

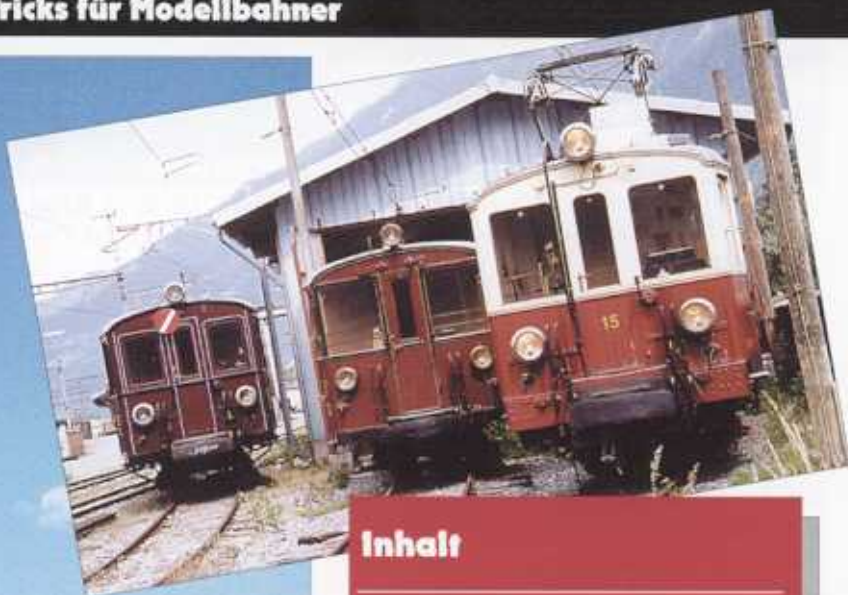
# LÖKEM

## JOURNAL

Nr. 3/99

Vorbild und Modell für Eisenbahnfans  
Tipps und Tricks für Modellbauer

Fr. 5.-



### Inhalt

Sonderfahrzeugporträt  
**Lösch- und Rettungszüge  
von SBB und BLS**

Seite 3

Bauanleitung  
**Wohnhaus im Halbreif**

Seite 6

Aktuelles  
**Restaurierter MC BFZt 74**

Seite 9

Privatbahnporträt (4)  
**Solothurn – Niederbipp -  
Bahn**

Seite 10

Lokporträt  
**Ed 3/4 51 der  
Schwarzenburgbahn**

Seite 15

Bautipp  
**Hbliss-uvy im Modell**

Seite 17

## Impressum

**Kontaktadresse:** Lökeli-Journal,  
Postfach, CH-2563 Ipsach  
Chefredaktor: Martin Klauser,  
Tel./Fax: 021 701 30 14  
e-mail: mklauser@datacomm.ch

**Anzeigenverwaltung:**  
MARTI Werbung ASW, Kurt Marti,  
Bernstrasse 30, CH-3280 Murten,  
Tel. 026 672 29 50, Fax 026 670 34 30,  
Natel 079 634 22 92,  
ISDN 026 672 29 53,  
e-mail: kumamu@datacomm.ch

**Druck:** Schär Thun AG, Uetendorf

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

**Erscheinungsweise:** Das Lökeli-Journal  
erscheint viermal pro Jahr (März, Juni,  
September, Dezember). 7. Jahrgang,  
3. Ausgabe

**Auflage:** 2000 Exemplare

**Redaktionsschluss:**  
Ausgabe 4/99: 23. Oktober 1999

**Heftpreise:**  
• Einzelpreis Fr. 5.- / DM 7.-  
• Jahresabo (4 Ausgaben) Schweiz  
Fr. 19.-  
• Jahresabo (4 Ausgaben) Ausland  
Fr. 24.- / DM 30.-

## Inserentenverzeichnis

- HAG Modelleisenbahnen, Mörschwil 20
- HEKI, HR. Meier, Wila 14
- Hobby- und Eisenbahn-Shop, Glattzentrum 8
- Modelleisenbahn Juriatti, A-6700 Bludenz 18
- Isebahn-Egge, M. Kupferschmid, Wabern 9
- MARTI Werbung ASW, Murten 17
- Sinwel Buchhandlung, Bern 13
- TBI, Zelglistrasse 41, 5442 Fislisbach 20
- Stefan Unholz, Winterthur 8

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

### Titelbild:

Cisalpino Pendolino in Brig am 12.12.96 (Foto: Martin Klauser)

### Titelbild klein:

Fahrzeugparade der «Amis du train historique de la Vallée du Trient» in Martigny (Foto: F. Jacquier)

## Lökeli-Journal Bestellzettel

### Jahresabonnement

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

### Jahrgänge

- Jahrgang 98 à Fr. 10.- / DM 14.-
- Jahrgang 97 à Fr. 10.- / DM 14.-
- Jahrgang 96 Spezial à Fr. 7.- / DM 9.-
- Jahrgang 95 spezial (2/95-4/95) à Fr. 7.- / DM 9.-

### Ausgaben zu Sonderthemen

- 4/94 Traktoren der SBB à Fr. 4.50 / DM 6.-
- 2/95 100 Jahre Chemin de fer Bière-Apples-Morges à Fr. 5.-/DM 7.-
- 3/97 Dreiachsige elektrische Rangierlokomotiven à Fr. 5.-/DM 7.-

### Übrige Einzelausgaben

- à Fr. 3.- / DM 4.-  
(vergriffen sind 1/92-3/94, 1/95, 4/96)

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



Bitte  
berücksichtigen  
Sie unsere  
Inserenten

# Die Lösch- und Rettungszüge der SBB / BLS (Teil 1)

1996 nahmen die SBB 6 neue Lösch- und Rettungszüge (LRZ) Modell 1996 in Betrieb. Zusammen mit den 11 LRZ Modell 1976 (davon gehört einer der BLS) und dem Prototypen von 1964 stehen damit den SBB und BLS hilfreiche Instrumente bei der Bekämpfung von Eisenbahnkatastrophen zur Verfügung.

Peter Hürzeler

## Ausgangslage

Gestützt auf den Artikel 10 des Umweltschutzgesetzes und Artikel 11 der Störfallverordnung sind die SBB (als Staatsbetrieb) verpflichtet, notwendige Vorkehrungen zu treffen, um Unfälle zu vermeiden und alle Anstrengungen zu unternehmen, um eingetretene Unfälle zu bekämpfen und deren Ausmass zu begrenzen. Obwohl die SBB inzwischen eine Privatrechtliche Aktiengesellschaft ist, ist sie weiterhin verpflichtet, eine Betriebswehr zu unterhalten.

Die BLS mit dem Lötschbergtunnel als Transitstrecke sah schon früh ein Problem mit der Sicherheit im Tunnel bei einem Unfall. Deshalb unterhält sie ebenfalls eine Betriebswehr.

## Betriebswehr SBB

Schon früh haben die SBB deshalb begonnen, eine eigene Betriebswehr aufzubauen. Heute umfasst diese 2032 Feuerwehrleute (Stand Ende 1998), welche vollamtlich bei den SBB angestellt sind. Davon gehören etwa 73% zur normalen Mannschaft, 18% sind Unteroffiziere und 9% Offiziere. Der Aufbau der Betriebswehr ist vergleichbar mit anderen Feuerwehren. Die Aufgaben der Betriebswehren sind:

- Alarmierung intern und extern
- Schutz, Rettung und Betreuung von Drittpersonen und Personal



LRZ 64 des Depots Luzern nach seinem Umbau von 1983–1985 (1985)  
(Foto: SBB)

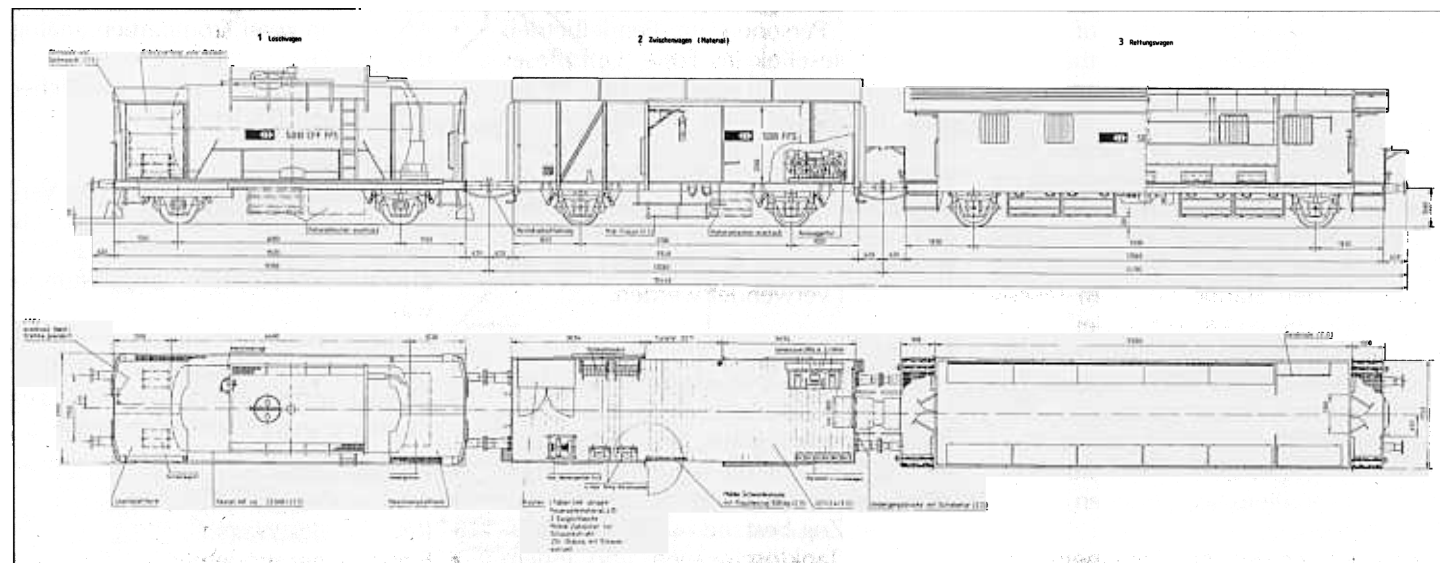
- Schutz von Sachwerten
- Brandschutz und Brandbekämpfung
- Schutz und Bekämpfung bei Unfällen mit Mineralöl und Mineralölprodukten
- Schadenbegrenzung nach eingetretenen Ereignissen und Mithilfe zur raschmöglichen Wiederaufnahme des Betriebes
- Schutz der Umwelt nach Schadenereignissen mit gefährlichen Stoffen
- Unterstützung externer Ereignisorganisationen bei der Bekämpfung von Schadenereignissen in unmittelbarer Umgebung von Bahnareal

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, keimte bei den zuständigen Personen schon früh die Idee, einen (Feuerwehrwagen auf Schienen) zu konstruieren. Heute gibt es insgesamt 18 solcher Feuerwehrzüge (Lösch- und Rettungszüge). 17 gehören dabei der

SBB und 1 Zug gehört der BLS. Die Züge sind aus drei verschiedenen Bauteilen. 1964 wurde ein Prototyp abgeliefert. 1976 und 1996 folgten die weiteren 17 Züge.

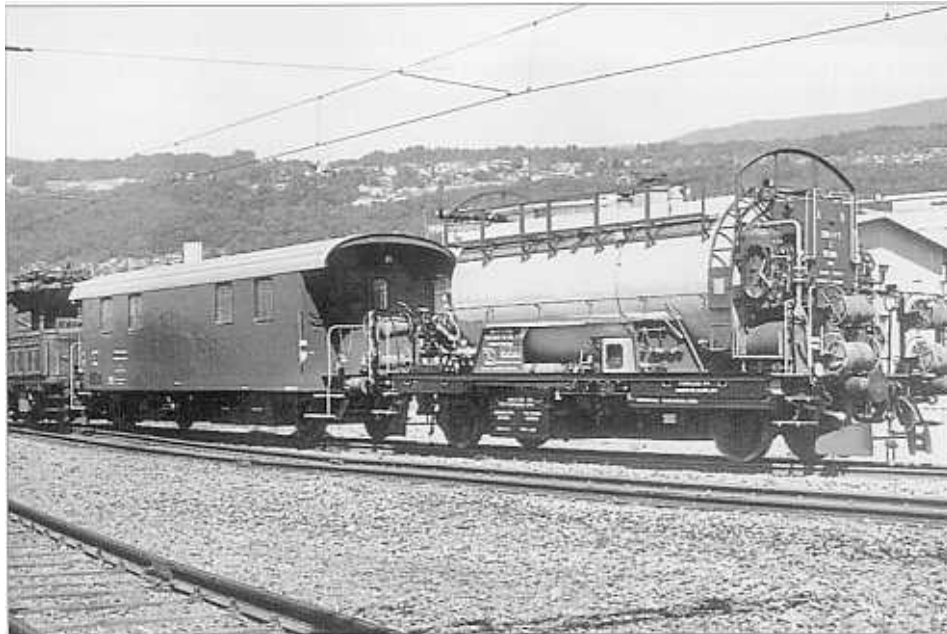
## Einsatzkonzept

Die Züge sind in der Regel in der Nähe von grösseren Tunnelstrecken stationiert. Bei der Stationierung der LRZ wurde aber auch darauf geachtet, dass diese mit Dienstorten zusammenfallen, welche jederzeit genügend ausgebildetes und am Ort verfügbares Bedienungspersonal, sowie zweckmässige Triebfahrzeuge (Dieselloks) zur Verfügung stellen können. Die Einsatzgebiete der LRZ sind klar abgegrenzt. Bei grösseren Unfällen werden aber sehr rasch mehrere LRZ eingesetzt, um den Ereignisort von zwei Seiten anzufahren (Beim Brand der Tela-Fabrik in Nieder-





Tanklöschwagen des Tunnelrettungszuges Göschenen (Prototyp der LRZ) vor dem Umbau von 1985 (Ursprungszustand) (1964). (Foto: SBB)



Ansicht des Tunnelrettungszuges Göschenen (Prototyp der LRZ) vor dem Umbau von 1985 (Ursprungszustand) (1964). (Foto: SBB)

bipp waren zum Beispiel insgesamt 3(!) LRZ im Einsatz). Eingesetzt werden die Züge nicht nur auf dem Netz der SBB und BLS, sondern auch auf allen anderen normalspurigen Privatbahnen, sowie auf allen normalspurigen Anschlussgleisen.

