

YSEBAHN⁺.ch

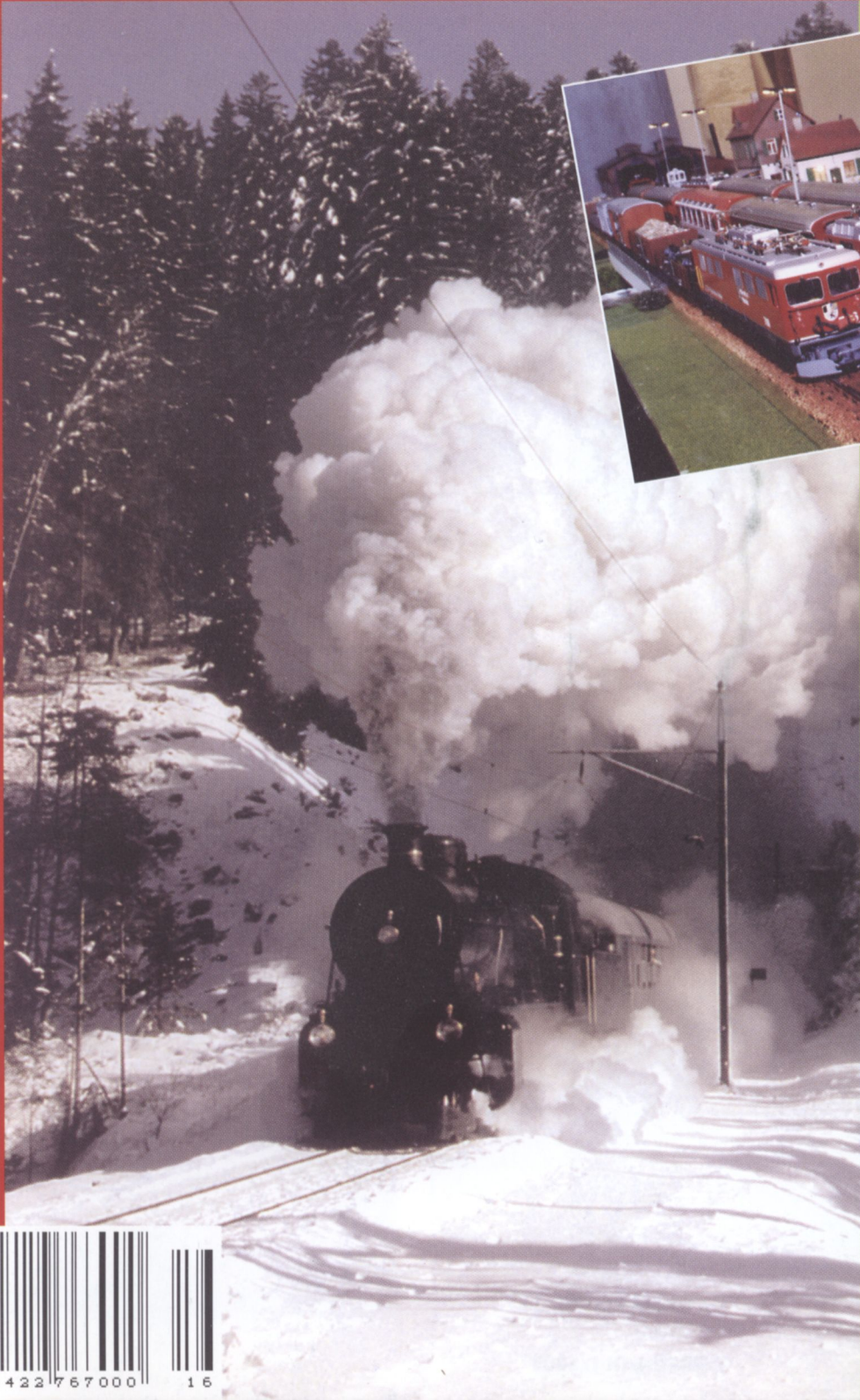
Die Schweizer Eisenbahn- und Modellbahn-Zeitschrift

Nr. 1/2003
ehemals "Löveli-Journal"

Vorbild und Modell für Eisenbahnfans
Tipps und Tricks für Modellbahner

CHF 6.- / EURO 4.50

YSEBAHN.CH 1/03 Die Schweizer Eisenbahn- und Modellbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell



Inhalt

Eisenbahngeschichte Die Geschichte der SLM (Teil 1)	3
Museumsporträt Bahnmuseum Kerzers	5
News from abroad Tramway du Mont Blanc	7
Privatbahnporträt Sernftalbahn	9
Triebwagenporträt Die Be 4/4 21-23 der BLM	13
Anlagenporträt Spur 0m-Anlage von Walter Pfeiffer	17
Bauanleitung Sicherheit in H0m	20
Vereinsporträt IG Null-emm	21
Bauanleitung Schoggi-Ei	23
Aktuelles BLS Cargo-Lok	6
Neue Steuerwagen bei der BOB	8
TRAVYS Barwagen	15
Das "Filisurer-Stübli"	16



Editorial

Ysebahn und Internet

Liebe Leserin, lieber Leser

Als wir die ersten Artikel für unsere Zeitschrift schrieben, wusste noch kaum jemand, was das Internet ist. Heute, zehn Jahre später, kennt jedes Kind das Internet und dieses Medium dient uns als kaum wegzudenkende Quelle beim Recherchieren. Viele Bahngesellschaften, Klubs und Vereine haben heute eine Website, auf der sie dem Surfer mehr oder weniger spannende Informationen anbieten. Auch viele Private wollen die Kenntnisse über ihr Hobby und/oder ihren Beruf mit anderen teilen und machen dieses Wissen auf ihrer privaten Homepage der Öffentlichkeit zugänglich.

Auch das Ysebahn.ch steht da natürlich nicht abseits. Auf unserer seit Ende 1999 aufgeschalteten Website finden Sie eine Übersicht über alle Ausgaben des Ysebahn.ch / Lökeli-Journals. Von vielen Berichten liegt – beim Vorbild nach Bahngesellschaft und beim Modell nach Rubrik sortiert – eine Zusammenfassung vor und die «Aktuelles»-Nachrichten werden sogar in voller Länge wiedergegeben. Weiter bieten wir unter www.ysebahn.ch eine umfangreiche Linksammlung und einen ständig aktualisierten Veranstaltungskalender an. Im Ysebahn.ch-Shop können zudem alte Ausgaben und Abos direkt bestellt werden.

Unsere Website leistet uns aber auch wertvolle Unterstützung bei der Suche nach Leuten, die in ihrer Freizeit bei der Herausgabe des Ysebahn.ch mitwirken möchten. Urs Rüegger und Daniel Felix fanden Dank unserer Homepage den Weg zum Ysebahn.ch-Team, und ein Grossteil unserer zahlreichen freien Mitarbeiter ist auf diesem Weg zum Ysebahn.ch gestossen.

Das Internet verleitet aber auch in diesem Bereich zu Schnellschüssen: Per Mausclick lassen sich schnell viele Bewerbungen verschicken, und so landeten in meiner Mailbox unter anderem schon vollständige Bewerbungsunterlagen für Kaderpositionen und sogar für einen Posten als Tramführer!

Falls also auch Sie beim Ysebahn.ch ehrenamtlich mitwirken möchten (wir haben aber weder eine Chefetage noch eigene Gleise), werfen Sie auf unserer Homepage einen Blick in die Rubrik «Jobs».

Viel Spass beim Lesen der Ausgabe 1/2003.

martin.klauser@ysebahn.ch

Titelbild gross

C 5/6 2978 am Tunnel Haut-de-la-Tour bei Les Verrières (31.1.98;
Foto: G. Trüb)

Titelbild klein

Fahrzeugparade auf der Om-Anlage von Walter Pfeiffer (Foto: D. Felix)

Impressum

YSEBAHN.CH

Ysebahn.ch-Sekretariat

Thundorferstr. 146
8500 Frauenfeld
Email: info@ysebahn.ch
Tel.: 052 / 720 85 28
Fax.: 052 / 720 85 11 neu

Chefredaktor: Martin Klauser
Druck: Vision Druck, Aarberg

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, 2563 Ipsach

Kontoverbindungen

- Postfinance Bern, Clearing-Nr 195
Konto-Nr. 30-558696-6,
Verein Lökeli-Journal, Ipsach
- Deutschland Postbank Karlsruhe,
BLZ 660 100 75, Girokonto 6015
18-759, Verein Lökeli-Journal, Ipsach

Erscheinungsweise: Ysebahn.ch erscheint viermal pro Jahr (März, Juni, September, Dezember).
11. Jg. 1. Ausgabe

Auflage: 2100 Exemplare

Annahmeschluss für Inserate:
10. April 2003

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 _____

☐ Geschenkaboo: Empfänger

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

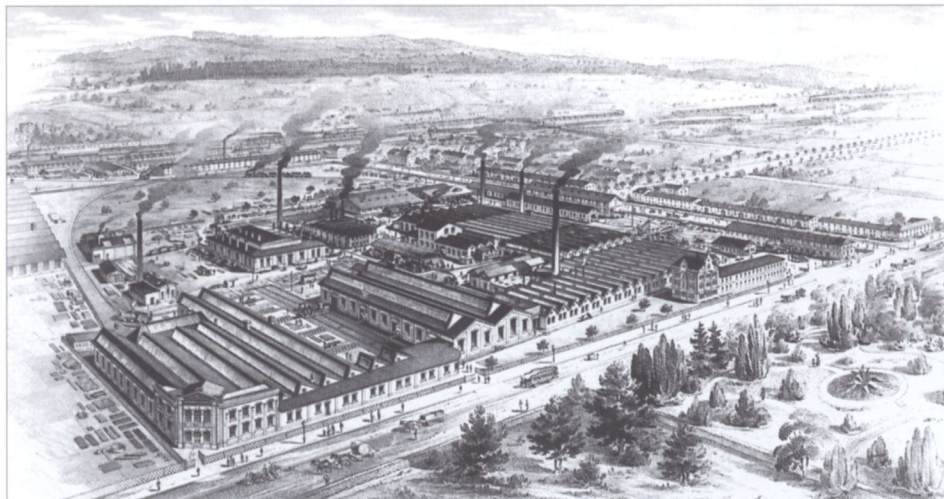
Einsenden an: Ysebahn.ch - Shop, Postfach 8, CH-8477 Stammheim

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

Lokomotivbau in der Schweiz (Teil 1/4)



Das SLM-Areal um 1896; Bis dahin verliessen ca. 1000 Lokomotiven Winterthur
(Quelle: Stadtbibliothek Winterthur)

Die durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik gebauten Lokomotiven werden unter Eisenbahnfreunden als «Legenden auf Rädern» bezeichnet. In dieser und den nächsten Ausgaben von Ysebahn.ch lüften wir das Geheimnis dieser Legenden.

Thomas Grell

Was alles hinter einer scheinbar gewöhnlichen Lokomotive steckt, ist sehr eindrücklich. Die Mechanik, der Kastenbau und das Design prägen eine Lokomotive und ihren Erfolg. Damit lastet eine grosse Verantwortung auf den entwickelnden Ingenieuren und Mitarbeitern; der Faktor Sicherheit spielt zudem die wesentlichste Rolle.

Das Ziel dieser Serie über die Geschichte der SLM ist, dem Leser näherzubringen, wie verantwortungsvoll und komplex sich der Lokomotivbau seit den letzten einhundertdreissig Jahren gestaltet.

Die Gründerzeit

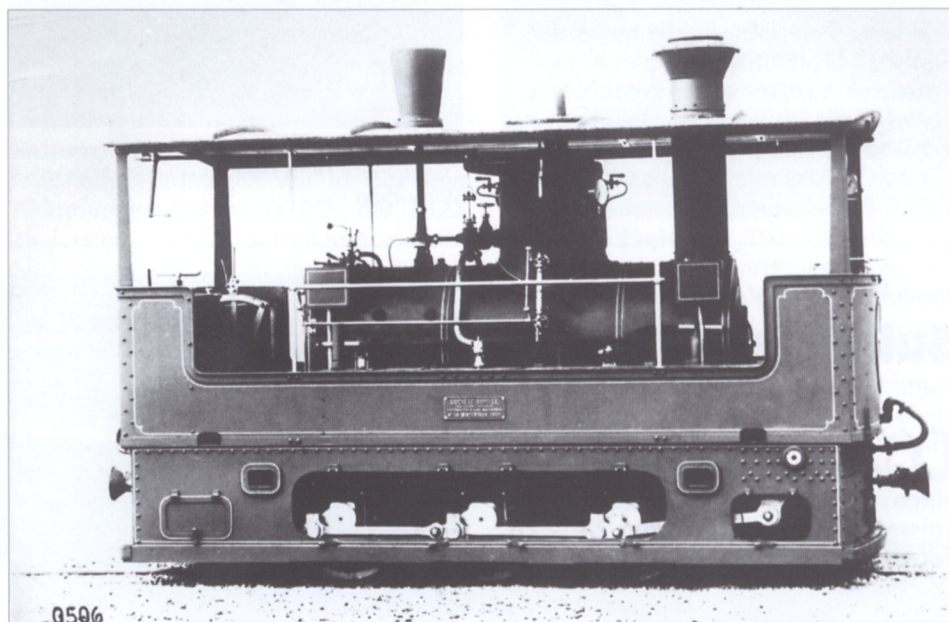
Der Aufschwung des Eisenbahnverkehrs in den Jahren um 1870 verlangte immer mehr nach einer inländischen Spezialfabrik, die den Lokomotivbedarf der Privatbahnen decken konnte. Zu jener Zeit arbeitete in der Firma Gebr. Sulzer in Winterthur der Engländer Charles Brown, ein technisches Genie, der sich bereits durch die Erfindung der Sulzer-Ventildampfmaschine einen Namen gemacht hatte. Als englischer Maschineningenieur aus dem Heimatland des Lokomotivbaues stammend, versuchte Brown vergeblich, die Firma Sulzer für die Aufnahme des Lokomotivbaues in ihr Angebot zu gewinnen. In der Folge gelang es jedoch dem unermüdlich seine Idee weiterverfolgenden

Engländer, verschiedene Banken für seine Pläne zu begeistern, so dass im Jahre 1871 die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gegründet werden konnte, der Charles Brown als erster Direktor von der Gründung bis anfangs der 1880er Jahre vorstand. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass es der damalige Staatsschreiber des Kantons Zürich und spätere be-

Lieferant zu etablieren. Die ausländische Konkurrenz konnte sich durch jahrelange Lieferungen einen guten Kundenstamm schaffen. Zu den bedeutenden Firmen damals zählten die Maschinenbaugesellschaft Emil Kessler in Karlsruhe, die Lokomotivfabrik Maffei in München und die Maschinenfabrik Esslingen bei Stuttgart.

Um ins Geschäft zu kommen, galt es für das junge Unternehmen, mit richtungsweisenden Konstruktionen das Interesse der schweizerischen Bahngesellschaften zu wecken. Dabei setzten die SLM-Ingenieure auf die sogenannte «Bourbonnais»-Lokomotive. Sie wurde als Streckenlokomotive oder Rangierlok, mit oder ohne Schlepptender angeboten. Den ersten Auftrag aus der Schweiz für die Lieferung von zehn normalspurigen Tenderlokomotiven des Typs «Bourbonnais» erteilte im Jahre 1873 die Schweizerische Centralbahn.

Die ersten Betriebsjahre des neugegründeten Unternehmens brachten leider nicht den erhofften Erfolg. Die schweizerischen Bahngesellschaften zögerten, ihre Verbindungen zu den ausländischen Lokomotivfabriken zu lösen und zudem war es die nationale Eisenbahnkrise Ende der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts, die der SLM Winterthur den erfolgreichen Start verunmöglichte.



Ein Erfolgsprodukt, diese SLM-typische Tramwaylokomotive, gebaut 1893 für Marseille (F) (Quelle: Stadtbibliothek Winterthur)

kannte Schriftsteller Gottfried Keller war, der die vom Zürcher Regierungsrat genehmigten Statuten der neugegründeten Firma mit seiner Unterschrift für gültig erklären durfte.

