MEFEZ Nachrichten

83

Nachrichtenblatt der Modelleisenbahnfreunde „Eiger“ Zweilütschinen
Juli 2010 34. Jahrgang Ausgabe 1/2010

Castor und Pollux transportieren den „neuen“ Be 4/4 31 der BLM durch die letzte Kurve vor der Winteregg.

Foto: Andreas Häsler, 20.05.2010

Inhalt

- TransGoldenPass
- MEFEZ - Reise 2010
- Hauptversammlung 2010
- Aktuelles aus der Jungfrauregion
- Agenda
- In vollen Zügen

Oben: GoldenPass BD 220 „TransGoldenPass in Interlaken West.*

Foto: Hans Häsler, 15.06.2010

Unten: MEFEZ-Reise 2010 - Treffen historischer Fahrzeuge in Oberbozen.

Foto: Andreas Häsler, 30.04.2010

TransGoldenPass

Andreas Häsler

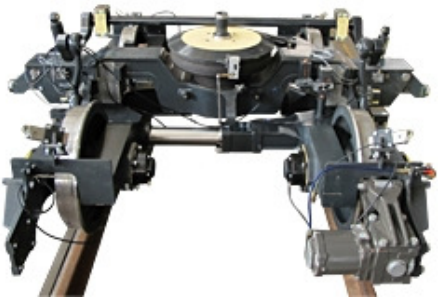
Seit fast hundert Jahren besteht der Traum einer durchgehenden Verbindung zwischen Interlaken Ost und Montreux. Die Hindernisse liegen in den verschiedenen Spurweiten und Stromsystemen der BLS und der GoldenPass (ehemals MOB). Nachdem einige Projekte aus meist finanziellen Gründen gescheitert sind, haben die Ingenieure der GoldenPass ein innovatives Projekt erarbeitet: Das umspurbare Drehgestell, welches gleichzeitig den Wagenkasten auf die entsprechende Perronhöhe anhebt.

Und es funktioniert!
Das Bild auf der linken Seite beweist es: Der GP BD 220 ist auf eigenen Rädern rollend nach Interlaken Ost gefahren. Dem Vernehmen nach sind die Probefahrten erfolgreich verlaufen.

Ab 2015 direkt von Interlaken Ost nach Montreux
Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 80 Millionen Franken. Darin enthalten sind der Einbau der neuen Drehgestelle unter 20 existierenden Panoramic– und Classic-Wagen, der Kauf von 24 neuen, zusätzlichen Wagen sowie der Umbau des Bahnhofes Zweisimmen mit zwei Umspuranlagen.

Wenn alles nach Plan läuft, verkehren ab 2015 9-Wagen-Züge zwischen Interlaken Ost und Montreux. Geplant sind zwei Züge mit Panoramawagen und zwei Züge mit Classic-Wagen.

Und Luzern?
Aufgrund ihrer Bauweise sind die Drehgestelle (noch) nicht für den Einbau von Bremszahnräder geeignet. Zudem setzt die Zentralbahn mit ihren neuen Zügen auf ein anderes Konzept.
Da auch die Touristen meist einen Aufenthalt in Interlaken machen, ist die Weiterfahrt nach Luzern vorläufig nicht geplant.



Mehr Informationen findet Ihr unter www.transgoldenpass.ch.

Impressum

Redaktion **Auflage 250 Stk.**
Andreas Häsler / Hans Häsler

Redaktionsadresse
Andreas Häsler-Urben, Moos 30, 3814 Gsteigwiler
Telefon/Telefax 033/823 49 30 * E-Mail redaktion@mefez.ch

MEFEZ – Reise 2010

Andreas Häsler

Bei schönstem und vor allem warmen Wetter begann die MEFEZ Reise 2010 am 28. April mit der Fahrt in InterCity-Zügen nach Chur und weiter mit dem Schnellzug über die Albulastrecke nach Samedan. Ein kleines Intermezzo im Vorortszug brachte uns nach Pontresina, wo wir in den Zug nach Tirano einstiegen. Die Fahrt über die hundertjährige Bahnstrecke war ein Erlebnis für sich. Von der Frühlingslandschaft im Engadin hoch in den Winter auf dem Berninapass - es war alles dabei. In Poschiavo grüsste uns sogar noch kurz das neurevidierte Berninakrokodil. Nach Ankunft in Tirano und dem Zimmerbezug im Hotel Bernina, standen individuelle Spaziergänge durch die Stadt an. Das Nachtessen mit lokalen Spezialitäten rundete den Tag ab.

