



# MODEL-HOBBY

Spor II m (1:22,5) i Skovby. Fascinerende som originalerne

ÅRGANG 2

NUMMER 7

JULI 2001

NÅR NATUREN RASER!



## JEG GIK MIG UD EN SOMMERDAG, AT HØRE

**Nej!** det er ikke musik eller en dansk sommersang jeg hentyder til.

Det er simpelthen, at jeg går ud i haven for at høre på mit LGB, der pifter og damper rundt derude.

Nu er det blevet sommer, vi er i Juli og skal snart have grillen igang igen.

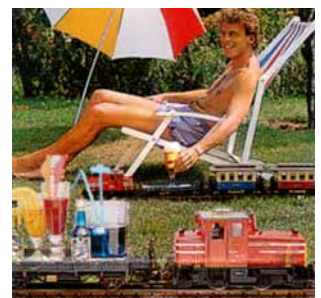
Denne gang, når jeg så spiser og skal til at hælde rødvin op i glasset, skal jeg huske at standse toget der skal køre rundt om søen.!

Ellers sker det samme bare igen som sidste sommer.

Se billederne på side 7.

**SOMMERFERIEN** står også for døren, så redaktionen vil ønske alle bladets læsere en rigtig god **sommer** og **ferie**.

Hvad redaktøren skal lave? Ja - se på nedenstående billede, **det siger alt.!**



## I NÆSTE NUMMER



TA, MED ERIK PRIESS  
TIL  
"SCHMALSPURPARADIS"  
SACHSEN



**MODEL-HOBBY**  
**SPOR II m ( 1:22,5 ) I SKOVBY**  
 Fascinerende som originalerne  
 Bladet udkommer 4 gange årligt

**ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:**  
**Freddie Fenger**

**Kørsel på anlægget: Hver dag i godt vejr**  
**besigtigelse efter aftale**

**Adresse: Tunøvej 6 Skovby 8464 Galten**  
**Tlf.: 8694 3975**

## UVEJR I BRIG OMRÅDET - SKADER PÅ BANERNE !

Om eftermiddagen og om aftenen den 24 september 1993, kom et gevaldigt uvejr over den sydlige del af Alperne.

I løbet af kort tid var alle transitbaner fra Mont-Cenis til grænseovergangen i Chiasso i flere timer afbrudt. Kun ruten over Luino var åben - og kunne bruges til omladning af timelange forsinkede Eurocity-toge.

Det værste uvejr indtraf sig i Simplon-regionen. Som følge af uvejret bragte Saltinafloden ikke kun vandmasser, men slæbte også meget jord, sand og slam med sig. Alt dette stoppede under en gadebro mellem Brig og Glis. Floden gik derved over sine bredder og oversvømmede Brig centrum med en meterhøj vandstand.

Skaderne på den højere beliggende del af Schweizerische Bundesbahnen (SBB) og Lötschbergbahn (BLS) var dog et grænseområde.



Et strømudfald forhindrede dog trafikken her i 2 1/2 time. Derefter fungerede SBB-banegården videre. Dog kun som en "ø" for transittrafikken. De underste etager af banegårdsbygningen med opholdsrum, restaurant, Cafeteria og rejsegods stod under vand.

Det til højre og længere nede beliggende banegårdsanlæg til Furka-Oberalp-Bahn (FO) og Brig-Visp-Zermatt Bahn (BVZ) havde floden også oversvømmet med en meterhøj vandstand.

Alt var overdækket med sand og slam fra floden. Stue etager og kældre i mange huse i bykernen stod under vand.

Området Brig-Glis blev afspærret som katastrofezone. Tilgang var kun tilladt for indbyggere og personer med en særlig tilladelse fra politiet.

Trafikken på BVZ var total ophørt, men hos FO kunne man køre til og fra Naters.

En omstigning mellem SBB og BLS indenfor, og FO udenfor var kun mulig med en 25 minutters lang spadseretur mellem banegårdsunderføringen Brig og FO stationen Naters.

