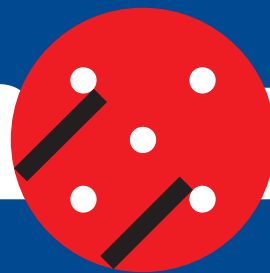


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Re 4/4

Die ersten Loks
werden 60 Jahre alt



CHF 24.50 / € 16.- Frühling 2006



RhB-Elektrifizierung:
Die «Oberländer»-Linie
von Reichenau-Tamins
nach Disentis/Mustér



RAm/«Northlander»:
Findet der Diesel-TEE
in den Niederlanden
eine neue Heimat?



Schatztruhe:
Hugo Hürlimanns
Dampfzeit-Bilder aus
dem Jahre 1935

semaphor



Semaphor(-)Frühling



Es sind 60 Jahre her, seit im Januar 1946 die erste Re 4/4 zur Probefahrt startete. Mit der Lokomotive 401 begann ein neues SBB-Zeitalter, stand jetzt doch endlich ein geeignetes Triebfahrzeug für die modernen Leichtstahlwagen zur Verfügung – weder die Ae 3/6 I-110 noch die RFe 4/4 hatten den Anforderungen voll zu genügen vermocht. Mittlerweile sind die Re 4/4 Geschichte, respektive fast Geschichte: Diverse Maschinen standen oder stehen nämlich im Solde in- und ausländischer Bahnen oder haben bei der Stiftung SBB Historic eine neue Heimat gefunden. Unser Bericht geht übrigens «nur» auf die Lokomotiven 401–426 ein. Die Nummern 427–450 entstanden 1950/51 und sind deshalb etwas jünger. Ihren 60. Geburtstag gibts deshalb erst 2010 zu feiern.

Weitere Themen der Semaphor-Ausgabe Frühling 2006 behandeln:

- Als der Zweite Weltkrieg tobte, lag 1942 über der SBB-Haltestelle Rohr-Buchs ein beinahe himmlischer Frieden – jedenfalls wirken die dazumal entstandenen Fotos so. Mittlerweile ist die Idylle verschwunden, geblieben sind die Bilder von damals.
- Bereits im Sommer 1922 konnte die Rhätische Bahn ihre Elektrifizierungsarbeiten abschliessen – und zwar auf der damals noch als Nebenstrecke geltenden Linie Reichenau-Tamins–Disentis/Mustér. Zur Anwendung kam dabei ein vereinfachtes Fahrleitungs-System.
- 2007 würden die fünf schweizerisch-niederländischen Diesel-TEE-Züge 50 Jahre alt. Jetzt stellt sich die Grundsatfrage: Haben die vor einigen Jahren aus Kanada zurück geholten «Northlander»-Wagen eine Zukunft? Oder müssen wir dieses Kapitel endgültig ad acta legen?
- Hans Wismann: Im Januar 2006 nahm eine grosse Trauergemeinde Abschied von ihm. Als Archivar im Verkehrshaus, aber auch nach seiner Pensionierung, war er wie eine wandelnde Enzyklopädie der helvetischen Bahn-Historie. Wir verlieren mit ihm jedoch mehr als eine unerschöpfliche Wissensquelle: ich verliere genauso einen grossartigen Freund. Als Trost bleibt mir und allen Bahnfreunden, dass er bis zuletzt aktiv am Werden von Semaphor beteiligt war. Lieber Hans: herzlichen Dank.

Christian Jellmeier

PS: Unser vorangekündigter Beitrag zum Thema «Trajektverkehr über den Bodensee» musste leider auf eine spätere Semaphor-Ausgabe verschoben werden.

1946, vor 60 Jahren also, revolutionierten bei den SBB die Re 4/4 (später Re 4/4 I) den Schnellzugsverkehr – wir blicken zurück.

Seite 3

Brauerei Feldschlösschen: Das letzte Mal stellten wir die vierachsigen Containertragwagen vor, jetzt sind die Kastenwagen an der Reihe.

Seite 28

Von 1928 bis 1995 existierte in Rohr-Buchs, bei Aarau, eine charmante Haltestelle. Im Juni 1942 weilte der SBB-Fotograf (für uns) dort.

Seite 34

Hugo Hürlimanns Schatztruhe: Bilder von 1935

Seite 22

Das besondere Bild

Seite 27

SemaForum

Seite 33

Damals und heute:

Bahnhof Rosé

Seite 41

RhB: Elektrifizierung der Linie nach Disentis

Seite 42

In memoriam

Hans Wismann

Seite 48

Aktuelle historische Bahnen

Seite 49

Was, Wann, Wo?