Die Züge verkehren bei einem Einsatz mit einer Diesellok. Diese wird an das Ende des Zuges, hinter den Rettungswagen, gekuppelt. Ist der Schadenort weiter entfernt, wird dem Zug bis zur letzten Station vor dem Unfall eine Elektrolok vorgespannt. Bei einem Schadenfall haben die Rettungszüge absolute Priorität vor allen anderen Zügen. Dennoch kann man die Ausrückzeit nicht mit der anderer Feuerwehren vergleichen. Somit kommen die Züge vor allem bei grösseren Unfällen zum Einsatz.

Befindet sich der Unfall in einem Tun-

nel, so bleiben der Tanklösch- und der Gerätewagen im Tunnel. Der Rettungswagen wird abgehängt und bringt die geretteten Personen im Pendelbetrieb mit der Diesellok ins Freie. Um dieses Einsatzkonzept zu verwirklichen, ist der LRZ immer mit dem Tanklöschwagen Richtung Tunnel stationiert. Als Diesellok wird im Allgemeinen eine Bm 4/4 verwendet. Seit der Ablieferung der Am 841, werden auch Loks dieses Typs verwendet. Generell können aber fast alle Dieselloks verwendet werden.

#### LRZ 64

Im Jahre 1963 wurde für die Sicherheit des Gotthardtunnels der erste Tunnelrettungszug gebaut, welcher im Jahre 1964 abgeliefert wurde. Stationiert wurde er in einer Remise in Göschenen. Der Zug bestand aus einem zweiachsigen Tanklöschwagen und einem

ebenfalls zweiachsigen Rettungswagen und wurde in der Hauptwerkstätte Chur gebaut. Beide Wagen waren Sonderanfertigungen, welche auf alten Wagen basierten. Der Tanklöschwagen hatte einen Kessel mit insgesamt 18'000 Liter Wasservorrat. Zusätzlich besass er diverse feuerwehrtechnische Einrichtungen, wie Schläuche, Wasserpumpe, etc. Unter der Ladebrücke waren 6 Atemluftflaschen mit 54m<sup>3</sup> Luftvorrat vorhanden, die zusammen mit dem Luftvorrat im Rettungswagen zur Versorgung der Feuerwehrleute und der Geretteten dienten. Im Rettungswagen hatte es insgesamt 33 Liegeplätze für Verletzte. Ausgerüstet war er mit 216m<sup>3</sup> Luftvorrat, diversem Feuerwehrmaterial und einem Atemluftkompressor. Der LRZ 64 leistete in der Folge gute Dienste in verschiedenen Einsätzen, so auch bei Wald- und Böschungsbränden. Als 1976 die LRZ 76 abgeliefert wurden, wurde der Prototypzug nach Luzern versetzt, da er in Göschenen durch einen moderneren Zug abgelöst wurde. Zwei Umstände führten nun aber zu Schwierigkeiten. Einerseits war der Zug nun schon zehnjährig, andererseits machte im aber auch die Freiluftstationierung in Luzern zu schaffen. Aus Kostengründen wurde der Tanklöschwagen 1964 ohne Schutzkabinen gebaut. Dies führte nun dazu, dass die Einrichtungen verrosteten und der Zug (besonders in den Wintermonaten) nicht mehr voll einsatztauglich war. Sämtliche Pulver- und Löschaumeinrichtungen mussten, weil verrostet, entfernt werden. Die Atemluftanlage verlor dauernd Luft.

Da der Zug aber ein wichtiges Standbein der Betriebswehr der SBB war die nächsten Züge waren in Olten, Göschenen und Zürich stationiert wurde 1982 beschlossen, den Zug zu sanieren und umzubauen. Diese Arbeiten wurden der HW Biel übergeben. Sie umfasste im einzelnen folgende Punkte:

#### Löschwagen:

- Revision des Wagen
- Anbau von zwei Frontpartien analog der LRZ 76
- Revision (oder Ersatz) sämtlicher technischen Einrichtungen.

#### Materialwagen:

- Bau eines Materialwagens unter Verwendung eines ausrangierten Hs (ehemaliger «Aproz»-Wagen)
- Einbau einer Stirntüre Seite Rettungswagen
- Einbau eines Flaschenzuges
- Einbau eines Atemluftkompressors
- Einbau von diversen Gestellen zur Lagerung von Feuerwehrmaterial

#### Rettungswagen:

- Ausbau des Atemluftkompressors
- Revision des Wagen
- Einbau einer modernen



LRZ 64 (Prototyp) anlässlich einer Übung in Luzern. (Foto: 20. April 1999 P. Hürzeler)

### Kommunikationszentrale

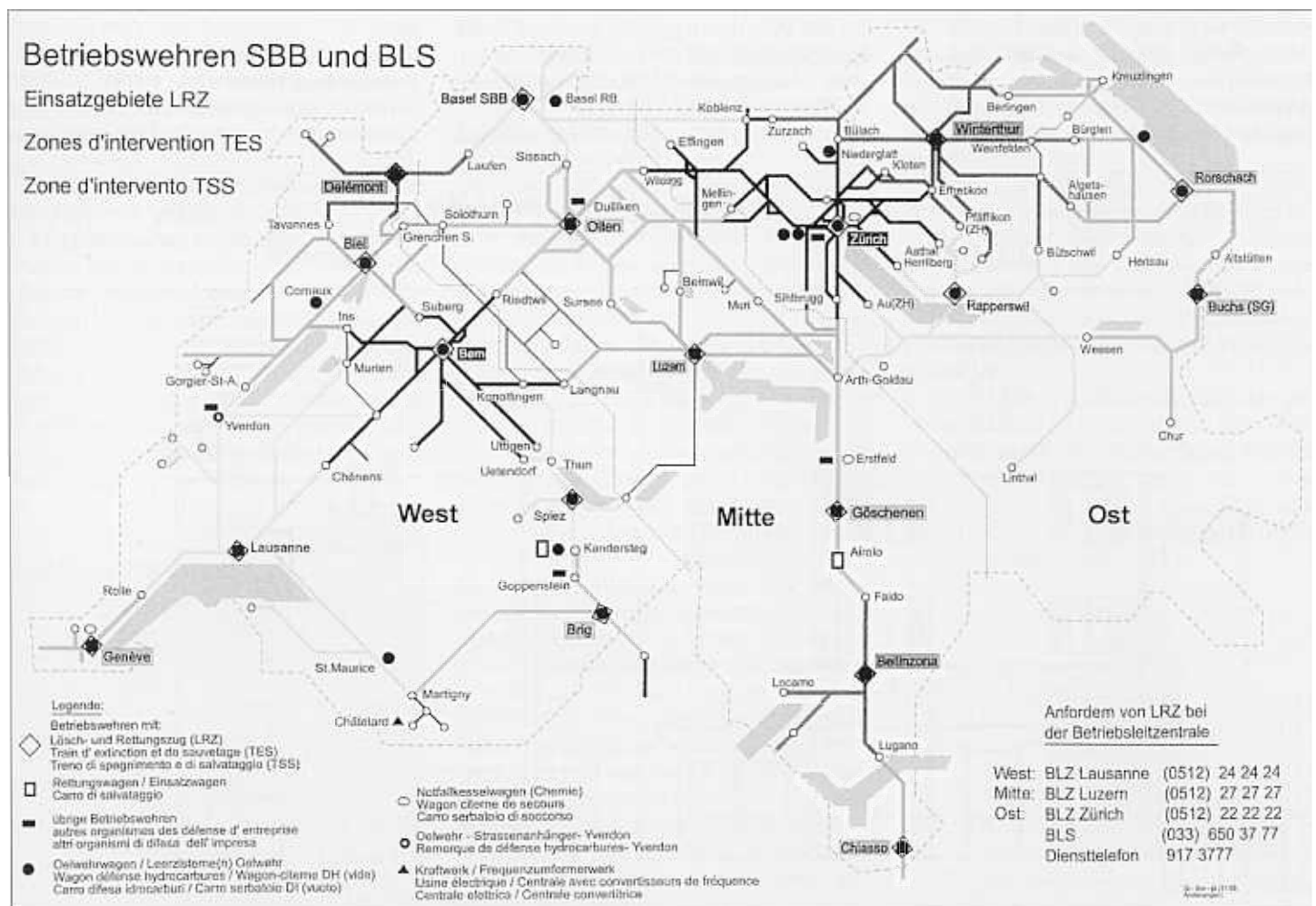
Die Arbeiten wurden zwischen 1983 und 1985 ausgeführt. Im Frühjahr 1985 wurde der Zug der Luzerner Betriebswehr wieder übergeben. Wie sich gezeigt hat, war die Revision des Zuges ein vernünftiger Entschluss, da die Kosten doch wesentlich tiefer waren, als bei einer Neubeschaffung eines LRZ. Der Zug wurde seither mehrmals gebraucht. Er versieht problemlos seinen Dienst.

Seit 1985 wurde der Zug mehrmals den neusten Vorschriften angepasst. So hat er heute, abgesehen vom kleineren Wasservorrat, die gleiche Ausrüstung wie ein LRZ 76 oder ein LRZ 96. Dieser beträgt theoretisch zwar 18'000 Liter, da der Tanklöschwagen aber zweiachsig ist, darf der Wasservorrat nur ca. 14'000 Liter betragen, da der Wagen sonst einen zu grossen Achsdruck hätte! Als weitere Besonderheit ist noch zu erwähnen, dass der Löschwagen keine

Wasserwerfer aufweist. Diese hätten beim Umbau zu hohe Kosten verursacht. Ein weiterer Grund für das Fehlen derselben ist der kleine Wasservorrat des Löschwagens.

### Ausblick auf Teil 2

Im zweiten Teil wird auf die LRZ 76 (inklusive der Besonderheiten des BLS-LRZ) und auf die LRZ 96 eingegangen.



## Wohnhaus im Halbreliet

Bei engen Platzverhältnissen ist es manchmal nicht möglich, ein Gebäude vollständig nachzubilden. Wir zeigen Ihnen, wie Sie ein Wohnhaus aus Balsaholz im Halbreliet erstellen können.

Martin Klausner



Das Vorbildhaus wurde in der Zwischenzeit bereits abgebrochen

Vorbild für meine Konstruktion war ein inzwischen abgebrochenes Wohnhaus in Rothenburg, unweit des Bahnhofes. Da dieses Haus auf den Rand eines der 14 Module, die den Bahnhof Rothenburg Vorbildgetreu im Masstab 1:87 darstellen (siehe LJ 1/98: Modellbahnprojekt Bahnhof Rothenburg im Modell 1:87), zu stehen kommen wird, konnte nur das halbe Gebäude wiedergegeben werden. Halbrelietbauten finden allgemein nur wenig Beachtung, da viele meinen, es handle sich dabei um «halbe Sachen». Zu unrecht, wie der folgende Bericht zu zeigen versucht.

### Grundkonstruktion

Obwohl es sich beim vorliegenden Gebäude um einen gemauerten Bau handelt, wählte ich als Baumaterial Balsaholz. Ich verwendete 2x2mm und 5x5mm Profile sowie 1mm-Platten.

Sämtliche Wände wurden gemäss Plan mit einem Bastelmesser zurechtgeschnitten. Dabei musste in den Ecken jeweils eine der beiden zusammentref-

fenden Wände aufgrund der Materialdicke um 1mm gekürzt werden. Die Öffnungen für Fenster und Türen wurden ebenfalls bereits ausgeschnitten.

Beim kleinen Anbau mit Kamin, bei dem die Backsteine sichtbar sind, wurde die Mauerstruktur mit Bastelmesser und Lineal eingeritzt.