I forskellige etaper kom trafikken hos BVZ i gang igen. Først den 26 september 1993 på St. Niklaus - Zermatt med omstigning til bus mellem St. Niklaus og Visp. Den 30 september var der igen gennemgående trafikforbindelse mellem Visp og Zermatt, men strækningen Brig - Visp var endnu i en uge afbrudt. Postbusser til Saas - Fee kørte fra Visp. Først efter 10 oktober kunne den samlede strækning igen befares.



*Vandmasserne har den 24 september 1993 ødelagt strækningen til St. Niklaus.*

*Billedet er fra Sellibrückens nordside, hvor en mast er væltet ned over bro og skinner.*

*Til højre kan svagt skimtes hovedvejen op til St. Niklaus, som man kan se er jorden til venstre for vejen forsvundet helt ned til 10 meters dybde.*

*En overgang frygtede man, at hele vejen ville styrte sammen. Heldigvis holdt den. Det var også eneste forbindelse til omverden, da banen jo var total lukket på grund af uvejret.*



## SKADER PÅ FO ANLÆG

Af alle baner var FO hårdest ramt, selvom skaderne geografisk set var begrænset til området ved og i Brig.

Da man kunne forudse at vandmasserne fra Rhone hurtigt ville overskylle banebroen mellem Brig og Naters, blev trafikken indstillet. Derved blev det forhindret at yderligere banemateriel f. eks. Glacier-Express-vogne kom til Brig.

På den anden side så rakte tidsfristen ikke til at redde det materiel der allerede stod i Brig.

Af det materiel der stod i Brig, anslog FO at der skete skader for 10 - 12 mill. S Fr.

Men endnu større skader skete på det faste anlæg. Vand og slam havde ødelagt det samlede meterspor anlæg i Brig. Alle kabeltunneller var mudret til og kabelinstallationerne ødelagt.



*Skræknatten hos FO og BVZ. Vogne og lokomotiver står under vand. Også for bilejere var det et trist syn, der mødte folk næste morgen. Alt ødelagt eller taget stor skade.*

Vandet stod meterhøj i FO værkstederne. Alle høvlbænke og træting flød rundt omkring i vandet. Alt var ubrugeligt også værktøj og værktøjsmaskiner blev ødelagt. Planarkivet der også havde til huse i værkstedsbygningen blev ødelagt.

Da FO på længere sigt skulle flytte værksted til nye bygninger, stillede man sig det spørgsmål, om det overhovedet kunne betale sig at reparere det hele.?

Sikringsanlægget for banegården i Brig og fjernstyringen til stationen i Goms, blev også ødelagt.

Sammenlagt løb skaderne hos FO op i 36 mill. S Fr. Ikke nok med, det kostede mange penge, men der gik også lang tid med at reparere materiellet, man så hårdt havde brug for igen efter at uvejret havde lagt sig.

## SKADER PÅ BVZ ANLÆG

Der skete også store skader på anlæg hos BVZ . f. eks.:

Ved Saltina underminerede vandet en strækning på 50 meter og i 10 meters dybde.

Ved Selli ødelagde vandmasserne en støttemur, hvorved skinneanlæg på 15 meters længde blev ødelagt.

I Brig banegården var i alt 16 lokomotiver opstillet.

En dobbeltdoublemotorvogn og 4 personvogne fra BVZ stod ved perronnen.

Alle blev stærk beskadiget af vand og slam.

Samtlige skader hos BVZ løb op i 9 mill. S Fr.



*Doppelmotorvognen ABDeh 8/8 2041 på spor 2 i Brig og A 2071 på spor 3 i Brig. Vandet nåede til vinduerne på lokomotivet og vognene. Vand og slam er trængt ind og ødelagt inventar og motordele samt trækaksler.*

## FO 6 ÅR TIDLIGERE

**Også i august 1987 var FO udsat for skader i forbindelse med uvejr.**

Et uvejr den 24 og 25 august 1987 indstillede al trafik hos FO.

