

Neuauflage des Original-Bastelbogens
 aus dem Jahre 1984 zum Jubiläum
 «175 Jahre Spanisch-Brötli-Bahn»

Spanisch-Brötli-Bahn Lokomotive «Limmat»

Bestellnummer	311
3. Auflage	2022
Schwierigkeitsgrad: *** schwierig	



Am 9. August 1847 wurde die Eisenbahnlinie Zürich-Baden feierlich eingeweiht. Der amtliche Name dieser ersten Schweizerbahn lautete «Schweizerische Nordbahn» oder abgekürzt SNB. Diese Bezeichnung verrät, dass die Bahngesellschaft eine Zugverbindung nach Norden bauen wollte, genauer eine Bahn von Zürich nach Basel. Die Rhein-stadt war nämlich schon seit 1844 Endstation der französischen Zug-verbindung Strassburg-Basel. So war es für die Zürcher verlockend mit dieser Bahn in Verbindung zu kommen, in Schienenverbindung natürlich, denn die Eisenbahn galt als das Verkehrsmittel der Zukunft schlechthin und als grosse Wegbe-reiterin für den Aufschwung von Handel und Industrie. Seit der Eröffnung der ersten öffentlichen Zuglinie von Liverpool nach Man-chester im Jahre 1825 war jede Ortschaft in Europa, die «den Anschluss nicht verpassen» wollte, darum bemüht, Anteil an dieser neuen Errungenschaft zu haben.

Nach dem Bau der 23 Kilometer von Zürich nach Baden – das Projekt stammte übrigens vom angesehenen Wiener Ingenieur Alois Negrelli, nach dessen Plänen später der Suezkanal gebaut wurde – war die Kasse leer. Ausserdem stritt man sich wegen der Linienführung. Dies hatte zur Folge, dass erst 1858 der Anschluss an die «Centralbahn» und damit die durchgehende Verbindung Zürich-Olten-Basel zustande kam. Damit war jahrelang der Bahnhof Baden Endstation für

die Zürcher und sie mussten sich damit begnügen, die Bahn für ihre Reisen in die Badekur oder für den Einkauf des Badener Spezialgebäcks, der «Spanischen Brötli», zu benutzen.

Diese überaus beliebte Blätterteig-Leckerei mundete am besten, wenn sie nur wenige Stunden alt war. Deshalb hatten vor der Erstellung der Eisen-bahnlinie die noblen Zürcher Familien, die auf diese Spezialität besonders erpicht waren, ihre Dienstboten jeweils in der Nacht nach der Bäderstadt geschickt, damit sie dort die «Spanischen Brötli» backfrisch und noch warm in Empfang nehmen und in Zürich ihrer Herrschaft auf den Frühstückstisch setzen konnten. Die Bahn machte nun diese mühsamen «Nachtübungen» überflüssig. Sie brachte das Gebäck in 45 Minuten nach Zürich und dieser Dienst brachte ihr den bekannten Spitznamen «Spanisch-Brötli-Bahn» ein. Die ersten Züge verkehrten nach folgendem Fahrplan: Zürich ab 7:30 Uhr, Baden an 8:15 Uhr; Baden ab 8:30 Uhr, Zürich an 9:15 Uhr.

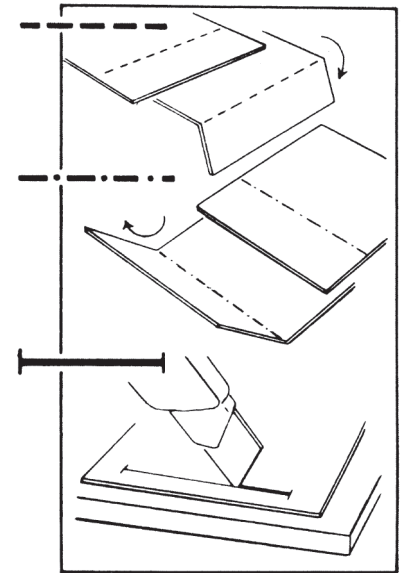
Grosse Verdienste um diese Bahn hat sich Niklaus Riggerbach, der nach-malige Erbauer der Rigi-Zahnradbahn, erworben. Unter seiner Leitung wurden die ersten vier Lokomotiven in der Maschinenfabrik Emil Kessler in Karlsruhe nach einem amerikanischen Vorbild gebaut und auf der Strasse nach Baden transportiert. Die ersten beiden trugen die Namen «Limmat» und «Aare», dann folgten «Rhein» und «Reuss», die als technische Verbesse-rung zwei gekuppelte Antriebsachsen aufwiesen. Die beiden ersten Loks aber wurden schon nach zehn Jahren aus dem regelmässigen Zugsdienst genommen und nur noch für das Rangieren und für Materialtransporte verwendet. Als sie ausgedient hatten, wurden sie verschrottet. Auf das 100-Jahre-Jubiläum von 1947 rekonstruierte man deshalb die «Limmat» nach alten Plänen, wobei man noch eine Triebachse der Lokomotive «Speisen» aus dem Jahre 1857 verwenden konnte.