Zur Gründerzeit der SLM verfügten die Dampflokomotiven aus dem Ausland schon über einen hohen Entwicklungsstand und es war schwierig, sich bei den Schweizer Privatbahnen als

Tramwaylokomotiven

Einen gewissen Erfolg brachten vorerst nur die von Charles Brown geschaffenen Dampf-Tramwaylokomotiven. In der zweiten Hälfte der 1870er Jahre wurde deshalb das Produktangebot um Strassenbahnfahrzeuge erweitert. Ziel war es, die damals als «Tramways» bezeichneten Pferdezüge durch Lokomotivbespannte zu ersetzen, um eine

Erweiterung des Aktionsradius der «Tramways» zu erreichen. 1877 entstand für die Genfer Strassenbahn die erste Tramwaylokomotive. Sie war mit dem Brown'schen Antrieb versehen und erregte in der Fachwelt grosses Interesse. Die kastenförmigen Lokomotiven

entwickelten sich rasch zum Verkaufserfolg. Über 300 solcher Maschinen wurden gebaut und sie bildeten bis Ende der achtziger Jahre die Grundlast der Werkstättenauslastung. Das Exportgeschäft dominierte damals und so fanden «Tramwaylokomotiven» Verbrei-

tung in Italien, Spanien, Deutschland und Holland. Selbst die Pferdebahn von St. Petersburg konnte nicht auf Innovation aus Winterthur verzichten.

thomas.grell@ysebahn.ch

Wer war Charles Brown?

Charles Brown ist für gewisse Eisenbahnliebhaber sicher so bekannt, wie James Brown für Musikbegeisterte der sechziger und siebziger Jahre.

Am 30. Juni 1827 im englischen Axebridge geboren, interessierte er sich schon sehr früh für den Ingenieurberuf und beschäftigte sich bereits 1845 bei seinem Arbeitgeber Maschinenfabrik Maudslay intensiv mit dem Dampfmaschinenbau.

Im Jahre 1851 wanderte der als technisches Genie geltende Brown in die Schweiz aus. Von Johann Jakob Sulzer-Hirzel nach Winterthur berufen, wurde dem englischen Ingenieur die Einrichtung einer Maschinenfabrik zur beruflichen Aufgabe erklärt. Rasch zeigten sich die ersten Erfolge und es wurden unter der Leitung von Brown hervorragende Produktionsanlagen für die Herstellung von Dampfmaschinen gebaut. Nach zwanzig Jahren verliess Brown die Firma Gebrüder Sulzer. Dies war im bedeutenden Jahr 1871, dem Jahr in dem er «seiner» Schweizerischen Maschinen- und Lokomotivfabrik Winterthur gründete.

Nach dreizehn Jahren als Chefinge-



Der Gründer Charles Brown, er war technischer Direktor von 1871-1884 (Quelle: Stadtbibliothek Winterthur)

nieur und Direktor der SLM verliess Brown 1884 Winterthur, um sich voll und ganz der Elektrotechnik zu widmen. Er übernahm die technische Leitung der neugegründeten elektrischen Abteilung in der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Dort arbeitete er auch seinen Sohn Charles Junior ein. Dieser lernte im Betrieb Walter Boveri kennen und gründete mit ihm später die neue Firma BBC in Baden/AG. Der Firmennamen setzt sich aus Brown Boveri & Cie zusammen. Heute, nach dem Kauf durch die schwedische ASEA, wurde dem Kürzel noch der Buchstabe A vorangestellt, nun steht es für den weltbekannten Technologiekonzern ABB. 1891, nach Browns kurzer Tätigkeit bei der staatlichen Marinewerkstätte in Pozzuoli bei Neapel (I), liess er sich im Alter von 64 Jahren in Basel nieder. 1905 verstarb er dort. Auch wenn er die Revolution im Eisenbahnverkehr durch die elektrische Lokomotive nicht mehr erleben durfte, so darf wenigstens sein Nachname auf den meisten Elektroloks der Welt stehen und auf fast allen, die von «seiner» Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik gebaut wurden.

Modelleisenbahn/Ausstellungen

Suisse Toy 2003

Die Organisatoren der Suisse Toy planen auch für dieses Jahr wieder einen Modellbau-Wettbewerb. Die Suisse Toy 2003 findet vom 24. - 28. September in Bern statt.

Hanspeter Stähli

Die Spiel und Hobby Messe Suisse Toy vom vergangenen September 2002 in Bern konnte wiederum einen grossen Erfolg verbuchen. Um die Bedeutung der Modelleisenbahn noch mehr zu unterstreichen und den Modellbau intensiv zu fördern, wird anlässlich der vom 24. bis 28. September 2003 zum vierten Mal stattfindenden Messe ein attraktiver Modellbau-Wettbewerb lanciert.

Der Wettbewerb ist unterteilt in die Kategorie Rollmaterial und Diorama-



Hervorragendes H0-Modell eines Dieseltriebwagens der Schweizerischen Bundesbahnen des Modellbau-Wettbewerbs 2002. Erbauer: Daniel Moor, Langenthal (Foto: Suisse Toy)

bzw. Modulbau. Wobei die jeweiligen Kategorien in eine Unterkategorie für Jugendliche bis und mit 18 Jahren und Erwachsene aufgeteilt ist. Teilnahmereglement und Anmeldeunterlagen können wie folgt angefordert werden: Per Email unter expo@trittbrett.ch, telefonisch unter der Nr. +41 (0)31 340 11 11

oder per Post bei BEA bern expo, Suisse Toy Modellbau-Wettbewerb, Mingerstrasse 6, Postfach, CH-3000 Bern 22. Die Anmeldung hat bis spätestens am 9. Mai 2002 zu erfolgen. Weitere Informationen finden Sie zudem unter www.trittbrett.ch/expo.

Bahnmuseum Kerzers



Die Überführung des Akkutraktors von Bex nach Kerzers geschah mit einer BLS Re 425 (Moudon, 15.7.2002; Foto: R. Wymann).

Zwei begeisterte Eisenbahnfreunde sind im Begriff, im freiburgischen Kerzers ein umfangreiches Eisenbahnmuseum einzurichten. Bereits haben sie verschiedene Raritäten gerettet und in aufwändigen Aktionen ins Seeland transportiert.

Roger und Rolf Wymann

Eisenbahnfreunde waren wir schon immer, sei es im Beruf, beim Fotografieren oder beim Modell, aber an eigene Fahrzeuge im Massstab 1:1 dachten wir nicht. Erst als wir nach Kerzers in ein ehemaliges Barrierenhaus zogen, spielten wir erstmals mit dem Gedanken, ein oder zwei alte Fahrzeuge zu retten und in der Scheune ein kleines Bahnmuseum aufzubauen.

An einem Sonntagnachmittag entdeckten wir beim Studium einer Fachzeitschrift den Kesselwagen der Chemiefabrik Uetikon, und wir dachten uns, das wäre doch ein Wagen für uns. So setzte sich der Junior mit der Firma in Verbindung, aber wie es halt so ist, hörten wir zunächst nichts von der Chemiefabrik.

Die ersten eigenen Wagen

Etwas später entdeckten wir beim Regionalverkehr Mittelland (RM) in Oberburg zwei Wagen, einen dreiachsigen Packwagen von 1905 und einen Postwagen von 1931. Der RM schenkte uns die beiden Fahrzeuge, die zuletzt als Bahndienstwagen benutzt worden waren und überführten sie nach Kerzers. Kurz darauf konnten wir zwei Güterwagen K2 mit den Nummern 1897 und 1899 von den Transports Publics Fribourgeois (TPF) übernehmen, die zuvor elf Jahre in der Station Sugiez gestanden waren. Wie die RM-Wagen mussten auch diese beiden Güterwagen vor der Überführung nach Kerzers erst lauffähig gemacht werden.

Nun erhielten wir auch von der Chemiefabrik Uetikon die erfreuliche Nachricht, dass sie uns den Wagen schenken. Doch wie sollte der Wagen transportiert und wo revidiert werden? Schliesslich erfolgte der Transport nach Bern zur Fa. Schenker AG mit der Transportfirma Schwab AG in Bern. Dort wurde der Kesselwagen in 2500 Arbeitsstunden total revidiert und heute steht er im Originalzustand von 1885 in Kerzers. Es fehlen nur noch die Anschriften. Dank dem Einverständnis des Inhabers des Holzsäge-Werks in Kerzers dürfen wir die Wagen auf ihrem Industrieleis abstellen.

Rettung eines Akkutraktors

Zufällig entdeckten wir in Bex den Akkumulator-Traktor Ta 2/2, der 1923 als letzter von vier Exemplaren von der SBB-Werkstätte Olten gebaut worden war. 1961 gelangte der Ta 2/2 44 in die Westschweiz und wurde auf dieselektrischen Betrieb umgebaut. Bei einem persönlichen Gespräch mit der Besitzerin, der Firma FEBEX zeigte sich, dass wir wieder einmal Glück hatten: Der Ta 2/2 hätte nämlich schon vor einem Jahr dem Schneidbrenner zum Opfer fallen

sollen. Die Firma FEBEX hatte grosses Verständnis für unser Vorhaben und übergab uns freundlicherweise die Lok für unser Museum. Das grösste Problem war nun, die Lok soweit rollfähig zu machen, dass sie im Schlepp von Bex nach Kerzers überführt werden konnte. Dank dem Bundesamt für Verkehr, der BLS und dem Verein Dampfbahn Bern konnte aber auch dieses Problem gelöst werden. Die Lok soll nun in den nächsten Jahren revidiert und wieder in den Originalzustand zurückversetzt werden (ohne Akku-Antrieb).

In der Zwischenzeit wurde auch die Gemeinde und die Presse auf unser Vorhaben aufmerksam, umfasste doch unsere Sammlung neben den bereits erwähnten Fahrzeugen auch ein Weichenwärterhaus mit Mantelläutwerk ex Gotthard-Bahn, eine Weichenbock-Abfahrtsanzeigetafel mit Uhr, ein Läutwerk von der Seetalbahn und sogar eine Original Jung-Diesellok in 600mm-Spur.

Übernahme einer Zahnradlok

Geraume Zeit nach der Kesselwagen-Revision vernahmen wir, dass die Firma Schenker das Geschäft auflöst. Was sollte nun mit der Lok Nr. 26 der Berner Oberland Bahn (BOB) geschehen, die auf deren Gelände stand? Die Lok war 1914 anlässlich der Landesausstellung in Bern als neuste Errungenschaft auf dem Sektor der elektrischen Bergbahnen gezeigt und am 9.5.1915 bei der BOB in Betrieb genommen worden. Leider waren die Motoren und Stufenschalter entfernt worden, da die Lok als Sitzungszimmer hätte dienen sollen, doch sind die Führerstände noch erhalten.

Schliesslich war es uns möglich, die Lok zum Preis von 107.-- Franken zu übernehmen. Schwierig gestaltete sich erneut der Transport, waren doch auch noch zehn Tonnen Schotter wegzutransportieren. Wir konnten uns aber mit den Freunden Schweizer Schmalspurbahnen (FSS), welche einen ebenfalls bei der Firma Schenker abgestellten LJB-Zweiachser retteten und der Transportfirma Langenegger in Köniz arran-



Der MO-Triebwagen hatte bei seinem letzten Einsatz auf seiner Stammstrecke eine Panne und kam nicht mehr bis Orsières hoch (Sembrancher, 29.9.2001; Foto: F. Jacquier).

gieren. Nach umfangreichen Vorarbeiten erfolgte am 9.9.2002 der Abtransport nach Kerzers. Hier steht die Lok nun auf einem kurzen Zahnstangengleis, das uns freundlicherweise die BOB hergerichtet und Kollegen vom Gleisbau der SBB in ihrer Freizeit eingeschottert haben.

Diesen Frühling möchten wir die Lok nun so herrichten, wie sie 1914 abgeliefert worden ist. Aus diesem Grund sind wir auf der Suche nach Originalkupplungen (nicht die heutige GF-Kupplung), sowie einer Stirnlampe und zwei Pfeifen. Kann uns da jemand weiterhelfen?

Ein Normalspur-Triebwagen

Mittels Buschtelefon haben wir vor kurzem erfahren, dass der ABDe 4/4 5 der Martigny – Orsières Bahn (MO, heute Transports de Martigny et Régions TMR) abgebrochen werden soll. Der 1955 von BBC und ACMV gebaute Triebwagen ist ein Einzelstück und stand bis letztes Jahr bei der MO im Einsatz.

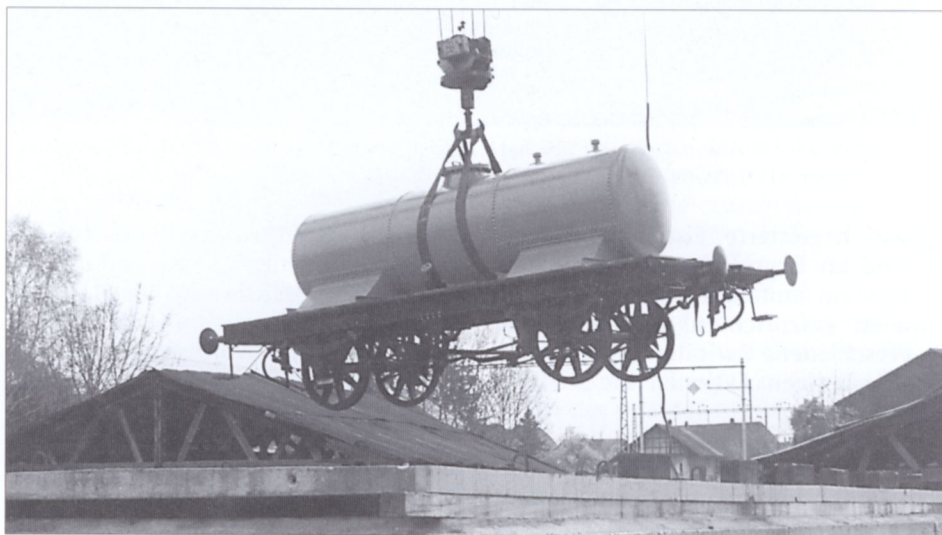
Es gelang uns, den Triebwagen zu retten, und am 11.11.02 wurde er mit der BLS Re 4/4 177 von Martigny über Vevey – Puidoux-Chexbres – Palézieux – Payerne – Murten nach Kerzers überführt. Nach dem Reparieren der kleinen elektrischen Schäden möchten wir diesen Triebwagen nach Möglichkeit wieder einsetzen; für dieses Unterfangen sind aber noch etliche Abklärungen nötig.

Unser Museum beschränkt sich aber

nicht alleine auf Fahrzeuge, dafür gibt es ja das Verkehrshaus in Luzern. Vielmehr möchten wir auch dem Umfeld, das zur Bahn gehört, Beachtung schenken. So werden im Museum auch Maschinen und Apparate für den Gleisbau aus den 1920er und 1930er Jahren zu besichtigen sein, wobei der Besucher auch mal selbst Handanlegen und so beispielsweise erfahren kann, wie man Schienen von Hand zersägt hat. Nebst Laternen, Schildern, Signalen, Billetdruckern und einer Gleiswaage ist auch noch ein Gleismesswägelchen, das von Hand geschoben wurde, vorhanden.

Der Aufbau des Museums braucht seine Zeit, da der Ausbau des Trens und des Heubodens recht aufwändig sind. Die Fahrzeuge können aber alle schon besichtigt werden, da sie im Freien stehen.

An dieser Stelle möchten wir den Bahnen SBB, TPF, BOB, RM, TMR, BLS, VDBB, der ehemaligen Fa. Schenker sowie den Transportfirmen Schwab AG, Langenegger und allen Helfern, aber auch der Gemeinde, die für unser Vorhaben Verständnis gezeigt hat, sowie all jene, die uns immer noch Originalmaterial zukommen lassen, herzlich danken.



Der ehemalige NOB-Kesselwagen beim Abload in Kerzers (Foto: R. Wymann).

Aktuelles

Neue Loks für BLS Cargo

Nach den SBB kauft nun auch die BLS Cargo Lokomotiven ab Stange, um dem wachsenden Güterverkehr gerecht zu werden. Die erste Re 485 wurde im Dezember 2002 in Betrieb genommen.

Peter Hürzeler

Anfangs Dezember wurde der BLS Cargo von Bombardier Transportation das Weihnachtsgeschenk in Form der Re 485 001-2 überreicht. Dies ist die erste Maschine einer Serie von zehn Lokomotiven, welche BLS-Cargo bis Ende April 2003 in Betrieb nehmen wird, um einerseits ältere Lokomotiven abzulösen (Ae 4/4, Ae 8/8), andererseits um Neuverkäufe zu bewältigen (Kesselzüge in der Schweiz, Transitgüterzüge). Die Lok ist baugleich mit der Re 482 von SBB-Cargo und der Baureihe 185 der Deutschen Bundesbahn. Vorgängig wurde deshalb die BR 185 085-8, die erste BR 185 der DB mit CH-Paket, für Instruktionfahrten auf der BLS eingesetzt.

