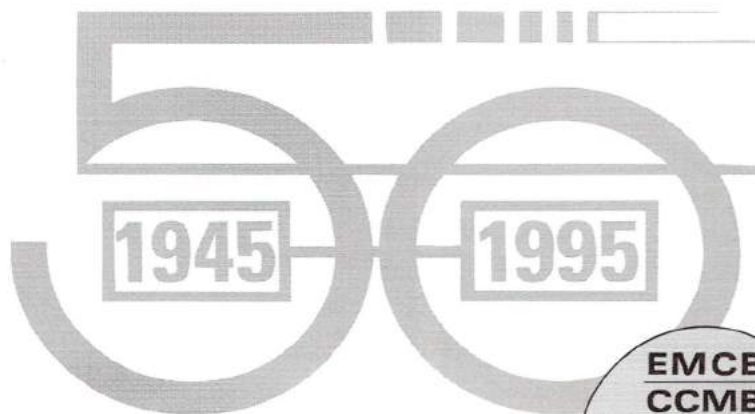




Eisenbahn-Modellbau-Club Biel
Club de Chemins de fer miniatures Bienne



Eisenbahn-Modellbau-Club Biel **Club de Chemins de fer miniatures Bienne**

Inhaltsverzeichnis

Table des matières

	Seite/n		Page/s
Vorwort des SVEA-Präsidenten P. Blattner	3	<i>Avant-propos P. Blattner, président de l'ASEA</i>	3
Gruss des Bieler Stadtpräsidenten H. Stöckli	4	<i>Salutations de M. H. Stöckli, maire de Bienne</i>	4
Editorial des EMCB-Präsidenten P. Röthlisberger	5	<i>Editorial, P. Röthlisberger, président du CCMB</i>	5
Die Geschichte des 50-jährigen EMCB	7	<i>Historique du CCMB</i>	9
Technische Daten der Anlagen 0 und H0	39	<i>Plan synoptique du réseau H0</i>	40/49
Schematischer Gleisplan Spur H0	40/49	<i>Plan du réseau H0</i>	42/47
Gleisplan H0-Anlage	42/47	<i>Plan du réseau 0</i>	44/45
Gleisplan Spur 0-Anlage	44/45	<i>Fiche technique des maquettes 0 et H0</i>	50
Gönner- und Inserentenverzeichnis	88	<i>Listes des donateurs et des annonceurs</i>	88



Vorwort

Unsere Freunde aus Biel feiern dieses Jahr ihr 50jähriges Jubiläum, ein wichtiges und erfreuliches Ereignis im Vereinsleben einer Vereinigung von Eisenbahnfreunden, das unsere Unterstützung und unseren herzlichen Glückwunsch verdient.

Als Mitbegründer im Jahre 1947 ist der Klub auch zu einem Teil Geburtsstätte unseres Verbandes.

Die beiden Modell-Anlagen des Klubs können sich sehen lassen und sind eine Reise wert.

Die Stadt bekannt durch ihre Zweisprachigkeit beweist, dass im täglichen Leben ein Zusammensein bestens möglich ist. Auch im Vereinsleben beeinträchtigt diese Besonderheit in keiner Art und Weise.

Biel ist auch ein Eisenbahnknotenpunkt zwischen der Deutschschweiz und der Romandie. Ein wichtiger Rangierbahnhof und ein nicht unbedeutender Personenbahnhof, die Hauptwerkstätten für den Unterhalt der thermischen Fahrzeuge der SBB sowie der Privatgüterwagen beeindrucken immer wieder Eisenbahnfreunde.

Wir freuen uns und sind auch stolz, Gäste des Bieler Klubs sein zu dürfen und wünschen unserem Mitgliedsklub viel Erfolg und Freude in der Zukunft. Auch hoffen wir, dass unsere Veranstaltung als ein angenehmes und erfolgreiches Ereignis in die Geschichte seiner Geburtstagsfeier eingehen wird.

Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur
Der Präsident: Pierre Blattner

Avant-propos

Bienne est aussi un peu le berceau de notre association. Son club était présent lors de la fondation de notre organisation nationale en 1947.

C'est ainsi qu'en cette année 1995, nos amis biennois fêtent le 50ème anniversaire de leur club. C'est un événement important et réjouissant dans la vie d'un groupe de ferroviopathes qui stimule notre soutien et suscite nos très sincères félicitations.

Par son travail, ses belles et importantes réalisations en matière de modélisme ferroviaire, le Club de Bienne mérite un encouragement et une visite.

Bienne est la ville typiquement à cheval sur deux régions linguistiques. Par différents aspects, elle nous montre la manière d'une coexistence quotidienne possible entre deux cultures. Notre association cherche également à agir en ce sens avec plus ou moins de bonheur.

Bienne est aussi un vaste et séduisant noeud ferroviaire entre la Suisse alémanique et la Romandie. Un important triage et une non moins importante gare de voyageurs, de même que l'atelier principal pour les locomotives thermiques des CFF et les wagons de particuliers, sont les points d'attraction fort intéressants pour les amis des chemins de fer que nous sommes tous.

Nous sommes à la fois heureux et fiers de pouvoir être les hôtes du Club de Bienne et lui souhaitons beaucoup de plaisir et de réussite dans ses activités futures. Nous espérons aussi que notre manifestation restera un événement de choix dans ses annales.

Association Suisse Eisenbahn-Amateur
Pierre Blattner, président



50 Jahre Eisenbahn-Modellbau-Club Biel

Vor 50 Jahren, genau am 5. November 1945, wurde der Eisenbahn-Modellbau-Club, welcher vorerst noch "Vereinigung Bieler Eisenbahn-Freunde" hiess, von einigen engagierten Modelleisenbahnamateuren gegründet. Im Jahre 1956 konnte sich der Club an seinem heutigen Standort installieren, wo er seine Aktivitäten erfolgreich ausübt.

Ich gratuliere dem Eisenbahn-Modellbau-Club Biel sehr herzlich zu diesem runden Geburtstag! 50 Jahre Eisenbahn-Modellbau-Club Biel bedeuten: ein halbes Jahrhundert sinnvolle, aktive Freizeitbeschäftigung, grosse, freiwillige Engagements, einvernehmliche Teamarbeit und selbstverständlich auch zahlreiche fröhliche und ungezwungene gesellige Anlässe. Dass der Eisenbahn-Modellbau-Club Biel mit seinem stets interessanten und abwechslungsreichen Tätigkeitsprogramm auf dem richtigen Geleise fährt, bezeugen die immer zahlreicher werdenden Mitglieder, heute sind es rund 300, welche im Club ihrem Hobby frönen.

Da der Club in seinem Jubiläumsjahr durch Ausstellungen und einem "Tag der offenen Tür" sowie der Organisation der Delegiertenversammlung Schweizerischer "Eisenbahn-Amateur" vermehrt an die Öffentlichkeit treten wird, hoffe ich, dass seine Anstrengungen durch ein zahlreich erscheinendes und interessiertes Publikum belohnt werden.

Ich wünsche dem Bieler Eisenbahn-Modellbau-Club auch für die kommenden 50 Jahre viele tolle Aktivitäten, mit möglichst vielen begeisterten Mitgliedern.

Hans Stöckli, Stadtpräsident von Biel

Jubilé du Club de Chemins de fer miniatures Bienne

Il y a 50 ans, le 5 novembre 1945, fut fondé le Club de chemins de fer miniatures Bienne, à l'époque lancé sous le label "Vereinigung Bieler Eisenbahn-Freunde" par une brochette d'amateurs épris de modélisme ferroviaire. En 1956, le Club put s'installer sur l'emplacement actuel, où les valeurs chères à ses membres sont cultivées avec succès.

Je félicite très chaleureusement le Club de chemins de fer miniatures de Bienne à l'occasion de son jubilé. Cinquante ans d'existence de Club signifient: un demi-siècle de loisirs actifs et fructueux, d'engagements importants et spontanés, de vécu en bonne et harmonieuse intelligence, entraînant comme corollaire de nombreuses occasions de réjouissance et de récréation conviviale. Avec son programme d'activités intéressant et varié, le Club de chemins de fer miniatures Bienne montre qu'il roule sur de solides voies. Il en apporte la preuve par le nombre sans cesse croissant de ses adeptes s'adonnant au même hobby. Ce nombre voisine aujourd'hui le chiffre de 300 personnes!

Au cours de cette année de jubilé, le Club se présentera à plusieurs reprises au public, entre autres par des expositions et une "Journée portes ouvertes", ainsi que par l'organisation de l'Assemblée des Délégués de l'Association Suisse "Eisenbahn-Amateur". J'espère que les efforts engagés seront récompensés par la présence d'un public nombreux et avisé. A l'aube des 50 prochaines années, je souhaite au Club de chemins de fer miniatures de Bienne plein d'activités formidables avec le plus grand nombre possible de membres enthousiastes.

Hans Stöckli, maire de Bienne



Editorial

Liebe Leserin,
Lieber Leser,

Mit der vorliegenden Broschüre erhalten Sie einen Einblick in unsere abwechslungsreiche Klubgeschichte sowie einen Ueberblick über den Bau der beiden Klubanlagen.

Von anfänglich 26 Gründungsmitglieder im Jahre 1945 ist der EMCB stetig gewachsen und zählt heute ca. 300 Interessenten.

Die Modelleisenbahn hat schon seit ihren Anfängen alt und jung in ihren Bann gezogen und wird dies auch in Zukunft tun.

Ob Einsteiger, Fortgeschrittener oder Profi, das "Hobby" Eisenbahn im Original oder im Modell bietet jedem etwas interessantes.

Sollten auch Sie zu den Eisenbahn-Fans zählen, sind Sie bei uns herzlich willkommen.

Eisenbahn-Modellbau-Club Biel
P. Röthlisberger, Präsident

Editorial

Chères lectrices,
chers lecteurs,

La présente brochure vous apporte une rétrospective quant à l'historique de notre Club parsemé d'événements aussi nombreux que divers ainsi qu'une vue d'ensemble sur les deux maquettes.

Des 26 membres fondateurs de l'année 1945, l'effectif du CCMB a constamment augmenté, si bien qu'il atteint aujourd'hui le nombre respectable de près de 300.

Dès le début de son existence, le modélisme ferroviaire a attiré dans son sillon jeunes et moins jeunes, et il le fera sans doute encore longtemps, à l'avenir.

Que vous soyez débutant, artisan chevronné ou "profi", le "hobby" chemin de fer offre à chacun quelque chose d'intéressant, aussi bien en grandeur nature qu'en modélisme.

Désirez-vous aussi faire partie de ces "fans" du chemin de fer, alors vous êtes, naturellement, le bienvenu chez nous!

Club de Chemins de fer miniatures Bienne
P. Röthlisberger, président



Jubiläumskalender des EMCB 1995

24. 02. Generalversammlung 1995
Eröffnung des Jubiläumsjahrs
- 10.-26. 04. Ausstellung in den Schaufenstern
der Nidaugasse
- 22./23. 04. Delegiertenversammlung des SVEA
(Schweiz. Verband "Eisenbahn-
Amateur")
23. 04. Jubiläumsausflug mit Sonderzug
unter dem Motto: "Sécheron-Festival"
- 20./21. 05. Tag der offenen Tür beim EMCB
20. 05. Taufe eines neuen SBB-Pendelzu-
ges im Bahnhof Biel-Mett
27. 08. Traditioneller Ausflug mit Ziel MOB
und Blonay-Chamby
23. 09. Offizieller Jubiläumstag beim EMCB
- 11./12. 11. Jahresausstellung des EMCB
18. 11. Versammlung der "Clubs romands"
des SVEA
09. 02. 96 Generalversammlung 1996
Ausklang des Jubiläumsjahres

Calendrier du jubilé du CCMB 1995

24. 02. Assemblée générale 1995
Ouverture de l'année du jubilé
- 10-26. 04 Exposition dans les vitrines à la rue
de Nidau
- 22/23. 04 Assemblée des délégués de l'ASEA
(Association Suisse "Eisenbahn-
Amateur")
23. 04 Excursion du jubilé avec train special
"Sécheron-Festival"
- 20/21. 05 Journées portes ouvertes au CCMB
20. 05 Baptême d'une rame CFF "Colibri"
en gare de Bienne-Mâche
27. 08 Excursion traditionnelle avec pour but
le MOB et le Blonay-Chamby
23. 09 Journée officielle du jubilé au CCMB
- 11/12. 11 Exposition annuelle du CCMB
18. 11 Assemblée des Clubs romands de
l'ASEA
09. 02. 96 Assemblée générale 1996 clôture de
l'année du jubilé

Von der Gründungszeit des Eisenbahn-Modellbau-Club-Biel (EMCB) bis zum 50 jährigen Jubiläum.

Im Jahre 1945 fanden sich 6 Eisenbahnamateure mit dem Ziel, einen Modelleisenbahnclub zu gründen. Zu diesem Zweck erschien im Bieler-Amtsanzeiger vom 2. November 1945 folgendes Inserat:

Avis aux modélistes et amis des chemins de fer

Les amis des chemins de fer et constructeurs de modèles ferroviaires de Bienne et environs sont invités à se trouver **lundi, le 5 novembre 1945** à 20.00 heures au **Café Transit**, Bienne (vieille place de la Gare) pour un échange d'idées et la fondation éventuelle d'un groupement.

Membres du CSCF, Bienne.

Mitteilung an Modellbauer und Eisenbahnfreunde

Zwecks Gedankenaustausch, gegenseitiger Orientierung und eventueller Gründung einer Ortsgruppe sind Eisenbahn-Modellbauer und -Freunde von Biel und Umgebung höflich eingeladen, sich am **Montag, den 5. November**, um 20.00 Uhr, im **Café Transit**, Biel (alter Bahnhofplatz) einzufinden.

Mitglieder des SMEC, Biel.

An der darauf folgenden Gründungsversammlung, am Montag den 5. November 1945 im Saale des Restaurants Transit, waren dann total 18 Interessenten anwesend. Dazu kamen noch 3 schriftliche Anmeldungen. Mit 21 Eisenbahnbegeisterten wurde am heutigen Guisanplatz, die Vereinigung Bieler Eisenbahnfreunde (VBEF) ins Leben gerufen; und zwar als Untergruppe des Berner Clubs.

In der Uhrenmetropole Biel gab es viele technisch interessierte Leute, wie Klein- und Feinmechaniker, Uhrmacher, Mechaniker, Techniker, Elektromonteur und Ingenieure, welche mit einfachen Mitteln Eisenbahnmodelle zu bauen begannen.

Eine erste Etappe war das 100-jährige Eisenbahnjubiläum der SBB. Vom 13.-26. Mai 1947 wurden nebst der Ausstellung der SBB in der alten Logengasse-Turnhalle, auch handgefertigte Modelle von den damaligen Clubmitgliedern ausgestellt. Die ganze Ausstellung wurde von pensionierten Clubmitgliedern betreut.

Dies gab dann wieder einen Ansporn, um gemeinsam einen ersten Baukurs zu organisieren. Man einigte sich auf die damals erste Leichtschnellzuglokomotive Re 4/4 I. 401-25 und 426-50 (damalige Nummerierung). Es gab dazu von Gähler in St. Gallen passende Spritzgussgehäuse mit Stirnwandtüren und runder Form in Spur 0, Massstab 1:45 zu kaufen. Zu gleicher Zeit konnte man die kleinsten Motörli, genannt Blumer- und später Keiser-Motoren erwerben. Die Motoren waren für die damaligen Verhältnisse sehr klein und zugkräftig und konnten gut in die kleinste Rangierlokomotive in Spur 0 eingebaut werden.

► Seite 13

Le Club de Chemins de fer miniatures Bienne (CCMB), depuis sa création jusqu'à son cinquantième anniversaire

En 1945, six amateurs de chemins de fer se retrouvaient avec, pour objectif, la création d'un club de chemins de fer miniatures. A cet effet, l'annonce ci-dessous paraissait dans la Feuille officielle de Bienne du 2 novembre 1945:

Avis aux modélistes et amis des chemins de fer

Les amis des chemins de fer et constructeurs de modèles ferroviaires de Bienne et environs sont invités à se trouver **lundi, le 5 novembre 1945** à 20.00 heures au **Café Transit**, Bienne (vieille place de la Gare) pour un échange d'idées et la fondation éventuelle d'un groupement.

Membres du CSCF, Bienne.

Mitteilung an Modellbauer und Eisenbahnfreunde

Zwecks Gedankenaustausch, gegenseitiger Orientierung und eventueller Gründung einer Ortsgruppe sind Eisenbahn-Modellbauer und -Freunde von Biel und Umgebung höflich eingeladen, sich am **Montag, den 5. November**, um 20.00 Uhr, im **Café Transit**, Biel (alter Bahnhofplatz) einzufinden.

Mitglieder des SMEC, Biel.

C'est un total de 18 intéressés qui assista alors à l'assemblée constitutive du lundi 5 novembre 1945 dans la salle du restaurant Transit. Trois inscriptions écrites venaient s'y ajouter. A l'endroit où se trouve aujourd'hui la place Guisan, 21 passionnés de chemin de fer créaient la „Vereinigung Bieler Eisenbahnfreunde (VBEF)“, ceci en qualité de sous-section du club bernois.

La métropole horlogère comptait un grand nombre de personnes intéressées à la technique, tels que mécaniciens de précision, horlogers, mécaniciens, techniciens, monteurs-électriciens et ingénieurs, qui se mirent à construire des modèles réduits avec des moyens rudimentaires.

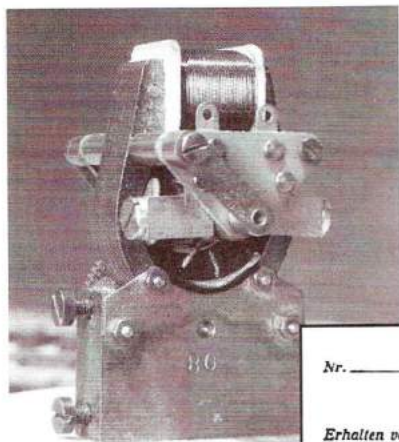
Une première étape fut sans conteste le 100^e anniversaire des CFF. En plus de l'exposition des CFF, des modèles faits à la main par les membres du club de l'époque furent exposés du 13 au 26 mai 1947, dans la vieille halle de gymnastique de la Rue de la Loge. Toute l'exposition était assurée par des membres retraités du Club.

Ceci donna l'élan nécessaire pour organiser ensemble un premier cours de construction. On se mit d'accord pour la première locomotive légère rapide Re 4/4 I. 401-25 et 426-50 (la numérotation d'alors). On pouvait acheter chez Gahler à St-Gall des carrosseries adéquates en fonte injectée pour l'écartement 0 et à l'échelle 1:45. A la même époque, il était possible d'acheter les plus petits moteurs, dénommés Blumer et plus tard Keiser. Ces moteurs étaient très petits et très attractifs et pouvaient être très facilement montés dans les plus petites locomotives de manœuvre avec écartement 0.

► Page 15

Re 4/4 I. wie sie an den ersten Bau-Kursen im noch jungen Club gebaut wurden.

Re 4/4 I construite par le club peu après sa fondation



Blurmotor (später Keiser) aus dem Jahr 1950/52 mit angebauter Untersetzung 13/80.

Moteur Blumer (par la suite Keiser) de 1950/52 avec réduction 13/80.

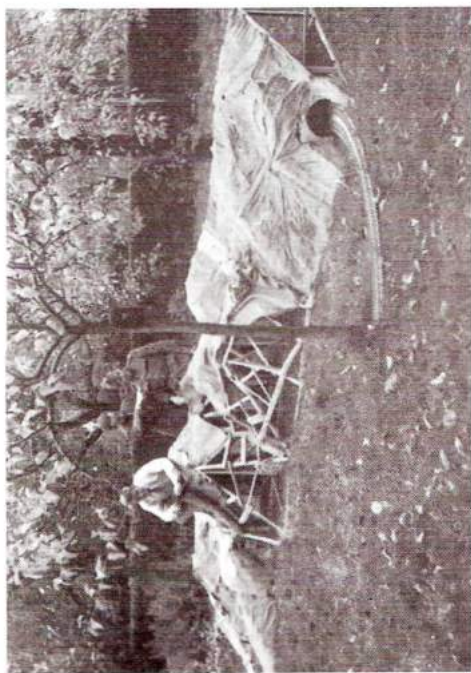
Nr. _____	Quittung	Fr. <u>74.-</u>
Erhalten von <u>Leuen Emil Roth</u>		
die Summe von <u>Unter 17. Fr.</u>		
Fr. <u>Verunsicherungig Franken</u>		
<u>für 4 Stk. Blumermotoren</u>		
	Fr. den <u>24. April</u> 19 <u>52</u>	
	<u>Frenker G.</u>	

Aufgrund dieser Quittung ersieht man auch den damaligen Preis von Fr. 18.50 den ich bezahlt hatte.

Une quittance qui fait rêver.



Gesamtansicht Spur 0-Anlage im Hotel "Schweizerhof" 8. - 16. November 52.
 Vue du réseau 0 lors de l'exposition du 8 - 16 novembre 1952 à l'Hôtel
 "Schweizerhof".
 Photo Grob



Zu Kontrollzwecken, aus Platzgründen im Garten, aufgebaute Berge.
 V.l.n.r.R: Kämpf, H. Schori und im WK-Urlaub weilender Präsident G. Junker.
 Les montagnes prennent forme.
 De gauche à droite: R. Kämpf, H. Schori et le président G. Junker en congé
 militaire.

Im Jahre 1951, der Club zählte ca. 25 Mitglieder, beschloss man ein doppelspuriges Schienenoval auf der Basis von 6 mm Sperrholzsegmentringen anzufertigen. Es sollte ca.3 Meter breit und 6 Meter lang sein. Der Gleisradius betrug 1,50 Meter. So könnte man an den Monatsversammlungen die neu konstruierten Loks und Wagen ausprobieren.

Aber schon 1952 nachdem dieses Oval in Rekordzeit fertiggestellt wurde, beschloss man, dank einigen Initiativen Mitgliedern, einmal mit einer eigenen Modellausstellung an die Öffentlichkeit zu treten, um weiteren Interessenten zu zeigen, dass unser Hobby einiges zu bieten hat. Damals durften gewisse Herren nicht zugeben, dass sie "noch mit der Modelleisenbahn spielten". Dies änderte schlagartig als man mit der bevorstehenden Ausstellung aufzeigte, was eine Spielzeugeisenbahn (Märklin H0 Anlage) und eine wirkliche Modellbahnanlage mit Oberleitungsbetrieb und selbsthergestellten Modell-Loks und Wagen war. Der Mitgliederzuwachs nach dieser Ausstellung war beträchtlich. Nach dem Schreiben an einige Dutzend Saalbesitzer fiel der Entscheid auf das damals noch existierende, jedoch geschlossene Hotel Schweizerhof an der Kanalgasse (am Platze des heutigen Neumarkt-Migros).