Am anderen Morgen wartete schon ein Bus, der uns über den Aprica-Pass nach Edolo und weiter über den Tonale-Pass nach Malé brachte. Übrigens trafen wir auch auf dem Tonale-Pass auf Schnee und vor allem Skifahrer! Mit Strangopreti (einer Teigwarenspezialität) begann das Mittagessen im Restaurant El Barba, gefolgt von einem Poulet und zweier Desserts…..
Der folgende Spaziergang zum neuen Bahnhof von Malé diente deshalb vor allem der Verdauung. Ein „Schmalspur-Minuetto“ der FETM brachte uns in sehr schneller Fahrt durch die Apfelbaumplantagen nach Mezzocorona, wo wir in einen Regionalzug nach Bozen umstiegen. Freundlich, wie immer, wurden wir von Walter Feichter und seiner Familie im Hotel Feichter empfangen.

Am nächsten Tag stand die Südtirol-Variante der Mürrenbahn auf dem Programm. Mit der modernen Umlaufseilbahn ging‘s nach Oberbozen, wo die Rittnerbahn gerade ihre historischen Fahrzeuge am Rangieren war.
„Leider“ wurde für unseren Zug nach Klobenstein der relativ neue „Esslinger“ Nr. 12 eingesetzt. Nach einem einfachen Mittagessen im „Bergfink“ konnten sich die MEFEZ‘ler den Rest des Tages selber einteilen.

Der letzte Tag stand zur freien Verfügung, wobei sich die meisten Teilnehmer nach dem Mendelpass aufmachten, wo es wieder ziemlich kalt war.
Das Dorf Tirol war das Reiseziel einer anderen Gruppe. Nach einem gemeinschaftlichen Nachtessen in der Birreria Centrale war schon das Kofferpacken angesagt.
Am Sonntag begann die Rückreise mit der Vinschgerbahn (und Busersatz) nach Mals und einem sehr schnellen Postauto über den Ofenpass nach Zernez. Im dortigen Restaurant Bahnhof gab es noch ein Mittagessen. Die Rückfahrt in meist vollen Zügen erfolgte durch den Vereina-Tunnel nach Landquart und mit InterCity-Zügen über Zürich und Bern.

Der Reiseleitung hat die Reise sehr gut gefallen. Wir danken allen Teilnehmern für die Mitreise und die Einhaltung der Zeiten.

Oben: Der „Schmalspur-Minuetto“ der FETM trifft in Malé ein.

Foto: Andreas Häsler, 29. April 2010

Unten: Die MEFEZ'ler beim Aussteigen aus dem „Esslinger“ der Rittnerbahn in Klobenstein.

Foto: Andreas Häsler, 30. April 2010

Tage der offenen Tür - 18./19. September 2010

beim MEFEZ in Zweilütschinen

Öffnungszeiten 10.00 - 17.00 Uhr

Auch dieses Jahr führen wir unseren traditionellen Tag der offenen Tür wieder durch: Vorführung der Modelleisenbahnanlage, Festwirtschaft, MEFEZ-Shop,

Die Durchführung von Extrazügen war bei der Drucklegung der MN noch offen.

Weitere Informationen ab Mitte August im Eisenbahn-Amateur, am Anschlagbrett im Klubheim sowie unter www.mefez.ch

Aussergewöhnlicher Transport des BLM 31

Hans Häsler

Am 20. Mai 2010 ist der Wagenkasten des „neuen“ BLM Be 4/4 31 (ex OJB 102) vom Depot Zweilütschinen nach Winteregg transportiert worden. Mit Tieflader bis Isenfluh und einem neuartigen Transportgefährt der Firma von Rotz aus Kerns über die Forststrasse nach Winteregg. Bilder dazu findet Ihr auch auf der Titelseite sowie auf der Rückseite dieser MN.

Ankunft in Winteregg. Auf dem Gleis der Be 4/4 23.

