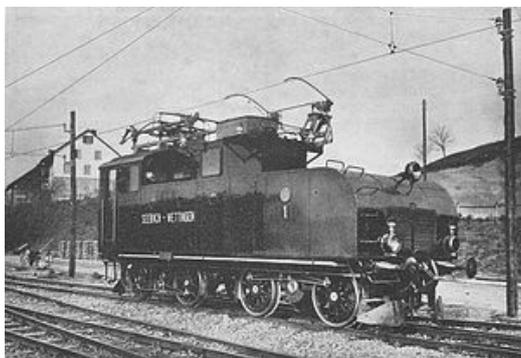
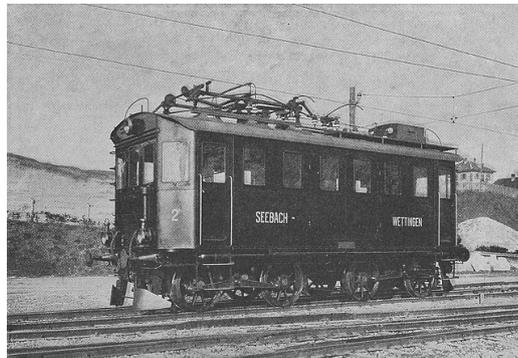


FULGUREX News - Spur N

Elektrifikation der Eisenbahnlinie Seebach - Wettingen zum Betrieb mit den Versuchsloks Fc 2x2/2



Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 1 "EVA"



Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 2 "MARIANLI"

Die Elektropionier-Loks Fc 2x2/2 no 1 und 2 "EVA" und "MARIANLI" in der Spur N stehen schon sehr lange auf unserem Programm. Da wir die Modelle unbedingt auch in der digitalen Version (zu der analogen Version) zur Auslieferung bringen möchten, hatten wir etwas zugewartet, bis die Decoder in der Grösse das geeignete Mass erreichten (speziell für den Platzbedarf in der EVA). Die technischen Zeichnungen der Loks sind bereits vollendet und wir freuen uns nun auf die Produktion und die Auslieferung der Loks. Auch haben wir das Programm noch etwas mit den Versionen der BT (Bodensee-Toggenburg) und STB (Sensetalbahn) ausgeweitet.

Wir können Ihnen nun die folgenden Modelle anbieten (die Geschichte der Maschinen finden Sie untenstehend):

Art.no.: 1159 a Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 1, "EVA", braun, ca. 1904, analog
Art.no.: 1159 d dito, digital
Art.no.: 1159/1 a SBB/CFF Ce 4/4 no 13501, "EVA" (ex Fc 2x2/2 no 1), braun, ca. 1920, analog
Art.no.: 1159/1 d dito, digital

Art.no.: 1159/2 a Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 2, "MARIANLI", braun, ca. 1905, analog
Art.no.: 1159/2 d dito, digital
Art.no.: 1159/3 a SBB/CFF Ce 4/4 no 13502, "MARIANLI" (ex Fc 2x2/2 no 2), braun, ca. 1919, analog
Art.no.: 1159/3 d dito, digital

Art.no.: 1159/4 a BT (Bodensee-Toggenburg) Ce 4/4 no 33, "EVA" (ex Fc 2x2/2 no 1), braun, ca. 1950, analog
Art.no.: 1159/4 d dito, digital

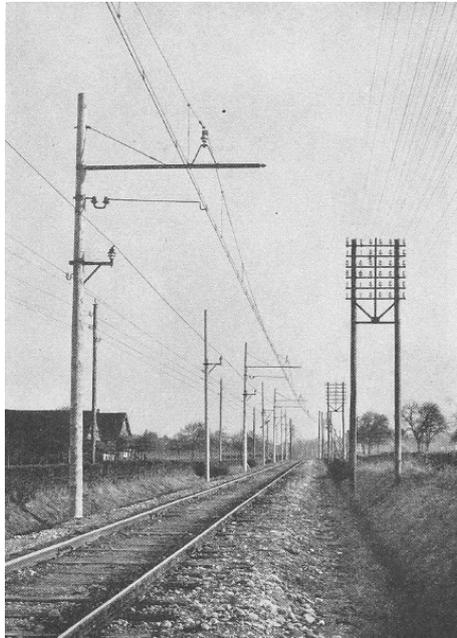
Art.no.: 1159/5 a STB (Sensetalbahn) Ce 4/4 no 13502, "MARIANLI" (ex Fc 2x2/2 no 2), braun, ca. 1960, analog
Art.no.: 1159/5 d dito, digital

Wir werden Sie, betreffend der Produktion, Reservationsstand, Produktionszahlen, etc. via den FULGUREX-News auf dem "Laufenden" halten. Das Reservationsformular mit näheren Infos finden Sie im Anhang. Eine Anzahlung bei Reservation ist nicht erforderlich. Total der Produktion beläuft sich 250 Maschinen. Die Loks sind, je nach Epoche, mit der entsprechenden Beleuchtung versehen. Die Auslieferung ist auf Ende 2023 / Anfang 2024 vorgesehen.