Beim Hauptgebäude brachte ich in den Ecken und am oberen Rand zur Verstärkung der Konstruktion 5x5mm-Profile an. Am unteren Rand der Wände, sowie bei den Anbauten genügten 2x2mm-Profile. Nachdem diese Profile an die Wände angeklebt waren, konnte das Gebäude auf einer Grundplatte bereits weitgehend zusammengesetzt werden.

Anschliessend wurden mit weissen

Papierstreifen die vertikalen Mauerhervorhebungen sowie beim Terrassenanbau die sichtbaren Grundmauern imitiert.

Im nächsten Schritt konnte die Fassade in Angriff genommen werden. Der Verputz wurde mit praktisch unverdünnter weisser Dispersionfarbe, der einige Tupfer Grau und Braun beigefügt wurden, aufgetragen.

Der Holzanbau mit der Bretterwand wurde natürlich erst nach dieser Arbeit angefügt. Die Bretterstruktur wurde hier durch Einritzen mit einem Messer imitiert.

### Fenster und Türen

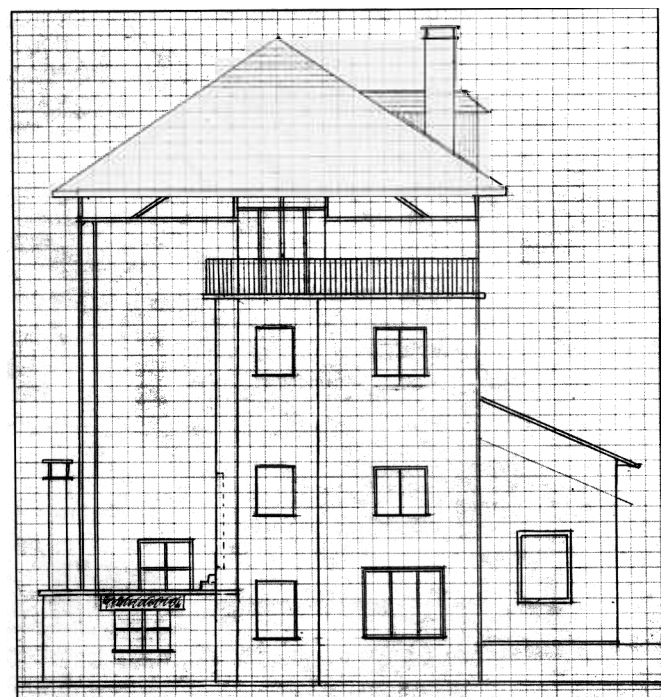
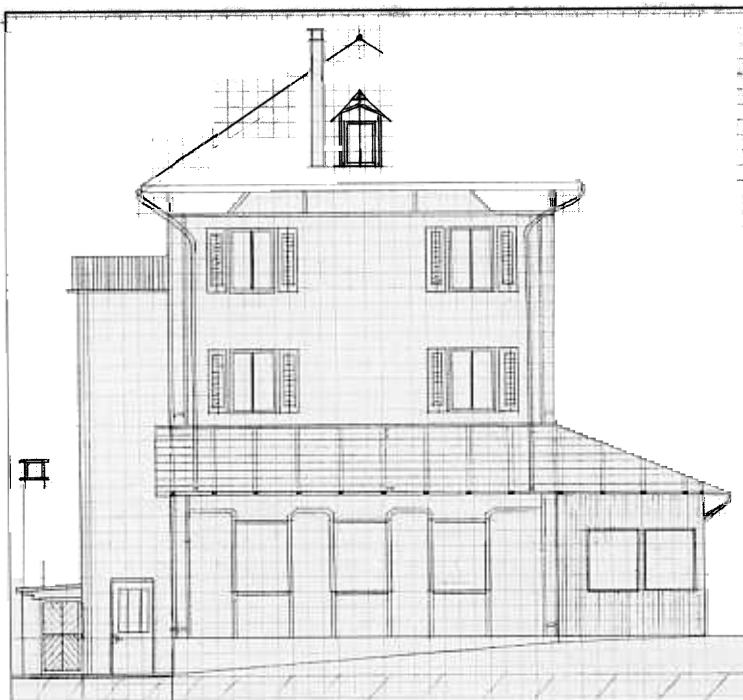
Die Fensterrahmen entstanden aus Resten der 1mm Balsaholz-Platten

## Schär-Haus Projekt

Ostseite

Südseite

(Masstab 1: 174)





Das fertige Modell vor dem Einbau in die Anlage

(meist lassen sich dazu gleich die beim Ausschneiden der Fensteröffnung anfallenden Stücke verwenden), die weiss gestrichen und anschliessend eingefügt wurden. Die Fensterstruktur wurde mittels weissen Papierstreifen nachgebildet; die auf als Fensterscheibe dienende Klarsichtfolie geklebt wurde.

Alle drei Türen entstanden aus einem Stück Balsaholzplatte, auf dem die Struktur eingeritzt und bei Bedarf Öffnungen für Fenster herausgeschnitten wurden. Die Balsaholzstücke wurden grösser als die Türöffnung gewählt und von Innen an die Wände geklebt. Die Türfallen entstanden aus drunkelgrau eingefärbten Stückchen Balsaholz.

#### Materialliste

- Balsaholz-Profile 2x2mm
- Balsaholz-Profile 5x5mm
- Balsaholz-Platten 1mm
- Grundplatte
- Papier weiss
- Papier braun
- Klarsichtfolie
- Fliegendraht
- diverse. Ablaufrohre und Dachrinnen
- Karton für Rückwand

#### Dächer

Das Flachdach des niedrigen Anbaus und der Terrassenboden wurden einfach aus einem grau gestrichenen Stück Balsaholzplatte hergestellt.

Etwas aufwendiger gestaltete sich der Bau der Ziegeldächer: Beim Hauptgebäude musste zuerst eine Hilfskonstruktion, auf die anschliessend die Dachplatten zu liegen kommen, angefertigt werden. Mit 5x5mm und 2x2mm Profilen wurden wie bei einem richtigen Haus die tragenden Balken imitiert.

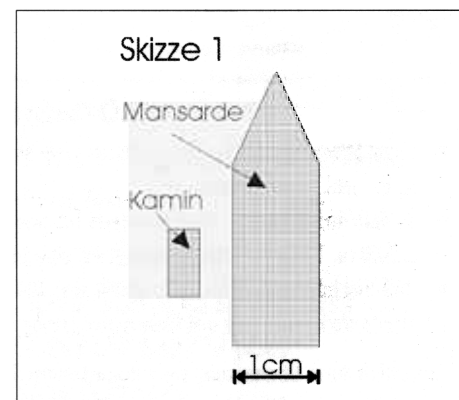
Die Dachplatten schnitt ich mir ebenfalls aus Balsaholz zurecht. Die Ziegel wurden mit etwas dickerem Papier imitiert. Zu diesem Zweck schnitt ich ca. 1cm breite Papierstreifen zurecht, die dann alle 5mm bis zur Hälfte eingeschnitten wurden (die Grösse der Ziegel beträgt nämlich ca. 5x5mm, doch wäre es ziemlich mühsam, wenn die Ziegel einzeln aufgeklebt werden müssten). Dabei ging ich wie folgt vor: Auf einem dicken Karton zeichnete ich im 5mm-Abstand Striche auf und fixierte anschliessend die Papierstreifen einer nach dem anderen mittels non-permanent Klebstoff auf dem Karton. Mit dem Bastelmesser konnten dann in zügigem Tempo die Einschnitte gemacht werden.

Nachdem alle Streifen so vorbereitet waren, klebte ich diese im 4,5mm-Abstand von unten nach oben übereinander-

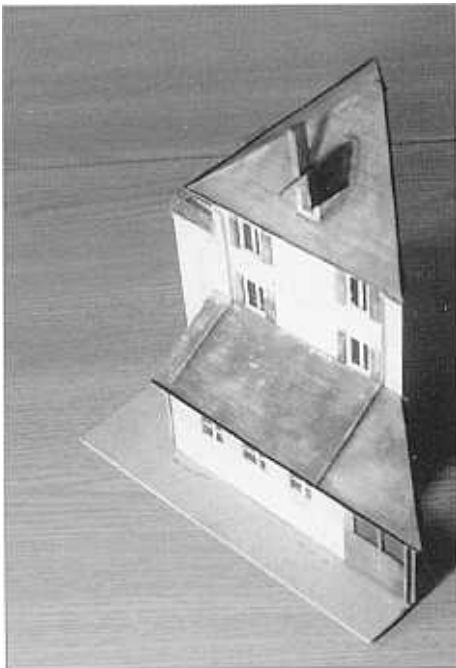
derlappend auf. Dort wo die übereinanderliegenden Ziegel am Rande sichtbar sind, musste das Ende der Papierstreifen natürlich auf 5mm verschmälert werden, damit die «Hilfskonstruktion» nicht sichtbar ist.

Im Bereich der Mansarde wurde in der Dachplatte eine entsprechende Öffnung gelassen (siehe Skizze 1). Nach dem Ankleben der Dachplatten wurde bei der Mansarde eine Art «Estrichboden» eingefügt, auf den anschliessend die vorbereiteten Wände der Mansarde gestellt.

Nach dem Zusammenbauen des gesamten Dachs (inkl. Mansardendach) wurden sämtliche Kanten und Ränder



Einschnitte in die Dachplatte



Das Schär-Haus wurde als Halbreliëfbau ins Modell umgesetzt

mit 0,3 mm breiten Papierstreifen, die in der Mitte gefaltet werden, abgedeckt. Anschliessend wurden die Dachziegel mit verschiedenen Braun-, Schwarz- und Grautönen eingefärbt.

#### Details

Der Kamin auf dem Flachdach-Vor-  
bau entstand aus einem 5x5mm Profil,  
während für den Kamin des Hauptge-

bäudes zwei 0,8mm breite Balsaholz-  
streifen zusammengeklebt wurden. Die  
Dachrinnen und Ablaufrohre stammen  
aus handelsüblichen Sets (z.B. von Fal-  
ler).

Zur Imitation des Terrassen-Geländers  
verwendete ich einen 0,8mm breiten  
Fliegendrahtstreifen, der entsprechend  
zurechtgebogen wurde. Das Befestigen  
des Geländers war eine etwas delikate  
Sache, doch mit etwas Fingerspitzenge-  
fühl schafft man es, dass alle Pfosten  
schön gerade stehen.

Da mein Gebäude nicht im Neubau-  
zustand dargestellt werden sollte, wur-  
de die Fassade entsprechend gealtert.  
Dabei bewährte sich folgendes Vorge-  
hen: Den fast trockenen Pinsel tauchte  
ich in die gewünschte Farbe (Grau- und  
Braun-Töne) und pinselte dann auf ei-  
nem Stück Karton solange, bis nur noch  
ganz wenig Farbe daran übrig blieb.  
Mit dem so vorbereiteten Pinsel liess  
sich dann die Fassade relativ einfach  
verwittern. Vorsicht ist vor allem bei  
den Fenstern geboten, denn diese bei  
einem «Ausrutscher» wieder zu reini-  
gen ist eine difficile Angelegenheit.  
Trotz dieser Gefahr zog ich es vor, die  
Fensterscheiben vor der Montage des  
Daches einzukleben, da die Öffnungen  
nachher nur noch schlecht oder gar  
nicht mehr zugänglich sind.

Je nachdem, ob die Fensterläden  
ebenfalls verwittert oder «frisch gestri-  
chen» sein sollen, werden diese vor

#### Bahnhof Rothenburg im Modell 1:87

Das im Lökeli-Journal 1/98 vorge-  
stellte Projekt des exakten Nach-  
baus der SBB-Gleisanlagen auf dem  
Gebiet der Gemeinde Rothenburg  
nimmt langsam aber sicher Gestalt  
an. Die Gleise sind bereits verlegt  
und im Moment widmet sich Franz  
Oesch der Landschaftsgestaltung.  
Der Zeitaufwand für den Bau der  
insgesamt fünfzehn Module ist je-  
doch enorm. Dennoch fertigte  
Franz Oesch bisher praktisch alles  
in Alleinregie an. Trotz zweier Was-  
serschäden ist seine Euphorie un-  
gebrochen. Der Öffentlichkeit  
vorgestellt und offiziell der Ge-  
meinde Rothenburg übergeben  
wird die Anlage anlässlich einer  
grossen Modulanlagenausstellung  
am 15./16. April 2000 in Rothen-  
burg.

oder nach dem Altern der Fassade an-  
gebracht. Entstanden sind die Läden aus  
entsprechend zurechtgeschnittenen  
Balsaholz-Rechtecken, die dunkelgrün  
eingefärbt wurden.

Um den Einblick ins Gebäude von  
hinten zu versperren, wurde zum Ab-  
schluss auf der Rückseite eine graue  
Karton-Wand eingepasst.

