



Der RBD 565 der BLS als erster Eigenbautriebwagen.
Beim Gehäuse handelt es sich um eines aus Restbeständen der SMF AG,
das Chassis und die Drehgestelle stammen vom NPZ von Lilliput.

erstand. Die ersten Triebwagen für die GFM und die RVT wurden jedoch beidseitig mit Führerständen ausgerüstet, sodass sie auch als Alleinfahrer eingesetzt werden konnten. Zusätzlich wurden ihre Führerstände mit Wagenübergängen versehen. Die BT beschaffte ihre Pendelzüge mit abgesenkten Wagenböden und anderen Drehgestellen. Die Türen der Wagen wurden an den Drittelpunkten angeordnet. Diese Züge wurden stets als Ganzzüge betrieben. Es konnten keine anderen Zwischenwagen verwendet werden. Trotz den genannten Unterschieden konnten die Pendelzüge im

Wesentlichen auf einer gemeinsamen technischen Plattform entwickelt werden.

Neben den offensichtlichen äusseren Unterschieden gibt es auch solche, die nicht auf den ersten Blick erkennbar sind. Einige Differenzen waren von Anfang an da, andere kamen während der vielen Betriebsjahre hinzu. Einige Beispiele: unterschiedliche Kastenlänge der Steuerwagen um 20 cm, das Anordnen der Schürzen respektive das Fehlen von Schürzen, unterschiedliche Sitze, unterschiedlich angeordnete Türdrücker, Klimageräte über den Führerständen usw.

Aber auch technisch wurden unterschiedliche Lösungen entwickelt. Einige Beispiele: Steuerung der Einstiegstüren (Einklemmschutz beim Öffnen und beim Schliessen), unterschiedliche Konstruktionen der Radlager, unterschiedliche Geschwindigkeitsmesssysteme usw.

Vorbild – heutiger Einsatz

Von den oben erwähnten Bahngesellschaften existiert in der Zwischenzeit keine einzige mehr in der damaligen Form. Die meisten Triebzüge sind aber heute noch vorhanden, sofern sie nicht durch Brände



Der erste Steuerwagen ABT der BLS.
Das Modell ist vollständig in Messing konstruiert.
Die Drehgestelle stammen von Roco.