Die Re 485 ist eine standardisierte Lokomotive, welche durch Bombardier Transportation in grossen Stückzahlen ge-

baut wird. Dadurch konnte die Beschaffungszeit der zehn Lokomotiven auf unter ein Jahr gedrückt werden und die Maschinen zu einem Preis von nur 4.5 Mio Franken gekauft werden. Die Re 485 ist eine reine Güterzugslokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und einer Leistung von 5,6 MW (zum Vergleich: Die Re 465 von 1994 hat Vmax von 230 km/h und eine Leistung von

7 MW). Dies reicht aus, um eine Anhängelast von 650 t in Einzel- und 1300 t in Doppeltraktion mit 80 km/h auf der Lötschberggrampe zu ziehen (gleich wie die Re 465).

Mit der Re 485 nimmt BLS-Cargo eine neue, leistungsfähige Lokgeneration in Betrieb, die die bestehende Flotte sehr gut ergänzt. Haupteinsatzgebiet der Re 485 wird die Traktion der Transitgüterzüge von Freiburg i. Br. nach Spiez sein, da die Lokomotiven auch in Deutschland zugelassen sind.

peter.huerzeler@ysebahn.ch



Re 485 001-2 vor dem Depot Spiez. Die Lok weist reflektierende Anschriften auf! (3.12.2002; Foto: P. Hürzeler)

Le Tramway du Mont Blanc



Anstelle von Betriebsnummern tragen die Fahrzeuge Namen: «Jeanne» bei der Einfahrt in St. Gervais-les-Bains (24.7.2001; Foto: P.Hürzeler)

Diesmal stellen wir Ihnen eine Bahn vor, die ursprünglich bis zum Gipfel des höchsten Berges Europas hätte fahren sollen: die Tramway du Mont Blanc. Doch wie so oft in der Bahngeschichte wurden die Ziele nicht ganz erreicht.

Peter Hürzeler

Die Tramway du Mont Blanc (TMB) sollte, wie es der Name schon sagt, ursprünglich bis auf den Gipfel des Mont Blanc führen. Bis heute führt die Bahn aber «nur» auf 2380m, wo die Endstation le Nid d'Aigle liegt. Damit ist die Tramway du Mont Blanc die höchstgelegene Zahnradbahn Frankreichs, welche zudem nur etwa eine Zugstunde von der Schweizer Grenze entfernt liegt.

Der Bau der Bahn

Der Mont Blanc war schon immer ein Berg, der die Touristen anzog. Doch die Besteigung war ein grosses Wagnis und viele Leute fanden dabei den Tod. Um die Besteigung zu vereinfachen, begann man bereits in den 1890er Jahren mit der Planung einer Bahn auf den Mont Blanc. Wie in der Schweiz bei der Jungfrau, wollte man den Berg mit zum Teil abenteuerlichen Projekten bezwingen, welche von Zahnradbahnen über Standseilbahnen bis zu Liften alles beinhalten. Doch die Projekte kamen nie über das Planungsstadium heraus.

1903 bekamen die Herren Duportal, Couvreur und Deraud die Konzession für eine Zahnradbahn. Das Projekt sah vor, die Bahn von St. Gervais-le-Fayet zuerst bis zum Aiguille du Gouter zu

bauen. Von dort sollte ein Tunnel bis zum Gipfel führen, welcher aber erst nach Sondierungsarbeiten gebaut würde. Als Zahnradsystem wurde das System Abt vorgesehen.

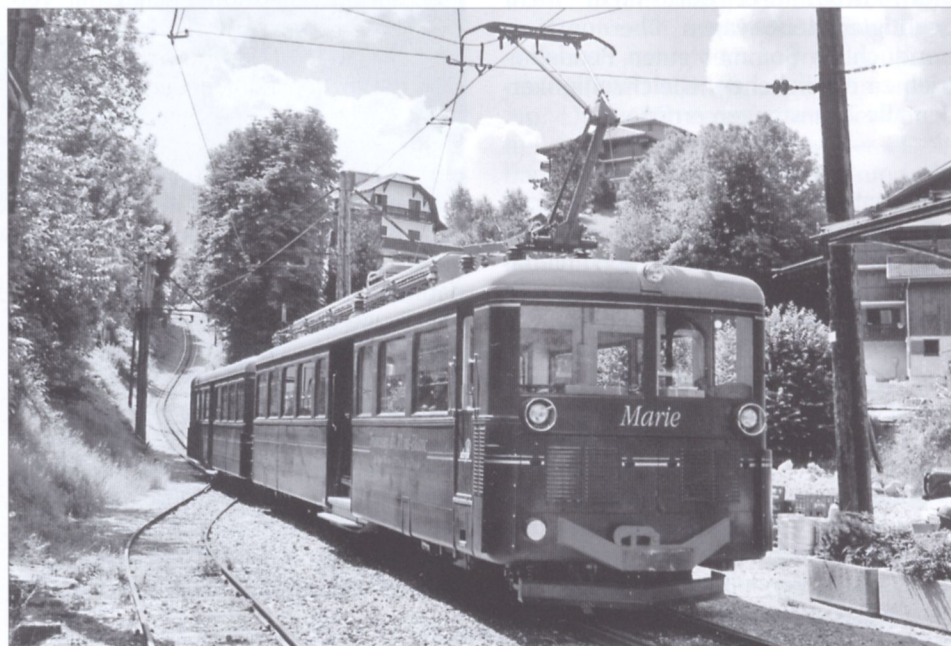
Nachdem die Finanzierung sichergestellt war, wurde mit dem Bau begonnen. 1908 konnte die Strecke bis zum Col de Voza eröffnet werden. Das weitere Teilstück bis zum Mont Lachat konnte erst 1911 dem Betrieb übergeben werden, nachdem ein Stück der Strecke neu gebaut worden war, da es im instabilen Hang abgerutscht war. Dadurch wurde nun aber die Finanzierung des restlichen Teilstücks bis zum Aiguille du Gouter zu einem Problem. Die Streckenführung wurde abgeändert, so dass anstatt

3130m Tunnel nur noch deren 1704m vorgesehen waren. 1913 stellte die Direktion aus finanziellen Gründen den Bau ein. Die Strecke war bis zum Punkt Les Ronges fertiggestellt. Nach einer Überprüfung durch den Präfekten wurde entschieden, die Bahn noch um 500m zu verlängern, um wenigstens den Blick auf den Glacier de Bionnassay zu ermöglichen. Dabei wurde das Geld so knapp kalkuliert, dass nicht einmal eine Station erstellt werden konnte. So endet die Bahn zum Mont Blanc noch heute beim Nid d'Aigle und die Passagiere müssen bei einer Steigung von 240 Promille aussteigen.

Die Dampfzeit

Die Bahn wurde ursprünglich mit Dampf betrieben. Dazu bestellte die TMB bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) fünf Dampflokomotiven des Typs H 2/2 mit einer Maximalgeschwindigkeit von 8km/h. 1923 gesellte sich eine weitere Maschine eines ähnlichen Typs (ebenfalls eine H 2/2 und von SLM gebaut) von der Martigny-Chatelard Bahn zur TMB. Dies sollte dann die letzte Ergänzung bis zur Elektrifizierung sein. Passend zu den Loks wurden 1908 sechs Anhängewagen bei der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen beschafft.

Die Bahn war, abgesehen vom Teilstück St. Gervais-le-Fayet – St. Gervais, nur im Sommer in Betrieb. 1920 wurde ein gegenseitiges Abkommen zwischen der PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) und der TMB geschlossen, welches unter anderem eine Verlängerung der Bahn bis zum Glacier de Bionnassay und die Elektrifizierung vorsah. Aus finanziellen Gründen konnte



«Marie» in St. Gervais-les-Bains (24.7.2001; Foto: P.Hürzeler)

aber nichts von dem verwirklicht werden. Ab 1928 wurden erstmals auch im Winter Züge bis zur Station Mont Lachat geführt. 1938 wurde hier ein erster Skilift eröffnet. Während dem Zweiten Weltkrieg, wie schon im Ersten, war die Bahn eingestellt.

Die Zeit nach 1950

Anfangs der 1950 Jahre war die Bahn in einem abgewirtschafteten Zustand. Die Dampfloks waren am Ende ihrer Lebensdauer, die Trasse erneuerungsbedürftig, doch die Finanzen fehlten. Dennoch wurde 1952 beschlossen, die Bahn zu elektrifizieren und zu modernisieren. Die Finanzierung wurde durch die Region und die Gemeinden sichergestellt. In der Folge wurden die Gleise erneuert und die Strecke mit Wechselstrom von 11000V / 50Hz elektrifiziert. Diese

hohe Spannung wurde verwendet, weil die Monteversbahn im benachbarten Chamonix damit elektrifiziert worden war. Die drei Triebwagen und Steuerwagen, welche bei SLM, der Maschinenfabrik Oerlikon und Decauville beschafft wurden, sind daher ebenfalls identisch mit dem Rollmaterial der Monteversbahn und könnte allenfalls ausgetauscht werden.

Nach dieser umfassenden Erneuerung ging es langsam aber sicher bergauf mit der TMB. Das Fahrgastaufkommen vergrösserte sich stetig. Insbesondere wurde der Winterbetrieb immer wichtiger, da inzwischen in der Region des Mont Lachat ein grosses Skigebiet entstanden ist.

Die Zukunft

Heute ist die TMB eine nicht mehr wegzudenkende Attraktion, ist sie

doch eine der drei letzten Zahnradbahnen Frankreichs. Früher oder später muss jedoch an eine Ergänzung des Rollmaterials gedacht werden, da nach wie vor nur die drei Triebwagen von 1954 vorhanden sind. Dadurch sind die Fahrgastfrequenzen beschränkt. Um etwas Abhilfe zu schaffen, wurde inzwischen eine Diesellok und Komposition von der Monteversbahn auf die TMB versetzt. Ermöglicht wurde dies durch die verstärkte Zusammenarbeit der beiden Bahnen.

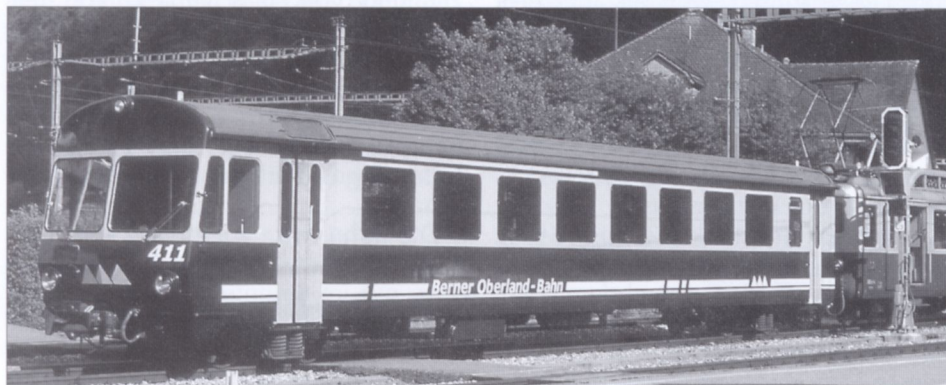
peter.hürzeler@ysebahn.ch

Kontaktadresse:

Tramway du Mont Blanc
Rue de la Gare – BP 1
F-74190 Le Fayet

Aktuelles

Neue Steuerwagen bei der Berner Oberland Bahn



Der neue ABt 411 der BOB (Zweilütschinen Foto: Archiv BOB)

Die Berner Oberland Bahn (BOB) hat vom Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) drei dort nicht mehr benötigte Steuerwagen übernommen, um auch im Sommer einen Pendelbetrieb zu ermöglichen. Gleichzeitig werden alle Zahnstangen erneuert.

Michael Schmocker

Seit dem Jahr 1888 verbindet die BOB den weltbekannten Touristenort Interlaken mit den Lütchinentälern. In Zweilütschinen teilt sich die Strecke umgetrennt in die Dörfer Lauterbrunnen und Grindelwald weiterzuführen.

Seit den sechziger Jahren werden die Züge der BOB ausschliesslich mit Triebwagen geführt, welche jeweils an den Endpunkten umgesetzt werden. In der Nebensaison – von April bis Juni und von Oktober bis Dezember – verkehren die Züge als Pendelkompositionen, was den Betrieb deutlich vereinfacht. Dabei befindet sich der Triebwagen auf der Bergseite.

Für den Pendelbetrieb sind drei Steu-

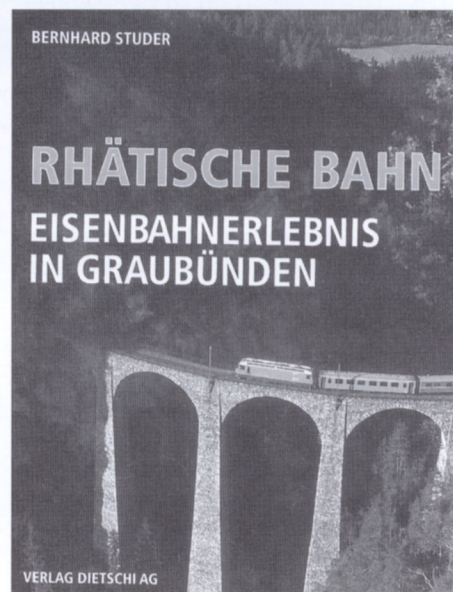
erwagen vorhanden. Diese Anzahl reicht aber nicht aus, um auch in der Hochsaison (Halbstundentakt) mit verpendelten Zügen zu verkehren. Das soll sich nun ändern. Vom RBS konnten drei dort durch den Kauf neuer Triebwagen nicht mehr benötigte Steuerwagen gekauft werden. Diese werden zur Zeit in der BOB-Werkstätte in Zweilütschinen für den Einsatz auf Zahnradstrecken umgebaut und erhalten gleichzeitig das neue blau-gelbe Farbdesign, welches dann schrittweise auch bei den anderen Fahrzeugen zur Anwendung gelangen soll. Die Rollbandanzeigen an der Front der Steuerwagen werden ebenfalls entfernt und die Sitzbänke ersetzt.

Der erste bereits fertig umgebaute Steuerwagen ist der ABt 411. Die beiden anderen sollen bis im Sommer 2003 folgen und dann einen ganzjährigen Pendelbetrieb ermöglichen.

Gleichzeitig mit dem Umbau der Steuerwagen werden alle alten, teilweise noch aus der Gründungszeit der Bahn stammenden Riggensbach-Zahnstangen durch neue des Systems Strub ersetzt.

Rezension

Rhätische Bahn – Erlebnisbahn in Graubünden



Bernhard Studer und der Verlag Dietschi AG präsentieren ein neues Buch über die Rhätische Bahn (RhB). Über Jahre hinweg hat der Autor unzählige Stunden seiner Freizeit in der Nähe der RhB-Gleise verbracht und dabei tausende von bestechenden Farbaufnahmen der Eisenbahn gemacht. Das neu erschienene Buch zeigt eine gelungene Auswahl davon und die Fotos werden mit kurzen und informativen Texten ergänzt.

Das Buch ist zum Preis von CHF 79.- (Euro 53.-) in den Buchhandlungen erhältlich (ISBN 3-905404-23-0, 272 Seiten mit 362 Farb- und 8 Schwarzweiss-Bildern, Verlag Dietschi AG Olten und Waldenburg).

Die Sernftalbahn

Zum letzten Mal rumpelte 1969 die Strassenbahn durchs Sernftal, dann übernahmen endgültig Autobusse das Zepter. Damit verschwand eine einzigartige Bahnlinie von der Schweizer Landkarte.

André Hügli

Das Sernftal war vor 1825 nur über einen steilen Fussweg vom Glarner Haupttal erreichbar. Das 1825 gebaute Strässchen verbesserte die Erschliessung nur unwesentlich. Erst eine neue Strasse, welche gut dreissig Jahre später eröffnet wurde, schloss das Tal an die grosse Welt an. Im Sernftal entstanden einige kleine Industriebetriebe.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Weesen nach Glarus (1859) und deren Verlängerung über Schwanden bis Linthal (1879), wurden auch in den Sernftaler Gemeinden Engi, Matt und Elm Pläne für eine Eisenbahnlinie geschmiedet. Einflussreiche Sernftaler konnten erzwingen, dass der Bahnhof Schwanden auf der rechten Talseite gebaut wurde, um so den Anschluss einer späteren Zweiglinie ins Sernftal zu erleichtern. Jedoch waren die Pläne für einen normalspurigen Anschluss ins Sernftal etwas hochgegriffen, so dass dieses Projekt nicht weiterverfolgt wurde. Das Aufkommen von elektrischen



Fahrzeugparade vor dem Depot Engi-Vorderdorf: Fe 2/2 22 (ex CFe 2/2 2), CFe 2/2 3 und der im Ursprungszustand verbliebene CFe 2/2 1 (21.10.1961; Foto: D. Heer).

