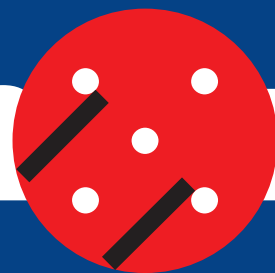


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Ae 4/6
Keine blieb erhalten



CHF 24.50 / € 16.- Frühling 2008



Aus Hugo Hürlimanns Schatztruhe: 1938, als es in der Schweiz noch kräftig dampfte.



pa-Abrollbehälter auf Meterspurgleisen: im Einsatz bei RhB und Sernftalbahn (SeTB).



1950 auf der RhB: SLM und BBC testen ihre für Äthiopien gebauten Dieselloks.

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis



Titelbild

Göschenen, um 1955: Noch existierte kein gedeckter Zwischenperron (die Modernisierung des Bahnhofs erfolgte erst 1957 bis 1960). Der Bahnhofsvorstand-Stellvertreter musste sich deshalb tüchtig strecken um dem hoch oben thronenden Lokführer eine «Fahrdienstliche Weisung» überreichen zu können.

Foto SBB Historic



Poster, Seiten 28/29

Zaanstraat, Niederlande: «50 Jahre TEE» – zum runden Jubiläum hat der Steuerwagen 1002 teilweise seine alten TEE-Farben zurück erhalten. Gesellschaft leistet ihm eine Museums-Lokomotive aus der nicht minder legendären Serie 1200 vom niederländischen Eisenbahnmuseum Utrecht.

Foto Rob van der Flier

Semaphor-Mitarbeiter Urs G. Berger befasst sich seit langem schon mit der Geschichte des Kombinierten Verkehrs; s. Seiten 44–49 sowie ältere Ausgaben. Im Zuge seiner Recherchen suchte und sucht er deshalb den Kontakt zu Firmen, welche am Werdegang des Kombinierten Verkehrs beteiligt waren. Seine dabei gemachten Erfahrungen sind vielfältig: Da und dort wird ihm bereitwillig Hilfe gewährt, genauso trifft er aber auf geschlossene Türen. Letzteres beschreibt er wie folgt: «Die Geschichte des Unternehmens XYZ ist liquidiert. Ausser dem Namen hat die Nachfolgefirma nichts übernommen. Eine Anfrage ergab, dass das Archiv vor Jahren aufgelöst wurde – die Mitarbeiter konnten sich bedienen, sofern sie Interesse hatten. Fazit: Das ist die heutige Zeit: Alte Sachen kosten nur. Den Blick kaum in die Vergangenheit gerichtet – das liegt im Trend. Zum Glück gibt es aber noch anders Denkende!»

Zu diesen anders Denkenden gehören Tausende von Semaphor-Lesern und -Abonnenten. Ihr Interesse bestätigen mein Redaktions-Team und mich darin, dass unsere Arbeit Sinn macht. Aber auch Institutionen wie die Stiftung SBB Historic und das Verkehrshaus in Luzern tragen Sorge zum Erbe unserer Väter; genauso wie die Vereine und Personen, welche sich den Erhalt historisch wertvoller Fahrzeuge, Lampen, Stellwerke, Signalglocken, Billette, Uniformen, Fotos, Pläne und anderer Kulturgüter auf die Fahne geschrieben haben.

Die Hauptartikel der hier vorliegenden Semaphor-Ausgabe widmen sich folgenden Themen:

- Die Ae 4/6 10801–10812 geniessen bei Eisenbahn-Freunden Kultstatus, in der Technikgeschichte gelten sie als Abschluss einer Epoche: Nie mehr seither beschafften die SBB fabrikneue Loks mit Laufachsen.
- Hugo Hürlimann (1908–1981) ist ein Begriff: Ab 1935 hielt er mit Foto- und Filmapparat das Geschehen auf helvetischen Schienen fest. Besonders am Herzen lag ihm dabei die Dampftraktion. Hugo Hürlimanns Sohn lässt uns nun einen Blick auf die anno 1938 entstandenen Bilder werfen.
- Während Jahrzehnten exportierte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) Fahrzeuge nach Abessinien, dem späteren Äthiopien. Einige dieser Meterspurloks absolvierten vorgängig auf dem Netz der RhB Probefahrten – so auch im Herbst 1950.

Ich wünsche viel Lese- und Betrachtungs-Vergnügen.

Christian Jellmeier

Redaktor und Verleger

Ae 4/6: Ein SBB-Loktyp, von dem kein einziges Exemplar erhalten blieb. Seite 3

Aus Hugo Hürlimanns Schatztruhe: Dampf bei der SOB im Jahre 1938. Seite 23

Poster Seite 28/29

SemaForum Seite 30

Herbst 1950: Fabrikneue Dieselloks für Äthiopien auf Probefahrt in Graubünden. Seite 32

Damals und heute: RB Winterthur Seite 43

pa-Behältertransporte bei Sernftalbahnhof und RhB Seite 44

Aktuelle historische Bahnen Seite 50

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Ae 4/6; Keine der zwölf Lokomotiven blieb erhalten



Über die Ae 4/6 ist schon viel geschrieben worden – siehe Kästchen auf Seite 9. Wir fassen deshalb das bereits Bekannte nur kurz zusammen, berichten dafür über bis dato unpublizierte Fakten. Zudem geben wir zwei Lokführern das Wort, welche mit den Ae 4/6 gefahren sind und stellen die in der Schweiz gebaute «Niederländische Ae 4/6» vor.