In das vorhandene Gleisoval wurde eine Weichenverbindung vom äusseren zum inneren Kreis hergestellt und in letzter "Minute" noch eine Innenbogenweiche eingebaut, um vor dem Bahnhof ein Stumpengeleise zu haben, das zum Güterschuppen und bis zum nahegelegenen Kraftwerk führte.

Um die hintere Hälfte des Ovals unsichtbar zu machen, wurde ein Berg aus Latten, Drahtgeflecht, Sacktuch, Gips-Leimgemisch in 4 Teilen gebaut; und zwar im Kaninchenstall eines Mitgliedes (Herr Ritter †) an der Bözingenstrasse. Zur Kontrolle der Passgenauigkeit wurden die Teile im Garten auf der Wiese zusammengestellt.

Nebenbei wurden ca. 200 Tannli aus Kokosborsten und 1mm Eisendraht à la Flaschenputzer zusammengedreht, beschnitten und durch unseren Farbspezialisten Gerhard Mathez †, eingefärbt. Die ganze Anlage wurde dann auf zusammengestellten Tischen, innerhalb von 3 Tagen (und Nächten) inklusive Oberleitung funktionstüchtig aufgebaut. Emanuel Heydgen † aus Grenchen stellte uns seine selbstgebauten Modellgebäude zur Verfügung. Da war der Bahnhof Petershausen, nach dem Vorbild Blausee-Mitholz vorhanden. Mit einer Kunststoff-Folie, und in ovaler Form darunter gelegten Backsteinen wurde ein echter See imitiert; in welchen sich ein fliessender Bach vom Berg herunter ergoss. Ein Mitglied montierte einen funktionierenden Sessellift. Danebst gab es einen Güterschuppen, ein Kraftwerk, Post und Konsum.

Die Ausstellung dauerte vom 8.-16. November 1952 und wurde vom damaligen rührigen Präsidenten Gottfried Junker organisiert. Der Ausstellung war ein voller Erfolg beschieden, denn an jedem Tag war ein grosses Gedränge, anscheinend hatte man in Biel so etwas noch nie gesehen. Einige Enthusiasten kamen jeden Abend nach getaner Arbeit und wir verteilten gerne Anmeldeformulare an diese zukünftigen Mitglieder. Die Spur 0 Anlage war ja nicht das Einzige das man sah, denn durch das Mitglied René Kämpf wurde das zuvor bei Herr Schöni bestellte Märklin Spur H0 Material, zu einer Anlage auf mehreren Tischen aufgebaut und betrieben.

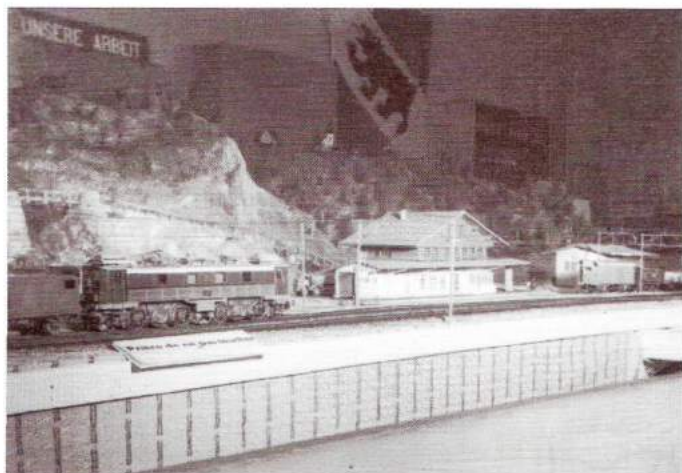
Am Sonntag vor der Ausstellung holten Henry Schori und ich, eine, von mir selbstgefertigte H0 Anlage in Lichtensteig im Toggenburg nach Biel, um diese der Märklin H0 Anlage anzuschliessen. Wie sich dieser Transport damals noch ohne Autobahnen gestaltete sieht man auf dem Foto am besten.

Man wollte damit ja auch damals schon zeigen, dass eine H0 Anlage nicht unbedingt auf einem flachen Brett aufzubauen sei!

In der Mitte des Saales wurden Loks und Wagenmodelle der SBB im Masstab 1:10 aufgestellt. Diese befinden sich heute alle im Verkehrshaus in Luzern. (Siehe Beitrag: Ausstellung im Bieler Club, EA 2/53, Seite 45/46).

Diese Ausstellung hatte auch gezeigt, das es an Rollmaterial für die Spur 0 mangelte; also beschloss ich 1953, einen Modellwagenbaukurs zu lancieren.

► Seite 17



Bahnhof Petershausen (alias Blausee-Mitholz) mit ein-fahrender Be 4/6 mit Güterzug. Damals waren alle Modelle Eigenbau. Speisung durch Oberleitung!

Be 4/6 avec train de marchandises entre en gare de Petershausen (style Blausee-M.). Les modèles sont de construction artisanale. L'alimentation se fait par la ligne de contact.

Leichtschnellzug vom Gründermitglied Fritz Neuenschwander †. Im Hintergrund Kraftwerk und Post mit Konsum.

Train direct léger de Fritz Neuenschwander †, membre fondateur, avec en coulisse l'usine électrique, la poste et la Coop.



Uebersichtsblick auf den See, Wege und Strassen, ganz im Hintergrund Fahrpult "selbstgestrickt".

Vue d'ensemble avec poste de commande à l'arrière-plan.

En 1951, alors que le Club comptait environ 25 membres, on décida de construire un double circuit ovale sur une base de contreplaqué de 6 mm. Il devait avoir environ 3 m de largeur et 6 m de longueur. Le rayon des voies était de 1,50 m. Lors des assemblées mensuelles, il était dès lors possible de tester les locomotives et wagons nouvellement construits. Mais en 1952 déjà et alors que le circuit avait été réalisé en un temps record, il fut décidé, grâce à l'instigation de quelques membres, d'organiser une exposition publique afin de montrer aux éventuels intéressés que notre hobby avait quelque chose à offrir. A cette époque, certains messieurs n'osaient pas admettre qu'ils «jouaient encore avec des trains miniatures». Ceci changea pourtant subitement lorsque au moyen de cette exposition, on montra ce qu'était un jouet de chemin de fer (Märklin H0) et un vrai chemin de fer miniature avec caténaire et des locomotives et des wagons construits de main propre. A la suite de cette exposition, l'augmentation du nombre des membres fut considérable. Une douzaine de propriétaires de salles furent contactés et le choix se porta finalement sur l'hôtel Schweizerhof (fermé) à la rue du Canal (où se trouve actuellement le magasin Migros du Marché-Neuf).

Le circuit ovale existant fut pourvu d'aiguillages reliant les lignes extérieures et intérieures entre elles. On y ajouta un aiguillage supplémentaire ce qui permettait d'avoir une voie en cul-de-sac devant la gare qui aboutissait au dépôt des marchandises et à la centrale électrique.

Afin de rendre invisible la moitié arrière du circuit, on construisit (dans l'étable à lapins de feu M. Ritter † à la Route de Boujean) une montagne en lattes, treillis, jute et un mélange de plâtre collant en quatre éléments. L'assemblage permettant de vérifier si les éléments correspondaient s'effectua sur la pelouse du jardin.

On confectionna, en outre, environ 200 petits sapins au moyen de fibres de coco et de fil de fer de 1 mm de diamètre. Notre spécialiste en peinture, Gerhard Mathez †, s'occupa de leur donner la couleur voulue. Puis toute l'installation, y compris les caténaires, fut montée en trois jours (et 3 nuits) sur des tables rassemblées et prête à fonctionner. Emanuel Heydgen † de Granges/SO nous prêta le bâtiment miniature qu'il avait construit lui-même. Nous avions alors la gare de Petershausen, selon le modèle de Blausee-Mitholz. Un véritable lac de forme ovale, dans lequel se déversait un ruisseau descendant de la montagne, fut aménagé au moyen de briques et d'une feuille en matière plastique. Un membre construisit même un télésiège qui fonctionnait. Il y avait en outre un hangar à marchandises, une centrale électrique, un bureau postal et une Coop.

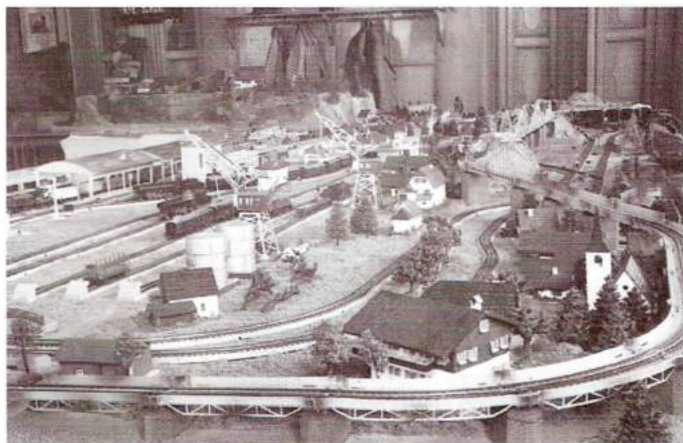
L'exposition fut organisée par le président d'alors, Gottfried Junker, et dura du 8 au 16 novembre 1952. Elle eut un énorme succès, car un nombreux public la visitait chaque jour; il semblait bien que Bienne n'avait jamais vu une chose pareille. Quelques enthousiastes venaient chaque soir après la fermeture et nous distribuions volontiers des formulaires d'inscriptions à ces futurs membres. L'écartement 0 n'était pas la seule chose que l'on pouvait voir, car notre membre René Kämpf avait, au préalable, commandé du matériel Märklin H0 chez M. Schöni, qu'il avait ensuite monté sur plusieurs tables et fait fonctionner.

Le dimanche précédant l'exposition, Henry Schori et moi-même sommes allés chercher à Lichtensteig une installation H0 que j'avais assemblée personnellement afin de l'accoupler à l'installation Märklin H0. On peut découvrir sur la photo ci-après de quelle manière s'est déroulé le transport alors que les autoroutes n'existaient pas encore.

On voulait montrer à cette époque déjà qu'une installation H0 ne devait pas être absolument assemblée sur un panneau plat!

Dans le milieu de la salle, on installa des modèles de locomotives et de wagons des CFF à l'échelle 1:10. Celles-ci se trouvent aujourd'hui toutes au musée des transports de Lucerne (voir article: exposition au Club biennois, EA 2/53, page 45/46).

► Page 19



HO-Anlage mit Märklinmaterial; im Hintergrund angeschlossene Selbstbauanlage (Bild unten).

Réseau HO avec matériel Märklin. La maquette ci-dessous complète le tout.

Transport einer HO-Anlage auf Peugeot von Lichtensteig SG nach Biel - war damals eine Geschichte für sich!!

Transport de la maquette de Lichtensteig/SG à Bienne.

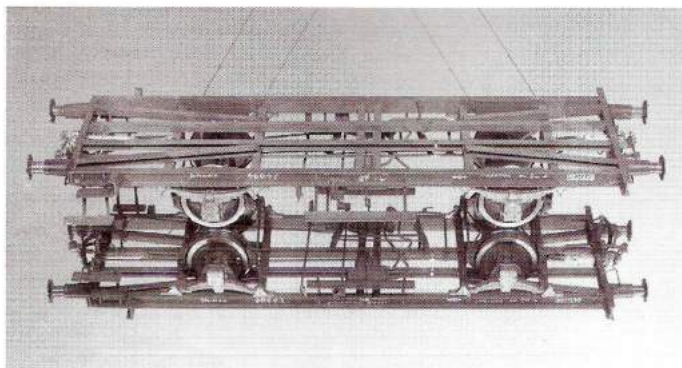


Die Wahl des Modells fiel auf den gedeckten Güterwagen K3. Die Achslager von Bucu wurden modifiziert und federnd gemacht. Die Gruppe der Interessierten war noch klein, aber einige bauten mehrere dieser Fahrzeuge und es entstanden im gleichen Zug einige J3 Wagen mit Stirnwandtüren. Dieser Wagen war etwas länger als der K3. Die Beschriftungen wurden noch von Hand mit weisser Tusche gemacht. Die Untergestelle waren mit allen Details wie Handbremse, Bremsgestänge, Bremszylinder, Luftgefässen, Bremsklötzen und selbsthergestellten Originalkupplungen versehen.

Zu dieser Zeit waren wir im Bieler Club mit dem Detailreichtum sehr fortgeschritten. Die Kleinserienhersteller sowie andere Clubs folgten erst später mit so detaillierten Modellen. Im Jahre 1955 folgte dann der nächste Baukurs für einen 2 achsigen Kesselwagen.

Es entstanden ca. 20 Wagen von diversen Benzin und Oelgesellschaften. Die Federung der Achsen war dieselbe wie beim K3. Ein kleines Spiralfederchen, zwischen Rahmen und Bucu-Federpaket in zwei kleine Löcher gestellt, ergab eine gute Abfederung und war unauffällig.

So hatten wir nun schon zwei Wagenbaukurse hinter uns, ohne zu wissen, wo wir diese Fahrzeuge dereinst fahren lassen konnten. An der Ausstellung vermerkten wir wohl, dass wir ein Lokal für einen Anlagenbau suchten, aber der Erfolg blieb aus. Auch unser damalige Sekretär Hans Rihs (Gründermittglied) schrieb einige Briefe an diverse Instanzen. Wir erhielten alles negative Antworten!



Untergestell eines K3-Wagens (heute Gs) aus Messingprofilen mit gesamter Bremsenrichtung und Achsfederung.

Châssis d'un K3 (aujourd'hui Gs) en profilé laiton avec organes et timonerie de frein complète et suspension des essieux.



Fertiger K3 Wagen zu jener Zeit eine sehr detaillierte Ausführung.

K3 terminé: un petit chef-d'oeuvre!

Aber, "oh welches Glück" ; schon 1956 war die unerwartete Möglichkeit gekommen, um gratis zu einem eigenen Clublokal (17 x 9.50 Meter) zu kommen. Der damalige Clubbibliothekar Hans Hostettler † erzählte mir mal beiläufig, dass sie in der SBB Werkstätte Biel, wo er auch Hauswart war, wegen Erweiterungen einen alten Holzschopf abbrechen müssten. Das "hätte" ein Clublokal gegeben. "Was heisst gegeben" antwortete ich. Man könnte diesen Schopf ja an einem anderen Ort wieder aufbauen. Er glaubte wohl am wenigsten an eine solche Realisierung und nachdem ich diesen "Schopf", es war fast ein Hangar, mit ihm besichtigt hatte, bat ich Hans, sich zu erkundigen, ob dieser Schopf erhältlich wäre und wieviel dieser kosten würde. Unter uns gesagt, Geld hatten wir sowieso nicht viel, aber als alle Unkosten der seinerzeitigen Ausstellung abgezogen waren, blieben doch noch zweitausend Franken übrig.

Herr Weber, damals Vorsteher der SBB Werkstätte, gab uns auch gleich anderntags die Antwort:...."Gratis, wenn ihr den Schopf bis Ostern, es waren noch vier Wochen, selbst abräumt". Gesagt, getan. Nach einer blitzausserordentlichen Generalversammlung, und ohne zu wissen, wo wir diesen Schopf wieder aufstellen könnten, gingen wir an die Arbeit. Vom Idealismus getrieben, arbeiteten jeden Tag ab 17 Uhr, 6-8 Mitglieder bis zur Dunkelheit.

► Seite 22

Cette exposition a aussi montré qu'il y avait un manque de matériel roulant pour l'écartement 0; je décidai donc en 1953 de lancer un cours de construction de wagons. Le choix se porta sur le wagon de marchandises couvert K3. Les boîtes d'essieu de Buco furent modifiées et pourvues de ressorts. Le groupe des intéressés était encore restreint, mais quelques-uns construisirent plusieurs de ces véhicules et dans le même temps aussi quelques wagons J3 avec portes frontales. Ces derniers étaient quelque peu plus longs que les K3. Les inscriptions étaient encore faites à la main au moyen d'encre de Chine blanche. Les châssis étaient pourvus de tous les détails, tels que frein à main, tiges et cylindres de frein, réservoirs à air comprimé, sabots de frein et attelages originaux de propre construction.

A cette époque, nous avions fait, au sein du Club biennois, d'importants progrès sur le plan des détails. Les constructeurs de petites séries, ainsi que d'autres clubs suivirent plus tard avec des modèles aussi détaillés. En 1955 eut lieu le cours suivant pour la construction d'un wagon -citerne à 2 essieux.

On construisit env. 20 wagons selon le modèle de diverses sociétés pétrolières. La suspension des essieux était identique à celle des K3. Un petit ressort à spirales entre le châssis et le groupe des ressorts Buco procurait une bonne suspension et passait inaperçu.

Nous avons ainsi réalisé deux cours de construction de wagons sans savoir où nous pourrions faire rouler ces véhicules. Lors de l'exposition, nous avions bien fait remarquer que nous cherchions un local, mais sans rencontrer de succès. Notre secrétaire d'alors, Hans Rihs (membre fondateur), écrivit plusieurs lettres à diverses instances, mais ne reçut que des réponses négatives.

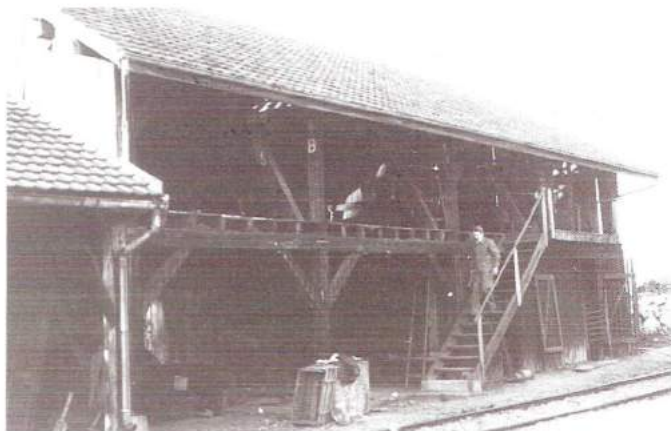
Mais "oh bonheur", en 1956 déjà, l'occasion inattendue d'obtenir un local de club gratuit (17 x 9,50 m) se présenta. Notre bibliothécaire du club, Hans Hostettler †, me raconta que les ateliers CFF où il était concierge, devait pour des raisons d'agrandissement démolir une ancienne remise en bois. Cela "aurait pu" donner un local de club. Comment "aurait pu" répondis-je ? On pourrait remonter cette remise à un autre endroit ! Il croyait peu à cette idée. Après que j'eus examiné cette remise en sa compagnie (c'était presque un hangar), je priai Hans de se renseigner sur la possibilité de l'obtenir et sur son prix éventuel. Il faut reconnaître que nous n'avions pas beaucoup d'argent, mais après déduction de tous les frais en relation avec l'exposition, il nous restait tout de même deux mille francs en caisse.

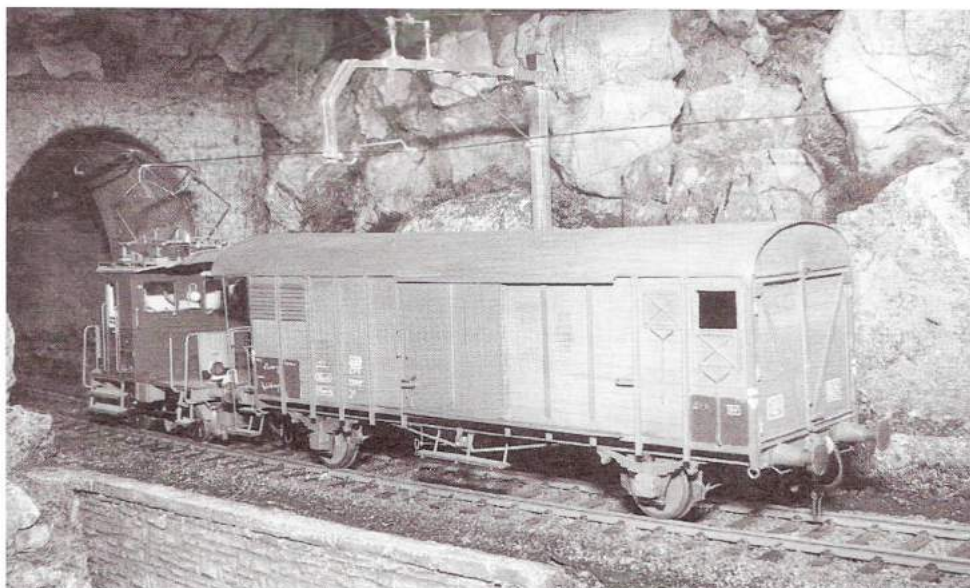
La réponse de M. Weber, chef des ateliers CFF, nous parvint le lendemain:..."Gratuit, si vous enlevez cette remise jusqu'à Pâques"; il nous restait quatre semaines. Chose dite, chose faite. Après une assemblée générale extraordinaire éclair et sans savoir où nous allions réinstaller cette remise, nous nous mîmes au travail. Portés par leur idéal, 6 à 8 membres travaillèrent chaque jour de 17 heures jusqu'à la nuit.

► Page 25

Unser zukünftiges Clubhaus
vor dem Abbruch auf dem
SBB Areal.

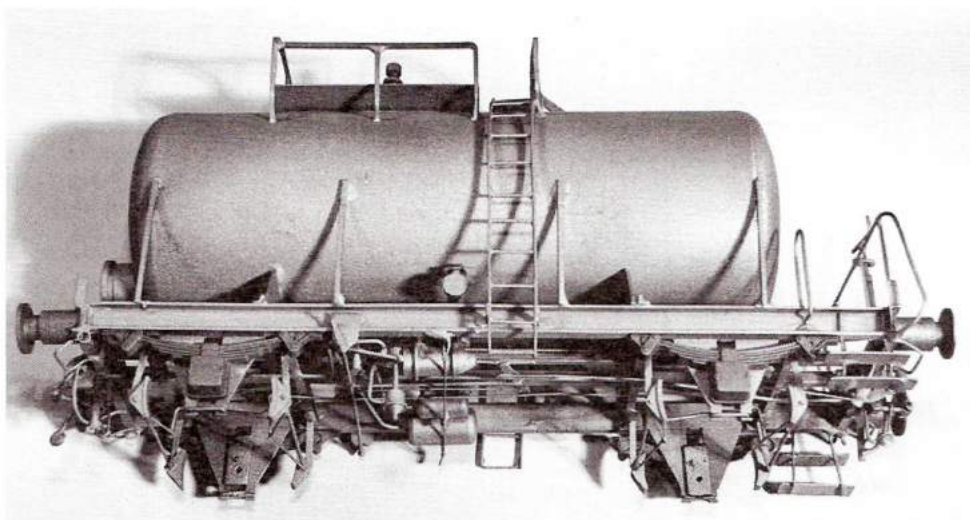
Notre futur "Clubhouse"
encore sur l'aire des Ateliers
CFF.