Seite 53

Vorschau

Seite 55

Impressum

Seite 55

Titelbild

April 1960, beim Schloss Grandson: Geführt von der Re 4/4 10010 rollt ein Leichtschnellzug in Richtung Neuchâtel. Noch verfügt die Lokomotive über ihre vier ursprünglichen seitlichen Lüftungsjalousien. Aber auch der Speisewagen präsentiert sich mit seinem grünen Anstrich ziemlich nah beim Ablieferungszustand. Bilarchiv SBB Historic

60 Jahre Re 4/4



Mit Schreiben vom 17. März 1944 beantragte die Generaldirektion der SBB dem Verwaltungsrat den Kauf von sechs leichten elektrischen Streckenlokomotiven. Knapp zwei Jahre später konnte das erste Exemplar übernommen werden: die Re 4/4 401, später Re 4/4I 10001. Jetzt, 2006, feiert die Maschine einen runden Geburtstag: den 60.

Mit Inbetriebnahme der Re 4/4 401 im Januar 1946 begann bei den SBB das Zeitalter der Städte-Leichtschnellzüge. Ein völliges Novum stellte diese Zugartung zwar nicht mehr dar, der neue Lokomotivtyp verhalf ihnen jedoch zu einem überwältigenden Erfolg.

1936: «Leichtzüge» mit schweren Wagen und Ae 3/6 I-110

Noch während sich die ersten Leichtstahlwagen im Bau befanden, führten die SBB am 15. Mai 1936 zwischen Zürich und Genf «Leichtzüge» mit gekürzten Fahrzeiten ein. Zwischenhalte gab es lediglich in den Grossstädten Bern und Lausanne. Gegenüber herkömmlichen Schnellzügen wurde den Leichtzügen sogar eine um 5 km/h höhere Kurvengeschwindigkeit zugestanden. Die besetzte Komposition durfte jedoch maximal 150 t wiegen und setzte sich aus Fahrzeugen zusammen, welche durch verschiedene technische Modifikationen neu für 110 km/h zugelassen waren:

- Eine Lokomotive Ae 3/6 I-110 Nr. 10637–10714 aus den Jahren 1925 bis 1929; ihre Höchstgeschwindigkeit wurde 1935 von 100 auf 110 km/h angehoben; deshalb der Zusatz «-110» hinter der herkömmlichen Typenbezeichnung
- Ein moderner schwerer Reisezugwagen B4ü; 2. Klasse
- Zwei moderne schwere Reisezugwagen C4ü; 3. Klasse
- Ein schwerer Gepäckwagen F3ü mit Baujahr 1914.

Im letzten Sonnenlicht überquert der historische Leichtschnellzug von SBB Historic bei Olten die Aare. Im Einsatz steht die Komposition als Regionalzug der S-Bahnlinie S 9 auf der Strecke Sissach–Läufelfingen–Olten. Anlass für diese Fahrten war ein «Tag der offenen Tür» im Industriewerk (IW), früher Hauptwerkstätte (HW) Olten; 23. Oktober 2004.
Foto Christian Zellweger



Stilleben im Depot Romanshorn mit SBB-Wasserkrän, der für Bulgarien gebauten Gebirgsschnellzugmaschine 01.18 und John G. Stolper im Führerstand. Weitere Bilder der Tabak-Lok sind in der Semaphor-Ausgabe «Winter 2005» zu finden.

John G. Stolper, der Bündner

Seitens der SLM oblag die Inbetriebsetzung der fabrikneuen bulgarischen Dampfzuger John G. Stolper, seines Zeichens Bündner, ETH-Ingenieur, Weltenbürger sowie Eisenbahnfreund. Seine berufliche Tätigkeit brachte ihn in alle Herren Länder, exportierte die SLM doch Fahrzeuge rund um den Globus. Produkte «made in Switzerland» genossen einen guten Ruf. Stolper war von seiner Tätigkeit dermassen überzeugt und begeistert, dass er bereits zur Abklärung des Pflichtenhefts die möglichen



Während einer Herbstreise in die Westschweiz legte Hugo Hürlimann in Aarau einen Halt ein, und lichtete im Depot die Ec 3/4 6506 ab. Zehn Jahre später wurde die Maschine in die Niederlande verkauft, wo sie als NS 5604 Dienst leistete. 1949 erfolgte ihre Verschrottung; September 1935.

Das besondere Bild



21. August 1962, um 08.31 Uhr, im Bahnhof Bern: Seit rund fünf Jahren sind die Bauarbeiten im Gange – gut sichtbar ist dies am hellen Betonband am linken oberen Bildrand. Noch weitgehend eine «Oase der Gemütlichkeit» stellt hingegen das Perron mit der typisch schweizerischen Signalglocken-Gruppe dar. Wie fünf Soldaten wirken sie in ihrem militärisch perfekt ausgerichtetem Strammstehen.

