Juni 1980 zu ihrer zweiten Jungfernfahrt aufgeheizt werden. Seither ist die G 3/3 regelmässig mit historischem Rollmaterial im vorderen Frenktal unterwegs. In den ersten Betriebsjahren als historische Lok traten verschiedene Probleme auf, doch nun präsentiert sich die G 3/3 in technischer und optischer Höchstform.

martin.klausner@ysebahn.ch



G 3/3 5 anlässlich ihres 100. Geburtstages mit historischer Zugskomposition (Waldenburg, 21.9.2002; Foto: A. Sigron).

Technische Daten

Bahngesellschaft	WB
Bezeichnung	G 3/3 5
Baujahr	1902
Hersteller	SLM
Spurweite	750mm
Länge über Puffer	5880mm
Dienstgewicht	15t
Vmax	25km/h
Leistung	ca. 133kW

Quellen

- Waldenburgerbahn AG
- Lökeli-Journal 2/1993 (Porträt der Waldenburgerbahn)

Die wichtigen Ysebahn.ch - Adressen:

Ysebahn.ch - Shop
Postfach 8
8477 Stammheim
Email: shop@ysebahn.ch

Ysebahn.ch - Sekretariat
Thundorfstr. 146
8500 Frauenfeld
Email: info@ysebahn.ch
Tel. 052 / 720 85 28
Fax. 052 / 720 85 28



Hotel Garni Bellaval CH-7482 Bergün

Tel. 0041/(0)81/407 12 09 — Fax 0041/(0)81/407 21 64
Email: bellaval@berguen.ch — NEU: www.bellaval.com

In Bergün

In unmittelbarer Nähe vom Zentrum und Bahnhof, in ruhiger Lage. Geschmackvoll eingerichtete Zimmer mit Dusche, WC, TV und eigenem Balkon. Mit herrlichem Blick auf die Rhätische Bahn.

Bahnpauschalwoche – 2002

7 Übernachtungen mit Frühstücksbuffet

Pro Person im Doppelzimmer von

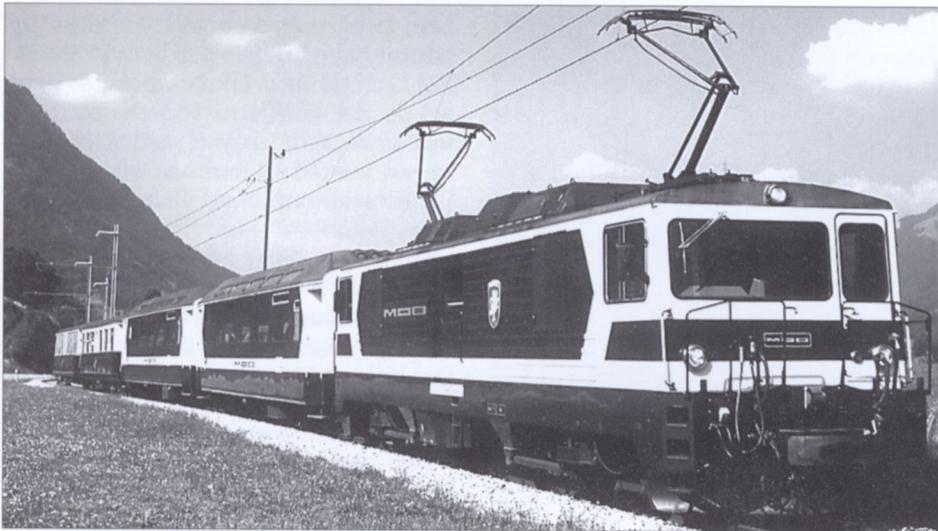
CHF. 380.–

Pro Person im Einzelzimmer von

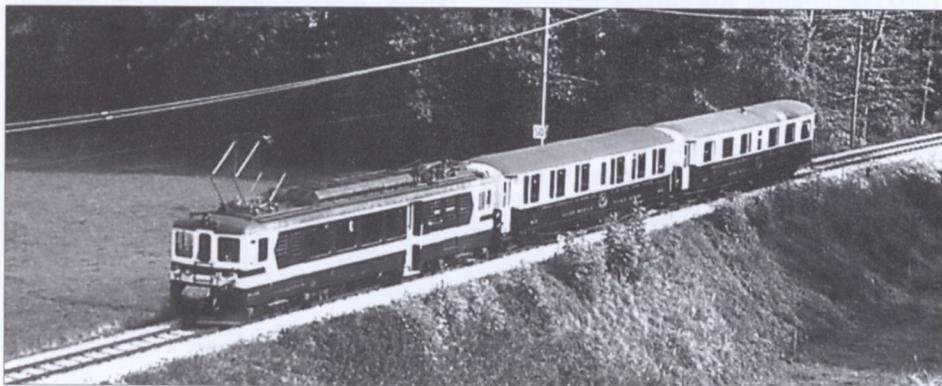
CHF. 420.–



Der «Schokoladenzug» der MOB



Mit zwei Panoramicwagen und den beiden Pullmanwagen fährt die GDe 4/4 6002 bei Lessoc in Richtung Montbovon (20.8.1997; Foto: A. Gehlken).



Am 18.10.1995 verlässt der BDe 4/4 3004 mit den beiden Pullmanwagen As 102 und Ars 101 Gruyère (Foto: A. Gehlken).



Am 23.10.1996 hatte die Ge 4/4 8003 die Wagen Ars 101 sowie As 102 und 112 am Haken, aufgenommen zwischen Enney und Grandvillard (Foto: A. Gehlken).



Leerzug Bulle – Gruyère mit dem sechsteiligen Superpanoramic-Express mit Ast 116, Ars 115, BDe 4/4 3006 und 3005, As 110 und Ast 117 (Foto: A. Gehlken).

Im Sommer verbindet der sogenannte «Schokoladenzug» Montreux mit Broc-Fabrique an der GFM-Strecke. Während die meisten Passagiere während der Fahrt die schöne Bilderbuchlandschaft zwischen Genfersee und dem Greyerzerland geniessen, bietet der Zug den Eisenbahnphotografen eine willkommene Abwechslung, einerseits wegen der speziellen Zugskomposition mit Pullman- und Panoramicwagen, andererseits, weil die MOB-Komposition einen Abstecher auf die Geleise der Greyerzerbahn macht.

Andreas Gehlken

Seit einigen Jahren verkehrt ein planmässiger MOB-Sonderzug der «Montreux – Oberland Bernois Bahn» (MOB) von Montreux nach Montbovon und von dort über die Strecke der «Transports Publics Fribourgeois» (TPF, ehemals Gruyère – Fribourg – Murten, GFM) via Gruyère (Mittaghalt) nach Broc-Fabrique. Diese Sonderfahrt ermöglicht den Fahrgästen das Städtchen und die Schaukäserei von Gruyère sowie die Schokoladefabrik von Cailler-Nestlé in Broc zu besichtigen. Anfänglich verkehrte der Zug jeweils am Mittwoch von August bis Oktober. Da sich diese Sonderfahrt grosser Beliebtheit erfreute, wurde die Betriebszeit verlängert und so fährt der Zug bereits ab Juni (jeweils am Mittwoch), im Juli und August rollt er zusätzlich auch am Montag.

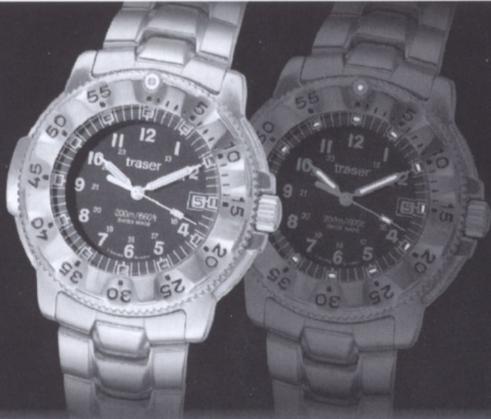
Zugskompositionen

In den ersten Betriebsjahren verkehrte der Superpanoramic-Express unter dem Namen «Supertrain du Chocolat». Nach dem Umbau des Superpanoramic-Express zum «Golden Panoramic Express» musste nach einer anderen Lösung gesucht werden, da dieser Zug nun fahrplanmässig – auch während der Woche – im Einsatz stand. So gehören seither die beiden Pullmanwagen Ars 101 und As 102 zur Standardbespannung, je nach Anmeldungen wird der Zug um ein bis zwei 1. Klass-Panoramicwagen (As) verstärkt. Abwechslungsreich war in den letzten Jahren auch die Bespannung der Züge. So verkehrten Mitte der neunziger Jahre noch die Triebwagen der 3000-er Serie, sei es der BDe 4/4 3004 oder die beiden mit nur je einem Führerstand ausgerüsteten BDe 4/4 3005 und 3006. Unterdessen werden die Züge in der Regel von den Loks GDe 4/4 6001-6004 gezogen; eher selten kommen die Ge 4/4 der Serie 8000 zum Einsatz. Da es sich nicht um eine Pendelzugkomposition handelt, sind auf der Reise mehrere Rangiermanöver nötig. Zeitweise verkehrte der Zug über Mittag als Leerzug nach Bulle und wieder zurück nach Gruyère.

Hinweise auf ältere Ausgaben:
2/2002: Fahrleitungserneuerung
bei der MOB

SPEZIALANGEBOT für Ysebahn.ch-Leser: TRASER-Uhr mit 15%! Siehe www.ysebahn.ch

www.traser.ch



traser®

DIE UHR MIT DEM GENIALEN LEUCHTSYSTEM

**KLAR ÜBERLEGEN
BEI NACHT**

- sensationelles Leuchtsystem mit 100fach intensiverer Lichtstärke
- deutliche Ablesbarkeit – sekundengenau
- in stockdunkler Nacht oder bei diffusem Licht
- bewährt im Sicherheitsbereich (Armee, Polizei, Feuerwehr, etc.)

Sie gehen nie mehr ohne. Probieren Sie eine traser! Rufen Sie uns an.

Morgenstrasse 131b 3018 Bern Tel 031 996 96 98 Fax 026 672 11 89

www.traser.ch info@traser.ch

**Der nächste Winter kommt bestimmt, bis dahin auch unser nächstes Spur 0 Modell!
Güterzugbegleitwagen Db "Sputnik" der SBB**

1:45

Bauart 1965 erste Serie

Modellspezifikationen:

Unsere Modelle werden alle mit Federpuffer, Zughaken und gefederten Achsen ausgerüstet. Hochwertige Gussteile, die ein reichhaltig und vorbildgetreu detailliertes Modell ermöglichen, werden uns unter Anderem von der Firma Model Rail in Nendeln zugeliefert. Der Wagenkasten wird in sogenannter Sandwich-Bauweise aufgebaut, die Inneneinrichtung wird möglichst vorbildgetreu vorhanden sein. Die Beschriftung erfolgt mittels hochwertigem Anreibebeschriftungssatz. Wir liefern die Modelle entweder als Bausatz oder Fertigmodell. Für weitere Informationen können Sie bei uns die entsprechenden Unterlagen anfordern. Im Internet unter www.hrm-modelltechnik.ch können Sie die Modelle auch online reservieren!



hrm Modelltechnik
Tel. 052 385 39 40

Stationsstrasse 6
Fax 052 385 39 61

CH-8492 Wila
www.hrm-modelltechnik.ch



Ein faszinierendes Werk für Eisenbahn- und Geschichtsinteressierte – der Nachdruck der Originaldokumente vom Bau und der Planung des Gotthardeisenbahntunnels (Nordrampe).