Strassenbahnen in der Westschweiz verlied dem Eisenbahnprojekt neuen Aufwind.

Der Sernftaler Ständerat Blumer aus Engi verfolgte das Projekt weiter und verstand es, die Idee einer Eisenbahn von Schwanden nach Elm der Bevölkerung schmackhaft zu machen. Die Gemeinden sprachen erste Gelder, die Planung konnte beginnen. 1892 bewilligte die Glarner Landsgemeinde die Mitbenutzung der Strasse durch die Bahn, Nutzung der Wasserkraft sowie die Übernahme von Aktien im Wert von einer halben Million Schweizer Franken.

Der Grundstein war gesetzt, doch die Schwierigkeiten begannen: Probleme

mit dem Standort des Wasserkraftwerkes und fehlende Abnehmer des überschüssigen Bahnstroms verhinderten den Baubeginn.

Die Pläne für das bahneigene Wasserkraftwerk mussten abgeändert werden, so dass nun statt der Sernf der Mühlebach bei Engi gefasst und dessen Energie in Bahnstrom umgewandelt wurde. Wegen der schwankenden Wasserführung des Baches musste auch eine Pufferbatterie eingebaut werden, die während kurzer Zeit durch eine Dieselmotor-Generatorengruppe abgelöst wurde, ehe man den zusätzlichen Strombedarf von anderen Kraftwerken einkaufte.



SeTB-Komposition aus den Anfängen der Bahn mit dem CFe 2/2 1 und dem B 12 wartet in Elm auf den nächsten Einsatz (21.10.1961; Foto: D. Heer).

Der Bahnbau

Nach mehreren Gutachten und Gegengutachten war 1903 das Projekt baureif und die Finanzierung dank grosszügiger Weitsicht des Kantons Glarus und der Anliegergemeinden gesichert.

Mit der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) wurde ein Werkvertrag abgeschlossen – vergleichbar mit dem heute praktizierten Generalunternehmerprinzip. Die MFO vergab die Gleisbauarbeiten sowie die Erstellung der Hochbauten an lokale Baufirmen und die Kraftwerksanlage wurde von der Firma Bell & Cie. aus Kriens errichtet. Nur der bautechnisch schwierigere Abschnitt,

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 11 neu



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.—





Vollbesetzter Zug mit dem CFe 2/2 4, dem B 12 und einem zum Personentransport hergerichteten Güterwagen (20.8.1961; Foto: P. Willen).

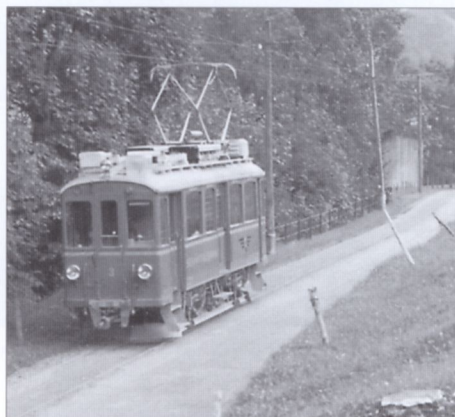
die Steilrampe durch den Schwandenwald, wurde an die erfahrene Firma Locher & Cie. aus Zürich vergeben. Als Unterlieferant der Fahrzeuge fungierten die Maschinenfabriken Nürnberg (MAN), wobei der elektrische Teil der Triebwagen, wie auch die gesamte übrige elektrische Installation, von der MFO selbst geliefert und montiert wurde. Gemäss dem Projekt wählte man 750 Volt Gleichspannung.

Für den Bau musste die Strasse erweitert und diverse enge Kurven gestreckt werden, damit der Minimalradius von 50m nirgends unterschritten wurde. Auf der Steilrampe im Schwandenwald wurde das Gleis talseitig an die Strasse angebaut. Wo es möglich war, konnte dort mit den bestehenden Stützmauern der Strasse ein Lehnenviadukt erstellt werden. Die aus Holz konstruierte Brummbachbrücke bei Matt musste durch eine Steinbogenbrücke ersetzt werden. Mit 19m Spannweite galt sie als das grösste Bauwerk der Bahn. Da die Strasse nach Möglichkeit auf Kosten von Gemeindeland zu verbreitern war, ergaben sich durch die Eigentumsverhältnisse zum Teil recht unverhoffte Kurven in der Fahrbahn. In den Ortsdurchfahrten wurden Rillenschienen, auf offener Strecke herkömmliche Vignolschienen mit einem Metergewicht von 25kg verlegt. Die Gleise wurde bis zur Schienenoberkante eingeschottert, so dass Strassenfahrzeuge auch auf die Schienen ausweichen konnten. Durch die Mitbenutzung der Strasse war natürlich auch das Längenprofil der Bahn gegeben: Auf der kurvenreichen Strasse durch den Schwandenwald wurde mit Steigungen bis zu 61‰ der Talboden von Engi erreicht. Kurz vor Elm, bei der Haltestelle Meissenboden, gab es sogar eine kurze Rampe von 68‰.

In Engi-Vorderdorf wurden die Depot- und Werkstätteanlagen eingerichtet, in Schwanden und in Elm wurden Wagenunterstände gebaut. Die meisten übrigen Hochbauten entstanden durch Um-

bauten aus bestehenden Gebäuden, so auch die Kraftwerksanlage in Engi.

Dank der kompetenten Bauleitung durch den Projektverfasser Ing. J. Keller konnten die Anlagen termin- und kostengerecht auf den Juli 1905 fertiggestellt werden. Ein Streik in den Maschinenfabriken Nürnberg verhinderte die rechtzeitige Ablieferung der Rollmaterials.



Der CFe 2/2 3 unterwegs unweit der Haltestelle Meissenboden (12.9.1967; Foto: D. Heer).

Die Betriebsaufnahme

Zunächst war die Eröffnung der Bahn auf Anfang Juli 1905 geplant, doch das

Rollmaterial fehlte noch. Ende Juli waren die ersten Fahrzeuge eingetroffen, so dass am 27. Juli 1905 die amtliche Kollaudation stattfinden konnte. Der Eisenbahnbetrieb wurde in beschränkter Masse eingeführt. Erst am 12. September 1905 konnte die Bahn feierlich eingeweiht werden.

Der geistige Schöpfer der Bahn, Ständerat Blumer, konnte die Eröffnung der Bahn wegen Krankheit nur noch von Balkon seines Hauses in Engi miterleben, wenige Wochen später verstarb er.

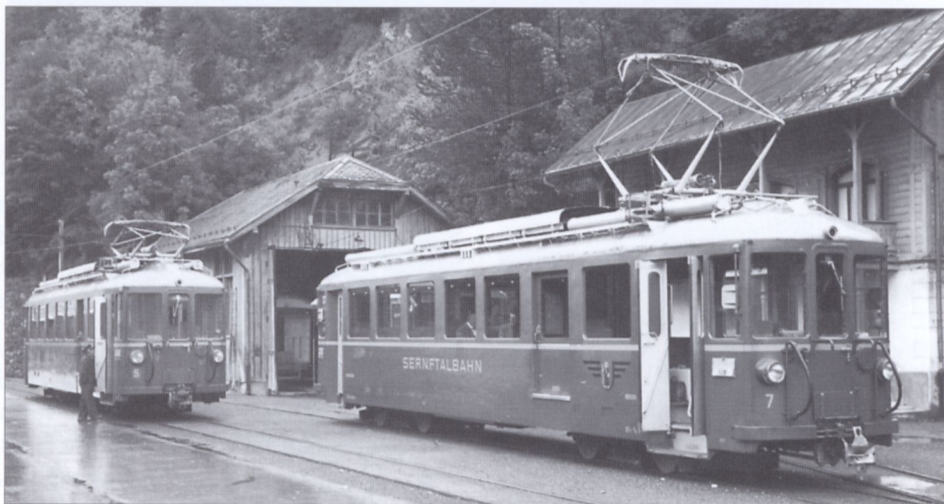
Der Bahn standen drei zweiachsige Triebwagen BCF 2/2 1-3, ein Gütermotorwagen Fe 2/2 21 sowie drei Personenanhängerwagen und neun Güterwagen zur Verfügung. Die Fahrzeuge waren anfänglich hellgrau mit blauem Zierstreifen bemalt. Der Strassenstaub setzte diesem Anstrich arg zu, so dass später die Fahrzeuge auch dunkelgrau mit grünblauem Zierstreifen in Erscheinung traten.

Die Entwicklung des Bahnbetriebs

In der Konzession der Sernftalbahn wurde verfügt, dass diese nebst der Schneeräumung auch für den Strassenunterhalt zuständig war. Obwohl der Kanton Glarus eine Entschädigung an die Bahngesellschaft entrichtete, war die Belastung für die kleine Bahngesellschaft zu gross. Nach mehreren Verhandlungen konnten einige Zuständigkeiten abgegeben werden.

Der Verkehr entwickelte sich zunächst recht zufriedenstellend. Der Güterverkehr blieb anfänglich noch hinter den Erwartungen zurück, doch die Tendenz stimmte die Bahngesellschaft optimistisch, dass bereits 1906 zwei weitere offene Güterwagen beschafft wurden. Transportiert wurden vor allem Holz und die Erzeugnisse der lokalen Industrie (Weberei), aber auch die Anlieferung von Baumaterialien geschah per Bahn. Später wurden Schieferplatten und auch das Elmer Tafelwasser per Bahn abtransportiert.

Der Personenverkehr war sehr gros-



Die beiden modernen Triebwagen BDe 4/4 7 und 5 warten in Schwanden auf Fahrgäste (20.8.1961; Foto: D. Heer)

sen saisonalen Schwankungen unterworfen. Um vermehrt Touristen ins Glarnerland zu locken, wurde sogar eine bescheidene Werbekampagne lanciert. Der erste Weltkrieg stoppte die Reiselust der Touristen, so dass der Personenverkehr einbrach. Der Güterverkehr jedoch erholte sich schnell, da die Bahn den Abtransport aus einem Steinbruch zu besorgen hatte.

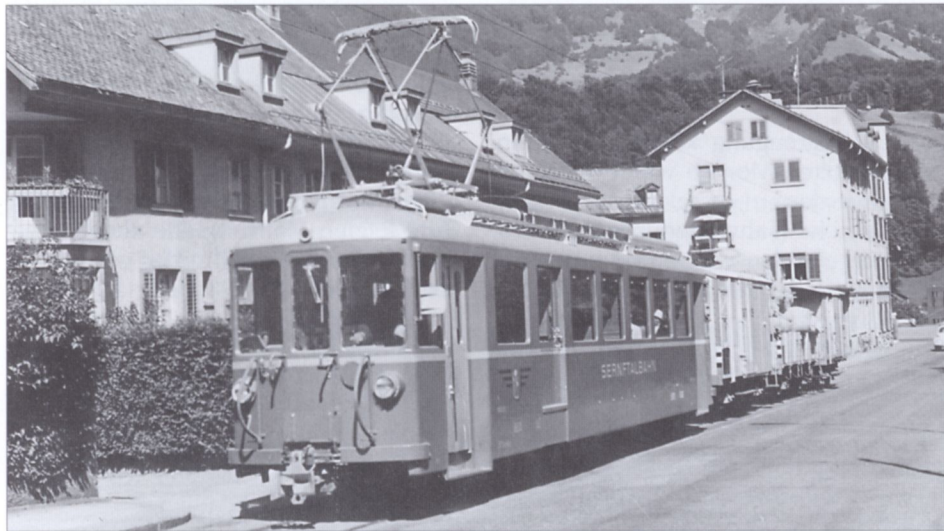
Nach dem ersten Weltkrieg beschafften sich viele Firmen aus Armeebeständen gebrauchte Lastwagen, um so die Transporte aus dem Sernftal selbst in die Hand nehmen zu können. Dies traf die Bahngesellschaft doppelt: Einerseits verlor die Bahn Transporte an die Stras-

sele Hilfe. Dieser wartete zunächst die Resultate der Studie ab.

Die Sanierung

1945 war es dann endlich soweit, der Bund und der Kanton Glarus sprachen Gelder für eine finanzielle und technische Sanierung der Sernftalbahn. Die vorgeschlagenen Trolleybus- und Autobuslösungen konnten sich nicht durchsetzen.

Damit konnte eine erste technische Sanierung eingeleitet werden: Bei SWS und MFO wurden drei moderne, vierachsige Triebwagen bestellt. In Engi wurde die alte Gleichrichteranlage durch eine stärkere ersetzt. Im Gebiet



Der BDe 4/4 7 hat eine beachtliche Güterlast ins Sernftal hoch zu ziehen (Schwanden, 30.6.1967; Foto: D. Heer).

senkonkurrenz, andererseits ergaben sich aus dem zunehmenden Verkehr auf der Talstrasse auch grössere Unterhaltsaufwendungen. Durch die schweren Lastwagen wurden auch die Gleise in Mitleidenschaft gezogen. Dieses Übel konnte auch durch ein Fahrverbot für schwere Lastwagen nicht beseitigt werden, da viele Transporte mit leichteren Fahrzeugen ausgeführt wurden. Preisreduktionen und die Akquisition des Abtransportes vom Elmer Mineralwasser im Jahre 1926 vermochten die Situation zu lindern. Auch der Personenverkehr entwickelte sich in den zwanziger Jahren recht erfreulich. So konnte 1928 ein weiterer Triebwagen, der BCF 2/2 4 angeschafft werden.

In den dreissiger Jahren gingen jedoch die Verkehrsleistungen massiv zurück. Die Weltwirtschaftskrise machte sich bemerkbar, die Touristen blieben aus. Aus diesem Anlass wurde 1939 vom Glarner Regierungsrat eine Studie in Auftrag gegeben, um die Konsequenzen einer Betriebsumstellung zu prüfen. Die Resultate dieser Studie liessen jedoch wegen des Kriegsausbruch auf sich warten. Unterdessen bat jedoch der Verwaltungsrat der Sernftalbahn, auf Basis des neuen Eisenbahnhilfegesetzes von 1939, den Bund um finan-

vom Meissenboden kurz vor Elm wurde die Speiseleitung in den Boden verlegt, um nach einem Niedergang der gefährdeten Meissenbodenlawine auf dem Reststück bis Elm die Stromversorgung sicherstellen zu können. 1948 wurde die Fahrleitungsanlage durch die Firma Kummeler & Matter im Hinblick auf die neuen Triebwagen erneuert. Mit Hilfe von Oberbaumaterial der 1946 eingestellten Üerikon – Bauma – Bahn wurde der Abschnitt Schwanden-Engi komplett erneuert. Durch die aufgelaufene Teuerung reichte der gesprochene Kredit nicht mehr für die ganze Strecke, so dass man sich auf dem Rest der Strecke auf den üblichen Unterhalt beschränkte. Diese Gleiserneuerung zog sich bis in die fünfziger Jahre hinein und wurden oft zusammen mit Strassenkorrekturen ausgeführt.

1949 wurden die drei neuen Triebwagen in Betrieb genommen. Nebst den viel besseren Fahreigenschaften der vierachsigen Fahrzeuge konnte mit ihnen auch der Einmannbetrieb eingeführt werden. Die alten Triebwagen wurden in die Reserve verdrängt. Der Triebwagen 1, welcher noch fast vollständig im Ursprungszustand war, wurde abgestellt und kam praktisch nie mehr zum Einsatz. Aus Teilen des CFe 2/2 2 wurde in

der Werkstätte ein modern wirkender Gütermotorwagen (Fe 2/2 22) aufgebaut, welcher den alten Fe 2/2 21 ersetzte. Der CFe 2/2 3 wurde nach einem schweren Unfall 1925 neu aufgebaut und blieb wie der ähnlich aussehende CFe 2/2 4 nach wie vor im Einsatz.

1952 wurde die Haltestelle Wart zur Kreuzungsstation ausgebaut und mit Rückfallweichen ausgerüstet. Solche Weichen wurden auch andernorts eingebaut, um die Betriebsabwicklung zu erleichtern.

Aus den Beständen der ehemaligen Zugerland Strassenbahn konnten drei hervorragend erhaltene Personenwagen sowie Güterwagen erworben werden. Die Güterwagen wurden notwendig, da sich 1956 die einmalige Gelegenheit ergab, in Zusammenarbeit mit den SBB grosse Mengen an Rundholz aus dem Sernftal nach Schwanden zu transportieren.

