

Ge 2/4 Rangierlok



Das Vorbild

1913 beschaffte die RhB sieben Exemplare mit den Nummern 201 bis 207 für die neu gebaute und von Anfang an elektrifizierte Strecke im Engadin. Die 8,7 m langen Stangenloks erreichten 45 km/h und besaßen eine Leistung von 228 kW. Sie wogen 36,7 t. Der mechanische Teil wurde durch SLM geliefert, während BBC die elektrischen Komponenten fertigte. Zum Antrieb wurden Repulsionsmotoren verwendet, die sich durch ein hohes Anzugsmoment und stoßfreien Anlauf auszeichnen.

Zwischen 1943 und 1946 wurden drei Maschinen in Rangierlokomotiven mit zentralem Führerstand umgebaut. Im Volksmund erhielten sie so auch den Namen 'Bügeleisen'. Sie erhielten die Nummern Ge 2/4 211 bis 213, das Dienstgewicht wurde auf 33,0 t reduziert und die Höchstgeschwindigkeit auf 55 km/h angehoben. Die 211 wurde für den Verschub im Bahnhof Chur mit 2 unterschiedlichen Fahrleitungsspannungen zuerst zusätzlich mit Akkus ausgerüstet und zur Gea 2/4 umbezeichnet. Nach dem Ende der Akkulebensdauer wurde die Lok mit einem Dieselelektrischen Aggregat ausgerüstet und zur Gem 2/4. Der akustische Eindruck des luftgekühlten V12 war gewaltig.

1945 und 1946 wurden zwei weitere Loks umgebaut: Die in Ge 2/4 221 und 222 umgezeichneten Maschinen wurden zwar äußerlich nicht verändert, jedoch wurde ihr Gewicht auf nur noch 30,0 t reduziert, die Leistung auf 450 kW erhöht und die Höchstgeschwindigkeit ebenfalls auf 55 km/h festgesetzt. Bald leisteten sie Vorspanndienste auf der Albulabahn. Erhalten geblieben ist bis heute die Ge 2/4 222; sie wird als Museumslok bei der RhB eingesetzt und ist in Landquart beheimatet.

Die beiden nicht umgebauten Loks mit den Nummern 205 und 207 sind heute noch erhalten. Lok 205 stand bis November 2007 als Denkmal vor der Zürcher Hochschule in Winterthur. Ursprünglich sollte die Lok 205 Teil des geplanten Bahnmuseums Albula werden. Derzeit sucht der Club 1889 nach einer anderen Möglichkeit, die Lok nach der derzeit stattfindenden Revision wettergeschützt der Öffentlichkeit zeigen zu können. Lok 207, die als einzige der Serie im Ursprungszustand blieb, ist im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Die Tonaufnahmen stammen alle aus dem Fundus von Heinz Däppen. Insbesondere die Dieselaufnahmen entstanden in den frühen 60er Jahren als Heinz Däppen als Schuljunge parallel zur S8 Schmalfilmerei im Bahnhof Chur wie üblich auch den Ton aufnahm.

Quelle Wikipedia

Eine Lokreihe - 4 Sound Projekte

Folgende Varianten sind erhältlich:

- Ge 2/4 Ursprungsausführung mit Repulsionsmotor System Deri stufenlose Regelung
- Ge 2/4 Rangierlok mit Getriebemotor Stufenschalter
- Gem 2/4 Rangierlok mit Getriebemotor Stufenschalter und zusätzlicher Dieselelektrik Gruppe
- Ge 2/4 heutige Museumslok mit Getriebemotor der SBB Re 4/4 I, Stufenschalter aber alter Lüftung

Das Sound Projekt basiert auf dem Zimo Advanced Standard ZAS-CH und nutzt die Logikverknüpfungen des Zimo advanced mapping.

Die komplexen Schweizer Lichtschaltmöglichkeiten mit dem typischen einzelnen weissen Licht gegen den Zug ist mit Fu-Kombinationen realisiert worden. Bei der Rangierversion sieht das wie folgt aus. Fu0 schaltet identisch wie bisher Licht ein und aus. Dabei brennen in Fahrtrichtung nach vorne 3 weisse Lichter und hinten 1 weisses. Mit der Fu 1 können die roten Schlusslichter für Lokfahrt anstelle des weissen Lichtes gegen den Zug eingeschaltet werden. Mit Fu 4 wird das mit der Fahrtrichtung nicht wechselnde Rangierlicht

mit vorne 3 und hinten 2 Lichter eingeschaltet. Dazu sind die Leuchten entsprechend der Tabelle Schweizer Lichtmapping anzuschliessen!

