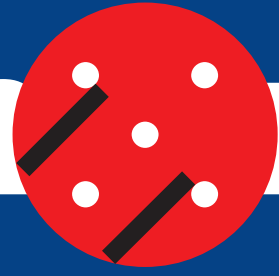


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



50 Jahre
TRANSALPIN



CHF 24.50 / € 16.- Sommer 2008



2 x 50 Jahre:
RhB-Ge 6/6 II RAETIA
und SBB-Ae 6/6
GRAUBÜNDEN.



Leichtstahlwagen
«made in Switzerland»
für die Portugiesische
Staatsbahn (CP).



Lokmangel bei den
SBB anno 1962/63:
ohne Dampfkraft
gehts (noch) nicht!

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis



Titelbild

Seit Juni 1958 verkehrt zwischen den Städten Wien und Zürich (ab 1962 auch Basel) der TRANSALPIN. Anfänglich setzten die ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) Triebzüge ein, Mitte 1977 übernahmen Lok-/Wagen-Kompositionen ihre Aufgabe.

Unser im Juli 1961 in Walenstadt entstandenes Titelbild zeigt den nach Wien eilenden TRANSALPIN Typ 4130. Auf Gleis 2 steht der funkelneue, für Werbefotos hierher beorderte SBB-Vierstrom-TEE RAe 1053. Foto SBB Historic



Poster, Seiten 28/29

TRANSALPIN auf Extrafahrt für die Firma Roco bei der Durchfahrt in Courtelary (Strecke Biel – La Chaux-de-Fonds). Als Vorspann steht die SBB-Diesellok Am 4/4 18466, ex DB-V 200 053, im Einsatz; 25. Juni 1994. Foto Christian Zellweger

Recherchieren kann ganz schön zeitaufwändig sein. Ein Beispiel: Für die Rubrik «Damals und heute», s. S. 9, wählte ich als historische Aufnahme ein Bild aus, das ich vor etlichen Jahren schon an einer Börse gekauft hatte. Die Foto trägt auf der Rückseite den Stempelaufdruck «Information und Public Relations SBB, Photodienst» sowie die handschriftliche Notiz «bei Cottens» – sonst nichts. Somit blieben diverse Fragen offen: zum Beispiel das Aufnahmedatum, und um welchen Zug es sich handelt. Das Bild selber lieferte folgende Hinweise:

- Noch ist die Strecke eingeleisig. Somit muss das Bild vor Sommer 1955 entstanden sein
- Die Re 4/4 gehört zur Serie 427 – 450, welche vom 28. März 1950 (Lok 435) bis 1. November 1951 (450) abgeliefert wurde. Ein Aufnahmedatum vor Ende März 1950 fällt somit ausser Betracht
- Die Vegetation lässt vermuten, dass es sich um ein Frühlingbild handelt.

Mit diesen Angaben machte sich ein Mitarbeiter der Stiftung SBB Historic im Fotoarchiv auf die Suche – und wurde fündig: Das Bild entstand am 8. März 1954. Jetzt lag der Ball wieder bei mir: Der Schattenwurf zeigt auf, dass die Sonne genau im 90°-Winkel zur Gleisachse stand. Nach Konsultation der 1:25000-Landeskarte wusste ich, dass der damalige Fotograf die Aufnahme im Verlauf des späteren Vormittags «geschossen» hatte. Daraufhin reiste ich am 27. April 2008 nach Cottens und suchte genau denselben Fotostandort auf. Jetzt galt es lediglich auf den richtigen Zeitpunkt zu warten: Kurz nach 11 Uhr war es soweit: Die Sonne schien exakt rechtwinklig zu den Gleisen, als der IC 716 in Richtung Lausanne vorbei rauschte. Jetzt aber, am 27. April 2008 herrschte Sommerzeit. Vor 54 Jahren, am 8. März 1954, stand die Sonne somit eine Stunde früher im gleichen Winkel zur Gleisachse. Daraufhin konsultierte ich der Infothek von SBB Historic das amtliche Kursbuch «Winter 4.X.1953 – 22.V.1954» und kam nach dessen Studium zu folgendem Schluss: Das «Damals»-Bild vom 8. März 1954 zeigt mit grosser Wahrscheinlichkeit den Schnellzug 8 Zürich – Genève. Er verliess Fribourg um 10.10 Uhr und muss zwischen 10.20 und 10.22 Uhr am SBB-Fotografen vorbei gefahren sein.