J3-Wagen mit Stirnwandtüren, gebaut in gleicher Serie wie K3-Wagen. Diese Modelle sind bis heute in grauem Anstrich geblieben.

J3 avec porte frontale à 2 battants, construit en même temps que les K3. Ces wagons ont conservé leur peinture grise jusqu'à leur démolition.



Hier ist die damalige Detaillierung aus den Jahren 53/55 gut sichtbar! Kessel aus MS-Rohr mit 1 mm Wandung oder auch aus gerundetem Zinkblech 0,6 mm mit selbstgedrückten Kesselböden. Gewichte je nach Mat. 325 resp. 425 gr.

C'est ainsi que le modéliste de 1953/55 concevait ses modèles.

OZO-Wagen IPSA-Rotkreuz
(SBB)

Wagon privé IPSA Rotkreuz



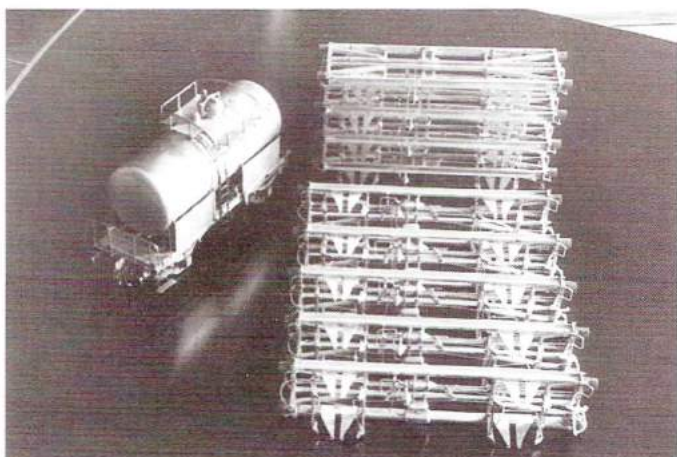
ESSO DB mit Bremserhütte

*Wagon-citerne ESSO avec
cabine de serre-frein imma-
triculé à la DB.*



Seriearbeit von 10 Kessel-
wagen. Links voraus - Modell
als Prototyp.

*Construction en série de 10
wagons-citerne. A gauche le
prototype.*



Es gab da auch schon mal ein paar Regentage, aber trotzdem wurden die Dachsparren mit Winde und Eisenschlegel abgehoben! An einem Balken fanden wir sogar ein altes Materialbüchlein mit der Aufschrift „JURA -SIMPLON BAHN“

Die noch gut erhaltenen Bodenbretter mussten vorsichtig durch Entfernen der Nägel mit Geissfüssen gelöst werden, denn wir bangten schon um unsere Clubkasse, denn so viel neues Holz konnten wir uns nicht leisten!

Die Samstag waren die Haupttage, so konnten wir die Arbeiten zeitgerecht und zur Zufriedenheit von Werkstattvorsteher Weber beenden. Grosses Glück hatten wir auch beim Verladen der Ware, denn in der Werkstätte standen Wagen, welche auf einen Umbau warteten (L4). Zuversichtlich wie wir waren, ergaben sich drei volle Wagen mit Ziegeln, Fundamentsockeln aus Beton, Balken, Latten und Bretter.

Die langen Firstbalken konnten nicht auf die Wagen geladen werden, daher wurden sie später auf 2 Handwägelchen durch die Strassen geführt. Durch hinteres Unterlegen konnte die vordere Achse des hinteren Wagens durch das Gewicht der Balken von der Strasse abgehoben werden und so hatten wir einen kleinen "Sattelschlepper".

Unterdessen lief schon die Planung für eine Clubanlage in Spur 0 und H0 auf vollen Touren. Das Normenblatt für die Planung wurde schon am 30. April 1956 an interessierte Planer abgegeben.

Trotzdem war es nicht leicht, einen Bauplatz auf SBB Areal zu bekommen, auf welchem bei Ausstellungen, Privatpersonen Zugang hätten. Ein Mitglied hatte plötzlich die Idee, den heutigen Standort zu wählen. Als nach drei Monaten die Wagen immer noch beladen im Werkstattareal standen, brachen wir zu dritt nach Lausanne zur SBB GD Kreis 1 auf, um einerseits, mit einigen Modellen zu zeigen, was uns beschäftigte. Andererseits nahmen wir das Clubkassenbuch mit, um unsere kargen Einnahmen zu zeigen. Dies hatte sich später auf eine günstigere Landmiete ausgewirkt. Durch Herr Vanney † bei der Generaldirektion, wurde dann der Stein ins rollen gebracht. Unterdesen wurden die diversen Chefetagen in Biel durch unsere SBB Angestellten über unsere Pläne vororientiert, so dass alle Stellen einverstanden waren, um an diesem jetzigen Platz ein Clublokal mit Modelleisenbahnanlagen aufzustellen. So waren wir in der Schweiz und auch über die Grenzen hinaus der erste Club, welcher Besitzer eines eigenen Clubheimes war. ► Seite 29



Abbruch in vollem Gange. Man erkennt die damaligen Mitglieder: Walther, Hafen, Lüscher, Vikari, Spycher, Lehmann.

Le démontage du hangar. Les anciens membres: Walther, Hafen, Lüscher, Vikari, Spycher, Lehmann.

Auch bei Regen hatten wir
den Termin einzuhalten.
Rehnelt, Hugentobler,
Walther.

*Même la pluie ne gênait pas
les travaux.*



Ausziehen der Nägel mit
Geissfüssen, um die Boden-
bretter nicht zu beschädigen.

*Extraction des clous au "pied
de biche", pour ne pas blesser
les planches.*

Ankunft "unseres Extrazuges"
mit der "Clubhauszügle".

*Arrivée du train spécial, avec
son précieux chargement.*



Il y eut aussi quelques jours de pluie, mais malgré cela on enleva les chevrons avec maillets et treuils. A une poutre, on trouva même un livret de matériel intitulé "JURA-SIMPLON-BAHN".

Les planches du fond, qui étaient encore en bon état, furent soigneusement détachées et les clous enlevés au moyen de pieds de biche, car nous avions peur pour notre caisse; nous n'aurions jamais été en mesure de racheter tant de bois neuf !

Les samedi étaient les jours les plus importants et ils nous permirent de terminer nos travaux dans les délais et à la satisfaction de M. Weber. La chance était encore avec nous lors du chargement, car des wagons qui attendaient des transformations se trouvaient dans les ateliers (L4). Les tuiles, les socles de béton, les poutres, lattes et planches rempliront trois wagons entiers.

Les longues poutres faîtières ne purent pas être chargées sur les wagons, de sorte qu'elles furent transportées plus tard par route au moyen de wagonnets à bras.

Entre-temps, la planification pour une installation avec écartements 0 et H0 marchait à plein régime. La fiche des normes fut remise à des planificateurs intéressés, le 30 avril 1956 déjà.

Malgré cela, il n'était pas facile d'obtenir un terrain de construction sur l'aire des CFF et sur lequel des personnes privées auraient accès lors d'expositions. Un membre eut soudain l'idée de choisir l'emplacement actuel. Alors qu'après 3 mois, les wagons chargés se trouvaient toujours sur l'aire des ateliers CFF, nous nous rendîmes à trois auprès de la DG du 1er arrondissement des CFF à Lausanne pour, d'une part montrer au moyen de quelques modèles ce qui nous tracassait et, d'autre part présenter la situation financière du club. Cette intervention se répercuta ensuite par une location de terrain avantageuse. Grâce à M. Vaney †, le projet put être mis en route. Entre-temps, les différents chefs de Bienne furent orientés par nos employés CFF au sujet de nos projets, de sorte que toutes les instances furent d'accord pour la construction d'un local de club et d'une installation de chemins de fer miniatures à l'emplacement actuel. Nous étions ainsi le premier club en Suisse et au-delà des frontières à posséder notre propre local de club. ► Page 31



STUDER

**Eisenbahn-
Modellbaupläne**

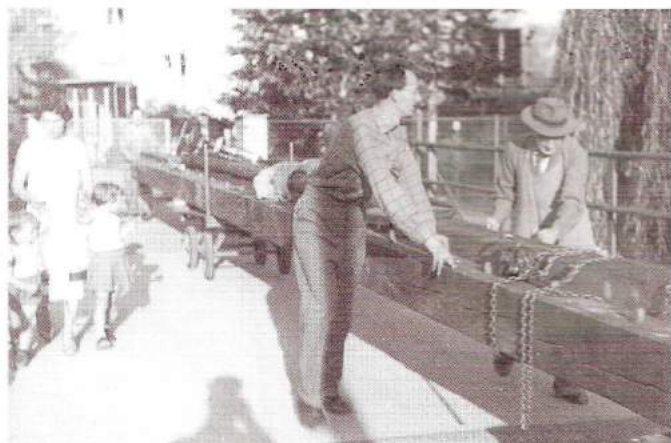
Postfach
4006 Basel

**Für gute Eisenbahnmodelle
die richtigen Modellpläne**
von der «Spanisch-Brötli-Bahn»
bis zur Re 4/4IV

Telefax (061) 311 26 49

Planverzeichnis Fr. 3.50 in Briefmarken

27

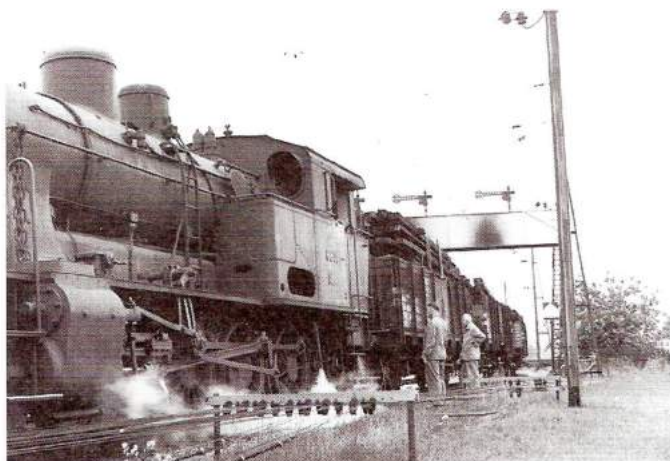


Strassentransport der langen First- und Dachbalken. M. Rehnel, H. Kneubühl † und hinten F. Neuenschwander †.

Transport du faitage par la route.

Entladen der 3 Wagen auf unserem zugewiesenen Terrain im Rangierbahnhof.

Déchargement du matériel sur notre nouvel emplacement.



Die "Züglete" erfolgte damals noch mit Dampftraktion.

Encore une vue de notre "déménagement" avec traction à vapeur.

An einem Samstagmorgen anfangs Juli 1956 war es endlich soweit, dass wir den Spezialzug mit drei vollbeladenen Wagen auf dem Geleise vor dem Clublokalplatz abladen konnten. Es waren etwa 26 Mitglieder anwesend.

Die Fundamentplatten wurden schon Tage vorher gegossen und die Höhe mit einem Nivellierinstrument, welches unser Mitglied Henry Schori von seinem Vater mitbrachte, ausnivelliert.

Der Aufbau konnte sogleich beginnen und im Herbst waren schon alle 4 Seiten geschlossen, sowie ein doppelter Boden, welcher mit Koksschlacke ausgefüllt wurde, isoliert. Leider hatten wir nicht genügend Bretter, um alle 4 Wände zu schliessen, daher musste das Holz für die östliche Stirnwand neu gekauft werden. Ich erinnere mich noch, wie der Clubkassier H. Kneubühl † oben auf der Leiter zu mir sagte; "Jetzt haben wir noch 35 Rappen in der Clubkasse".

Nach dem Verlegen der letzten Bodenbretter, konnte trotzdem im Frühling mit dem Bau der inzwischen geplanten Spur 0 Anlage begonnen werden.

Weil mit dem Anbringen der letzten Stirnwand mittels gekauften Holz auch unsere Clubkasse auf Ebbe war, mussten wir mit unseren Ausgaben vorsichtig rechnen. Zum Aufbau benützten wir gratis erhaltene Transportkisten von Notz, welche wir auftrunnten und zu Latten und Brettern schnitten. Zum Teil wurden sogar die Nägel gerichtet und wiederverwendet. Heute würde man alles aus Novopan und Tischlerplatten herstellen, aber damals war die Einstellung zum Geld noch anders, besonders, wenn man keines mehr hatte!

Dokumentation: "Ein Clubhaus im Entstehen" zu lesen im Eisenbahnamateure 1957, Heft 2, Seite 45/46 oder "Gratis: Ein Clubhaus samt Transport" in Miba 1957, Heft 9, Seite 349. Während der kalten Jahreszeit wurde geplant und mittels selbstgebaute Schienenagraffen-Apparaten, die Geleise in Spur 0 und H0 angefertigt.

Neu und ohne Erfahrungen zu haben, erwies sich der Einbau eines 10-12mm breiten Federbronzebandes von 0,1mm Dicke, unter die Schwellen gelegt, als gut. Messingnägel wurden durch die Schwellen und durch das Bronzeband genagelt und ergaben so ein Punktkontaktgeleise. Man glaubte fest daran, dass in kürzester Zeit der Fahrstrom von einer Oberleitung gespiesen würde, jedoch ist man bis heute auf das Punktkontaktsystem bei Spur 0 sowie H0 angewiesen. Dieses System hat sich ohne Störungen bis heute nach 38 Jahren bestens bewährt!

Siehe Artikel Miba 1958, Nr. 11, Seite 455 und Nr. 12, Seite 500. "Rationeller und billiger Geleisebau".

► Seite 34

Der Wiederaufbau ging zügig
voran!

*La reconstruction ne se fait
pas attendre!*



Construction de la voie.

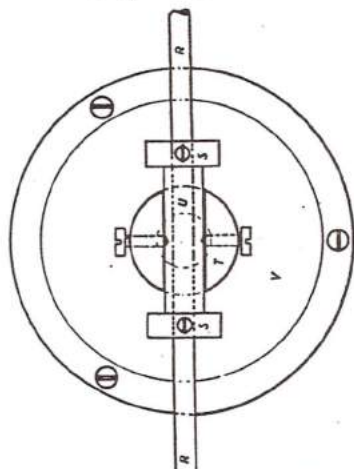


Fig. 7



Fig. 3



Fig. 4



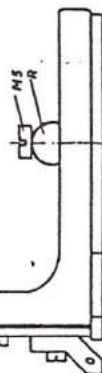
Fig. 1



Fig. 2



Fig. 6



Un certain samedi matin de début juillet 1956, arriva le moment où le train spécial composé de 3 wagons chargés arriva sur la voie devant l'emplacement désigné et put être déchargé par les 26 membres présents.

Les dalles des fondations furent coulées bien des jours auparavant et nivelées au moyen d'un instrument à niveau que le membre Henry Schori avait emprunté à son père.

Le montage pouvait dès lors commencer et en automne les 4 parois étaient posées de même qu'un double plancher qui avait au préalable été isolé au moyen de scories. Nous n'avions malheureusement pas assez de planches pour terminer toute les parois et il nous a fallu en acheter pour la partie Est. Je me souviens encore, lorsque notre caissier, H. Kneubühl †, me cria du haut de l'échelle: "Maintenant, il nous reste encore 35 centimes en caisse".

Après la pose de la dernière latte du plancher, nous avons tout de même été en mesure de commencer au printemps la réalisation de l'installation avec écartement 0 projetée.

Du fait que l'achat du bois pour la réalisation de la dernière paroi avait vidé notre caisse du club, nous devions calculer nos dépenses au plus juste. Pour continuer la construction, nous utilisions des caisses de transports reçues gratuitement de la maison Notz, que nous démontions et que nous coupions en lattes et planches de longueur appropriée. Nous redressions même une partie des clous pour le réutiliser. Aujourd'hui, on construirait tout en Novopan ou en contreplaqué, mais à l'époque on avait encore une autre attitude vis-à-vis de l'argent, surtout lorsqu'on en n'avait plus !

Documentation: "Un Clubhaus en création" à lire dans la revue 2, pages 45/46 "Eisenbahnamateur 1957", ou "Gratis: Un Clubhaus y compris le transport" dans le Miba 1957, bulletin 9, page 349. Durant l'hiver, on planifia et, au moyen d'appareils à agraffer de propre fabrication, on façonna les rails en écartement 0 et H0.

Malgré sa nouveauté et l'absence d'expérience, la pose sous les traverses d'une bande de bronze de 10-12 mm de largeur et de 0,1 mm d'épaisseur s'avéra bonne. Des clous en laiton furent passés au travers des traverses et de la bande de bronze fournirent ainsi une voie à contact ponctuel. On croyait fermement qu'à brève échéance que le courant de traction pourrait être amené par une ligne aérienne, mais jusqu'à ce jour, on s'en remet toujours au système de contact ponctuel pour les écartements 0 et H0. Depuis 38 ans ce système a vraiment fait ses preuves!

Voir article Miba 1958, no 11, page 455 et no 12, page 500. "Construction de voies plus rationnelle et moins chère".

► Page 37

Mit dem Anbringen der Ostwand mit gekauften Holz war das Klubhaus rundum geschlossen und unsere Kasse pleite!

Encore le montage de la paroi est, et la caisse du club en faillite!



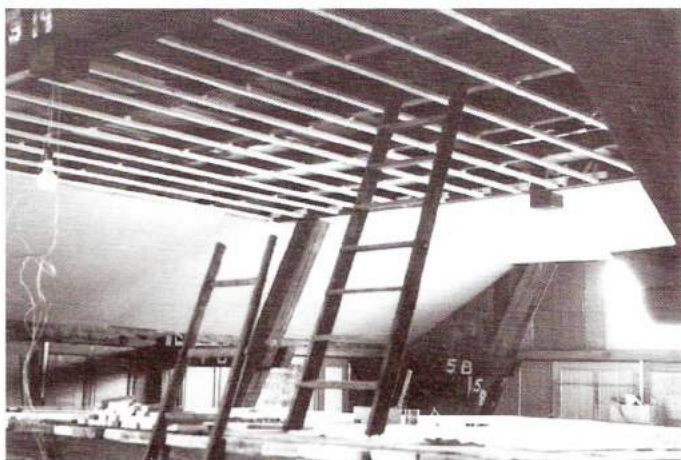


R. Kämpf und E. Roth beim Setzen der letzten Bodenbretter (Dazwischen ist eine Isolation mit Schlacke).

Pose du plancher.

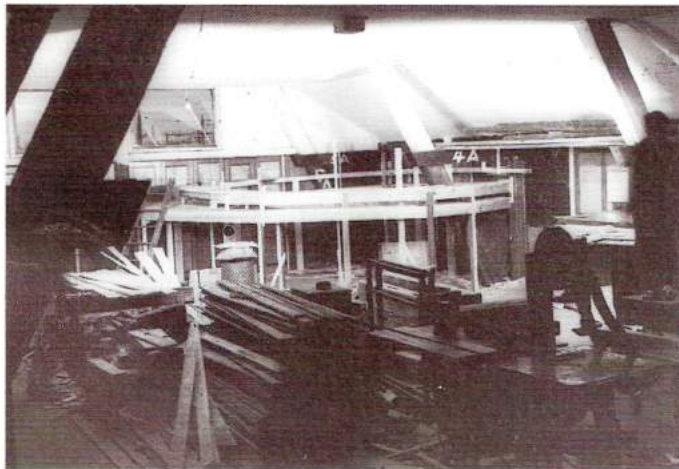
Deckenausbau mit Weichpavatex auf Lattenroste.

Pose du plafond en pavatex.



Baubeginn der Anlage-Spiralen Ost. Spur 0.

Début de la construction du réseau 0.



Spiraltunnelstrecken West
mit ca. 25 ‰ Steigung.

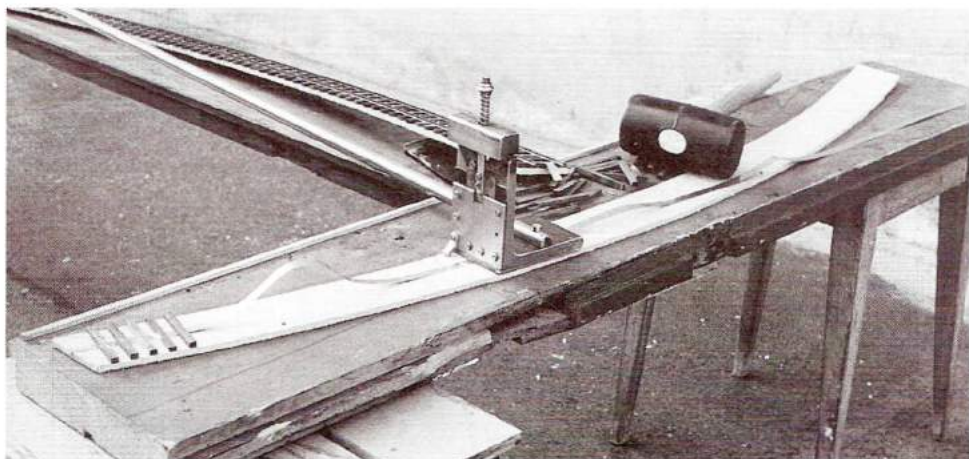
*Rampe hélicoïdale en tunnel
avec déclivité de 25 ‰.*

Der Schreibende beim Spur 0-Geleisebau Winter 57/58. Im Hintergrund HO-Geleise.

*L'auteur construit des voies 0 durant
l'hiver 1957/58. A l'arrière-plan: voies
HO.*

Vorrichtung für Geleisebau mit
Radius 2 m und mehr. Man sieht den
Geleisebauapparat und den einge-
legten Bronze-streifen für die Mittel-
punktkontakte.