Der Decoder muss mindestens SW Version 33.14 aufweisen.

MX 690 ist noch bedingt geeignet. Es kann aber bei Nutzung gleichzeitig vieler Effekte zu Aussetzern kommen.

Besonderheiten:

Die Pantosteuerung besteht aus einer Vorwahl und der Ausführung synchron zum entsprechenden Geräusch während dem Aufrüst- und Abrüstvorgang. Auf diese Weise kann beim Fehlen einer Oberleitung vor niedrigen Bauwerken wie Tunnelportalen der Pantograph ohne Abschalten des Soundes abgebügelt werden. Die Wirkung liegt auf dem Servoausgang 1. Falls kein Servo, sondern Motorantrieb verwendet wird, kann am Servoausgang mit einem Servoschalter vom Zubehörmarkt geschaltet werden.

Warnhinweise:

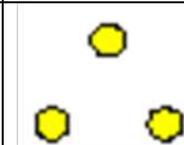
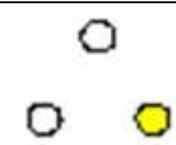
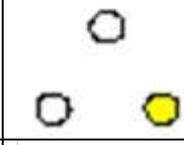
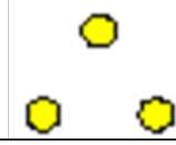
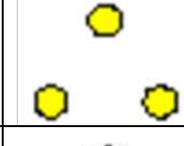
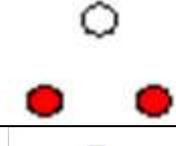
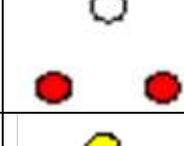
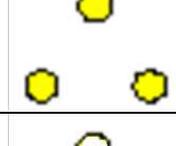
Die Werte in den CVs 3, 4, 5, 57, 154, 158 sind relevant für dieses Sound Projekt. Veränderungen verursachen mögliche Fehlfunktion im Sound Projekt!

| Funktion | Einrichtung | Funktionsausgang | Sound-Funktion |
|----------|--|--------------------------------------|---|
| F0 | Licht ein | FA 0 v + 0 r,1,2,3, | |
| F1 | Rücklichter | FA 4+5 | |
| F2 | Pfeife | | Spielbarer Pfiff |
| F3 | Kundakteurpfeife | | Mundpfeife |
| F4 | Rangierbeleuchtung | FA0v Fa1,2,3,, | |
| F5 | Licht Führerstand | FA7 | |
| F6 | Zusatz-Licht (blaues Rangiersignal) | FA9 | |
| F7 | Licht normal/stark | Aufblenden FA 0,1,2,3,4 | |
| F8 | Sound ein/aus | Servo 1 | Pantogeräusch dann Wechselrichter leise |
| F9 | Kurvenquietschen | | Rad-Schienen quietschen |
| F10 | Vorwahl Panto 1 | wirkt bei Fu8 | |
| F11 | | | |
| F12 | Abkuppeln Kupplungswalzer | FA 6 Servo 3+4 für Elektrokupplungen | Abkuppeln |
| F13 | Ankuppeln | | Ankuppeln |
| F14 | Bremsen Evakuieren | | Vakuumpumpe |
| F15 | Druckluft für Pantos Bei Zweikraft Lok Umschalten | | Kompressor Wechsel Elektro oder Diesel |
| F16 | Tunnelfader | | Sanftes ausblenden/einblenden |
| F17 | Rangierfunk beim „Bügeleisen“ | | Lokführer spricht am Funk |
| F18 | | | |
| F19 | | | |

| Zufallseffekt | Geräusch | |
|---------------|------------------------------------|--|
| Z1 | Vakuumpumpe intensiv nach Anhalten | |
| Z2 | Kompressor | |
| Z3 | | |
| Z4 | | |
| Z5 | | |
| Z6 | | |

| Schalteingang | Sound-Funktion | Effekt |
|---------------|---------------------|--------|
| 1 | Pfeife | |
| 2 | Spurkranzquietschen | |
| 3 | | |