#### H0-Sammlerlisten

- Liliput-Schweizermodelle; Update der im LJ 1/96 und 2/96 erschienenen Zusammenstellung; Fr. 8.– inkl. Versandkosten
- Re 460/465-Varianten; stark erweiterte Fassung der im EA 2/96 publizierten Liste; enthält ca. 140 verschiedene Modelle; Fr. 10.– inkl. Versandkosten
- HAG-Triebfahrzeuge 1954-1998; enthält über 400 Modell-, Farb- und Beschriftungsvarianten sowie unbekannte Werksprototypen und Kleinstserien (einige davon farbig abgebildet); Fr. 20.– inkl. Versandkosten

Erhältlich durch Überweisung des entsprechenden Betrages auf Postkonto 80-142250-6, Stefan Unholz, 8400 Winterthur. Bitte Absender und gewünschte Liste(n) deutlich angeben.



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

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



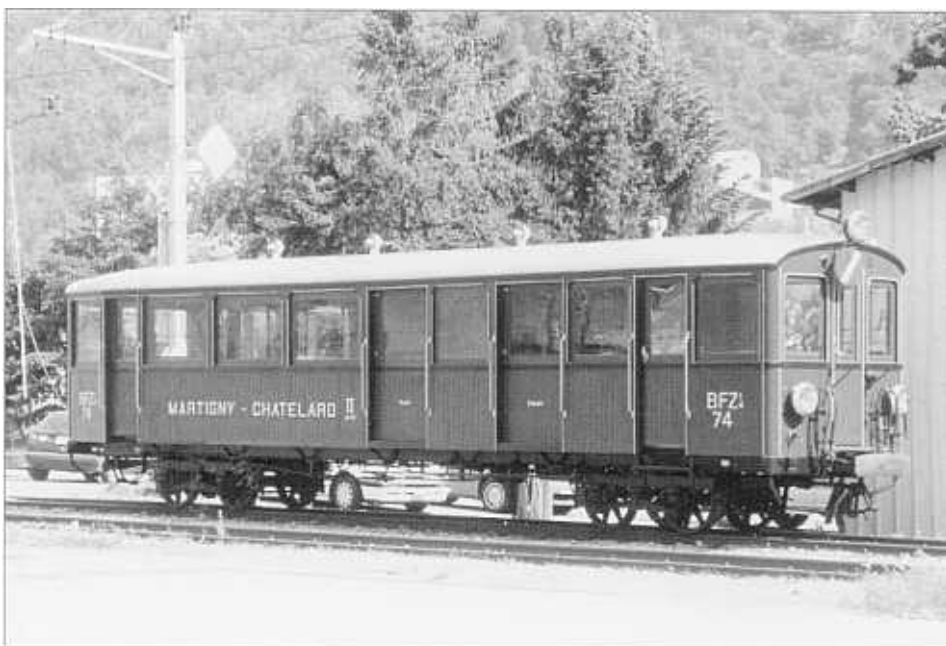
## MC ADt 74 restauriert

Der aus dem Jahr 1908 stamende Steuerwagen ADt 74 der MC war 1998 nach dreijährigem Aufenthalt bei der La Mure Bahn (Frankreich) in die Schweiz zurückgeholt worden.

Martin Klausner

Da der ADt 74 bei der La Mure Bahn in einem Depot untergebracht und so vor der Witterung geschützt war (er kam übrigens gar nie zum Einsatz) befand er sich nach der Rückkehr bereits in einem relativ guten Zustand. Der historische Steuerwagen wurde im Winter 1998/99 von den «Amis du Train historique de la Vallée du Trient» restauriert und dabei weitgehend in den Ursprungszustand zurückversetzt. Neben einem neuen Anstrich in den ursprünglichen Farben wurde auch die alte Bezeichnung BFZt 74 angebracht.

Seit dem 16. Mai steht der Steuerwagen wieder im Einsatz, und zwar mit dem ABDeh 4/4 15. Da auch die Fernsteuerung aus dem Jahr 1910 (die MC



Der frisch revidierte BFZt 74 vor dem Depot Martigny (Foto: F. Jacquier)

leistete auf diesem Gebiet Pionierarbeit) wieder Instand gestellt wurde, kann nun wieder im Pendelbetrieb gefahren werden.

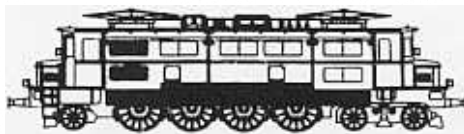
Das nächste Ziel der «Amis du Train historique de la Vallée du Trient» ist nun die Revision des ABDeh 4/4 15, damit

dieser auch wieder auf den Zahnstangenrampen eingesetzt werden kann.

Hinweise auf ältere Lökeli-Journale:  
1/97 und 4/98

Öffnungszeiten:  
Mo, Di 14.00 – 18.30 Uhr  
Mittwoch geschlossen  
Do, Fr 14.00 – 18.30 Uhr  
Samstag 09.00 – 12.00 Uhr/  
13.30 – 16.00 Uhr

# Isebahn -



M. Kupferschmid  
Seftigenstrasse 212  
3084 Bern - Wabern  
Tel. & Fax. 031 / 961 26 36

Modelleisenbahnen  
Occasionen  
Reparaturen

# E s s e

Hauptbahnhof Bern: Tramlinie 9 bis Haltestelle Gurtenbahn  
Parkplätze vor dem Geschäft

**Günstiges Märklin-Sortiment**  
**Grosse Auswahl an Occasionen**  
**Spur H0 Reparaturservice**  
**Digitalumbauten**

## Die Solothurn – Niederbipp-Bahn (SNB)



Oelzug mit De 4/4 52 beim Tanklager Oberbipp (16.3.84; Foto: E. Meier).

**N**achdem wir in den letzten drei Ausgaben über den Regionalverkehr Oberraargau und dessen beiden Vorgängerbahnen berichtet haben, hat der vierte und letzte Teil dieser Serie die SNB zum Thema.

Martin Klausner

Die erste Bahnlinie in der Region war die Strecke Solothurn – Olten, die 1876 von der Schweizerischen Centralbahn (SCB) in Betrieb genommen wurde. Sehr zum Unmut der Gemeinden entlang des Jura-Südfusses wurde diese Bahnlinie aber über Wangen an der Aare geführt. Der Wunsch nach einem Anschluss ans nationale Eisenbahnnetz war aber gross und verschiedene Projekte wurden diskutiert. Konkretisiert wurde das Ganze allerdings erst 1904, als sich ein Initiativkomitee für eine Schmalspurbahn Solothurn – Niederbipp bildete. Bevor eine Konzession beantragt werden konnte, musste bei den Kantonen Bern und Solothurn die Einwilligung für die Strassenbenützung eingeholt werden. Nachdem beide Kantone grünes Licht gegeben hatten, wurde erteilt das Eisenbahndepartement am 27. Juni 1906 die gewünschte Konzession.

Der 1907 eröffneten Langenthal – Jura - Bahn (LJB) gefiel dieses Vorhaben nicht und sie gründete ein eigenes Komitee, welches gar versuchte, eine Konzession für die Abschnitte auf Berner Boden zu erhalten. Indessen verzögerte sich der Baubeginn immer weiter, da

die Finanzierung nach wie vor nicht gesichert war, zumal der Kanton Bern jegliche finanzielle Beteiligung ablehnte. Entspannung in die festgefahrenen Verhandlungen brachte schliesslich die 1912 eröffnete Solothurn – Zollikofen - Bahn (SZB), die ebenfalls Gebiete (und damit auch Interessen) der beiden Kantone Bern und Solothurn betraf. Nachdem Solothurn in der Frage der Spurweite der SZB nachgegeben hatte, willigte Bern einer finanziellen Beteiligung ein.

Dennoch liess der Baubeginn weiter auf sich warten, da das Projekt zugunsten einer weitgehenden Eigentrasseierung abgeändert wurde. 1914 wurden die Bauarbeiten endlich in Angriff genommen, jedoch nur für kurze Zeit. Mit der Generalmobilmachung mussten die Arbeiten unterbrochen werden und konnten erst im September 1915 wieder aufgenommen werden.

Für den Betrieb der SNB war von Anfang an elektrische Traktion vorgesehen gewesen. Die enormen Schwierigkei-



Güterzug mit Ge 4/4 57 bei der Haltestelle Buchli (1.5.82; Foto: E. Meier).

ten, während des ersten Weltkrieges einen Stromlieferanten zu verpflichten, führten aber dazu, dass auch dieselelektrische oder gar Dampftraktion in Erwägung gezogen wurde.

Das erste Teilstück Solothurn Baseltor – Attiswil konnte 1916 fertiggestellt werden. Auf den übrigen Abschnitten kam es jedoch wegen Projektänderungen und Materialknappheit zu weiteren Verzögerungen. Im selben Jahr wurde bei der Industrie auch das Rollmaterial in Auftrag gegeben. Am 14. Juni 1916 wurde zudem mit der LJB eine Betriebsgemeinschaft gegründet. Im darauffolgenden Jahr konnten die Bauarbeiten endlich abgeschlossen und mit der BKW (Bernische Kraftwerke) ein Stromlieferant gefunden werden.

### Aufnahme des Betriebs während des ersten Weltkrieges

Trotz des andauernden Krieges konnte am 9. Januar 1918 die SNB auf der Strecke Solothurn Baseltor – Niederbipp den Betrieb aufnehmen. Bei der Betriebseröffnung standen nur zwei Triebwagen (CFe 4/4 4 und Ce 2/2 15), drei Personen- (C 28-30), vier Güterwagen (K 38-39, L 48-49) und zwei Rollschemel (OR6 69-70) zur Verfügung.

Schon 1917 war ein weiterer Triebwagen bestellt worden, da die geplante Übernahme eines zweiachsigen Triebwagens der Steffisburg – Thun – Interlaken Bahn (STI) nicht zu Stande gekommen war. Der als CFe 4/4 5 bezeichnete Triebwagen konnte allerdings erst in der zweiten Jahreshälfte 1918 abgeliefert werden. Bis dahin musste die LJB mit ihrem Rollmaterial aushelfen. Dies stellte technisch keine Probleme dar, da beim SNB-Rollmaterial die selben Zug- und Stossvorrichtungen wie auch das

gleiche Bremssystem wie bei der LJB zur Anwendung kam.

1919 wurden zwecks Aufstockung des Rollmaterialparks bei SWS und MFO ein weiterer, praktisch baugleicher, Triebwagen (CFe 4/4 3) und ein Zweiachser (C 20) in Auftrag gegeben.

Beflügelt vom erfolgreichen ersten Betriebsjahr, stellte die SNB 1919 ein Konzessionsgesuch für die Erweiterung ihres Netzes. Die sich anbahnende Wirtschaftskrise verunmöglichte allerdings die Realisierung der projektierten Linien Solothurn – Grenchen und Solothurn – Recherswil. Um einen defizitären Betrieb vorzubeugen, wurden verschiedene Sparmassnahmen wie Personalabbau und Angebotsverminderung umgesetzt.

### Verlängerung nach Solothurn SBB

Bereits bei der Inbetriebnahme der SNB war eine Verlängerung vom anfänglichen Endhalt Solothurn Baseltor zum SBB-Bahnhof geplant. Ursprünglich hätten Genietruppen zu diesem Zweck eine provisorische Brücke über die Aare erstellen sollen. Dieses Unterfangen kam jedoch nicht zu Stande und es dauerte bis 1925, bis die neue Aarebrücke endlich fertig war. Am 7. September 1925 konnte die Verbindung zum SBB-Bahnhof Solothurn in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig konnte auch die völlig unbefriedigende Stromspeisung ab Bätterkinden durch eine neue Einspeisung bei Riedholz ersetzt werden.

Obwohl die LJB 1925 den Betriebsvertrag zwischen SNB und LJB kündigte, verkehrten die Züge der SNB weiterhin bis nach Oensingen. Allerdings wurde diese Verbindung durch die 1927 elektrifizierte, und damit fahrplantechnisch besser erschlossene,

SBB-Strecke Solothurn – Wangen a.A. – Oensingen stark konkurrenziert.

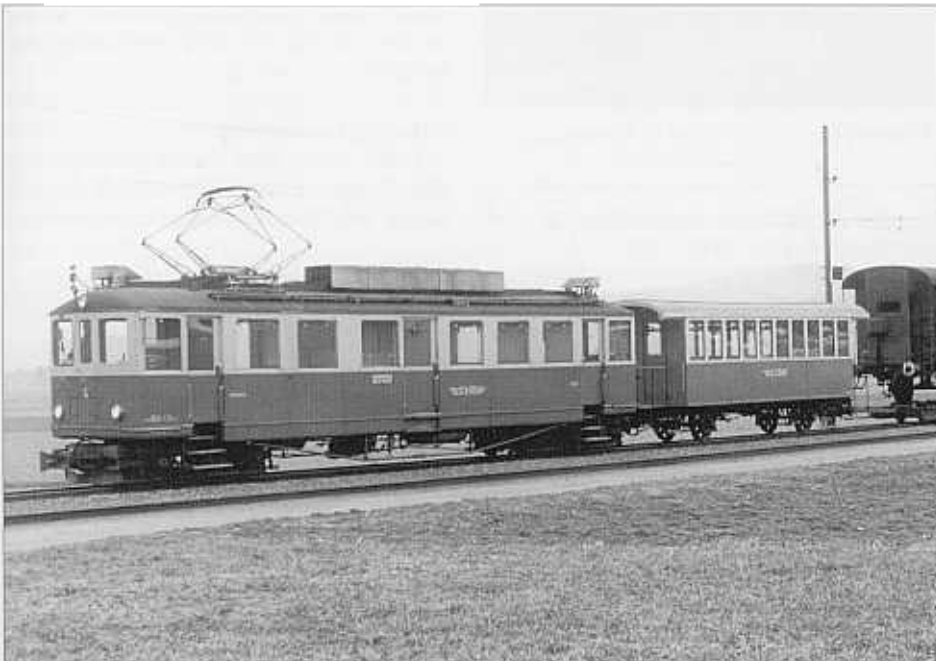
Dank einer neuen Gleichrichteranlage konnte die Fahrdrachtspannung 1926 auf von 1000V auf 1200V erhöht werden. Da die Triebwagen dadurch mit höherer Geschwindigkeit fahren konnten, verkürzten sich die Fahrzeiten erheblich.