Mit welchen Problemen Louis Favres Firma «Tunnelunternehmung Favre & Co. in Genf» mit der «Gotthardeisenbahn-Gesellschaft» zu kämpfen hatten sowie viele interessante Pläne und Skizzen werden Ihnen zum ersten Mal in einem einzigen Buch dargelegt.

Aus dem Inhalt:

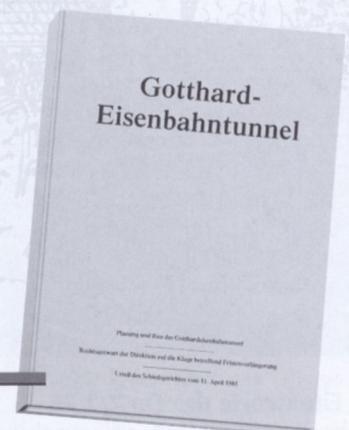
- Planung und Bau des Gotthardeisenbahntunnel (Nordrampe)
- Rechtsantwort der Direktion auf die Klage betreffend Fristenverlängerung
- Urteil des Schiedsgerichtes vom 11. April 1885

Talon ausschneiden und einsenden an: **Edi von Wyl, Gotthardeisenbahntunnel, Schulhausstr. 18, 6056 Kägiswil**

Gotthard-Eisenbahntunnel

Buchumfang:

172 Seiten, 230 x 315 mm, Fadenheftung, Umschlag (braune Mattleine) mit goldfarbener Prägung, 2 Organigramme beigelegt.



Fr. 74.-

Ja, ich bestelle das Buch «Gotthardeisenbahntunnel» zum Preis von Fr. 74.-. Die Lieferung erfolgt nach Eingang Ihrer Zahlung oder per NN.

Anzahl Ex. _____ zum Preis von Fr. 74.- inkl. Versand (CH).

Zahlungsart:
 Rechnung (Vorkasse) Nachnahme (Fr. 74.- + NN-Kosten)

Vorname/Name: _____

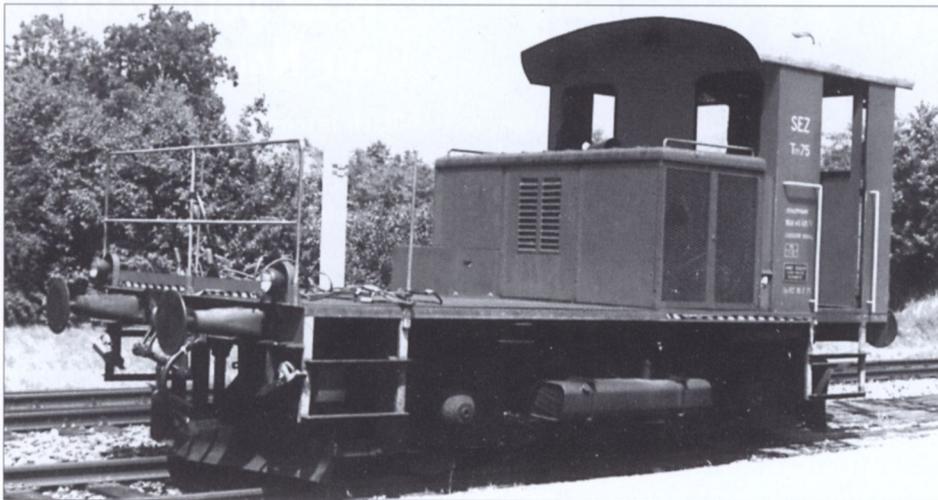
Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

021120 Löckli

Tm 2/2 75 der SEZ / DBB



Der Tm 75 leistete bei der SEZ im Bahnhof Wimmis Rangierdienst (10.8.1995; Foto: M. Klausner).

Für den Rangierdienst auf Stationen wurden im letzten Jahrhundert zahlreiche Schienentraktoren angeschafft, viele davon Einzelstücke. Im Zuge der Rationalisierung des Bahnbetriebes wurden und werden viele dieser Einzelstücke ausrangiert. Wir stellen Ihnen in diesem Bericht einen solchen Einzelgänger vor.

Martin Klausner

Im Depot Laupen der Dampfbahn Bern (DBB) verrichtet seit Frühling 2001 mit dem Tm 2/2 75 ein Unikum Rangierdienst. Das einzigartige diesel-elektrische Fahrzeug wurde 1952 von der Firma Stadler in Bussnang erbaut und verfügt am einen Ende über eine grosse offene Plattform, die Platz für über, aber auch für mitfahrendes Rangierpersonal bietet. Am anderen Fahrzeugende befindet sich das Führerhaus mit zwei seitlichen Türen. In beide Fahrrichtungen geben zwei vier-eckige Fenster die Sicht auf die Strecke frei.

Gleich an das Führerhaus schliesst, leicht von der Mitte versetzt, der Vorbau an, der unter anderem den 6-Zylinder-Mercedes-Dieselmotor und den Generator beherbergt. Letzterer versorgt die beiden elektrischen Tatzlagermotoren, welche die beiden Achsen des Tm 2/2 antreiben. Die Bremsausrüstung umfasst neben einer Handbremse eine direkt wirkende Rangierbremse, sowie eine automatische Bremse, die nur auf den Zug wirkt.

Die Einsatzorte des Tm 2/2 75

Der Traktor wurde an verschiedenen Orten als Rangierfahrzeug eingesetzt, bis er dann zur eidgenössischen Pulverfabrik (heute Nitrochemie) nach Wimmis gelangte. Mit dem Tm 2/2 75 wurden dort lange Zeit nicht nur Rangiermanöver auf den Anschlussgleisen der Pulverfabrik, sondern auch in der Station Wimmis



Bei der DBB hat der Tm 75, hier zusammen mit dem BRi 4652 unterwegs zwischen Gümmenten und Laupen, einen Kran erhalten (30.4.2002; Foto: H. Gerber).

durchgeführt. Diese Aufgaben wurden 1988 vom Rangierteam der Spiez – Erlenbach – Zweisimmen Bahn (SEZ) übernommen, weshalb auch der Tm 2/2 75 in den Bestand der SEZ übergang. Als sich die SEZ 1997 mit den drei Privatbahnen Bern – Lötschberg – Simplon (BLS), Bern – Neuenburg (BN) und Gürbental – Bern – Schwarzenburg (GBS) zur BLS Lötschbergbahn AG zusammenschloss, wurde auch der Tm 2/2 75 von der neuen BLS übernommen und der Traktor erhielt in der Folge die EDV-Bezeichnung Tm 235 075.

Übernahme durch die Dampfbahn Bern

Der Verein Dampfbahn Bern führt auf der Strecke der ehemaligen Sensetalbahn STB (siehe auch STB-Porträt in den Ausgaben 4/2000 und 1/2001) Flamatt – Laupen – Gümmenten seit 1971 regelmässig Dampffahrten durch. Ein Grossteil des dabei eingesetzten Rollmaterials ist in Laupen stationiert. Die für das Zusammenstellen der Züge nötigen Rangierfahrten wurden bis ins Jahr 2000 durch die STB ausgeführt. Im Zusammenhang mit der Reorganisation der STB, die im Januar 2000 in den Verkauf der STB an SBB und Postauto Schweiz gipfelte, kam bei der DBB das Bedürfnis nach einem eige-

nen Rangierfahrzeug für die Betriebsgruppe Laupen auf.

Fündig wurde die Dampfbahn Bern schliesslich bei der BLS, in deren Depot in Spiez der Tm 2/2 75 unbenutzt herumstand. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Kaufverhandlungen erfolgte am 16. Dezember 2000 die Überfuhr im Schlepp der BLS Re 4/4 179 von Spiez über Thun und das Gürbental nach Gümmenten. Von dort fuhr der Tm 2/2 mit eigener Kraft nach Laupen.

Bereits im Vorfeld der traditionellen Stefanstagfahrt 2002 konnte der Tm 2/2 seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Da er die Rangierfahrten mühelos bewältigte, erhielt der Tm 2/2 bereits den Übernamen «Muneli».

Die Dampfbahn Bern beabsichtigt, den Tm 2/2 75 nicht nur als Rangierfahrzeug in Laupen, sondern auch für Bahndienstarbeiten auf der Strecke von Laupen nach

Gümmenten einzusetzen. Für diese Einsätze wurde im Frühling 2001 ein hydraulischer Lastwagenkran auf der Ladebrücke des Tm 2/2 montiert. Dieser Kran hat sich, wie übrigens der Traktor selber auch, bereits bestens bewährt und dürfte bei der Dampfbahn Bern auch in Zukunft wertvolle Dienste leisten.

martin.klausner@ysebahn.ch

Quellen

- Vereinsmagazin der Dampfbahn Bern, Ausgabe Juni 2001
- Ralph Bernet, Die Triebfahrzeuge der BLS-Lötschbergbahn, München 2000
- Pressestelle Dampfbahn Bern

Technische Daten

Baujahr	1953
Hersteller	Stadler
Übernahme durch SEZ	1988
Übernahme d. DBB	2000
Vmax	30km/h
Vmax geschleppt	45km/h
Leistung	60kW
Länge über Puffer	7000mm
Dienstgewicht	15t

Polybahn-Wagen überlebt

Die Polybahn in Zürich ist eine der bekanntesten Standseilbahnen der Schweiz. Wohl aus diesem Grund überlebte einer der beiden ehemaligen Wagen schon verschiedene Schicksalsschläge.

Thomas Locher

Die Polybahn in Zürich wurde 1996 grundlegend erneuert und bekam da-



Alter Polybahn-Wagen auf eher seltener «Fahrt» in Pfäffikon ZH (September 2002; Foto: M. Locher)

bei auch neue Wagen. Während Wagen 1 den Weg alten Eisens ging, überlebte Wagen 2 bei einem Restaurant bei der Giesserei Oerlikon

Jetzt, sechs Jahre nach seiner Rettung, musste er wieder weichen. Fredy Pfister aus Pfäffikon ZH ersteigert das Fahrzeug kurzerhand.

Doch was macht man mit einem ausgedienten Seilbahn-Wagen? Ideen, wie ein Gourmet-Restaurant im Wagen,

waren schnell kreiert. Zuletzt wurde beschlossen, das Fahrzeug einer gründlichen Renovation zu unterziehen und danach das Fahrzeuges beim CEVI-Lokal in Pfäffikon ZH als Gruppenräume zur Verfügung zu stellen.

Da der Wagen von seinem bisherigen Standplatz weg musste, wurde es in einer spektakulären Aktion mit einem riesigen Strassenkran auf einen Tieflader gehievt und von Oerlikon nach Pfäffikon transportiert. Für den Ablad musste vorgängig ein Gleis mit der exotischen Spurweite von 95.5cm bereitgestellt werden. Wegen der topografischen Verhältnisse wurde der Wagen vom Kran zuerst auf einem Feldweg abgesetzt und von einem neuen Kranstandort wieder angehoben, um dann an seinem vorläufigen Ruhe- und Renovationsplatz abgesetzt zu werden.

