

Triebwagen CFZe 4/4 27 - 28 der MOB

Wie alle schweizerischen Bahnen, litt auch die Montreux-Berner Oberland Bahn unter dem kriegsbedingten Rückgang des Fremdenverkehrs. Doch zeichnete sich anfangs der 20er Jahre ein merkbarer Aufschwung der Frequentierung ab und die MOB sah sich gezwungen, 1922 ernsthaft an die Erweiterung ihres Rollmaterials zu denken. So wurde denn im Frühling 1923 entschieden, zwei Triebwagen und verschiedene Personenwagen anzuschaffen. Die in der Folge 1924 von SIG Neuhausen (mechanischer Teil) und BBC Münchenstein (ex Alioth, elektrische Ausrüstung) abgelieferten Triebwagen waren vom "gemischten" Typ, d.h. sie verfügten ausser dem Personenabteil auch über je ein Gepäck- und Postabteil. Das Personenabteil verfügte über 14 Sitzplätze, wobei im Gepäckabteil Klappsitze angeordnet waren, die bei grossem Andrang zusätzliche 20 Sitzplätze zur Verfügung stellten.

Aus Platzgründen und der einfacheren Bedienbarkeit halber wurden die Führerstände mit sogenannten Blindkontrollern ausgerüstet, die die vom Führer gewählten Fahr- und Bremsstufen auf mechanischem Weg auf den sich im Apparateraum befindlichen Hauptkontroller übertrugen. Ausser der von jedem Führerstand auf das unmittelbar darunter gelegene Drehgestell wirkenden Handbremse, sind die Fahrzeuge mit einer Vakuumbremse, einer rheostatischen Widerstandsbremse, sowie in Hinsicht auf die teilweise über 70% betragenden Gefälle, mit einer 8-klötzigen Magnet-Schienenbremse ausgerüstet.

Über die Jahre erfuhren die Triebwagen teilweise beträchtliche Umbauten. Zum Beispiel wurde 1968 bei der Nr. 28 das Postabteil ausgebaut und die diesem Abteil Zugang verschaffenden Schmetterlingstüren verschlossen. 1970 erfolgte bei der Nr. 27 der gleiche Umbau, die Typenbezeichnung wurde gleichzeitig auf BDe 4/4 27 und 28 abgeändert.

Nach vielen Jahren praktisch störungsfreiem Einsatz sind heute beide Fahrzeuge als De 4/4 bezeichnete Dienstfahrzeuge noch in Betrieb, wobei der frühere Passagierraum in einen Aufenthaltsraum für das Bahnpersonal umgestaltet wurde.

Technische Daten

Länge über Puffer	15'520 mm
Drehzapfenabstand	9'200 mm
Drehgestellradstand	2'300 mm
Dienstgewicht	36 t
Stundenleistung an der Motorwelle	516 PS
Dauerleistung an der Motorwelle	380 PS
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Baufirma mechanischer Teil	SIG
Baufirma elektrischer Teil	BBC
Inbetriebsetzung	1924

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle in Spur HOm - Massstab 1 : 87

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 400 Einzelteilen zusammengesetzt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert

Technische Daten

Länge über Puffer	178 mm
Gewicht	336 g
Stromaufnahme bei 12 V ohne Belastung	170 mA
Mindestradius	330 mm

Folgende Versionen wurden gebaut

Kat.-Nr HOm 018	MOB CFZe 4/4 27, grau, Ursprungsausführung	1 - 105	105 Exemplare 1998
Kat.-Nr HOm 018/1	MOB BDe 4/4 28, hellblau, 1965-1994	1 - 115	115 Exemplare 1998
Kat.-Nr HOm 018/2	MOB De 4/4 28, dunkelblau, ab 1995	1 - 55	55 Exemplare 1998

- Realistisch nachgebildete Drehgestelle
- Vorbildgetreue Inneneinrichtung der Führerstände und des Passagierabteiles
- Antrieb durch Gleichstrom-Präzisionsmotor Faulhaber F1331 12 V garantiert leises und vorbildgetreues Fahrverhalten
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung, Innenbeleuchtung
- Mindestradius 330 mm
- Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- 1 Bemo Kupplungshaken und 1 Schraubenkupplung liegen bei. Siehe Blatt "Kupplungsaustausch"

Motrices CFZe 4/4 27 - 28 du MOB

A l'instar des autres chemins de fer suisses, le chemin de fer Montreux-Oberland Bernois a également subi le recul considérable du trafic touristique lors de la première guerre mondiale. Cependant, au début des années vingt la fréquentation était à nouveau en nette augmentation et le MOB s'est rapidement trouvé dans l'obligation d'ajouter du matériel roulant au parc existant. Au printemps 1923 il fut décidé de commander deux motrices supplémentaires, ainsi que plusieurs voitures voyageurs. Les deux motrices livrées par la suite en 1924 par SIG Neuhausen (partie mécanique) et BBC Münchenstein (ex Alioth, partie électrique) étaient du genre "mixte", c'est-à-dire elles disposaient, outre un compartiment voyageurs, un compartiment pour les bagages et un pour la poste. Le compartiment voyageurs disposait de 14 places assises auxquelles s'ajoutaient 20 places assises facultatives sous forme de strapontins installés dans le compartiment bagages.

Pour économiser de la place et faciliter le maniement, les cabines de conduite étaient équipées de contrôleurs factices, transférant mécaniquement les touches choisies par le mécanicien au contrôleur principal situé dans le compartiment des machines. Outre le frein à main installé dans chaque cabine et agissant directement sur le bogie se trouvant en dessous, les véhicules sont dotés d'un frein à vide, d'un frein rhéostatique, et vu les pentes dépassant souvent les 70%, d'un frein électromagnétique à 8 sabots.

Au cours des années, les motrices ont subi plusieurs modifications. En 1968 par exemple, le compartiment postal de la 28 fut transformé pour agrandir le compartiment bagages et les portes "papillon" y permettant l'accès furent fermées. En 1970, les mêmes travaux furent entrepris sur la 27, et leur dénomination changées en BDe 4/4.

Après des années de service fiable, les deux motrices, aujourd'hui dénommées De 4/4, sont toujours opérationnels et sont utilisées comme véhicules de service lors des travaux le long de ligne. En vue de leur nouvelle affectation, les compartiments voyageurs furent transformés en réfectoires pour le personnel.

Données techniques

Longueur hors tampons	15'520 mm
Entraxe des bogies	9'200 mm
Empattement des bogies	2'300 mm
Poids en service	36 t
Puissance unihoraire à l'arbre du moteur	516 PS
Puissance continue à l'arbre du moteur	380 PS
Vitesse maximale	50 km/h
Constructeur partie mécanique	SIG
Constructeur partie électrique	BBC
Année de mise en service	1924

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 400 pièces, détails dignes de l'écartement "O", soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes.

Données techniques

Longueur hors tampons	178 mm
Consommation à 12 V sans charge	170 mA
Poids total	336 g
Rayon minimal	330 mm

Les versions suivantes sont produites:

No cat. HOm 018	MOB CFZe 4/4 27, gris, état d'origine	1 - 105	105 exemplaires 1998
No cat. HOm 018/1	MOB BDe 4/4 28, bleu clair, 1965-1994	1 - 115	115 exemplaires 1998
No cat. HOm 018/2	MOB De 4/4 28, bleu foncé, dès 1995	1 - 55	55 exemplaires 1998

- Bogies 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, 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 à vis sont annexés. Voir la feuille "Echange d'attelages"