

Triebwagen BCFe 4/4 / ABDe 4/4 und BDe 4/4 7 - 20 der MOB

1901 wurde das erste Teilstück Montreux-Les Avants der Montreux-Oberland Bernois in Betrieb genommen. Weitere Strecken wurden schrittweise eröffnet, bis schliesslich 1905 auf der gesamten Linie Montreux-Zweisimmen der Verkehr aufgenommen werden konnte. Um dem hauptsächlich touristischen Verkehr auf den zum Teil recht steilen Rampen gerecht zu werden, wurden in den Jahren 1904 bis 1906 14 einheitliche Triebwagen in Betrieb genommen. Sie gehörten der sogenannten Serie "7 – 20" an, die umfangreichste, jemals für eine Nebenbahn hergestellte Triebwagenserie.

Bei SIG (mechanischer Teil) und Alioth (elektrischer Teil, Ausnahme Nr 12: Oerlikon), zeichneten sich diese Einheiten durch eine für die damalige Zeit recht fortschrittliche Technik aus. Doch zeigte sich bald, dass die 4 in den Drehgestellen eingebauten Motoren für die immer schwerer werdenden Züge zu schwach waren. Deshalb wurde sehr oft auf die Doppel- ja sogar Dreifach-Traktion zurückgegriffen, wobei der dritte Triebwagen am Zugsende Stossdienste leistete. Ursprünglich bestand die Innenausrüstung neben dem Gepäck- und Postabteil aus gepolsterter Zweit- und mit Holzbänken versehenen Drittklassabteilen. Mit Ausnahme der in einigen Einheiten eingebauten stärkeren Motoren, erfuhren diese Triebwagen während ihrer zum Teil bis 80-jährigen Karriere keine nennenswerten Änderungen. Ende der 60er Jahre sukzessive vom regelmässigen Verkehr abgezogen, wurden einige Fahrzeuge noch bis Ende der 80er Jahre im Bahndienst und für Rangieraufgaben in den Bahnhöfen eingesetzt.

Die aus dem Jahre 1905 stammende Nummer 11 wurde auf das 1976 stattfindende 75-jährige Jubiläum der MOB hin teilweise restauriert, um dann während Jahren in Montbovon abgestellt zu werden. Schliesslich wurde das Fahrzeug von der Museumsbahn Blonay-Chamby übernommen um dort durch einige der freiwilligen Mitglieder mit Unterstützung des Personals der Hauptwerkstätte Chernex praktisch eine Totalrevisi-on zu erhalten.

In der Schweiz ist dieser Zeuge der Vergangenheit der älteste, praktisch im Ursprungszustand noch im Betrieb stehende Triebwagen.

Technische Daten

Länge über Puffer	14'210 mm	Dauerleistung an der Motorwelle	4 x 48 (63) kW
Drehgestellabstand	8'610 mm	Höchstgeschwindigkeit	45 km/h / 50 km/h
Drehgestellradstand	1'780 mm	Hersteller mechanischer Teil	SIG
Dienstgewicht	27,6 t	Hersteller elektrischer Teil	Alioth
Sitzplätze	28	Inbetriebnahme	1904 - 1906

ZERTIFIKAT

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

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

Technische Daten

Länge über Puffer	159,5 mm	Gewicht	262 g
Stromaufnahme bei 12 V ohne Belastung	ca. 180 mA	Mindestradius	330 mm

Folgende Versionen wurden gebaut

Kat.-Nr HOm 023	MOB BCFe 4/4 11, 2 Lyrabügel, creme-grau, ca. 1920	1 - 105	105 Exemplare 2005
Kat.-Nr HOm 023/1	MOB ABDe 4/4 20, 1 Lyrabügel, 1 Panto, creme-grau	1 - 080	80 Exemplare 2005
Kat.-Nr HOm 023/2	MOB BDe 4/4 18, 1 Lyrabügel, 1 Panto, hellblau, 60er Jahre	1 - 110	110 Exemplare 2005

- Realistisch nachgebildete Drehgestelle
- Vorbildgetreue Inneneinrichtung der Führerstände und des Passagiertraumes
- Antrieb durch Gleichstrom-Präzisionsmotor Escap 13N88 12 V Gleichstrom mit Schwungmasse
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung, konstante Innenbeleuchtung
- Mindestradius 330 mm
- HOm-023/1 und HOm-023/2 umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
- 1 Bemo Kupplungshaken und 1 Schraubenkupplung am Modell montiert, je eine weitere Kupplung liegt bei.