Die Restauration wird von Personen der CEVI-Abteilung durchgeführt. Natürlich kostet ein solches Vorhaben viel Geld. Fredy Pfister v/o Leu hat den Titel für die Homepage www.polybahn.ch bereits reserviert und ein Spendenkonto für die Wagen-Renovation eingerichtet.

Spendenkonto des Cevi Pfäffikon –
Fehraltorf – Hittnau:

PC: 82-617033-2

Vermerk Polybahn.

Wiederauferstehung des Dampftrams in Bern

Seit dem 19. September 2002 dampft es wieder durch die Gassen der Bundeshauptstadt. An diesem Datum wurde das Dampftram mit der Lok 12 und dem Anhängewagen 31 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Peter Hürzeler

Von 1894 – 1902 verkehrte in Bern auf der Linie Länggasse – Wabern ein Dampftram. Die Linie wurde mit acht Tramway-Lokomotiven der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur betrieben. Nach der Elektrifizierung der Linie kam die Lok 12 1908 zur Firma Renfer in Biel. Dort diente sie bis Mitte des letzten Jahrhunderts als Rangierlok, bevor sie vor dem Technorama in Winterthur im Freien ausgestellt wurde.

1994 wurde von den SVB (heute Bernmobil) und dem Tramverein Bern beschlossen, die Lok zurück nach Bern zu holen und zu revidieren. Um die Zeit bis zur Inbetriebnahme der Lok etwas zu verkürzen, stand in der Zwischenzeit mehrmals die Lok 18 und der Anhänger 26, welche im Verkehrs-



Lok 12 und Anhänger 31 in der Wendeschleife Guisanplatz (19.9.2002 P. Hürzeler)

haus ausgestellt sind, im Einsatz. In jahrelanger Arbeit wurde die Lok 12 vom Tramverein Bern mit Unterstützung vieler prominenter Stadtberner und verschiedenen Firmen revidiert. Passend zur Lok wurde auf einem Untergestell eines alten Wagen der MOB ein passender Anhänger rekonstruiert.

108 Jahre nach der Inbetriebnahme werden Berns historische Gassen nun wieder vom Dampftram befahren.

peter.huerzeler@ysebahn.ch

Weitere Information im Internet :

www.dampftram.ch

Übernahme der HGe 4/4 I 1992 durch den BNB

Bis vor kurzem war das Schicksal der Brünigbahn HGe 4/4 I 1992 ungewiss. Nun hat die Zahnradlok beim Verein Brünig-Nostalgie-Bahn (BNB) eine neue Bleibe gefunden.

Christian Stöcklin, BNB

Seit der Gründung des Vereins Brünig-Nostalgie-Bahn wurden wir von verschiedensten Seiten unzählige Male darauf hingewiesen, etwas für den Erhalt einer HGe 4/4 I zu unternehmen, weil sich von Seiten der Brünigbahn niemand darum kümmerte. Entgegen unseren anfänglichen Erwartungen mussten aber mehr als sechs Jahre verstreichen, bis wir die HGe 4/4 I 1992 «Giswil» in Meiringen entgegennehmen konnten.

Die HGe 4/4 I bei der Brünigbahn

Die Berglok HGe 4/4 I, mit ihrem typischen schweizerischen Aussehen, war mit ihren 1600kW Leistung während Jahrzehnten die stärkste Zahnradlokomotive der Welt (siehe auch Lokporträt im Lökeli-Journal 4/1998). Sie entstand zur selben Zeit wie die Ae 6/6. Dies ist nicht nur in der äusseren Erscheinung erkennbar, auch im Innern sind verschiedene Komponenten der normalspurigen Gotthardlok zu entdecken.

Auch wenn diese beiden Maschinen zusammen mit den 16 Deh 4/6-Triebwagen ihre nützliche Arbeit am Berg nicht gerade im Rampenlicht der Öffentlichkeit verrichtet haben, so erstaunt es immer wieder, wie bekannt diese Maschinen sind. Im Gegensatz zu SBB-Historic sind wir vom BNB der Meinung, dass diese Maschine zumindest einen musealen Platz verdient. Auch in der Technologiesgeschichte der mittlerweile fast am Aussterben bedrohten schweizerischen Triebfahrzeugindustrie hätte ihr Verschwinden eine nicht zu schliessende Lücke hinterlassen.

Die meiste Zeit ihres Betriebs verrichteten die beiden Loks, die den Übernahmen «Muni» hatten, ihren Dienst auf der Bergstrecke zwischen Giswil und Meiringen. Erst als im Jahre 1986 die neue Generation der HGe 4/4 II am Brünig auftauchten, wurden die beiden Maschinen für den Güterverkehr ins Tal verdrängt. Nach einem Motorenschaden verschwand 1995 die auf den Namen «Meiringen» getaufte Nr. 1991. Obwohl die beiden HGe 4/4 I sowohl im Unterhalt wie auch wegen ihres nicht unproblematischen Zahnradantriebs immer gewisse Sorgenkinder waren, bewegte der Abbruch dieser Lok so



Die HGe 4/4 I wurde vorübergehend im BNB-Depot in Alpnachstad untergebracht (Foto: K. Doebeli).

manchen Eisenbahner.

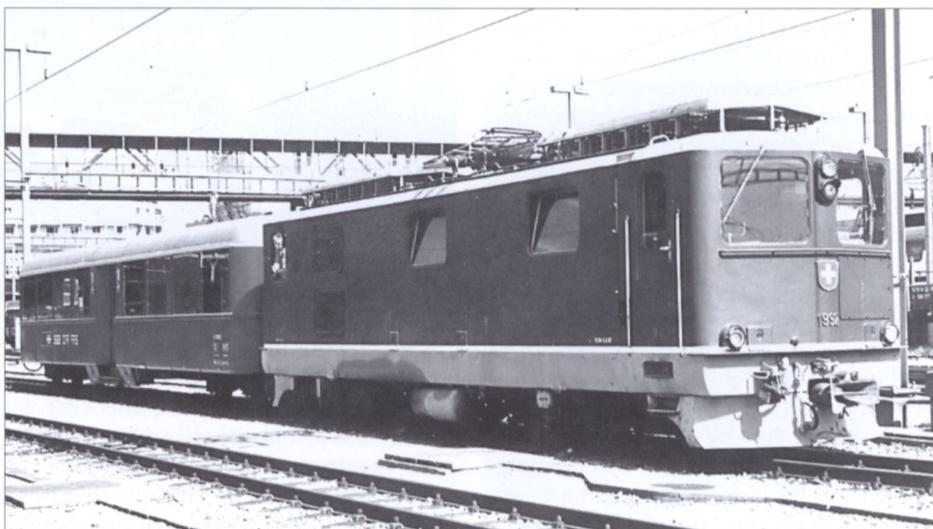
Damit wenigstens die zweite Maschine noch für eine gewisse Zeit einsatzfähig bleiben sollte, baute man vorher bei der HGe 4/4 I 1991 wesentliche Teile fein säuberlich aus und lagerte sie als Ersatzteile ein.

Wie weiter mit der «Giswil»?

Bereits 1996 gab die zweite HGe 4/4 I Anlass zur Besorgnis: Sie bestand die jährlich stattfindende Bremsprobe in der Zahnstange nicht mehr. Aufgrund der offenbar hohen Kosten beim Nachstellen der Zahnradbremsen wurde die Maschine daraufhin ausser Betrieb genommen und hinter der alten Remise in Meiringen abgestellt. Für den weiteren Verbleib der HGe 4/4 I gab es folgende Möglichkeiten: Reparatur, Verkauf, Umbau zu einer Diesellok, Abgabe an die BNB oder Abbruch.

Aus dem bereits erwähnten Grund wurde die erste Möglichkeit bald ausser Betracht gezogen. Ein möglicher Verkauf beschränkte sich auf eine der wenigen Schmalspurbahnen mit 15kV Fahrdrahtspannung: Zu jener Zeit suchte die Bière – Apple – Morges Bahn (BAM) eine zugkräftige Lok für einen grossen Kiesabbau. Eine Weiterverwendung im Welschland hätte allerdings ein Umbau für einen Rollbockbetrieb mit Normalspurpuffer auf der Front erforderlich gemacht. Ausserdem wären die Zahnräder entfernt und die elektrische Bremse für den Adhäsionsbetrieb hergerichtet worden. Die Bahn erhielt jedoch ihren Transportauftrag nicht, womit sich der Verkauf erübrigte.

Der BNB wiederholt daher bei der Brünigbahn seine Bereitschaft, die Lok jederzeit zu übernehmen oder wenigstens geschützt zu remisieren. Es würde



Kurz bevor die Anschlussweiche ans BNB-Depot in Alpnachstad entfernt wurde, verlegte die BNB die HGe 4/4 I und den As 101 nach Luzern (Luzern, 8.9.2002; Foto: K. Doebeli).

viel zu weit führen, alle Schritte aufzuführen, welche schliesslich nach etwas mehr als sechs Jahren in buchstäblich letzter Minute dazu führten, dass der BNB die Lok übernehmen konnte.

Übernahme des «Muni» durch den BNB

Mitte April 2002 kam wieder einmal Leben in die «Giswil». Die gefürchteten Standschäden waren nicht in dem Mass aufgetreten, wie es verschiedentlich geäussert worden war. Nach mehr als sechs Jahren befand sich ausserdem noch eine beträchtliche Menge Druckluft in den Hauptluftbehältern, was für die Arbeits-Qualität der HW-Meiringen spricht!

Am Morgen des 25. April 2002 wurden in Meiringen neben dem morgendlichen Güterzug nach Interlaken offene Güterwagen mit Lokomotivradsätzen, Lokomotivfahrmotoren und Stromabnehmern sowie zwei geschlossene Güterwagen bereitgestellt. Schliesslich wurde die grüne HGe 4/4 I aus dem Areal der HW gefahren und an den Zug gestellt. Auch der Güterzug nach Interlaken erhielt den letzten Deh-Triebwagen in grüner Farbgebung, welcher noch im Betrieb steht. Der Anblick von gleich zwei grünen Lokomotiven auf der Brüniglinie konnte man seit Jahren nicht mehr erleben. Erst das Anfahren

einer neuen roten HGe 4/4 II verwischte schliesslich jeglichen Zweifel, in einer anderen Epoche zu leben.

Kurz nach der Abfahrt des Güterzuges nach Interlaken setzte sich auch der «HGe 4/4 I – Zug» in Bewegung. Selbst nach den vielen Jahren Stilllager erfolgte die Einfahrt in die Zahnstange ohne jegliche Probleme. In Giswil wuchs der Zug von 20 auf 32 Achsen an: Die 12 zusätzlichen Achsen stammten von den beiden allerletzten noch vorhandenen Plattformpersonenwagen, welche in den letzten drei Jahrzehnten als Werkstattwagen gedient hatten, sowie vom vierachsigen Bobinenwagen (Untergestell eines Plattformwagens). Keine Stunde später manövierten die Eisenbahner der BNB die Anhängelast ins Gelände der alten Remise von Alpnachstad.

