

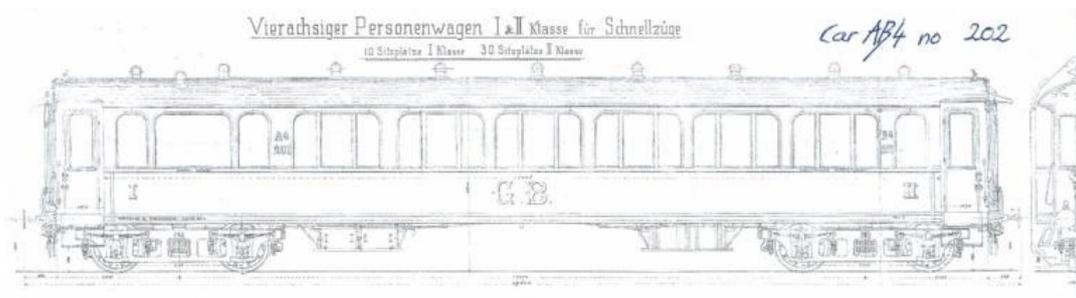
# FULGUREX-News, Spur 1

## GB (Gotthardbahn) Wagenset bestehend aus 1. Klasse A4, 1/2 Klasse AB4, 2 Klasse B4, Gepäckwagen FZ4



GB-Wagen (blaue Farbe) A4, 1 Klasse

Wir sind nun in der Arbeit für die Herstellung dieser berühmten Gotthardbahn-Wagen. Es handelt sich dabei um die wohl bis anhin luxuriösesten Personenwagen die die Schweiz national je in Betrieb hatte (siehe Geschichtsauszug unten). Wir bemühen uns, diese Wagen so detailgetreu wie nur möglich herzustellen. Es werden dabei Materialien benutzt, wie bzw. Stahl, Messing, Palisanderholz, Glas, Stoff, etc. Da es sich bei diesem Set um den kompletten GB-Zug handelt, werden diese Wagen auch nur im kompletten Set ausgeliefert; Einzelwagen sind somit nicht zu beziehen. Diese Wagen ergänzen die schon letzteres ausgelieferte GB A 3/5 Serie 200 (übrigens die einzige Dampflok, die regulär am Gotthard eingesetzt wurde).



GB (Gotthardbahn) AB4 no 202, der frühen, blauen Ausführung (Abteilseite)



GB (Gotthardbahn) AB4 no 266, etwas spätere Ausführung (Gangseite) mit Schriftzug "Gotthardbahn" aber immer noch blau Ausführung und mit der überaus gefährlichen Gasbeleuchtung (Gastank unter dem Wagenboden)

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass eine Gewichtslimite von 3,5 kg max. pro Wagen eingehalten wird. Die Rollfähigkeit ist mittels Kugellagern sehr rollfähig garantiert. Auch versuchen wir, das luxuriöse Interieur so detailgetreu wie nur möglich mit einzufügen.



Das Luxuriöseste was die Schweiz damals im Eisenbahnverkehr zu bieten hatte;  
Passagierraum der 1. Klasse (GB-Wagen A4)

Die Gotthardbahn-Wagen werden natürlich mit einer Beleuchtung versehen, gesteuert mittels Funktionsdecoder ESU. Es ist übrigens durchaus möglich, dass wir diese Serie zu einem späteren Zeitpunkt noch mit dem 3. Klasse (Plattform) Wagen ergänzen werden. Dies hängt natürlich von einer gewissen Nachfrage ab.



Eine etwas unschöne Aufnahme des blauen 2. Klasse-Wagens (no 505)

Hier nun der Geschichtliche Auszug dieser Wagen:

