

Elektrische Triebwagen BCFeh 4/4 (ABDeh 4/4) 1 - 5 der SGA.

Die einstige "Appenzeller Strassenbahn Gesellschaft" wurde nach mühevollen Beratungen und unzähligen Kommissionssitzungen die sich über 15 Jahre erstreckten, am 7. September 1887 schliesslich gegründet. Trotz etlicher Schwierigkeiten technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Art, dauerte der Bau, teilweise entlang des Appenzellischen Strassennetzes, nur 2 Jahre und der Betrieb wurde mit täglich 4 Zugsparen St. Gallen-Gais/Gais-St. Gallen am 1. Oktober 1889 aufgenommen.

Sehr früh bahnte sich eine gewisse Zusammenarbeit mit der benachbarten, seit dem 29. Oktober 1886 auf ihrer Gesamtstrecke in Betrieb stehenden Appenzellerbahn an. Zu jenem Zeitpunkt wurden nämlich Rundreisebilette Herisau-Winkeln-St.Gallen-Gais und Appenzell-Urnäsch-Herisau verkauft. Dabei musste die Strecke Gais-Appenzell allerdings zu Fuss zurückgelegt werden! Am 2. Dezember 1888 erfolgte der definitive Zusammenschluss beider Gesellschaften unter dem neuen Namen "Appenzellerbahnen".

Die im Verlauf der Zeit und vor der Fusion auf "St. Gallen-Gais-Appenzell" und schliesslich "SGA" umbenannte Gesellschaft konnte schon von Anfang an mit Pionierleistungen und technischen Höhepunkten aufwarten. So waren die "Klose" Dampflokomotiven als weltweit erste Lokomotiven für den gemischten Adhäsions/Zahnradbetrieb mit radial einstellbaren Achsen ausgerüstet. Diese Einrichtung ermöglichte das anstandslose Befahren der bekannten Ruckhaldenkurve, deren nur 30 m betragende Radius zudem in einer 92%igen Steigung liegt! Sie waren ebenfalls die ersten Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Welt.

Die 1931 gebauten elektrischen Triebwagen BCFeh 4/4 (später ABDeh 4/4) 1-5 - Vorbilder unserer Modelle - waren damals die weltweit stärksten Triebwagen für gemischten Adhäsions/Zahnradbetrieb und wiesen erstmals in der Triebfahrzeug-Konstruktionsgeschichte einen Kardantrieb auf, wobei die Fahrmotoren fest am Fahrzeugkasten montiert waren.

Von den fünf Triebwagen, die während mehr als 60 Jahren über Millionen von Kilometern ihre Aufgabe mehr als zufriedenstellend erledigten, steht nur noch die Nr. 5, mit liebevoller Sorgfalt praktisch in den Ursprungszustand versetzt, in Betrieb, und wird heute oft für die allgemein sehr beliebten Gesellschaftsfahrten wie Hochzeiten usw. eingesetzt.

Technische Daten

Länge über Kupplung (alt)	14'750 mm	Dienstgewicht	40 t
Länge über Kupplung (G+F)	14'950 mm	Ladegewicht	0.5 t
Treibraddurchmesser	678 mm	Anzahl Sitzplätze 2. (1.) Klasse	6
Leistung	440 kW	Anzahl Sitzplätze 3. (2.) Klasse	39
Höchstgeschw. Adhäsionsbetrieb	40 km/h	Anzahl Sitzplätze Raucher	16
Höchstgeschw. Zahnradbetrieb	30 km/h	Anzahl Sitzplätze Nichtraucher	23

ZERTIFIKAT

Die LEMACO - Modelle in Spur HOm, Massstab 1 : 87.

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 600 Einzelteilen zusammengesetzt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Länge über Puffer	178.5 mm	Gewicht	296 g
Stromverbrauch bei 12 V unbelastet	130 mA	Mindestradius	330 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.-Nr HOm 005	SGA BCFeh 4/4 5, "ST. GALLEN-GAIS-APPENZELL", creme-grün	1 - 130	130 Exemplare 2000
Kat.-Nr HOm 005/1	SGA ABDeh 4/4 4, "SGA", creme-grün	1 - 070	70 Exemplare 2000

- Realistisch nachgebildete Drehgestelle und Unterflur-Apparaturen
- Vorbildgetreue und differenzierte Inneneinrichtung des Passagiertraumes und der Führerstände
- Antrieb durch Gleichstrom-Präzisionsmotor Faulhaber 1331 12 V mit Schwungmasse garantiert leises und vorbildgetreues Fahrverhalten
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung, Innenbeleuchtung
- Stromabnahme über alle Räder, umschaltbar auf Oberleitung
- Zahnradantrieb nichtfunktionierend
- 1 G+F Kupplung und 1 Bemo-Kupplungshaken sind am Modell angebracht. Je 1 weitere G+F-Kupplung und Bemo-Kupplungshaken liegen bei.

07/2000