

FULGUREX-News, Spur 1

mit Bilder der fertigen Serienmodelle, Auslieferung demnächst !

Wir können Ihnen hier nun die Bilder der fertigen GB-(Gotthard)-Bahn-Wagen-Set's in der Spur 1 vorstellen

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



GB Wagen A4, 1. Klasse, Sicht von aussen, schön zu erkennen die filigranen Gepäckstützen, 1. Klasse Nichtraucher Fauteuils, Vorhängen, etc., etc.



GB-Wagen A4 no 79, 1 Klasse, Gangseitig (Nichtraucher Compartment)



Die Farbgebung der GB-Wagen steht den Internationalen Orientexpress-Wagen in nichts nach, hier die Ansicht Seite des Raucherabteils (Für die Raucher bestand schon damals ein separates und geschlossenes Abteil zur Verfügung). Auch das Interieur dieses Abteils unterschied sich farbmassig vom grossen Salon, der natürlich Nichtraucher war. Die Beschriftungen und Dekorationen war typisch in der Zeit des Art-Deco.

Die Arbeiten laufen zügig voran mit der 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). Die Wagen sind mit vielen Details der damaligen Zeit des Art-Decos bestückt, 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-Wagen AB4, dieser Wagen ist geteilt in 1. und 2. Klasse, hier die Ansicht von der 2.Klasse her (B-Klasse), die Türen sind selbstverständlich zu öffnen (mit richtigen Türverschlüssen).



Hier der gleiche Wagen AB 4 no 202 aber Sicht von der 1. Klasse her, Gangseitig mit Toilette deshalb B4 es ist dies übrigens der einzige Wagen der Gotthardbahn, der 2 Toiletten bestückt war.

Reservationsstand per 18.4.2023

Art.no: 1266 GB Wagenset bestehend aus 4 Wagen, ca. 1897, blaue Version, Wagen: A4, AB4, B4, Gepäckwagen FZ4 [jetzt](#)
[Warteliste](#)

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass eine Gewichtslimite von 3,5 kg max. pro Wagen eingehalten wird; haben wir auch erreicht; ein Wagen ist im Schnitt 3,3 - 3,4 kg schwer Die Rollfähigkeit ist mittels Kugellagern sehr gut. Ein Zug mit 4 Wagen (der kompl. Gotthardbahnzug) ist eine Leichtigkeit für unsere GB/SBB A 3/5 Serie 200 (ab sechs Wagen müsste in Doppeltraktion gefahren werden (wie auch das Original übrigens).

