

oder Unfälle ausgemustert werden mussten. Die Pendelzüge werden heute bei der BLS AG, bei den Transports publics fribourgeois (TPF), bei den Transports publics neuchâtelois (TRN) und bei der Schweizerischen Südostbahn (SOB) eingesetzt. Ein Ende ihres Einsatzes ist aber nach fast 40 Betriebsjahren absehbar.

Das Modell


Ich habe mich seit je dafür begeistert, Fahrzeugmodelle zu besitzen, die nicht oder nur schwer käuflich zu erwerben sind. Da ich in der Region Bern im Einzugsgebiet der BLS aufgewachsen bin, habe ich eine gewisse Anziehung zu den bekannten RBDe-4/4-Pendelzügen dieser Privatbahn entwickelt. Es standen früher zwar Modelle dieser Pendelzüge zur Verfügung. Diese waren aber für mich nicht erschwinglich. Es handelte sich dabei um Kleinserienmodelle der Firma SMF in Giubiasco. Also habe ich damit begonnen, mich mit dem Eigenbau solcher Modelle zu beschäftigen. Genau in dieser Zeit hat die Firma SMF aufgehört, selbst Modelleisenbahnen zu produzieren. Damals hatte ich angefangen, die Ätztechnik für den Modellbahnbau zu erlernen. Ich hatte bereits erste Eigenbaumodelle von Berner Tramfahrzeugen hergestellt (siehe auch LOKI 1 | 2018). Zufällig

habe ich dann erfahren, dass die Firma SMF Restposten von Teilen aus ihrer Produktion verkauft. Kurzerhand habe ich mich somit entschlossen, die Firma SMF zu besuchen. So konnte ich einige Gehäuseteile im Rohbau erwerben. Gleichzeitig hat mich Frau Rohrer in das Zeichnungswesen für die Herstellung von Ätzfilmen eingeführt. So habe ich damit begonnen, Ätzzeichnungen herzustellen. Diese habe ich noch konventionell am Reissbrett in Tusche von Hand gezeichnet. Bald erhielt ich erste Resultate, als ich die Ätzbleche aufgrund meiner Zeichnungen zurückbekam. Beim ersten Fahrzeug handelte es sich um einen Zwischenwagen. Nach dem Zusammenbau und der Lackierung stellte ich fest, dass die Proportionen des Wagens nicht wirklich stimmten. Da die Zeichnungen von Hand erstellt worden waren, liessen sie sich nicht einfach ändern; ich musste sie neu zeichnen. In der gleichen Zeit wurden erste CAD-Systeme eingeführt, die auch auf normalen PC liefen.

Neben einem Trammodell des Vevey-Be 4/8 habe ich als Nächstes das Gehäuse eines RBDe-Triebwagens konstruiert. Dabei habe ich versucht, die Fehler zu vermeiden, die ich beim Zwischenwagen gemacht habe. Doch die Proportionen liessen auch bei diesem Modell zu wünschen übrig. Vor allem

ist es mir nicht gelungen, die Abwicklung der Fahrzeugfront stimmig umzusetzen. Schwierigkeiten hatte ich auch damit, den richtigen Antrieb des Modells zu finden. Zunächst habe ich versucht, Chassis, Drehgestelle und Motor des ersten Liliput-NPZ zu verwenden. Aber auch diese Lösung vermochte nicht zu überzeugen. Dazu kam, dass Liliput zu dieser Zeit vom Markt verschwand und die Ersatzteile nicht mehr einzeln bezogen werden konnten. So habe ich als Nächstes die Zeichnung des Steuerwagens hergestellt und abermals die Abwicklung der Front konstruiert – jedoch immer mit mässigem Erfolg. Es kam dazu, dass die einzelnen Fahrzeuge (Zwischen-, Trieb- und Steuerwagen) aufgrund der unterschiedlichen Konstruktionsarten auch nicht mehr wirklich zusammenpassten. So habe ich das Projekt etwas frustriert erst einmal ad acta gelegt und mich mit anderen Projekten beschäftigt.

Neubeginn

Mit diversen anderen Modellprojekten und der stetig besseren CAD-Technik habe ich viele Modellbahnbaufahrungen gesammelt. So habe ich damit begonnen, das Projekt der Privatbahn-NPZ neu aufzugleisen. Davon möchte ich im nächsten Teil dieser Artikelserie berichten. 

Der Triebwagen RBDe 567 der TPF neben dem RBDe 565 der BLS. Diese Modelle bilden das Resultat der Neuaufgabe des Projektes. Davon berichte ich im zweiten und im dritten Teil dieser Artikelserie.