*Dispositif pour la fabrication de voies
en courbe de 2 m de rayon. Au centre:
bande de bronze pour l'alimentation
en courant électrique.*



Die Trassen der Spur 0 Anlage waren schon bereits in der Endphase, da begann es sich auch bei der Spur H0 Anlage zu rühren. Da der Geleiseplan etwas "platzfüllend" und doch recht kompliziert aussah, hat dann der Planverfasser René Kämpf, mit seinen H0 Kollegen, diesen, auf dem Fussboden, mit verschiedenen Ölfarben im Masstab 1:1 aufgemalt. Alsdann wurde von unserem Schreiner Ernst Walther, Segment an Segment geleimt (Novopan) und eine zweite Equipe befestigte diese mit Stützen am Rahmen-Rost auf der richtigen Höhe nach Plan. So wuchs auch diese Anlage in die Höhe. Nach der Landschaftsgestaltung waren 2/3 der Geleise wieder unsichtbar.

Ueber den zweiten Winter 1958 konnten bei der Spur 0 Anlage schon die ersten Weichenverbindungen eingebaut werden. Nach Einpassen der Pavatextstücke und Anreissen der Geleisemittellinien, sowie der Transversalen, welche im Winkel von 1:7 gehalten wurden, leimte mir Herrmann Kneubühl die nötigen Schwellen auf. Es waren auf einem Pavatext-Stück 2 einfache Weichen, eine Kreuzung und anschliessend 2 Engländer vorhanden. Das ganze wurde eine Woche später, fixfertig eingebaut. Da gab es nur 6 Tage Weichen nageln, und am 7. Tag nicht ausruhen, sondern im Club die hergestellten Weichen einbauen, und mit dem nächsten Pavatextstück wieder nach Hause zu gehen um weiter zu machen.

Der Weichenwinkel wurde damals, nach meinen Versuchen, 1:7 gewählt, sodass mit den Längsten Fahrzeugen Puffer an Puffer gefahren werden konnte, ohne dass letztere einhakten. Für einen Geleisewechsel mit 10 cm Geleiseabstand brauchte man 70 cm Länge, dies ergab jedoch schöne modellgetreue Weichenstrassen. Sogleich wurden auch Weichenantriebe mittels Vibrationsantrieb hergestellt.

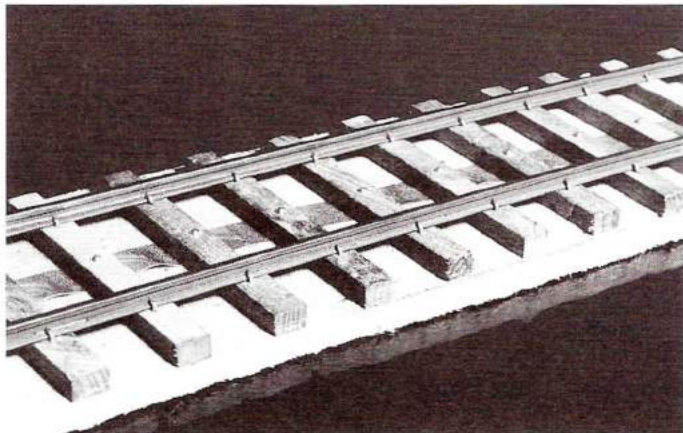
Ein Magnetanker, welcher durch den Wechselstrom 50x pro Sekunde hin und her vibrierte, trieb mit einer Stosslamelle ein Klinkenrad (alte Scheibenfäser) mit ganz feiner Zahnung vorwärts, bis der Kontaktfinger auf eine isolierte Stelle auftraf und diese nach jeder 180° Drehung stoppte. Dieser Antrieb war etwas laut, funktionierte jedoch bestens.

Weil bei diesen Antrieben (noch) keine Rückmeldekontakte vorhanden waren, wurden diese später wieder ausgebaut und durch H0 Antriebe ersetzt. Diese hatten wohl einen Rückmeldekontakt waren jedoch für die Spur 0 zu schwach. Dadurch entstanden häufig Entgleisungen durch falsch, resp. nicht gestellte Weichen.

Diesem Uebel wurde 1970, mit einer Eigenkonstruktion mit Motor und Getriebe, abgeholfen. (Beschreibung siehe EA 3/75). Ueber den Winter wurden bei mir durch einige Mitglieder ca. 60 Weichenantriebe hergestellt und im Frühling in die Anlage eingebaut.

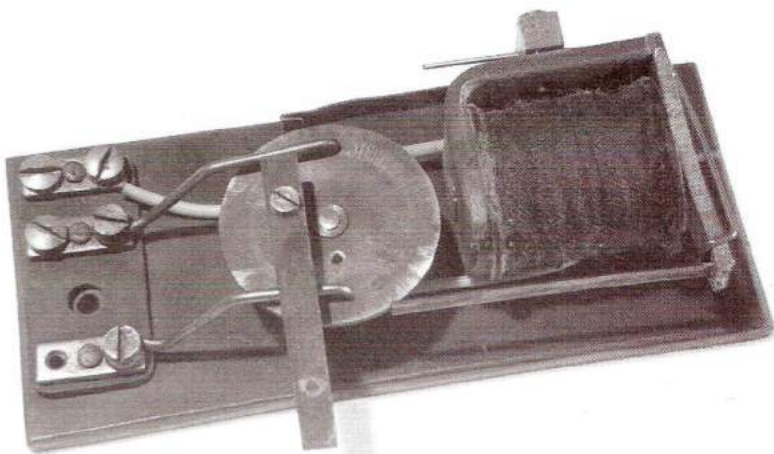
Später wurden die Antriebe steckbar, also leicht auswechselbar gemacht. Heute, nach 25 Jahren Betrieb funktionieren diese Antriebe noch zur vollen Zufriedenheit.

► Seite 39



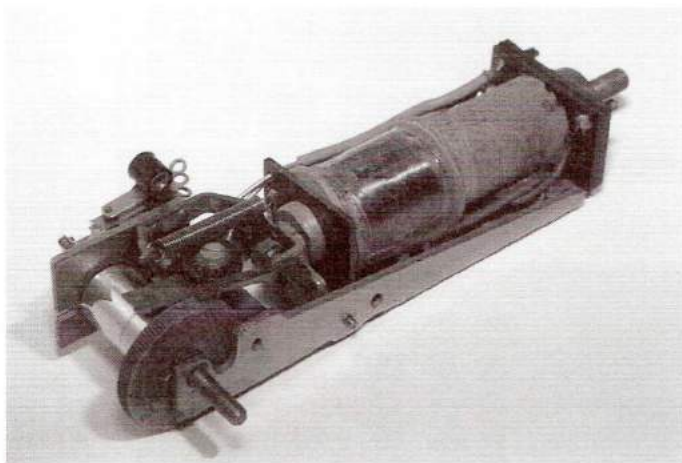
Fertiges Geleisestück Spur 0, Federbronzeband 0,10 x 12 mm und durchgeschlagenen MS-Nägeln.

Voie terminée en 0.



Erste Konstruktion eines Weichenantriebes mit Vibrationsantrieb. Das Rad besitzt eine feine Sägezahnung.

Premier moteur d'aiguillage avec entraînement par vibrations.

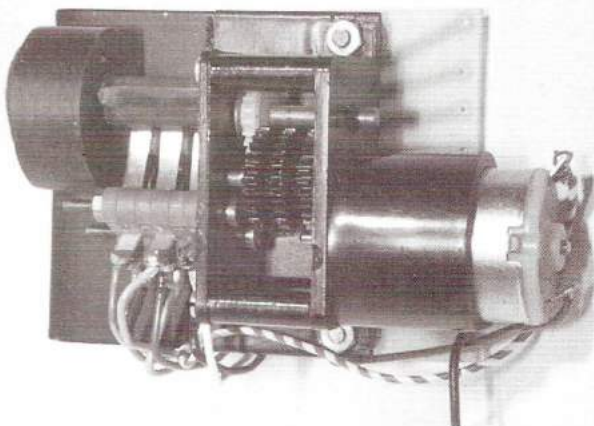


HO-Weichenantrieb auf dem gleichen Prinzip beruhend, gebaut aus PTT-Taxzähler-relais.

Moteur pour aiguillages HO construit avec d'anciens relais PTT.

Antrieb No. 3. 1970 Neukonstruktion durch den Schreibenden. Como-Motor mit Getriebe (käuflich). Zusatz-Schaltnocken mit 3 angebrachten Umschaltern und Kurbel für den Antrieb der Weichenzungen.

Le 3ème essai sera le bon. Moteur avec réducteur acheté dans le commerce. Transformé avec excentrique et contacts inverseurs.



Les tracés du circuit avec écartement 0 se trouvaient déjà dans leur phase finale lorsque l'on entreprit le réseau H0. Etant donné que le plan des voies était quelque peu encombrant et très compliqué, le réalisateur, René Kämpf, assisté de ses collègues, le dessina à l'échelle 1:1 sur le sol avec différentes couleurs. Notre menuisier Ernst Walther colla ensuite les différents segments (Novopan) et une deuxième équipe les consolidait par des supports au cadre et à la hauteur désirée. Après l'aménagement du paysage, 2/3 des voies étaient invisibles.

Durant l'hiver 1958, il fut possible d'installer les premiers aiguillages sur l'installation avec écartement 0. Après adaptation des pièces de Pavatex et le marquage du centre des voies et des transversales qui étaient maintenues dans un angle de 1:7, Herrmann Kneubühl colla les traverses. Il y avait 2 aiguillages simples, un croisement et 2 anglaises par pièce de Pavatex. L'ensemble fut assemblé une semaine plus tard. Durant 6 jours, on cloua des aiguillages et le 7e jour au lieu de repos, on procéda au montage, puis retour à la maison avec une pièce de Pavatex pour continuer le travail.

Sur la base de mes essais, on choisit l'angle de 1:7 pour les aiguillages. Il était ainsi possible de circuler avec les voitures les plus longues, tampon contre tampon, sans que les dernières ne restent accrochées. Pour passer d'une voie à l'autre (avec une distance de 10 cm entre les deux), il fallait une longueur de 70 cm, ce qui donnait au groupe d'aiguillages une image conforme à la réalité.

Par la même occasion, on installa une commande des aiguillages au moyen d'une transmission à vibration. Une ancre à aimant qui vibrait 50x par seconde grâce au courant alternatif actionnait une roue à cliquets à denture très fine au moyen d'une lame jusqu'à ce que le frotteur de contact atteigne un point isolé et provoque un arrêt après chaque rotation de 180°. Ce système était quelque peu bruyant, mais fonctionnait à merveille.

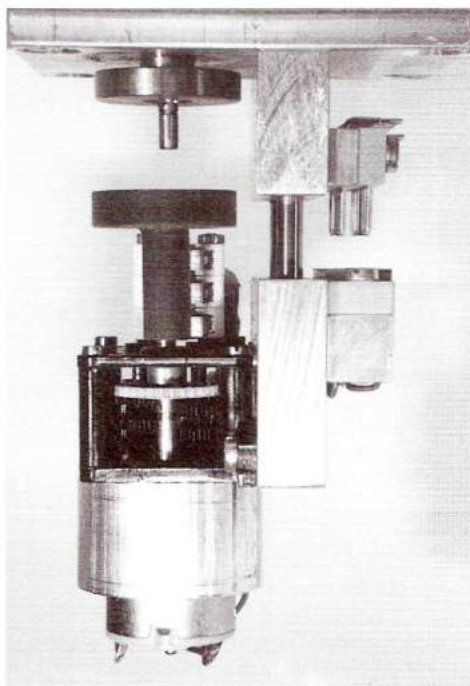
Etant donné que ces commandes n'étaient pas (encore) dotées de contacts à répétition, ils furent plus tard remplacés par des commandes H0. Bien que pourvues de ces contacts, elles étaient trop faibles pour les installations 0. De ce fait, des déraillements se produisaient souvent en raison d'aiguillages mal positionnés.

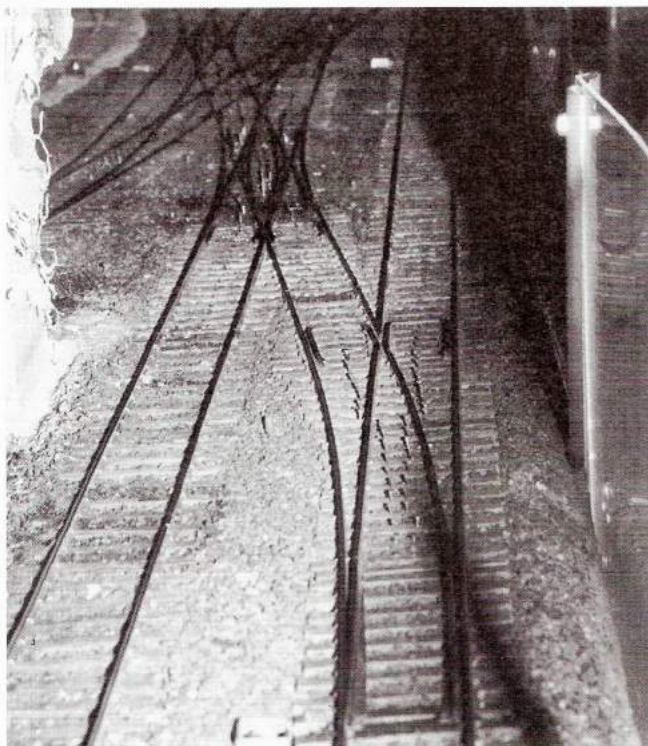
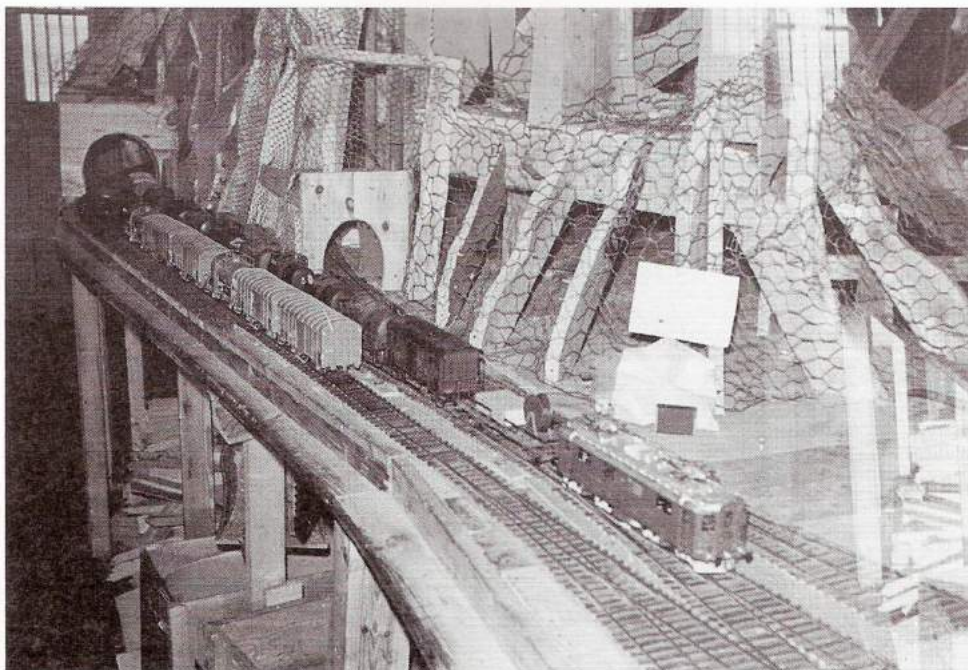
En 1970, on parvint à pallier à ce défaut, grâce à une construction propre avec moteur et engrenage. (voir description EA 3/75). Durant l'hiver, quelques membres construisirent chez moi environ 60 commandes d'aiguillages qui furent montées dans l'installation dès le printemps. Elles furent plus tard pourvues de fiches, ce qui rendait leur échange plus simple. Aujourd'hui, après 25 ans, ces commandes fonctionnent toujours à notre entière satisfaction.

► Page 50

Steckbarer Antrieb zum raschen Auswechseln bei Ausfällen und zur Revision. Diese Antriebe sind schon seit 1970 in Betrieb.

Les moteurs d'aiguillage sont interchangeable, très utile en cas de panne ou de révision. Ces moteurs sont en service depuis 1970.





Nach dem Anbringen der Geleise und Weichen, wurde sofort die Fahrtüchtigkeit getestet und sogleich begann der Geländebau.

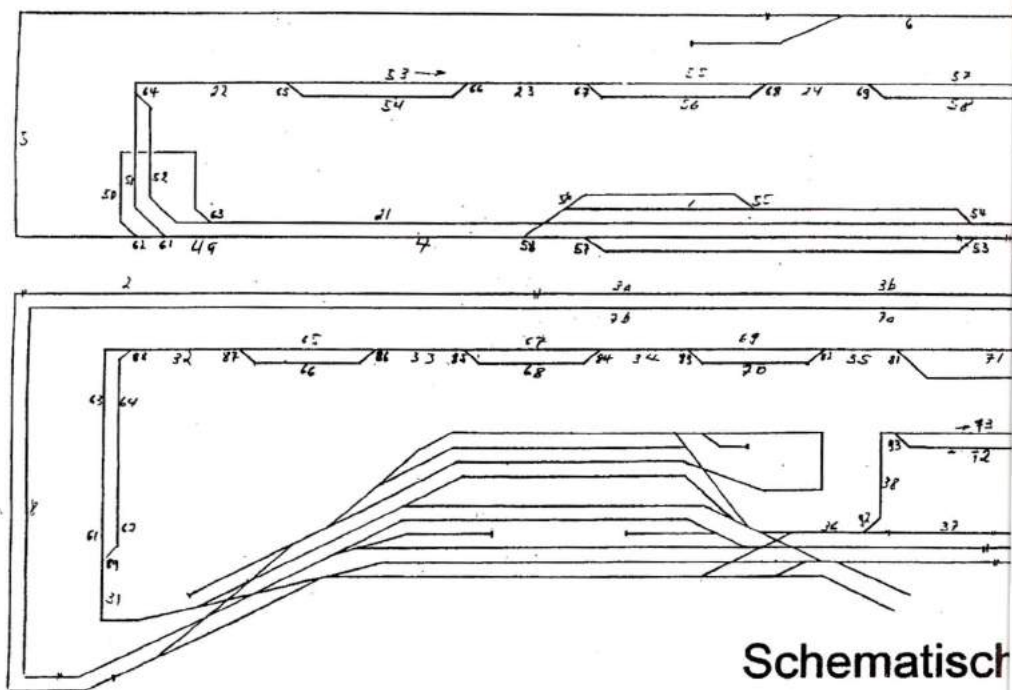
Après le montage des voies: essais de roulement.

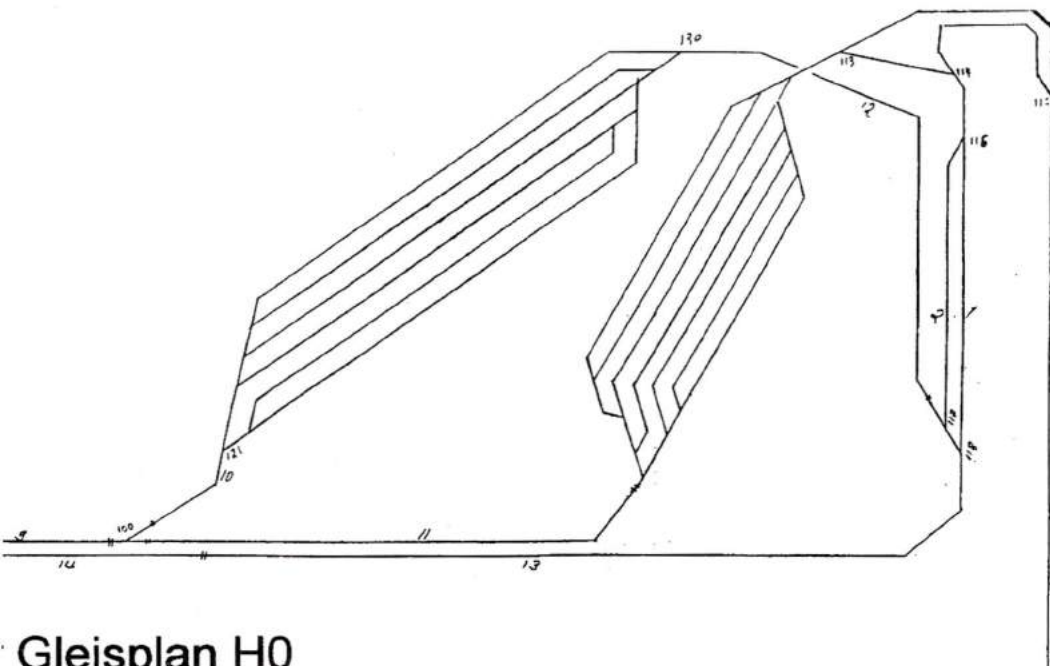
Alle Weichen wurden mit einem Weichenwinkel von 1:7 gebaut.