Endnu den 31 august var trafikken indstillet ikke mindre end 17 steder på strækningen i Goms, da der her var sket store skader.

Allerværst var det mellem Naters og Mörell i Blitzningen og i Münster.

I Ursener Tal eksisterede banen mellem Realp og Andermatt ikke mere. Vand og sten havde totalt revet banen væk.

Først den 3 oktober blev banen igen åbnet mellem Brig og Disentis.

FO regnede med en tabt indtægt på 140.000 S Fr. pr. uge i den tid banen lå stille.

Skaderne løb op i over 30 mill. S Fr.

Billedet på næste side ligner et bombeangreb, der har ødelagt baneanlæg og bro over Gotthard-Reuss i Hospenthal. Så meget kan vand og blæst altså forårsage. Det kender vi heldigvis ikke til herhjemme.



Teksten til dette billede står nedest på side 3.

## GLACIER-EXPRESS VÆLTET

Bliver vi ved med FO, så er deres besværligheder ikke hørt op.

Den 27 februar 1990, blev i stationen Oberalpshöhe-Calmot, 9 vogne fra FO, BVZ og RhB med en samlet vægt på 150 tons fra to stillestående togsæt, væltet omkuld af et kraftigt vindstød.

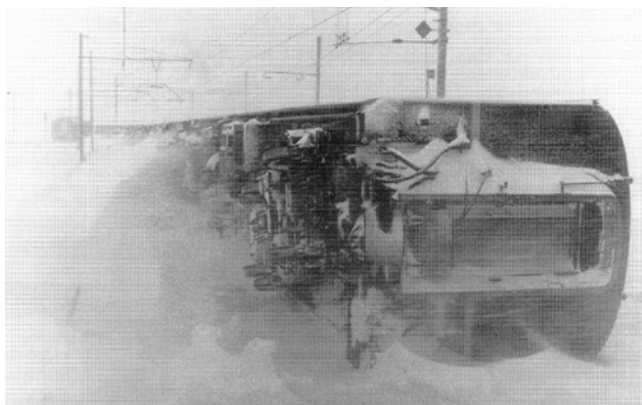
Vindstødet havde en hastighed på over 200 km/t. Så let som ingenting væltede de 20 tons tunge personvogne fra hovedsporet og om på omløbssporet.

Til al held kom kun få passagerer til skade ved dette usædvanlige baneuheld. Mange havde dog chockvirkninger efter oplevelsen.

Redningsmandskabet sagde det lignede et modeltog der var væltet. (det kunne være LGB udendørs).

Der var 6 vogne fra Glacier-Expressen, 4 vogne fra FO og 1 BVZ vogn samt en spisevogn fra RhB.

Skaderne løb op i flere 100.000 S Fr. Alene skaderne på spisevognen løb op i 100.000 S Fr.



*Det er helt uforståeligt at et vindstød, selvom det er så kraftigt som omtalt, kan vælte 150 tons omkuld.*

*Jeg kan forstå at LGB ved vindstyrke 12 - 15 kan vælte vogne. De vejer jo også kun ca. 2 kg pr. stk. - men vogne på op til 20 tons, det er ikke til at forstå.*

## SIDSTE OMTALE AF UHELD HOS FO

Den 14 oktober 1996 løb 6 stenvogne Fad fra RhB løbsk i Brig. Stenvognene var lejet ud af RhB og stod parkeret i godsbanearialet på en 40 promille rampe ned til personbanegården.

Den 133 tons tunge vogngruppe stødte ind i et holdende persontog med bl. a. BVZ vogne.

Den bagerste vogn (B 2263 fra BVZ) blev total ødelagt. Lykkeligvis var der ingen mennesker i den. I den tilstødende vogn (B 2271) og de øvrige vogne kom 8 mennesker lettere til skade.



