



Fotos: Bruno Geninazzi

Einsatz für zwei alte Damen

## Ee 3/3 – im Emmental

Im lieblichen Emmental mit seinen sanften Hügeln scheint die Zeit still zu stehen. Doch ganz so beschaulich, wie es einem im ersten Eindruck vorkommen mag, geht es hier nicht zu. Dank der frühen Erschließung der Gegend mit der Eisenbahn siedelten sich bereits vor rund einhundertzwanzig Jahren entlang des Flüsschens Emme einige Industriebetriebe an. Sie profitierten von der zur Verfügung stehenden Arbeitskraft in diesem landwirtschaftlich geprägten Tal und der ebenfalls bereits sehr früh zur Verfügung stehenden Elektrizität, die mit der Wasserkraft der Emme und kleinen Turbinen erzeugt werden konnte.

Im Jahr 1962 wurde in Sumiswald – einem Ort am Dürrbach, der unterhalb von Ramsei in die Emme mündet – die Firma RUWA-Drahtschweisswerk AG gegründet. Bis heute werden in dem Werk Stahl-Bewehrungsnetze, umgangssprachlich als Bewehrungsmatten bezeichnet, und Bewehrungssysteme für die Schweizer Bauwirtschaft produziert. Der Stahldraht, der hierfür verarbeitet wird, wurde seit Gründung des Unternehmens mit der Eisenbahn angeliefert. Da sich das Betriebsgelände an der bereits 1994 stillgelegten Bahnstrecke Sumiswald – Wasen befindet, musste eine Lösung gefunden werden, wie die Anlieferung der Vorprodukte und teilweise auch die Abfuhr der produzierten Bewehrungsteile per Bahn weiter betrieben werden konnte.

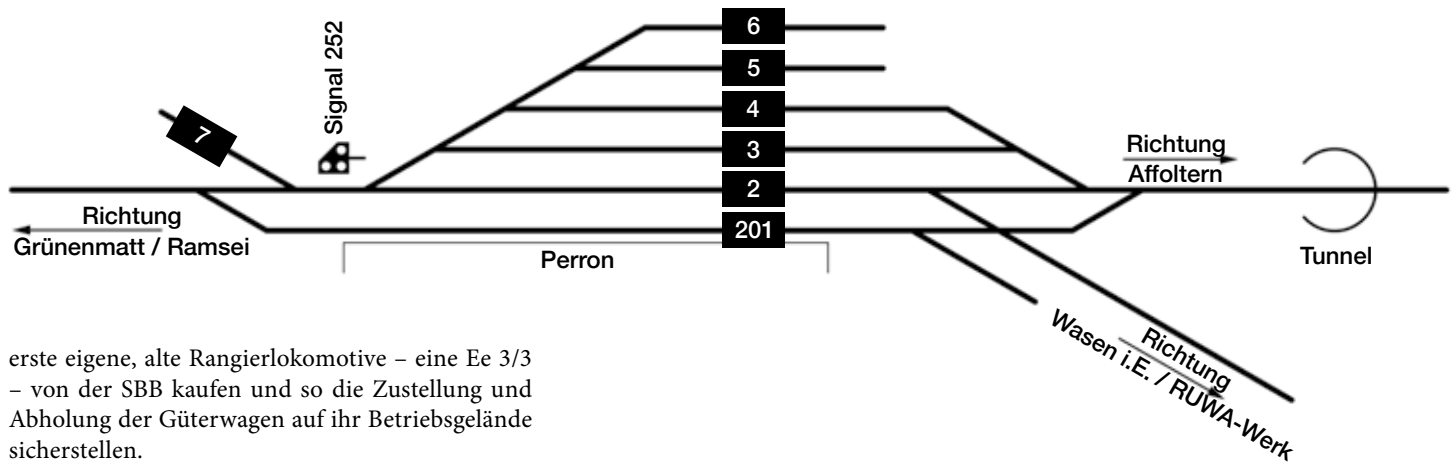
Nach der Stilllegung der Strecke zwischen Sumis-

wald-Grünen und Huttwil gab es verschiedene Bestrebungen auf den Strecken Sumiswald-Grünen – Huttwil sowie Sumiswald-Grünen – Wasen i. E. einen Museumsbahnbetrieb einzurichten.