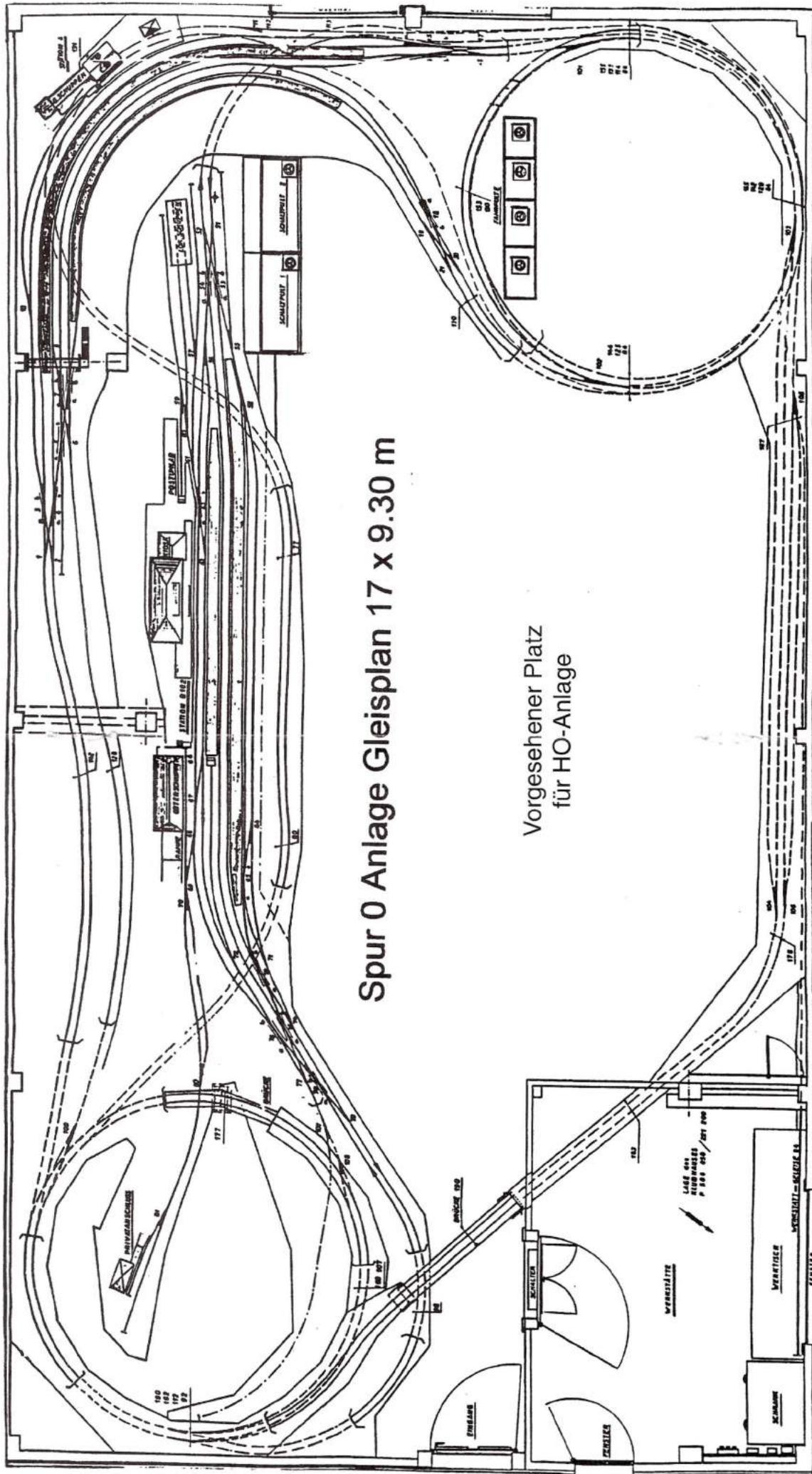
Les aiguillages sont tous construits avec une inclinaison de 1:7.

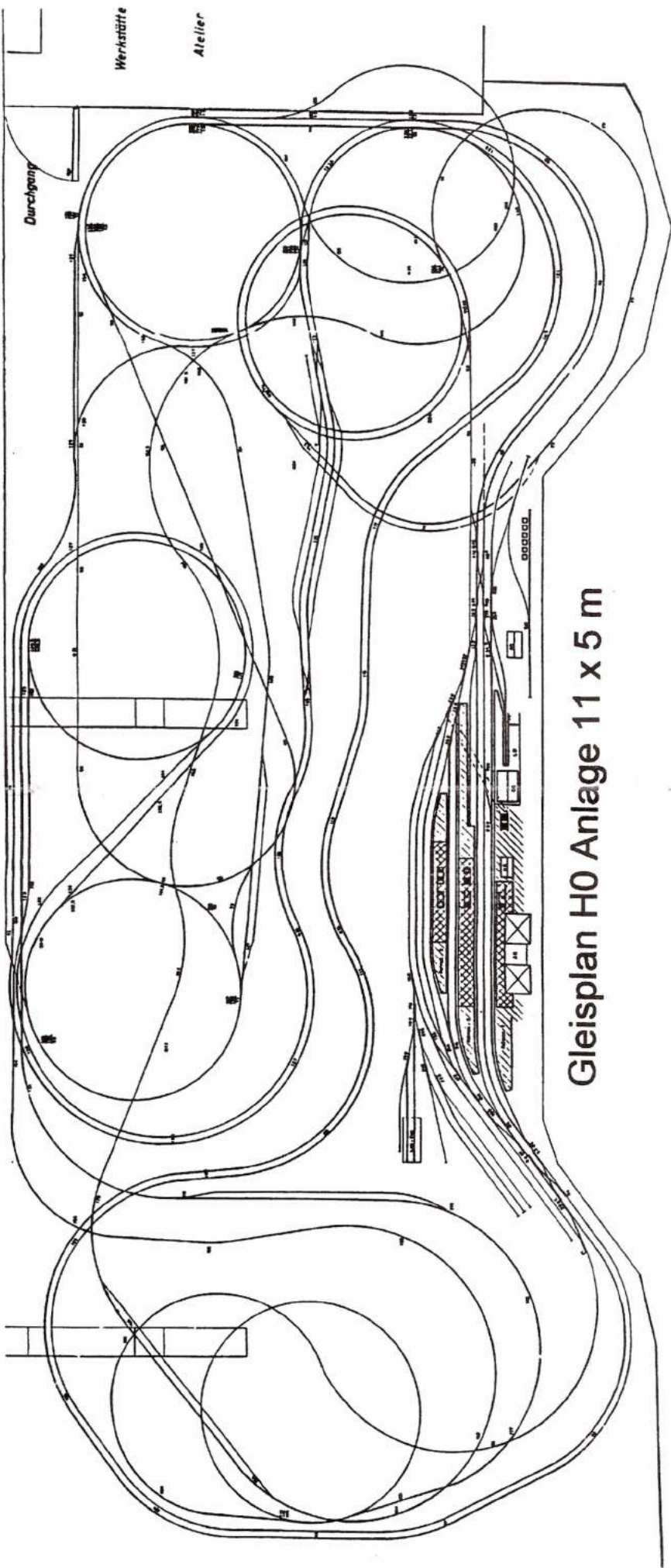
Technische Daten der Clubanlagen

	Spur H0	Spur 0
Grösse der Anlage	9 x 3.50 m	17 x 9.3 m
Spurweite	16.5 mm	32 mm
Masstab	M 1:87	M 1:45
Schienenprofil	Messing / Nemec 2.7 mm	Stahl 3.5 mm
Geleiselänge	390 m	490 m
Geleiseunterbau	-----Hartholzschwellen auf Pavatex-----	
Weichen Total	86	80
Davon Doppelkreuzweichen	7	15
Davon Kreuzungen	1	5
Kurvenradien	750-1000 mm	2000 mm
Steigung	-----max. 25 Promille-----	
Brücken	12	4
Tunnels	12	8
Bahnhöfe	3	2
Signale	21	--
Fahrstrom	7-12 V ~	12-20 V =
Stromzuführung	-----Mittelleiter mit Punktkontakt-----	
Fahrleitung	Im Bau	Vorgesehen
Stellpulte	4 mit 4 Reglern	3 mit 2 Reglern
Fahrpulte	----	4 Regler
Blockabschnitte	40	Fahrt auf Sicht
Fahrzeuge	-----Eigentum der Mitglieder-----	
1 Viznau-Rigi Bahn	Länge 6.00 m	
1 Standseilbahn	Länge 2.70 m	
1 Luftseilbahn	Länge 2.40 m	









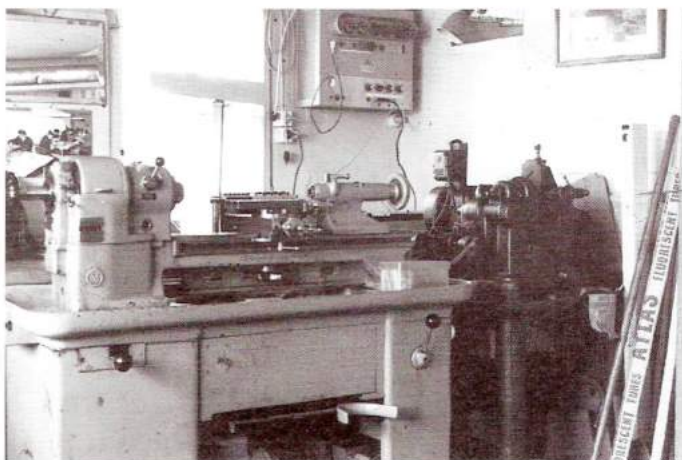
Gleisplan H0 Anlage 11 x 5 m

Fiche technique des maquettes

	Ecartement H0	Ecartement 0
Dimensions	9 x 3.50 m	17 x 9.3 m
Ecartement	16.5 mm	32 mm
Echelle	M 1:87	M 1:45
Profil du rail	Laiton/Nemec 2.7 mm	Acier 3.5 mm
Longueur des voies	390 m	490 m
Infrastructure	-----Traverses sur pavatex-----	
Aiguillages	86	80
Dont traversées-jonctions	7	15
Dont croisement	1	5
Rayons minimaux	750-1000 mm	2000 mm
Rampe	-----max. 25 pour mille-----	
Ponts	12	4
Tunnels	12	8
Gares	3	2
Signaux	21	--
Courant	7-12 V ~	12-20 V =
Alimentation	-----Plots de contact-----	
Caténaire	En construction	Prévue
Pupitres de commande	4 avec 4 régulateurs	3 avec 2 régulateurs
Pupitres de conduite	----	4 régulateurs
Sections de bloc	40	Marche à vue
Matériel roulant	-----Propriété des membres-----	
1 Train à crémaillère	Longueur 6.00 m	
1 Funiculaire	Longueur 2.70 m	
1 Téléphérique	Longueur 2.40 m	

EMCB-Werkstätte mit Drehbank Schaublin 102 sowie Zahnradschneidemaschine Mikron.

Atelier CCMB avec tour Schaublin 102 et machine "Mikron" à tailler les engrenages par génération.



Ca 1961 wurde uns von der Firma Mikron eine Zahnradfräsmaschine geschenkt. Später folgte dann noch die Anschaffung einer Schaublin 102-er Drehbank. Jetzt hatten wir ja eine kleine Werkstatt, wo wir diese Maschinen aufstellen und benützen konnten.

Es war an der Zeit, wo man während den kalten Wintermonaten an die Herstellung von Rollmaterial dachte. Einige Mitglieder baten mich, wieder einmal einen Wagenbaukurs zu inszenieren! Gesagt getan. Start 1967, Wagenbaukurs für L6 mit Holzwänden, ohne Bremserbühne, jedoch mit Bremsgestänge, Bremszylinder, Luftgefässen und abgefederten Achsen. Siehe Beitrag EA 1/68 Seiten 14/16.

Ein Wagenbaukurs-Mitglied äusserte sich einmal folgendermassen: "Wenn du da an einem solchen Wagenbaukurs mitmachen willst, so kannst du dein Bett glatt verkaufen" (frei nach Kurt Frei). Es war schon fast so, wir hatten eine Metallwerkstätte in einer Schule für 10 Abende gemietet. Diese Abende wurden zum Material verteilen, Ablängen, Einpassen und mit Instruktionen, wie man dies und jenes macht genutzt, jeder musste bis zum nächsten Zusammentreffen seine Arbeiten ausgeführt haben. Jedoch am drittletzten Abend wurden die Wagen eingesammelt, sandgestrahlt, und danach das Untergestell grau gespritzt. Bis zum letzten Kursabend musste das Holz eingeleimt, der Oberteil, nach Abdecken des Unterteils, Oxydrot gespritzt sein. Anschliessend wurden die Radsätze, Kupplungen und Achslagerfederli eingesetzt, und der Wagen mit Alfac Abreibebuchstaben und Zahlen 1,5 und 3 mm weiss beschriftet.

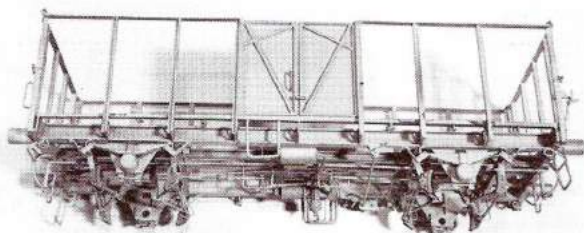
1968 folgte ein Wagenbaukurs für M7 Rungenwagen 2-achsig zum teil mit richtig funktionierender Handbremse über Kurbel und Bremsspindel.

1968 beteiligte man sich vom 25.-27. November mit Modellen an einer Hobbyausstellung im Volkshaus, organisiert durch die Platz-Union Biel.

1969 wagte man sich an einen 80 m3 fassenden 4-achsigen Kesselwagen, zum Teil auch mit richtig funktionierender Handbremse auf alle 16 Bremsklötze. Dazu wurde der Kessel innen mit 2-Komponenten-Farbe ausgelegt, um darin den, bei Fondue-Abenden nötigen Kirsch auf den Platz zu bringen. Durch einen kleinen Reiberhahn aus dem Dampflobby, konnte jeder sein Kirschglas am Modellbahndamm selbst abfüllen.

Ein Mitglied sandte vom Kesselwagen-Modell, Fotos und einen Bericht, an die BP Hauszeitung, welche diesen Artikel veröffentlichte und dem Club Fr. 500.-- spendeten! Durch die Modellbau- und Anlagenbautätigkeiten in unserem eigenen Clublokal angeregt, vergrösserte sich die Mitgliederzahl ständig und es wurde bald einmal die Zahl 300 überschritten! Dadurch konnten wir auch den Clubbeitrag niedrig halten!

► Seite 57



Baukurs L6 im Jahre 1967.
Untergestell vor dem Spritzen,
sandgestrahlt.

*Cours de construction de
wagons de marchandises L6
en 1967. Châssis terminé,
traité par sablage avant
peinture.*



Fertiger Hochbordwagen L 6
(E) mit gefederten Achsen.

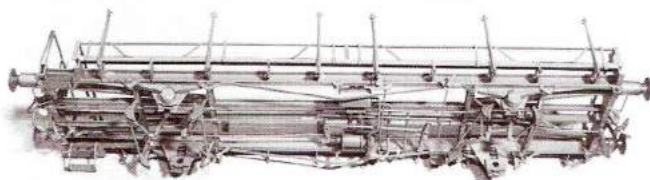
Wagon L 6 (E) terminé.

Rungenwagen M 7 (Ks)
Wagon à ranchets M 7 (Ks)



Untergestell eines alten M 7
im Rohbau fertig sandge-
strahlt. Mit richtig funktion-
nierender Handbremse ver-
sehen.

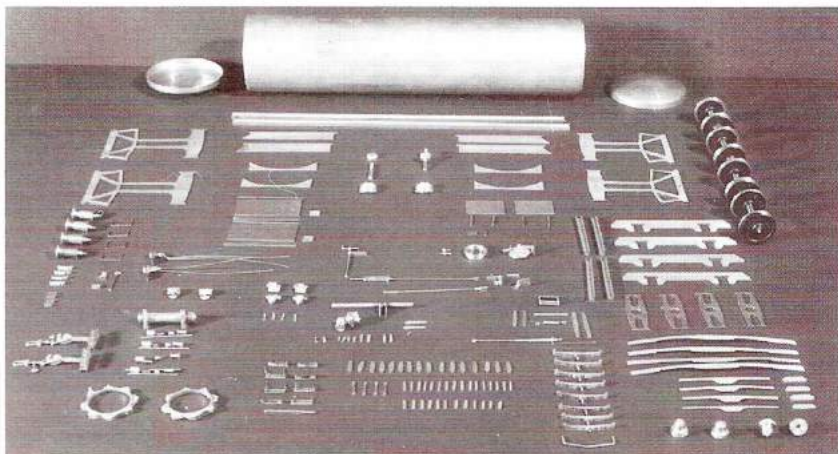
*Châssis d'un ancien M 7
terminé. Le frein à main fonc-
tionne.*



Kesselwagen 4-achsig, alle
Teile von Hand gefertigt.

*Wagon-citerne à 4 essieux.
Toutes les pièces ont été
fabriquées manuellement.*





Übersicht der verschiedenen Einzelteile für einen Wagen. Gegossene Teile mit dem verlorenen Wachs-gussystem gab es damals noch nicht.

Pièces détachées pour un wagon.

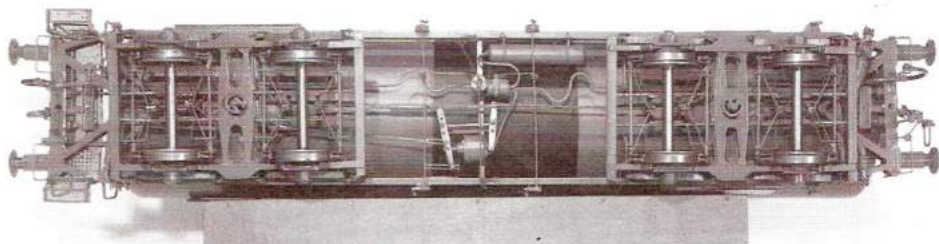


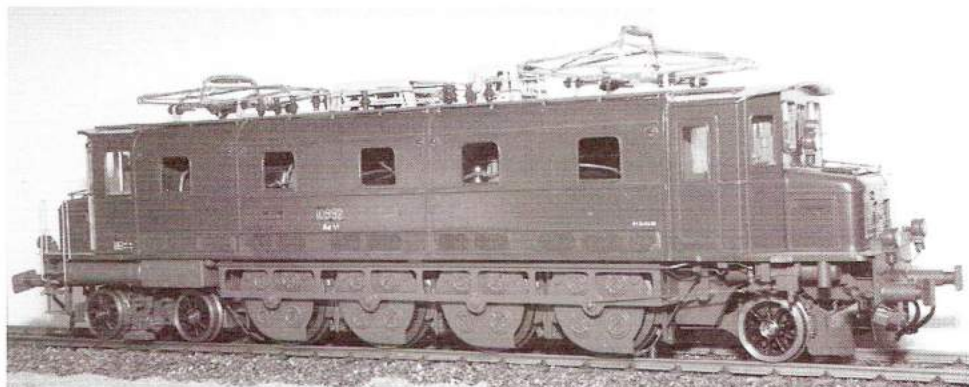
Abgefederte Drehgestelle (Blattfedern). Beschriftungstafel Foto. Rest Alfaca-Breibe-Buchstaben. Funktionalisierende Handbremse auf alle 16 Bremsklötze.

Bogies avec suspension. Marquage avec photo et lettres-décalque Alfaca. Frein à main fonctionnel.

Kesselwagen-Ansicht von unten. Rechts oben 1 Ausguss mit Plastikschlauch und Reiberhahn.

Vue de dessous.





Ae 4/7 aus Lokbaukurs 1970.

Ae 4/7 construite en 1970.

Vers 1961, la fabrique Mikron nous fit cadeau d'une machine à fraiser les engrenages. Plus tard, suivit l'acquisition d'un tour Schäublin 102. Nous avons maintenant aussi un petit atelier où nous pouvions poser et utiliser ces machines.

On s'approchait vers la saison d'hiver et l'on pensait à la fabrication de matériel roulant. Quelques membres me prièrent d'organiser de nouveau un cours pour la construction de wagons. Ainsi fut fait ! Début en 1967: cours de construction de wagons L6 avec parois en bois, sans plate-forme de frein, mais avec tringlerie et cylindre de frein, réservoir à air et essieux à suspension. (voir explication EA 1/68, pages 14/16).

Un participant au cours s'exprima un jour comme suit: "Si tu veux suivre un tel cours de construction, alors tu peux vendre ton lit" (selon Kurt Frei). Il en était vraiment presque ainsi. Nous avions loué un atelier mécanique dans une école pour 10 soirées. Celles-ci étaient destinées à la distribution et à l'adaptation du matériel, ainsi qu'aux instructions, puis chacun devait avoir effectué son travail jusqu'à la prochaine réunion. Le 7e soir, pourtant, les wagons furent rassemblés, sablés, les châssis furent peints en gris. Jusqu'au dernier soir, le bois devait être collé, la partie supérieure peinte en brun-rouille. Puis on procéda au montage des roues, des attelages et des ressorts de suspension et finalement les wagons reçurent les lettres et chiffres blancs de 1,5 et 3 mm.

En 1968 eut encore lieu un cours de construction pour des wagons à rancher M7 à 2 essieux, dont certains avec un frein à main fonctionnant de manière effective au moyen d'une manivelle et d'une vis de frein.

En 1968, le club participa avec quelques modèles à une exposition organisée par le Platz-Union Biel à la Maison du Peuple, du 25 au 27 novembre.

En 1969, on s'attaqua à un wagon-citerne à 4 essieux de 80 m3, avec en partie des freins fonctionnant effectivement. A l'intérieur, la citerne fut pourvue d'une peinture à 2 composantes afin de pouvoir amener le kirsch lors des soirées fondue. Grâce à un petit robinet à boisseau, chacun pouvait remplir son verre du précieux liquide.

Un membre envoya des photos et un rapport de ce wagon citerne à BP pour son bulletin interne. Cette entreprise publia cet article et fit un don de Fr. 500.-- au Club. Animés par le travail actif de construction de modèles et d'installations dans notre local, de nombreuses personnes adhéraient régulièrement à notre Club et le chiffre de 300 fut bientôt dépassé. Cette situation nous permit de maintenir une cotisation modique.

► Page 58



Be 5/7 BLS aus Lokbaukurs 1970.

Be 5/7 BLS construite en 1970.

1970 wurde zu einem Lokbaukurs angeregt. Jeder der gewillt war, konnte so seine Lok nach eigener Wahl bauen. Ich besorgte dazu die Studerpläne, Siebenhaar-Gussräder, liess diese auf Wunsch bei Franz Erb überdrehen und samt den nötigen Zahnrädern auf Achsen aufpressen. Leider ruhen viele dieser Pläne und Teile wahrscheinlich heute noch in diversen Schubladen. Jedoch als einzige Loks wurden eine Ae 4/7 von Oskar Stierlin (Eine beachtliche Leistung für einen Mann mit Ausbildung als Kaufmann) sowie eine BLS 5/7 von mir fertiggestellt.

Als im Jahr 1971 die Anlagen einigermaßen zur Zufriedenheit funktionierten, konnte erstmals im November an eine Vorführung gedacht werden. An drei aufeinanderfolgenden Wochenenden waren die Anlagen öffentlich in Betrieb zu besichtigen. Es ging ja auch darum, dass wir so einmal richtig zum Fahren kamen. Später gab es dann noch an zwei Wochenenden jährlich Tag der offenen Türen. Heute begnügen wir uns mit einem Wochenende. Der Grund war auch folgender: 1976 wurde ein Beschluss gefasst, neben den Modellanlagen ein Clublokal zu besitzen, in welchem auch Monatsversammlungen und Sitzungen abgehalten werden konnten. Man dachte zuerst an eine Baubaracke, jedoch besseres war in Aussicht. Ein Clubheim mit elektrischer Heizung und schöner Innenausstattung wurde vom Curlingclub Grenchen gekauft und sofort aufgestellt.

