



## Spur 0m

### Die Personenwagen der „schweren Stahlbauart“ bei der RhB

In den goldenen zwanziger Jahren setzte eine Blüte der gehobenen Eisenbahntouristik ein. Sehr komfortable und luxuriöse Züge verkehrten – auch nach Chur. Man baute, ungeachtet des Traktionsaufwandes, sehr schwere, ruhig laufende Personenwagen; es war die Ära der „schweren Stahlbauart“.

Ganzstahlwagen boten gegenüber den bis dahin üblichen Wagen mit Holzaufbauten den Fahrgästen bei Unfällen auch ungleich besseren Schutz.

Die RhB, welche das verwöhnte Publikum nach St. Moritz und Davos zu befördern hatte, passte sich an; man baute wie bei den Normalspurbahnen

ebenfalls komfortable und zum Teil sehr schwere Ganzstahlwagen, wie etwa für den „Engadin-Express“. Bei der RhB stiegen die Fahrzeuggewichte auf 23-25t, die Gewichte pro Sitzplatz stiegen in der 1. und 2. Klasse auf 600 – 1000 kg, auf ca. 350kg in der damals noch geführten 3. Klasse.

Die FO und die BVZ mit ihren Steilrampen haben diese Schwebbau-Periode aus verständlichen Gründen nicht mitgemacht. Immerhin nahm die BVZ 1931 auch drei für den „Glacier-Express“ bestimmte, relativ schwere Wagen erster und zweiter Klasse, aber mit Holzkasten in Betrieb.

Aus dem Geschäftsbericht der RhB für das Jahr 1929 geht hervor:

„Mit grossen Kosten ist die Ergänzung des Rollmaterialparks entsprechend den Anforderungen des heutigen anspruchsvollen Reisepublikums verbunden. Auf Beginn der Sommersaison konnten 7 Vierachspersonenwagen, worunter ein Pullmanwagen und die 3 C'C'-Lokomotiven der vorjährigen Bestellung, in Betrieb genommen werden. Neu in Auftrag gegeben, zur Lieferung 1930/31, wurden



20 Vierachser, wovon 10 Wagen der Polsterklasse, 8 Wagen 3. Klasse und 2 Gepäckwagen.“

Der Bedarf an komfortablen Vierachsern war damit aber noch nicht gedeckt, es wurden insgesamt 48 Wagen aus älteren Serien ab 1929 in der Hauptwerkstätte Landquart umgebaut und den neuen, gestiegenen Anforderungen angepasst.

Die in den Jahren 1929 – 1931 neu beschafften Wagen waren:

|                            |  |
|----------------------------|--|
| C <sup>4</sup> 2221 – 2232 | ab 1956 B <sup>4</sup> 2221 – 2231         |
| AB <sup>4</sup> 207 – 211  | ab 1956 A <sup>4</sup> 1207 – 1211         |
| ABC <sup>4</sup> 615 – 620 | ab 1956 AB <sup>4</sup> 1615 – 1620        |
| A <sup>4</sup> 54          | ab 1956 A <sup>4</sup> 1154                |
| A <sup>4</sup> s 61        | ab 1956 A <sup>4</sup> s 1161 (Salonwagen) |
| Dr <sup>4</sup> 10 – 12    | ab 1956 Dr4 3810 - 3812<br>(Speisewagen)   |

Die Beschaffungskosten lagen z.B. für einen C<sup>4</sup>-Wagen bei ca. 58'000.— Schweizer Franken.

Mit Ausnahme des Salonwagen und des Speisewagen (MITROPA) waren alle Fahrzeuge in grün gehalten, die Beschriftung „Rhätische Bahn“ war ausgeschrieben.

Die C<sup>4</sup> Wagen Nr. 2221 – 2232 wurden mit Ausnahme der Wagen Nr. 2222 und 2229 zwischen den Jahren 1947 und 1955 in crème-grün umgespritzt. Mit der neuen Farbgebung ab 1947 verschwand auch der Schriftzug „Rhätische Bahn“, der RhB-Kürzel wurde eingesetzt.

Bei den Revisionen ab 1956 wurden auch die Klassenbezeichnungen geändert, aus den C<sup>4</sup> wurden ein B<sup>4</sup>, 1964 wurde aus dem B<sup>4</sup> ein B-Wagen. In den Jahren 1966 – 1971 sind diese Wagen wieder mit einem grünen Farbleid versehen worden, ab 1980 kam als Beschriftungs-Änderung das neu kreierte RhB-Signet hinzu.

1988/89 wurden die ehemaligen C<sup>4</sup>-Wagen komplett umgebaut. Die Fahrzeuge bekamen eine neue Inneneinrichtung, den heutigen roten Farbaufstrich und die heute noch aktuelle Beschriftung. Der Wagen Nr. 2225 wurde als Farbttest-Fahrzeug bereits im Frühjahr 1984 mit dem roten Farbleid versehen.