Das Replikat ist voll betriebsfähig und befindet sich im Besitz der SBB Historic (www.sbbhistoric.ch). Es bildet die Grundlage unseres Modellbogens der Lokomotive «Limmat». Nachfolgend ein paar technische Angaben:

Länge über Puffer:	11.63 m (Lokomotive + Tender)
Dienstgewicht:	35.5t (Lokomotive + Tender)
Zylinderdurchmesser:	362 mm
Kolbenhub:	559 mm
Dampfdruck:	6 atü
Trieb-rad-Durchmesser:	1500 mm
Zylinderleistung:	185 PS bei 30 km/h
Höchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Im Betrieb:	1847 – 1882

Konstruktionsanleitung:

Beim Zusammensetzen achte genau darauf, ob der Falz nach hinten oder nach vorne gefalzt werden muss. Es ist sehr wichtig, dass du beim Montieren dieser Lok auf achtest, dass sämtliche Teile gemäss der unten abgebildeten Zeichnung montiert werden. Beginne mit der Grundplatte Teil Nr. 1 und verbinde die hinteren und vorderen Ecken mit den dafür vorgesehenen Zungen, dann die Seitenabschlussstreifen Nr. 2 beidseitig mit der Grundplatte. Teil Nr. 3 dient als Verstärkung und muss an der inneren, hinteren Seite der Grundplatte montiert werden. Unterer Chassis-Teil Nr. 4: Ebenfalls Seiten verbinden und mit Grundplatte Nr. 1 verkleben. Nr. 5 und 5A, hintere Antriebsräder sowie vordere Räder Nr. 6, rechts und links auf die dafür vorgesehenen Räderkonturen des Chassis Nr. 4 aufkleben. Die zwei dachförmigen Verstrebungen Nr. 7 dienen als Verstärkung und müssen zwischen die vorderen und hinteren Räder des Grundchassis Nr. 4 montiert werden. Dampfzylindergehäuse Teil Nr. 8 montieren und auf die angegebenen Stellen rechts und links des Grundchassis Nr. 4 aufkleben. Nr. 9 und 9A, Antriebsachsen mit Triebstangen, sorgfältig vorbereiten (mit Hilfe eines flachen Lineals), am Dampfzylindergehäuse, am Grundchassis Nr. 4 und an den hinteren Antriebsrädern befestigen. Pufferbohle mit Bahnräumer Teil Nr. 10 ebenfalls vorbereiten und mit den Teilen Nr. 1, 2, 4 und 8 verbinden. Langkessel mit Rauchkammer Nr. 11 rund formen und mit Frontseite Nr. 12A und 12 verbinden. Nr. 13, Sanddorn, ebenfalls vorbereiten und Abschlussstück Nr. 14 aufkleben. Der ganze Teil wird nun am vorgesehenen Platz des Langkessels eingesteckt und mittels der vier Lämpchen von innen gesichert. Nr. 15 ebenfalls formen und oberen Ring Nr. 16 aufkleben und in die vorgesehene Öffnung einsetzen und verleimen. Nr. 17, Sicherheits-Ventilgehäuse mit Abdeckplatte Nr. 18, gleich wie Teil Nr. 13 und 14 vorbereiten und einsetzen. Der Hauptkamin besteht aus fünf Teilen. Hier musst du zuerst Teil Nr. 19, dann Teil Nr. 20, 21 und 22 vorbereiten und als Abschluss den Teil Nr. 23 montieren. Den fertigen Kamin musst du nun auf der Vorderseite des Langkessels wie bei Teil Nr. 13 und 14 einsetzen und mittels den zwei Lämpchen nach innen zusätzlich verkleben. Den nun fertig montierten Langkessel auf der dafür vorgesehenen Fläche der Grundplatte Nr. 1 aufkleben. Teil Nr. 24, Stehkessel mit Feuerbüchse, formen und zusammen mit Abschluss und Verzierungsteil Nr. 25 montieren. Teil Nr. 26, Sicherheitsventil mit Dampfpeife, und Deckscheibe Nr. 27 aufsetzen und mit Teil Nr. 25 verkleben. Verbinde nun diesen fertigen Stehkessel mit der Rückwand des Langkessels an Teil Nr. 12 und der Grundplatte Nr. 1. Teile Nr. 28 und 29 (Ventile) vorbereiten und anschliessend an den dafür vorgesehenen Plätzen des Stehkessels befestigen, dann Nr. 30, Steuerbock mit Hebel für Vor- und Rückwärtsfahrt, ebenfalls vorbereiten und auf der Grundplatte Nr. 1 und dem Stehkessel Nr. 24 befestigen. Die Radschutzhauben Nr. 31 und 32 montieren und beidseitig auf Teil Nr. 1 aufkleben. Nr. 33, Geländer mit Aufstiegsstegen, wie bei Teil Nr. 9 und 9A mit Hilfe eines flachen Lineals wiederum sorgfältig vorbereiten und an der Grundplatte Nr. 1 und 2 beidseitig befestigen. Nr. 34, mittlere, obere Laterne, sowie die seitlichen zwei Laternen Nr. 35 montieren, an den entsprechenden Stellen anbringen und ausrichten. Vordere Kuppelbohle Nr. 36 und 37 sowie hintere Kuppelbohle Nr. 38 und 39 vorbereiten und vorne am Teil Nr. 10 sowie hinten am Geländer Teil Nr. 33 aufkleben. Als letzte Arbeit musst du nur noch die Anhängervorrichtung Teil Nr. 40 hinten in der Mitte zwischen den Puffern Nr. 38 und 39 aufkleben. Nun hast du die ganze Lok montiert und kannst noch zusätzlich sämtliche Kamine schön ausrichten. Falls es dir Spass macht, kannst du die weissen Teile der Kamin-Innenseiten mit schwarzer Farbe zusätzlich ausmalen.



- — — — — *Farbige Seite leicht ritzen, Teile nach hinten umbiegen!*
- · - · - · - *Rückseite an dieser Stelle leicht ritzen, Teile nach vorn umbiegen!*
- | — — — — — | *Mit Messer oder Nadel einen Schlitz öffnen!*

