

...

Während dieser Arbeit wurden unter den Verkleidungen Holztäfer entdeckt, was zur Idee führte, dem Wagen sein ursprüngliches Cachet zurückzugeben, um ihn kommerziell besser nutzen zu können. Die vorgefundenen Sitze der Petrollampen werden möglicherweise für den Einbau von 24 Volt – LED's wiederverwendet.

Die nach Betriebschluss der Saison 2024 begonnenen Arbeiten werden mehrere Jahre dauern. Die Pläne von 1901 sind zwar vorhanden, sollen aber wegen der weiterhin vorgesehenen Bar nicht vollumfänglich eingehalten werden. – Wenn Sie, geschätzter Leser, eine Vision für die Gestaltung der Innenausrüstung haben, zögern Sie nicht, sich bei der mit den Arbeiten beauftragten Gruppe zu melden.

MOB 0810 Dieser gefällige Flachwagen mit einer Tragkraft von 12 t gehört zu einer einst 20 Wagen umfassenden Serie. Er diente vor allem für den Transport von Baustämmen aus dem Einzugsgebiet der MOB zu den Sägereien in Bulle und Châtel-Saint Denis. Auf der BC wird er für den Transport der riesigen Kohlsäcke und der Schlacke eingesetzt. Charakteristisch sind die Drehgestelle mit ihrem kurzen Achsstand von nur 1200 mm; solche Drehgestelle finden sich auch unter den Personenwagen der ersten Generation, von denen bei der BC noch die Wagen A 61 und C 22 vorhanden sind. – Seit dem letzten Ersatz der Bodenbretter sind zwanzig Jahre vergangen. Bei deren Ersatz wurde der Fahrzeugrahmen gereinigt und korrodierte Stellen ausgetauscht. Das Bremsgestänge wurde geputzt und kontrolliert und der Bremszylinder revidiert.

BD 201 CEV <> ABCDf 15? Die französische Museumsbahn „Chemin de fer de la Baie de Somme“ und die BC erwägen den Tausch dieser beiden Wagen. Damit käme die BC in den Besitz eines Wagens, der auf der Zahnradstrecke

Blonay–Les Pléiades eingesetzt wurde: dieser zweiachsige Wagen mit Gepäckabteil wurde seinerzeit als Vorstellwagen zu den ebenfalls zweiachsigen Zahnradlokomotiven eingesetzt, mit A-Stirnbeleuchtung und indirekter Führung durch den Zugchef.

Internetseite Es wurde eine neue, dreisprachige Internetseite aufgeschaltet. Zudem können Sie neuerdings von Ihrem Computer aus der BC einen virtuellen Besuch abstatten und zum Beispiel die Depots, die Bekohlungsanlage, die Schneeschleuder oder den Führerstand einer Dampflokomotive anschauen.

Marketing Die Photos auf Seite 9 zeigen einen ganz besonderen Anlass: Die Unternehmung M Le Media, Partnerin der BC, organisierte in Zusammenarbeit mit der BC eine Fahrt mit dem MOB-Triebwagen BCe 4/4 11 und dem Aussichtswagen As 2 ex RhB eine öffentliche Fahrt vom Depot Chaulin zum seit 120 Jahren bestehenden Hotel-Restaurant Valrose in Rougement, wo der Küchenchef

Benoît Carcenat, 18 Punkte Gault Millau, Schweizer Koch des Jahres 2023, tätig ist. Anlass zu dieser Fahrt war der Wunsch des Programmchefs Philippe Morax, seine allmorgendliche Sendung in einem fahrenden Zug durchzuführen. Mehrere Personen sollten sich vor dem Mikrophon äussern. Diese Veranstaltung war ein grosser Erfolg

Auf den Seiten 17–20 findet sich ein Interview mit dem nach acht Jahren zurückgetretenen Präsidenten der Museumsbahn Blonay–Chamby, Jérôme Constantin.