Gegen Ende der 20er Jahre verschärfte sich die finanzielle Situation der SNB zusehends und eine Unterstützung durch die bedienten Gemeinden wurde notwendig. Der Unterhalt des Rollmaterials und der Strecke wurde auf ein Minimum reduziert. Letzter gestaltete sich dennoch ziemlich kostenintensiv, da beim Bau der Bahn wegen der Materialknappheit Produkte von minderer Qualität verwendet worden waren. Ab 1932 wurden daher an verschiedenen Stellen grössere Sanierungsarbeiten ausgeführt.

Problematisch blieb die Situation auf der zwar der LJB gehörenden, aber von der SNB betriebenen Strecke Niederbipp – Oensingen. Da die LJB den Unterhalt schon seit Jahren vernachlässigt hatte, musste 1933 die Höchstgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt auf 25 km/h beschränkt werden. Dies auch zur Schonung des ohnehin schon Alterserscheinungen zeigenden Rollmaterials. Bis Mitte der 30er Jahre wurden alle Triebwagen mit der Sicherheitseinrichtung für den Einmannbetrieb und 1938 mit Pantografen ausgerüstet. Die Revisionen der Triebwagen besorgte übrigens die Werkstätte der LJB in Langenthal, während in der SNB-Eigenen in Wiedlisbach der Wagenpark unterhalten wurde.

### Aufwärtstrend Ende der 30iger

Die andauernde Rezession ging auch an der SNB nicht spurlos vorbei. Zwar waren sich die anliegenden Gemeinden über den Erhalt der Bahnlinie einig, was die Lösung der finanziellen Probleme anbelangte, so gingen die Meinungen allerdings auseinander. Der Rückwärtstrend beim Verkehrsvolumen konnte erst mit der Generalmobilmachung 1939 gestoppt werden. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr nahmen wieder stark zu und erreichten sogar Rekordwerte. Daran änderte auch die Einstellung des LJB-Teilstückes Niederbipp – Solothurn nicht viel. Das Rollmaterial konnte nur noch beschränkt revidiert werden - für einmal



BDe 4/4 5 mit einem Fotozug (Kaltenherberg, 24.3.84; Foto: E. Meier).

Hinweise auf ältere Lökeli-Journale  
4/98: LJB 1907-58  
1/99: LMB 1917-58  
2/99: OJB/RVO 1958-99

nicht aus finanziellen Gründen, sondern weil die Fahrzeuge wegen des zu kleinen Rollmaterialparks ganz einfach für den Betrieb unentbehrlich waren.

Da die LJB-Werkstätte in Langenthal stark ausgelastet war, schaffte die SNB 1946 für die eigene Werkstätte die entsprechenden Maschinen an, damit auch die Triebwagenrevisionen von nun an in Wiedlisbach erledigt werden konnten. Gleichzeitig wurden dort auch die Gleisanlagen erweitert. Auch die Rollschmelanlage in Niederbipp wurde zusammen mit der LJB ausgebaut, damit neu auch längere Normalspurwagen übernommen werden konnten. Der Rollmaterialpark erfuhr Anfang der Fünfzigerjahre eine Erweiterung um zwei Rollschmel (OR 71+72) und um den von der Brünigbahn erworbenen und umgebauten C 21.

Vor allem auf den von der Strasse mitbenutzten Abschnitten befanden sich die Gleise in einem bedenklichen Zustand, und beim Rollmaterial häuften sich Folgeschäden. Die häufigen Aus-



Die einzige Normalspurlok der SNB: Die Em 837 826-7 in Niederbipp (17.4.99; Foto: P. Hürzeler,



Der mit Normalspurruffern ausgerüstete De 4/4 321 in Niederbipp (19.8.98; Foto: M. Klausner).

fälle führten dazu, dass öfters Triebwagen von der LJB und LMB (Langenthal – Melchnau - Bahn) angemietet werden mussten. Etwas gemindert wurde die Rollmaterialproblematik durch den vom Kanton Bern erworbenen und an die SNB geliehenen ehemaligen ESZ-Triebwagen CFe 4/4 10 (siehe LJB-Porträt in Ausgabe 4/98).

Eine gründliche Sanierung der Strecke blieb aber jahrelang aus, da die Zukunft der Bahnlinie sehr ungewiss war. Während der Kanton Bern sich für den Bahnbetrieb einsetzte, bevorzugten man im Solothurnischen einen Autobusbetrieb. Das eidgenössische Amt für Verkehr schliesslich mach-

te eine finanzielle Unterstützung von der Fusion von SNB, LJB und LMB abhängig.

1956 konnten sich Bund, Kantone und Gemeinden schliesslich auf die Beibehaltung der SNB als eigenständige Privatbahn einigen. Die lange aufgeschobene Wiederinstandsetzung der Gleisanlagen und des Rollmaterials konnte endlich in Angriff genommen werden.

#### Neue Pendelzüge

Das überalterte Rollmate-

rial war im Unterhalt jedoch nach wie vor sehr aufwändig. Für einen rationalen Betrieb war eine Erneuerung des Rollmaterialparks unabdingbar. Als 1963 auch von Seiten des Bundes Subventionsgelder in Aussicht gestellt wurden, konnte die SNB zusammen mit der OJB neue Pendelzugskompositionen in Auftrag geben (siehe OJB-Porträt in LJ 2/99). 1966 wurden insgesamt vier Trieb- und fünf Steuerwagen in Betrieb genommen, wovon die Be 4/4 83-84 und Bt 102-105 zur SNB gelangten. Die drei letzten Bt 103-105 wurden im Rohbau von der SIG übernommen und 1966/67 durch die OJB-Werkstätte fertiggestellt. Je ein weiterer baugleicher Triebwagen folgte 1971 und 1979. Auch hier wurden die Installation der elektrischen Ausrüstung und der Innenausbau durch die OJB-Werkstätte ausgeführt.

#### Tanklager Oberbipp

Dank dem Bau eines Tanklagers in Oberbipp im Jahr 1969 erhielt die SNB einen sehr wichtigen Güterverkehrskun-

#### SNB-Streckendaten

Betriebseröffnung	9.1.1918
Verlängerung nach Solothurn SBB	7.9.1925
Grösste Steigung	45‰
Engster Radius	40m
Betriebslänge	14,4km
Fahrdrahtspannung bis 1925	1000 V
Fahrdrahtspannung ab 1925	1200 V
Bremssystem	Druckluft
Zug- und Stossvorrichtung	+GF+

## Quellen

- R. Stamm und C. Jeanmaire, Oberaargauer Schmalspurbahnen, Villigen, 1975
- Verzeichnis des Rollmaterials der schweizerischen Privatbahnen, VRS Winterthur
- Direktion Aare Seeland mobil AG, Langenthal
- Diverse Ausgaben EA, SER, LOKI

den. Damit die normalspurigen, in Blockzügen von Raffinerien oder von den Basler Rheinhäfen kommenden Tankwagen ohne aufwändiges Verladen auf Rollschemele direkt ins Tanklager überführt werden konnten, bedurfte es eines 2,5km langen Dreischienengleises zwischen Nieder- und Oberbipp.

Zur Beförderung der Tankwagen wurde 1969 von der SZB der De 4/4 34 erworben. Dieser war 1957 von der SZB aus Teilen der SZB BFe 4/4 16 und ABFe 4/4 2 und 3 erbaut worden. Der Triebwagen wurde mit Normalspurpuffern ausgerüstet und erhielt die neue Nummer 52. Des Weiteren wurde 1970 als Reserve-Maschine für die Öltransporte von den Verkehrsbetrieben Schaffhausen die Ge 4/4 74 übernommen, ebenfalls mit Normalspurpuffern ausgerüstet und in Ge 4/4 57 umnummeriert. Um die schweren Züge überhaupt bis Oberbipp führen zu können, musste die dortige Gleichrichteranlage verstärkt werden.

Der starke Verkehrszuwachs erforderte die Einrichtung eines Streckenblockes. 1972 kam er auf der Strecke von Nieder- nach Oberbipp provisorisch in Betrieb und bis 1981 war das ganze Netz damit ausgerüstet. Auch die Mitte der Sechziger Jahre begonnene Sicherung der zahlreichen Niveauübergänge wurde in den Siebzigern massiv vorangetrieben.

Mit der Einführung des Taktfahrplans 1979 wurde das Zugsangebot erheblich verbessert. Bis 1989 wurden die Lücken im Halbstundentakt zwischen Niederbipp und Wiedlisbach während der Woche geschlossen und Früh-, sowie Spätzüge eingeführt.

1985 wurde der gesamte Rollmaterialpark dem neuen OSST-Nummernschema angepasst und mit dreistelligen, mit einer «3» beginnenden Nummer (Rollschemel und -böcke «4») versehen. Als Ergänzung zum OJB Buffettriebwagen BRe 4/4 116 wurde 1989 der letzte offene Plattformwagen B 20 mit Baujahr 1920 zum Partywagen Br 161 umgebaut.

## Normalspur-Diesellok

Per 1. Juli 1994 wurde das Dreischienengleis Niederbipp – Oberbipp für

eine Achslast von 22,5t freigegeben (Streckenklasse D3) und 1996 hielt auch auf der SNB der Rollbockbetrieb Einzug. In Niederbipp wurde eine neue Rollbockanlage nach dem System Vevy installiert.

Da die SBB in Niederbipp Leistungen abtun, musste der Stationstraktor Tem I durch SNB-Personal bedient werden. Mitte der 90er Jahre beabsichtigte die SBB dann auch den Traktor auszumustern. Die SNB benötigte aber dringend ein normalspuriges Fahrzeug zur Bedienung der Rollbockanlage und der vier als Dreischienengleis ausgelegten Anschlussgleise zwischen Nieder- und Oberbipp. Von der Firma Metrag konnte dann 1996 eine dieselhydraulische Occasionlok des Typs DGH 500 erworben werden. Gleiche Loks sind auch beim Regionalverkehr Mittelland (RM) und bei diverse Privatfirmen im Einsatz.