Hans Häsler, 20.05.2010

Hauptversammlung 2010

Andreas Häsler

Nach der interessanten Besichtigung der REGA-Basis in Wilderswil begann am frühen Abend des 30. Januar 2010 die 42. Hauptversammlung im Restaurant Kreuz in Wilderswil statt. Anwesend waren 36 Personen davon 3 Gäste.

Die Versammlung wurde durch den Präsidenten Christian Eymann speditiv geleitet. Es konnten 3 Eintritte und 2 Austritte sowie leider 2 Todesfälle verzeichnet werden. Der Mitgliederbestand betrug somit auf Ende Jahr 194 Mitglieder. Die Jahresrechnung und das Budget wurde genehmigt. Aufgrund der höheren Kosten des Eisenbahn-Amateurs war der Verein leider gezwungen auch die Mitgliederbeiträge auf Anfang Jahr zu erhöhen.

Da sich alle Vorstandsmitglieder für ein weiteres Jahr zur Verfügung stellten, entfiel das Traktandum Wahlen. Unter verschiedenem wurde unter Applaus Alfred Siegrist, langjähriger Sekretär, zum Ehrenmitglied gewählt.
Unter dem Verschiedenem erhielt der Verein wiederum von Peter Zenger vier DVD‘s zu verschiedenen Themen.

Ein Essen aus der Küche des Restaurants Kreuz und die traditionelle Tombola rundeten den Abend ab.

Die MEFEZ-Gruppe im Hangar der REGA in Wilderswil.

Hans Häsler, 30.01.2010

Aktuelles aus der Jungfrauregion

Hans Häsler

BOB

Der Fahrleitungsumbau Bahnhof Zweilütschinen bis zum Buechitunnel ist beendet. Nur noch ein kleines Stück alter Fahrleitung ist zwischen dem Buechitunnel und der Galerie erhalten. Dieser Abschnitt soll mittelfristig durch einen rund 700 Meter langen Tunnel ersetzt werden. Dank diesem Neubau verkürzt sich die Fahrzeit nach Grindelwald um rund zwei Minuten. Dies erlaubt dann dereinst die Züge ab Interlaken Ost bis Zweilütschinen getrennt zu führen. Dadurch können die kürzeren Züge in Interlaken Ost getrennt von den Gleisen 1 und 2 abfahren. Ein grosser Vorteil für die Reisenden: Die Destinationen sind klar deklariert und man sitzt dann nicht im falschen Zugteil.

Der B 242 wurde im März abgebrochen. Er war der letzte Wagen im Design der neunziger Jahre.

Am 15./16. Mai 2010 fand in Interlaken Ost ein Dampfloktreffen zum hundertsten Geburtstag der Brüniglokomotive HG 3/3 1067. Zu diesem Zweck wurde die JS G 3/3 109 der Museumsbahn Blonay-Chamby überführt. Mit beiden Lokomotiven und den BOB/MEFEZ Wagen sind Fahrten auf der Strecke Interlaken Ost - Zweilütschinen ausgeführt worden.

SPB

Der Ausbau des Hotels Schynige Platte ist seit März in Arbeit. Vorerst wird das Restaurant im ersten Stock erweitert.

Der Kasten des B242 wartet in Zweilütschinen auf den Abbruch

Hans Häsler, März 2010

Das Geburtstagskind und sein Gast in Wilderswil

Hans Häsler, 16.05.2010

Der ABhe 4/4 312 unter der neuen Fahrleitung bei Zweilütschinen

Hans Häsler, März 2010

Autofreie Zufahrt zum MEFEZ

Auf dem Areal des Bahnhofes Zweilütschinen sind die Parkfelder neu taxpflichtig. Die Zufahrten zum Depot- und Werkstättenareal sind mit einem Fahrverbot belegt worden.
Das heisst die Zufahrt zum MEFEZ ist nur mit Sonderbewilligung gestattet, diese schliesst dann auch eine Parkbewilligung beim Bahnhof ein. Wir haben eine einvernehmliche Lösung mit den BOB gefunden und verfügen über eine kleinere Anzahl Bewilligungen. Diese stehen in erster Linie den Mitgliedern zu, die regelmässig an den Bauabenden teilnehmen und auch regelmässig am Klubheim mitarbeiten.
Wir bitten unsere Besucher sich an die Regeln zu halten. Wer Zubringerdienste erbringt oder aus gesundheitlichen Gründen nicht gehen kann, nimmt Kontakt mit unserem Wirt Eigerstube und Klubhausverantwortlichen auf.
Es ist nicht anzunehmen, dass nach 19 Uhr noch Kosten für das Parken beim Bahnhof Zweilütschinen anfallen werden. Stellt Eure Autos dort ab und geht von dort zu Fuss. Besten Dank.