So aufwändig, spannend und erfüllend ist meine Arbeit für Semaphor!

Ich wünsche auch Ihnen viel Lese- und Betrachtungsvergnügen.

Christian Zellweger

Redaktor und Verleger

50 Jahre TRANSALPIN
Österreich–Schweiz Seite 3

Damals und heute:
Neyruz – Cottens Seite 9

50 Jahre Ge 6/6II 701/702
und 50 Jahre Ae 6/6 11421
Seite 10

Leichtstahlwagen aus der
Schweiz für Portugal Seite 20

Poster Seite 28/29

Swiss Containercars (SCC)
der Brauerei Feldschlösschen
Seite 30

75 Jahre «Tour de Suisse»:
Männer, Velos und Barrieren
Seite 40

Lokmangel 1962/63: ohne
Dampfkraft gehts nicht
Seite 42

Aktuelle historische Bahnen
Seite 48

Was, wann, wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

50 Jahre TRANSALPIN Wien – Zürich – (Basel)



Nach dem TEE 2007 feiert jetzt auch der TRANSALPIN seinen 50. Geburtstag. Im Gegensatz zum TEE ist ein TRANSALPIN-Jubiläum jedoch ein Echtes: Name und Verbindung existieren bis heute zwischen Wien und Zürich, respektive Basel.

Die ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) konnten sich, im Gegensatz zu den meisten westeuropäischen Ländern, nicht für reine 1.-Klass-Züge entschliessen. Trotzdem wollten sie im internationalen Bahnverkehr ein Zeichen setzen und beschafften ab 1958 komfortable Triebwagenschnellzüge mit beiden Wagenklassen und Küche. Die Entwicklung zeigte, dass die ÖBB mit diesem Konzept aufs «richtige Pferd» gesetzt hatten – ihre Triebzüge liessen sich weit über das TEE-Zeitalter hinaus gut im internationalen Reiseverkehr einsetzen.

1958: Einführung des TRANSALPIN

Der TRANSALPIN verkehrte erstmals am 1. Juni 1958 als TS 13 / TS 12 zwischen Wien und Zürich. TS stand dabei für Triebwagenschnellzug und wies auf «höhere» Geschwindigkeiten hin. Tatsächlich galt der Zug mit einer Vmax von 120 km/h damals als der schnellste in Österreich: Gegenüber dem ALBERGEXPRESS, der

Mai 1960, am Walensee beim Weiler Mühlital: Der TRANSALPIN nach Wien befährt die alte Einspurlinie zwischen Gäsi (bei Weesen) und Mühlehorn. Am 7. Januar 1961 wurde dieser Abschnitt aufgehoben und durch den doppelspurigen, 3955 m langen Kerenzberg-Tunnel ersetzt. Foto SBB Historic

50 Jahre Ge 6/6 II 701/702

50 Jahre Ae 6/6 11421



«9.5.58» und «19.6.58» stand als Übernahme-Datum auf den Ge 6/6 II 701 RAETIA und 702 CURIA, welche die RhB 1958 in Betrieb nahm. Zur gleichen Zeit abgeliefert worden ist die Ae 6/6 11421 GRAUBÜNDEN. Zwei der drei Loks sind sogar am gleichen Tag und Ort eingeweiht worden. Gian Brüngger war dabei.

Trotz der Ablieferung von zehn Ge 4/4 601 – 610 in den Jahren 1947 bis 1953, und einem Totalbestand von 44 Streckentriebfahrzeugen, herrschte auf dem Stammbnetz der RhB akuter Lokomotivmangel. Zudem versprochen die bevorstehenden Kraftwerkbauten für die Jahre 1957 und 1958 eine weitere Steigerung des Güterverkehrs. Als problematisch erwies sich aber auch die Tatsache, dass mit Erhöhung der Kilometerleistungen die Reparaturanfälligkeit der älteren Triebfahrzeuge anstieg. Um dem entgegenzuwirken, mussten die Leistungen der betagteren Lokomotiven gesenkt werden.