## KOLLISION PÅ BRÜNIGBAHN

Den 26 september 1995 kl 17.25 kolliderede i Stationen Kerns-Kägiswill, en station der fjernstyres fra Sarnen, to køreplanmæssige regionaltogetsæt.

En lokomotivfører og 15 personer blev lettere kvæstet. Motorpakkvogn De 11 002 der kom fra Luzern med tog 6362, såvel styrevogn Bt 900 og 4 personvogne i tog 6357 fra Giswill afsporede, hvorved motorpakkvognen og styrevognen kilede sig ind i hinanden.





De rejsende mellem Alpnach Dorf og Sarnen blev til køreplanens afslutning den aften transporteret i busser.

Den gennemgående toggang, blev først næste formiddag genoptaget.

Lokomotivføreren på tog 6357 havde overset fremkørselssignalet ved indkørsel til stationen.

Da han opdagede fejlen, slog han bremserne til og tændte de tre frontlamper på rødt, inden han flygtede om bag i maskinen. Trods dette havde toget stadigvæk en fart på 20 km/t da det ved indkørslen til stationen kolliderede med det modkørende tog.

Dennes føre kunne på grund af en kurve på strækningen i ringe afstand se det kommende tog, - og sit eget på kort tid bremse. Dette nåede ned til 35 km/t ved uheldet.



*Pakmotorvognen De 110 002 med trykket front opstillet i Alpnach-Dorf dagen efter.*

*Til højre ses den total maste styrevogn Dt 900. Venstre side er flænset op i 2/3 længde. Vognen blev udrangeret.*

## ENDNU EN AFSPORING I SACHSELN

Den 9 maj 2000 kl. 9.45 afsporede ved rangering på banegården i Sachseln et fra Luzern kommende regionaltog.

3 hjul sprang af sporet på styrevognen.

Ingen kom til skade.

Årsagen: Et sporskifte stod forkert.

Altså igen samme årsag på samme station som før omtalte uheld i maj 1999.



Som før krydser to tog hinanden på et yderst primitivt 3 spors anlæg.

Personalet på stationen må være meget søvnige om morgenen her, siden noget sådan ofte gentager sig.

## AFSPORING I SACHSELN

Vi bliver ved Brünig Bahn:



Den 31 maj 1999 kl. 10.15 afsporede en helt ny styrevogn på stationen i Sachseln.

Årsagen var, at sporskifte 2 istedet for sporskifte 1 var stillet om.

Derved sprang det ene sæt hjul af sporet og styrevognen hang over 2 spor.

## WENGEN ALP TOG VÆLTET



**Næste uheld er naturen skyld i.**

En Föhnstorm med hastighed på 150 km/t væltede den 11 november 1996 ved Salzegg nedenfor Kleinen Scheidegg et tog der kørte i retning af Grindelwald.

Flere mennesker kom alvorligt til skade. Evakueringen blev hjulpet med mennesker der var kommet ned fra Jungfrau Joch.



Sådan et uheld er på en 80 cm bjergbane, noget der kan ske med lette toge. Ikke så tit i dag, men før i tiden var det ret almindelig i stormvejr. Mange dage indstilledes driften da også på grund af blæsten.

Tidligere skete også lignende uheld på metersporbaner.

I 50'erne skete det endog med et normalspor tog fra BLS i Goppenstein.

## SPØGELSESFART MED EN BOB PERSONVOGN

I Grindelwald var en opstillet personvogn B 271 fra Berner-Oberland-Bahn (BOB) i nattens løb den 29 maj 2000 løbet løbsk.

Kort før kl. 0.15 blev den stillet ved godsrampen på banegården i Grindelwald.

Af ukendte årsager begyndte den 14 tons tunge vogn, at trille ned ad den 75 promille stejle rampe.

Den ødelagde et sporskifte og vandt på nedturen mere og mere fart.

Efter ca. 750 meter pløjede den i et venstre sving gennem to køreledningsmaster og knækkede disse.