Geschichtlicher Auszug:

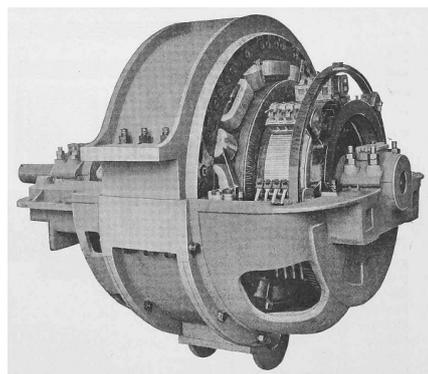
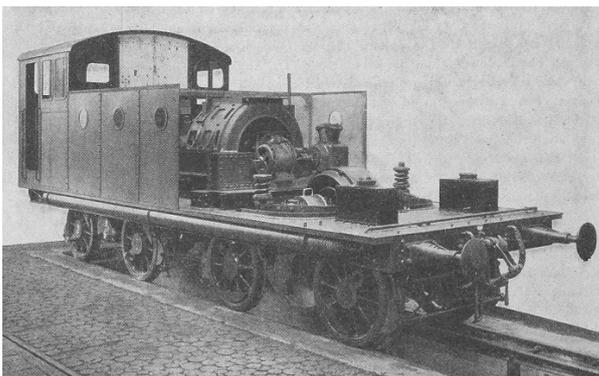
Der Maschinenfabrik OERLIKON (MFO) war der Initiant zur praktischen Einführung von elektrischen Traktionen der SBB mit Einphasen-Wechselstrom für den Eisenbahnverkehr und unter anderem für den Bau der ersten voll elektrischen Versuchsstrecke in der Schweiz. Es brauchte damals noch sehr viel Verhandlungskunst, um die Verantwortlichen einer Eisenbahngesellschaft zu überzeugen, dass eine elektrische Leitung mit einer Spannung von 15'000 Volt entlang einem Schienenstrang nicht unbedingt eine Gefahr darstellte.

1901 begann die MFO mit den internen Vorarbeiten zur Elektrifizierung des Verbindungsgleises von ihrem Fabrikareal zum Bahnhof SEEBACH, indem zuerst eine seitliche Rutenleitung installiert wurden. Auf dieser 700m langen Linie konnten die ersten Erfahrungen gesammelt werden. Bald darauf folgte zu der Rutenleitung auch eine klassische "schienenmittige" Stromleitung.



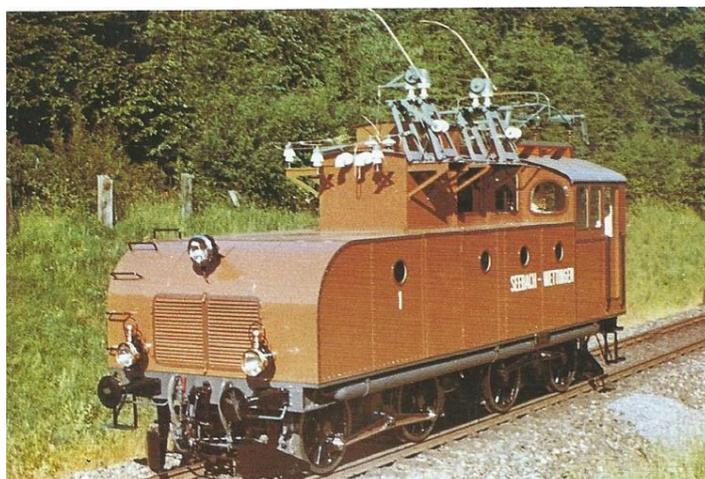
Aufnahme der Zubringerstrecke mit Rutenleitung und auch "Standard"-Mittleitung (Foto ca.1902)

