

Solch einmalige Kompositionen sind in den letzten Jahren zunehmend seltener geworden und verdienen es umso mehr, auf unseren Anlagen weiterleben zu können.

Das Vorbild

Im Buch «Die Südostbahn» von Gerhard Oswald kann man nachlesen, dass 1969 erstmals während des Winterfahrplans zwei direkte Pendlerzüge von Einsiedeln nach Zürich-Enge bzw. Wiedikon verkehrten. Später wurde Zürich Altstätten regulärer Ziel- und Ausgangsort dieses Zuglaufs. Man erhoffte sich, damit die Pendler komfortabler und direkter in die Agglomeration Zürich und in umgekehrter Richtung auch Tagestouristen ins Skigebiet Hoch-Ybrig und nach Einsiedeln zu bringen. Dieses Zugangebot kam gut an und war erfolgreich. Bald verkehrten die Züge zusätzlich im Sommer. Eine echte Pioniertat erfolgte 1974, als die SOB erstmals einen Buffetwagen im Zug einreichte. Kaffee und Gipfeli am Morgen und am Abend ein Feierabendbier genießen – so lautete das Erfolgskonzept des nun «Gipfeli-Express» genannten Zuges. Die Buffetwagen wurden durch die Ehefrauen von Bahnangestellten bewirtschaftet. Ab 1985 verkehrte die Komposition als ein Zug mit acht Personenwagen. Gezogen wurde er jeweils von einer Lok der SOB, während das Anhängematerial von den SBB (Personenwagen) und der SOB (Buffetwagen) stammte. Eine besondere Aufmerksamkeit erregte im Frühling 1991 die Mietloko-

motive 143 992 der Deutschen Reichsbahn (DR), die erstmals vor dem «Gipfeli-Express» eingesetzt wurde.

Ende Dezember 2008 ging die Ära mit dem Buffetwagen zu Ende. Er war in die Jahre gekommen und wurde deshalb aus dem Zugverband genommen. Dieser verkehrte weiter bis 2013, aber eben leider ohne Buffetwagen. Auch diese Periode hatte noch einige interessante Zugkompositionen zu bieten.

Der Pneuwagen im Modell

Da die Züge von Wädenswil nach Biberbrugg eine Steigung von 50 Promille zu bewältigen haben, musste möglichst leichtes Rollmaterial eingesetzt werden. Aus diesem Grund setzten die SBB diesen interessanten Einzelgänger, auf dessen spannende Geschichte ich hier nicht eingehen möchte, bis 1985 ein.

Wie bereits erwähnt, das Gehäuse dieses Wagens habe ich nicht selbst gebaut, sondern mein Kollege Kurt Schönthal. Er verwendete dafür von Lima alte Wagenkästen des Typs EW I. Bei diesen stimmt die Fenstereinteilung sehr genau mit jenen des Pneuwarens überein. Mein Bild zeigt, wie er die Seitenwände zusammengesetzt und welche Teile er aus Polystyrolteilen nachgebildet hat. Für den Weiterbau benötigte ich für das Fahrgestell noch einen weiteren EW I von Lima (1. Klasse) der neueren Generation und ein Dach eines Leichtstahlwagens von Liliput.

Das Fahrgestell muss zuerst an die Gegebenheiten wie Länge, Mitteleinstieg usw. des neuen Wagens angepasst werden. Da der Pneuwagen ursprünglich grosse Drehgestelle mit bis zu fünf Achsen hatte, ist der Drehpunkt des Drehgestells weiter zurückversetzt. Mit drei Schnitten lässt sich dies einfach nachbauen. Leider ist dadurch die Kupplungskinematik unbrauchbar. So habe ich eine Kinematik von Symoba eingebaut. Für die Bestuhlung verwendete ich Teile eines Leichtstahlwagens und eines EW I.

Das Dach hingegen ist aufwendig. Ich setzte es aus Teilen eines Liliput-Leichtstahlwagens zusammen. Leider war dieses einiges zu hoch. Ich schnitt daher am unteren Rand des Daches fast zwei Millimeter weg und feilte diesen Schnitt wieder plan. Auch war das Dach ein wenig zu breit. So musste ich mit der Tischfräse einen Schnitt durch die Mitte machen, um das Dach zu schmälern. Die beiden Teile wurden anschliessend wieder sorgfältig zusammengeleimt. Auch die Dachlüfter sind eine spezielle Konstruktion. Mit dünnem Messingblech und einem 2 x 2 mm grossen Polystyrolklötzchen lassen sie sich gut selbst herstellen. Für die Rippen auf dem Dach verwendete ich einen schmalen Polystyrolstreifen von 0,5 mm Breite. Schliesslich klebte ich über den Eingängen noch ein Drahtstück mit 0,4 mm Durchmesser als Regenrille. Das Typenfoto des Modells zeigt noch die weiteren Details, die man für diesen Wagen benötigt. ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 34



Die Geschichte des Pneuwarens der SBB

[https://de.wikipedia.org/wiki/Pneuwagen_\(SBB\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Pneuwagen_(SBB))



1978 An einem schönen Herbsttag ist der Einzelgänger-Triebwagen ABe 4/4 71 der SOB im Dienst für den Gipfeli-Express.