Motrices BCFe 4/4 / ABDe 4/4 et BDe 4/4 7 - 20 du MOB

Le tronçon Montreux-Les Avants de la future ligne du MOB fut mis en service en 1901. D'autres furent ouverts progressivement jusqu'en 1905, année qui vit l'inauguration de la liaison de Montreux à Zweisimmen. Pour assurer la circulation des trains devenus toujours plus lourds entre les deux localités et pour maîtriser les fortes rampes y figurant, 14 motrices identiques furent mises en service entre 1904 et 1906. Elles appartenaient à la série dite "7 à 20", la plus importante série de véhicules moteur jamais construite pour un chemin de fer secondaire.

Fabriquées par SIG et Alioth (sauf la 12 dont la partie électrique provenait des usines Oerlikon), ces motrices se distinguaient par une avance technique impressionnante pour l'époque. Cependant, les 4 moteurs installés dans les bogies manquaient de puissance et l'on vit très souvent des convois à double, voir triple traction, la troisième motrice poussant en queue du train. A l'origine, ces automotrices étaient dotées de compartiments de deuxième et troisième classe en plus du compartiment à bagages, dont une partie était réservée à la poste. Hormis quelques-unes des unités qui reçurent de nouveaux moteurs plus puissants, très peu de modifications leur furent apportées durant leur longue carrière, plus de 80 ans pour certaines. Retirées du trafic régulier vers la fin des années 60, elles furent encore employées pour des trains de travaux et pour les manœuvres dans les gares jusqu'à la fin des années 80.

La 11, datant de 1905, fut restaurée partiellement et participa au 75^{ème} anniversaire du MOB en 1976. Elle fut garée à Montbovon pendant de longues années avant d'être cédée au Chemin de fer Musée Blonay-Chamby où elle fut révisée en quasi totalité, effectuée pendant deux ans par les bénévoles du BC assistés du personnel des ateliers MOB à Chernex. En Suisse, la 11 est aujourd'hui la plus ancienne motrice à voie métrique encore en service dans son état d'origine.

Données techniques

Longueur hors tampons	14'210 mm	Puissance continue à l'arbre	4 x 48 (63) kW
Entraxe des bogies	8'610 mm	Vitesse maximale	45 km/h, puis 50 km/h
Empattement des bogies	1'780 mm	Constructeur partie mécanique	SIG
Poids en service	27,6 t	Constructeur partie électrique	Alioth
Places assises	28	Année de mise en service	1904-1906

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 "Om", soigneusement peints et munis d'inscriptions conformes.

Données techniques

Longueur hors tampons	159,5 mm	Poids total	262 g
Consommation à 12 V sans charge	env. 180 mA	Rayon minimal	330 mm

Les versions suivantes sont produites:

No cat. HOm 023	MOB BCFe 4/4 11, 2 archets, crème-gris, version 1920	1 - 105	105 exemplaires 2005
No cat. HOm 023/1	MOB ABDe 4/4 20, 1 archet, 1 panto, crème-gris	1 - 080	080 exemplaires 2005
No cat. HOm 023/2	MOB BDe 4/4 18, 1 archet, 1 panto, bleu clair, années 60	1 - 110	110 exemplaires 2005

- Bogies conformes à la réalité
- Reproduction fidèle et différenciée des intérieurs et des cabines de conduite
- Entraînement par un moteur de précision Escap 13N88 courant continu 12V avec volant d'inertie
- Eclairage bidirectionnel constant et éclairage intérieur
- Prise de courant par toutes les roues, HOm-023/1 et HOm-023/2 commutables pour la prise du courant par la caténaire
- 1 crochet type Bemo et un attelage à vis sont montés sur le modèle. Un de chaque supplémentaire annexés.