Das Berninakrokodil Ge 4/4 182 in Poschiavo vor der Belastungsprobefahrt nach Alp Grüm. Rechts der Ge 2/2 161 „Asino“ *Hans Häsler, 28.04.2010*

Agenda

Freitag 16.07.10	**Grillabend beim Klubheim** Anmeldung bei Thomas Teuscher Tel. 079 750 39 91
Sa/So 18./19.09.10	**Tag der offenen Tür im Klubheim**
Samstag im Sept. o. Okt.	**MEFEZ-Ausflug zu Bernmobil** **Siehe www.mefez.ch**
Januar 2011	**Hauptversammlung** **Infos in der nächsten MN**

Jeden Freitagabend ab 20.00h ist Bauabend im Klublokal. Jedermann ist herzlich willkommen.

☞ **Am letzten Freitag im Monat ist Fahrabend auf der Klubanlage**

Weitere Informationen findet Ihr am Schwarzen Brett im Klublokal, unter www.mefez.ch oder im Eisenbahn-Amateur.

Kater Piddy`s Meinung

Frühling wär`s. Aber eben, wir Katzenbuben werden mit Wärme nicht verwöhnt, meistens war es ja „grausliges“ Wetter. Nun hat mein Personal doch bei schönem Wetter die Reise ins Südtirol durchgeführt. Esther und ich sassen derweil zu Hause im Regen. Habe ich gemeint, diese Reiserei wird ein Ende haben, so war dies ein Irrtum. Hat doch mein Betreuer wiederum eine Umfrage gestartet und knobelt an der Lösung eines neuen Reisezieles.

Ich habe doch letzthin gehört es soll Leute seines Alters geben, die mit dem Vogelkäfig sonntags zum Milchhändler gehen um Milch zu kaufen. Nun habe ich jeweils panische Angst, wenn er den Katzentransportkorb sucht, um mich zu verfrachten. Sicher will er damit nicht zum MIGROS um Katzenfutter zu kaufen. Das Ziel ist immer der Tierarzt, auch so einer, der mir ins Gesicht sagt, ich sei recht vollschlank, aber für mein Alter gleichwohl noch fit. Dabei bin ich nur stattlich und habe einen vorolympischen Body. Wir Katzen haben eben auch unsere Probleme!

In vollen Zügen

Hans Häsler

Die SBB wie die BLS benötigen neue grössere Zugskompositionen. Das Verkehrsaufkommen, gerade auf den Hauptlinien, ist enorm gewachsen. Die Mitreisenden der letzten MEFEZ-Reise konnten sich selber ein Bild davon machen. In Zürich sind wir in einen schon gut besetzten IC nach Bern eingestiegen. Wohl hatten wir eine Platzreservation, aber ab Zürich waren die Plätze im letzten Wagen reserviert und angekommen sind wir ebenfalls im letzten Wagen. Eine unlösbare Aufgabe für einen Reiseleiter, 36 Personen mit Gepäck im Sonntagabendverkehr in 9 Minuten durch den ganzen Bahnhof zu lotsen.
Nun alle konnten sich einen Sitzplatz ergattern, verstreut auf mehrere Wagen. Die später kommenden Fahrgäste siedelten sich auf den Treppen und im Einstiegsbereich am Boden sitzend an.