Als passender Hintergrund dient dem Fotografen einer der damals allseits geschätzten SBB-Leichtschnellzüge. Klar ist hingegen, dass die Lokomotive den Umbau von vier auf zwei Führerstandtüren bereits hinter sich hat. Folgende Punkte weisen darauf hin:

- Die «fehlende» Türe: An ihrer Stelle wurde ein passendes Blech eingeschweisst, sauber verputzt und alles neu gespritzt
- Das Rechteck unten in der Kastenrundung: Es handelt sich um die verschlossene Öffnung der obersten Trittstufe
- Der nicht mehr vorhandene Aufstiegsstritt unten am Kasten.

Vor dem Leichtschnellzug steht eine Re 4/4 der zweiten Serie mit den Nummern 427–450 im Einsatz.

Die Umzeichnung der Loks in 10027–10050 erfolgte in den Jahren 1959 bis 1965.

Foto Werner Reber



Kastenwagen für Bierkistentransporte

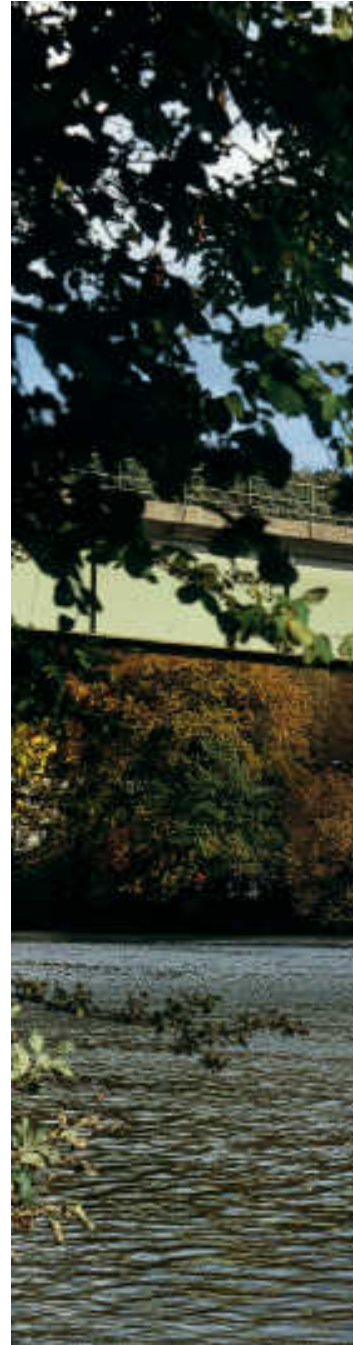
Die Brauerei Feldschlösschen beschaffte 1960 bis 1973 als einer der ersten Einsteller von Privat-Güterwagen 33 vierachsige Fahrzeuge in unterschiedlichen Ausführungen. Darunter befanden sich auch 22 gedeckte Kastenwagen für den Transport von Bierkisten. Wir beleuchten ihre Geschichte.

Die Auslieferung des ersten vierachsigen Kastenwagens erfolgte im März 1961. Erbauer war wie bei den Containertragwagen (siehe Semaphor «Winter 2005») die Firma Josef Meyer Waggon Rheinfelden (JMR). Das Fahrzeug wies einen Stahlkasten mit isolierten Wänden auf und konnte bei Bedarf mit Eis gekühlt werden. Untergestell und Drehgestelle entsprachen weitgehend den bereits früher beschafften Containertragwagen, aber auch den SBB-Flachwagen der Regelbauart M9 (später Rs-w), welche 1961 bis 1963 in Betrieb genommen wurden. Der Kasten besass vier nach aussen schwenkbare Doppeltüren und galt lange Zeit als grösster gedeckter Güterwagen der Schweiz.

Das neue Transportmittel bewährte sich auf Anhieb. Weil der Bierkonsum unaufhaltsam stieg, kam es knapp drei Monate nach Auslieferung des Prototyps zur Bestellung eines zweiten Wagens. Ausgeliefert wurde er noch im gleichen Jahr. 1963 folgten zwei weitere baugleiche Fahrzeuge. Charakteristisch an den ersten vier Wagen waren die gedeckten Bremsplattformen an einem Ende des Fahrzeuges.

Boomendes Biergeschäft

Das Verhältnis zwischen Flaschen- und Fassbier stieg ab der zweiten Hälfte der 60er Jahre zu Gunsten der abgefüllten und in Bierkisten versandten Flaschen stark an. So kam es zu einer weiteren Bestellung von Kastenwagen,



Im Februar 1992 übernimmt die Ae 3/6 I 10653 im Bf Wangen bei Olten Wagen für den Rücktransport nach Rheinfelden in die Brauerei Feldschlösschen.

Foto Urs G. Berger