Aus den eigenständigen Vereinen Dampfbahn Bern DBB und Verein Historische Eisenbahn Emmental VHE, entstand die Genossenschaft Museumsbahn Emmental, die nun seit 2014 den Betrieb im Sommerhalbjahr mit eigenen Fahrzeugen realisiert.

Um dies zu ermöglichen, gründete die Genossenschaft 2013 für den Unterhalt der Strecke die ETB-Infra Emmentalbahn GmbH – kurz ETB Infra AG –, die im gleichen Jahr vom Bundesamt für Verkehr die Konzession erhielt. Parallel zu diesen Bestrebungen konnte die RUWA-Drahtschweisswerk AG, auch dank der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs, ihre

**Am Morgen des 30. September 2021 trifft die Ee 3/3 16408 mit zwei leeren Waggons des Typs Res aus dem RUWA-Werk im Bahnhof Sumiswald ein.**



erste eigene, alte Rangierlokomotive – eine Ee 3/3 – von der SBB kaufen und so die Zustellung und Abholung der Güterwagen auf ihr Betriebsgelände sicherstellen.

Seither holt die Firma mit dem eigenen Manöverteam die Wagen mit dem Rohdraht im Bahnhof Sumiswald ab.

Zwischenzeitlich ist noch eine weitere betriebsbereite Ee 3/3 dazugekommen. Die Ee 3/3 16403 wurde 1944 gebaut, die Ee 3/3 16408 stammt aus dem Jahr 1946.

Wie dieser einzigartige Betrieb mit diesen beiden alten Damen auf diesem kurzen Teilstück einer Museumsbahn heute abläuft und wie dabei die eigentlich ja auch schon als Museumslokomotiven zu bezeichnenden Ee 3/3 immer noch ihre Leistungsfähigkeit zeigen, könnte ja auch Thema einer Modellbahnanlage werden.

## Betriebsablauf

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 war der Bahnhof Sumiswald von der BLS noch örtlich bedient. Die Weichen wurden von Hand gestellt und ein Mitarbeiter der BLS überwachte die Fahrstraßen vor Ort – mit dem Auge.

SBB Cargo fuhr die Züge bis nach Sumiswald und die Mitarbeiter der Firma RUWA holten die Wagen ab.

Mit der Modernisierung des Bahnhofs Sumiswald 2018 veränderte sich die Zustellung nochmals grundlegend. Die Museumsbahn Emmental übernahm 2013, wie bereits oben beschrieben, die beiden stillgelegten Strecken von Sumiswald nach Wasen beziehungsweise nach Huttwil.

Mit dem Umbau des Bahnhofs übernahm sie nun auch einen Teil der Betriebsführung.

Für die Betriebsabwicklung sind es nun zwei Bahnhöfe: Sumiswald-Grünen und Sumiswald ETB. Die Betriebsführung von Sumiswald-Grünen ist bei der BLS und wird durch die Betriebsleitzentrale Spiez gesteuert.

Dieser Teil beinhaltet die Einfahrt von Grünenmatt in das Gleis mit dem Perron, sowie die Ein- und Ausfahrten in den Teil der Emmentalbahn. Der Bahnhofsteil der Emmentalbahn ist immer noch Handweichenbereich und muss bei einer Nutzung örtlich bedient werden.

Die ETB Infra AG hat im Zuge des Umbaus das alte Bahnhofsbüro mit dem örtlichen Stellwerk übernommen und an die neuen Voraussetzungen angepasst. Zusätzlich wurde zur Überwachung der Schrankenanlagen entlang der Museumsbahnstrecke



Kurz darauf zieht sie zwei beladene Wagen auf das Stumpengleis 7 vor. Die S-Bahnlinie 44 kann ungehindert einfahren.



Vor der Schrankenanlage wird sie angehalten, um die Kuppelstangen zu montieren. Danach wird die Fuhre in den Werksanschluss geschoben.