Zum grössten Teil sind diese Fahrzeuge abgebrochen worden. Sie entsprachen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Einige Wagen wurden umgebaut so z.B. wurde aus dem 2232 ein Kehrriichtwagen für St. Moritz, aus dem 2224 entstand ein Hilfswagen in Samedan.

Die restlichen eingangs erwähnten Fahrzeuge werden wir zu gegebener Zeit ebenfalls eingehend behandeln.

## Die Modelle



Foto: Renato Menzobki

Als erstes Modell der RhB Wagen „schwere Stahlbauart“ haben wir uns der Fahrzeuge C<sup>4</sup> (B<sup>4</sup>) 2221 – 2232 angenommen. In gewohnt exakter Feinarbeit entstehen die Modelle in Messing aus Ätz- und Feingussteilen in einer hoch detaillierten Ausführung mit kompletter Inneneinrichtung und neu mit kuppelbaren Faltenbalgen.

Zur Ausführung gelangen folgende Wagen:

- Ursprungsausführung in grün C<sup>4</sup> III. Klasse
- Aussehen ab 1947, crème-grün als B<sup>4</sup> (B)
- Zustand ab 1968 grün RhB-Beschriftung
- Zustand ab 1980 grün mit neuem RhB-Signet

Selbstverständlich werden auch die epochenmässig unterschiedlichen Achslager, Puffer und Brems-einrichtungen mit in die Fertigung einbezogen. Durch die Lagerung in Teflon-Buchsen und die ausgeglichene Federung besitzen die Fahrzeuge hervorragende Laufeigenschaften.

Die Farbgebung wird wie gewohnt durch die Firma COLORAIL model painting in Bubikon ausgeführt.

Um die diversen Beschriftungsvarianten besser disponieren zu können wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie uns Ihre Wünsche bekannt geben würden. Vorgesehene Auslieferung ca. Mai – Juni 2000.

Weitere in einer Nachproduktion vorgesehene RhB Wagen:

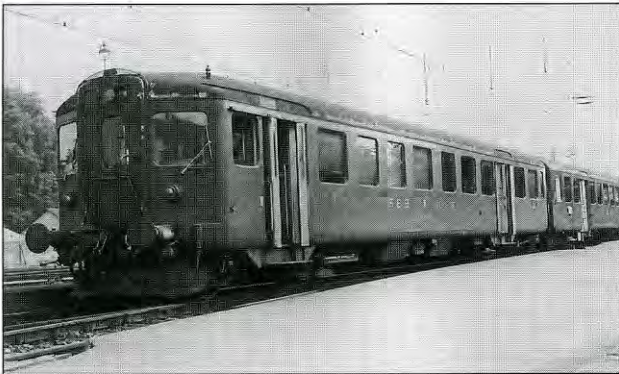
- 4-achs. Flachwagen Rkp – Skp ✓
- 2-achs. Zementsilowagen Uce
- 2-achs. Personenwagen A / B / ABC 17



# Spur 0

## Steuerwagen ABt der SBB

Aufgrund des Echos unserer Umfrage bezüglich des Steuerwagens zum BDe4/4 haben wir uns entschlossen, im Herbst 2000 den ABt in die Fertigung aufzunehmen.



Diese Steuerwagen mit einer Länge von 22'700mm und einem Eigengewicht von nur 29t wurden in den Jahren 1952 – 1954 mit der Bezeichnung BCt4ü für den Einsatz auf Nebenlinien in Betrieb genommen. Die Betriebs-Nr. 951 – 970 wurden 1956 in ABt4ü 951 – 970 umbezeichnet, ab 1959 erhielten Sie neue Betriebs Nr. ABtü 1701 – 1720.

1987 wurden diese Steuerwagen zu Bt deklassiert. Der sukzessive Rückzug der BDe4/4 Triebwagen 1621 – 1651 aus dem Plandienst und deren Verschrottung ab 1994 bedeutete auch die Ausrangierung der dazugehörigen Steuerwagen. Der Wagen ex 1716 wird möglicherweise zusammen mit dem BDe4/4 1643 als „historische Fahrzeuge“ überleben.

## Nachproduktionen

In je einer Kleinserie gehen die 4-achs. HUPAC-Containertragwagen



und der Schüttgutwagen Fcs-y in braun und als blauer Wagen der Firma Vetro-Recycling in die Fertigung.



Die Wechsellpritschen und die Tankcontainer „BERTSCHI“ sind nach wie vor ab Lager erhältlich.

## Daten der Radsätze und Geleise

In den Nenngrössen 0 und 0m (1:45) gibt es in Europa nach wie vor keine Feinnormen wie etwa in USA, wo dies seit vielen Jahren unter der Bezeichnung „FINE SCALE“ zum Standard gehört. Im Verband MOROP (europäischer Verband der Modelleisenbahner) wird seit langem im technischen Ausschuss über sogenannte Feinnormen diskutiert, passiert ist aber bis heute gar nichts.