Am 25. Februar 1902 reichte man der SBB den Vorschlag mit einer detaillierten Vorlage zur Elektrifizierung der Linie SEEBACH-WETTINGEN ein. Dies sogar auf eigene Rechnung und Gefahr der MFO; einzige Bedingung war, dass der Betrieb auf dieser Linie kommerziell durchgeführt werden konnte. Der Verwaltungsrat der SBB erteilte dann auch seine Zustimmung und somit konnte der Umbau der Strecke bis 1904 getätigt werden. Unterdessen wurde in der MFO an einer geeigneten Versuchslok gearbeitet; es entstand die (erst) als Umformerlokomotive no 1 betriebene Maschine, welche aber bald zu einer, mittels eines selbst entwickelten Wechselstrom-Motors, zur Lok Fc 2x2/2 no 1 auch genannt "EVA" mutierte (woher dieser "Spitzname" stammt, ist leider nicht überliefert, wurde aber bereits intern in der MFO verwendet).



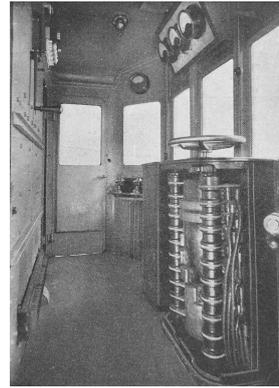
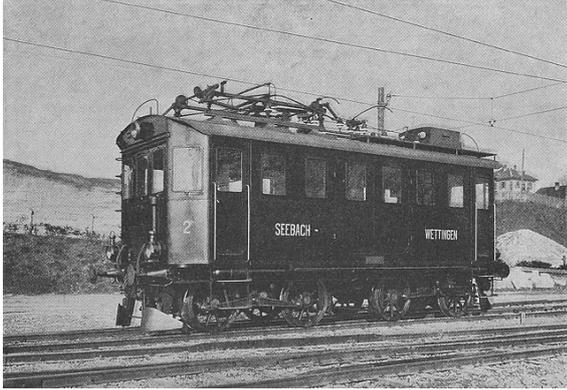
Aufbau der Fc 2X2/2 no 1 "EVA", rechts der selbstentwickelte Wechselstrom-Motor der sowohl in der EVA als auch "Marianni" Verwendung fand (Aufnahmen der MFO um ca. 1904)

Die Versuche mit der Fc 2x2/2 no 1 zeigten sich vielversprechend und der offizielle und auch kommerzielle Betrieb konnte auf der Strecke SEEBACH-WETTINGEN (19 km) aufgenommen werden. Dieser "Anfang" gestaltete sich allerdings etwas schwierig, nicht von technischer Seite, sondern eher von der "menschlichen" Seite her. Man stelle sich vor: 1904 wartet die Arbeiterschicht wie gewohnt morgens am Bahnhof Wettingen (oder auch Seebach) auf den Zug, allerdings fuhr nicht wie immer eine schnaubende Dampflok in den Bahnhof ein, nein; es fuhr ein braunes lautloses aber funken sprühendes und mit Elektrodämpfen versehenes Ungeheuer ein. Die Passagiere, die praktisch von Elektrizität keine Ahnung hatten, oder aber die schauerlichsten Geschichten darüber hörten, weigerten sich vorerst in diesen Zug einzusteigen oder irgend einen Handlauf anzufassen. Ein gewisser Aufklärungsbedarf war von Nöten, was durch das speziell geschulte MFO Personal auch geschah.



Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 1 "EVA" (unsere Art.no: 1159)

Nichtsdestotrotz; die Sache bewährte sich, auch wenn es kommerziell nicht gerade ein Erfolg war, wurde 1905 eine zweite verbesserte Version der "EVA" gebaut; es war dies die Lokomotive Fc 2x 2/2 no 2, diesmal genannt "MARIANNLI"; gleiche Fahrwerksanordnung aber komplett anderer Lokkasten (auch mit Rutenstromabnahme) und mit verbessertem Führerstand zur Sichterweiterung.