Im Werksanschluss der RUWA-Werke haben nur zwei Wagen Platz.



Gut zu erkennen: Kuppelstangen und die verlängerte Bremsleitung.



Am Nachmittag des 30. September 2021 wird der Leerwagenzug gebildet. Hier ist das Rangieren über das Streckengleis erforderlich.

cken ein weiteres, eigenständiges Stellwerk eingerichtet, damit die Unterwegsbahnhöfe nicht zwingend örtlich besetzt sein müssen.

Ein- bis zweimal pro Woche trifft ein Zug für die Zu- und Abfuhr der Wagen in Sumiswald ein. Zugestellt werden die Waggons von der SBB Cargo mit eigenen Lokomotiven. Aktuell sind dies vor allem Lokomotiven der Baureihe Re 620. Dieser Zug trifft am späteren Nachmittag ein und bringt bis zu zehn Wagen.

Bevor der Zug ankommt, werden noch Rangierarbeiten mit der Ee 3/3 durchgeführt. Sie kommt mit zwei leeren Wagen vom Anschlussgleis der RUWA-Drahtschweisswerk AG und formiert im Anschluss die Abfuhr der leeren Wagen. Diese werden dazu im Gleis 4 und 5 abgestellt. Zuerst werden die Wagen im Gleis 5 geholt.

Die Rangierfahrt von Gleis 5 in Gleis 4 ist mit maximal vier Wagen an der Ee 3/3 möglich. Müssen nur zwei Waggons befördert werden, ist es möglich, Richtung Gleis 7 (Prellbock) zu rangieren. Sind es drei oder mehr Wagen, muss auf den Bahnhofsteil der BLS rangiert werden. Dazu muss dies vom Stellwerk der ETB in Spiez angefordert werden. Die Betriebsleitzentrale stellt die Rangierfahrstraße Richtung Strecke Grünenmatt.

Das Zwergsignal 252, welches eine Zusatztafel hat, leuchtet in diesem Fall Vorsicht. Mit der Zusatztafel wird angezeigt, dass dieses Signal nur zu beachten ist, wenn es leuchtet. Steht die Weiche Richtung Stumpengleis 7, ist das Signal dunkel und es darf darüber hinaus rangiert werden.

Wenn alle leeren Wagen im Gleis 3 stehen, wird der Zug in den Tunnel Richtung Affoltern geschoben und abgestellt. Die Rangierlok fährt dann leer in Gleis 2 und wartet auf den Güterzug.

Spiez stellt die Einfahrt Richtung ETB für den Güterzug und die ETB muss dann „ihr“ Einfahrsignal für die Einfahrt in den ETB-Bereich stellen. Der Güterzug fährt in Gleis 3 ein. Dort werden die beladenen Wagen abgestellt.

Die Lok fährt anschließend an den Leerzug, der im Tunnel abgestellt ist. Gleichzeitig holt die Rangierlok bereits zwei beladene Wagen am Schluss des Zuges ab und fährt Richtung Anschlussgleis.

Wenn der Leerzug bereit ist, zieht er in den Bahnhof vor, damit die Zugkontrolle an den Wagen durchgeführt werden kann. Ist der Leerzug abfahrbereit, wartet er auf eine Kreuzung mit einer S-Bahn oder fährt auf Blockdistanz vor einer S-Bahn in Richtung Ramsei.

Das eigentliche Anschlussgleis zur RUWA-Drahtschweisswerk AG zweigt – mit einem modellbahntauglich sehr engen Radius – vom Streckengleis auf Höhe der Schrankenanlage gegenüber des Freizeitentrums Forum-Sumiswald an der Strecke Richtung Wasen ab. Das Befahren dieser Kurve – auch mit langgemachten Kupplungen – ist nicht möglich. Der Wagenverband muss daher jeweils vor der Schrankenanlage Forum und damit vor der Einfahrt in das Werksgelände anhalten, damit die Kupplungen gelöst und durch Kuppelstangen ersetzt werden können.

Das Anschlussgleis kreuzt nun noch die Straße



Die leeren Wagen werden in den Tunnel geschoben. Die Ee 3/3 16408 ...



