

# Elektrische Triebwagen BCFeh 4/4 (ABDeh 4/4) 1 - 5 der SGA.

Die einstige "Appenzeller Strassenbahn Gesellschaft" wurde nach mühevollen Beratungen und unzähligen Kommissionssitzungen die sich über 15 Jahre erstreckten, am 7. September 1887 schliesslich gegründet. Trotz etlicher Schwierigkeiten technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Art, dauerte der Bau, teilweise entlang des Appenzellischen Strassennetzes, nur 2 Jahre und der Betrieb wurde mit täglich 4 Zugsparen St. Gallen-Gais/Gais-St. Gallen am 1. Oktober 1889 aufgenommen.

Sehr früh bahnte sich eine gewisse Zusammenarbeit mit der benachbarten, seit dem 29. Oktober 1886 auf ihrer Gesamtstrecke in Betrieb stehenden Appenzellerbahn an. Zu jenem Zeitpunkt wurden nämlich Rundreisebilette Herisau-Winkeln-St.Gallen-Gais und Appenzell-Urnäsch-Herisau verkauft. Dabei musste die Strecke Gais-Appenzell allerdings zu Fuss zurückgelegt werden! Am 2. Dezember 1888 erfolgte der definitive Zusammenschluss beider Gesellschaften unter dem neuen Namen "Appenzellerbahnen".

Die im Verlauf der Zeit und vor der Fusion auf "St. Gallen-Gais-Appenzell" und schliesslich "SGA" umbenannte Gesellschaft konnte schon von Anfang an mit Pionierleistungen und technischen Höhepunkten aufwarten. So waren die "Klose" Dampflokomotiven als weltweit erste Lokomotiven für den gemischten Adhäsions/Zahnradbetrieb mit radial einstellbaren Achsen ausgerüstet. Diese Einrichtung ermöglichte das anstandslose Befahren der bekannten Ruckhaldenkurve, deren nur 30 m betragende Radius zudem in einer 92%igen Steigung liegt! Sie waren ebenfalls die ersten Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Welt.

Die 1931 gebauten elektrischen Triebwagen BCFeh 4/4 (später ABDeh 4/4) 1-5 - Vorbilder unserer Modelle - waren damals die weltweit stärksten Triebwagen für gemischten Adhäsions/Zahnradbetrieb und wiesen erstmals in der Triebfahrzeug-Konstruktionsgeschichte einen Kardanantrieb auf, wobei die Fahrmotoren fest am Fahrzeugkasten montiert waren.

Von den fünf Triebwagen, die während mehr als 60 Jahren über Millionen von Kilometern ihre Aufgabe mehr als zufriedenstellend erledigten, steht nur noch die Nr. 5, mit liebevoller Sorgfalt praktisch in den Ursprungszustand versetzt, in Betrieb, und wird heute oft für die allgemein sehr beliebten Gesellschaftsfahrten wie Hochzeiten usw. eingesetzt.

## Technische Daten

Länge über Kupplung (alt)	14'750 mm	Dienstgewicht	40 t
Länge über Kupplung (G+F)	14'950 mm	Ladegewicht	0.5 t
Treibraddurchmesser	678 mm	Anzahl Sitzplätze 2. (1.) Klasse	6
Leistung	440 kW	Anzahl Sitzplätze 3. (2.) Klasse	39
Höchstgeschw. Adhäsionsbetrieb	40 km/h	Anzahl Sitzplätze Raucher	16
Höchstgeschw. Zahnradbetrieb	30 km/h	Anzahl Sitzplätze Nichtraucher	23

## ZERTIFIKAT

### Die LEMACO - Modelle in Spur HOm, Massstab 1 : 87.

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 600 Einzelteilen zusammengebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Länge über Puffer	178.5 mm	Gewicht	296 g
Stromverbrauch bei 12 V unbelastet	130 mA	Mindestradius	330 mm

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr HOm 005</b>	SGA BCFeh 4/4 5, "ST. GALLEN-GAIS-APPENZELL", creme-grün	1 - 130	130 Exemplare 2000
<b>Kat.-Nr HOm 005/1</b>	SGA ABDeh 4/4 4, "SGA", creme-grün	1 - 070	70 Exemplare 2000

- Realistisch nachgebildete Drehgestelle und Unterflur-Apparaturen
- Vorbildgetreue und differenzierte Inneneinrichtung des Passagiertraumes und der Führerstände
- Antrieb durch Gleichstrom-Präzisionsmotor Faulhaber 1331 12 V mit Schwungmasse garantiert leises und vorbildgetreues Fahrverhalten
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung, Innenbeleuchtung
- Stromabnahme über alle Räder, umschaltbar auf Oberleitung
- Zahnradantrieb nichtfunktionierend
- 1 G+F Kupplung und 1 Bemo-Kupplungshaken sind am Modell angebracht. Je 1 weitere G+F-Kupplung und Bemo-Kupplungshaken liegen bei.