Wie weiter mit der HGe 4/4 I 1992?

Was in der nächsten Zeit mit dem «Muni» geschehen soll, ist im Moment nicht klar. Das Fahrzeug ist in einem technisch überaus guten Zustand. Von einem Happyend kann allerdings nicht gesprochen werden: Mitte September entfernte die Brünigbahn die Anschlusweiche zu unserem Depot in Alpnachstad. Auch die ganze Fahrleitungsanlage, sowie der Stromanschluss musste dran glauben. Aus diesem Grund wur-

den wir gezwungen, für die in der nächsten Zeit zur Renovation vorgesehenen Fahrzeuge ein neues Abstellgleis zu finden. Am 8. September holte ein De 110 der LSE den «Muni» und den Landiwagen As 101 in Alpnachstad ab und brachte ihn in sein neues Exil nach Luzern.

Die Reaktionen auf die HGe 4/4 I – Rettungsaktion liessen nicht lange auf sich warten. Vor allem aus Kreisen der Eisenbahner äusserte man sich sehr erfreut darüber. In einem speziellen Mass war dies auch aus Kreisen der HW zu hören: Die «Munis» waren dort zwar oft gesehene und wohl seit jeher nicht gerade einfache Patienten gewesen, doch entstehen zu Sorgenkinder nicht spezielle Bindungen?

Hinweise auf ältere Ausgaben

4/1998

Lokporträt der HGe 4/4 I 1991-92

Kontaktadresse:

Brünig-Nostalgie-Bahn
Postfach 4925
6002 Luzern
www.verein-bnb.ch
PC 60- 6037-0

PRO BAHN SCHWEIZ

SIND SIE ZUFRIEDEN MIT BAHN, BUS UND TRAM!

Oder ärgern sie sich oft?

Zum Beispiel

- über «falsche» Fahrpläne und Wartezeiten in Randstunden?
- über verschmutzte Wagen und mangelnde Sicherheit?
- Oder über laut schlafende Politiker?

STELLEN SIE MIT UNS DIE WEICHEN!

FÜR DIE ZUKUNFT DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

IM INTERESSE DER BEVÖLKERUNG, DES LANDES UND DER UMWELT

WERDEN SIE MITGLIED!

Verlangen Sie die Unterlagen bei
Pro Bahn Schweiz, Postfach, 8023 Zürich
oder Fax 052 682 10 09
oder praesident@pro-bahn.ch

VON DER KREATION BIS ZUR PRODUKTION ALLES AUS EINEM HAUS

> Konzept > Gestaltung > Satzverarbeitung > Bildbearbeitung > Filmbelichtung > Druck

> Ein Ansprechpartner
> Ein Kostenvorschlag > Eine Abrechnung. **INTERESSIERT?**

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage oder Ihren Besuch. Ihre Druckerei in Aarberg.

VISION
Druck und Verlag Dillier

- Geschäftsdrucksachen
- Geschäftsberichte
- Garnituren
- Etiketten
- Blöcke
- Flugblätter
- Broschüren
- Prospekte
- Mappen
- u.v.m

Unsere Spezilitäten:

- Stahlstich
- Blindprägung

Vision Druck und Verlag Dillier
Heckenweg 29 - 3270 Aarberg
Tel. 032-392 11 21 - Fax 032-392 20 64
www.vision-druck.ch - info@vision-druck.ch

Die Einheitswagen IV (Teil 4/4) – Die Modelle

Dass eine Wagenfamilie wie die EW IV eine Umsetzung ins Modell gefunden hat, erstaunt nicht weiter. So sind heute Modelle der EW IV in allen Baugrössen zwischen Z – I erhältlich.

Peter Hürzeler

Modelle der EW IV waren schon kurze Zeit nach dem Rollout des Vorbildes im Handel erhältlich. Bis heute wurde die Modularität der EW IV auch von den Herstellern genutzt, welche zahlreiche Modelle herstellten. Aufgrund der grossen Vielfalt an hergestellten Varianten des EW IV, ist dieser Artikel als grobe Übersicht ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu verstehen. Beginnen wollen wir in der kleinsten Spurweite, der Spur Z:

Märklin Spur Z

Anfang der neunziger Jahre lieferte dieser Hersteller seine ersten Modelle der EW IV in Spur Z aus. Gefertigt wurden bis heute der Erstklasswagen A, der Zweitklasswagen B und der Speisewagen WR in Prototypausführung. Die

Wagen waren zumindest in der SBB-Ausführung erhältlich. Sie sind fein detailliert und weitgehend massstäblich. Das neue Design des Vorbildes wurde noch nicht ins Modell umgesetzt. Bis heute fehlt leider auch der passende Gepäckwagen D. Pendelzüge können mit diesen Modellen nicht formiert werden, da Märklin den Steuerwagen nicht im Programm aufgenommen hat.

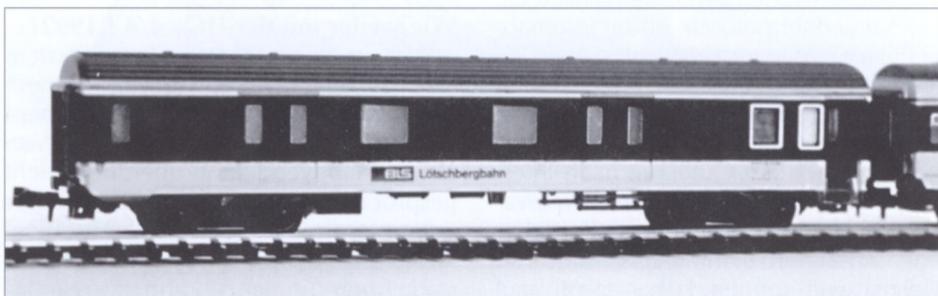
APC Spur N

APC fertigte anfangs der neunziger Jahre als Kleinserienmodell den Salonwagen. Als Basis diente ein Fahrwerk von Roco. Die Aufbauten entstanden

aus Messing, ebenso die Inneneinrichtung. Das feine Modell wurde nur in einer kleinen Auflage gebaut und gilt heute als Rarität.

Arnold Spur N

Von Arnold gibt es den Gepäckwagen (ex SNCF). Dieses Modell wurde in der SBB- und BLS-Ausführung hergestellt. Es basiert ursprünglich auf dem Modell von Minitrain, weist neu aber eine Kurzkupplungskinematik auf. Wie bei Minitrain entstand das Modell nur durch Umlackieren des französischen Gepäckwagens. Die Schweiz-spezifischen Änderungen wurden nicht über-



D (ex. SNCF) der BLS von Minitrain in Spur N (Foto: P.Hürzeler)



Von links: IC-Bt, B, WRm, A, B Familienwagen der SBB von Roco in Spur H0 (Foto: A. Sigron)

Rathausgasse 12 3280 Murten
Telefon 026 670 03 63

PERRON 12

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

MODELLBAHNEN UND TECHNISCHE SPIELWAREN

MAS 60 Modulbaukasten aus 10mm-Okumeholz

30 oder 50cm breit, 8 oder 15cm hoch, gerade und Eck-Module
Bausatz oder fertig montiert. Rufen sie uns an!



märklin



RIVAROSSO



BEMO

herpa

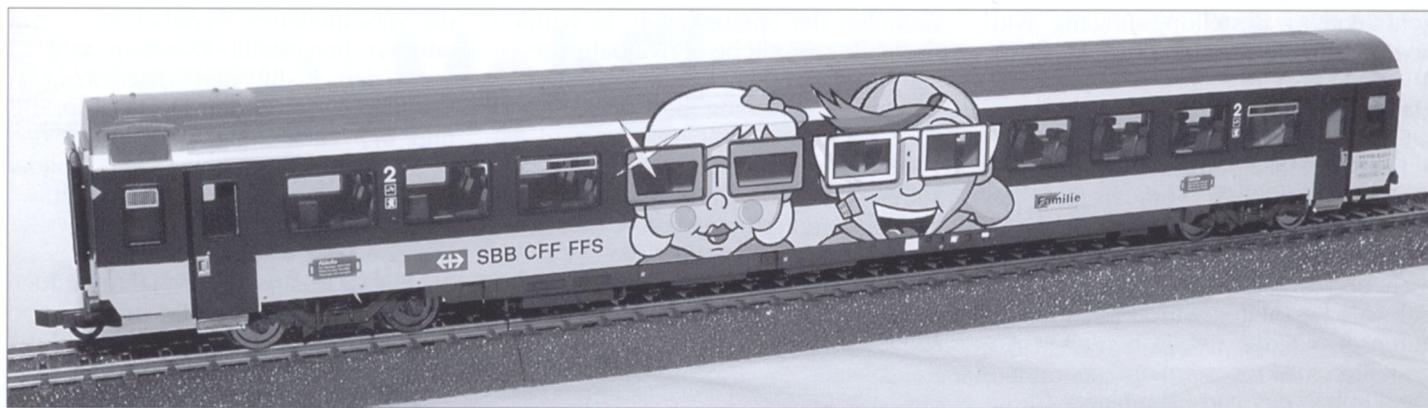
VOLLMER

Hebi

NOCH

ARNOLD

LILIPUT



B Familienwagen der SBB von Roco in Spur H0 (Foto; A. Sigron)

nommen. Dennoch ist es ein Wagen, der zu jeder EW IV-Komposition gehört.

Minitrain Spur N

Minitrain stellte den D (SNCF) in SBB- und BLS-Ausführung her. Der Wagen ist weitgehend masstäblich, aber etwas grob geraten. Durch die Fusion der Firmen Minitrain und Arnold, ist das Modell neu unter dem Label Arnold zu finden.

Minitrix Spur N

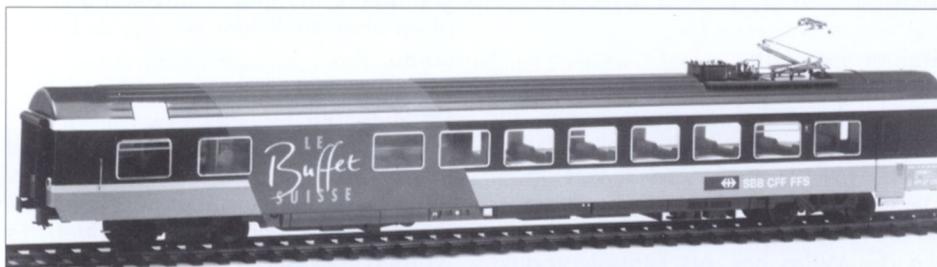
Dieser Hersteller stellte für kurze Zeit den D EW II in den EW-IV-Farben her. Basis war das im Programm vorhandene

ne Modell. Der Wagen ist masstäblich und eine gute Ergänzung zu den Roco EW IV. Heute ist das Modell gesucht.