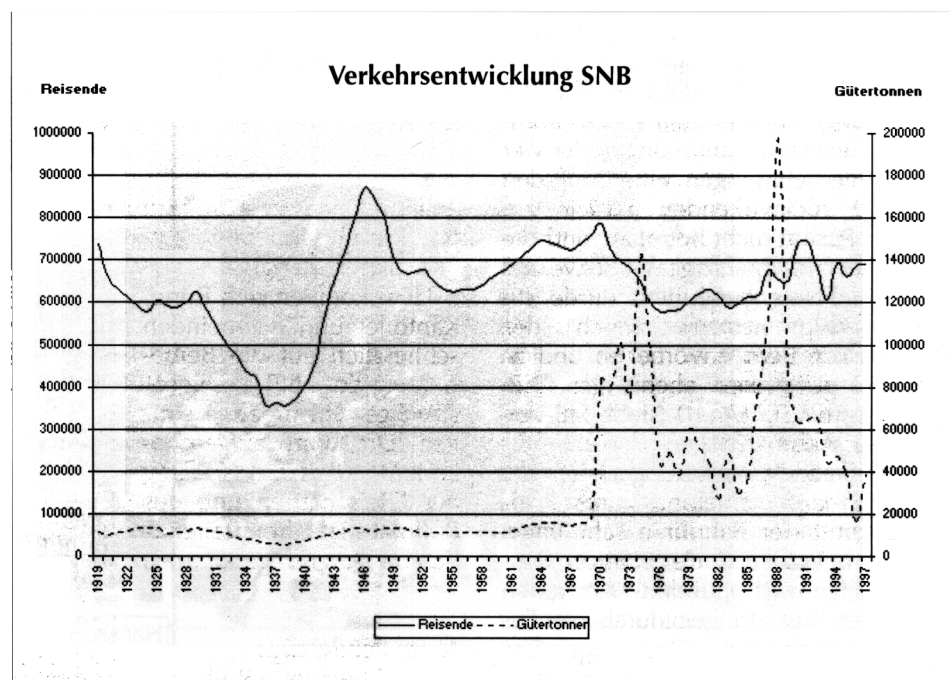
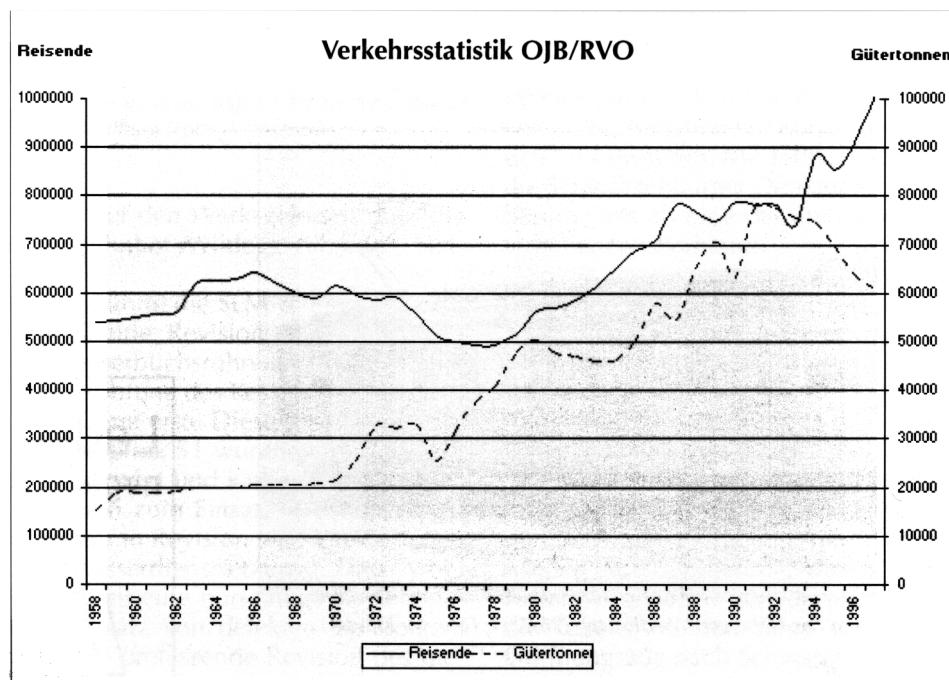
Die Maschine aus dem Haus Henschel war 1965 für die Kraftwerksgesellschaft Steag in Herne (D) erbaut und 1984 nach Frankreich verkauft worden. Nach einer Revision und entsprechenden Anpassungsarbeiten in der Werkstätte Langenthal kam die neu als Em 3/3 326 bezeichnete Lok 1997 in Niederbipp in Betrieb.

## Aare Seeland mobil AG

Wie bereits im Lökeli-Journal 2/99

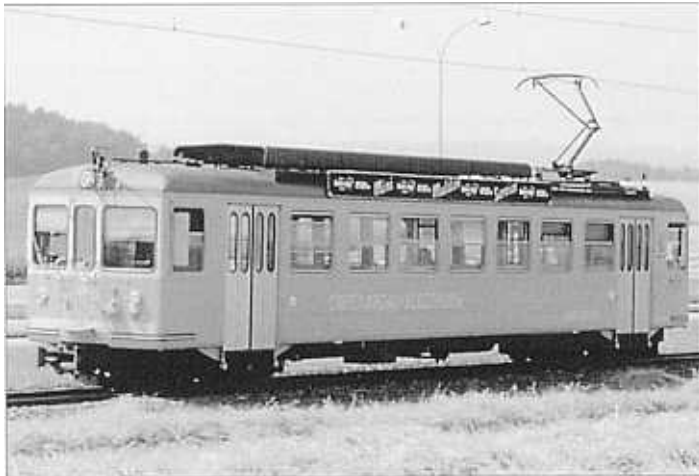
## Verkehrsdiagramm RVO Verkehrsdiagramm SNB

Die Rekordwerte beim Güterverkehr der SNB im Jahr 1988 sind darauf zurückzuführen, dass in jenem Jahr wegen strengerer Vorschriften die Ölvorräte im Tanklager Oberbipp ausgewechselt werden mussten.



Rollmaterialliste SNB

Em 3/3	326	1997	Henschel	Normalspurig. Baujahr 1965. Bis 1984 Kraftwerksgesellschaft Steag, bis 1991 Lormaier SA, Creutzwald (F), bis 1993 Lok-Service Burkahrd, bis 1996 Metrag, Bülach
Ge 4/4	327	1970	SIG, MFO	Baujahr 1930. Ex VBSch Ge 4/4 74, ex SNB Ge 4/4 57. 1988†
BDe 4/4	10	1955	SWS, MFO	Baujahr 1921. Ex ESZ CFe 4/4 4. 1957†
BDe 4/4	9	1957	SWS, MFO	Baujahr 1913. Ex ESZ CFe 4/4 3. 1974 Umbau in OJB Xe 4/4 131
BDe 4/4	3	1920	SWS, MFO	ab 1967 OJB BDe 4/4 2". 1973†
BDe 4/4	311-312	1918	SWS, MFO (SAAS)	311: ex 312, ex 5, 1986†. 312: ex 311, ex 4. 1989†
Be 2/2	15	1918	SIG, MFO	1967†
Be 4/4	301-304	1966-78	SWS, MFO	Ex 83-86
De 4/4	321	1969	SZB, MFO	Baujahr 1957. Ex SZB De 4/4 34, ex SNB 52
B	27"	1950	SIG, SNB	Baujahr 1889. Umbau aus Brünig C3 632, bis 1968 21. 1979†
B	28-30	1918	SWS	1967†
B	361	1920	SWS	Ex 20, 1989 Umbau in OJB Br 161"
Bt	351-354	1966/67	SIG/OJB	Ex 102-105
Ek	382, 48	1918	SIG	L 48: 1938 Umbau in M 48 (Kkl 381). 382 ex L 49; 1992†
Fad	396	1984	JMR	Schotterwagen
Gk-v	371	1958	SWS	Baujahr 1918. Ex ESZ K 46, ex OJB G 34
Gk-v	372, 39	1918	SIG	372 ex K 38, 1995 an Chemin de fer Blanc-Argent (SNCF). K 39-1956 Umbau in J 39
Gk-v	373	1954	SWS	Baujahr 1914. Ex ESZ K 44, ex SNB K 40, 1992†
Hck-v	374	1956	SIG	Umbau aus K 39. Ex J 39
Kkl	381	1938	SIG/SNB	Umbau aus L 48. Ex M 48
U	401-410	1985	ACMV	Rollböcke
XUa	471-472	1949	SIG	Rollschemel. Ex Ua 71-72. Heute Schienentransportwagen
XUa	69, 470	1918	SIG	Rollschemel. 69: 1986†. 470: ex 70, heute Schienentransportwagen
X	391	1956	SNB	Turmwagen. bis 1965 X 92", bis 1985 X 98.



Be 4/4 304 in der Nähe von Wiedlisbach (26.7.94; Foto: M. Klausner).

angesprochen, fusionierten die Biel – Täuffelen – Ins Bahn (BTI), die Oberaargauer Automobilkurse (OAK), RVO und SNB zur Aare Seeland mobil AG mit Sitz in Langenthal. Im Juni 1999 stimmten die Generalversammlungen der vier OSST-Unternehmungen einer auf den 1.1.1999 rückwirkenden Fusion zu. Von der Fusion nicht betroffen sind die Bieler Seefahrtsgesellschaft (BSG) und die Ligerz-Tessenberg Bahn (LTB), mit denen jedoch weiterhin eng zusammengearbeitet wird. Durch die Fusion kann Aare Seeland mobil AG ihre Marktposition stärken und sich den veränderten Anforderungen des öffentlichen Verkehrs anpassen. Da sich die vier OSST-Unternehmen schon seit einiger Zeit in einem fusionsähnlichen Zustand befanden und die Betriebsabläufe weitgehend optimiert sind, fallen die Kosteneinsparungen durch die Fusion eher gering aus.

## Ladegut für Güterwagen, nirgends reichhaltiger als bei:



zum Beispiel:

Schwartenbretter,  
27 Bunde

Art. Nr. 42701 H0



Für weitere Informationen, besuchen Sie uns doch an den Modellbautagen im Verkehrshaus in Luzern, vom 2. bis 10. Oktober 99. Sie finden uns in der Rigi-Halle.

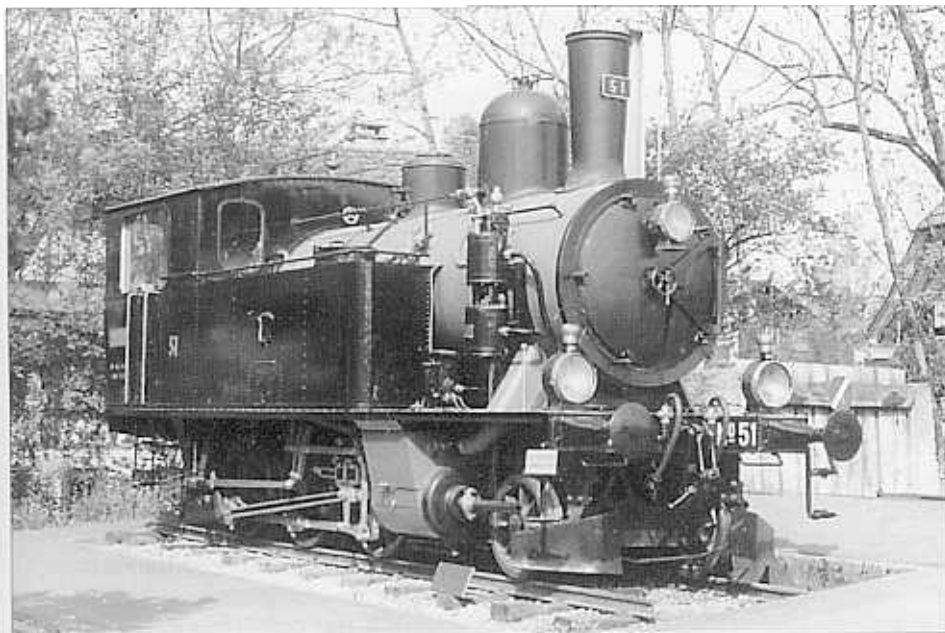
Weitere Informationen über unser Lieferprogramm finden Sie unter

<http://ourworld.compuserve.com/homepages/hrmmodell>

**hrm**  
Modelltechnik

Hansrudolf Meier / Handelsvertretungen Stationsstrasse 6  
CH-8492 Wila Tel. 052/385 39 40 Fax 052/385 39 61

# Die BSB Ed 3/4 51 soll wieder dampfen



Bestens gepflegt, von Vandalen glücklicherweise verschont (!), so stand die BSB Ed 3/4 Nr. 51 während 26 Jahren auf einem kurzen Gleisstück beim Bahnhof Schwarzenburg (Foto: A. Messerli)

**N**achdem die Ed 3/4 der Schwarzenburgerbahn jahrelang als Denkmal aufgestellt war, wird sie nun vom Verein Dampflokomotiv 51 und von der DBB wieder betriebsfähig gemacht.

Urs Gerber

## Aus der Geschichte der Lok 51

Die Lokomotive Ed 3/4 Nr. 51 wurde im Jahre 1907 von der SLM Winterthur an die damalige Bern – Schwarzenburg - Bahn (BSB) geliefert. Es handelt sich um eine Tenderlokomotive der Bauart Mogul für gemischten Dienst (Personen- und Güterzüge), wie sie damals von verschiedenen Schweizer Privatbahnen angeschafft wurden.

Zusammen mit ihrer Schwester Nr. 52 zog diese Lok am 31. Mai 1907 den Eröffnungszug der BSB von Bern nach Schwarzenburg. Die Leistung der Lok beträgt ca. 367kW, die maximale Geschwindigkeit 50km/h. Auf den 35% Steigungen der Schwarzenburgbahn vermag sie Züge von maximal 90 Tonnen zu ziehen.

Mit der Elektrifizierung der Schwarzenburgbahn (1920) wurden die Dampflokomotiven überflüssig und deshalb verkauft. Bis 1928 diente die Lok 51 der BSB noch als fahrdrahtunabhängiges Reservetriebfahrzeug. Dann ging sie an die BLS über, welche sie bereits 1932 an die Zementwerke Holderbank verkaufte. Dort hatte sie sich, zusammen mit der heute (auch) wieder betriebsfähigen E 3/3 «Beinwyl», im strengen Werksverkehr zu bewähren. Unzählige Male zog sie in ihrer Dienstzeit bei den Zementwerken schwere

Lasten auf den Werksgeleisen über die zum Bahnhof Wildeggen führende Steigung.