# Les automotrices électriques BCFeh 4/4 (ABDeh 4/4) 1 – 5 du SGA.

La compagnie "Appenzellische Strassenbahn Gesellschaft" d'autrefois vit le jour le 7 septembre 1887 après plus de 15 ans d'âpres discussions, séances et tiraillements politiques. Malgré moult difficultés d'ordre technique, économique et juridique, la construction de la ligne longeant en partie le réseau routier appenzellois fut terminée en seulement deux ans. L'exploitation de la ligne débuta le 1<sup>er</sup> octobre 1889 avec 4 paires de trains quotidiens St.Gall-Gais/Gais-St.Gall.

Très tôt déjà une certaine collaboration avec le réseau voisin de "l'Appenzellerbahn" ouvert au trafic le 29 octobre 1886, se fit remarquer. A cette époque, des billets circulaires Herisau-Winkeln-St.Gall-Gais et Appenzell-Urnäsch-Herisau étaient en vente dans les gares. Bien entendu, le tronçon Gais-Appenzell, encore démunie de rails, exigeait un effort physique - à pied! Le 2 décembre 1988 les deux compagnies fusionnèrent enfin et s'identifient désormais sous le nom "Appenzellerbahnen".

Bien avant la fusion et suite à la construction du tronçon Gais-Appenzell le nom de la compagnie fut transformé en "St. Gallen-Gais-Appenzell", abrégé quelques années plus tard en "SGA". Dès le début, la compagnie se distingua par l'acquisition de matériel de traction révolutionnaire. Au début de l'exploitation, les locomotives à vapeur "Klose" furent les premières machines à adhérence/crémaillère dotées d'essieux radiaux s'inscrivant facilement dans la fameuse courbe "Ruckhalde" à rayon de 30 m et en inclinaison de 92‰. Elles furent également les premières machines compound à quatre cylindres du monde.

Les motrices électriques BCFeh 4/4 (plus tard ABDeh 4/4) nos 1 – 5 furent à l'époque les motrices à voie métrique et à adhérence/crémaillère les plus puissantes du monde. En grande première, elles étaient dotées d'arbres de transmission à cardans, les moteurs de traction étant logés fixes dans le châssis.

Au travers des années, les 5 motrices ont parcouru des millions de kilomètres à la satisfaction totale des exploitants. Aujourd'hui, il ne reste que le no 5, remis plus ou moins à l'état d'origine et utilisé pour des courses spéciales telles que mariages etc., d'ailleurs fort appréciées par les participants.

## Données techniques

Longueur hors attelages (anciens)	14'750 mm	Poids en service	40 t
Longueur hors attelages (G+F)	14'950 mm	Charge utile	0.5 t
Diamètre des roues	678 mm	Places assises en 2ème (1ère)	6
Puissance	440 kW	Places assises en 3ème (2ème)	39
Vitesse max. en adhérence	40 km/h	Places assises fumeurs	16
Vitesse max. à la crémaillère	30 km/h	Places assises non-fumeurs	23

## CERTIFICAT

### Les modèles LEMACO en écartement HOm - échelle 1 : 87

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 600 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes.

Longueur hors attelages G+F	178.5 mm	Poids	296 g
Consommation à 12 V sans charge	130 mA	Rayon minimal	330 mm

### Les versions suivantes sont produites

<b>No cat. HOm-005</b>	SGA BCFeh 4/4 5, "ST. GALLEN-GAIS-APPENZELL" crème-vert	1 - 130	130 exemplaires 2000
<b>No cat. HOm-005/1</b>	SGA ABDeh 4/4 4, "SGA", crème-vert	1 - 070	70 exemplaires 2000

- Bogies et installations sous plancher conformes à la réalité
- Reproduction fidèle et différenciée des intérieurs et des cabines de conduite
- Entraînement par un moteur de précision Faulhaber 1331 courant continu 12V avec volant d'inertie assurant une marche silencieuse et régulière
- Eclairage bi-directionnel constant et éclairage du compartiment voyageurs
- Prise de courant par toutes les roues, commutable rail/caténaire
- 1 crochet type Bemo et un attelage G+F sont montés sur le modèle
- 1 crochet Bemo et 1 attelage G+F supplémentaires sont annexés
- Entraînement à la crémaillère non-fonctionnel