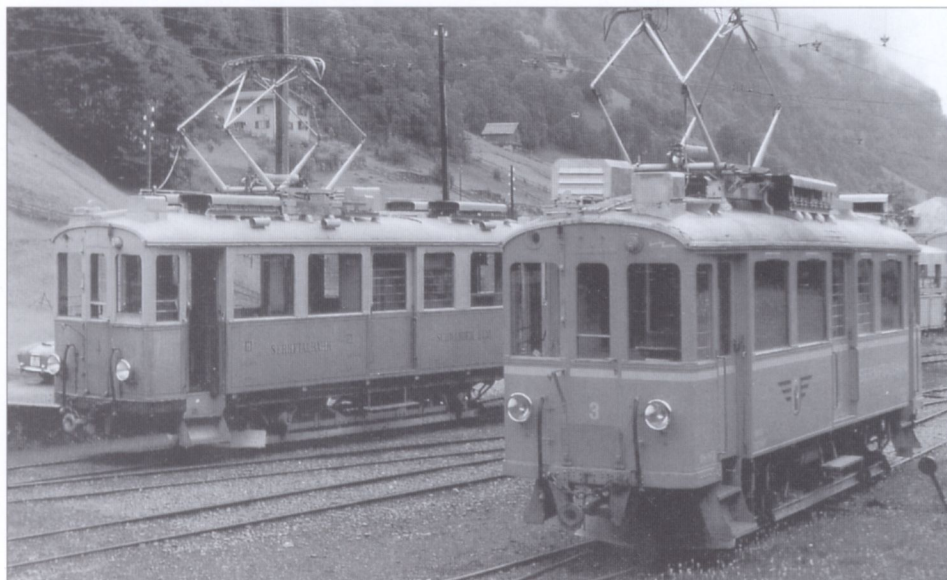
Nebst dem Geldmangel machte sich neuerdings Zweifel über das Weiterbestehen der SeTB breit, so dass auch aus diesem Grund die Erneuerung eingestellt wurde. Dadurch wurde der Gleiszustand vor allem auf dem hinteren Streckenabschnitt von Jahr zu Jahr schlechter. Die Bahn musste alle Kräfte mobilisieren, um die Betriebssicherheit gewährleisten zu können.

Auch die Strassenkonkurrenz wurde immer grösser, so dass die Bahn etliche Gütertransportleistungen an billiger und flexibler operierende Lastwagenhalter abgeben musste.

Das Ende

1957 wurde wieder eine Studie zur Prüfung einer Umstellung auf Autobusbetrieb in Auftrag gegeben, welche allerdings wieder für die Beibehaltung und Modernisierung des Bahnbetriebes sprach. Jedoch wurde auf dem Gemeindegebiet von Elm durch das Militärdepartement ein Panzerübungsplatz geplant. Für die Zufahrt der Panzer war die Strassenbahn im Weg, aber auch die engen Ortsdurchfahrten schienen ein unüberwindbares Hindernis zu sein. Die Bevölkerung versprach sich zunächst einen wirtschaftlichen Aufschwung durch die Militärinvestitionen, doch die Stimmung schlug um, nachdem sich die militärischen Anforderungen immer deutlicher vor die zivilen stellten. Die Diskussionen zogen sich hin, so dass die Bahn 1965 unabhängig davon und gestützt auf das positive Gutachten erneut beim Bund um finanzielle Hilfe bat. Als dieser das Gesuch ablehnte und getragen durch eine neuerliche Expertise die sofortige Umstellung auf Busbetrieb forderte, war das Ende der Bahn besiegelt. Die Glarner Landsgemeinde sprach sich 1967 ebenfalls deutlich für die Umstellung auf Autobusbetrieb aus.

Die Bahngesellschaft begann sofort mit der Umstellung des Güterverkehrs



Der CFe 2/2 3 und der CFe 2/2 4 präsentieren sich in Elm dem Fotografen (20.8.1967; Foto: P. Willen).

auf Lastwagen, um das Personal für Umschulungen frei zu bekommen.

Doch der letzte Winter 1968/69 stellte die Bahn noch einmal hart auf die Probe: Lawenniedergänge verschütteten die Trasse an mehreren Stellen. Mit

grosser Anstrengung konnte die Bahn für die letzten Monate wieder flott gemacht werden.

Für etliche Fahrzeuge konnten Abnehmer gefunden werden: Die modernen BDe 4/4 5-7 gingen an die AOMC,

Technische Daten der Sernftalbahn

Eröffnung:	4.9.1905
Streckenlänge:	13.88km
Min. Kurvenradius:	50m
Maximale Steigung:	68‰
Stromsystem:	750V =
Einstellung:	31.5.1969

Quellen

- H. Waldburger: Das war die Sernftalbahn, Glarus, 1971
- H. Schweers: Schmalspurpara dies Schweiz, Bd. 2, Aachen, 1988

der Xe 2/2 22 an die OJB und der BDe 2/2 4 fand bei der Museumsbahn Blonay – Chamby ein neues zu Hause. Fast das gesamte Wagenmaterial wurde verschrottet, einzeln Wagenkästen machten sich noch als Unterständen oder Bienenhäuschen nützlich.

Am 31. Mai 1969 war es dann soweit: Zum letzten Mal rumpelte die Sernftalbahn über die vollkommen ausgeleierten Gleise von Schwanden nach Elm.

Die Fahrzeuge der Sernftalbahn

Typ	Baujahr	Erbauer	Bemerkungen
BCFe 2/2 1-3	1905	MAN/MFO	1: 1963†; 2: Umbau zu Fe 2/2 22 1951-55; 3: Neuaufbau nach Unfall 1926, 1970†
Fe 2/2 21	1905	MAN/MFO	1954†
BCFe 2/2 4	1928	SIG/MFO	1969 an BC
CFe 4/4 5-7	1949	SWS/MFO	1969 an AOMC
Fe 2/2	1955	MAN/MFO/SeTB	Eigenbau aus Teilen des BCFe 2/2 2 und Zürcher Tramwagen
BC 11-13	1905	MAN	11: 1963†; 12: 1969 an Eurovapor; 13 an BC
C 14	1926	SWS/PAG	ex ESZ C 38, 1955 an SeTB, nach Adliswil 1969
B 15	1920	SWS/SeTB	ex ESZ C 37, 1957 an SeTB, 1969 an Eurovapor
K 31-34	1905	MAN	31: 1969 an BC; 32-34: 1969†
K 35	1929	SIG	1969†
K 36	1920	SIG	ex WMB K45, 1950 an SeTB, 1969†
L 41-47	1905/06	MAN	41: 1960†; 42-47: 1969†
L 48-49	1923	SIG	1969†
L 50	1929	SIG	1969†
M 81-83	1913	SWS	ex ESZ M 81-83, 1954 an SeTB, 1969†

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!



Bausätze (Karton oder Messing)?

Maßstäblich (N-0)? Motorisiert?

RABe520 ... O.S.E 560 ... Dk4ü

<http://mypage.bluewin.ch/cz63/Website/>

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

Die Be 4/4 der BLM



Der Be 4/4 22 unterwegs vor der grossartigen Kulisse der Berner Alpen.
(Winteregg, 1.12.2002; Foto: P. Hürzeler)

Die Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren (BLM) ist in zwei Sektionen unterteilt: Die Höhendifferenz wird mit einer Standseilbahn überwunden und von der Grütschalp bis Mürren befördert eine 4,3km lange Schmalspurbahn die Passagiere. Den Verkehr bewältigen dort die Triebwagen Be 4/4 21-23.

André Hügli

Die BLM wurde 1891 eröffnet. Die Standseilbahn wurde anfänglich mit Wasserballast betrieben, auf der Adhäsionsstrecke fuhren elektrische Züge mit bemerkenswerten Zweiachsloks. Nach zwanzig Jahren wurden die drei Lokzüge, die unterdessen zur Verbesserung der Adhäsion in Rowan-Kompositionen umgebaut worden waren, durch die Ablieferung zweier vierachsiger Triebwagen in die Reserve verdrängt. 1925 folgte ein dritter Triebwagen als Reservefahrzeuge, da eine Rowan-Komposition durch ein Lawinenunglück Totalschaden erlitten

hatte und ersetzt werden musste. Von diesem Zeitpunkt an änderte sich nicht mehr viel auf der BLM, vierzig Jahre lang sollten die drei Triebwagen CFe 2/4 11-13 das Bild prägen. In den sechziger Jahren sah sich die BLM gezwungen, die Triebwagen zu ersetzen: Bei SIG, BBC und SAAS wurden drei Triebwagen vom Typ Be 4/4 bestellt.

Am 10. und 11. Mai 1967 war es dann soweit. Die neuen Triebwagen wurden per Bahn in Lauterbrunnen angeliefert. Ein Problem stellte die Steilstufe zur Meterspurtrasse dar. Weder nach Mürren noch zur Grütschalp führt eine Strasse, auf der die Triebwagen transportiert werden konnten. So mussten die neuen Fahrzeuge mit der Standseilbahn in die Höhe transportiert werden. Ein Strassentieflader brachte sie vom BOB-Bahnhof in Lauterbrunnen zur Güterverladerampe kurz oberhalb der Talstation der Standseilbahn. Die Drehgestelle wurden demonitiert und die Wagenkästen mit einem Strassenkran auf Hilfsdrehgestelle gesetzt. Das Seil der Standseilbahn wurde

am neuen Triebwagen befestigt und so der Wagenkasten in die Höhe befördert. Als äusserst kritisch erwies sich jeweils die Kreuzung mit dem entgegenkommenden Standseilbahnwagen, da die Länge der Ausweichstelle auf die viel kürzeren normalerweise verkehrenden Fahrzeuge zugeschnitten war. Unterhalb der Bergstation Grütschalp wurden die Wagenkästen mit Kränen auf ein vorher bereitgelegtes Schienenstück gestellt, um anschliessend mit Seilwinden und Muskelkraft durch die Hintertüre des Depots Grütschalp die neue Heimat zu finden!

Technik

Die Triebwagen wurden entsprechend den bescheidenen Anforderungen auf der Strecke gebaut. SIG baute den Wagenkasten und die Drehgestelle, die elektrische Ausrüstung stammt von BBC und die Motoren wurden aus Genf von SAAS angeliefert.

Die Be 4/4 mit den Nummern 21-23 wiegen nur gerade 25 Tonnen. Der Wagenkasten ist eine selbsttragende Leichtmetallkonstruktion. Die Plattform Seite Grütschalp ist um ein Abteil in den Fahrgastraum vergrössert, um damit Platz für Reisegepäck und Skis zu schaffen. 1998 wurden grössere Gepäcktore angebracht, um den Zugang zu erleichtern. Der Fahrgastraum ist in zwei gleich grosse Abteile unterteilt, die eingebauten Holzlattensitze wurden später mit einer Polsterung versehen, um den Komfort etwas zu steigern. Insgesamt finden 56 Personen sitzend und 44 Personen stehend in den Triebwagen Platz.

Die Wagenkästen ruhen auf zwei herkömmlichen Meterspurdrehgestellen von SIG. Wegen den engen Platzverhältnissen im Drehgestell wurden für die Sekundärfederung Torsionsstäbe, für die Primärfederung herkömmliche Schraubenfedern eingebaut.

Die vier Fahrmotoren leisten zusammen 208kW während einer Stunde und entwickeln dabei eine Zugkraft von bescheidenen 31kN. Die elektrische Anlage ist jedoch so ausgelegt, dass den Motoren für kurze Zeiten auch sehr viel höhere Ströme zugemutet werden können, um so schwere Anfahrten beim Schneepflügen bewältigen zu können. Das Drehmoment der Motoren wird mit einem herkömmlichen Tatzlagergetriebe mit Übersetzungsverhältnis von 1 : 6.286 auf die Achsen übertragen.

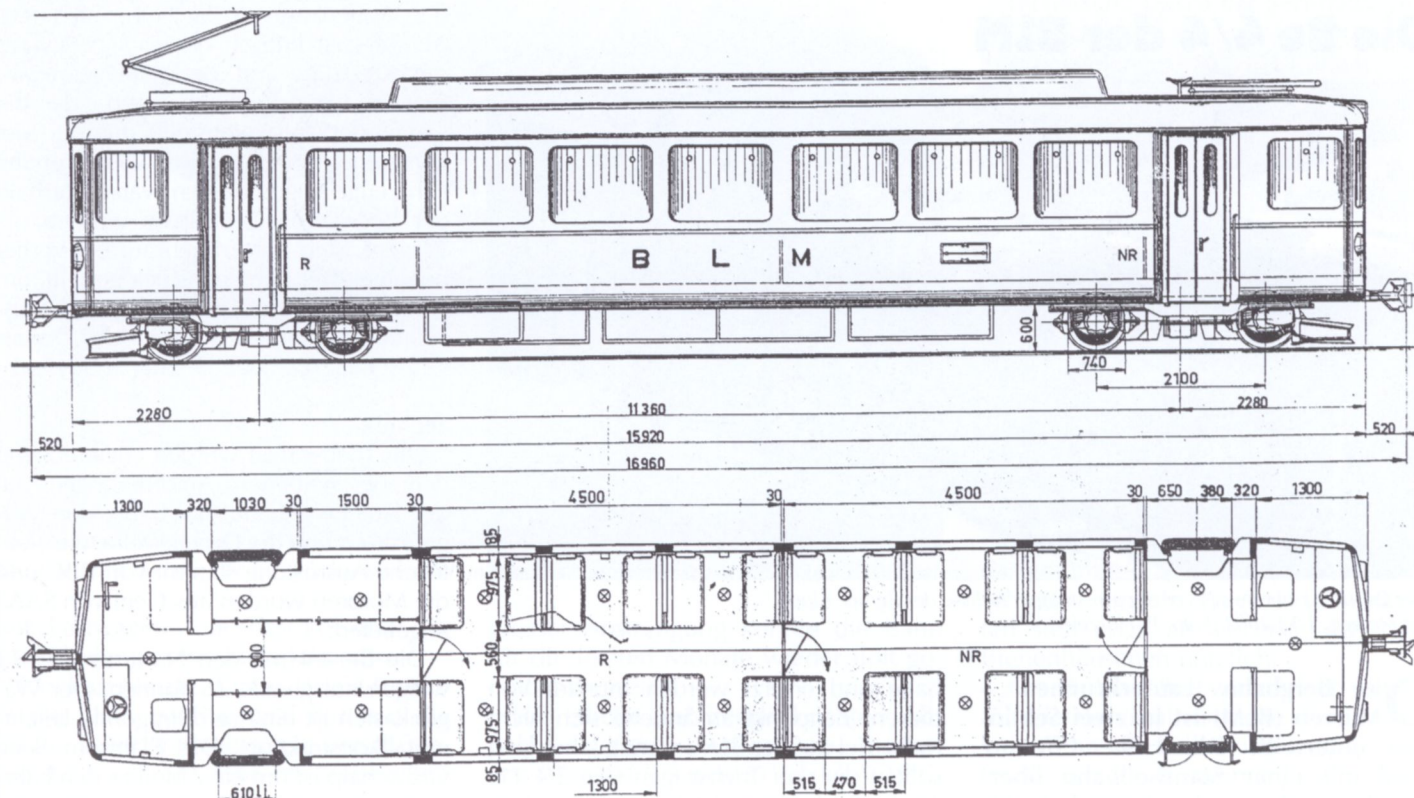
Mit einer Hüpfsteuerung wird der Fahrstrom reguliert; Dem Wagenführer stehen 22 Fahrstufen, wovon die letzten beiden als Feldschwächestufen ausgelegt sind, sowie 15 Bremsstufen zur Verfügung.

Die ursprünglichen rotierenden Umformer für die Batterieaufladung wurden durch moderne, statische Geräte ersetzt.

Zurzeit wird ein digitales Informationssystem vom verbreiteten Typ «Railvox» in die Be 4/4 eingebaut.



Der Be 4/4 21 wartet auf der Grütschalp; Gut zu erkennen ist das nachträglich eingebaute Gepäcktore.
(1.12.2002; Foto: P. Hürzeler)



Normalerweise pendeln die Be 4/4 21-23 mit einem kleinen Containertragwagen zwischen Grütshalp und Mürren hin und her.
(Winteregg, 1.12.2002; Foto: P. Hürzeler)

Betrieb

Seit ihrer Ablieferung haben die drei Triebwagen praktisch den gesamten Verkehr auf der BLM abgewickelt.

Die Unterhaltsanlage auf der Grütshalp ist so gut eingerichtet, dass sämtliche Arbeiten an den Fahrzeugen dort erledigt werden können. Der Aufwand, einen Triebwagen ins Tal zu befördern wäre viel zu gross.

In der Touristensaison verkehren alle drei Be 4/4 miteinander, um den Touristenandrang zu bewältigen. Dabei sind zwei Triebwagen auf der Strecke, und der dritte wartet in Mürren die Einfahrt des entgegenkommenden Zuges ab. Dieser Fahrplan kommt durch die asymmetrische Lage der Kreuzungsstation Winteregg zustande.

