



Nach dem Verkauf ist der ehemalige RBD 4/4 2102 mit Bt 902 bei den CJ im Jura tätig.



Das Paar RBD 4/4 2100 und Bt 900 hat eine neue Heimat bei der OeBB gefunden.

fronten. Das erste Serienfahrzeug mit diesem Anstrich, der RBD 4/4 2104, wurde 1987 in Betrieb genommen. Die Prototypen wurden im Laufe der Zeit farblich normalisiert. 2008 verliessen die vier Triebwagenzüge die SBB. Zwei wurden von der Montafonerbahn in Österreich übernommen (2101/2103), einer ging an die Oesingen-Balsthal-Bahn (OeBB, Nr. 2100) und der Zug 2102 an die Chemin de Fer du Jura (CJ). Die damaligen Serienfahrzeuge tun heute noch ihren Dienst, allerdings zu «Dominos» umgebaut oder mit speziell umgebauter elektrischer Einrichtung, um bis Frankreich eingesetzt werden zu können. Die Mittel-

Thurgau-Bahn (MThB) und die Südostbahn (SOB) hatten auch NPZ im Einsatz. Mit dem Konkurs der MThB gingen deren Fahrzeuge an die SBB über, die sie noch kurze Zeit im alten Anstrich einsetzten, dann aber zum grossen Erstaunen die Triebwagenteile dem Abbruch zuführten.

Die Modellgeschichte

Zu der Zeit, als die Kolibrimodelle in den Handel kamen, war vieles noch anders. Auf dem Modellmarkt mischte noch eine grosse Zahl von unabhängigen Herstellern mit. Lima, Rivarossi, Jouef, Liliput, HAG, Trix oder Roco waren neben den alteingesesse-

nen Marken wie Märklin und Fleischmann die wichtigen Mitspieler. Gegenseitige Verbindungen gab es kaum, und an den Messen wurde die «geschlossene Gesellschaft» geübt. Die Liste von wünschbaren Modellen war noch gross und reichte für alle. Trotzdem: Beim Erscheinen eines neuen Fahrzeuges im Vorbild geriet die Masse in Wallung, und jeder der Hersteller versuchte, an Unterlagen heranzukommen, um abzuschätzen, ob bei der Herstellung des Modells ein «gutes Geschäft» zu machen wäre. So geschah es auch, als die SBB die Beschaffung von neuen Trieb- und Steuerwagen zur Bildung von sogenannten Pendelzügen ankündigten. Diese Züge sollten das Sammelsurium an altem Rollmaterial ersetzen, aus denen die damaligen Regionalzüge zusammengestellt waren.

Liliput, der Sieger

Bei Liliput in Wien war die Freude gross, die Produktion ausführen zu können. Nach dem Vorliegen der Pläne und erster Bilder ging man mit Schwung an die Konstruktion der Modelle. Grossartig war auch die Tatsache, dass mit einem Werkzeug verschiedene Züge geschaffen werden konnten, gab es doch von Anfang an vier Farbvarianten. Später winkte ja sicher auch noch die Serienausführung. Ein richtig interessantes Projekt, wie es sich ein Modellbahnhersteller nur wünschen kann. Oder gab es doch noch einen Wermutstropfen? Leider ja, und zwar einen recht grossen: Bei Liliput wurde man sich plötzlich bewusst, dass für alle NPZ Zwischenwagen gefordert waren, und zwar EW I für die Zweitklasswagen und EW II für den gemischten Wagen erster und zweiter Klasse. Bald wurde klar, dass es Liliput nicht möglich war, auch noch diese Modelle zu produzieren, da die finanziellen Mittel und die Kapazität fehlten. Was tun, war die grosse Frage.

Der damalige Markt

Als die NPZ-Modelle realisiert wurden, war der Markt bei den Modellen recht sauber geordnet, hatte es doch noch genügend Vorbilder, die irgendwann realisiert werden konnten. Bei den Reisezugwagen war die Aufteilung eigentlich klar geregelt: Liliput stellte die Gruppe der Leichtstahlwagen her, bei Roco standen die Einheitswagen II in Produktion, und bei Lima waren Einheitswagen I im Programm. Diese Produktion machte allerdings den Modellbahnern