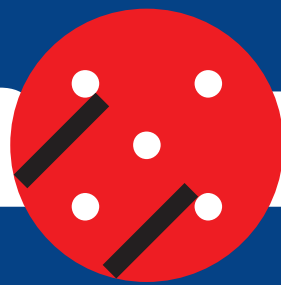


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



50 Jahre RBe 4/4



CHF 24.50 / € 16.- Sommer 2009



Auf fremden Gleisen:
Triebfahrzeuge von
FO und BVZ bei der
Rhätischen Bahn.



Es war einmal: Der
Dampftriebwagen
FZm 11 der Sursee-
Triengen-Bahn.



Bildergeschichte:
Am 31. März 1984
in der «Fotokurve»
bei Burgdorf.

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbild



Um 1960 unterhält sich der Zugführer (zwei «Bändeli» am Hut und rote Tasche) mit dem Lokführer im RBe 4/4 1402 und teilt ihm alle notwendigen Angaben wie Achsenzah, Bremsgewicht etc. mit. Entstanden ist das Bild in Zürich HB.

Foto SBB Historic

«Das Paradies habe ich mir immer als eine Art Bibliothek vorgestellt.» Wer so etwas sagt, muss Bücher lieben. Zugeschrieben wird dieses Bekenntnis dem argentinischen Schriftsteller Jorge Luis Borges: geboren am 24. August 1899 in Buenos Aires, gestorben am 14. Juni 1986 in Genf und daselbst beerdigt auf dem Cimetière des Rois (Friedhof der Könige). Entdeckt habe ich das Borges-Zitat im Prospekt der Stiftung «Eisenbibliothek». Die 1948 durch das Unternehmen Georg Fischer AG gegründete Institution sammelt sowohl historische als auch aktuelle Literatur zum Thema «Eisen» und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur technikgeschichtlichen Forschung (www.eisenbibliothek.ch). Als Domizil für die einzigartige Büchersammlung stellte der Stifter das ehemalige Klarissenkloster «Paradies» nahe Schaffhausen zur Verfügung; 1952 liess er es zudem restaurieren.

Nicht an einem gleichermassen geschichtsträchtigen Ort einquartiert sind Sammlung und Bibliothek der Stiftung SBB Historic – dafür liegen sie an zentraler Lage im Zentrum der Schweiz, in der Nähe des Bahnhof Bern (www.sbbhistoric.ch). 2008 haben rund 2500 Personen die Infothek von SBB Historic besucht und sich in Zeitschriften, Bücher sowie Akten aller Art der SBB und ihrer Vorgängerbahnen vertieft. Unzählige weitere Fragesteller nutzten Telefon oder E-Mail. Ebenfalls zum Fundus der Stiftung SBB Historic gehört das Archiv der ehemaligen SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) in Winterthur. Ein kleines Beispiel der dort lagernden Kostbarkeiten stellt die Zeichnung einer Lampe des 1918 erbauten Dampftriebwagens FZm 1/2 Nr. 11 der Sursee-Triengen-Bahn dar; siehe Seite 27. Im Gegensatz zum Fahrzeug, welches 1961 sang- und klanglos verschrottet worden ist, haben seine Pläne im SLM-Archiv überlebt.

Sollte Jorge Luis Borges auch ein Eisenbahnfreund gewesen sein, hätte er sich sowohl in der Infothek von SBB Historic als auch im SLM-Archiv paradiesisch wohl gefühlt. Zudem wäre er vermutlich auch Abonnent der Zeitschrift Semaphor gewesen – davon überzeugt ist jedenfalls Ihr

Christian Zellweger

Redaktor und Herausgeber

Vor 50 Jahren brandneu: die RBe 4/4-Prototypen Seite 3

Es war einmal: der Dampftriebwagen FZm 1/2 Nr.11 der Sursee-Triengen-Bahn Seite 20

Poster Seiten 28 und 29

In memoriam Heini Sautter Seite 30

SemaForum Seite 31

Auf fremden Schienen: FO- und BVZ-Triebfahrzeuge bei der RhB – sowie umgekehrt Seite 32

Damals und heute: Bahnhof Lausanne Seite 42

Eine kleine Bildergeschichte: In der «Fotokurve» bei Burgdorf am 31. März 1984 Seite 44

