



Porträt | Gepäcktriebwagen Deh 4/4 von Ferro-Suisse by Pesolillo in Spur 0m

Was lange währt...

Die Deh 4/4-Gepäcktriebwagen von FO und BVZ wurden bereits vor einigen Jahren von Ferro-Suisse angekündigt. Nach dem Tod des Firmeninhabers übernahm der Tessiner Kleinserienhersteller Pesolillo die Marke Ferro-Suisse. Dieser hat das Projekt komplett überarbeitet und durch Versionen der Matterhorn Gotthard Bahn ergänzt.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Zahlreiche Schmalspurbahnen hatten Ende der 1960er-Jahre das Problem von überaltertem Rollmaterial, so auch die Furka-Oberalp-Bahn (FO). Gerade in den Wintermonaten stieg der Reiseverkehr erheblich an, wodurch das bisherige Rollmaterial weder von der Leistung noch von der Anzahl her den Ansprüchen gerecht werden konnte. Die Verantwortlichen bestellten 1971 die fünf meterspurigen Gepäcktriebwagen mit den Betriebsnummern 51 bis 55 für den Adhäsions- und den Zahnradbetrieb. Ergänzt wurden sie mit vier Steuer- und acht Reisezugwagen, um so den Pendelbetrieb zu ermöglichen. Später wurde aus dem vorhandenen Rollmaterial noch ein fünfter Pendelzug reali-

siert. Ziel war es, diese Kompositionen und auch die einzelnen Triebwagen auf dem gesamten Streckennetz, inklusive der Schöllenenbahn, einzusetzen. Gerade hier waren die bisher verkehrenden HGe 2/2 und die ABDeh 2/4 mit dem stark zunehmenden Winterverkehr überfordert.

Um das Gewicht niedrig zu halten (48,3 t), wurden die Wagenkästen (SIG) der Deh 4/4 aus Leichtmetall gefertigt. Die Drehgestelle (SLM) sind mit je zwei Motoren ausgerüstet, wodurch eine Stundenleistung von 1032 Kilowatt erreicht wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h im Adhäsions- und 30 km/h im Zahnradbetrieb.

Weil sich diese Triebwagen bewährten, wurden zwischen 1979 und 1984 sechs