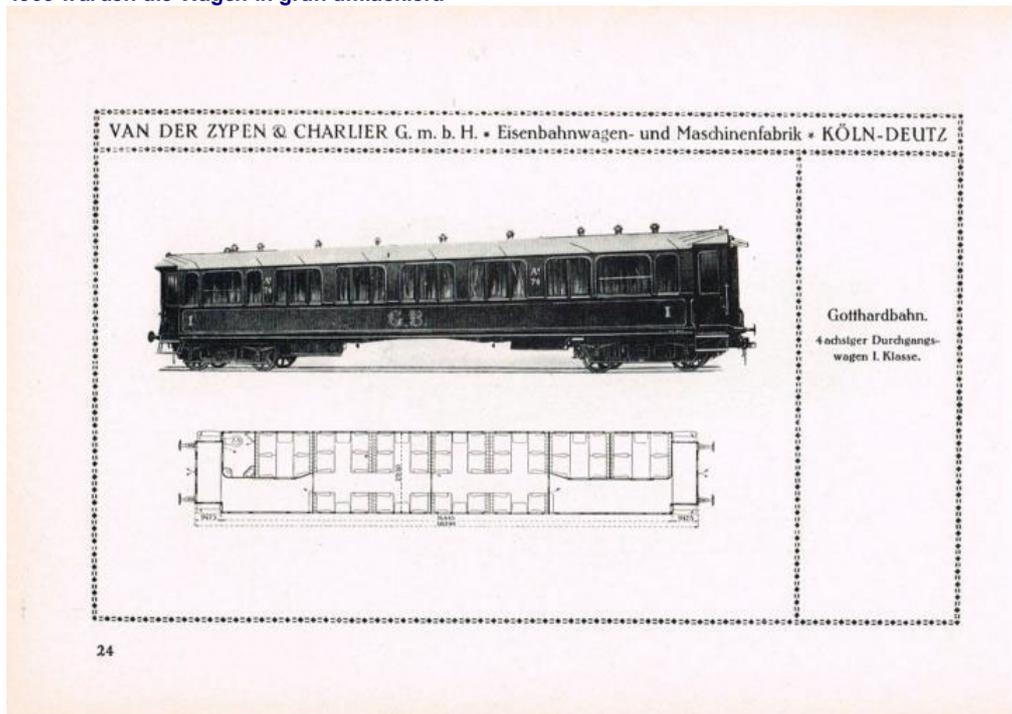
Gotthardbahn; Die Zeit vor der Eröffnung des Gotthardtunnels als "Tessiner Talbahn" (1874 - 1882) bildet den ersten Abschnitt, gefolgt von der Phase des durchgehenden Bahnbetriebes von Immensee nach Chiasso von 1882 bis 1897. Der letzte Abschnitt markiert die Zeit mit den internationalen Luxuszüge (Expresszüge) und der Anbindung des GB-Bahnnetzes an die schweizerische Centralbahn über Luzern nach Basel und an die Nordostbahn in Zug nach Zürich (1897 - 1909). Mit dem Wechsel auf den Sommerfahrplan 1897 wurde der von der Gotthardbahn und der schweizerischen Centralbahn (SCB) finanzierte Neubau des Bahnhofes Luzern dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig wurde ebenfalls die Verbindungslinie Immensee-Meggen-Luzern als letzte Bauetappe des 225 km langen Schienenstranges Luzern - Chiasso eingeweiht. Auf einen Schlag konnte somit die Fahrzeit von Luzern nach Chiasso um fast zwei Stunden verkürzt, zudem besaß die GB mit der A 3/5 Serie 200 die leistungsstärksten, modernsten und auch schönsten Dampflok für diese schwierige Bahnstrecke. Die ganze Welt schaute in diesen Momenten anerkennend und vielleicht auch etwas neidisch zur Gotthardbahn nach Luzern. Dies blieb natürlich nicht ohne Folgen. Nach diesem Mai 1897 stieg die Gotthardbahn zu den bevorzugtesten Linien des europäischen Kontinents empor. Die "betuchte" Gesellschaft konnte es sich nicht nehmen, das Gotthardmassiv mit der Bahn zu erleben. Der Anstieg an Fahrgästen war zu dieser Zeit enorm und da es in erster Linie die feine Gesellschaft war, mussten auch die entsprechenden Transportmittel her. Der Wagenpark der GB wurde dementsprechend erweitert. Der Bauauftrag für "Luxuswagen" bekam 1896 aber nicht, wie gewohnt die SIG in Neuhausen, die Aufträge gingen an zwei Wagenbau-Firmen in Deutschland, die bereits Erfahrungen mit dem Bau der berühmten Orientexpress-Wagen hatte. Diese Firmen waren für die Personenwagen "Van der Zypen & Charlier" in Köln-Deutz und für den Gepäckwagen die Firma Wagenfabrik in Rastatt.

Gebaut wurde für die GB die folgenden Wagen: 10 St. 1. Klasse-Wagen des Typs A4 (no 71 - 80), 5 St. Gemischte 1./2. Klasse-Wagen des Typs AB4 (no 201 - 205, 5 St. 2. Klasse-Wagen des Typs B4 (no 501 - 505), sowie 3 St. Gepäckwagen des Typs FZ4 (no 1651 -1653).

Die luxuriös eingerichteten Wagen übertrafen alles was je in der schweizerischen Fortbewegung in Gange war. Die besonders auffällige Lackierung in dunkelblau mit reichlich verzierter goldenen Beschriftung tat ein weiteres dazu und war sicherlich gewollt an die Angliederung der damals berühmten Orient-Express-Wagen. Allerdings wurde ab ca. 1906 das goldene und wunderschön verzierte "GB-