... hat vorgezogen und der beladene Zug kann ...



... einfahren. Es werden zwei Waggons vom Zug abgezogen und ...



... gleich ins Werk gebracht. Währenddessen ...

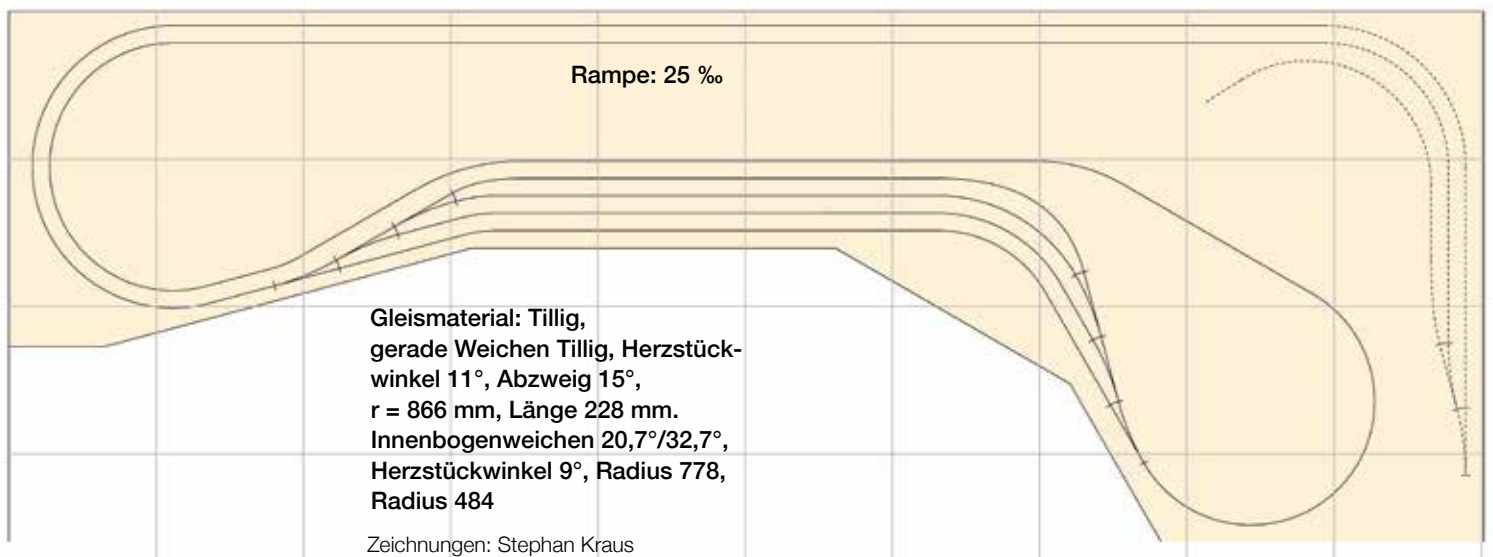
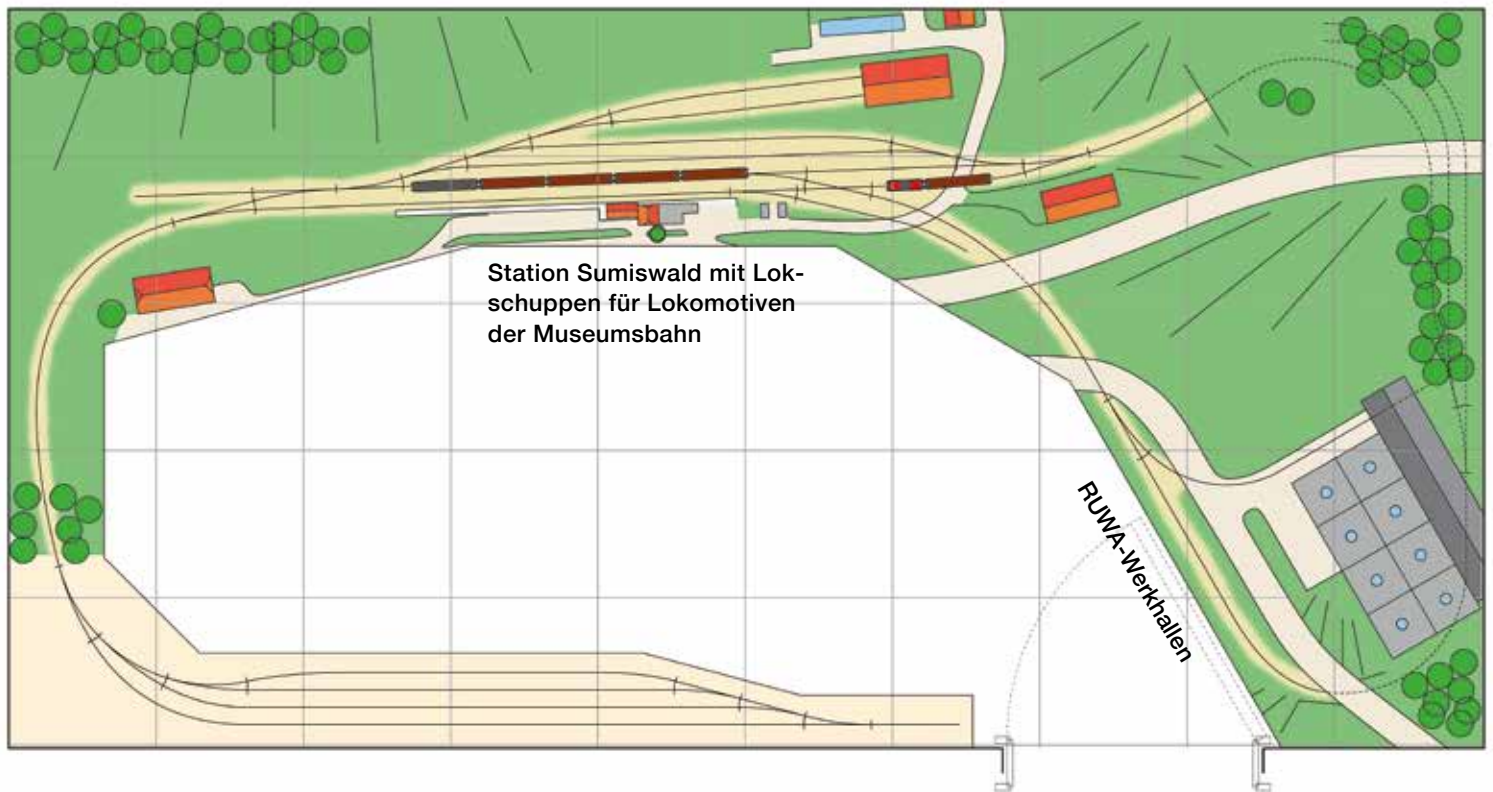
nach Wasen. Hier gibt es keine Schrankenanlage und die Rangiereinheit muss durch den Rangiermitarbeiter mit einer Fahne gesichert werden. Die Länge des Werksgleises lässt nur die Zustellung von maximal zwei vierachsigen Runnenwagen vom Typ Res zu. Nach dem Entladen werden die leeren Wagen wieder nach Sumiswald gezogen und dort gegen zwei beladene ausgetauscht.