Weitere Ge 4/4, oder Ge 6/6 II?

Grundsätzlich schien es nahe liegend, die bestehende Ge 4/4-Serie aufzustocken, also weitere Lokomotiven von diesem Typ zu bestellen. Eine Analyse der Situation zeigte jedoch folgendes Bild: Die schwersten Züge waren in der Regel auf der Albulalinie unterwegs, zudem sollten die neu anzuschaffenden Triebfahrzeuge in einer späteren Phase die berühmten «RhB-Krokodile», die Ge 6/6 401 – 415, ersetzen. Eine Übersicht schafft die Tabelle auf Seite 14. Daraus ist ersichtlich, dass für die grösstzulässige Zughakenlast das Leistungspotenzial einer Lokomotive um etwa 50% grösser sein muss als dasjenige einer Ge 4/4. Dies führte zwangsläufig zu einer modernen sechsachsigen Maschine – zur Ge 6/6 II.

Bild oben:
Fast alle im Herbst 1958 entstandenen SLM-Farbfotos sind mittlerweile stark verblischen. Eine der wenigen Ausnahmen stellt dieses Bild dar: Fotohalt der Ge 6/6 II 702 zwischen Malans und Landquart. Im Schlepp führt die Lok schwere RhB-Vierachser mit.
Foto SLM

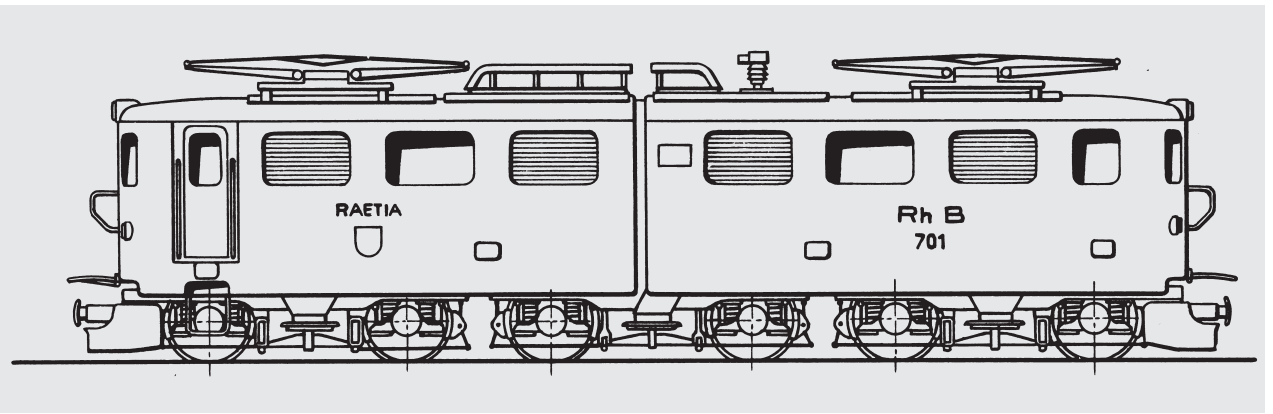


Bild oben:
 Im Seitenriss ist der geteilte Ge 6/6 II-Lokkasten sowie die Achsfolge Bo'Bo'Bo' gut ersichtlich.
 Zeichnung Slg. CZ

«Ein Bild sagt mehr als tausend Worte»: Die Foto veranschaulicht die Achsfolge Bo'Bo'Bo' der Ge 6/6 II – drei Drehgestelle mit je zwei einzeln angetriebenen Achsen; Frühling 1958.
 Foto SLM

Bauart Co'Co', oder Bo'Bo'Bo'?

Untersuchungen zeigten, dass eine Co'Co'-Lokomotive, ähnlich der Ae 6/6 auf der Gotthardlinie, Schwierigkeiten verursacht hätte. Und zwar deshalb, weil dreiachsige Drehgestelle in den engen RhB-Kurven (100 m Radius, teilweise sogar darunter) grossen Verschleiss verursacht hätten – sowohl am Rad als auch am Gleis. Besser stand die Ausführung mit drei Zweiachs-Drehgestellen da, also die Bauart Bo'Bo'Bo'. Das Thema «Anzahl Triebachsen» und «Achsfolge» beschäftigte übrigens einige Jahre zuvor

Leichtstahlwagen «made in Switzerland» für Portugal



Die CP, die *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*, verfügte nach dem Zweiten Weltkrieg über einen veralteten Personenwagenbestand. Damit sich das änderte, bestellte die CP bei Schindler Waggon AG Pratteln neue Fahrzeuge. Als Vorbilder dienten die Leichtstahlwagen der SBB, jedoch mit breitspurigen Radsätzen.