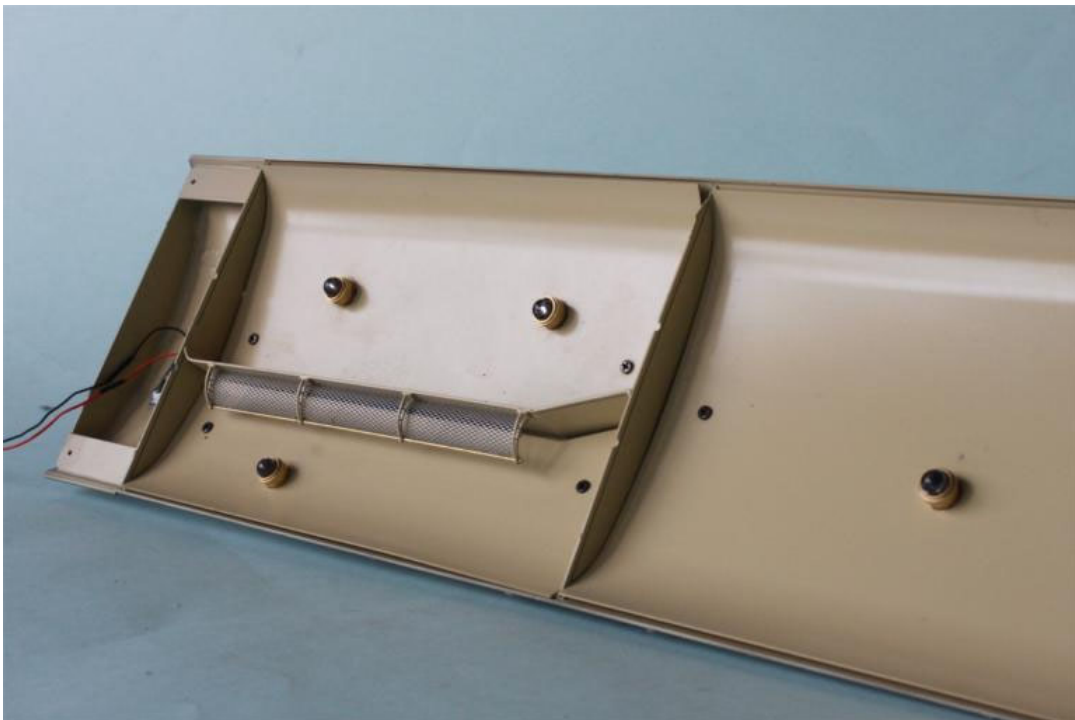


Das Luxuriöseste was die Schweiz damals im Eisenbahnverkehr zu bieten hatte; sogar im Salon der 2. Klasse (GB-Wagen B4 no 505) Noblesse oblige auch in der unteren Klasse.
 Die Wandverkleidungen waren jeweils in den gleichen Tönen wie die Polsterung; also bzw. 1. Klasse Nichtraucher: Samtgrüne Polsterung, 1. Klasse Raucher: Bordeauxrote Polsterung, 2. Klasse Nichtraucher und Raucher Samtgrüne Polsterung (es wurden spez. Abteile für Raucher kreiert).

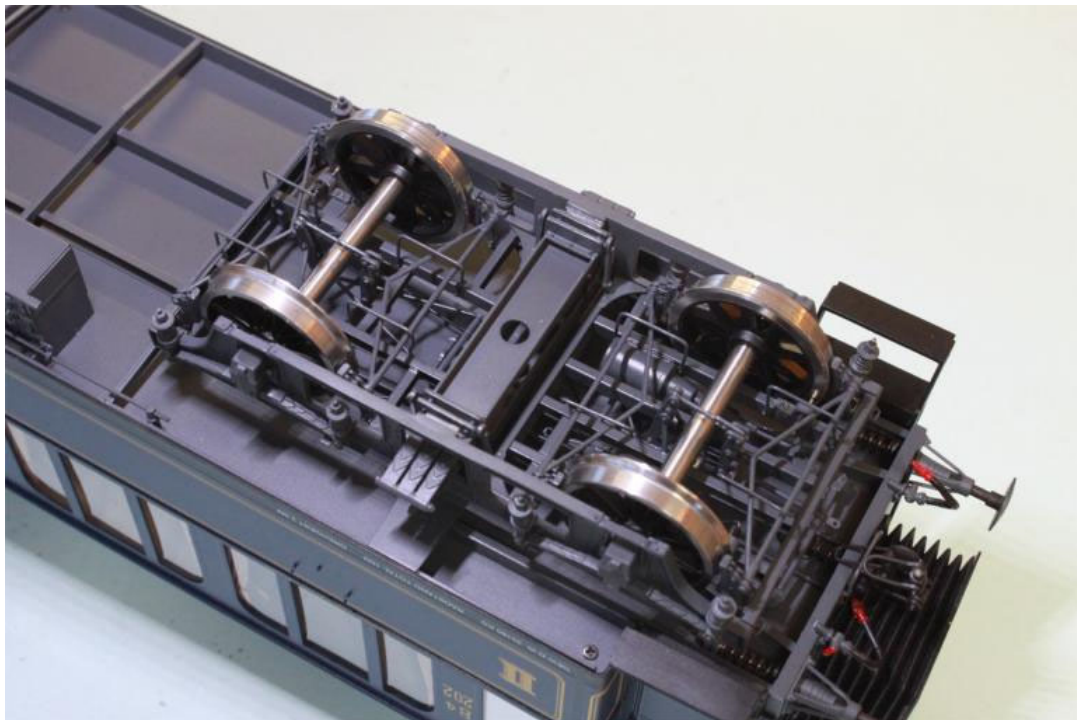
Die Gotthardbahn-Wagen sind natürlich mit verschiedenen zuschaltbaren Beleuchtungen versehen, gesteuert mittels Funktionsdecoder ESU. Pro Wagen bis zu 5 Funktionen. Es ist übrigens durchaus möglich, dass wir diese Serie zu einem späteren Zeitpunkt noch mit dem 3.Klasse (Plattform) Wagen ergänzen werden. Dies hängt natürlich von einer gewissen Nachfrage ab.