Dieses zweite Lokal hat bei den Ausstellungen den Vorteil, dass die Besucher bei Gedränge im Anlagenraum hierher ausweichen können, denn auch in diesem Lokal ist allerlei Sehenswertes zu bestaunen. Ebenso stehen Mitglieder mit Rat zur Seite. So wurde schon manches Mitglied gewonnen und speziell den Jüngsten den Modellbauvirus "eingepflegt". (Dies sei, so sagt man, eine ansteckende "Krankheit"). Im gleichen Jahr wurde durch die Herren Bauder, Vater † und Sohn ein zweiflügliges Einfahrt- sowie ein Klappscheibendurchfahrt-Signal für vorläufig 10 Jahre zur Verfügung gestellt. Im Jahre 1994 wurden diese dann durch Hr. Bauder Sohn dem Club geschenkt. Der Club verpflichtet sich, durch einen Fachmann diese zu entrostern und mit einem Neuanstrich, versehen zu lassen.

1974 wurden vom Wiler-Club einige Bausätze für alte III.-Klass, 2-achser Wagen bestellt und gebaut. Aus diesem Baukurs gingen einige schöne Modelle hervor. Es gab auch noch einige Gepäckwagen dazu.

Im Frühjahr 1980 gab es einen Schotterwagenbaukurs. Leider sind nicht alle Wagen fertiggestellt worden, aber was nicht ist, kann ja noch werden!

► Seite 63

En 1970, on nous incita à organiser un cours de construction de locomotives. Chacun qui en avait l'envie, pouvait construire la locomotive de son choix. A cet effet, je me procurai les plans Studer, les roues en fonte Siebenhaar, les fit rectifier au tour selon les désirs chez Franz Erb, puis chasser sur les essieux avec les roues dentées nécessaires. Un grand nombre de ces plans et pièces dorment certainement encore dans des tiroirs. Finalement, les seules locomotives terminées furent une Ae 4/7 par Oskar Stierlin (une réalisation remarquable pour un homme ayant une formation commerciale) et une BLS 5/7 par moi-même.

Lorsqu'en 1971, les installations fonctionnèrent à notre satisfaction, on pensa pour la 1re fois en novembre à une démonstration. Durant trois fins de semaines consécutives, les installations en fonctionnement purent être présentées au public. Il s'agissait aussi pour nous de pouvoir faire vraiment rouler ces trains. Plus tard, des journées de la porte ouverte furent organisées à l'occasion de 2 week-end par année. Aujourd'hui, nous nous contentons d'une seule fin de semaine. Une raison à cela: en 1976 fut prise la décision de posséder en plus du local contenant les installations, un local de club dans lequel il serait possible de tenir les assemblées mensuelles et autres séances. On pensa d'abord à une baraque de chantier, mais il y avait mieux en vue. Un Clubhouse avec chauffage électrique et aménagement intérieur fut racheté au Club de curling de Granges et immédiatement érigé.

Lors d'expositions, ce deuxième local a l'avantage de permettre aux visiteurs de s'y rendre lorsqu'il y a foule dans le local des circuits, car ici aussi il y a bien des choses à admirer. De plus, des membres du club sont là pour fournir des renseignements. Nous avons ainsi pu gagner plusieurs membres et plus spécialement "injecter" le virus du modélisme aux plus jeunes (ce serait, paraît-il, une "maladie" contagieuse). Au cours de la même année, MM. Bauder, père † et fils, mirent à disposition pour une durée provisoire de 10 ans un sémaphore à deux ailes accompagné d'un signal de passage à disque rabattable. En 1994, M. Bauder fils en fit cadeau au club qui s'engagea à les faire décaper par un spécialiste et à les faire repeindre.

En 1974, on commanda auprès du club de Wil quelques boîtes de construction pour d'anciens wagons de 3e classe à 2 essieux qui furent reconstruits. De beaux modèles naquirent de ce cours. Quelques fourgons furent également construits.

Au printemps 1980, fut organisé un cours de construction de wagons pour ballast. Malheureusement, tous n'ont pas été terminés, mais ce qui n'a pas été peut devenir encore. ► Page 65



Rechts hinten: Clublokal mit den Anlagen der Werkstatt, links davor unser Clubheim für Versammlungen und Feste. Die eingegrüsteten Signale erhalten das letzte Make-up zum bevorstehenden Jubiläum.

Au fond, local avec les maquettes. A gauche derrière, local pour les réunions. Le sémaphore reçoit son "make-up" pour le jubilé.



Die Eingänge der beiden Klub-
häuser.

*Vue des entrées de nos deux
"Clubhouses".*



*Unser geschenktes Signal.
Merci au donateur.*

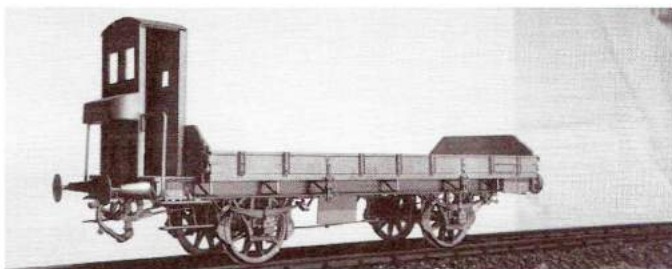


Alte C-Wagen aus Bau-
sätzen des Wiler-Clubs.

*Anciennes voitures C
fabriquées avec des sets de
construction conçus par le
Club de Wil SG.*

Alter Schotterwagen der
ehemaligen Thunerseebahn
(mit 2 unabhängigen Hand-
bremsen).

*Ancienne ballastière du
Thunerseebahn avec deux
freins à main indépendants.*



Schotterwagen nach Studer-
Plan.

Ballastière selon plan Studer.



Ae 3/5 entstanden aus dem
Lok-Baukurs 1983.

Ae 3/5 construite en 1983.



Weiacher-Kieswagen aus
Baukurs 1988.

*Wagon pour le transport de
gravier "Weiach" construit en
1988.*



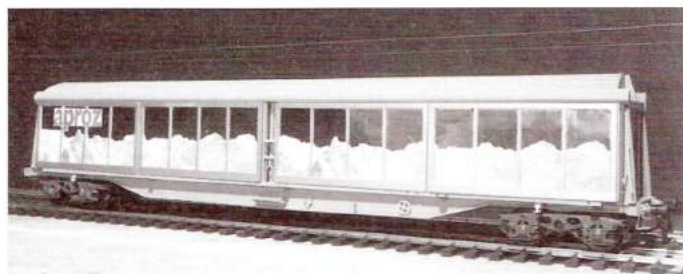


Feldschlösschen-Kühlwagen
4-achsig lapqs.

Wagon-frigo Feldschlösschen
à 4 essieux.

Feldschlösschen-Kesselwagen
4-achsig Zags.

Wagon-citerne Feldschlösschen
à 4 essieux.

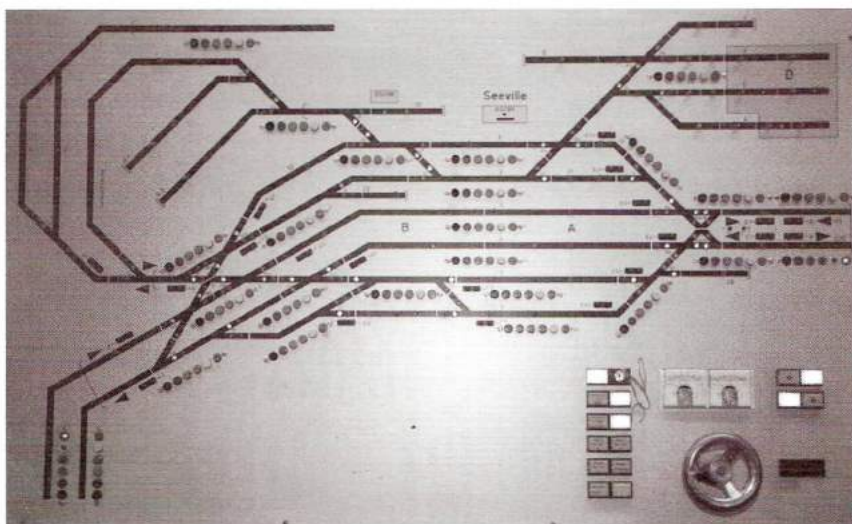


SBB Schiebewandwagen 4-
achsig Habis.

Wagon à parois coulissantes
CFF.

Pupitre de commande de la gare principale.

Stellpult für die Weichenbe-
tätigung und die Fahrstrom-
zuteilung auf die verschie-
denen Regler mit Druck-
tastenreihen. Gleisbild des
unteren Hauptbahnhofs.



Charles Knuchel setzte sich 1983 für einen Ae 3/5 Lokbaukurs ein. Die Bausätze, von Hermann, wurden nach dem Zusammenlöten, zum Spritzen und Beschriften, nach Dällikon gebracht. Anschliessend montiert und getestet. Das gleiche geschah mit der Ae 3/6 III. im Jahre 1991. Alsdann hatte man zu diesen alten Personenwagen auch die passenden Loks zur Verfügung.

Vom 22.-31. März 1988 konnte der EMCB in der ehemaligen Ersparniskasse Biel in der Nidaugasse, eine Modellschau im Foyer der Bank organisieren. Dazu wurden uns 4 verschliessbare Vitrinen zur Verfügung gestellt. Ausgestellt wurden Eigenbau Fahrzeuge in Spur 0 und H0, Fahrzeuge im Baustadium, sowie Einzelteile und Baugruppen, sowie alte Spur 0 Tinplate Modelle.

Im Winter 1987/1988 startete Fredy Hafen mit Jean Cuche einen Baukurs für einen 4-achsigen Weihacher-Kieswagen. Die Grundbausätze mit geätzten Blechen und diversen Gussteilen wurden vom Reppischtaler Club bestellt. In mühseliger Arbeit wurden die beschafften Profile durch die zwei Kursleiter auf die richtige Länge und in richtiger Anzahl abgeschnitten und für jeden Teilnehmer einzeln, in gebrauchte Couverts verpackt. Die Wagen wurden einmal fertig, sandgestrahlt und direkt mit 2 Komponentenfarbe der "Mäder-Lacke" gespritzt, und anschliessend, mit der im Bausatz enthaltenen Beschriftung, versehen.

1994 lancierte Jean Domeniconi sowie Olivier Ammann einen Baukurs für drei verschiedene 4-achs Wagen in vereinfachter Holzbauweise.

Feldschlösschen Kühlwagen lapqs

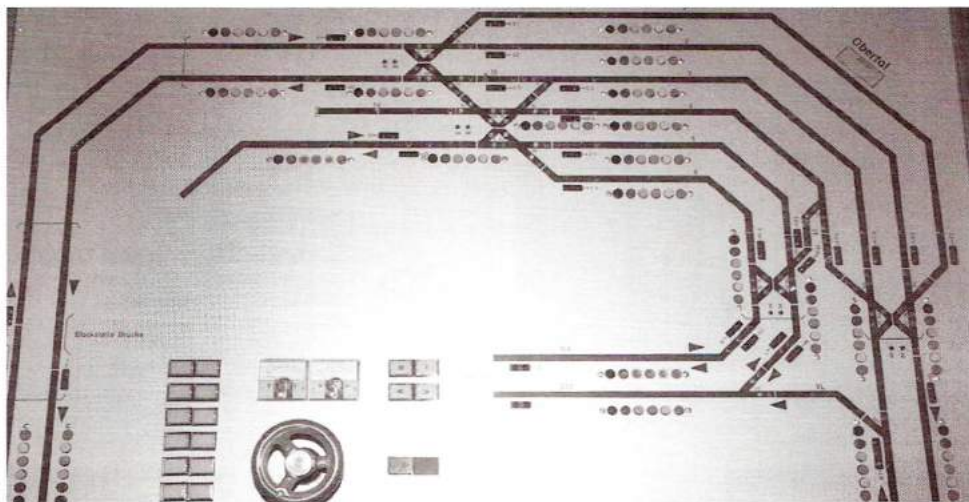
Feldschlösschen Kesselwagen Zags

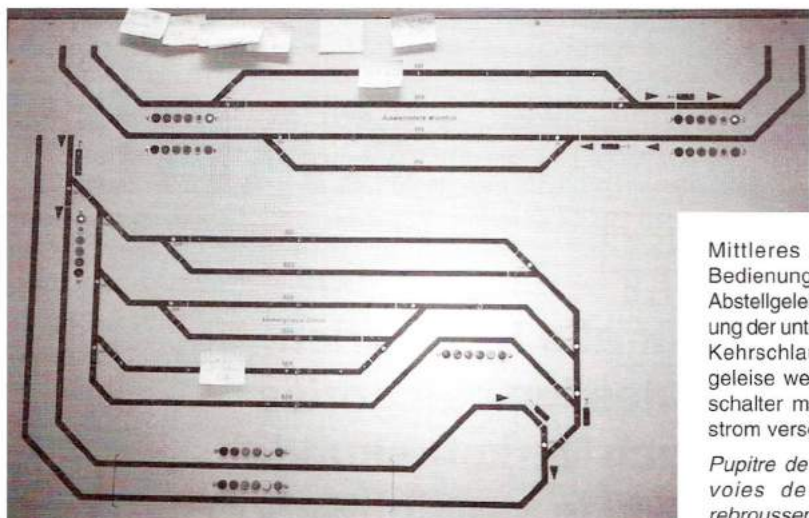
SBB Schiebewandwagen Habils

Alle Wagen mit gekauften Spritzguss Drehgestellen (Fa. Gebauer, Deutschland). Die Wagen mussten gut mit Hartgrund behandelt, geschliffen und gespachtelt werden. Durch mehrmaliges Grundieren und Nachschleifen, konnten sie mit weisser 2 Komponenten Farbe gespritzt werden. Die Beschriftungen Feldschlösschen, sind Farbkopien in der richtigen Grösse. Die Holzteile wurden durch Louis Zeberli in Genf hergestellt.

► Seite 67

Gleisbild des oberen Bahnhof. Dieser hier eingebaute Fahrregler ist für den Einmannbetrieb gedacht.
Pupitre de commande de la gare supérieure.





Mittleres Gleisbild zur Bedienung der verdeckten Abstellgeleise sowie Darstellung der untersten Strecke mit Kehrschleife. Die Abstellgeleise werden durch Kipp-schalter mit dem Streckenstrom versorgt.

Pupitre de commande pour voies de garage et de rebroussement.

En 1983 Charles Knuchel s'investit pour un cours de construction de locomotive Ae 3/5 (boîte de construction de Hermann). Après avoir été soudés, les éléments furent envoyés à Dällikon pour recevoir leur peinture et inscription. Vint ensuite le montage et le test. Le même procédé fut appliqué pour la Ae 3/6 III en 1991. Ainsi avait-on à disposition les locomotives appropriées aux vieux wagons.

Du 22 au 31 mars 1988, le CCMB eut l'occasion d'exposer ses modèles dans le foyer de l'ancienne Caisse d'Epargne à la Rue de Nidau. Quatre vitrines à serrures furent mises à notre disposition. On y présenta des véhicules de construction personnelle pour écartements 0 et H0, des voitures en construction, de même que des pièces détachées et éléments de construction et de vieux modèles d'écartement 0 Tinplate.

Au cours de l'hiver 1987/88, Frédy Hafen et Jean Cuche débutèrent un cours pour la construction d'un wagon à gravier Weihacher à 4 essieux. Les éléments de base avec tôles photogravées et diverses pièces coulées furent commandées au Club du Reppischtal. Dans un travail de longue haleine, les deux moniteurs de cours coupèrent les profils en question à la bonne longueur et en nombre exact et les emballèrent dans de vieilles enveloppes à l'intention de chaque participant. Les wagons furent enfin terminés, sablés et giclés avec une peinture à 2 composants de "Mäder-Lacke", pour être finalement munis des inscriptions nécessaires.

En 1994, Jean Domeniconi et Olivier Ammann organisèrent un cours pour la construction simplifiée en bois de divers wagons à 4 essieux.

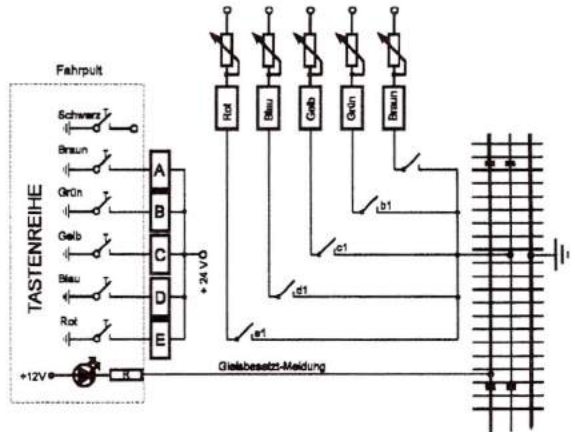
Wagon réfrigérants Feldschlösschen
Wagon-citerne Feldschlösschen
Wagon à cloisons coulissantes CFF

Tous les wagons étaient pourvus d'essieux articulés en fonte injectée couchés (Gebauer). Ils devaient être traités avec un enduit dur, polis et mastiqués. Après plusieurs couches de fond et polissage, ils purent être peints avec une couleur blanche à 2 composants. Les inscriptions "Feldschlösschen" sont des photocopies couleur aux bonnes dimensions. Les parties en bois ont été fabriquées par Louis Zeberli à Genève.

► Page 71

Durch all diese Jahre wurde an den Clubanlagen gearbeitet, verbessert und vervollkommen. Die ursprünglichen Schalttableaux mit Steckerkabeln bei welchen von Zeit zu Zeit die Kabel entwirrt werden mussten, wurden durch drei schöne, neue, eloxierte Stellpulte ersetzt. Diese beinhalten 6-tastige Wechselschalter, womit pro zu befahrender Strecke nur ein bestimmter Regler zugeschaltet werden kann. Die Weichen werden einzeln, durch zwei Drucktasten für ablenkende- und geradeausfahrt geschaltet. Die Rückmeldung der Weichenstellung erfolgt in der Endstellung der Weichen durch die Rückmeldekontakte, an den Antrieben. Besetzte Geleise werden ausgeleuchtet.

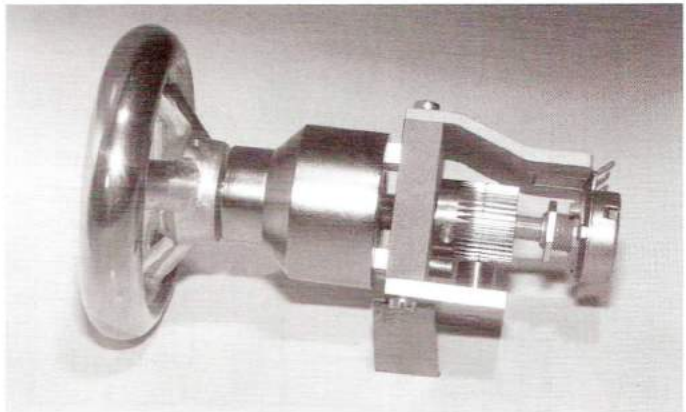
Fahrregler



Die 5 Fahrregler sind in die Farben: rot, blau, grün, gelb und braun aufgeteilt. Die eigentlichen Regler sind als normale, Kurzschlussfeste Gleichstrom Speisegeräte gebaut. (siehe Schema Netzgerät). Der Stufenschalter für den Lokführer ist ein Handrad mit mechanischem Anschlag für Minimum und Maximum. Auf der gleichen Achse ist das Regler-Potentiometer montiert. Jeder Lokführer besitzt zudem ein Volt- und Ampèremeter.

Mechanischer Fahrregler mit Stufen und eingebautem Poti aus dem Netzteil.

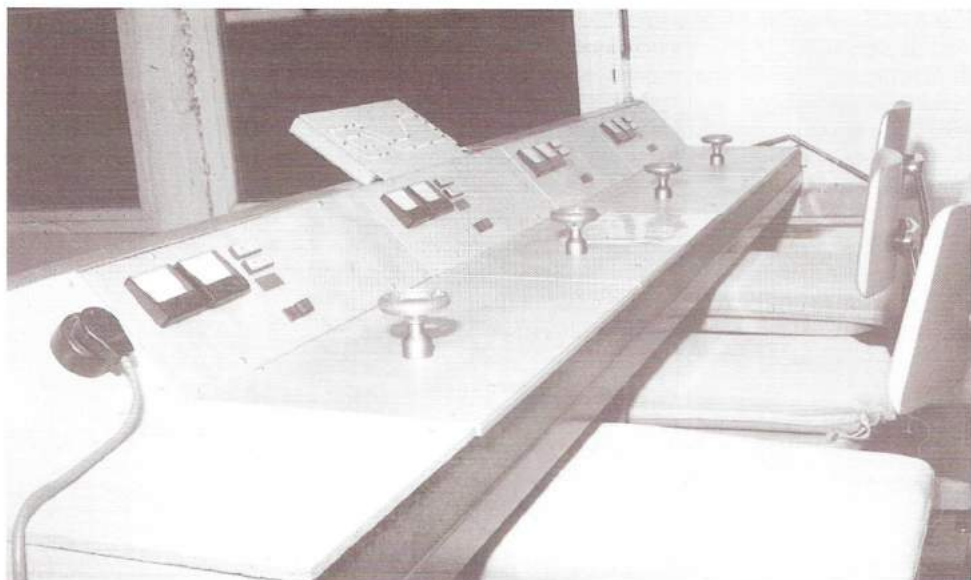
Régleur de vitesse.



Fahrstrom-Zuteilung

Pro Gleisabschnitt ist eine Tastenreihe erforderlich. Die Tasten lösen sich gegenseitig aus. Ist die schwarze Taste gedrückt, so ist kein Fahrregler zugeteilt. Da unsere Signale noch nicht in Betrieb sind, wird auf "Sicht" gefahren und die Abfahrkommandos werden den Lokführern mündlich mitgeteilt (bis an welche Stelle er zu fahren hat). Vom Ort des Startes des Zuges bis zu seinem Ziel müssen also sämtliche Tasten auf dieser Strecke mit der Farbe des gewählten Fahrreglers gedrückt werden.

► Seite 69



Fahrpulte für die Lokführer auf erhöhtem Standort mit gutem Ueberblick auf die Fahrstrecken.

Postes des "mécaniciens" avec vue plongeante sur le réseau.

"Setzen Sie alles
auf eine Karte."



Ich bin eine öffentliche Telefonkabine mit der Aufschrift **taxcard**. Ich mache es Ihnen viel einfacher. Sie brauchen jetzt nur noch die praktische **taxcard**. Die **taxcard** für 10 oder 20 Franken: an Postschaltern, Kiosken, Tankstellen, in Telecom Shops und Bahnhöfen. Telefonieren à la card.