Wenn dabei gerade noch die monatliche Kleinrevision an einem Triebwagen anliegt, oder ein Fahrzeug einen Schaden erlitten hat, wird der alte CFe 4/4 11 aus dem Depot geholt und eingesetzt.

andre.huegli@ysebahn.ch

Technische Daten:

Bezeichnung:	Be 4/4
Nummern:	21-23
Baujahr:	1967
Gewicht:	25t
Vmax:	30km/h
Leistung:	208kW
Anz. Sitzplätze:	56

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

Mit Volldampf über den Brünig
von Hergiswil nach Interlaken.
Sonntag, 4. Mai 2003

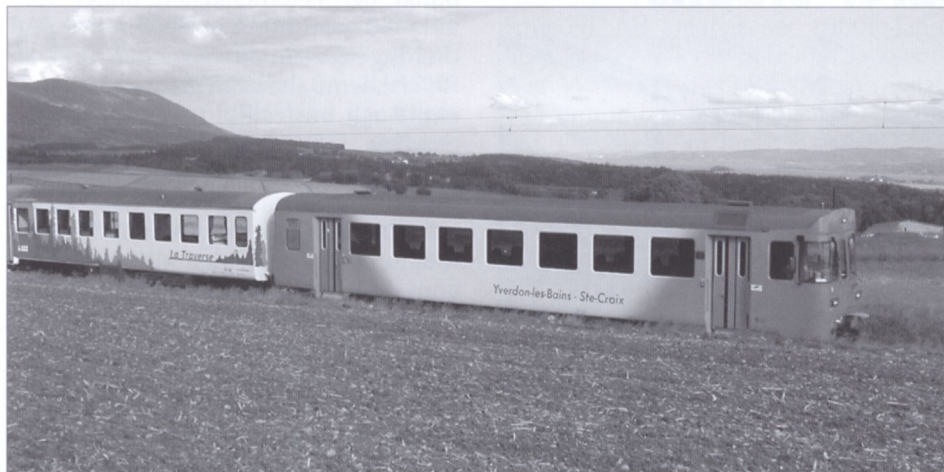
YSEBAHN.CH
SONDERFAHRT 2003
zum 10-jährigen Jubiläum

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

Anmeldung (obligatorisch):
Ysebahn.ch, Thundorferstr., 8500
oder



Neuer Barwagen bei TRAVYS



Der neue TRAVYS-Barwagen unterwegs in einem fahrplanmässigen Pendelzug (Foto: TRAVYS)

Am 1. November 2002 nahm TRAVYS auf der Strecke Yverdon – Ste-Croix den neuen Barwagen «La Traverse» in Betrieb.

Martin Klausner

Der Barwagen «La Traverse» entstand aus einem der beiden Sanitätswagen B 2217-18, die die YSC im Jahr 2000 von der RhB übernommen hatte.

Der aus dem Jahr 1913 stammende Wagen wurde komplett renoviert und umgebaut. Im als Ars 36 bezeichnete Barwagen kann bis zu 32 Personen eine Malzeit serviert werden; für ein Apéro kann der Wagen sogar 50 Personen aufnehmen. Der Ars verkehrt auf Bestellung auf der ganzen Linie der YSC, sei es angehängt an Fahrplanzüge oder aber als Sonderzug.

martinklausner@ysebahn.ch



Mit Volldampf über den Brünig
von Hergiswil nach Interlaken.
Sonntag, 4. Mai 2003

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

oder



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 ÖF-
FENTLICHEN VERKEHRS.

IM INTERESSE DER BEVÖLKE-
RUNG, 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 PRODUK-
TION ALLES AUS
EINEM HAUS

> Konzept > Ge-
staltung > Satzver-
arbeitung > Bildbe-
arbeitung > Film-
belichtung > Druck

> Ein Ansprechpartner
> Ein Kostenvor-
schlag > Eine Abrech-
nung. 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
Spezialitäten:
• 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

Einweihung des Filisurer-Stüblis



Das Filisurer-Stübli anlässlich der Übergabe an die Gemeinde im Bahnhof Filisur (19.10.2002; Foto: D. Felix)

Anlässlich des Filisurer Bahnhoffestes vom 19. Oktober 2002 wurde der Gemeinde Filisur das Filisurer-Stübli übergeben. Das Bahnhoffest war auch Auftakt zu den Feierlichkeiten des 100-jährigen Bestehens der Albula-bahn und der Strecke durch die Ruinaulta.

Daniel Felix

Am 19. Oktober 2002 fand in Filisur ein grosses Bahnhoffest statt. Die Bevölkerung und die Medien waren zu diesem Anlass eingeladen. Höhepunkt des Festes war die Übergabe eines historischen, zweiachsigen Personenwagens an die Gemeinde Filisur. Dieser Wagen, das Filisurer-Stübli, wurde vom Club 1889 in monatelanger Arbeit mit gros-

sem Aufwand renoviert. Filisur ist die erste Gemeinde der Schweiz, die über einen eigenen Personenwagen verfügt.

Das Filisurer-Stübli ist auf dem ganzen Streckennetz der Rhätischen Bahn (RhB) unterwegs und verkehrt vor allem in Extrazügen mit historischem Rollmaterial.

Das Filisurer Bahnhoffest war auch zugleich der Auftakt zum grossen Jubiläumsjahr der Rätischen Bahn. Die Albulalinie (Thusis – Samedan)

und die Strecke durch die Ruinaulta (Reichenau – Illanz) werden in diesem Jahr einhundert Jahre alt. Der Höhepunkt der Feierlichkeiten findet vom 27. - 29. Juni 2003 in Bergün statt. An drei Tagen laden die Gemeinde und die Rhätischen Bahn zum grossen Volksfest ein. Auch in der Ruinaulta wird gefeiert: Das «Fiasta Ruinaulta» findet am 23. und 24. August 2003 in Trin, Versam und Valendas statt.

Nebst diesen Feierlichkeiten führt die Rhätische Bahn an den Wochenenden vom 28. Juni bis 12. Oktober 2003 (ohne 26. Juli) Jubiläumsfahrten zwischen Chur und Samedan mit historischem Wagenmaterial aus den 1920er-Jahren durch. Während des «Fiasta Ruinaulta» bietet die RhB einen Shuttlebetrieb mit offenen Aussichtswagen zwischen den Festplätzen an.

daniel.felix@ysebahn.ch

Informationen im Internet

- www.rhb.ch
- www.filisur.ch
- www.berguen.ch

Fahrzeugbau und -Lackierung

• in Kunststoff und Messing

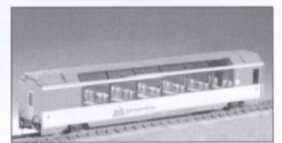
• für Spur H0 bis Spur I

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



Rathausgasse 12 3280 Murten
Telefon 026 670 03 63

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



PERRON 12

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



RIVAROSS



BEMO

herpa

VOLLMER

Heckl

NOCH

ARNOLD

LILIPUT

Spur Om – ganz gross in Form

Walter Pfeiffer aus Murten hat eine grosse Spur-Om-Anlage gebaut. Da es in diesem Massstab an vielen Industrieprodukten fehlt, sind vor allem Phantasie und Eigenbauten gefragt. Wir unternehmen eine virtuelle Reise durch diese Anlage und besichtigen unter anderem das Lokdepot und Zentralstellwerk.

Daniel Felix

Stellen Sie sich vor, wir könnten uns einfach verkleinern und zu Fuss durch eine Modelleisenbahn spazieren. Genau das machen wir jetzt: Verkleinerungsfaktor 45, und schon stehen wir inmitten der fantastischen Spur-Om-Anlage von Walter Pfeiffer.



Unser Treffpunkt in der Gartenwirtschaft neben dem Bahnhof (Foto: D. Felix)

Treffpunkt in der Gartenbeiz

Wir befinden uns in Famasa. Dort habe ich mich mit Walter Pfeiffer in der Gartenbeiz verabredet, gerade gegenüber des Bahnhofs. Bei einem Kaffee besprechen wir den Tagesablauf. Zuerst möchte ich natürlich einiges über den Erbauer Walter Pfeiffer und über die Spur-Om-Anlage erfahren. Nachher besichtigen wir die schönsten Punkte der Anlage und wandern hinauf zur Kreuzungsstation Utzelva. Von dort aus geht's mit dem Regionalzug zurück nach Famasa.

Der Erbauer

Walter Pfeiffer ist gelernter Elektromonteur. Nach einigen Jahren in einer Pulverfabrik wechselte er 1975 zu den Schweizerischen Bundesbahnen. Zuerst arbeitete er als Fahrleitungsmonteur in Kerzers und heute ist er der Hausmeister des Centre Löwenberg.

Walter Pfeiffer ist Modelleisenbahner seit seiner Kindheit. Seine «Karriere» begann bei der Spur H0 und später wechselte er zur Neun-Millimeter-Eisenbahn

(Spur N). Als anfangs der 1980er-Jahre die Firma FAMA die Spur Om lancierte, stieg Walter Pfeiffer auf den Massstab 1:45 um und ist ihm seither treu geblieben. Die Spur Om bietet viele Vorteile: Zum einen ist der Massstab 1:45 sehr attraktiv für Eigenbauten und zum andern bot FAMA die Modelle damals zu einem interessanten Preis an.

Die Modelleisenbahnanlage

Baubeginn der Spur-Om-Anlage war im Jahre 1997. Die Idee eine solche Anlage zu bauen, kam Walter Pfeiffer auf einem Ausflug nach Meiringen. Meiringen ist ein Kopfbahnhof und für die Züge der Brünig-Bahn bedeutet dies einen Lokomotiv-Wechsel. Genau diese Situation wollte Walter Pfeiffer nun ins Modell um-

Kopfbahnhof und fährt auf der Talstrecke in einen Tunnel. In diesem Tunnel befindet sich der Schattenbahnhof mit sechs Gleisen. Der Zug fährt weiter durch einen mehrfachen Gleiswendel zum oberen Kreuzungsbahnhof. Vor hier aus geht's wieder bergab über viele Brücken und schöne Streckenabschnitte zum Kopfbahnhof zurück. Es folgt der Lokwechsel und eine neue Rundfahrt.

Die ganze Anlage besteht aus acht Modulen und ist somit einfach zu transportieren. Schon zweimal hat Walter Pfeiffer die Anlage demontiert, auf einen kleinen Lastwagen geladen und an einer Ausstellung wieder aufgebaut. Das Kopfbahnhof ist ausserdem so konzipiert, dass am Ende der Gleisanlage bei Bedarf weitere Module angehängt werden können. An einer Ausstellung könnte die Anlage somit in ein grösseres Gebilde von Spur-Om-Modulen integriert werden.

Das Lokdepot

Inzwischen haben wir unseren Kaffee in der Gartenbeiz getrunken und machen uns auf den Weg zum Lokdepot. Unser Spaziergang führt am Bahnhof vorbei und der Bahnhofsvorstand lädt uns gerade noch zu einer Besichtigung des Zentralstellwerks ein. Aber zuerst gehen wir ins Lokdepot, denn wir werden vom Depotchef noch vor dem Mittag erwartet.

Im Lokdepot herrscht kurz vor dem Mittag Hochbetrieb. Die Mechaniker arbeiten an zwei Triebfahrzeugen, die schon bald in den fahrplanmässigen Betrieb zurückkehren müssen. Beide Fahrzeuge hat Walter Pfeiffer selbst gebaut. Der Triebwagen der Aigle – Le Sépey – Les Diablerets-Bahn (ASD) ist sein Erstlingswerk. Die Seitenwände dieses Triebwagens sind aus Kunststoff gefertigt, die Frontpartien aus Aluminium. Anfänglich hatte Walter Pfeiffer Mühe mit dem Biegen der Kunststoff-Frontpartien. Deshalb wurde bei den ersten Eigenbau-Fahrzeugen Aluminium bevorzugt, das sich ohne lästige Verziehungen biegen lässt. Heute hat Walter Pfeiffer den richtigen Trick gefunden und zaubert auch aus Kunststoff sehr schöne Frontpartien.

Gleich neben dem ASD-Triebwagen steht die Ge 4/4 III 645 der Rhätischen Bahn, die neuste Lok im Eigenbau-Pool von Walter Pfeiffer. Der Kasten ist aus Kunststoff gefertigt und im Innern sorgen zwei Faulhaber-Motoren für hervorragende Fahreigenschaften. Noch ist sie nicht ganz fertig, es fehlen die Detailarbeiten beim Fahrzeugdach.

Der ASD-Triebwagen und die Ge 4/4 III sind aber längst nicht die einzigen Fahrzeuge, die Walter Pfeiffer selbst gebaut hat. Da wären beispielsweise noch die FO-Tunnellok oder die FO-Schneeschleuder zu erwähnen. Die Aufzählung



Hochbetrieb im Lokdepot (Foto: D. Felix)

setzen. So treffen sich in Famasa zwei Bahnstrecken und münden gemeinsam in einen Kopfbahnhof. Wie beim Vorbild der Brünig-Bahn kommt eine Bahnlinie vom Tal und die andere vom Berg her. Da Walter Pfeiffer sehr viel im Bündnerland und im Wallis in den Ferien ist, sind vor allem Modelle der Rhätischen Bahn (RhB) und der Furka-Oberalp-Bahn (FO) auf der Anlage unterwegs.

Das Anlagenkonzept besteht aus einer riesigen Schlaufe. Ein Zug verlässt den



Fahrzeugparade im Bahnhof Famasa (Foto: D. Felix)

ist nicht komplet. Vielleicht treffen wir später noch auf weitere Eigenbau-Fahrzeuge.

Das Zentralstellwerk

Nun geht's aber zurück zum Bahnhof, wir haben schliesslich noch im Zentralstellwerk abgemacht. Der Fahrdienstleiter führt uns in sein Reich ein und erklärt uns die Steuerung der Anlage. Im Zentrum steht ein Computer, der mit einer Steuereinheit verbunden ist.

Das ganze System stammt vom Hersteller Gahler-Ringstmeier und nennt sich MPC (Modellbahn per Computer). Mit dieser Steuerung können die Züge ähnlich wie mit einer Digitalsteuerung unabhängig voneinander gefahren und gesteuert werden. Die Ansteuerung der Lok erfolgt aber analog und der aufwändige Einbau eines Digitaldecoders in das Triebfahrzeug entfällt.

Die ganze Anlage ist in viele einzelne Streckenabschnitte unterteilt. Jeder dieser Streckenabschnitte wird vom Computer einzeln verwaltet und gesteuert. Ein solcher Abschnitt kann ein- oder ausgeschaltet werden. Ist er eingeschaltet, kann die Spannung langsam erhöht oder gesenkt werden. Alle Loks, die sich auf diesem Abschnitt befinden, fahren ganz langsam an oder bremsen sachte ab. Der Computer merkt sich, auf welchem Streckenabschnitt welche Lok fährt und speist die durchfahrenen Abschnitte mit der richtigen Spannung. Sobald der Zug den Streckenabschnitt verlassen hat, wird dieser wieder ausgeschaltet.

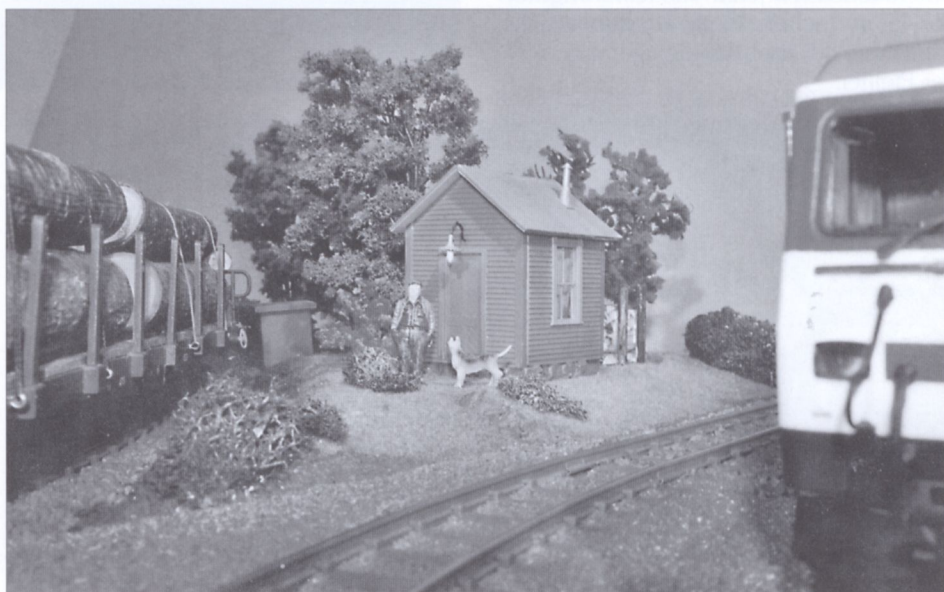
Da der Computer die Standorte der Triebfahrzeuge kennt, kann er bei den Beschleunigungen und Verzögerungen die Charakteristik der Lok oder des ganzen Zuges berücksichtigen. Die Werte für die Charakteristik können ebenfalls auf dem Computer eingegeben und gespeichert werden.