Sind dies nun ganz neue Zustände?
Nein, diese gab es schon vor hundertzehn Jahren!
Die BOB war damals zum grossen Teil eine Touristenbahn. Die Hauptsaison fiel auf die Monate Juli und August. Die verfügbaren Investitionsgelder waren mehr als knapp, sodass ein Minimum an Personenwagen beschafft wurde. Man bedenke, dass der grössere Teil der Wagen von Ende September bis Anfangs Juni abgestellt war. Dies war mit ein Grund im Sommer auch offenen Personenwagen einzusetzen. Diese Wagen hatten den Vorteil rund 1,5 Tonnen leichter zu sein als die sogenannten Winterwagen mit Fenstern und Heizung.
Dazu kommt, dass die Dampflokomotiven infolge der Steigung auf den Zahnradstrecken nur vier kleine Wagen bergwärts befördern konnten. Dies änderte sich erst ab dem 14. November 1908. Das Eisenbahndepartement erlaubte den Schiebebetrieb vorerst auf der Strecke Zweilütschinen-Lauterbrunnen. Nun konnten acht beziehungsweise neun Wagen befördert werden, je nach Loktyp. Ab 1910 konnte auf dem ganzen Netz geschoben werden. Dies nach dem Verstärken der Kupplungen und Einführung der Westinghouse-Luftbremse

Strecke	Reihung	Lok	Neigung	Last	Wagen	Plätze
IO - Zl	Zuglok	HG 3/3 1-6	25 Promille	90 t	8	240
IO - Zl	Zuglok Stosslok	HG 3/3 1-6 HG 3/3 7-10	25 Promille	170 t	14	520
Lü - Gw	Zuglok	HG 3/3 1-6	120 Promille	45 t	4	120
Lü - Gw	Zuglok Stosslok	HG 3/3 1-6 HG 3/3 7-10	120 Promille	97 t	9	320

Stand 14. November 1908

Oben: Bahnhof Lauterbrunnen mit BOB-Zug (CF^3 51) und WAB-Zügen um 1898.
Postkarte Sammlung Hans Häsler

Unten: In Grindelwald standen nachmittags immer die Verstärkungswagen bereit. Man erkennt den offenen C^4 42 dahinter die zwei Bautzener Wagen BC^3 19 und 20 sowie den B^3 6 und möglicherweise den C^3 27.

Foto: John B.C. McCann, August 1955

Im Sommerverkehr wurden bei Bedarf Züge auch doppelt geführt. Es verkehrten sogenannte „bis“- Züge. Diese verkehrten in der gleichen Fahrordnung wie die Stammzüge nur eben auf Stationsdistanz. Auf Zahnradstrecken galten Zugabstände auf 120 Promille von 6 Minuten und auf 90 Promille von 10 Minuten. Mit dieser Methode konnte man bis zu 240 Sitzplätze anbieten. Stehplätze waren wenig vorhanden. In den schon engen Wagen gab es deren nicht viel, stehend auf den Plattformen zu fahren war schon damals verpönt und verboten.