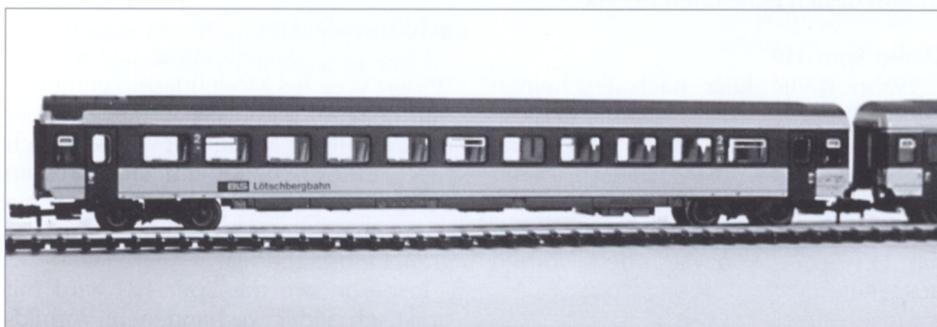
Roco Spur N

Roco stellt seit ca. 1987 die EW IV in N her. Die Wagen sind detailliert und haben sehr gute Fahreigenschaften. Hergestellt werden der A, der B und der Speisewagen in Prototypausführung. Dazu gibt es eine Menge Beschriftungs- und Farbvarianten. So sind die Wagen bis heute in allen Privatbahnversionen produziert worden. Auch der Familienwagen wurde in sämtlichen Beschriftungsvarianten gefertigt. Als Sondermo-

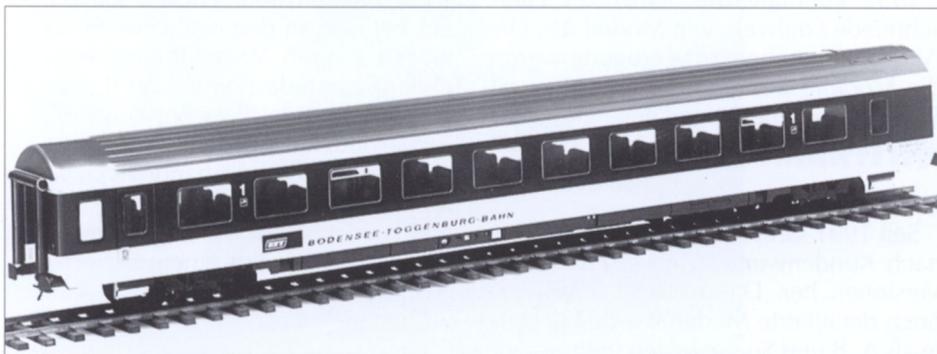
dell für die Schweiz wurde im Jahr 2000 zudem der BLS EW IV in den Farben der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) produziert. Angekündigt ist ausserdem der Coop-Railshop-Wagen. Obwohl die Roco-Modelle heute mit der Kurzkupplungskinematik ausgerüstet sind, hat es der Hersteller verpasst, Lücken in seinem Sortiment zu füllen: So ist der IC-Bt nicht erhältlich und auch den Speisewagen gibt es noch immer nur in der Prototypausführung. Das neue Design des Vorbildes wurde ebenfalls noch nicht ins Modell übernommen. Es ist aber zu hoffen, dass dies bei den schönen Modellen noch geschieht.



WRm (Prototyp) der SBB im Anstrich «Le Buffet Suisse» von Hermann in Spur 0 (Foto: Hermann-Modellbahnen)



B der BLS von Roco in Spur N (Foto: P.Hürzeler)



A der BT von Hermann in Spur 0 (Foto: Hermann-Modellbahnen)

Staiber Spur N

Auf Basis Roco hat dieser Hersteller verschiedene Sondermodelle hergestellt. Für Liebhaber von Graffiti gab es den B in der SBB-Version mit Graffiti verziert. Daneben wurde für die Minibuffet SA der WRm in «Le Buffet Suisse»-Farben produziert. Als reines Fantasieprodukt waren die EW IV in Käseversion zu haben, passend zu der ebenfalls vorhandenen Käse-Re 460.

Wabu Spur N

Wabu stellte auf Basis Roco verschiedene Lackierungsvarianten her. So gab es, bevor Roco die entsprechenden Wagen produzierte, EW IV in Südostbahn (SOB)- und BT-Farben. Auch im neuen Design verliessen bereits Wagen das Hause Wabu. Daneben produzierte Wabu in einer Kleinserie den IC-Bt, welcher bereits als Rarität gilt.

APC Spur H0

Zeitgleich mit dem Spur-N-Modell, erschien der Salonwagen auf Basis Roco auch in H0. Er ist, gemäss dem Basismodell, im Längenmassstab 1:93 gehalten. Dennoch ist es ein sehr ansprechendes Modell und heute sehr gesucht.

Friho Spur H0

Dieser Fachhändler stellte auf Basis Lima verschiedene Modelle des D (SNCF) her. Die Vorbilder wurden akribisch ins Modell umgesetzt. Heute sind die Modelle nicht mehr erhältlich. Bei

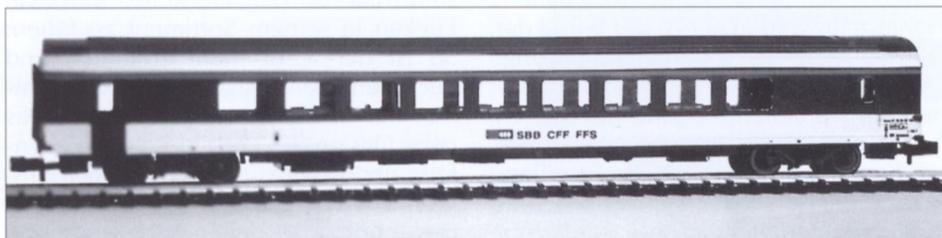
genügendem Bestellungseingang wird aber eine neue Serie gefertigt.

Hag Spur H0

Erstaunlicherweise gibt es vom Schweizer Hersteller keine Modelle der EW IV, abgesehen vom Modell des «McDonald's»-Speisewagen. Dieser wurde 1992 ins Programm aufgenommen und ist ein sehr gelungenes Modell. Als Ergänzung wurde auch ein Figurenset mit den richtig bemalten Angestellten ins Programm aufgenommen. Der Umbau des Vorbildes in den Coop-Railshop-Wagen, wurde auch von Hag übernommen und 2001 ausgeliefert.

Lima Spur H0

Lima hat sich dem D (SNCF) angenommen. Er wird bis heute in SBB- und BLS-Version angeboten. Die Modelle entstanden durch einfaches Umlackieren des französischen Modells. So wur-



Salonwagen der SBB von APC in Spur N (Foto: P. Hürzeler)

den die Schweizer Änderungen nicht ins Modell übernommen. Für Nietenzähler ist deshalb eher das Modell von Friho zu empfehlen.

Daneben bot Lima auch den D EW II in IC Farben, passend zu den Märklin EW IV, an.

Märklin Spur H0

Wie in Spur Z, stellt Märklin den Wagen auch in H0 her. Zuerst wurde der Wagen in einer längenverkürzten Version angeboten (Massstab 1:100). Heute gibt es die Wagen auch unverkürzt. Die Modelle sind gut detailliert. Bis heute wurden der A, der B, der Speisewagen-Prototyp und die Serienausführung, sowie der Papstwagen gefertigt. Die BLS-Ausführung war ebenfalls erhältlich. Seit 1998 wird auch der IC-Bt hergestellt. Passend dazu wurden die Modelle der EW IV überarbeitet. Sie wurden mit den geforderten Änderungen versehen, damit die Wagen pendelzugfähig sind. Angekündigt sind ebenfalls die EW IV im neuen Design.

Roco Spur H0

Wie in N, hat Roco die EW IV auch in H0 aufgelegt. Anfänglich waren die Wagen im Massstab 1:93 verkürzt. Seit 1997 sind sie auch unverkürzt erhältlich. Die Wagen sind sehr fein detailliert und massstäblich. Gefertigt wurde bis heute fast jede im Vorbild erscheinene Variante, ausser dem Salonwagen, dem Messwagen und einigen Anstrichs-

varianten der Speisewagen. Es wurden ebenfalls sämtliche Privatbahnversionen produziert.

Die Verpendelung der Wagen fand auch bei Roco statt. Der IC-Bt wird seit 1999 gefertigt. Die EW IV wurden daraufhin ebenfalls modifiziert und mit neuen Nummern angeboten. Seit kurzem erhältlich sind zudem die EW IV im neuen Design. Passend zu den EW IV wurde auch der D EW II in IC Farben aufgelegt.



B und A der SBB von Lemaco in Spur I (Foto: Lemaco SA)

die verschiedenen Privatbahnversionen wurden hergestellt. Daneben gibt es auch den IC-Bt, den «McDonald's»-Speisewagen und den D EW II in SBB und BLS Lackierung, passend zu den EW IV. Das neue Design der Vorbilder wurde bereits ins Modell umgesetzt.

Lemaco Spur 0

Anfangs der neunziger Jahre wurden von Lemaco die EW IV in Erst- und Zweitklassausführung nach Vorbild der

SBB und BLS hergestellt. Die Kleinserienmodelle sind aus Messing gefertigt und geben das Original bis ins letzte Detail wieder.

Edelweiss Spur I

Gleichzeitig mit den EW IV in der Spurweite 0, wurden die gleichen Wagen auch in Spur I angekündigt. Es blieb aber auch hier bei der Ankündigung.

Lemaco Spur I

Lemaco stellte 1997 den A und den B in der SBB- und BLS-Ausführung her. Die Wagen sind aus über 800 Teilen bis ins kleinste Detail nachgebildet. Es wurden insgesamt ca. 300 Wagen gebaut. Einzelne davon sind noch im Fachhandel erhältlich.

Schlussgedanken

Dass eine Wagenfamilie wie die EW IV den Weg ins Modellereise gefunden hat, erstaunt nicht. Erstaunlich ist aber die Vielfalt der Modelle. Es handelt sich hier schliesslich nur um einen reinen Schweizer Wagen, der im Ausland nie nachgebaut wurde und auch nur begrenzt einsetzbar ist.

Insbesondere die Spur H0 wird mit praktisch jeder vorhandenen Vorbildversion bedient. Auch die Spur N, obwohl hier grössere Lücken klaffen, ist gut bedient. In den restlichen Spurweiten sind ihren Verbreitungen entsprechend, zumindest die A und B, teilweise auch die Speisewagen, der SBB und BLS produziert worden.

Wer die noch vorhandenen Lücken füllen will, der muss zum Selbstbau greifen. So ist z.B. der Papstwagen mit wenig Aufwand aus einem B zu bauen. Auch der Messwagen ist relativ einfach zu bauen.

peter.huerzeler@ysebahn.ch

LUX - Modellbahntechnik
für Gleis- und Radreinigung

Gebhardt - Modellbahnsteuerung

Feather Weichenantriebe
neue Version

Litzen, Steuer- + Flachbandkabel

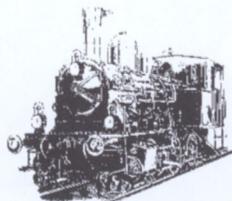
Gegen Einsendung eines frankierten C5-Briefumschlages erhalten Sie detaillierte Unterlagen.

!!! Durch Sauberkeit mehr Fahrfreude !!!
Ab sofort erhalten Sie bei uns das gesamte innovative
Programm von LUX - Modellbahntechnik

!!! Feinfühliges Fahren + Rangieren wie in Wirklichkeit !!!
Die ausgereifte elektronische Anlagensteuerung für
den anspruchsvollen Modellbahner !!!