Die Schindler Waggon AG Pratteln (SWP) lieferte von 1948 bis 1950 vier verschiedene Leichtstahlwagen-Bauarten, welche im damaligen Dreiklassensystem Portugals Btyf, BDtyf, Ctyf und CDtyf hiessen. Mit über 13 Millionen Schweizer Franken galt das Geschäft übrigens als Grossauftrag. Der Fahrzeug-Grundriss mit breitem Mitteleinstieg und zwei einfachen Endeinstiegen glich jenem der 1946 bei der Sihltalbahn eingeführten Leichtstahlwagen. Die Bauarten BDtyf und CDtyf wiesen zudem an einem Ende ein kleines Gepäckabteil auf.

Breite, rahmenlose Senkfenster mit in die Scheiben eingelassenen Knopfgriffen, aluminiumfarbene, vierteilige Falttüren sowie die elegant geformten, leicht eingezogenen Wagenenden verliehen den Fahrzeugen ein unverkennbares schweizerisches Aussehen. Und die 3. Klasse verströmte mit ihren Holzplattenbänken auch im Innern typisch helvetische Bahn-Atmosphäre. Der Anstrich zeigte sich im Ablieferungszustand unten weinrot und im Fensterbereich hellgrau.

Breitspurzug «made in Switzerland», fotografiert am 26. Juli 1973 bei Aguas Santas, Portugal: Die 1'C2'-Dampflokomotive Nr. 082 ist ein Produkt aus Winterthur (SLM, Fabrik-Nr. 2726, Baujahr 1920), die Leichtstahlwagen stammen von Schindler Waggon AG Pratteln (SWP).

Foto Christian Zellweger



Die Drehgestelle entsprachen weitgehend dem 1937 eingeführten Typ SWS II L der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS). Allerdings verzichtete man auf die typischen Leichttradsätze mit doppelt gewellten Radscheiben.

Ungewohnte Ausrüstungsteile, normal- und breitspurige Drehgestelle

Die Portugiesischen Normen verlangten die Ausrüstung der Wagen mit Dampfheizung und Vakuumbremse. Selbst die altertümlichen, in der Schweiz längst verschwundenen Sicherheitsketten zur Ergänzung der Schraubenkupplung mussten vorhanden sein. In der Polsterklasse (damalige 2. Klasse) schrieb die CP den Einbau von Sitzen mit umklappbarer Rückenlehne vor; Wagen 1. Klasse wurden keine bestellt.

Die Überfuhr der CP-Leichtstahlwagen nach Portugal erfolgte auf der Schiene: bis Irun an der französisch-spanischen Landesgrenze auf normalspurigen Drehgestellen (1435 mm), ab dort auf ihren endgültigen Breitspur-Drehgestellen (1668 mm). Weil die Fahrzeuge über keine Druckluftbremse verfügten, gestaltete sich die Überfuhr nicht ganz einfach. Wie das Problem gelöst wurde, darüber geben einige der Bilder Auskunft.

Die offizielle Präsentationsfahrt der ersten Wagen in Portugal erfolgte am 18. Juni 1948. Dabei stellten die Schindler-Fahrzeuge alle bisher im Land verwendeten Bauarten in den Schatten: Laufruhe, helle Abteile und stromlinienförmiges Äusseres setzten neue Massstäbe. Der Betrieb schätzte zudem das geringe Gewicht der neuen Wagen.



Die Drehgestelle der CP-Leichtstahlwagen entsprechen dem Typ «SWS II L».

Btyf 1105 mit ersten «Fahrgästen»: Der CP-Wagen rollt auf Normalspur-Drehgestellen, entstanden ist das Bild unter SBB-Fahrleitung im Bahnhof Pratteln.
Foto SWP/SGEG