Aktuelle historische Bahnen Seite 46

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Poster, Seiten 28/29

«151 Jahre und kein bisschen müde» – die 1858 erbaute Ec 2/5 28 «Genf» fährt wieder! Am 19. April 2009 überquert der rüstige Veteran bei Koblenz die Aare und dampft als Zug



35054 (Probefahrt) nach Stein-Säckingen. Im offenen Führerstand verrichten Sohn Stefan und Vater Hanspeter Landenberger (rechts) Dienst. Foto Christian Zellweger

Vor 50 Jahren brandneu: die sechs RBe 4/4-Prototypen



Während etwa rund 25 Jahren stellte der RBe 4/4 mit einer Stückzahl von 82 Einheiten die grösste Triebwagenserie der Schweiz dar. Seine damals beispiellosen Leistungsmerkmale führten zu einem universell einsetzbaren Traktionsmittel auf nahezu dem gesamten SBB-Netz – wir porträtieren einen 50-Jährigen.

Verschiedene beim RBe 4/4 eingeführte Komponenten waren wegweisend und fanden während Jahrzehnten Verwendung beim Bau von Triebfahrzeugen und Wagons der SBB sowie zahlreicher Privatbahnen. Das Schwerpunkt-Thema dieser Semaphor-Ausgabe sind die sechs Prototypen 1401–1406, welche ab Sommer 1959 direkt ab Fabrik in den strengen Einsatz quer durch die Schweiz gelangten.

Ersatz für SBB-Streckenloks mit drei Triebachsen

Die RBe 4/4 sollten gemäss ursprünglicher Planung mittelfristig die Ae 3/5- und Ae 3/6-Lokomotiven ersetzen, also Triebfahrzeuge aus den Anfängen der Elektrifizierungszeit. Das betraf somit primär die folgenden Einsatzgebiete:

- Leichte bis mittelschwere Schnell- und Personenzüge
- Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP).

Damit war von Anfang an klar, dass im Zentrum dieses Projekts ein Hochleistungstriebwagen stand. Das Pflichtenheft vom August 1957 schrieb denn auch vor, dass ein RBe 4/4 auf der Strecke Erstfeld–Göschenen imstande sein sollte, mit einer Anhänglast von 210 t drei aufeinander folgende Bergfahrten mit dazwischen liegenden Talfahrten auszuführen – ohne Überlastung der Mechanik und Überhitzung der Elektrik. In der Realität wurden die Triebwagen dann jedoch ab Sommer 1959 weder als GmP noch am Gotthard eingesetzt.

Bau von sechs Prototypen

Im Sommer 1957 erteilten die SBB der SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft) in Neuhausen den Auftrag für den Bau von sechs Triebwagen der Serienbezeich-

Frisch ab Fabrik stellt sich der RBe 4/4 1404 im Areal der SBB-Hauptwerkstätte Zürich dem Fotografen; Mai 1959.
Foto Slg. Christian Zellweger

Verwendete Quellen:

- SBB-Nachrichtenblatt 4/59 und 8/59
- SBB ZfW-Nachrichten 6/59
- Schweizerische Bauzeitung vom 13.10.60
- «Lokomotiven der Schweiz», Peter Willen, Orell Füssli Verlag, 1975
- Eisenbahn-Amateur 10/85 und 7/04
- Schweizer Eisenbahn-Revue 3/88 und 12/92
- «Die Leichtstahlwagen der SBB», Karl Emmenegger, Pharos-Verlag, 1997
- Eisenbahn-Kurier 9/08
- Diverse Unterlagen aus dem Archiv der Stiftung SBB Historic. UGB

Es war einmal: der FZm 1/2 11 der



1918 nahm die ST einen Dampftriebwagen in Betrieb, der 1961 sang- und klanglos abgebrochen wurde. Nun sind bis dato unbekannte Farbbilder (!) vom legendären FZm 1/2 11 aufgetaucht.

Die Geschichte der Sursee–Triengen-Bahn (ST) handelt von grossen Träumen, kühnen Plänen und engstirnigem Kantönligeist. Letzterer, eine urtypisch schweizerische Wesensart, ist primär dafür verantwortlich, dass die ST bis heute ein Nischendasein fristet. Die Kantone Aargau und Luzern konnten sich nämlich weder im 19. noch im 20. Jahrhundert auf eine direkte Bahnlinie Aarau – Schöftland – Triengen – Sursee einigen (in Meter- oder in Normalspur; für beides existierten Pläne und sogar erteilte Konzessionen):

- Zwischen Aarau und Schöftland fährt man seit 1901 auf Meterspurschienen, und zwar elektrisch
- Triengen – Sursee ist seit 1912 mit normalspurigen Gleisen verbunden; nie aber mit einer Fahrleitung
- Zwischen Schöftland und Triengen rollen bis auf den heutigen Tag keine Züge – mangels Bahnstrecke. An

Zwei Loks und zwölf Wagen

Ende November im Jahre 1912 nahm die ST den Betrieb mit zwei Dampflokomotiven, drei Personen-, einem Gepäck/Post- und acht Güterwagen auf.