Die Modelle verschiedenster Kleinserienhersteller werden immer mehr dem Vorbild entsprechend, dies eben auch bezüglich Rad □ Schiene.

Für die Nenngrösse 0m finden Sie z.B. in den NEM (Normen Europäischer Modellbahnen) immer noch die Spurweite von 22,5mm anstatt der korrekten 22,2mm. Das Mass 22,5mm wurde einfach von der alten, bei uns nicht mehr gebräuchlichen, Nenngrösse S (1:64) übernommen.

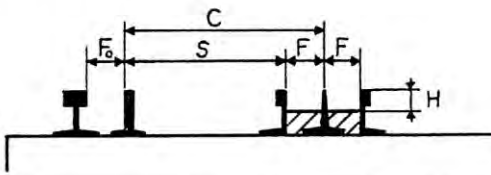
Von den Kleinserienherstellern in der Nenngrösse 0m wurden grösstenteils die Normen der NMRA für Fine Scale übernommen und entsprechend für die Spurweite von 22,2mm modifiziert.

Für die Nenngrösse 0 hat Herr Darphin aus Zug, bekannt durch seine Grossanlage, die leider abgebrochen werden muss, Pionierarbeit geleistet. Durch die von ihm entwickelten Radsätze wurde es möglich, in wesentlich feineren Weichensystemen (FINE SCALE) und NEM zu fahren. In langjährigen sehr ausgedehnten Versuchen kamen dabei Werte heraus, die schon eher dem Vorbild entsprechen. Wir haben diese Daten für unsere Fahrzeug- und Weichenproduktion weitgehend übernommen und damit sehr gute Erfahrungen gemacht.

In der folgenden Tabelle finden Sie die wesentlichen Masse, die für einen einwandfreien Betrieb nötig sind.



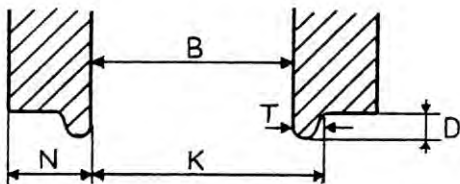
Gleismasse:



| Spurweite | C     | S    | F    | Fo   | H   |
|-----------|-------|------|------|------|-----|
| 0 32mm    | 30,25 | 28,5 | 1,75 | 1,75 | 1,4 |
| 0m 22,2mm | 20,9  | 19,7 | 1,0  | 1,25 | 0,8 |

Das Schienenprofil in Nenngrösse 0 hat eine Höhe von 3,5mm bei einer Kopfbreite von 1,6mm. Das Profil für 0m hat eine Höhe von 3,0mm bei einer Kopfbreite von 1,4mm. Dieses Profil entspricht in allen Massen dem VST 36 der RhB.

Radsatz:



| Spurweite | B    | K    | T    |      | D   | N   |
|-----------|------|------|------|------|-----|-----|
|           |      |      | min. | max. |     |     |
| 0 32mm    | 29   | 30   | 1,0  | 1,1  | 1,2 | 4,0 |
| 0m 22,2mm | 20,2 | 20,8 | 0,6  | 0,7  | 0,7 | 3,0 |

Unter Einhaltung dieser Masse ist ein problemloser Anlagenbetrieb möglich, dies selbstverständlich auch mit Selbstbau-Modellen.

## Am Lager befindliche Modelle

### Spur 0

Personenzuglokomotive B3/4 Nr. 1367  
 Ae3/6II Elektro-Lok der SBB Nr. 10432  
 und Nr. 10453  
 Personenwagen B4 BLS grün  
 Gepäckwagen F4 SBB grün  
 Silowagen Ucs grau und gelb  
 Rungenwagen Rs  
 Silowagen Uckks SBB  
 Kesselwagen Uahs SHELL und AVIA  
 Wechselpritschen: Dreier AG, Frei AG, Hangartner  
 AG und Planzer AG  
 Tankcontainer Bertschi



### Spur 0m

Elektro-Lok Ge4/4I Nr. 605 grün  
 Elektro-Lok Ge6/6II Nr. 704 rot  
 4-achs. Brennstoffkesselwagen Uahk-v  
 2-achs. Personenwagen B<sup>2</sup>  
 FO 4-achs. Güterwagen Hak-v  
 FO 4-achs. Flachwagen O3  
 Niederbordwagen Kk  
 Niederbordwagen M<sup>1</sup> grau  
 Kieskistenwagen Kk  
 Hochbordwagen L<sup>3</sup>, E und Fb  
 Flachwagen Kk mit Holzkipfen



## In eigener Sache

Die 15. Eisenbahn-Modellbautage 1999 gehören der Vergangenheit an.

Wir möchten uns an dieser Stelle recht herzlich für die zahlreichen Besuche an unserem Stand bedanken auch für die interessanten Gespräche die wir mit Ihnen führen durften.

Gerne würden wir Sie auch im kommenden Jahrtausend wieder kompetent und zuverlässig bedienen.

Herzlichen Dank.