### Modellumsetzung

Die kurzen Züge, geführt von einer Re 6/6 – Re 620 – und Rangiereinheiten mit der Ee 3/3 und lediglich zwei vierachsigen Waggons auf der Museumsbahn, der Museumsbahnbetrieb selbst mit den restaurierten Lokomotiven und Waggons des Vereins Dampfbahn Bern und des Vereins Historische Dampfbahn Emmental sowie der Einsatz von modernen S-Bahn-Garnituren der BLS müssten doch jedes Modellbahnerherz höherschlagen lassen. Eine Gleisplanidee für die Umsetzung dieses spannenden Betriebes auf Modellbahngleisen finden Sie auf den Seiten 48 und 49 dieser Ausgabe. ■ BG



... zieht die Re 620 den Leerwagenzug aus dem Tunnel und zieht auf Gleis 2 bis zur Ausfahrt vor. Abfahrtsbereit steht sie hier in der Abendsonne.



## Sumiswald

**Gleisplan Sumiswald.** Diese Rangieranlage füllt schon fast ein ganzes Kinderzimmer. Die gestaltete Anlagenebene sollte etwa 1,35 m bis 1,40 m über Fußbodenniveau liegen, damit man auch noch relativ bequem an die weiter hinten liegenden, verdeckten Anlagengleise kommen kann.  
Raster: 50 cm.

Den aktuellen Betriebsablauf im Bahnhof Sumiswald haben wir ab Seite 34 genau beschrieben. Die Umsetzung dieser Situation in ein Anlagenkonzept, auf dem der vorgestellte Betrieb und zusätzlich auch etwas Museumsbahnbetrieb dargestellt werden könnte, kann sehr kompakt auf einer Fläche von circa 2,50 x 5,00 m verwirklicht werden. Im Mittelpunkt steht der Bahnhof Sumiswald mit seiner Streckenverzweigung. Auf dem rechten Anlagenschenkel findet die Nachbildung der Fabrikanlagen der RUWA seinen Platz. Das Zufahrtsgleis kann platzsparend und fast vorbildgerecht mit sechsunddreißig Zentimeter Radius vom Streckengleis abzweigen. Um das Streckengleis in den Untergrund zu führen, könnte dieses unter einer Straßenbrücke hindurchgeführt werden. Von hier aus kann auf der oberen Ebene der Bahnhof Sumiswald wieder erreicht werden. In der dafür erforder-

lichen Kehrschleife können auch die entladenen Rungenwagen im Tunnel vorbildgerecht abgestellt werden.

Über eine zweigleisige Rampenstrecke wird die untere Ebene erreicht, auf der am vorderen Anlagenrand Platz für einen vier- oder fünfgleisigen Schattenbahnhof ist, in dem die Museumszug-Garnituren abgestellt werden können.

Das Streckengleis Richtung Grünenmatt verlässt den Bahnhof auf der linken Seite und führt in einen auf gleicher Höhe angeordneten, zweiten Schattenbahnhof, in dem die Züge mit den beladenen und leeren Rungenwagen getrennt abgestellt werden können. Die Zuglok kann über ein Umsetzgleis die beiden Garnituren jeweils umfahren.

Ein viertes Gleis, das auch als Kopfgleis ausgeführt werden könnte, ist für den pendelnden Triebwagen vorgehalten.



Fotos: Bruno Geninazzi

Für den Betrieb mit vorbildgerechten Fahrzeugen stehen von verschiedenen Großserienherstellern Modelle der Ee 3/3 und der Re 620 sowie Nachbildungen der Rungenwagen vom Typ Res zur Verfügung.

Der BLS-Triebwagen vom Typ NINA ist von L.S. Models angekündigt, man könnte sich auch mit einem Modell des RABe 515 von Liliput behelfen oder hier einen Pendelzug mit EW III-Wagen, inklusive Steuerwagen von Liliput, und einer Re 420 von Rivarossi oder Roco als Zuglok einsetzen.

Für die Nachbildung des Museumsbahnbetriebes kann dann fast jede Tenderlokomotive mit passendem Wagenmaterial, das jemals auf Schweizer Gleisen fuhr, eingesetzt werden.

Hier wird man vor allem bei den engagierten Produzenten von Kleinserien- und Handarbeitsmodellen fündig.

**Reger Rangierbetrieb herrscht hier am 30. September 2021 im Bahnhof Sumiswald. Da am Tag zuvor die SBB einen Rungenwagen nicht mitgenommen hatte, musste auch die zweite Ee 3/3 der RUWA an diesem Tag aufgerüstet werden und mithilfe, den Leerzug zusammenzustellen.**



11 463 / 11 464 Stadthäuser Schmidtstraße

H0



41 668 Lader T172 Bahnmeisterei

H0



11 462 Bahnmeisterei mit Rampe

H0



44 656 Multicar M22 Muldenkipper und Pritsche

N



14 485 Bahnhof Neupreußen

N