Sursee–Triengen-Bahn



Triengen-Winikon im September 1959: Bevor der FZm 1/2 11 nach Sursee dampfen kann, hat er noch Rangieraufgaben zu bewältigen. Ob der dunkelblaue Peugeot 203 wohl dem Fotografen gehört?
Foto Ueli Gfeller/Slg. CZ

Ideen, diese Lücke zu schliessen, mangelte es zwar nie, an den notwendigen Finanzen hingegen schon.

Aller Anfang ist leicht

In Betrieb genommen wurde die rund neun Kilometer «lange» ST am 23. November 1912, und zeitigte von Anfang an ein recht hoffnungsvolles Verkehrsaufkommen. Selbst der 1914 ausbrechende Erste Weltkrieg vermochte daran nichts zu ändern. 1916 warf die Bahn sogar erstmals einen Gewinn ab – nicht berauschend viel, aber immerhin. Dann jedoch zwangen die in astronomische Höhen steigenden Kohlenpreise zu Einschränkungen im Fahrplan und bescherten der ST erneut rote Zahlen. Im Einsatz standen bis dahin die von Henschel, Deutschland, anno 1912 gebauten Dampflok E 2/2 Nr. 1 und 2 (Fabrik-Nr. 11099 und 11100). Bei Unpässlichkeit der ST-

Auch E 2/2 ohne Heizer

Die Einmann-Bedienung beim Dampftriebwagen bewährte sich, weshalb 1927 auch die Dampflokotiven Nr. 1 und 2 auf dieses System umgerüstet wurden.

Auf fremden Schienen: FO-der RhB – sowie umgekehrt



Obwohl bei den Triebfahrzeugen der RhB, FO und BVZ viele technische Randbedingungen identisch sind (mit Ausnahme der Komponenten für die Zahnrad-Abschnitte), kommen Lokomotiv-Austausche selten vor. Dieser Bericht zeigt auf, warum dem so ist, und wann welche Fahrzeuge «fremde» Gleise befahren haben.

Der Austausch von Reisezugwagen zwischen der FO (Furka–Oberalp), der BVZ (Brig–Visp–Zermatt) und der RhB ist primär des gemeinsamen betriebenen «Glacier-Express» wegen bekannt. Zur Erinnerung: 2003 fusionierten FO und BVZ zur Matterhorn–Gotthard-Bahn (MGB). Aber auch Güterwagen werden ausgetauscht. Anders verhält es sich bei den Triebfahrzeugen, obwohl das Stromsystem (11 kV, 16,7 Hz) identisch ist. Hinderlich ist das Fehlen des Zahnradantriebs bei den RhB-Fahrzeugen, was deren Aktionsradius auf dem MGB-Netz einschränkt. Hingegen sind MGB-Maschinen öfters auf der RhB anzutreffen, wo sie ziemlich uneingeschränkt verkehren können. Allerdings ist die Zick-Zack-Führung der MGB-Fahrleitung geringer als bei der RhB. Elektrischen MGB-Triebfahrzeugen, welche auf der RhB im Einsatz stehen, erhalten deshalb eine breitere Stromabnehmerwippe aufgesetzt.

FO-Autozugloks Ge 4/4 III auf der RhB

Die beiden FO-Loks, welche die Autotransportzüge durch den Furka-Basistunnel befördern sollten, wurden

«Chur 1000 m»:
Der Hinweis auf der blauen Strassentafel macht deutlich, dass sich die Zahnradlokomotive HGe 4/4 I Nr. 37 der Furka–Oberalp-Bahn (FO) nicht auf ihrer Stammlinie befindet – sondern auf RhB-Gleisen zwischen Chur und Felsberg; 10. Juni 1992. Foto Tibert Keller

und BVZ-Triebfahrzeuge bei



bereits Ende 1979 abgeliefert – die Tunnelöffnung fand jedoch erst im Juni 1982 statt. Weil die zwei Maschinen über keinen Zahnradantrieb verfügen, testete man sie auf dem RhB-Stammnetz. Danach wurde die Ge 4/4 III 81 an die RhB vermietet und die 82 nach Brig beordert. Von dort aus absolvierte sie im flachen Goms Probefahrten mit Autozugwagen, kehrte aber für die Wintersaison auf die RhB zurück.