Wann die Geschichte der Ae 4/6 ihren Anfang nahm, ist Ansichtssache. Sicher jedoch ist eins: Die in Winterthur ansässige SLM, die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, entwickelte Mitte der 1920er-Jahre einen neuartigen Einzelachsenantrieb, den so genannten SLM-Universalantrieb. «Universal» deshalb, weil er stark unterschiedliche Übersetzungsverhältnisse zulässt – je nach Wunsch und Pflichtenheft des Kunden. Gemäss SLM-Werbung «...eignet sich der SLM-Universalantrieb zum Einbau in Lokomotiven aller üblichen Spurweiten», unabhängig davon, ob es sich um eine Lok mit Aussen- oder Innenrahmen handelt. Erstmals zur Anwendung gelangte der Universalantrieb 1927, als die SLM eine Probemaschine an die Great Indian Peninsula Railway, Indien, liefern konnte. Die Lokomotive mit der Achsfolge 2'Bo(A1) hat sich offenbar bewährt, wurde die SLM doch mit Nachbestellungen bedacht – s. S. 8. Auf dem Papier geblieben sind hingegen andere SLM-Projekte, welche auf dem Universalantrieb fussten; z. B. ein gigantisches 1'D1'+1'D1'-«Krokodil» für Südafrika: Länge rund 22 m, Kapspur 1067 mm, Leistung 3600 PS,

Schrottplatz Biasca, am 2. Mai 1983: Die auf Ende 1982 ausrangierte Ae 4/6 10812 wartet darauf, dass sie in hochofengängige «Portionen» zerlegt wird. Foto Christian Zellweger

Aus Hugo Hürlimanns Schatztruhe: anno 1938



In den Semaphor-Ausgaben «Winter 2005», «Frühling 2006» und «Sommer 2006» stellen wir Hugo Hürlimanns Einstieg in die Welt der Eisenbahn-Fotografie vor. Jetzt, 2008, drehen wir das Rad der Geschichte zurück und zeigen, was er 1938 auf Film gebannt hat – zum Beispiel auf der SOB.

Wohnhaft war der Dampflokkfreund Hugo Hürlimann in Richterswil, wenige Meter entfernt nur von der SOB (Schweizerische Südostbahn) – einem Unternehmen, das im Jahre 1935 noch voll und ganz der Dampfkraft vertraute. Kein Wunder also, dass in Hürlimanns fotografischem Schaffen die Südostbahn eine spezielle Stellung einnahm. Als hilfreich erwies sich zudem, dass die Bahngesellschaft dem Wirken ihres «externen Mitarbeiters» wohl gesonnen gegenüber stand, und ihm interne Meldungen zukommen liess. So erfuhr Hugo Hürlimann regelmässig und rechtzeitig davon, wenn fotogene Extrazüge auf den 50%-Rampen angesagt waren; zum Glück, profitieren wir doch bis heute von diesem unbürokratischen Entgegenkommen.

Die Elektrifizierung der SOB «droht»

Im Jahre 1938 war die Elektrifizierung der SOB bereits eine beschlossene Sache – die Vorgeschichte dazu:

- Am 27. November 1936 besuchte die «Eidgenössische Kommission für Elektrifizierung der Privatbahnen» die SOB und beantragte daraufhin, auf das hängige Darlehensgesuch einzutreten
- Am 20. April 1937 tat es der Bundesrat der vorbereitenden Kommission gleich
- Am 10. November 1937 fasste die ausserordentliche Generalversammlung der SOB den Beschluss zur Elektrifizierung, worauf die Regierungen der Kantone Zürich und St. Gallen ihren Darlehen zustimmten

Geschichte in fünf Bildern:
Am 3. Mai 1938 bringt die Ed 4/5 21 einen Reisezug von Einsiedeln nach Biberbrugg hinunter, wo bereits Lok Nr. 22 wartet. Zusammen werden sie die Wagen bergwärts über die 50%-Rampe nach Altmatt ziehen und schieben – siehe nächste Seite.

Alle Fotos Hugo Hürlimann

Biberbrugg
oder Biberbrücke?

Namen von Ortschaften und Bahnhöfen sind nicht in Stein gemeisselt. Da macht auch die SOB keine Ausnahme. Wir verwenden in diesem Beitrag die heute geltenden Stationsnamen, also Schindellegi-Feusisberg (und nicht Schindellegi), sowie Biberbrugg (statt Biberbrücke).



In der «Höhli» dampft der mit zwei Maschinen geführte Zug Altmatt entgegen (mit im Bild Hugo Hürli-
manns Ford). Während an der Spitze Lokomotive 22 arbeitet,...



...schiebt am Schluss die Schwesterlokomotive Ed 4/5 21 kräftig nach.



Sobald der Zug im flacheren Abschnitt angelangt ist, lässt sich die ungekuppelte Schiebelok zurückfallen, hält an und kehrt in Leerfahrt nach Biberbrugg zurück.