Im Bild der 2. Klasse Wagen B 505, Ansicht von Gangseite her, dieser Wagen hatte hinten und vorne zwei Abteile (1x Nichtraucher und 1x Raucher). Der Gang neben den Abteilen wurde ebenfalls mit Einzelsitzen bestuhlt. Das Interieur des ganzen Wagens ist in Samtgrau gehalten (siehe Bild oben)



Die Dächer der Wagen sind übrigens ganz einfach mittels 4 Schrauben an den Extremitäten und einer elektrischen Steckverbindung zu entfernen. Die Dächer haben übrigens eine zweite Decke (darunter befindet sich die Verkabelungen der Beleuchtungskörper, die wir ja nicht sehen wollen). Diese Beleuchtungen werden verschieden angesteuert (bzw. Gang, Abteil 1, Abteil 2, Salon, oder Toilette).



Die Drehgestelle der GB besaßen jeweils den integrierten Wd-Bremszylinder der Unterteil des war parktisch nur mit den 4 Kant-Stahlträger, den Traversen und den Batterie-Kasten (für die Beleuchtung) bestückt. Bei den Nachfolge-Versionen wurde die Beleuchtung mittels Gas ausgeführt (Gastanks unter dem Wagenboden)



Auf jeder Seite der Wagen befanden sich die Akkumulatoren-Kasten. In diesen Waren je 6 Batterien verbaut (für die Beleuchtung der Wagen). ie Akkus wurden kontinuierlich durch den Dynamo im Drehgestell geladen. Die Heizung des 1. Klasse Wagen wurde mittels Gas betrieben, später zur SBB-Zeit wurden dann auch Versuche mit gasbetriebener Beleuchtung gemacht; die Wagen hatten dann 2 riesige Gastanks unter dem Wagenboden.

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 Bahnhofs 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 weltbekannteren Garnitur; praktisch ebenbüdig 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.

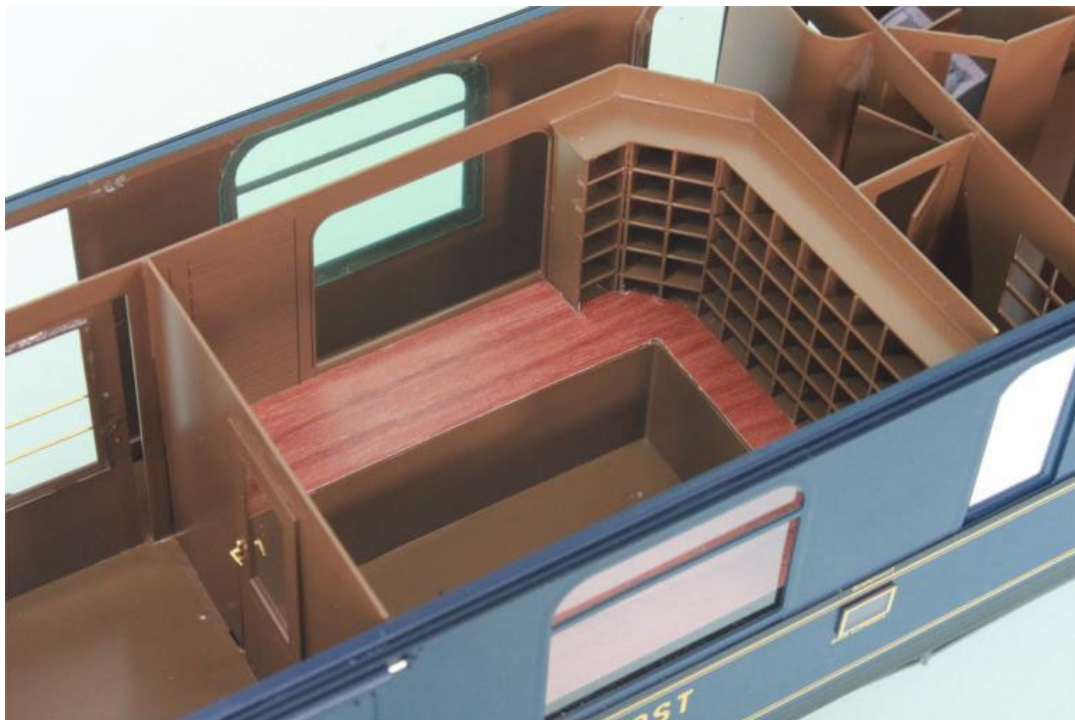
Ab dem 1. Mai 1909 war es vorbei mit der selbständigkeit der Gotthardbahn. Die GB wurde der SBB eingegliedert und somit wurde der "Kreis V Luzern" geboren. Bei den SBB wurde die grüne Farbe zur Norm erklärt und die Gotthardbahn musste sich bereits schon im Jahre 1906 zu einer entsprechenden Aenderung 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.