Die Signale, Weichen und Entkupppler werden ebenfalls mit der Gahler-Ringstmeier-Steuerung geschaltet. Der Fahrdienstleiter demonstriert uns, wie es funktioniert. Auf Gleis 1 steht ein schwe-

Weichen stellen und das Ausfahrsignal auf Fahrt schaltet. Nach einigen Sekunden setzt sich der Güterzug langsam in Bewegung und verlässt den Bahnhof. Alle erforderlichen Schaltungen wurden automatisch vom Computer ausgeführt. Da der Computer wusste, dass ein schwerer Güterzug auf Gleis 1 steht, erhöhte er die Spannung auf diesem Streckenabschnitt ganz langsam und der Güterzug setzte sich vorbildlich langsam in Bewegung. Mit dieser Steuerung wäre sogar ein vollautomatischer Zugsbetrieb möglich, aber der manuelle ist eben doch spannender.

Die grosse Fahrzeugparade

Während uns der Fahrdienstleiter die einzelnen Funktionen des Stellwerks er-



Das Bahnwärterhäuschen in der Ausfahrkurve von Famasa (Foto: D. Felix)

rer Güterzug zur Abfahrt bereit. Sein Ziel ist das Gleis 207 im Schattenbahnhof. Die Eingabe am Computer lautet: 1/207 <Enter>. Nun sehen wir, wie sich die

klärt, herrscht draussen auf dem Bahnhof Hochbetrieb. Walter Pfeiffer hat etwas ganz Spezielles organisiert: Von beiden Richtungen her fahren Züge in den Bahn-



Kreuzung in Utzelva (Foto: Daniel Felix)

hof ein, alle bespannt mit Pfeiffers Eigenbau-Lokomotiven. Noch rasch die Kompositionen ins richtige Licht gerückt und fertig ist die Fahrzeugparade. Fototermin ist angesagt! Auf Gleis 1 steht die Ge 6/6 II 706 «Disentis / Mustér» mit einem «Gemischtwaren»-Güterzug. Die Wagen sind alle beladen, was dem Güterzug ein

Auf Wanderschaft

Auf einer Wanderung wollen wir nun die schön gestaltete Landschaft genauer auskundschaften. Bereits bei der Ausfahrkurve aus dem Bahnhof treffen wir auf ein ganz besonderes Sujet: Ein Bahnwärterhäuschen mit Mannesfigur, Hund und einer funktionierender Laterne erinnert

spannend.

Auch die Felsen und Berge sind realistisch gestaltet. Walter Pfeiffer verrät mir das Rezept: Zuerst erstellte er aus Styropor-Platten oder Drahtgeflecht das Grundgerüst der Landschaft. Nachher wurde geschäumt (mit normalem Montageschaum), gemalen (mit Plakatarben) und die Felspartien mit echten Steinen ergänzt. Viele Büsche, Heki-Bäume und Modellfiguren geben der Anlage schlussendlich ein realistisches Aussehen.

In der Zwischenzeit sind wir beim oberen Kreuzungsbahnhof angelangt. Hier kreuzen sich regelmässig Züge. Der Bahnhof wird vom Zentralstellwerk in Famasa überwacht und die Kreuzungen funktionieren hier meistens automatisch. Pünktlich fährt der FO-Pendelzug ein und nach einem kurzen Aufenthalt (Kreuzung mit einem Güterzug) fahren wir nach Famasa zurück.

Walter Pfeiffer, auch Töfffahrer und Fischer

Auf dem Rückweg erzählt mir Walter Pfeiffer von seinen andern grossen Hobbys. In seiner Garage steht ein grosser Töff für ausgedehnte Töfftouren und Fischen gehört ebenfalls zu seinen Lieblingsbeschäftigungen. Letztes Jahr gewann Walter Pfeiffer sogar den Murtener Egli-Pokal.

Zurück in Famasa endet unsere Reise durch diese wunderschöne Spur-Om-Anlage. Wir vergrössern uns wieder in unser ursprüngliches Dasein und kehren in die 1:1-Dimension zurück. Auch aus dieser Perspektive beeindruckt die Modelleisenbahnanlage und bevor ich mich von Walter Pfeiffer verabschiede, setzen wir uns nochmals an den Computer und lassen noch einmal einige Züge fahren. 1/207 <Enter> usw.!

daniel.felix@ysebahn.ch



Die Schlucht mit den drei Brücken (Foto: D. Felix)

vorbildliches Aussehen gibt. Auf Gleis 2 steht die Ge 4/4 II 622 «Arosa» mit dem Glacier-Express am Zughaken. Arosa sei eben eine seiner liebsten Feriendestinationen, schwärmt Walter Pfeiffer, und deshalb trage die Ge 4/4 II das Wappen von Arosa. Schon bald wird diese Lok mit dem typischen Aroser-Pendelzug unterwegs sein. Die ersten blau gespritzten Wagen sind bereits fertig und der Steuerwagen ist auch schon im Bau. Neben dem Glacier-Express steht der FO-Pendelzug mit dem selbst gebauten Triebwagen Deh 4/4 92 und dem dazu passenden Steuerwagen. Diesen Zug werden wir nochmals antreffen, auf der Rückfahrt von unserer Wanderung nach Utzelva.

uns an die guten, alten Zeiten des Bahnbetriebs. Die meisten Gebäude auf der Anlage stammen übrigens von amerikanischen Herstellern (z.B. Addie) und wurden von Walter Pfeiffer umgebaut und für diese Anlage angepasst.

Nach wenigen Schritten erreichen wir eine Schlucht, die dreimal von der Bahn durchquert wird. Was mir besonders auffällt, ist die Konstellation, wie die drei Bücken angeordnet sind. Die höchste Brücke steht zuvorderst, die kleinste zuhinterst. Diese Anordnung gibt der Landschaft einen ganz speziellen Tiefen-Effekt, wie ich ihn zuvor noch nie gesehen habe. Ich schaue nicht «an» die Anlage, sondern «in» die Anlage hinein. Das macht es für mich als Betrachter äusserst

**Hinweise auf ältere
Ysebahn.ch-Ausgaben:**
Ysebahn.ch 3/2002:
Wo Bähnler «bähnlen» lernen.

HAG ...AUS DER SCHWEIZ

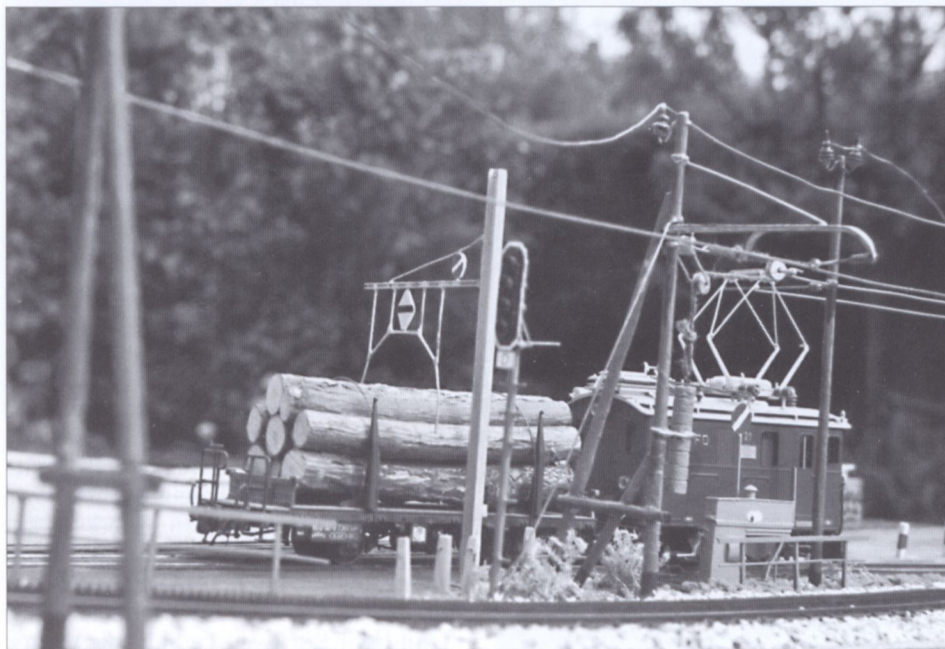
WIE DAS ORIGINAL...

**HAG Modelleisenbahnen AG
CH-9402 Mörschwil**



Art. Nr. 184 ~ /184=

Sicherheit in HOm



Das Lademass von Horst Berneth prüft das Lichtraumprofil eines beladenen Holzwagens
(Foto: H. Berneth)



Detailaufnahme des Lademasses (Foto: H. Berneth)

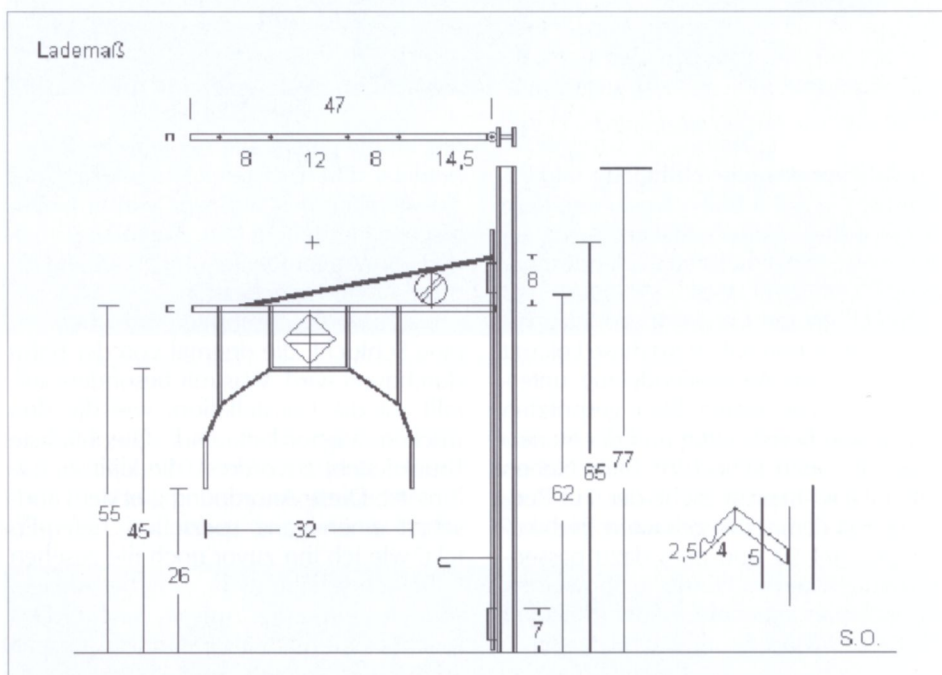
Wie bei der grossen Bahn soll die Sicherheit auch bei der kleinen Eisenbahn ein Thema sein. Wir stellen Ihnen hier zwei Bauanleitungen vor, welche diesem Aspekt Rechnung tragen. Und es sind erst noch schöne Details, die ein bisschen Eisenbahn-Alltag auf Ihre Anlage bringen.

Horst Berneth

Lademass

Die Idee zum Bau dieses Lademasses kam mir beim Durchblättern der Zeitschrift «Die Modell-Eisenbahn» (4/1985, S. 72). Die genauen Masse von HO auf HOm habe ich unter Berücksichtigung von NEM 104 / 301 umgearbeitet. Leider ist mir kein Foto eines Lademasses der FO oder RhB bekannt, so dass dieses Lademass kein konkretes Vorbild besitzt. Vielleicht weiss hier aber ein Leser mehr?

Als Mast wird ein 3x3mm Doppel-T-Messingprofil verwendet, auf das ein Holzklötzchen als Imitation des Betonfundaments aufgeschoben ist. An diesem Mast werden zwei Lagerröhrchen aus 5mm langem 1.5/0.8mm Messingrohr aufgelötet. Der Ausleger besteht aus einem 1x1mm U-Profil. Die senkrechte Lagerwelle und die Hänger des Lademasses werden aus 0.5mm Messingdraht gefertigt und in 0.5mm Löcher in dem U-Profil eingelötet. Die Abspannung aus 0.5mm Bronzedraht wird entsprechend befestigt. Schliesslich wird das Lademass aus 0.5mm Messingdraht geformt und stumpf mit den passend abgelängten Hängern verlötet. An die Lagerwelle wird aus 0.3mm Bronzedraht ein Griff zum Dre-



Zeichnung mit den genauen Massen des Lademasses (Zeichnung: H. Berneth)

hen und Verriegeln das Lademasses angelötet. Bevor die Abspannung mit der Lagerwelle verlötet wird, muss die Lagerwelle in die beiden Lagerröhrchen am Mast eingefädelt werden. An den Mast wird aus 0.3mm Messingblech ein doppelt gewinkelter Streifen so angelötet, dass der Griff an der Lagerwelle federnd in die Aussparung einrasten kann. Für die Befestigung der beiden Schilder oberhalb bzw. unterhalb des Auslegers werden zwischen diesem und der Abspannung bzw. dem Lademass möglichst dünne Kupferlitzestückchen eingelötet.

Das Lademass wird im ammoniakalischen Kupfercarbonatbad schwarz ge-

färbt und anschliessend alufarben lackiert. Der Betonsockel erhält einen betonfarbenen matten Anstrich. Die beiden Schilder wurden am Computer entworfen und auf Photopapier ausgedruckt. Jeweils zwei Schilder werden Rücken an Rücken auf die Kupferlitze geklebt.

Der Fahrdrat liegt im Ladegleis 65mm über Schienenoberkante (S.O.). Mit dieser Höhe kommen Elektrotriebfahrzeuge der FO und DB gut zurecht und die Höhe reicht auch für einen beladenen Autotransporter DDM der DB.

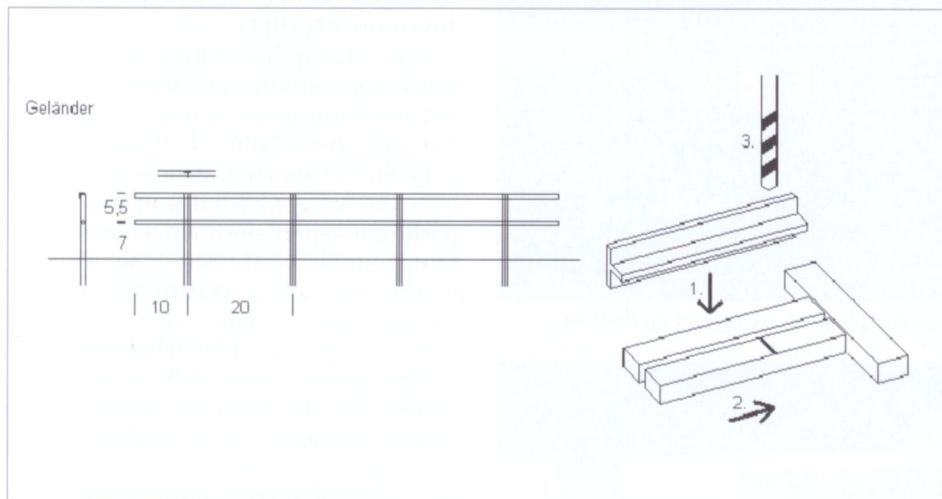
Geländer

Die selbstgebauten Messinggeländer

verwende ich beispielsweise an Stützmauern. Als senkrechte Stütze werden 1x1mm T-Profile (Länge 17mm) verwendet. Die obere Querstange ist ein

1x1mm L-Profil, die untere ein 0.5mm Draht. Längere Geländer werden zweckmässigerweise aus einzelnen Teilstücken zusammengesetzt. Ein Teil-

stück besteht z. B. aus 4 Stützen. Entsprechend den Gegebenheiten (z. B. Steigung) wird ein Plan gezeichnet (Stützenabstand 20mm, Geländerhöhe 12.5mm über Boden). Auf einer Kopie davon werden die Geländerprofileteile mit Tesafilm fixiert und zusammengelötet. Zum Schluss wird die untere Querstange in Löcher in den Stützen eingefädelt und ebenfalls verlötet. Damit diese Löcher in den Stützen alle auf gleicher Höhe liegen (eine Abweichung führt zu einer sehr auffälligen krummen unteren Querstange), benutze ich eine einfache Bohrschablone. Auf ein Brettchen werden drei 0.5mm Leisten so aufgeklebt, dass das T-Profil mit einem seiner beiden Querstege eingelegt werden kann und das dritte Leisten als Längsanschlag dient. Das Brettchen wird auf der Grundplatte einer Ständerbohrmaschine ausgerichtet und befestigt.