Signet" durch einen ordinären Schriftzug "GOTTHARDBAHN" ersetzt. Gezogen wurde diese Wagen ausschliesslich durch die GB A 3/5 der Serie 200. Eine Zugskomposition bestand normalerweise aus 4 Wagen; einem Gepäckwagen, einem 1. Klasse-Wagen, 1. 1./2. Klasse-Wagen und einem 2. Klasse-Wagen. Bei grösseren Fahrgast-Andrängen, was zu dieser Zeit sehr viel der Fall war, wurden einige zusätzliche Wagen angekuppelt, was aber dann durch eine Doppeltraktion gezogen wurde, dies nicht unbedingt wegen der fehlenden Leistung der Maschinen, wohl eher um am Berg die Bremsleistung zu verdoppeln. Dieser GB "Gotthardbahn-Zug" mauserte sich zu einer weltbekannter Garnitur; praktisch ebenbürtig wie die Orient-Expresszüge und war anfänglich nur für die "wohlbetuchten Leute" zugänglich. Dies änderte sich später etwas, als ein 3. Klasse-Wagen des Typs C4 in Sonderfällen eingegliedert wurde. Diese Wagen wurde ein Jahr später angeschafft.

Ab dem 1. Mai 1909 war es vorbei mit der selbständigkeit der Gotthardbahn. Die GB wurde der SBB eingegliedert und somit wurde der "Kreis V Luzern" geboren. Bei den SBB wurde die grüne Farbe zur Norm erklärt und die Gotthardbahn musste sich bereits schon im Jahre 1906 zu einer entsprechenden Aenderung des Transportwesens anschliessen. Bei der SBB war bzw. das verschnörkelte "GB-Signet" immer ein Dorn im Auge, weshalb vermutlich eben in 1906 bereits dieses Signet durch ein nüchternes GOTTHARDBAHN ersetzt wurde. Auch wurden die Wagen in punkto Luxuriosität zurückgebaut und mehr den "normalen" Fahrgästen zugänglich gemacht. Im Laufe des Jahres 1909 wurden die Wagen in grün umlackiert.



Auszug aus dem Katalog "Wagenbeschreibung" der Fa. van der Zypen & Charlier GmbH (1. Klasse Wagen A4)

Von den Wagen-Set's (4 Wagen) werden nur gerade 15 Set's, also im Totalen 60 Wagen produziert. Die Reservationen sind bereits seit einiger Zeit im Gange. Auf Sonderwunsch wäre auch eine Version der Wagen in grüner Farbgebung lieferbar. Der Reservationsstand sieht im Moment wie folgt aus:

#### Reservationsstand der GB-Wagen-Set's per 16.1.2021:

Art.no.: 1266 GB-Wagen-Set bestehend aus 4 Wagen (siehe Beschreibung), blau, ca. 1897 **noch 5 Set's reservierbar**  
 Art.no.: 1267 GB Wagen-Set bestehend aus 4 Wagen (siehe Beschreibung), grün, ca. 1907 **auf Sonderwunsch**

Sofern das Spur I-Treffen in Sinsheim stattfinden wird, werden wir allenfalls die Prototypen an dieser Messe vorstellen können.

Infolge der jetzigen Corona-Situation können wir leider einen genauen Liefertermin noch nicht festlegen, sollte aber gegen das Ende des Jahres möglich sein.

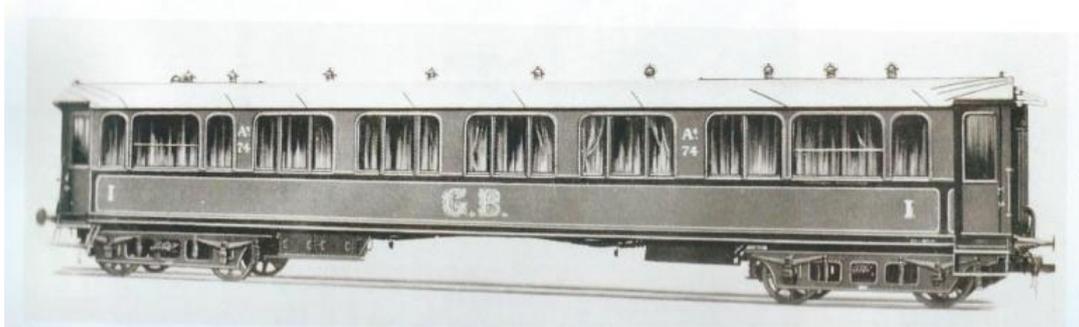


GB-Gepäckwagen Typ FZ4 no 1653, gebaut von der Firma Wagenfabrik in Rastatt, Deutschland

Für nähere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte beachten Sie auch unsere WEB-Seite [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)  
 Sie finden dort vieles mehr über unsere Modellbahnen.

Mit den besten Eisenbahner-Grüssen,

FULGUREX Sarl  
Chemin du Reposoir 16  
CH-1007 Lausanne / Schweiz  
Tel \*\*41 21 601 45 92  
FAX: \*\*41 21 601 45 94  
mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)



retouchierte Aufnahme des Wagen A4 (van der Zypen & Charlier)



Fabrikareal der Fa van der Zypen & Charlier GmbH in Köln Deutz, Deutschland