Befestigungs-Winkel für liegende oder stehende Montage,
neue Motorenarm-Befestigung + Endschalter
z.B. für Rückmeldung

In Querschnitt, Adernzahl, Farbe und Länge auf
Ihre Bedürfnisse zugeschnitten und konfektioniert



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 2002

- 8. September 2002, **Regelsonntag** wie einst
- 27. Oktober 2002, **Dampfrundfahrt um den «Ballenbüehl»**
- 8. Dezember 2002, **mit Dampf zum Samichlous**
- 26. Dezember 2002, **traditionelle Stefanstag-Fahrt**

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

Dampfbahn Bern

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

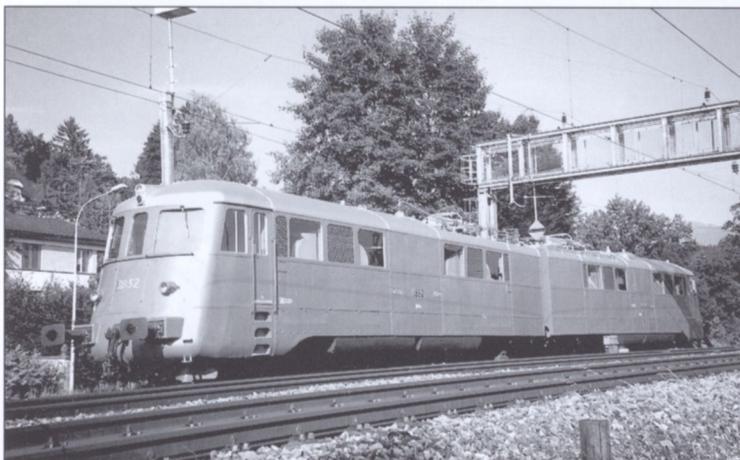
- Mitarbeit bei Lokrevisionen und -unterhalt
- Mitarbeit beim fahrenden Personal
- Mitarbeit bei Wagenrevisionen und -unterhalt
- Mitarbeit im Souvenirverkauf oder in der Restauration

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



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**

FREMO-vielseitig

In der zweiten Folge unserer Modul-Reihe nehmen wir die Module des FREMO (FREMOdule) genauer unter die Lupe. Von den FREMOdulen gibt es unzählige Varianten in fast allen Spurweiten und mit verschiedenen Kopfstücken. Wir wollen Ihnen vor allem die Vielseitigkeit der FREMOdule näher bringen.

Daniel Felix / Thomas Locher

FREMO

Hinter dem Kürzel FREMO steckt der Begriff «Freundeskreis Europäischer Modellbahner». Der Name macht es schon deutlich, FREMO ist international. Dank der FREMO-Normen lassen sich Module aus ganz Europa miteinander verbinden.

Vielseitigkeit

Ausser der Normierung der Kopfstücke und der elektrischen Übergänge gibt es bei den FREMOdulen praktisch keine Einschränkungen. Bei der Wahl des Themas ist jeder Modulbauer völlig frei. So könnte es theoretisch vorkommen, dass ein norwegischer Neigezug über ein Schweizer Gebirgsmodul kurvt und gleich danach in einen deutschen Grossbahnhof einfährt. In der Praxis wird jedoch ein einheitliches Thema für jedes Arrangement angestrebt.

Organisation des FREMO und der FREMO-Treffen

Die Mitglieder des FREMO haben

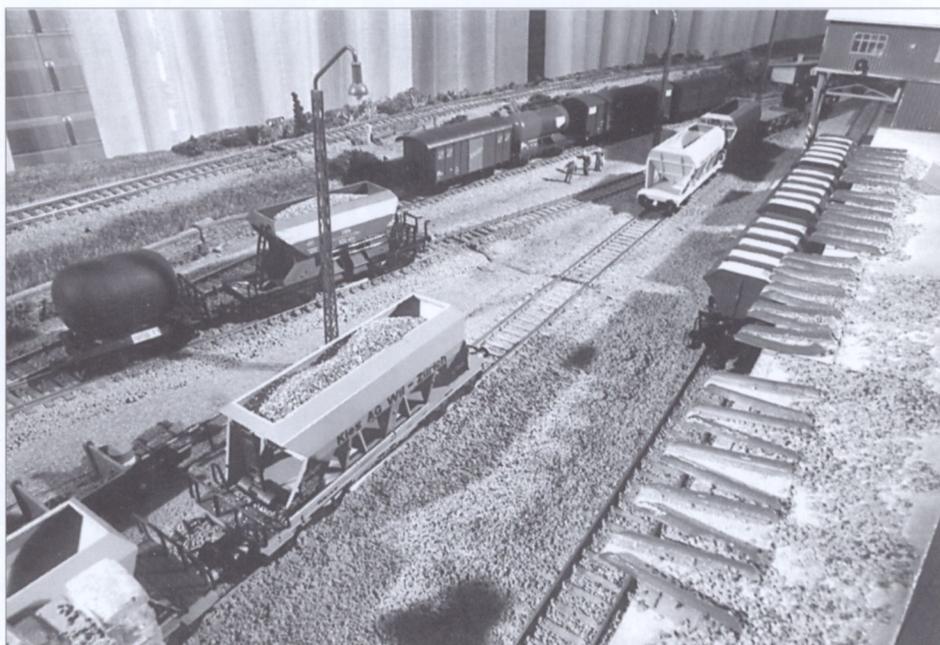
sich in einem europäischen Verein strukturiert. Europaweit gibt es etwa 700 Mitglieder, in der Schweiz sind es derzeit ca. 20 Modulbauer. Regelmässig finden Treffen statt, wo die FREMO-Mitglieder ihre Module zu riesigen Arrangements zusammenbauen. Meistens wird eine Turnhalle oder ein grosser Saal für ein Wochenende gemietet. Damit ein interessanter Fahrbetrieb realisiert werden kann, melden die Teilnehmer die Grösse und Art der Module im Voraus an. Aufgrund dieser Eingaben erstellt der Veranstalter einen Plan, wie die Module idealerweise aufgestellt und zusammengeschraubt werden müssen. Um einen geordneten Zugsbetrieb zu ermöglichen, wird für einen

solchen Anlass meistens auch eigens ein Fahrplan geschrieben.

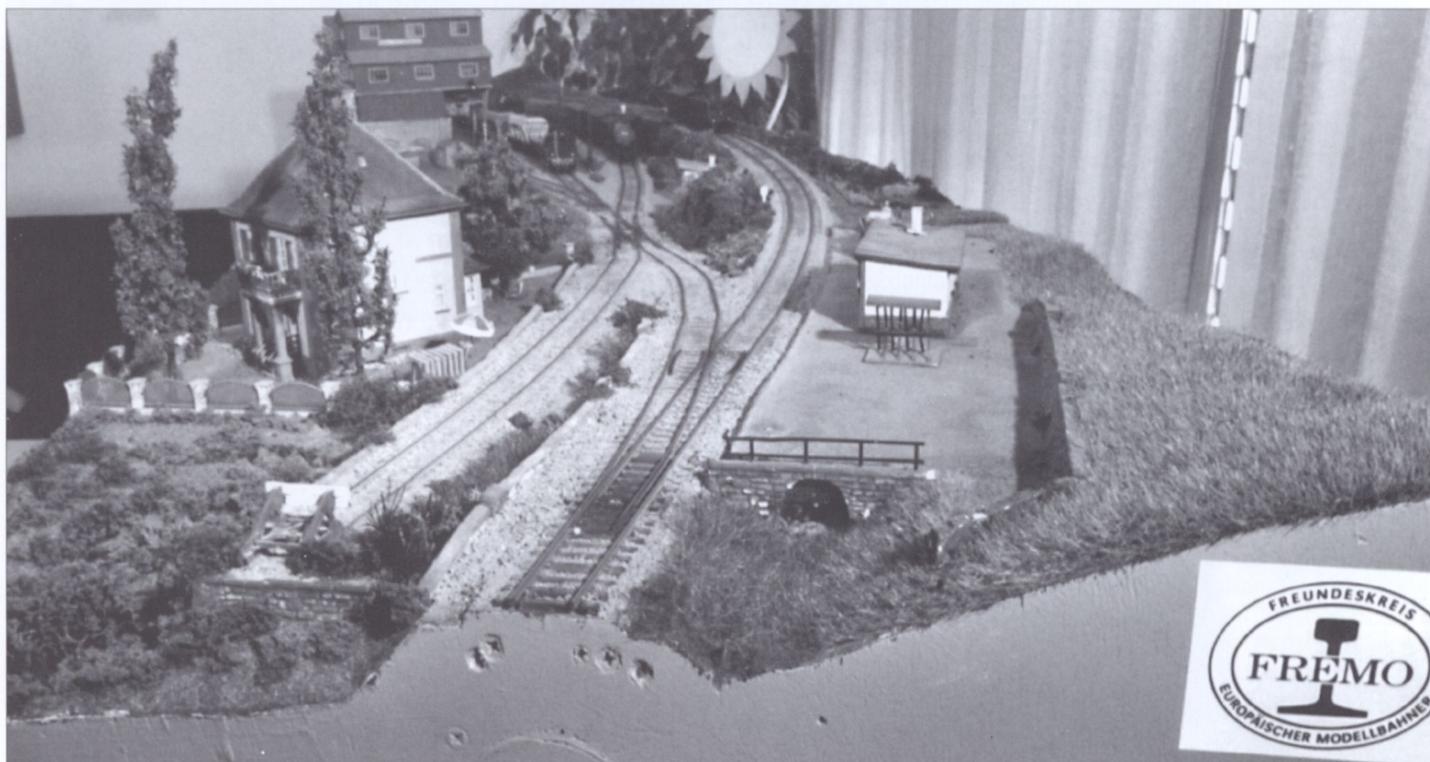
FREMO-Normen

Wie bereits oben erwähnt, sind die Kopfstücke und die elektrischen Übergänge normiert. Der Modulbauer ist hingegen bei der Wahl der Länge des Moduls und der Radien frei. Wer heute in die Welt der FREMOdule einsteigt, sollte jedoch einen Mindestradius von 150cm bei Spurweite H0 vorsehen. Bei der elektronischen Ausrüstung läuft der Trend in Richtung der Digitalsteuerung NMRA-DCC (National Model Railway Association - Digital Command Control).

Von den FREMOdulen gibt es unzäh-



Blick auf die Gleisanlage des Schotterwerks. Kaum sichtbar ist die Verbindung zweier FREMOdule in der Bildmitte (Foto: D. Felix)



Kopfstück des FREMOduls mit der Anschlussweiche zum Schotterwerk (Foto: D. Felix)

lige Versionen. Es gibt FREMO-Normen für fast alle Spurweiten. In H0 können die Module sogar mit unterschiedlichen Kopfstücken ausgestattet werden, bspw. mit Flach- oder Geländeprofilen.