So wird das Geländer zusammengebaut (Zeichnung: H. Berneth)

Modelleisenbahn/IG-Porträt

Interessengemeinschaft Null-**emm**

Obwohl sie nicht sehr verbreitet ist, hat die Spur 0m in der Schweiz sehr viele Freunde. Eine Interessengemeinschaft fördert den Zusammenhalt der Spur-0m-Freunde und sichert die Zukunft dieser nicht alltäglichen Spurweite.

Daniel Felix

Die Überraschung war perfekt, als vor ungefähr 20 Jahren die Firma FAMA die Spur 0m lancierte. Die Rhätische Bahn und die Furka-Oberalp-Bahn im Massstab 1:45 und erst noch zu erschwinglichen Preisen - das war perfekt! In manchen Köpfen brühten Ideen für die lang ersehnte Grossanlage im Bastelraum oder im Garten.

Heute, nach 20 Jahren, ist die Goldgräberstimmung vorbei. Zwar existiert die Spur 0m noch, aber die Hersteller halten sich mit der Produktion von Schienenmaterial und Modellen sehr zurück. Im oberen Preissegment gibt es noch einige Kleinhersteller, aber in der FAMA-Kategorie wurde die Produktion sozusagen eingestellt. Mit den auf dem Markt vorhandenen Modellen muss überlegt umgegangen werden oder es ist Eigenbau angesagt.

Interessengemeinschaft Null-**emm**

Um trotz dieser schlechten Situation die Spur 0m am Leben zu erhalten, gründeten einige Enthusiasten vor ein paar Jahren eine Interessengemeinschaft. Heute zählt die IG Null-**emm** ungefähr 60 aktive Mitglieder. Die meisten Mitglieder bauen zu Hause selber Anlagen in der Spurweite 0m und man schätzt, dass es in der



Philipp Suter (MECLU) und Ruedi Maier im Gespräch (29.6.02; Foto: D. Felix)



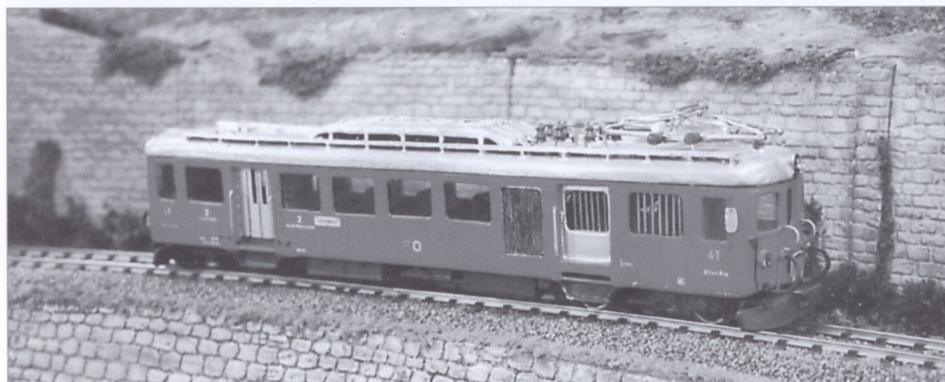
Kari Abegg mit dem Brünig-Triebwagen De 4/4 und dem passenden Steuerwagen (Foto: D. Felix)



Der BTB-Triebwagen von Fritz Schwegyckart auf der Spur-0m-Anlage in Zwingen (Foto: D. Felix)



Der Bernina-Express von Peter Hubacher und Paul Liniger (Foto: D. Felix)



Der BDeh 2/4-Triebwagen in der Ursprungsversion, erbaut von Fritz Schwegyckart (Foto: D. Felix)

Schweiz etwa zehn Vereine gibt, die sich mit der Spur 0m befassen.

Das Ziel der IG ist es, die Versorgung des Marktes mit Schienen und Rollmaterial zu gewährleisten. Aber auch der Eigenbau von Modellen soll dank regem Erfahrungsaustausch gefördert und weiter entwickelt werden. Und nicht weniger wichtig sind die jährlichen Treffen und Sonderfahrten mit nostalgischen Zügen auf der schmalen Spur.

Zwingen 2002

Ende Juni 2002 treffen sich in Zwingen im Laufental etwa zwei Duzend Mitglieder der IG Null-emm zu einem Erfahrungs- und Meinungsaustausch. Gastgeber ist der Modelleisenbahn-Club Zwingen (MECLU). Das Clublokal beherbergt eine gemütliche «Höck-Beiz», eine Spur-H0- und selbstverständlich auch eine Spur-0m-Anlage.

Eröffnet wird das Treffen mit einem Apéro – dank des guten Wetters draussen. Schon jetzt wird gefachsimpelt,

schliesslich sieht man sich ja nicht alle Tage. Aber es bleibt nicht viel Zeit, denn drinnen im Clublokal warten, schön säuberlich verpackt, echte 0m-Schätze, die präsentiert und bestaunt werden wollen. So zieht es die ganze Meute schon bald wieder hinein ins Clublokal.

Drinnen beginnt das Auspacken, Pützen, Aufstellen, Rumgeben, Erklären, Bewundern, auch Kritisieren, Fotografieren, Stöbern, Testen und wieder Einpacken der Spur-0m-Modelle. Es gibt Industriemodelle, gesuperte und selbst gebaute Fahrzeuge zu sehen. Auf der Anlage können sich die Modelle von ihrer besten Seite zeigen.

Birsigtal-Brünig-Bernina

Ein Schmuckstück ist sicher der von Fritz Schwegyckart erbaute Zug der Birsigtalbahn (BTB), so wie er vor vielen Jahren zwischen Basel und Rodersdorf über Therwil, Ettingen, Flüh verkehrte. Damals fuhren die BTB-Züge noch in ihrem blau-weissen Gewand und hat-

ten den Charme einer kleinen Überlandbahn, welche die ländlichen Vororte von Basel mit dem Stadtzentrum verbanden. Heute verkehren auf dieser Strecke moderne Trams der Baselland Transport AG (BLT).

Kari Abegg aus Horw bringt den selbst gebauten Brünig-Triebwagen De 4/4 mit, und zwar in der umgebauten Version ohne Zahnrad. Passend dazu entsteht ein Steuerwagen, von dem bereits der Wagenkasten und die Frontpartie zu sehen sind. Noch fehlen die Drehgestelle und das rote Farbge- wand. Aber schon jetzt ist klar, dass es ein gelungenes Modell wird.

Auch von Peter Hubacher und Paul Liniger gibt's dieses Jahr wieder viel Neues aus der Eigenbau-Werkstatt zu sehen. Besonders eindrücklich ist die Bernina-Express-Komposition mit einer Gem 4/4-Lok, einem ABe 4/4-Triebwagen der neuen Generation und fünf Panoramawagen.

Die Faszination der Spur 0m

Aber worin liegt eigentlich die Faszination der Spur 0m? Peter Hubacher bringt's auf den Punkt: Diese Spur eignet sich sehr gut, um Fahrzeuge selber zu bauen. Er muss es ja wissen, denn in seiner Werkstatt sind schon viele Eigenbauten, von Loks über Personen- bis zu Güterwagen entstanden. Auch Heinz Mohler erzählt begeistert, wie er anlässlich einer Mustermesse in Basel zur Spur 0m gekommen und seither diesem Massstab treu geblieben ist.

Wieder ein Industriemodell?

Der «Zvieri» ist vorbereitet und die 0m-Schar nimmt Platz in der «Höck-Beiz». Während des Essens informiert Ruedi Maier, quasi der «CEO» der IG Null-emm, die Anwesenden über die aktuellen Geschehnisse aus der Welt der



Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern der IG Null-emm (Foto: D. Felix)

Spur 0m und über die bevorstehende Nostalgiefahrt im Jura. Er kann auch die gute Nachricht verbreiten, dass ein Grosshersteller bei genügendem Bestellungseingang einen 0m-Güterwagen in der Preisklasse bis 100 Franken produzieren wird. Die Bestellzettel machen die Runde und wir dürfen gespannt sein, ob die Spur 0m wieder ein attraktiver Markt für die Hersteller wird. Ein Erfolg ist bereits sichtbar, im Dezember 2002 kündigt die Firma Kiss Modelleisenbahn verschiedene zweiachsige Güterwagen der Rhätischen Bahn in genau dieser Preisklasse an.

«Null-emm Blettli»

Um die IG-Mitglieder auch während des Jahres auf dem Laufenden zu halten,

schreibt und produziert Ruedi Maier in seiner Freizeit ein eigenes Mitteilungsblatt. Das «Null-emm Blettli» erscheint ungefähr zweimal pro Jahr und berichtet über Spur-0m-Anlagen, gibt Bautipps und informiert über bevorstehende Veranstaltungen und Sonderfahrten.

Die Zukunft der Spur 0m

Ein Ziel der IG Null-emm ist es, die Zukunft der Spur 0m zu sichern. Ruedi Maier erhofft sich vor allem, dass es wieder Hersteller gibt, die Schienen und Fahrzeuge in grossem Stil produzieren. Dabei könnte die IG als Bestellergemeinschaft auftreten und dem Produzenten etwa einen Hinweis auf die Grösse des Marktes geben. Die Aktivitäten sollen aber nicht nur beim Mo-

dell liegen. Eine Vision von Ruedi Maier ist es, dass die IG auch in Zukunft nostalgische Fahrten mit Schmalspurbahnen organisiert und durchführt. Vielleicht ist diese Interessengemeinschaft der Schlüssel dazu, dass die Goldgräberstimmung in der Spurweite 0m wieder auflebt.

daniel.felix@ysebahn.ch

Kontaktadresse

Wenn Sie sich für die IG Null-emm interessieren, dann nehmen Sie mit Ruedi Maier Kontakt auf:
Ruedi Maier, Im Rankhof 4/10,
CH-4058 Basel
maier.rankhof@balcab.ch

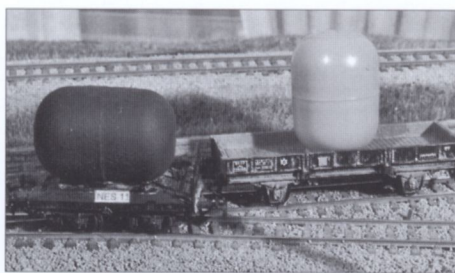
Modelleisenbahn/Bauanleitung

Recycling-Güterwagen

Wer ein Kinder-Ueberraschungs-Ei bekommt, hat meist auch Freude am kleinen Spielzeug, das sich darin befindet. Doch was macht man mit der Plastikverpackung? Hanspeter Locher hat einen Wasserwagen für das «Schotterwerk Nobbys Erben» gebaut.

Thomas Locher

In der Bastelkiste fand Hanspeter Locher einen Wagenboden eines beschädigten Güterwagens. Er montierte einige Bestandteile wie Bremsplattform-Geländer, Achsen, Kupplungen und Schläuche. Das Ei zusammengesetzt, mit Plastikkleim befestigt und geschwind mit dem Pinsel noch etwas Farbe dran gegeben.



Die Überraschungs-Ei-Wagen von Hanspeter Locher (Foto: Daniel Felix)

Eine Beschriftungstafel, mit dem PC erstellt, kennzeichnet den Wagen als werkinernes Fahrzeug. Es darf wegen seiner beschränkten Fahrfähigkeit übrigens nicht in Regelzüge verkehren.

Das Wasser aus dem Überraschungs-Ei-Wagen wird bei trockener Witterung benötigt, um den Schotter beim Verlad zu benetzen und damit die Staubimmissionen in Grenzen zu halten.

Weitere Verwendungszwecke für Ue-

berraschungs-Eier: Heizöltanks vor einer Fabrik, die solche herstellt. Die Tanks warten dann auf dem Lagerplatz auf die Verladung auf einen Bahnwagen.

Hinweise auf ältere Ausgaben:

4/2002: FREMO-vielseitig:
Das Schotterwerk «Nobbys Erben»

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

Vorschau auf Ysebahn.ch 2/03

Die nächste Ausgabe von Ysebahn.ch steht ganz im Zeichen unserer Dampfsonderfahrt von Hergiswil am Vierwaldstättersee über den Brünigpass nach Interlaken Ost.

Das Bahnporträt widmet sich in gewohnter Ausführlichkeit der einzigen schmalspurigen SBB-Strecke, der Brünigbahn.

Der Dampfzug, mit dem wir am 4. Mai 2003 unterwegs sein werden, gehört der Ballenberg Dampfbahn AG, der wir ein Vereinsporträt widmen.

Auch im Modellsektor verschreiben wir uns dem Thema Brünigbahn.

Übrigens: Im Dampfsonderzug hat es noch einige Plätze frei, melden Sie sich noch rechtzeitig an unter

andre.huegli@ysebahn.ch!

«... und no z'letscht»

Herr Fisch im ICN

Bruno Fisch und ich wollten eine Reise im ICN (Intercity Neigezug) unternehmen. Aber sehr weit kamen wir nicht. Als wir einsteigen wollten, wurden wir von einer Tafel darauf aufmerksam gemacht, dass Fisch im ICN nicht mitfahren darf. Von Meier oder Müller stand nichts. Aber vom Fisch! Keine Fische im ICN! Der Zugchef hatte Einsicht und liess Fisch trotzdem einsteigen, das gelte schliesslich nicht für ihn, sondern nur für Fische. Aha, der grammatikalische Unterschied macht es also aus: Ein Fisch ist erlaubt, mehrere Fische nicht. Zum Glück war Frau Fisch nicht dabei. Wie der Familie Fisch könnte man auch dem Thomas Keller mit seinen beiden Töchtern die Fahrt mit dem ICN verbieten: Keine Keller im ICN! Aber das scheint ja logisch. Oder



haben Sie schon einmal einen ICN mit Keller gesehen?

**Neuheit auf der Strecke
Yverdon-les-Bains-Ste-Croix
«La Traverse»**



**Für Gruppen
15 – 45 Personen**

*Sainte-Croix: Spieldosen und Automaten.
Zwei weltbekannte Museen: CIMA und
Musée Baud Auf Anfrage können wir Ihnen
verschiedene Vorschläge für die Fahrt mit
dem Speisewagen «La Traverse» unter-
breiten*

Tel. 024 424.10 70 – E mail: info@travys.ch

Gesellschaftssitz Travys

Quai de la Thièle 32 – 1400 Yverdon-les-Bains
Tel. 024 424.10.70 – E-mail: info@travys.ch

Balcon du Jura vaudois – Bahnhof Ste-Croix

Tel: 024 455.43.40 – E-mail: ste-croix@travys.ch

Reisebüro am Bahnhof

Tel: 024 455.43.35 – E-mail: voyages@travys.ch

Vallée de Joux - Bahnhof Le Sentier

Tel: 021 845.55.15 – E-mail: lesentier@travys.ch

Reisebüro am Bahnhof

Tel: 021 845.55.60 – E-mail: lesentier@travys.ch

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.

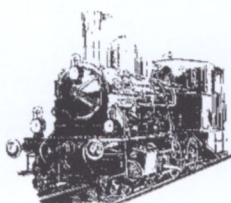
Verlangen Sie unsere ausführliche Dokumentation oder lassen Sie sich unverbindlich eine Offerte ausarbeiten.

Unsere öffentlichen Dampffahrten 2003

23. März 03	Frühlingsfahrt ins Seeland
21. April 03	Ostermontagsfahrt
18. Mai 03	Büren – Solothurn
24. August 03	Regelsonntag wie einst
21. September 03	mit Dampf zum Dampf
6. Dezember 03	im Dampfzug zum Samichlous
26. Dezember 03	die traditionelle Stefanstag-Fahrt

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

Verein Dampfbahn Bern, Postfach 5841, 3001 Bern
Telefon 033 336 35 11, reisedienst@dbb.ch, www.dbb.ch



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, 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!



Foto: Armin Schmutz

**Mit Volldampf über den Brünig
von Hergiswil (bei Luzern) nach Interlaken
Sonntag, 4. Mai 2003**

Abfahrt in Hergiswil: ca. 10h00 / Ankunft in Interlaken: ca. 16h00

**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 oder andre.huegli@ysebahn.ch
Platzzahl beschränkt. Bitte sofort anmelden!

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