Den 60 sæders personvogn der var 40 år gammel blev total skadet. Det var forøvrigt en tidl. vogn fra Brünigbahn.



Omfanget af denne "spøgelsesfart" beløb sig til 150.000 S Fr.

Strækningen mellem Zweilütschinen og Grindelwald var afbrudt næsten hele den efterfølgende dag.

Der var indsat busdrift mellem de to byer.

## APPENZELLER BAHN MOD LASTBIL

I en ubevogtet jernbaneoverskæring mellem Gontenbad og Gonten stødte et pendeltog fra Appenzeller Bahn (AB) sammen med en lastbil.

Derved kom 5 personer lettere og svært til skade.

Lokomotivføreren, lastbilchaufføren og 3 togpassagerer måtte på hospitalet.

Kollisionen skete kl. 8.35. Banestrækningen Appenzell til Gonten var til sent om aftenen afbrudt. De rejsende måtte befordres med ekstra indsatte busser.

Lokomotivføreren måtte skæres fri af brandvæsen fra Appenzell og Gonten.

Flere læger og 2 ambulancer samt en redningshelikopter var tilstede ved redningsaktionen.

I det forulykkede tog befandt sig 4 personer. Chaufføren af fodderstof-lastbilen havde overset det kommende tog da han kort efter overskæringen skulle ud på hovedvejen Appenzell - Gonten.



Skadernes omfang, beløb sig alene for skader på toget til over 1 mill. S Fr.

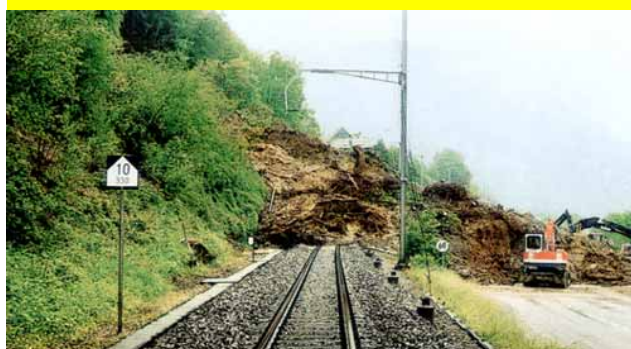
Lastbilen var af styrevognen blevet skubbet ca. 10 meter væk, og derefter væltet ned i en hældning af baneterænnen. Bjergningen af lastbilen stod på til om eftermiddagen.

Skinnestrækningen på Appenzeller Bahn har talrige ubevogtede jernbaneoverskæringer. De 12 farligste vil i de kommende to år blive omlagt til bevogtede.

Siden 1997 er omkring 20 uheld sket med personbiler og bane. En kollision i 1997 endte mellem Gais og Appenzell med dødelig udgang.

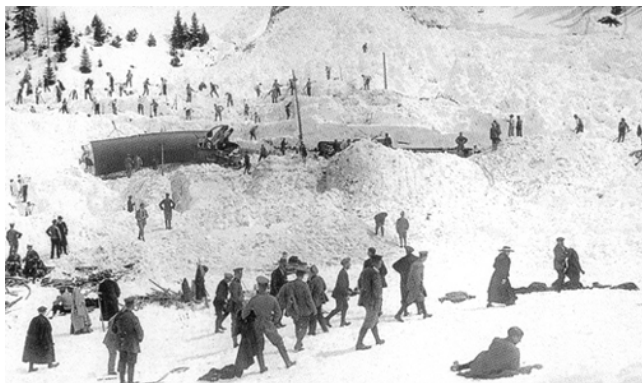
I tiden før og efter er mange personer blevet kvæstet.

## NATURENS LUNER





## SNELAVINE HOS RHB TRAGISK ULYKKE



Den 29 april 1917 indtraf den største ulykke i RhBs historie. Ved Davos-Wolfgang kom Drutsatscha-lavinen ned over et persontog og begravede det i sne. 20 døde ved denne ulykke. På billedet ses armémandskab fra Tyskland grave efter overlevende i lavinen.