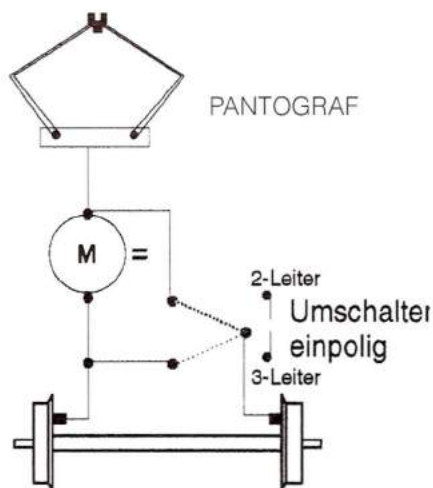
TELECOM 
Ihre beste Verbindung

Gleisbesetzt-Meldung

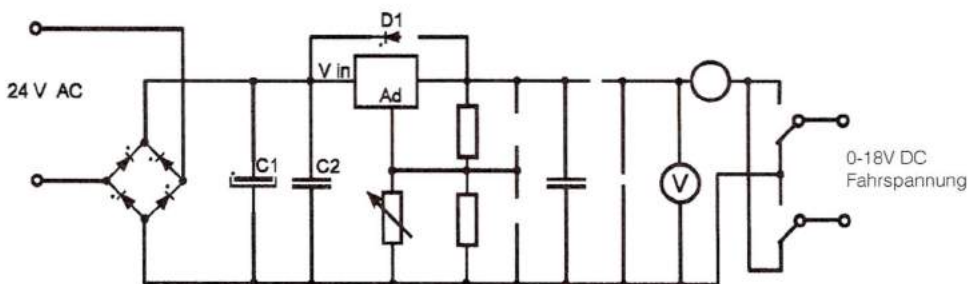
Da nur eine der Schienen mit der Masse verbunden ist, brauchen wir die zweite Schiene als Rückmeldung. Ueber die nichtisolierten Achsen des Rollmaterials, wird der Stromkreis zur Leuchtdiode des Gleisabschnittes geschlossen. Unsere Anlage ist demnach eine 3-Leiter-Gleichstrom Anlage mit Punktkontakten.

Umschalbare Loks von 2-Leiter auf 3-Leiter.

Umschaltbare 2-Leiter Loks müssen zudem mit der Umschaltung die beiden Räder kurzschliessen, damit sie auf den Geleisen mit Rückmeldung fahren können. (Siehe Schema) Dampfloks haben einen Stecker zu Schleifer- oder Panto-Wagen.



Netzgerät



Diese Einzelspeisung pro Regler hat den Vorteil, dass sie Kurzschlussicher ist; d.h. wenn beim Befahren der Weichen hie und da Kurzschlüsse von Sekundenbruchteilen auftreten spürt man kein Rucken des Zuges, da der Fahrstrom nur Kurzzeitig auf 0 fällt. Beim alten System musste jedesmal wieder neu angefahren werden. Das Reglerpoti R1 ist auf dem mechanischen Reglerhandrad aufgebaut.

► Seite 73

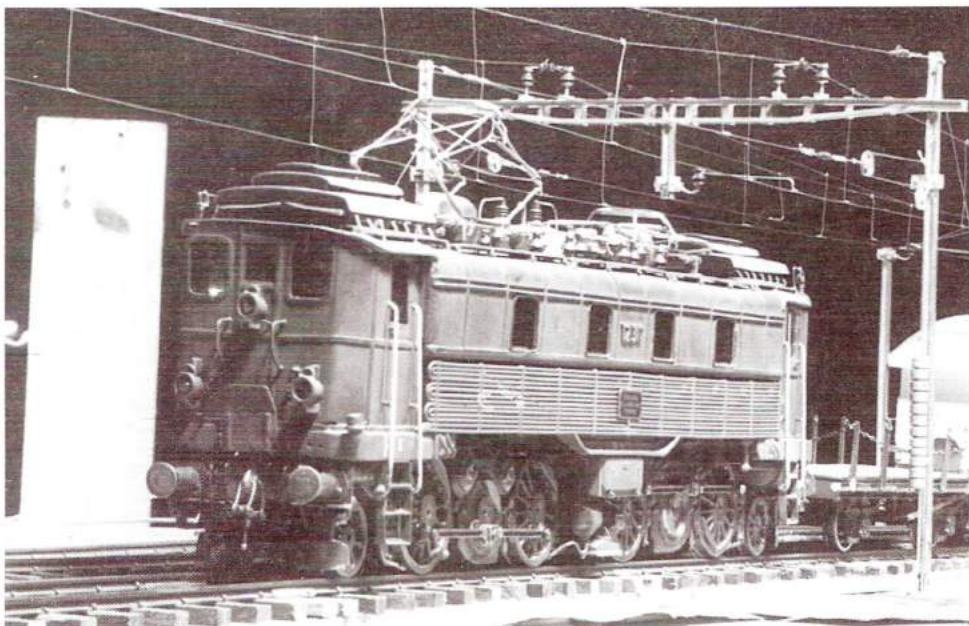
Tout au long de ces années, nous avons travaillé aux installations du Club, les avons améliorées et complétées. Les tableaux de commande d'origine avec câbles à fiches qui devaient être périodiquement démontés, furent remplacés par trois beaux pupitres de manoeuvre neufs. Ceux-ci disposent de commutateurs à 6 touches. Un seul régulateur peut être connecté par trajet à parcourir. Les aiguillages sont commutés séparément au moyen de deux boutons-poussoirs pour les trajets déviés ou rectilignes. L'indication de la position des aiguillages s'effectue dans la position finale de ces derniers au moyen des contacts de fin de course. Les voies occupées sont signalées.

Régulateur de traction

Les 5 régulateurs sont différenciés par les couleurs rouge, bleu, vert, jaune et brun. Les régulateurs sont conçus en tant qu'appareils d'alimentation de courant continu ordinaires et résistants aux courts-circuits. (voir schéma boîte d'alimentation). Le commutateur à graduation pour le conducteur de la locomotive est une roue manuelle avec un arrêt mécanique pour minimum et maximum. Le potentiomètre est monté sur le même axe. Chaque conducteur dispose en outre d'un voltmètre et d'un ampèremètre.

Distribution du courant de traction

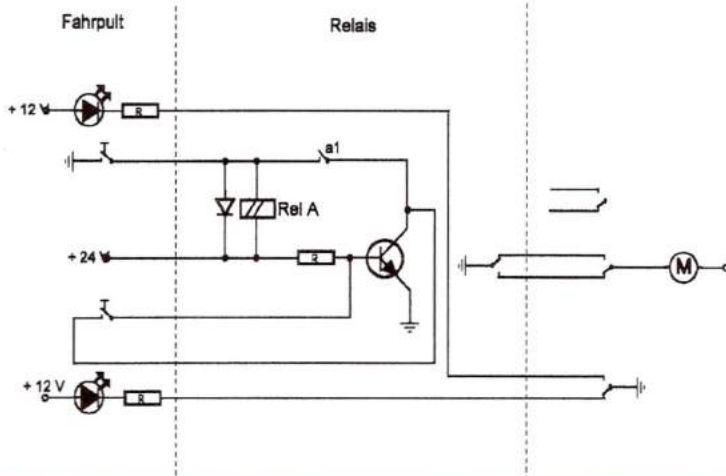
Une série de touches est nécessaire par section de voie. Les touches se déclenchent réciproquement. Lorsque la touche noire est pressée, aucun régulateur de marche n'est attribué. Etant donné que nos signaux ne sont pas encore en fonction, on roule à "vue" et l'ordre de départ est donné verbalement au mécanicien (jusqu'à quel endroit il doit rouler). Depuis le lieu du départ du train jusqu'à sa destination, il convient donc d'appuyer sur toutes les touches de ce trajet avec la couleur du régulateur choisi. ► Page 76



Modellgerechte Versuchsüberleitung über die Betonbrücke mit 4 Abspannungen. Befahren mit Be 4/6 welche schon an der Ausstellung 1952 im "Schweizerhof" ihre Runden drehte - gebaut durch den Verfasser.

Un tronçon de ligne de contact à l'essai avec la même Be 4/6 qui en 1952 effectuait ses premières sorties à l'exposition du "Schweizerhof". Loc construite par l'auteur.

Weichenschaltung



Mit den Tasten Weiche Geradeausfahrt oder auf Ablenkung wird das Weichenrelais angezogen oder es fällt ab. Beim Anzug des Relais wird dieses über die Elektronik gehalten. Ueber den Relaiskontakt a2 wird die Masse zum Weichenmotor der betreffenden Weiche geleitet. Der Weichenmotor dreht über eine Untersetzung eine Kurvenscheibe

(180° Hoch und 180° Tief). Die Kurvenscheibe betätigt 3 Micro-Switch Umschaltkontakte. Der erste Micro-Switch unterbricht nach einer Drehung von 180° den Motorstromkreis. Der zweite Micro-Switch meldet die Weichenstellung zum Fahrpult zurück. Der dritte Schalter ist noch frei für eventuelle Fahrstrom Ein- und Ausschaltungen in einem unsichtbaren Abstell- oder Ausweichgeleise. (Siehe Beschreibung Weichenantriebe im EA 3/75). Die Kurvenscheibe macht also immer nur eine Drehung von 180°. Am Kurbelzapfen der betreffenden Kurvenscheibe ist auch der Stellschraube montiert, der die Weichenzunge bewegt.

Die vier Fahrregler werden in stündlichem Turnus durch je vier Clubmitglieder bedient. Die Zugfahrten sind nicht abgesichert und verlangen von den vier Lokführern, sowie von den zwei "Betriebsbeamten" für die Weichenstellung und die Fahrstromzuteilung grösste Konzentration. Es soll schon vorgekommen sein, das an einem Ausstellungstag kein einziger Unfall passierte.

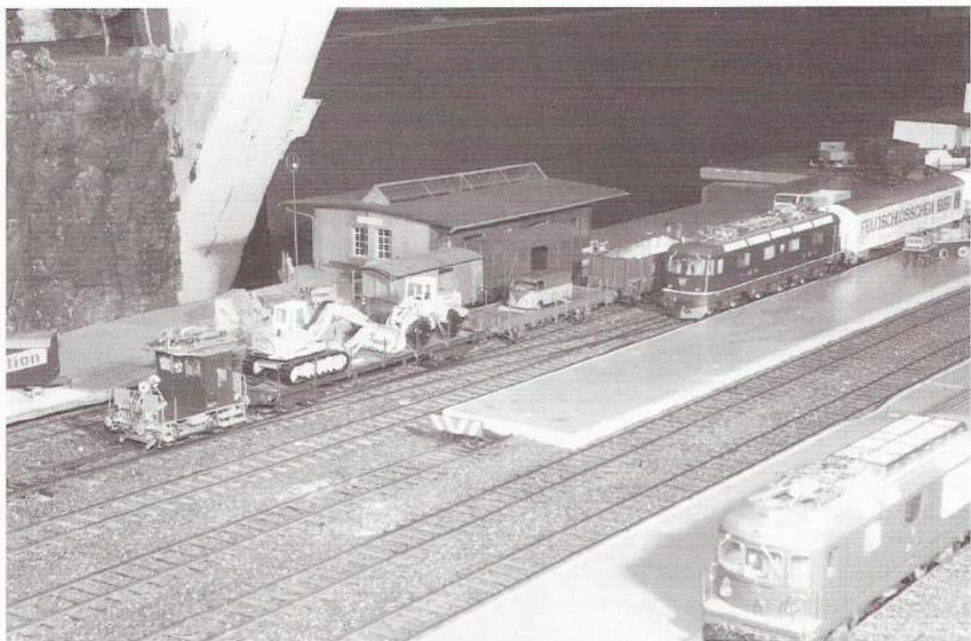
Die mechanischen Regler wurden von Charles Knuchel entwickelt. Durch Einbau eines Zahnrades mit Schnappkugel, konnte ich beim Bau zusätzlich die einzelnen Schaltstufen imitieren. Der Drehweg des grossen Handrades ist durch Anschlag-Stiften begrenzt, damit das angebaute Reglerpoti keinen Schaden nimmt.

Auch wurde auf einem Teilstück schon einmal eine Betriebsfähige Oberleitung mit vier Abspannungen gebaut. Diese musste jedoch für gewisse Geländebauarbeiten wieder abgebrochen werden. Leider ist sie bis heute nicht wieder aufgebaut worden.

Im Jahre 1993 wurde uns durch Oskar Stierlins verstorbenen Götti, eine Schenkung des Modellbahnhofs mit Güterschuppen "Olten.Hammer" vermacht. Dazu gehörte noch etliches Rollmaterial (2 Reisezüge RM Rob. Marescot und Märklin), sowie selbstgebaute Güterwagen. Mitglieder sind daran, diese Fahrzeuge von den ESMO-NORMA Spur-Normalien auf NEM umzubauen. Zwei Lokomotiven eine Ae 4/7 und eine Be 4/6 müssten vollständig renoviert und revidiert ev. umgebaut werden. Das Bahnhofgebäude passt einigermaßen gut zu unseren Geleiseanlagen. ► Seite 75



Bahnhofsgebäude, Nachbildung Olten-Hammer. Im Hintergrund L-Wagen auf Strassenroller.
Nouvelle gare avec comme modèle Olten-Hammer. A l'arrière-plan truck routier.



Güterschuppen mit Stationstraktor Te 2/2.
Halle aux marchandises avec Te 2/2.

Die Fahrmöglichkeiten auf den beiden Anlagen Spur 0 und H0 unterscheiden sich grundsätzlich dadurch, dass auf der Spur 0 jedem fahrenden Zug ein Lokführer mit Regler zugeordnet ist. Dieser fährt mit dem Zug, der ihm durch den betreffenden Betriebsleiter des oberen oder unteren Bahnhof zugewiesen wird, eine vorgeschriebene Strecke ab. Er ist verantwortlich, dass sein Zug mit allen Wagen, durch vorsichtiges Fahren am Bestimmungsort eintrifft.

Die H0 Anlage wurde geplant, dass sie auf dem vorhandenen Platz so in die Spur 0-Anlage eingebaut werden konnte, damit sie für sich ein Ganzes bildet. Im sichtbaren Bereich ist sie mit der Spur 0 nicht vermischt, obwohl sich die Geleisanlagen im unsichtbaren Bereich überkreuzen. Der Fahrbetrieb ist auf der H0-Anlage etwas komplexer und der Gedanke, dass eine Clubanlage etwas spezielles an sich haben sollte brachte die Idee, keine reinen Doppelspuren zu bauen, sondern 3 Einspurstrecken mit vielen Ausweichstellen und Kehrschlaufen. Diese konnten ja durch das symetrische 3-Leiter-System ohne komplizierte Schaltungen befahren werden.

Ein Hauptbahnhof und ein kleiner Bahnhof sorgen für einen regen und modellgetreuen Betrieb. Sämtliche auf der Anlage verkehrenden Zugkompositionen können, ohne die Loks umzukuppeln, gewendet werden. Daher konnten auch an verschiedenen Loks die Umschalter durch Blei, sowie andere Motoren und Untersetzungsgetrieben ersetzt werden.

Ein optisch wichtiger Punkt wurde auch eingehalten, indem die Züge auf den Berggrampen immer mit mindestens 2 Höhenprofilen Differenz wieder aus dem Berg hervorkomen. Die maximale Rampenneigung wurde auf der ganzen Anlage mit 25 Promille eingehalten. Dies erlaubt einen Güterzug mit 54 Wagen und einer einzigen Krokodil Ce 6/8 Lok die ganze Anlage anstandslos zu befahren.

Der Hauptbahnhof liegt auf einer Höhe von 95 cm über Boden. Von hier aus befahren die Züge ca. 390 m Geleise bis auf eine Höhe von 1.75 m. Die tiefste Kehrschleife befindet sich auf 0.80 m Höhe. Auf den 40 Streckenblöcken können 25 Zugkompositionen die Anlage in allen Richtungen abgesichert befahren. Die Zugsläufe werden durch die Fahrdienstleiter überwacht. Durch verschiedene Weichenstellungen im unsichtbaren Bereich können Züge auf den unsichtbaren Geleisen abgestellt werden und erst nach längerer Zeit wieder andernorts erscheinen.

Auf der obersten Rundstrecke können die Züge auch im Gegenverkehr zirkulieren. Durch 4 ausweichstellen können sie wieder in den oberen Bahnhof einfahren. Eine kleine Kehrschleife westlich des oberen Bahnhofs dient zum Zurückführen von Zügen, wenn im oberen Teil alles überfüllt ist. Beim Ausgang West im unteren Bahnhof besteht wieder eine Einspurstrecke mit vier Ausweich- und Kreuzungsstellen, sowie einer Strecke (wegen Platzmangel durch 3 eingebaute Mietkästen von Mitgliedern führend), mit Kehrschleife am Ende, welche die Züge durch dasselbe Gleis zurückführt. Am Ausgang Ost führt eine Schlaufe mit Ausweichgeleisen wieder zurück zum Bahnhof. Ebenfalls auf der Ostseite des unteren Bahnhofs führt eine Doppelspur in zwei versteckte Schattenbahnhöfe mit 6 resp. 7 Gleisen mit Durchfahrt zurück zum Bahnhof.

Durch Weichenverbindungen kann über ein Gleis der Wand entlang in die Werkstatt auf den Werkstisch gefahren werden; wobei auch hier Züge aufgegleist werden können, welche entweder in den Schattenbahnhof fahren, oder direkt auf die Strecke zum unteren Hauptbahnhof gelangen. (Siehe beiliegendes Streckenschema).

Die ganze Anlage ist mit Blocksystem versehen und abgesichert. Der Kreuzungsverkehr läuft automatisch. Der Ueberholverkehr ist durch Abruf zu betätigen, sowie auch der Abruf der harrenden Züge in den beiden Schattenbahnhöfen. Im Moment sind die Relaispezialisten daran, die alten PTT Relais durch leistungsfähigere Neue zu ersetzen, d.h. es wird parallel ein neuer Schaltkasten aufgebaut, um dann zu gewisser Zeit die ganze Sache auf den Stripsen umzuschalten, (natürlich à la PTT). Der Geländebau ist praktisch fertig. Zwei Zahnradbergbahnzüge (Vorbild Rigiabahn) mit einer automatischen Kreuzung in der Mitte, fahren berg- und talwärts. (Spur 16,5 mm). Ebenso verkehrt eine Standseilbahn und eine Luftseilbahn im östlichen Teil der Anlage.

► Seite 81

Annonce de voie occupée

Etant donné qu'un seul rail est relié à la masse, nous utilisons le second pour les témoins d'occupation. Le circuit du courant est bouclé vers les diodes lumineuses du secteur de la voie par l'intermédiaire des essieux non isolés du matériel roulant. Notre installation est, de ce fait, une installation à 3 rails de courant continu avec contacts ponctuels.

Locomotives commutables de 2 rails à 3 rails

Les locomotives commutables à 2 rails doivent, lors de la commutation, pouvoir court-circuiter les deux roues afin qu'elles puissent circuler en donnant quittance (voir schéma page 69). Les locomotives à vapeur ont une fiche ...

Appareil d'alimentation

Cette alimentation indépendante par régulateur a l'avantage d'éviter les courts-circuits; si une fois ou l'autre des courts-circuits d'une fraction de seconde surviennent lors du passage sur un aiguillage, on ne remarque aucune secousse du train du fait que le courant de traction ne tombe qu'un très court instant à zéro. Avec l'ancien système, il fallait repartir chaque fois à nouveau. Le potentiomètre est installé sur la roue manuelle de régulation mécanique.

Commande des aiguillages

Le relais de l'aiguillage est attiré ou relâché au moyen de la touche "aller tout droit" ou "dévier". Lorsqu'il est attiré, le relais est maintenu électroniquement. La masse est amenée vers le moteur de l'aiguillage prévu par l'intermédiaire du contact du relais a2. Le moteur fait tourner un disque à came (180° haut et 180° bas) au moyen d'une démultiplication. Le disque à came actionne 3 micro-contacts de commutation. Après une rotation de 180°, le premier interrompt le circuit électrique du moteur. Le second renvoie la position de l'aiguillage au pupitre de commande. Le troisième reste libre pour une éventuelle induction ou interruption de courant de traction dans une voie de garage ou d'évitement invisible (voir description commande des aiguillages dans le EA 3/75). Le disque à came n'effectue donc toujours qu'une rotation de 180°. A la tête de la bielle du disque en question est aussi fixé le fil de réglage qui déplace les lames de l'aiguillage (voir schéma page 73).

Les 4 régulateurs de traction sont desservis dans un tournus d'une heure par 4 membres du club. Les courses des trains ne sont pas assurées et nécessitent de la part des 4 conducteurs de locomotives et des deux "fonctionnaires d'exploitation" la plus grande concentration pour la commande des aiguillages et l'approvisionnement du courant de traction. Il serait déjà arrivé qu'aucun accident ne se soit produit au cours d'une journée d'exposition.

Les régulateurs mécaniques furent développés par Charles Knuchel. Grâce à l'introduction d'une roue dentée avec boule à cliquet, il me fut en outre possible d'imiter les différents degrés de commutation. Le chemin de rotation de la grande roue manuelle est limité par des tiges d'arrêt afin d'éviter des dégâts au potentiomètre qui y est fixé.

Sur un tronçon, on construisit aussi un caténaire exploitable avec 4 haubans, mais il fut démonté pour permettre certains travaux de terrain. Jusqu'à ce jour, il n'a malheureusement plus été remonté.

En 1993, le parrain décédé de Oskar Sterlin nous légua le modèle réduit de la gare avec dépôt de marchandise de "Olten Hammer". Faisaient encore partie de ce don, 2 trains de voyageurs (RM Rob. Marescot et Märklin) ainsi que des wagons de marchandises de sa propre construction. Certains membres s'occupent de modifier ces voitures de l'écartement ESMO-NORMA aux normes NEM. Deux locomotives, une Ae 4/7 et une Be 4/6 devraient être totalement rénovées et révisées, éventuellement même modifiées. Le bâtiment de la gare s'intègre assez bien dans notre installation.

► Page 85



Tag der offenen Türe 1994. Einfahrender "Feldschlösschenzug" (Baukurs 94). Im Vordergrund Re 4/4 VHB Colani.

Expo en 1994. Re 4/4 VHB Colani et wagons-frigo "Feldschlösschen" issus du cours de construction 1994.



Lokdepot - Atmosphäre.

Ambiance de dépôt.