Das Schotterwerk «Nobbys Erben»

Das hier vorgestellte Schotterwerk besteht aus drei H0-FREMODulen. Erbaut wurde es von Norbert Hagen aus Bruchköbel (D) nach einem Vorschlag von Martin Balser, ebenfalls FREMO-Mitglied. Das Schotterwerk, ursprünglich «Balsingen» genannt, hat kein reales Vorbild und erhielt den Namen

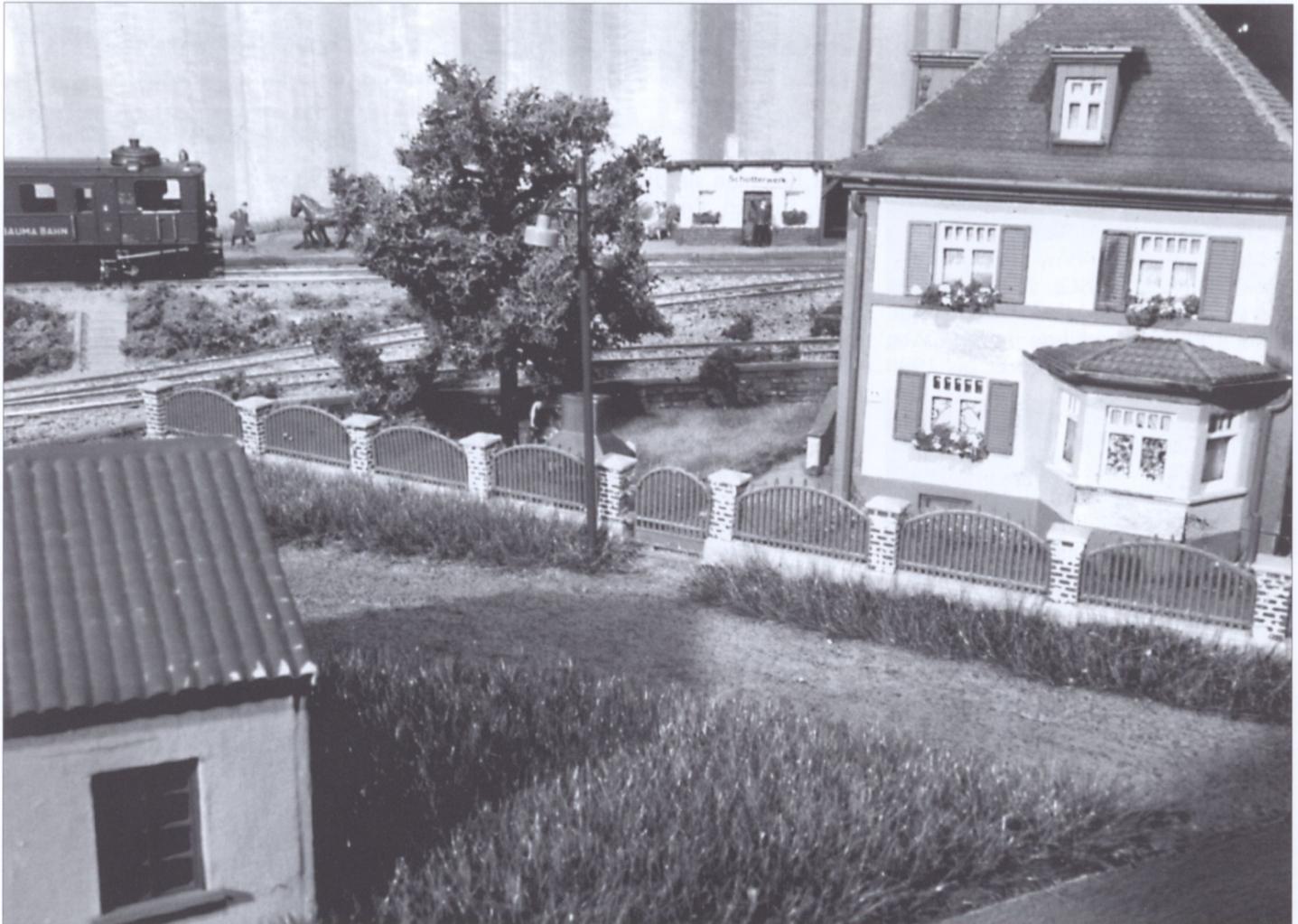
nach seinem Ideengeber. Es liegt an einer einspurigen Nebenstrecke. Über eine Anschlussweiche, die übrigens nur mit einem Schlüssel der Nachbarstation zu bedienen ist, gelangen die Züge ins Werkgelände. Dort werden sie von der werkeigenen Dampfspeicherlok zerlegt, rangiert, beladen und wieder zusammengestellt. Die Bahnlinie umfährt das Schotterwerk in einem riesigen Radius, leicht erhöht auf einem Bahndamm. Für die nahegelegene Ortschaft gibt es in unmittelbarer Nähe der Anschlussweiche eine kleine Haltestelle.

Vor zwei Jahren schenkte Norbert Hagen das Schotterwerk wegen Platzmangels Thomas Locher. Zu Ehren des Erblassers wurde es in «Schotterwerk Nobbys Erben» umbenannt. So kann es sicher noch viele Male bei Modultreffen in der Schweiz und im benachbarten nahen Ausland bestaunt werden.

daniel.felix@ysebahn.ch

Links im Internet

- FREMO: www.fremo.org
- NMRA: www.nmra.org



Der Dampftriebwagen der Uerikon-Bauma Bahn erreicht soeben die Haltestelle im Bereich der Anschlussweiche (Foto: D. Felix)

HAG ... AUS DER SCHWEIZ

WIE DAS ORIGINAL...

HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil



Art. Nr. 184 ~ /184=

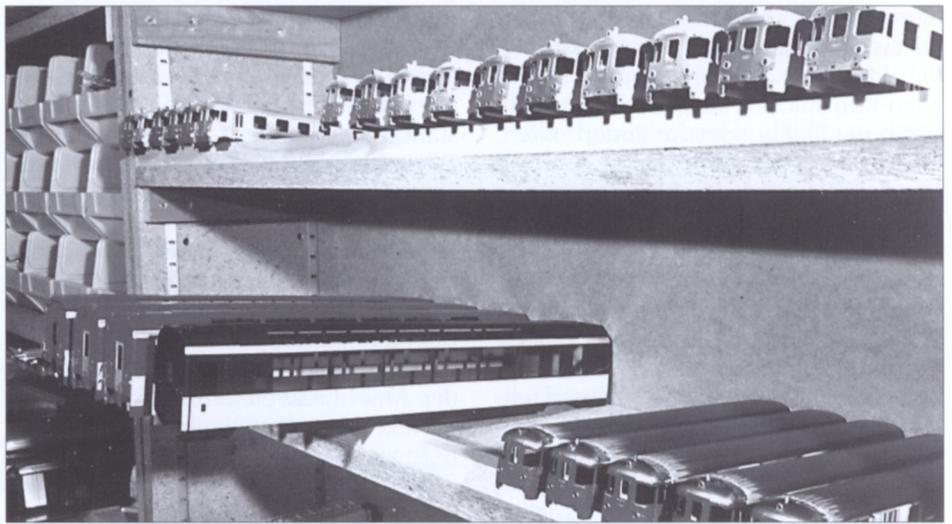
Rail Services

Die Firma Rail Services in Regensdorf (ZH) produziert vor allem Kleinserien von Modelleisenbahnfahrzeugen in allen gängigen Spurweiten. Der Inhaber Walter Meier erzählt uns, wie seine Firma entstanden ist.

Daniel Felix

Die Eisenbahn begleitet Walter Meier schon seit seiner Kindheit, und zwar im Beruf wie in der Freizeit. Bis anfangs der 1970er-Jahre arbeitete er im Schienenfahrzeugbau, zuerst in der Fahrzeugmontage und später auch in der Fahrzeug-Endabnahme. Walter Meier besitzt aber noch eine zweite Stärke: Die Gastronomie und Hotellerie. Was bot sich da besser an, als der berufliche Wechsel in die Speisewagen-Branche? Anfangs stellte er sein Know-how der Speisewagen-Gesellschaft (SSG) zur Verfügung und später auch der Minibuffet AG. Mitte der 1990er-Jahre führte ihn sein Weg zur «City Night Line», wo er bis 1998 als technischer Leiter zum Rechten schaute. In seiner Freizeit baute Walter Meier leidenschaftlich Modelleisenbahnfahrzeuge für den «Eigengebrauch», je länger je mehr kamen aber auch Aufträge von Privatpersonen und Geschäften dazu. Aber alles der Reihe nach:

Erinnern Sie sich noch an den legendären HAG-Triebwagen anfangs der 1970er-Jahre, der eigentlich gar kein richtiges Vorbild hatte? Ja, genau! Es war eine Art Synthese zwischen dem RBe 4/4- und dem BDe 4/4-Triebwagen. Walter Meier hatte die Idee, diese Triebwagen in die verschiedenen Farbgebungen der Privatbahnen umzuspritzen. Bei seinen Hobbykollegen kam diese Idee so gut an, dass schliesslich das neu eröffnete Eisenbahn Center in Zürich eine Serie von 80 Fahrzeugen bestellte. Sein zweiter Erfolg war die umgespritzte HAG Re 4/4 II im Swiss-Express-Farbgegend. Dieses Mal waren es immerhin schon vier Zürcher Fachgeschäfte, die Meiers «Swiss-Express-Bo-Bo-Zwei» verkauften. Die Firma HAG war anfangs



Fahrzeugbau in Kleinserie. EBT-Triebwagen mit gespritzten Frontpartien (Foto: D. Felix)

sehr kritisch gegenüber diesen Farbvariationen eingestellt, aber nach einiger Zeit brachten sie die Triebwagen ebenfalls in den Privatbahn-Versionen auf den Markt und auch die Re 4/4 II ging als Swiss-Express-Lok über den Ladentisch.

Ab 1980 beteiligte sich Walter Meier an der Produktion von 45 (!) Big Boys und 40 Challengers der Firma Fulgurex. Es folgten auch Aufträge von Old Pullman und von Privatpersonen. Sie müssen sich das mal vorstellen – Meiers Werkstatt war in der Wohnung und im Keller eingerichtet! Um perfekte Modelle zu realisieren, studierte Walter Meier unzählige Bücher, Zeitschriften und Dokumente, die noch heute in der Werkstatt verfügbar sind.

Es folgte der berufliche Wechsel vom Schienenfahrzeugbau in die Speisewagen-Branche. Während dieser Zeit lief das Hobby eher auf Sparflamme. Erst nach der City-Night-Line-Ära ging es mit dem Modellbahnbau weiter, dafür nun aber gleich mit voller Kraft. Per Zufall kam er in Kontakt mit der Firma EMB (Emmental-Modell-Bau GmbH). Man lernte sich sehr schnell kennen und Walter Meier bekam den Auftrag zur Herstellung der BDe 4/4-Triebwagen der EBT. Es folgten weitere Modelle, zum Beispiel der RBDDe 4/4 I-Pendelzug, der in einer 50er-Serie in Handarbeit gelötet, gespritzt und beschriftet wurde. Beim Beschriften entwickelte Walter Meier seine eigene Technik. «Es sind



Walter Meier gestaltet die Seitenwand eines RM-Steuerwagens im Colani-Design (Foto: D. Felix)

Ideen und Erfahrungen gefragt», erzählt er und zeigt mir eine Auswahl von Abreibbuchstaben, mit denen er ganze Fahrzeugseiten gestaltet und beschriftet.