Schliesslich wurden am 2. Juni 1982 beide Loks nach Andermatt überführt, wo sie wenig später im neu eröffneten Furka-Basistunnel den Dienst aufnahmen.

FO-Zahnradlok HGe 4/4 I im RhB-Einsatz

Wegen Triebfahrzeugmangels mietete die RhB im Sommer 1992 von der FO, und kurz noch im 1993, die HGe 4/4 I 37 an. Zwecks einmänniger Bedienung baute die Werkstätte Landquart der Lok die RhB-Zugsicherung ein. Weil jedoch nur zwölf RhB-Führer die FO-Maschine bedienen konnten, beschränkte sich ihr Einsatz auf die Strecke Landquart–Ilanz. Eine andere HGe 4/4 I, die Nr. 33, gab am 10. Juni 2006, anlässlich einer Extrafahrt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), ebenfalls ein Gastspiel auf der RhB. Am Zughaken hatte sie Nostalgiewagen der DFB sowie einen RhB-Salonwagen.

HGe 4/4 II der FO fährt bis St. Moritz

Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: Die Walliser Hauptstadt Sion kandidierte als Austragungsort für

RhB-Dampfschneeschildern auf der FO und DFB

Die fürs RhB-Stammnetz gebauten Dampfschneeschildern Xrotd 9211 und 9212 wurden bis zur Elektrifizierung der FO zum Räumen der Furka- und Oberalp-Strecke verwendet. Ab 1941 übernahmen elektrische Schneeschildern ihre Aufgabe.

Interessant ist, dass die DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) von der RhB die Xrotd 9212 übernommen hat und sie nach erfolgter Revision wieder zum Schneeschildern einsetzen will.



Anstelle im Dunkel des Furka-Basistunnels leistet die FO-Autozuglokomotive Ge 4/4 III 81 Dienst im schönsten Tageslicht bei der RhB; Güterzug 5761 in Versam-Safien, um 1981. Foto Peter Pfeiffer

Eine kleine Bildergeschichte:



Die meisten Fotografen zieht es an die Strecke wenn etwas Spezielles fährt. Bei dieser Gelegenheit entstehen auch Bilder alltäglicher Züge. Erst später stellt man dann fest, dass genau diese Aufnahmen mindestens so wertvoll sind wie die anderen ...

25 Jahre sind es her, seit ich mich am 31. März 1984 aufmachte um einen Extrazug zu fotografieren: Die aus Deutschland via BLS nach Italien fahrende Komposition sei 18 Wagen und zwei Re 4/4 II lang; das versprochen die mir vorliegenden Unterlagen. Um den Zug als Ganzes bildlich festzuhalten eigneten sich allerdings nicht viele Fotopunkte – die «Fotokurve» zwischen Wynigen und Burgdorf hingegen war genau das Richtige. Zudem liegt sie morgens gut im Licht.

Was vor dem Extrazug sonst noch so vorbeifuhr ist rechts abgebildet – alles Re 4/4 II der ersten Serie mit nur einem Stromabnehmer. *Christian Zellweger* 🍷

zwischen Wynigen und Burgdorf



31. März 1984, zwischen Wynigen und Burgdorf: Heute, 25 Jahre später, ist vieles bereits Geschichte: Grüne Re 4/4 II sind zur Seltenheit geworden, der «Swiss Express» existiert in dieser Form nicht mehr, und viele der abgebildeten Wagen sind längst auf den Schrottplatz geschoben und dort entsorgt worden.

Zugschluss



Bahnhof Romanshorn, 1960: Demnächst werden sich die Türen schliessen und der Städtesschnellzug nimmt seine Fahrt auf via Amriswil, Sulgen, Weinfelden, Frauenfeld und Winterthur nach Zürich HB; Zürich Flughafen war zu jener Zeit noch kein Thema. Neben dem an der Spitze eingereichten Prototyp-RBe 4/4 stechen die noch ziemlich neue bordeauxrote Farbe am Leichtstahl-Speisewagen sowie die klassische Signalbrücke ins Auge.
Foto SBB Historic 