Vordergrund Ausfahrt Ost aus dem H0 Hauptbahnhof, rechts nachfolgende Rampe. Oben oberste Streckenführung. Drahtseil- und Schwebebahn.

H0 - Sortie de gare avec rampe. En haut, la ligne supérieure avec le funiculaire et le téléphérique.



Schattenbahnhof mit 7 Geleisen unter der HO-Anlage. Auf dem Monitor kann beobachtet werden, welche Züge nächstens hier unten einfahren werden.

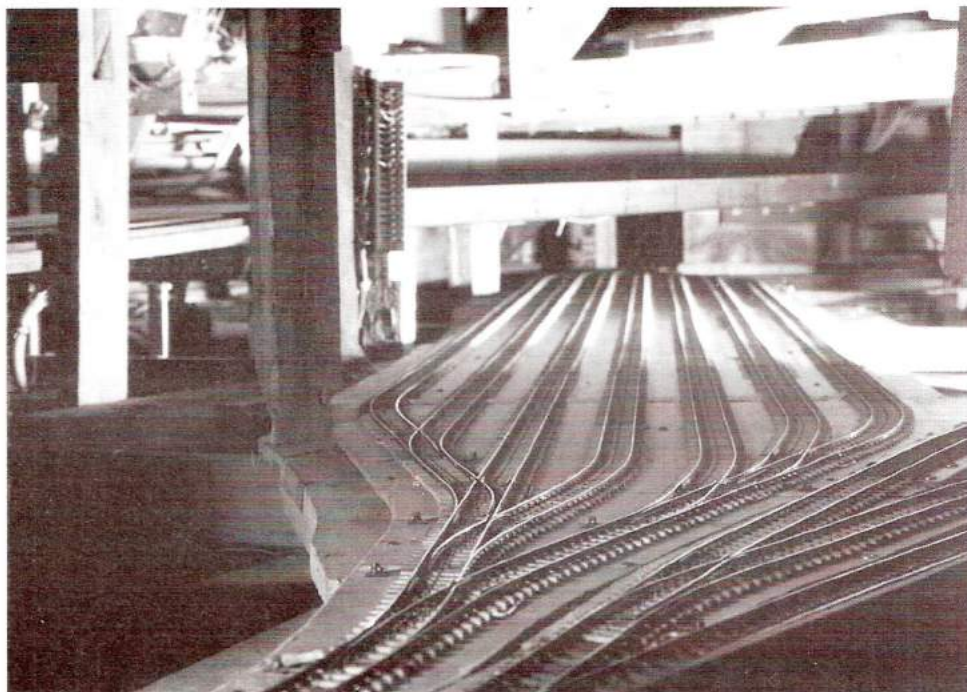
Gare de service "invisible" comprenant 7 longues voies pour le garage des trains dont l'évolution peut être suivie sur écran.

Da die H0-Anlage zum Teil in die Spur 0-Anlage eindringt, und umgekehrt eine 4-gleisige Strecke der Spur 0 den hinteren oberen Teil der H0-Anlage durchfährt gewinnt man eine Menge Platz durch diese Ueberschneidungen unter dem Berg. So war es möglich im gleichen Raum diese beiden grosszügigen Anlagen für den Blick getrennt unterzubringen.

Um überhaupt auf einer so grossflächigen H0-Anlage das Gelände mit allen Einzelheiten und Raffinessen einzubauen, wurden an bestimmten Stellen senkrechte Stütz-Rohre eingebaut. Die oberen Oeffnungen sind pro Reihe gleich hoch und „getarnt“. In diese Rohre kann bei Bedarf ein Gerüst eingesetzt werden, welches erlaubt an jede stelle des Geländes heranzukommen. Der Geländebau hat die ganze Entwicklung von den 60er Jahren bis heute mitgemacht. Der Untergrund wurde damals aus Holz mit Drahtgeflecht und darüber „gepflasterten“ Sacktuchstücken, welche in Gips-Tafelleimgemisch getränkt waren, aufgebaut. Nach und nach wurden dann verschiedene Teilstücke fertiggestellt, verfeinert und manchmal auch wieder abgeändert. Um nicht jedes Detail beschreiben zu müssen, würde sich ein Besuch sicher lohnen.

Dass eine solche H0 Grossanlage beträchtliche Mengen Rollmaterial benötigt war voraussehbar; daher war an einen kompletten Eigenbau nicht zu denken. Das vorhandene käufliche Rollmaterial besass jedoch die berüchtigten groben Normen für die Radsätze (zu enge Innenweite der Räder, sowie zu hohe Spurkränze). Da das Schienenmaterial wie bei der Spur 0 durch 2 selbstgebaute Schienenbauapparate hergestellt wurde und damals (ca. 1957) schon ein MS-Profil von 2,7 mm Höhe verwendet wurde, möchten wir als wegweisende Vorkehrung durch den H0 Plangestalter, René Kämpf, betrachten.

► Seite 83



H0-Weichenpartie zur Einfahrt in den 7-gleisigen Schattenbahnhof.

H0 - Aiguillages d'entrée de la gare cachée à 7 voies.

Die NEM-Normen für die Radsätze kamen 1977; die Schienenprofile 1980 und die Radreifenprofile 1984 heraus! Bei Verwendung von heutigem käuflichem Rollmaterial ist es nicht mehr überall nötig die Innenweiten, sowie die Spurkranzhöhen zu korrigieren, da auch die Fabrikanten die NEM-Normen teilweise übernahmen und nach so langer Zeit nachfolgten.

Ich hoffe, mit diesen Angaben einige interessante Hinweise und einen Rückblick in die Frühere Clubzeit gegeben zu haben, damit auch einmal unsere (an Clubjahren) jüngeren Mitglieder und Freunde unseres Clubs, über den ganzen Hergang unserer schönen Freizeitbeschäftigung orientiert sind. Vielleicht ist nicht alles erwähnt worden, aber auch so ist zu bedenken, das die aufgewendete Zeit für ein solches Werk unendlich viele Arbeitsstunden beinhaltet.

Natürlich hat unser Club noch andere Aspekte, wie z.B. alljährliche Reisetage an verschiedene Orte der Schweiz. Dazwischen gibt es auch interessante Besichtigungen von Bahnanlagen und Modellbahnen. Im neuen Clubheim besitzt der Club eine interessante Bibliothek und Plansammlung. So hoffen wir, dass Sie lieber Leser, wenn Sie nicht schon unserem Club angehören, diese Broschüre an Ihre Freunde weitergeben und auf das Anmeldeformular auf der letzten Seite verweisen.

Erich Roth

(Sämtliche nicht erwähnte Fotos: Erich Roth)

Nouveau: Cigarillos de Wuhrmann!

100 % tabac

Wuhrmann

Le moyen de fumer léger,
maintenant sur votre point de vente.

WA Herbert Broglie, 5262 Frick

Exigez notre échantillon gratuit.
Demandez et renvoyez-nous ce
coupon.

Im Cigarillo 100% tabac



Nom: _____

Prenom: _____

Adresse: _____

A. Wuhrmann
Fabrique de cigares
4310 Rheinfelden

Les possibilités de circulation sur les deux genres d'écartements 0 et H0 se différencient fondamentalement par le fait que sur l'écartement 0, un conducteur avec régulateur est assigné à chaque train qui circule. Ce conducteur effectue un parcours défini avec le train qui lui a été attribué par le chef d'exploitation de la gare supérieure ou inférieure. Il est responsable, en roulant prudemment, pour que son train parvienne avec tous ses wagons à son lieu de destination.

L'installation H0 fut planifiée de manière à pouvoir être intégrée dans le réseau 0, tout en formant un ensemble pour elle-même. Dans les zones visibles, elle ne se mêle pas au réseau 0, bien que les voies s'entrecroisent aux endroits invisibles. L'exploitation de l'installation H0 est quelque peu plus complexe et la pensée que l'installation d'un club devait avoir quelque chose de spécial en soi nous amena à l'idée de ne pas simplement construire des doubles-voies, mais trois voies simples avec plusieurs places d'évitement et des boucles de retournement. Elles pouvaient être utilisées sans commandes compliquées par le système symétrique à 3 rails.

Une gare principale et une petite gare veillent à une exploitation intense et conforme à la réalité. Toutes les compositions qui circulent peuvent être inversées sans découpler les locomotives. Il fut ainsi possible de substituer les inverseurs de plusieurs locomotives par du plomb, de même que remplacer certains moteurs et démultiplicateurs.

Un point optique important fut également respecté par le fait que les trains circulant sur les pentes ressortent toujours de la montagne avec une différence d'au moins 2 profils en hauteur. Sur l'ensemble de l'installation, la pente maximale a été maintenue à 25 pour mille. Ceci permet à un convoi de 54 wagons de marchandises et une seule "Crocodyle" Ce 6/8 de parcourir tout le circuit sans problèmes.

La gare principale se situe à 95 cm au-dessus du sol. A partir de là, les trains parcourent environ 390 m de voies jusqu'à une altitude de 1,75 m. La ligne la plus basse se trouve à 80 cm.

Sur l'ensemble des 40 secteurs de parcours, 25 compositions peuvent emprunter l'installation dans toutes les directions de manière sûre. Le roulement des trains est surveillé par les chefs de sécurité. Grâce à divers aiguillages dans des secteurs invisibles, des trains peuvent être garés sur des voies invisibles et réapparaître bien plus tard à un autre endroit.

Sur le circuit supérieur, les trains peuvent également circuler à contre-sens. Ils peuvent, au moyen de 4 voies d'évitement, entrer à nouveau à la gare supérieure. Une petite boucle à l'ouest de la gare supérieure permet de renvoyer les trains lorsque la partie supérieure est encombrée. Vers la sortie Ouest de la gare inférieure se trouve de nouveau un secteur à une voie avec 4 places d'évitement et de croisement, ainsi qu'un secteur pourvu d'une boucle à son extrémité permettant de renvoyer les trains par la même voie. A la sortie Est, une boucle avec voie d'évitement permet de revenir à la gare. Sur la partie Est de la gare inférieure également, une voie double conduit dans deux gares cachées, avec 6, resp. 7 voies en direction de la gare.

Grâce à des aiguillages de raccordement, les trains peuvent être conduits dans l'atelier sur la table de réparation par une voie longeant la paroi. Des trains peuvent également être mis sur rail ici pour se rendre à la gare factice ou directement par le circuit à la gare principale inférieure (voir schéma). L'ensemble de l'installation est pourvu et assuré par un système de bloc automatique. Le trafic des croisements s'effectue automatiquement. Le trafic de dépassement doit être actionné sur demande, de même que les trains en attente dans les deux gares cachées. Les spécialistes en la matière procèdent actuellement au remplacement des anciens relais des PTT par de nouveaux relais plus performants; on construit en parallèle un nouveau tableau de commutation afin de pouvoir procéder à la nouvelle connexion en temps opportun. L'aménagement du décor est pratiquement terminé. Deux trains à crémaillère (à l'image du train du Rigi) avec croisement automatique à mi-parcours, montent et descendent la montagne (écartement 16,5 mm). Un funiculaire et un téléférique circulent également sur la partie Est de l'installation.

Blick hinter die "Kulissen" der
H0-Anlage.

Mitte oben: Unterbau der Spur
0-Durchfahrt, Doppelspur mit
2 Ausweichgleisen.

Rechts: H0-Trasse welches
in die Werkstatt führt.

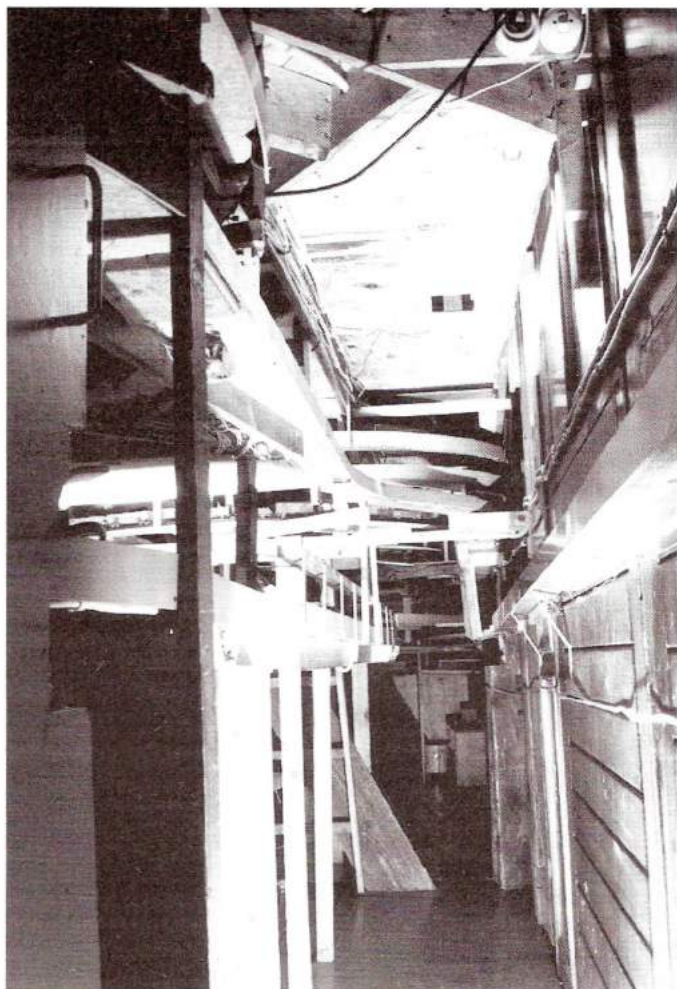
Im Hintergrund, Seite West,
Spiralen mit 2 m Durchmesser.

*Vue de la partie cachée de
la maquette H0.*

*En haut, infrastructure du
passage de la voie 0 (2 voies
+ 2 voies d'évitement).*

*A droite, voie de raccorde-
ment H0 à l'atelier.*

*A l'arrière-plan, spirale héli-
coïdale de 2 m de diamètre.*



bachsa
print

Siemann AG
Spitalstrasse 12
2501 Biel-Bienne
032 / 23 30 15

Die Druckerei . . .

Etant donné que l'installation H0 empiète en partie dans celle de l'écartement 0 et qu'inversement un tronçon à 4 voies de l'installation 0 traverse la partie supérieure arrière de l'installation H0, on gagne une place importante par ces croisements sous la montagne. Il a ainsi été possible de mettre dans le même local mais visuellement séparées ces deux importantes installations. Afin de pouvoir équiper de tous les détails et raffinements l'importante surface de cette installation, divers emplacements ont été pourvus de tubes de soutien. Les embouts supérieurs de ces tuyaux sont tous à même niveau et camouflé. Un échafaudage peut y être monté en cas de besoin et permet d'atteindre n'importe quel endroit de l'installation. L'aménagement du décor a vécu tout le développement des années 60 jusqu'à ce jour. A l'époque, le fond avait été construit en bois avec treillis puis recouvert de pièces de jute imbibées de plâtre et de colle. Puis peu à peu diverses pièces furent élaborées, améliorées et parfois aussi modifiées. Pour éviter de trop entrer dans les détails, je vous propose une visite de nos installations.

Il était prévisible qu'une installation H0 d'une telle importance nécessiterait une quantité de matériel roulant non négligeable et qu'il était impensable de pouvoir procéder à une propre construction de l'ensemble. Le matériel roulant qu'on pouvait obtenir sur le marché répondait toutefois à des normes approximatives (écartement intérieur des roues trop étroit et boudins trop hauts). Alors que le matériel des voies, comme pour l'écartement 0, était fabriqué par deux appareils de conception personnelle et qu'à cette époque (vers 1957) on utilisait déjà un profil en laiton de 2,7 mm, nous pouvons considérer le planificateur René Kämpf comme Providence. Les normes NEM pour les roues arrivèrent en 1977, les profils des rails en 1980 et les profils des bandages en 1984! En cas d'utilisation du matériel roulant obtenu dans le commerce actuellement, il n'est plus toujours nécessaire de corriger l'écartement intérieur et la hauteur des boudins, étant donné que les fabricants ont en partie adopté les normes NEM.

J'espère, par ces quelques indications, avoir fourni quelques renseignements intéressants et une rétrospective dans la vie passée du Club, afin que nos membres plus jeunes (en années de sociétariat) et amis connaissent l'origine de notre beau passe-temps. Peut-être que tout n'a pas été dit, mais on peut s'imaginer que le temps consacré à une telle oeuvre contient un nombre incalculable d'heures.

Notre Club a bien sûr encore d'autres aspects, par exemple annuellement des jours de voyage dans différentes régions de Suisse. Puis, il existe aussi des visites d'installations ferroviaires et de chemins de fer miniatures. Le Club possède dans son nouveau local une bibliothèque et une collection de plans.

Ainsi nous espérons, cher lecteur, que vous remettrez cette brochure à vos amis en les rendant attentifs au formulaire d'inscription figurant en dernière page.

Erich Roth

Photos si pas précisé: Erich Roth, Traduction: Armin Flück

Präsidenten seit 1945 **Présidents depuis 1945**

1945 - 1946	C.H. Waetjen
1947 - 1949	A. Güdel
1950 - 1954	G. Junker
1955 - 1963	F. Widmer
1964 - 1972	J. Cuche
1973 - 1973	F. Hafen
1974 - 1975	H. Steiner
1976 - 1991	P. Rohrer
1992 -	P. Röthlisberger

Gönnerliste/Liste des donateurs

Arn Emil, Décolletage, 3250 Lyss
 Boesiger Fabio, Immobilien/Treuhand, 2501 Biel
 Funi-Car Reisen AG, 2501 Biel
 Hänzi + Co., Spenglerie, 2504 Biel
 Jungen Jean SA, Galvanoplastie, 2504 Biel
 Märklin-Vertriebs AG, 5035 Unterentfelden
 Müller-Marrons SA, A. Zürcher, 2504 Biel
 Siemann AG, Bachsa-Print, 2501 Biel
 Schweiz. Mobiliar-Vers.-Gesellschaft, 2501 Biel
 Studer Eisenbahn-Modellbaupläne, 4006 Basel

Wir danken allen, die zum guten Gelingen dieser Broschüre beigetragen haben.

Nous sommes très reconnaissants envers tous ceux qui ont contribué à la bonne réussite de cette brochure.

Clubadresse

Präsident: Peter Röthlisberger, Am Wald 50
 Président: 2504 Biel-Bienne

Sekretär: Marcel Rothen, Chemin de Beaumont 4
 Secrétaire: 2502 Biel-Bienne

OK-Jubiläum: Olivier Ammann, Rue du Rüschli 10
 CO Jubilé: 2502 Biel-Bienne

Clubhaus: Beim Rangierbahnhof Biel, Zugang
 Mettstrasse (beim Restaurant Mettfeld)

Local: Vers la gare de triage de Bienne. Accès
 par la Route de Mâche (à côté du Restaurant Mettfeld)

Inserenten-Verzeichnis / Annonceurs

ABB-Transportsysteme AG, 8956 Killwangen
 Arbezol AG, Holzschutzprodukte, 8153 Rümlang
 Argonag AG "Emco", 8910 Affolter a.A.
 La Bâloise, Cie d'Assurances, 2502 Bienne
 Berner Kantonalbank, 2501 Biel
 Bösiger Martin, Drogerie, 2502 Biel
 Brockenstube der Heilsarmee, 2504 Biel
 Bühler-Druck AG, 8027 Zürich
 Batterie-fanfare l'Audacieuse, 2501 Bienne
 Coop Biel-Seeland, 2504 Biel
 Despont Chs., ferblanterie + inst.sanit., 2502 Bienne
 Eisenbahn-Amateur, 8027 Zürich
 Estoppey-Addor + Cie, électroplastie, 2502 Bienne
 Engine Yard, Modellbahnen, 8134 Adliswil
 Flück Armin, travaux administratifs, 2502 Bienne
 Franz Carl Weber AG, Spielwaren, 2502 Biel
 Gantner AG, Isolier-Systeme, 8888 Heiligkreuz-Mels
 Gautschi électricité SA, 2502 Bienne
 Geistlich Ed. Söhne AG für chem.Industrie,
 8952 Schlieren
 Guenat SA, Imprimerie, 2501 Bienne
 Gutta Werke AG, Bitumenwellplatten, 8344 Bäretswil
 GZB Genossenschaftliche Zentralbank AG, 2501 Biel
 Hag-Modelleisenbahnen AG, 9402 Mörschwil
 Hänzi + Co., Spenglerie + sanit.Installationen, 2504 Biel
 Hermann Walter, Modelleisenbahnen, 8108 Dällikon
 HG Commerciale, 2501 Biel
 Hilfiger Michel, Pharmacie, 2501 Bienne
 Hôtel Elite, 2502 Bienne
 Imholz Voyages, 2500 Bienne 3

Jessi's Pneu Shop, Brustolin AG, 2503 Biel
 Karli René, auto-école, 2503 Bienne
 Kupferschmid Matthias, Modelleisenbahnen, 2502 Biel
 Lemaco AG, Prestige Models, 1024 Ecublens
 Maler- und Gipsergenossenschaft Biel, 2503 Biel
 Mandatec AG, 2504 Biel
 Morandi frères SA, Tuileries, 1562 Corcelles-près-Payerne
 Modellbahn-Egge, 2503 Biel
 Morep-Modellbahnen, 2543 Lengnau
 PTT Telecom, 2501 Bienne
 Raisse La SA, Scierie-Commerce de bois, 2615 Sonvilier
 Restaurant "Mettfeld", H. Güdel, 2504 Biel
 Restaurant "Union", G. Corbascio, 2502 Biel
 Restaurant "Seeland", H. Schweizer, 2502 Biel
 Sabag AG, Baumaterialien, 2501 Biel
 Sausser AG, Sanit.Installationen, Spenglerie, 2501 Biel
 Sinwel-Buchhandlung, 3013 Bern
 Schaad R., Bedachungen, 3234 Vinelz
 Schöni Spiel + Freizeit, Nachf. U.+U. Aeschlimann,
 2502 Biel
 Studer Eisenbahn-Modellbaupläne, 4006 Basel
 Stumo, Eisenbahn-Modellbau, 3072 Ostermundigen
 TCS Touring Club der Schweiz, 2501 Biel
 Transports publics biennois, 2503 Bienne
 Velux (Schweiz) AG, 4632 Trimbach
 Winkelmann Herm., Spielwaren, 3270 Aarberg
 Wührmann A. + Co. AG, Cigarrenfabrik,
 4310 Rheinfelden
 Ziegelei Rapperswil, Ls.Gasser AG, 3255 Rapperswil
 Bachsaprint Siemann AG, 2501 Biel