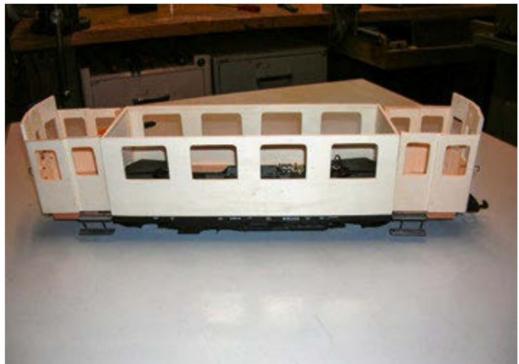




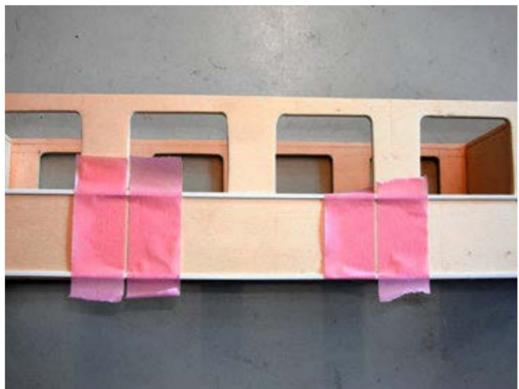
Sichtbar: die Befestigung des Kastens auf dem Fahrgestell.



Der Gehäuserohbau mit den angesetzten Führerständen.



Wichtig: der am Fahrgestell montierte Holzblock zur Montage der Treppen.



Mit einem Trick geht das Kleben der Abdeckleisten leichter.

Fotos: René Stamm

auf Strassenverkehr umstellten, vier alte, aber gut erhaltene Triebwagen und stellte sie den Oberaargauer Bahnen zur Verfügung. Die Rollmaterialfrage entspannte sich. In diesem Abschnitt verabschiedete sich der Be 2/2 11. Im Mai 1959 kollidierte er mit einem Lastwagen. Der Schaden war gross, und er wurde vorerst abgestellt und 1960 verschrottet. Ab 1966 begann die weitere Modernisierung mit der Lieferung von fabrikneuem Rollmaterial. Die «Kleinen» mussten weichen. Der Be 2/2 12 hatte grosses Glück. Er kam noch im gleichen Jahr zur Museumsbahn Blonay-Chamby, wurde dort gründlich revidiert und kann heute noch bestaunt werden. Der Be 2/2 14 blieb bei der OJB und diente noch einige Jahre als Diensttriebwagen Xe 2/2 94. Inzwischen ist er bei Eisenbahnfreunden gelandet, die ihn restaurieren und der Öffentlichkeit als «Melchnauerli» vorstellen möchten. 1966 ausrangiert und ein Jahr später abgebrochen wurde der Be 2/2 15 der SNB. Die ganze SNB-Triebfahrzeugfamilie ist schliesslich verschwunden. Sie war für mich als Jugendlichen eine tolle Bahn. Darum möchte

ich ihr auf diese Weise ein kleines Denkmal setzen.

Der «Neue» kommt

Sie sind fahrbereit, die Eigenbauten des CFe 4/4 Nr. 4 (LOKI 11/2009) und der C2 30 (LOKI 11/2014) sowie die aus LGB-Fahrzeugen angepassten C4 21, K 38 und L 49. Jetzt sollen sie Verstärkung bekommen von dem von mir so bewunderten Ce 2/2 15.

Einen Vorbehalt möchte ich Ihnen nicht verschweigen. Der Bau dieser Fahrzeuge machte mir vorerst Kopfzerbrechen. Da ich selber keine Antriebe bauen kann, muss ich bei Triebwagenbauten immer auf Produkte aus der Modellbahnproduktion abstellen. Mit Glück kann man über den Fachhandel aus den Ergänzungsteilen im Programm der Hersteller ein passendes Drehgestell oder einen Antrieb auswählen, vielleicht unter Zudrücken eines Auges, weil der Achsabstand nicht ganz vorgänglich stimmt. Für meinen Zweizachser war also einen Kompromiss zu suchen; als Basis musste demnach ein vorhandenes Fahrzeug dienen. Die Auswahl war aller-

Der Reiz dieser Überlandbahn

«Nun, ich gebe es zu: Diese Bahn fasziniert mich einfach. Einerseits, weil sie eine übersichtliche Grösse hat, und andererseits, weil ich eine familiäre Bindung zu ihr habe. Mein Grossvater war in diesem Betrieb tätig und hat ihn über einige Jahre mitgeprägt. In meinen Ferien in der Kindheit weilte ich ab und zu in Wiedlisbach bei den Grosseltern. Grossvater war ein sehr interessanter «Chüngelzüchter». Beim Haus befanden sich auch die Ställe, das Futter wuchs aber beim SNB-Depot: Gras und Topinambur. Während Grossvati sich ums «Gemapfe» kümmerte, konnte ich durchs Depot streifen und die imposanten Fahrzeuge in aller Ruhe bewundern. So begann auch mein Interesse am Triebwagen Nr. 15.»