1955 führte die SLM Winterthur noch einmal eine Revision, u.a. mit Ersatz der Feuerbüchsenwand und einer Neuberohrung des Kessels, durch. 1956 wurde eine erste Diesellokomotive angeschafft, die Dampflokomotiv 51 wurde bald in die Reserve versetzt und kam von nun an immer dann zum Einsatz, wenn der Diesellokomotiv in Revision war. 1967 erfolgte ihre Ausserdienstsetzung. Dies wohl auch, weil eine nun fällige Kesselreparatur (Ersatz von defekten Stehbolzen) und eine umfassende Revision des me-

chanischen Teils zu teuer gekommen wäre. Erfreulicherweise wurde die Lok aber nicht verschrottet, sondern verblieb vorderhand noch im Werk Holderbank.

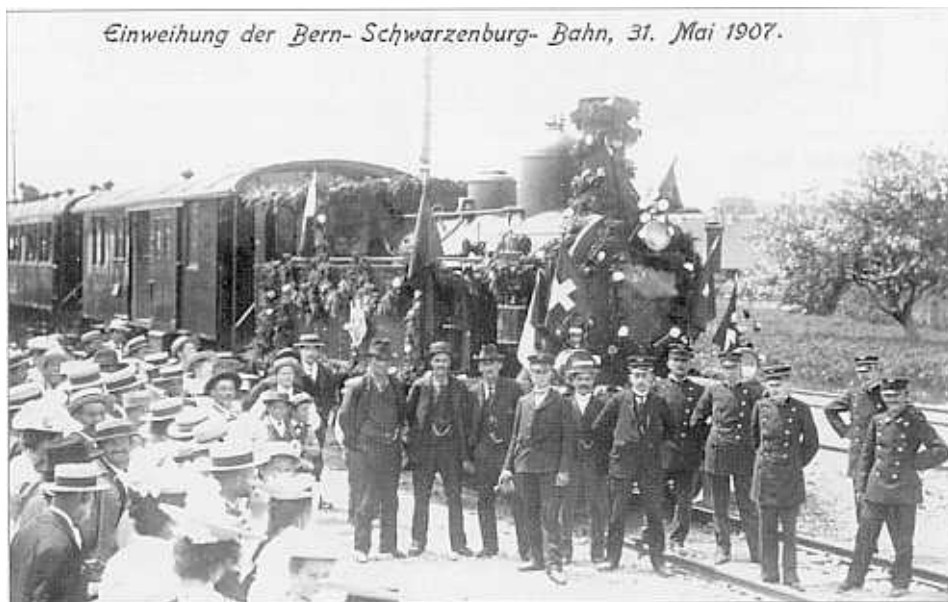
1970 konnte die Ed 3/4 Nr. 51 von einigen Initianten erworben und nach Schwarzenburg in ihre einstige Heimat zurückgeführt werden. Es erfolgte eine gründliche Renovation unter der Federführung des unterdessen gegründeten Vereins «Dampflokomotiv 51 Schwarzenburg». Verschiedene Gründe verhinderten damals eine betriebsfähige Herrichtung der Lok. So erinnerte sie ab 1972 als Denkmal beim Bahnhof Schwarzenburg während 26 Jahren an die Eröffnung der Bern-Schwarzenburg-Bahn. Während dieser Zeit wurde sie von Mitgliedern des Vereins «Dampflokomotiv 51 Schwarzenburg» stets bestens gepflegt und konserviert.

## Die Wiederinbetriebnahme der Ed 3/4

Unzählige Stunden haben die Aktivmitglieder des Vereins Dampflokomotiv 51 jahraus jahrein damit aufgewendet, die Lok 51 bestmöglich vor Korrosionsschäden zu bewahren. Mit Erfolg, galt doch die Schwarzenburger Denkmallokomotive weit herum stets als eine der am besten unterhaltenen überhaupt.

So ist es immer wieder vorgekommen, dass Passanten angesichts des mustergültigen Zustandes der Lok fragten, wann sie denn das nächste Mal fahren würde!

In den Köpfen der Leitung des Vereins «Dampflokomotiv 51» ist bereits vor einiger Zeit die Idee entstanden, auf das im Jahre 2007 zu feiernde 100 Jahr Jubiläum der Schwarzenburgbahn hin die Lok wieder betriebsbereit herzurichten. Festzüge, gezogen von derselben Lok, die bereits hundert Jahre zuvor den Eröffnungszug nach Schwarzenburg ge-



Schwarzenburg, 31. Mai 1907, die festlich geschmückte Lok 51 vor dem Eröffnungszug der Bern – Schwarzenburg-Bahn (Fotograf unbekannt)

bracht hatte - eine ganz besondere Ambiance für die Jubiläumsfeierlichkeiten!

Da dem Verein aber das Know-how und die Erfahrung für Revision und Betrieb einer Dampflok fehlen, hat er die Zusammenarbeit mit dem Verein Dampfbahn Bern (DBB) gesucht. Die Idee, die Lok 51 wieder in Betrieb zu nehmen, wurde von den DBB-Leuten mit Begeisterung aufgenommen. In kurzer Zeit entstand so aus der vagen Idee einiger Dampflokkfreunde ein konkretes Projekt.

Ein Vertrag regelt die Besitzverhältnisse an der Lok und die Zusammenarbeit der beiden Vereine. Gemäss den Bestimmungen dieses Vertrags bleibt die Lok Eigentum des Vereins 51 und wird dem Verein Dampfbahn Bern als unbefristete Leihgabe übergeben. Die Verantwortung für die Wiederinbetriebnahme und den späteren Betrieb liegt allein beim Verein Dampfbahn Bern. Der Verein Dampflokk 51 unterstützt den Verein DBB bei der Beschaffung der für die Revision der Lok benötigten Finanzen.

### Stand der Arbeiten

Am 18. Juli 1998 war die Lok 51 auf der Strasse von Schwarzenburg nach Burgdorf überführt worden, wo bereits am 20. Juli 98 mit der systematischen



Lok 51 bei den Zementwerken Holderbank im Einsatz (Foto: H. Lüthy)

Demontage begonnen werden konnte. Heute steht die Lok 51 komplett in ihre Einzelteile zerlegt in Burgdorf im Depot des Vereins Dampfbahn Bern und die Revisionsarbeiten haben begonnen:

- Der Kessel, das eigentliche Herzstück einer Dampflokomotive, wurde vom zuständigen Inspektor des SVTI gründlich inspiziert. Er befindet sich in einem erstaunlich guten Zustand. Es sind nur wenige Arbeiten nötig, um ihn für die vor-

geschriebene Druckprobe und die Wiederinbetriebnahme herzurichten.

- Einen grossen finanziellen Brocken stellt die Aufarbeitung der Achsen und Räder dar. Diese Arbeiten sind an die SBB Werkstätte Yverdon vergeben worden, die Kosten hierfür werden sich auf ca. 25'000.- Fr. belaufen.
- In Burgdorf haben die Leute des Erwerbslosenprojektes der «Futura-Emmental» bereits etliche Teile (Rahmen, Bremsgestänge, Verschaltungsbleche, Aufhängungsteile etc.) aufgearbeitet.
- Die Armaturen befinden sich in Laupen. Sie werden von der dortigen DBB-Lokgruppe revidiert.
- Die Lokgruppe Spiez des DBB besorgt die Revision der Luftpumpe.

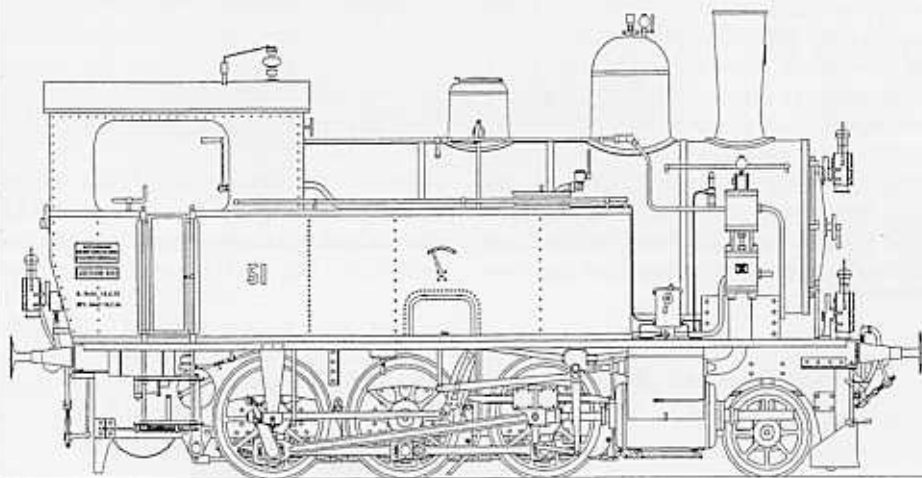
### Kosten und Finanzierung

Die grosszügige Unterstützung durch das Erwerbslosenprojekt der Futura-Emmental in Burgdorf, sowie viele Eigenleistungen in Fronarbeit der aktiven DBB-Mitglieder ermöglichen es, die Kosten für die Generalrevision der Lok 51, verglichen mit ähnlichen Projekten, relativ tief zu halten. Es wird mit einem finanziellen Aufwand von rund 80'000 Franken gerechnet.

Dabei zählen wir auf die Hilfe von verschiedenen Seiten. So zum Beispiel:

- Beitrag des Lotteriefonds des Kantons Bern
- Sponsoring durch Gewerbe und Industrie, insbesondere Betriebe entlang der Bahnstrecke Bern – Schwarzenburg. Wir denken hier auch an Spenden in Form von Materiallieferungen oder die Ausführung von Arbeiten zu günstigen Konditionen.
- Spenden von Dampflokkfreunden
- Erlös aus dem Verkauf von speziellen «Lok 51-Souvenirs» durch den Verein Dampflokk 51
- Erlös aus dem symbolischen Verkauf von Einzelteilen der Lok.

## Typenskizze der Ed 3/4 51



### Technische Daten

Bezeichnung	Ed3/4	Dienstgewicht	39,5 t
Nummer	51	Adhäsionsgewicht	33,4 t
Baujahr	1906	<b>Kessel</b>	
Erbauer	SLM	Heizfläche Feuerbüchse	8,0 m <sup>2</sup>
Fabriknummer	1726	Heizfläche total	91,0 m <sup>2</sup>
Leistung	367kW	Rostfläche	1,5 m <sup>2</sup>
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Anzahl Siederohre	221
Länge über Puffer	8380 mm	Länge Siederohre	2650 mm
Zylinderdurchmesser	380 mm	Max. Dampfdruck	13 bar
Kolbenhub	550 mm	<b>Vorräte</b>	
Triebraddurchmesser	1030 mm	Wasser	4,0 m <sup>3</sup>
Achstand total	4530 mm	Kohle	1,0 t
Gewicht leer	31,0 t		



Bautipp

## Hbilss-uvy 309 im Modell

Mit ein paar wenigen Handgriffen lässt sich ein gewöhnlicher Hbilss in einen interessanten Kühlwagen verwandeln.

Eduard Manz

Zuerst ein paar Worte zum Vorbild: Laut dem SBB-Güterwagenverzeichnis besteht die Hbilss-uvy-Serie aus 31 Einheiten und ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 120km/h zugelassen. Nun ist der seiner Werbung beraubte «Denner-Wagen» mit der Bezeichnung Hbilss-uvy 21 85 245 4 309-5 dazugekommen. Es bedeuten:

y = wärmeisolierter Wagenkasten

v = elektrische Heizleitung

u = Spezialausrüstung in Form eines (LKW-) Kühlgerätes über der Handbremsbühne (!)

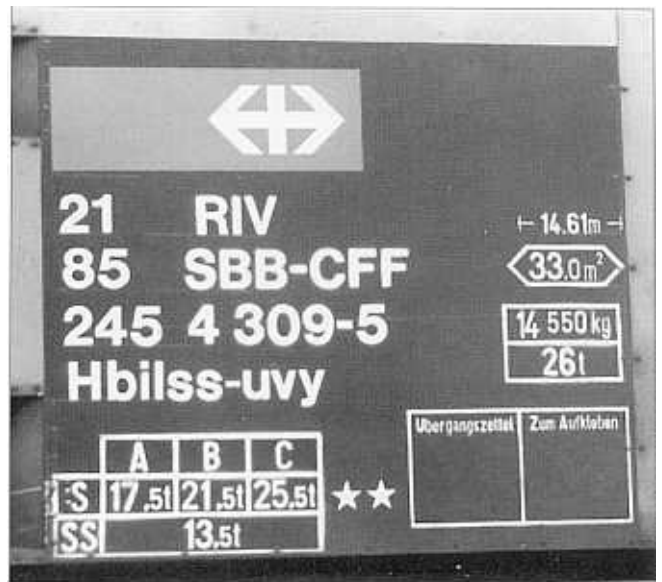
Die Wagen sind nicht mit der UIC-Leitung ausgerüstet. Sie sind für die kleineren Schokoladefabriken im Einsatz und etwa in Bern Bümpliz Nord und Courtelary anzutreffen. Das Wochenende verbringen etliche abgestellt in Bern Weyermannshaus.

### Die Umsetzung ins Modell

Man besorge sich an einer Börse einen Roco Hbis 46170, ein Kühlaggregat Set Herpa 050 968, geschwärzten Blumenstützdraht und schwarzen Isolationsschlauch (Sonneriedraht).