Beim Herumstöbern in der Werkstatt finde ich unzählige Bijoux, die mein Modelleisenbahner-Herz höher schlagen lassen. Da gibt es beispielsweise den berühmten Gourmino-Speisewagen der Rhätischen Bahn in der Spur 0m oder die Panoramawagen der Furka-Oberalp Bahn ebenfalls im Massstab 1:45. Beide Modelle baute Walter Meier in Kleinserien, die aber schon fast ausverkauft sind. Sie müssen sich also beeilen, wenn Sie noch ein solches Modell «posten» wollen.

Mittlerweile machte Walter Meier das Hobby zum Beruf und gründete die Firma Rail Services. Auch in Zukunft dürfen wir einiges von Rail Services erwarten. Zwar darf ich noch nichts verraten, gesehen habe ich es aber schon – nur so viel: WR 3822...

Ah, ja, das ist noch wichtig. Den Erfolg seines Tuns erklärt sich Walter Meier so: «Zwei Punkte sind wichtig, damit der Kunde kauft. Erstens muss die äusserliche Ansicht des Fahrzeuges stimmen und zweitens muss das Modell gute Fahreigenschaften haben. Diese beiden Punkte sind Match entscheidend».

daniel.felix@yesebahn.ch

Die HAG-Sammlerdatenbank auf dem Internet

Wann wurde die grüne HAG-Re 4/4 I mit der Betriebsnummer 10031 ausgeliefert? Wieviel kostete kürzlich an einer Auktion ein roter Gepäckwagen? 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 1100 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!

Veranstaltungen

6./13./20. Dezember 2002

Adventsfahrten mit der Forchbahn

An diesen Daten im Dezember finden bei genügend Anmeldungen Adventsfahrten mit dem Forchbahn-Triebwagen Nr. 10 durch die weihnachtliche Zürcher Innenstadt statt, organisiert durch den VHF in Zusammenarbeit mit der FB. Die Fahrt beginnt um 18.55 Uhr in Esslingen. Über die Forch geht es ans Bellevue und weiter über die Bahnhofstrasse, den Hauptbahnhof und das Limmatquai zurück nach Esslingen mit Zustiegsmöglichkeiten an allen Stationen. Der Fahrpreis beträgt CHF 20.-, für Kinder bis 16 Jahre 8.-, inklusive ein Getränk und Naschereien, aber ohne Hin- und Rückreise. Weitere Informationen und die Anmeldung erfolgen über die Bahnreisezentren Forch, Tel. 043 288 11 11, Egg, Tel. 043 288 11 66 und Zumikon, Tel. 043 288 11 55.

7. Dezember 2002

5. Modelleisenbahnbörse in Ipsach

Am 7. Dezember findet von 10.00 bis 15.00 Uhr die 5. Modelleisenbahnbörse in Ipsach bei Biel in der Mehrzweckhalle statt. Genauere Informationen erhalten Sie bei Heinz Gasser über Tel. 079 610 85 64 und E-Mail hene.gasser@bluewin.ch.

8. Dezember 2002

Mit Dampf zum «Samichlous»

Im gemütlichen Dampfzugstempo fahren wir am 8. Dezember zum Nikolaus, der sich irgendwo versteckt hält. Der genaue Reiseweg wird möglichst lange geheimgehalten. Die Platzzahl ist beschränkt. Ihre Platzreservation wird unter Tel 031 302 88 77 (Berger Aktiv-Reisen Herrenschwanden) oder über E-Mail info@berger-reisen.ch gerne entgegengenommen. Genauere Informationen (Fahrplan, Billetangebot) zu dieser Fahrt erhalten Sie im Internet unter www.dbb.ch oder via DBB-Infotelefon 033 336 35 11.

26. Dezember 2002

Die traditionelle Stefanstag-Fahrt

Die Stefanstag-Fahrt am 26. Dezember führt von Laupen über Flamatt, Thörishaus und Gümmenen nach Laupen zurück. Ein Stück Kuchen und ein Getränk ist im Fahrpreis inbegriffen. Die Platzzahl ist beschränkt. Ihre Platzreservation wird unter Tel 031 302 88 77 (Berger Aktiv-Reisen Herrenschwanden) oder über E-Mail info@berger-reisen.ch gerne entgegengenommen.

Genauere Informationen (Fahrplan, Billetangebot) zu dieser Fahrt erhalten Sie im Internet unter www.dbb.ch oder via DBB-Infotelefon 033 336 35 11

Rezension

Geschichte und Gegenwart der Birseckbahn 1902-2002

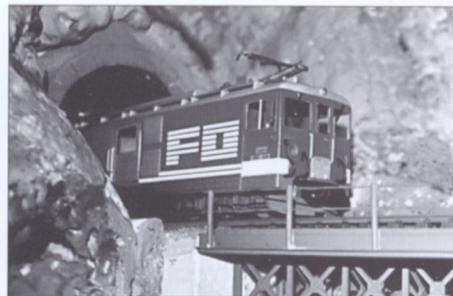
Zum Anlass der 100 Jahr Feierlichkeiten der Birseckbahn gibt die Baselland Transport AG (BLT) eine Jubiläumsschrift heraus. Unter dem Titel «Geschichte und Gegenwart der Birseckbahn 1902-2002» verfasste der Reinacher Historiker Dr. René Salathé eine reich bebilderte, 64-seitige Schrift. Das leserfreund-

lich gestaltete und verfasste Werk dokumentiert den Weg der Vorortstramlinie von der Gründung bis in die Zukunft und geht auf die Geschichte des Birseck ein.

Die Jubiläumsschrift kann zum Preis von CHF 7.-- bezogen werden unter www.bl.ch oder bei der BLT-Verwaltung, Tel. 061 406 11 11.

Vorschau auf die Ausgabe 1/2003

In der Rubrik «Modelleisenbahn» stellen wir Ihnen die Spur-0m-Anlage von Walter Pfeiffer aus Murten vor. Zusammen mit dem Erbauer begeben wir uns auf eine etwas andere Reise durch die 45-fach verkleinerte Welt der Schweizer Schmalspureisenbahn.



Der FO-Pendelzug auf dem Weg durch die Spur-0m-Anlage von Walter Pfeiffer (Foto: D. Felix)

«...und no z'letscht »

Was ist das?

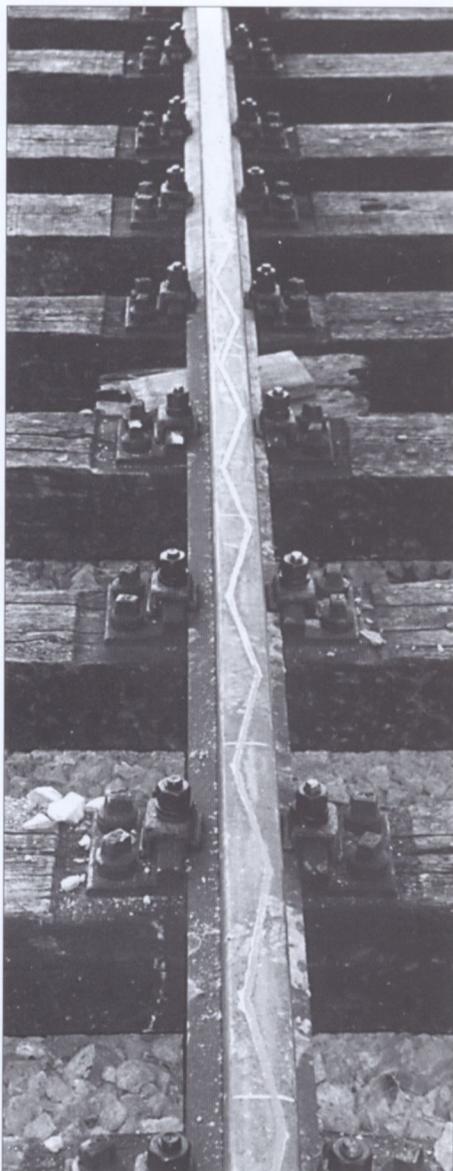
Beim Bau des neuen Parkhauses unmittelbar neben des Bahnhofs Biel wurde auch die ehemalige Güterverlade-rampe abgebrochen und neu erstellt. Das zugehörige Gleis, auf dem zuvor lange Zeit der Sanitätszug der SBB abgestellt war, wurde abgerissen und neu aufgebaut. Dabei stellt man fest, dass dieses Gleis mit besonders kunstvollen Schienen bestückt wurde (siehe Bild).

Warum wurde ein solches Zickzackmuster auf die Schienenköpfe gezeichnet? War hier ein Künstler am Werk, oder hat dieses Muster einen technischen Hintergrund?

Die Frage an den Fachmann bringt den entscheidenden Hinweis: Da dieses Gleis sehr wenig benutzt wird, bildet sich schnell eine Rostschicht auf den Schienen. Diese Schicht leitet den elektrischen Strom nur sehr schlecht. Somit wurde eine nicht rostende Metalllegierung in Zickzackform auf die Schienen geschweisst, da dieses Gleis mit Fahrdrähten überspannt ist und im Bedarfsfall von der in Biel Dienst tuenden Ee 3/3 befahren wird. Somit wird das von Modelleisenbahnen bestens bekannte Stottern wegen schmutzigen Gleises wirkungsvoll verhindert.

Solche Aufschweissungen sind auch bei Strassenbahnen bekannt, jedoch sind sie hier nicht in Zickzackform und dienen zur Verhinderung von Kurvenkreischen.

andre.huegli@ysebahn.ch





D-74506 Schwäbisch Hall
Postfach 10 06 24
Tel. +49 / 791 / 95 05 60

http://www.titan-sha.de
Email: titan-sha@t-online.de
Fax. +49 / 791 / 9 50 56 30



Wir produzieren leistungsstarke und qualitativ hochwertige Transformatoren für fast alle Modelleisenbahnen und Zubehör einschließlich für Digitalsteuerungen. Der Verkauf erfolgt über den Fachhandel. Unser aktuelles Programm, Händlerhinweise und die Liefermöglichkeiten sind im Internet abrufbar.

Mit Volldampf über den Brünig

von Hergiswil (bei Luzern) nach Interlaken.

Sonntag, 4. Mai 2003

Abfahrt in Hergiswil: ca. 10.00 Uhr / Ankunft in Interlaken: ca. 16.00 Uhr

YSEBAHN.CH SONDERFAHRT 2003 zum 10-jährigen Jubiläum

Preise: Erwachsene: CHF 45.-, Kinder (unter 16): 25.-, Familien (2 Erwachsene, 2 oder mehr Kinder): CHF 120.-

Anmeldung (obligatorisch): Ysebahn.ch, Thundorferstr., 8500 Frauenfeld, eMail: andre.huegli@ysebahn.ch

Den genauen Fahrplan sowie weitere Infos erhalten Sie nach Eingang der Anmeldung!
Platzzahl beschränkt!



Ich/Wir nehme/n an der Jubiläumsfahrt teil:

Name _____

Vorname _____

Strasse _____

PLZ/Ort _____

Anzahl Personen _____

davon Kinder _____

Datum _____

Unterschrift _____

Einsenden an:

Ysebahn.ch, Thundorferstr. 146, 8500 Frauenfeld