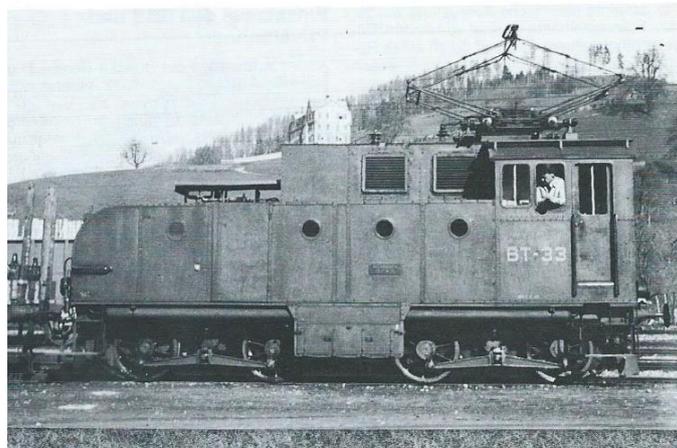
Seebach-Wettingen Fc 2x2/2 no 2 "Marianni" (unsere Art.no.: 1159/2), rechts der spärliche aber sehr saubere Führerstand zur stehenden Bedienung der Lok

Diese beiden Loks verrichteten brav ihren Dienst auf der Strecke SEEBACH-WETTINGEN bis ca. um 1919, dann wurden die Maschinen definitiv von der SBB/CFF, welche nun auch die Elektrifizierung eingeführt hatte, übernommen. Die beiden Loks wurden auf einen normalen Scherenpantografen umgebaut. Die "EVA" nun als Ce 4/4 no 13501 immatrikuliert verrichtete ihren Dienst vorerst bei der Bern-Thun-Bahn als Personenzugslok ! Ab 1922 sah man die Lok noch lange Zeit im Depot Erstfeld ihren Rangierdienst verrichten.



Die Ce 4/4 no 13501 (Scherenpantograf und nachgerüstetem Werkzeugkasten, Depot Erstfeld, ca 1920), unsere Art.no.: 1159/1

So unglaublich es klingen mag, aber 1940 war die Lok immer noch offiziell in Betrieb und wurde abermals überholt und an die BT (Bodensee-Toggenburg) als Rangierlok abgegeben. Sie verrichtete ihren Dienst, immatrikuliert als BT-no 33 bis 1959 ! Ab 1968 kam die Lok zum Glück in das Verkehrshaus, wo man Sie heute wieder als rückrestaurierte "Seebach-Wettingen" Fc 2x2/2 no 1 bewundern kann.



Die Ce 4/4 nun als BT-33 bei der Bodensee-Toggenburger-Bahn, Foto E.Gfeller, ca. 1958 unsere Art.no.: 1159/4

Auch die Fc 2x2/2 no 2 nun als Ce 4/4 13502 immatrikuliert hat eine sehr lange und bewegte Laufbahn hinter sich; 1919 zum Depot Biasca und Airola zugeteilt, verrichtete sie vorerst ihren Rangierdienst, dann ab 1923 bis 1925 kam die Maschine aus Aushilfslok ins Seetal (dem Depot Luzern zugeteilt). Ab 1938 wurde die Lok abermals überholt und der Sentalbahn zugeteilt, welche den elektrischen Betrieb ab 1938 aufnahm, aber noch keine elektrische Lok zu Verfügung hatte. Auch hier unglaublich, aber die Lok war bis 1965 auf dieser Linie in Betrieb. Auch diese Lok existiert heute noch als Museumsstück, ebenfalls restauriert als Fc 2x2/2 no 2 "Seebach-Wettingen".



Die STB Ce 4/4 no 13502 bei der Sensetalbahn, ca 1962, Foto P. Willen, unsere Art.no.: 1159/5

Ich würde behaupten, dass diese Langlebigkeit der beiden ehemals "nur" als Probelok konstruierten Maschinen den Beweis des "savoir faire" der schweizerischen Industrie für Bahnwesens auf ein Niveau aller erster Klasse brachte.

Wir sind uns sicher, dass diese Modelle in keiner schweizerischen Spur N Sammlung fehlen sollten, beinhalten diese Lok doch die Geschichte der schweizerischen Elektrizität im Bahnwesen. Die Reservationen sind ab jetzt offen; total werden nur 250 Loks gebaut. Eine detaillierte und aufgeteilte Produktionsliste (Zahlen), sowie der Verlauf der Produktion, folgt in einem späteren FULGUREX-News.

Mit den besten Grüßen aus Lausanne,

FULGUREX Sarl
Ch. du Reposoir 16
CH-1007 Lausanne /Schweiz
Tel. ++41 21 601 45 92
FAX ++41 21 601 45 94
mail: fulgurex.sa@bluewin.ch
WEB: www.fulgurex.ch