Krokodille Ge 6/6 I 410 blev delvis begravet under et jordskred nær Seewis-Valzeina. Med megen besvær og håndarbejde kom den dog flot igen.



Den 22 marts 1927 kørte Ge 2/4 206 ind i et nedstyrtet klippestykke umiddelbar før Magnacun-Tunnellen. Maskinen afsporede og stødte ind i Tunnelportalen. Desværre døde lokomotivføreren ved dette tragiske uheld.



Den 14 august 1973 kolliderede Ge 4/4 II 611 med en 35 tons tung arbejdsmaskine (ladekipper) som var blevet stående på skinnerne.

Den 18 juli 1975 styrtede et hurtigtog med Ge 4/4 II 619 kl. 22 om aftenen ned i Landquart i nærheden af Fideris. Kraftig regnvejr havde forårsaget højvande, der var skyld i at banestrækningen det pågældende sted var skyllet væk. Lokomotivføreren døde ved denne ulykke. Lokomotivet lå flere dage i vandet.



Held i uheld havde passagerene den 27 februar 1999 i toget Chur-Disentis. Et klippestykke fra den stejle bjergside mellem Trin og Versam var faldet ned på skinnerne. Dette forårsagede, at Ge 4/4 III 647 afsporede. Der skete ringe skade. Det samme med LGB

**LGB  
ER HELLER  
IKKE UDEN  
UHELD  
SE BARE PÅ  
DISSE  
BILLEDER**



**TOGSÆT  
TIL  
12.000  
KR.**



# SMALSPORS-AKTUELT



Endnu et lokomotiv fra RhB har fået reklame. Det drejer sig om Ge III 651. Det er turistbureauet i Prontresina der har bestilt reklamen. Samtidig med har de sikret sig, at ingen anden by i de næste 3 år, kan få reklame på et RhB lokomotiv.

Det sidste Ge III 652, der endnu er i oprindelig rød, vil forblive i original version, således det kan bruges til filmoptagelser m.m.

## LGB NYHEDER 2001



**LGB 2001 NYHEDERNE**  
En ny og bedre sneplov er på vej. Den har tilsyneladende den vægt der er nødvendig for stabil snefyndning. Endnu et reklamelokomotiv fra RhB er også blandt nyhederne. Også et spændende ÖBB lokomotiv.



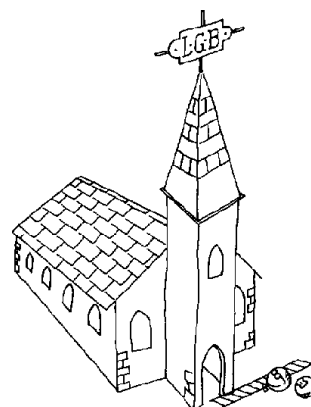
Nyhed er også et sæt fra RhB "Arosa sæt" Hvor ellokomotivet har fået digital lydeffekt.



LCE er kommet i den nye generation med passagerer i front. Sættet består af to træklokomotiver og vogn, trafo og skinnekreds.



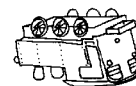
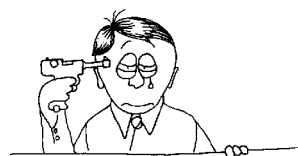
## LAST NOT LEAST



### HØRT I JMJK:

#### Finn til Torben:

I al fortrolighed Torben, så tror jeg ikke den "vejrhane" vil falde i god jord blandt de andre medlemmer i JMJK.



**Jamen Erik**, Mathias ville gerne se toget køre. Det virkede ikke rigtig - selvom vi endda prøvede med 220 volt!

**Vi mangler stadigvæk indlæg fra MODEL-HOBBYs læsere.**

**Så tag Jer nu sammen og send noget materiale ind.**