Der Wagen wird nun am besten zerlegt, denn das Gehäuse lässt sich am einfachsten über einer Tischcke bearbeiten. Auf der Handbremsbühnenseite muss die obere Traverse teilweise ent-

fernt werden, um anschliessend das kleinste Kühlaggregat mittig oben zu plazieren. Die fehlenden Heizleitungen werden wie üblich aus einem Stückchen gebogenen Blumenstützdraht, an dessen einen Ende etwas Isolationsschlauch übergestülpt wird, hergestellt. Zum Schluss werden die gelben Ecken nachgestrichen und die neuen Beschriftungen angebracht. Wer diese nicht selber herstellen will, kann Bild 1 kopieren und direkt aufkleben.



Hbilss: Schiebewardwagen (Bümpliz-Nord, Januar 95)



Der fertig umgebaute Kühlwagen



**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**

## Neuheiten

Die Firma TBI aus Fiedlisbach hat dieses Jahr gleich mehrere neue Produkte auf den Markt der digitalen Modellbahn gebracht. Alle Produkte aus diesem Haus sind mit den gängigen Übertragungsprotokollen Märklin-Motorola und NMRA-DCC-Standard kompatibel und für die Baugrößen N bis II lieferbar.

### Digital & LiveSteam

Mit dem PicLoc5.LiveSteam-Set hält die Digitaltechnik auch bei der Echtdampf-Modellbahn einzug. Neben den Fahrfunktionen können fünf weitere elektrische Zusatzfunktionen angesteuert werden, wobei die Bedienung der Ventile der Dampflok mittels Servos erfolgt. Dadurch ist es möglich, die Dampflok direkt vom PC aus zu steuern.

### Weichenantrieb für Aussenanlagen

Speziell für Gartenbahnanlagen geeignet ist die neue Version des Multi-max.TurnoutPower Weichenantriebes. Der in einem wasserdichten Gehäuse untergebrachte Antrieb kann montiert werden, ohne dass die Weiche ausgebaut werden muss.

### Achszähler und Besetzmelder

Der Achszähler Digitrain.AZS kann auch als Besetzmelder eingesetzt werden. Da die Zählung ohne Isolierung der Schienen auskommt, ist auch der nachträgliche Einbau möglich.

### Wagenkamera

Ab Baugröße HO lässt sich das anschlussfertig gelieferte System mit Farbkamera in einem Steuerwagen unterbringen. Die Aufnahmen können via Videoeingang auf dem Fernseher betrachtet werden.

## BÖRSEANZEIGE

### Spur N

**Verkaufe:** Loks + Wagen von über 1500 Artikel aus privater Sammlungsauflösung:

Arnold, Bänninger, Baur, Fleischmann, Fulgurex, Hag, Hobbytrain, Ibertren, Kato, Lemaco, Lima, Minibahn, Minitrain, Minitrix, Rivarossi, Roco, Ruco.

Das Rollmaterial befindet sich nicht an untenstehender Adresse!

Dieter Portmann, Im Glockenacker 37, 8053 Zürich.

Die Liste erhalten Sie unter Tel. 01 383 96 66 (abends) oder email: diespo@bluewin.ch.

# Diese Lok kostet für Sie nur sFr. 225.-

Alle ÖBB-Loks kosten bei mir für Sie 25% unter Preisliste!



### Ebenso alle SBB-Artikel!

#### Preisbeispiele:

Ae 8/14 von Roco	sFr. 393.-
Ae 6/8 Lötschberg	sFr. 325.-
Roco-SBB-Restaurant	sFr. 85.-
Liliput-Rheingold 5teilig m. Bel. nur	sFr. 279.-
Roco-Drehscheibe (42615)	sFr. 343.-
Roco diverse 460er-Loks (3-Leiter)	sFr. 289.-

**Modelleisenbahn JURIATTI, A-6700 Bludenz  
(nahe Buchs) Tel. 0043/5552 62 674 Fax 68 477**

## Vorschau auf LJ 4/99:

In einer ausführlichen Bauanleitung beschreiben wir Ihnen den Bau einer Modellkupplung und Hardy-Bremsanlage für einen Kk-w von Bemo



## Leserbrief

Juriatti-Insertat in LJ 2/99

Leider muss ich euch das mal schreiben, weil das ärgert mich, wenn ich es sehe. Da ich Schweizer bin, habe ich die Ansicht, dass ich meine Modelle noch in der Schweiz kaufe, egal wenn der Preis auch ein bisschen höher ist als im Ausland, dafür bleibt der Franken aber in der Schweiz, denn ich verdiene mein Geld ja auch in meinem Land. Was mich ärgert, ist dass Schweizer Hefte auch noch Werbungen machen mit Modellbahngeschäften, wo man die Modelle billiger einkaufen kann (letzte Seite LJ 2/99).

Ich unterstütze ja auch die Schweizer Hefte und lese nur diese. Das Ausland macht den Modelleisenbahnmarkt in der Schweiz kaputt. Sollten weiterhin Inserate vom Ausland kommen, überlege ich mir, ob ich das Lökele-Journal noch kaufe.

S. Huber

## Vervollständigen Sie Ihre Lökele-Journal-Sammlung!

Die alten Ausgaben des Lökele-Journals sind noch erhältlich, obwohl zum Teil nur noch wenige Exemplare vorhanden sind! Benutzen Sie für Bestellungen bitte die Bestellkarte auf Seite 2.

**2/99** MOB/GFM GDe 4/4 • Gottard-Basistunnel • Regionalverkehr Oberaargau • Nebenbahn in Spur 0 • Dampfbahn Bern

**1/99** Barrierenposten in N • Langenthal-Melchnau-Bahn • Hilfspostwagen der SBB • Cargo-Domizil auf der BVZ • LGBGartenbahn-Club 1889 • Loksimulator

**4/98** BDeh 3/6 25 der RhB • ABDeh 4/4 304-310 der BOB • HGe 4/4 I 1991+1992 der Brünigbahn • RVO-Portrait (1): Langenthal-Jura-Bahn • Klub-Portrait «SEAK» • Modell & Original: Panzertransportwagen (2) • Bautipp Prellbock

**3/98** Modelltest Re 460 in H0 • Pontresina in H0m • GGB-Portrait • Puffing Billy Railway • Panzertransportwagen (1) • Mehr Sicherheit auf der Schiene • Bautipp Güterwagenvarianten • Güterwagenlexikon (3) • SBB Am4/4 18461-67

**2/98** Berner S-Bahn • Fahrleitungsmasten für H0m • OC-Portrait • MOB DZe 6/6 2001-2002 • Anlagenvorschlag kombinierte Stadt- und Gebirgsanlage • Neues von der DFB • Umbau von Güterwagen • Güterwagenlexikon (2)

**1/98** Bauanleitung elektronische

Modellbahnruhr • Anlagenvorschlag Pierre Pertuis in N • RhB Ge 4/4II (Modelle) • Bellinzona-Mesocco Portrait • Modellbahnprojekt Bahnhof Rothenburg 1:87 • Güterwagenlexikon (1) • ROCO Landschaftsgestaltungskurs • N-Kupplung in Kurven

**4/97** Anlagenbericht «Von Loisachkirchen nach Oberisarau» • Sersa Rollmaterial (Vorbild + Modelle) • Anlagenverdrahtung (3) • CMN-Portrait • RhB Ge 4/4II (Vorbild) • BTI-Kiestransporte • Kps-Baukurs (3)

**3/97** SBB Eea 3/3 • SBB Ee 3/3 • SBB Ee 3/3II • SBB Ee 3/3IV • PTT Ee 3/3 • BLS Ee 3/3 • GBS Eea 3/3 • RM Ee 3/3 • BT Ee 3/3 • MThB Ee 3/3 • Ee 3/3 - Modelle

**2/97** Anlagenvorschlag «Typisch Schweizerisch» • Bau und Betrieb einer Gartenanlage (2) • Anlagenverdrahtung (2) • «Eva» in Spur 0 • Viadukt für Gartenbahn • YStC Ge 4/4 21 • Bahnhof Arnegg • BLS Ce 6/6 121 • WSB-Portrait (2) • Kps-Baukurs (2)

**1/97** Bau und Betrieb einer Gartenanlage (1) • Das Ende von STS • BEMO-Zahnstange • Pergola mit Beleuchtung in H0 • Werkhof in H0 • Anlagenverdrahtung (1) • WSB-Portrait (1) • Bautipp Güterwagenwaschanlage • Brünig-Nostalgie-Bahn • Kps-Baukurs (1) • Les Amis du Train historique de la Vallée du Trient • Gebirgsbahn in 0

**3/96** Airbrush-Technik • Anlagenvorschlag «Zürcher Oberländer Neben-

bahndytle» • Fahrplanbetrieb im Modell • Spahr-Modelle • KTU Re 456 (Modelle) • Trix-Diorama • FO B 4224 für LGB • RVT-Portrait • SBB Kps (Vorbild)

**2/96** Anlagenvorschlag «Bern-Löchligen in N» • Teich mit Schilf in H0 • Neues von der BVZ • Liliput-Schweizermodelle (2) • LSE-Portrait • BLS Ce 4/6 und Ce 4/4 • KTU Re 456 (Vorbild) • Prellböcke in 0

**1/96** Lokremise in H0 • Liliput-Schweizermodelle (1) • Umbau Ls D in H0 • FO/BVZ Panoramawagen (Modelle) • Abfederung 2-achsige Personenwagen • RhB ABe 4/4 41-46 (Vorbild + Modelle) • DFB-Portrait • SBB-Brünig Deh 4/6 und De 4/4 • Vom STS zum ZMB

**4/95** Ladekran in H0 • Anlagenvorschlag «Zuckerrübenfabrik Aarberg» • Modelltest Re 4/4II von HAG und Märklin • MG-Portrait • FO/BVZ/MOB Panoramawagen (Vorbild) • FO HG 3/4 1-10 • SBB Sps uns Snps (Vorbild)

**3/95** Eigenbau-Lichtsignale für H0 • SBB Sps uns Snps (Modelle) • Anlagenvorschlag «Alpenbähnli» • Rungenwagen für H0m • SBB De 4/4 (Modelle) • RHB-Portrait • LEB G 3/3 8 • STS-Zarenwagen • RVT Be 4/4 1

**4/94** Schienentraktoren der SBB (Vorbild + Modelle)

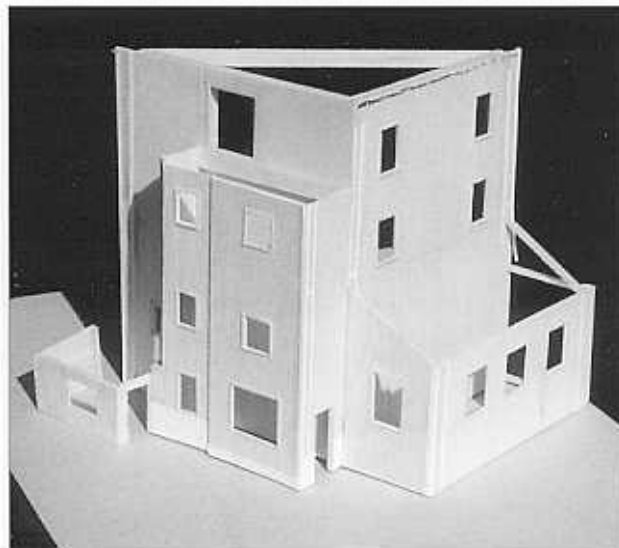
**Die übrigen Ausgaben 1/92-3/94, 1/95, 2/95 und 4/96 sind nicht mehr erhältlich.**

# MULTIMAX®EuroRail

Digitaltechnologie ohne Schienenunterbrechung Kompatibel zu allen Systemen  
von «N» bis Gartenbahn (auch ohne Computer)

**Wir  
sind  
total  
verrückt...**

...weil wir an den Modellbautagen 1999 im  
Verkehrshaus Luzern nicht teilnehmen! So sehr  
uns der Andrang an unserem Messestand immer  
gefreut hat – gerne hätten wir mehr Zeit für Sie.  
Deshalb kommen Sie doch in unser Infocenter  
nach Baden!



Technisches Büro ITEN Mechatronik & Informatik  
TBI • Postfach 18 • Zelglistrasse 41 • CH-5442 Fislisbach  
+41 /+56/493 24 67 • FAX ++493 56 46  
<http://www.swissonline.ch/tbitem> • E-Mail: [tbitem@swissonline.ch](mailto:tbitem@swissonline.ch)  
im Bahnhof Baden-Oberstadt

**Oder verlangen Sie  
unsere Produkteübersicht.**

CH-5400 Baden©Copyright ERI/TBI • CH-5442 • Oktober 98

**Bitte berücksichtigen Sie die Inserenten des  
Lökele-Journals**

Merci!

# HAG

## ...AUS DER SCHWEIZ

### WIE DAS ORI- GINAL...

HAG Modelleisenbahnen AG  
CH-9402 Mörschwil



Art. Nr. 184 ~ /184=

