

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

Spanisch-Brötli-Bahn Personenwagen 1. Klasse

Bestellnummer	313
2. 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.

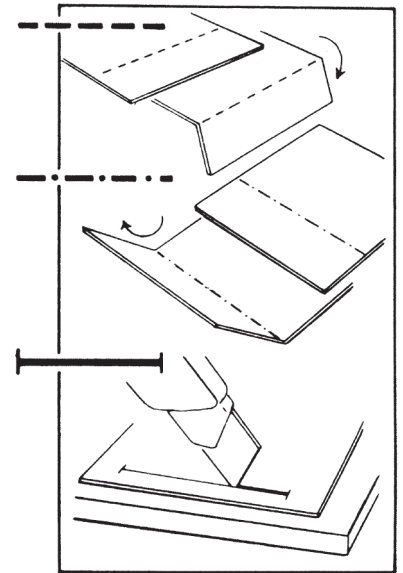
Das Replikat ist voll betriebsfähig und befindet sich im Besitz der SBB Historic (www.sbbhistoric.ch). Es bildet die Grundlage unseres Modellbogens der Lokomotive «Limmat». Nachfolgend ein paar technische Angaben:




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 dieses Wagens darauf achtest, dass sämtliche Teile gemäss der unten abgebildeten Zeichnung montiert werden. Beginne mit Teil Nr. 1, dem Grundchassis des Wagens, und bilde die beiden Längsseiten in der Form einer viereckigen Hülse und klebe die beiden Längsteile Nr. 1 a auf der Rückseite des Grundchassis Nr. 1 an. Vorder- und Rückteil des Grundchassis mit Abschluss-Streifen Nr. 2 verbinden, Seitenplatten Nr. 3 beidseitig auf innere Längsseiten des Grundchassis kleben. Die zwei dachförmigen Verstrebungen der Teile Nr. 4 dienen als Verstärkung und müssen zwischen die Räder des Teiles Nr. 3 montiert werden. Jetzt kannst Du die vier mit der Nr. 5 bezeichneten Räder an den dafür bestimmten Seitenplatten von Teil Nr. 3 genau auf die aufgedruckten Räderkonturen befestigen. Nun werden die vier Abfederungen (Teil Nr. 6) vorbereitet und auf den vorgesehenen Stellen des Grundchassis Nr. 1 angebracht. Die Verstrebungen Nr. 7 musst Du mit Hilfe eines flachen Lineals vorsichtig vorbereiten und auf beiden Seiten des Wagens an der vorgesehenen Stelle befestigen. Den unteren Rand der Längsteile des Wagens (Nr. 8) musst Du U-förmig vorformen und an der oberen weissen Fläche des Grundchassis aufkleben. Bei Frontseite Nr. 9 und Schlusseite Nr. 9a die vier Handgriffe umlegen und ankleben. Die unteren weissen Lappen von Nr. 9 und Nr. 9a am Grundchassis und die Seitenlappen an den Längsseiten befestigen. Nr. 10 am inneren, oberen Rand der Frontseite Nr. 9 und 9a als Verstärkung einkleben. Den ebenfalls als Verstärkung vorgesehenen Teil Nr. 11 musst Du sorgfältig in der ellipsenförmigen Form vorbereiten und genau im Winkel zwischen den Wänden der Teile Nr. 8 einkleben. Beim Dachteil Nr. 12 musst Du vorerst die Längswände umbiegen und das Ganze auf allen vier Seitenteilen befestigen. Die beiden Frontteile Nr. 13 an beiden Enden des Daches befestigen. Die vier Treppenaufgänge Nr. 14 sowie die vier Teile Nr. 15 exakt vorbereiten und an allen vier Aufstiegsseiten befestigen. Die Geländerteile Nr. 16 sind sehr heikel, und es ist daher sehr wichtig, dass Du sie vorsichtig, eventuell mit Hilfe eines flachen Lineals, vorbereitest und dann an den vier Aufstiegsstufen und am Grundchassis Nr. 1 befestigst. Den Teil Nr. 17 mit dem Schweizerkreuz am Dachteil Nr. 12 auf beiden Seiten an der dafür vorgesehenen Stelle befestigen.

Als letzte Arbeit musst Du nur noch die Anhängervorrichtung Nr. 18 vorne in der Mitte des Teiles Nr. 2 und die Anhängervorrichtung Nr. 19 hinten in der Mitte zwischen den Puffern ebenfalls am Teil Nr. 2 ankleben. Die Anhängervorrichtung hinten musst Du nur anbringen, wenn Du noch weitere Wagen konstruieren möchtest.



-  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!