Der Gepäckwagen FZ no 1653 wurde von einer gänzlich anderen Fabrik. gebaut nämlich der Wagenfabrik in Rastatt, Deutschland. Der Wagen wurde farblich auch an die Personenwagen angepasst und besass neben dem Frachtraum auch ein eigenes Postbüro mit Briefkasten und eigener Postleitzahl (der Postverkehr über den Gotthard wurde bis dato immer noch per Postkutsche vorgenommen).



Ansicht der anderen Seite des Wagens; sämtliche Türen sind natürlich zu öffnen. Der Wagen besitzt ebenfalls 3 verschiedenen Beleuchtungskomponenten



Das Postbüro des Wagens mit dem grossen Sortiertisch und den Postfächern. Der Postangestellte hatte übrigens im Wagen einen eigenen Ruheraum, Toilette und Waschmöglichkeit

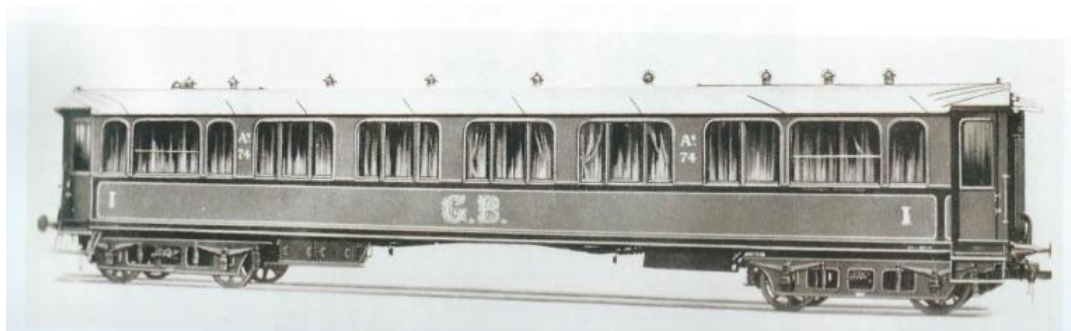
Von den Wagen-Set's (4 Wagen) werden nur gerade 20 Set's, also im Totalen 80 Wagen produziert. Die Reservationen sind bereits seit einiger Zeit im Gange und wir haben bereits eine "Warteliste". Mindestradius der Wagen ist 2m (original gekuppelt).

Die Auslieferung wird demnächst sein. Wir werden Sie natürlich via den FULGUREX-News stetig auf dem "Laufenden" halten. Für nähere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte beachten Sie auch unsere WEB-Seite 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
WEB: www.fulgurex.ch



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



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