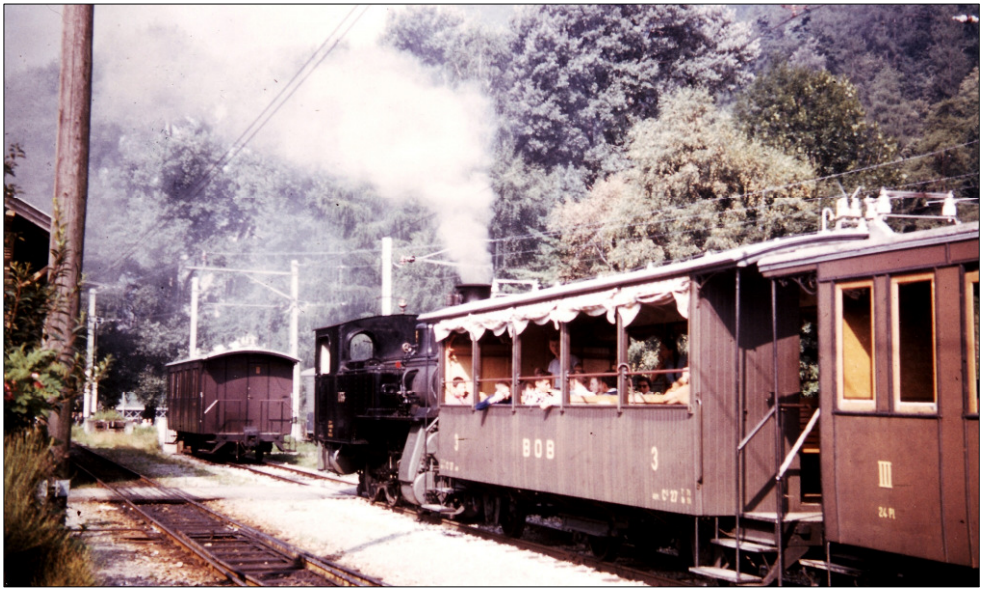
Wie behalf sich nun die BOB an Spitzenverkehrstagen?
Zu den vorhandenen Personenwagen wurden die offenen Güterwagen L^2 71 – 78 eingesetzt, versehen mit Holzbänken. Auch kamen die speziell gebauten CL^4 81 und CL^4 82 zum Einsatz. Die vierachsigen Wagen dienten während der Nebensaison dem Güter- und Dienstverkehr. Später setzte man die extra beschafften Wagenkasten C^4 43 und 44 auf diese Untergestelle. Zwei der vorhandenen Gepäckwagen F^3 51 und 52 wurden 1893 bzw. 1894 umgebaut, statt des Abortes erhielten die Wagen ein Abteil mit 16 Sitzplätzen (CF^3 51 offen, CF^3 52 in geschlossener Bauweise).
Aus einer vorhandenen Statistik lesen wir, dass im August 1903 an neun Spitzenverkehrstagen bis zu sechs L^2 Wagen im Personenverkehr im Einsatz standen. Dieser Anlass bewog die Bahn (auch auf Drängen des Eisenbahndepartementes) nochmals zwei neue Sommerwagen (C^3 27 und 28) zu bestellen. Diese kamen 1904 zur Ablieferung.
Bereits 1906 wurde der Wagenpark erneut aufgestockt. Die Firma Busch in Bautzen lieferte vier neue Wagen, die B^3 7 und 8 sowie die BC^3 19 und 20. Es war keine gute Wahl. Die Wagen waren preiswerter als die von der SIG Neuhausen angebotene Variante. Leider erwies sich auch der Fertigungsstandard als billiger. Die Wagen wurden schwerer als das Pflichtenheft vorsah, dazu funktionierten die Bremsen schlecht und die Untergestelle erwiesen sich vorerst als mangelhaft. Die Nacharbeiten kosteten eine erkleckliche Summe auch wenn davon zwei Drittel durch die Firma Busch übernommen wurde. Schlussendlich erwies sich die Differenz zum Angebot der Firma SIG als rudimentär. Diese etwas exotisch aussehenden Wagen verblieben bis Mitte der fünfziger Jahre im Betrieb der BOB.

Offene Sommerwagen
Die offenen Sommerwagen wurden ab 1960 ausrangiert. Zuletzt waren noch die vierachsigen Wagen C^4 40 - 44 in Betrieb. Diese wurden bis Ende 1965 ausrangiert. Ein Grund war das Alter dieser Wagen und die höheren Geschwindigkeiten. Züge mit HGe 3/3 Lokomotiven kamen nur noch ausserplanmässig vor.

Für mich persönlich war eine Fahrt im offenen Sommerwagen ein Vergnügen, auch wenn bei schlechtem Wetter bei herabgelassenen Storen keine Aussicht vorhanden war. Der nachfolgende Schnupfen gehörte dazu. Mit der Inbetriebnahme der neuen Triebwagen BCFeh 4/4 301 – 303 erhöhte sich die Fahrgeschwindigkeit auf einzelnen Streckenabschnitten. Interlaken Ost - Wilderswil konnte damals schon mit 60 km/h befahren werden. Die Zugluft im offenen Wagen erwies sich dann nicht für alle Reisenden als wünschenswert.

Oben: Bahnhof Grindelwald ca. 1909 mit CL^4 81. Aufnahme Gabler aus Archiv BLS
Sammlung Hans Häsler

Unten: Interlaken Ost, am Schluss des Grindelwaldner Zugteils befindet sich der offene C^3 27 und die SBB HG 3/3 1065 - am Prellbock der B^3 6.
Foto: John B.C. McCann, August 1955



Auf der Überführung Castor und Pollux mit Be 4/4 31. In der Kreuzungsstation Winteregg die Triebwagen Be 4/4 11 und 21.

Foto: Andreas Häsler, 20.05.2010