Schweizer Lichtmapping Tabelaerische Erlaeterung

| | | Lvor 2 weisse LED vorne Lrück 2 weisse LED hinten FA1 untere weisse LED vorne links FA2 untere weisse LED vorne rechts FA3 untere weisse LED hinten links FA4 untere weisse LED hinten rechts FA5 untere rote LED vorne FA6 untere rote LED hinten | Lvor Lvor FA1 FA4 rot | Lrück FA2 FA3 FA5 rot |
|--|---------------------------|---|---|---|
| F0 vorwärts (Führerstand 1 voran) | Lvor FA1 FA2 | Zugfahrt, Wagen gekuppelt auf Seite des Führerstands 2, Standardzug ohne Steuerwagen |  |  |
| F0 vorwärts (Führerstand 2 voran) | Lrück FA1 FA2 | Zugfahrt, Wagen gekuppelt auf Seite des Führerstands 1, Standardzug ohne Steuerwagen |  |  |
| F0 + F1 vorwärts (Führerstand 1 voran) | Lvor FA1 FA4 | Lokfahrt |  |  |
| F0 + F1 rückwärts (Führerstand 2 voran) | Lrück FA2 FA3 | Lokfahrt |  |  |
| F0 + F4 Rangierdienst | Lvor FA1 bis FA4 | In Rangierfahrt leuchten immer vorne 3 Lichter und hinten 2 Damit entstehen keine Missverständnisse was vorwärts und rückwärts bedeutet |  |  |

Geänderte CVs

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| CV# 1 = 3 | CV# 266 = 65 | CV# 449 = 29 |
| CV# 3 = 20 | CV# 274 = 0 | CV# 450 = 14 |
| CV# 4 = 20 | CV# 275 = 141 | CV# 451 = 1 |
| CV# 5 = 252 | CV# 276 = 141 | CV# 452 = 15 |
| CV# 6 = 97 | CV# 283 = 141 | CV# 453 = 3 |
| CV# 17 = 192 | CV# 286 = 141 | CV# 454 = 1 |
| CV# 18 = 0 | CV# 287 = 120 | CV# 455 = 29 |
| CV# 29 = 14 | CV# 290 = 40 | CV# 456 = 2 |
| CV# 35 = 0 | CV# 291 = 70 | CV# 457 = 6 |
| CV# 36 = 0 | CV# 292 = 100 | CV# 458 = 4 |
| CV# 37 = 0 | CV# 294 = 90 | CV# 459 = 5 |
| CV# 38 = 8 | CV# 295 = 120 | CV# 460 = 4 |
| CV# 39 = 16 | CV# 296 = 255 | CV# 461 = 29 |
| CV# 40 = 128 | CV# 297 = 35 | CV# 462 = 14 |
| CV# 41 = 0 | CV# 298 = 6 | CV# 463 = 1 |
| CV# 42 = 0 | CV# 311 = 0 | CV# 464 = 14 |
| CV# 43 = 0 | CV# 312 = 0 | CV# 465 = 1 |
| CV# 44 = 0 | CV# 313 = 116 | CV# 466 = 4 |
| CV# 45 = 0 | CV# 314 = 25 | CV# 467 = 29 |
| CV# 46 = 12 | CV# 344 = 200 | CV# 468 = 2 |
| CV# 56 = 11 | CV# 350 = 1 | CV# 469 = 3 |
| CV# 57 = 100 | CV# 351 = 204 | CV# 470 = 2 |
| CV# 58 = 80 | CV# 353 = 32 | CV# 471 = 3 |
| CV# 60 = 60 | CV# 359 = 3 | CV# 472 = 4 |
| CV# 115 = 96 | CV# 360 = 7 | CV# 473 = 29 |
| CV# 116 = 195 | CV# 361 = 20 | CV# 474 = 4 |
| CV# 132 = 60 | CV# 363 = 0 | CV# 476 = 4 |
| CV# 133 = 1 | CV# 376 = 255 | CV# 478 = 7 |
| CV# 134 = 10 | CV# 430 = 29 | CV# 479 = 255 |
| CV# 136 = 24 | CV# 432 = 14 | CV# 480 = 14 |
| CV# 152 = 63 | CV# 433 = 1 | CV# 481 = 1 |
| CV# 154 = 18 | CV# 434 = 15 | CV# 482 = 15 |
| CV# 158 = 0 | CV# 435 = 3 | CV# 483 = 3 |
| CV# 159 = 49 | CV# 436 = 29 | CV# 484 = 7 |
| CV# 160 = 50 | CV# 438 = 2 | CV# 485 = 255 |
| CV# 181 = 94 | CV# 439 = 4 | CV# 486 = 2 |
| CV# 183 = 12 | CV# 440 = 4 | CV# 488 = 4 |
| CV# 184 = 17 | CV# 441 = 2 | |
| CV# 186 = 135 | CV# 448 = 1 | |