Die Museumsbahn Blonay–Chamby kann sich weiterhin glücklich schätzen, dass sie – im Unterschied zu anderen Museumsbetrieben – keine Nachwuchsprobleme hat: Auf den Seiten 22 und 23 werden fünf neue Mitglieder vorgestellt.

LUXEMBURGISCHE NEBENBAHNEN

1887 erteilte der luxemburgische Staat der wichtigsten Eisenbahngesellschaft des Landes, jene des Prinzen Henri (PH), einige Konzessionen für eher weniger wichtige Bahnen, unter anderem für die Meterspurbahnen nach Mondorf und Remich. Die PH war daran nicht interessiert; sie gab sie der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (SLM) weiter, welche eine Abteilung für den Bau von Bahnstrecken sowie für deren Betrieb hatte. Die beiden erwähnten Linien waren 1882 in Betrieb genommen worden.

1906 gab die SLM ihre Anteile an eine luxemburgische Gruppe ab; 1934 wurden die Linien vom Staat übernommen und 1942 in das Netz der Deutschen Reichsbahn integriert. 1946 gelangten sie in die Obhut der luxemburgischen Staatsbahnen (CFL) und wurden danach bald eingestellt.

Der Betrieb wurde anfänglich mit sechs zweiachsigen Dampf-Tramwaylokomotiven von 1881–1882 geführt; ergänzt 1894, resp. 1900 durch je zwei dreiachsige Maschinen. Die SLM war Lieferant beider Serien. Ab 1936 kamen thermische Triebwagen zum Einsatz.

1905 kamen zwei Occasionslokomotiven aus Bern hinzu (die Ge 3/3 11 und 16). Sie wurden 1939, resp. 1943 ausrangiert, weil sie zu wenig zugkräftig waren. Eine Lokomotive dieses Typs gehörte jahrelang zur Sammlung der BC. Eine der beiden für den Bau der MOB-Strecke angeschafften, stärkeren Lokomotiven gelangte ebenfalls nach Luxemburg, die zweite konnte erst nach der Verstärkung der Gleichrichterstationen den Weg dorthin antreten. Die beiden Maschinen waren identisch mit den an die Brünigbahn und die Strecke Bière-

Apples-Morges gelieferten Lokomotiven. 1927, resp. 1930 kamen zwei Lokomotiven (G 3/3 15 und 16) der Ateliers de Haine-Saint Pierre in Belgien hinzu.

Schliesslich sollen die drei 1919 angeschafften G 3/4 3, 4 und 5 ex RhB erwähnt werden, die in Luxemburg bis 1954 in Betrieb blieben. Alle drei waren 1889 von der SLM gebaut worden. Die Schwesterlokomotive G 3/4 1 war von 1972–1988 auf der BC stationiert..

ELEKTRISCHE ZAHNRADBAHN AUF DEN MONT SALÈVE

Der Erfolg der auf die Rigi führende, 1871 in Betrieb genommene Bahn ermunterte die Herren Albert de Meuron und Edouard Cuénod in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur René Thury der Compagnie de l'industrie Electrique (später: Société des Ateliers de Sécheron), den Bau einer Zahnradbahn auf den Genfer Hausberg (den auf französischem Staatsgebiet liegenden Mont Salève) vorzuschlagen. Das Y-förmige Streckennetz bestand aus zwei Zweigen, die sich bei Monnetier-Mornex vereinigten. Von dort aus führte die Strecke zur Endstation Treize Arbres. Zu den Talstationen in Etrembières und Veyrier-Salève konnte man mit dem Genfer Tram gelangen. – Die maximale Steigung betrug 250 ‰; die Zahnstange war vom Typ Abt. Es kamen zwölf dreiachsige, von einer Stromschiene gespeiste Wagen zum Einsatz, die sich auf Sicht folgten. Die Bahn auf den Mont Salève war die erste elektrische Zahnradbahn Europas (600 Volt Gleichstrom). Ihr Niedergang wurde 1930 durch den Bau einer Autostrasse eingeläutet; 1935, nach dem Bau einer Luftseilbahn, wurde der Betrieb gänzlich eingestellt.

Martin Gut
Übersetzer