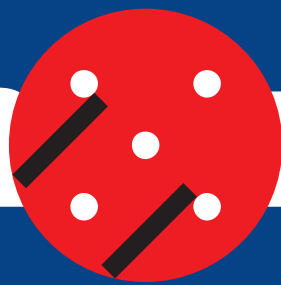


# semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



50 Jahre TEE II



CHF 26.50 / € 18.- Frühling 2011



Schwerer Güterzug mit drei(!) «Krokodil»-Lokomotiven am Gotthard – um 1940.



1959 auf der RhB: Für Chile bestimmte Elektrolok fährt von Chur nach Arosa.



Fahrzeug-Porträt: Die BDe 8/8-Triebzüge der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD).

semaphor



# Editorial

## Inhaltsverzeichnis

Titelbild



Farbbilder der TEE II aus dem Ablieferungsjahr 1961 existieren recht viele, extrem selten sind hingegen Aufnahmen, welche die Züge noch ohne TEE-Logo auf der Stirnfront zeigen – hier der RAe 1054 auf Probefahrt, fotografiert am 21. Juni 1961 im Bahnhof Frauenfeld. Foto Karl Meyer

Rückmeldungen sind das Salz in der Suppe eines Redaktors. So habe ich mich denn sehr gefreut über folgende Nachricht: «Ein grosses Kompliment in Sachen Semaphor! Als ich den Bericht und die Fotos über den Beitrag am Gotthard im tiefsten Winter 1949/50 gelesen hatte, musste ich nachher eine warme Suppe essen [Ausgabe «Winter 2010», S. 14–23]. Die Bilder lassen einem fühlen respektive errahnen, was das für schwierige Umstände waren, die da gemeistert werden mussten. Da waren noch (richtige) Männer mit Substanz gefragt... Vor allem gab es damals auch noch keine Jack Wolfskin-Jacken und dergleichen. Macht weiter so mit Semaphor.»

*Ulrich Mahni, SBB-Lokführer*

Eine weitere erfreuliche Nachricht erreichte die Redaktion aus unserem östlichen Nachbarland: «Während einer Reise durch die Slowakei entdeckte ich auf der Vorderseite des Bahnhofs Kezmarok die «Bar SEMAFOR». Sie befindet sich im Erdgeschoß in den Räumlichkeiten einer früher stattlichen Bahnhofrestauration. Kezmarok liegt an der landschaftlich überaus reizvollen Strecke durch die Ausläufer der Hohen Tatra von Poprad-Tatry nach Plavec. Entstanden ist meine Aufnahme am 27. April 2008.»

*Erich Nährer, Österreich*



Schwerpunkt der hier vorliegenden Semaphor-Ausgabe ist das Thema «50 Jahre Vierstrom-TEE». Dazu blenden wir zurück ins Jahr 1961, als unsere Bundesbahnen ihre vierstromtauglichen TRANS EUROP EXPRESS-Triebzüge in Betrieb nahmen – im damaligen SBB-Nachrichtenblatt gereichte es den eleganten Kompositionen in der Juni- und September-Ausgabe sogar zu einem Platz aufs Titelbild, im November noch auf die hintere Umschlagseite. Zum Einsatz gelangten die 160 km/h schnellen Fahrzeuge als TEE «GOTTARDO» und «TICINO» zwischen Zürich und Mailand, sowie als «CISALPIN» auf der Strecke Mailand–Paris (via Wallis). Mittlerweile sind die im elektrischen Bereich neue Massstäbe setzenden Fahrzeuge Geschichte. Heute noch vorhanden, bei der Stiftung SBB Historic, ist der RAe 1053. Urs G. Berger, profunder TEE-Kenner, blickt für uns zurück in die Anfangszeit der Triebzüge. Illustriert haben wir den Beitrag mit mehrheitlich noch nie publizierten alten Bildern – ab Seite 3.

Viel Lese- und Betrachtungsvergnügen wünscht

*Christian Jellmeier*  
Redaktor und Herausgeber

Was, Wann, Wo?	Seite 2
RAe TEE II: Der komfortabelste Schweizer Zug wird 50	Seite 3
Schweizer Schienenfahrzeuge für die Transandino	Seite 18
SemaForum	Seite 25
Poster	Seiten 28 und 29
Bildergeschichte um 1940: Drei Krokodile am Gotthard	Seite 30
Damals und heute: Haltestelle Rüplisried-Mauss	Seite 33
Olten, 1919: Dampfloks aus Preussen mit der Anschrift USA	Seite 34
Die «Mirage»-Triebzüge der Bremgarten–Dietikon-Bahn	Seite 39
Rundes Jubiläum: 10 Jahre SBB Historic	Seite 48
Aktuelle historische Bahnen	Seite 50
Das besondere Bild	Seite 54
Vorschau & Impressum	Seite 55
Zugschluss	Seite 56

Poster, Seiten 28/29

«50 Jahre TEE II»: Im Sommer 1961 steht im Gare de Lyon der brandneue Vierstrom-Triebzug RAe 1053 bereit, um als TEE CISALPIN von Paris via Lausanne nach Mailand zu fahren.



Das gestochen scharfe, mit einer Glasplattenkamera entstandene Bild dokumentiert den Zug in seiner fünfteiligen Ursprungsform. Beim RAe 1053 handelt es sich übrigens um diejenige Komposition, welche bei der Stiftung SBB Historic erhalten blieb.

Foto SIG/Slg. SBB Historic

### Rubrik «Was, Wann, Wo?»

Die Semaphor-Rubrik «Was, Wann, Wo?» drucken wir nur noch in geraffter Form ab:

- [www.voev.ch/oV-Agenda.html](http://www.voev.ch/oV-Agenda.html)
- [www.sbbhistoric.ch](http://www.sbbhistoric.ch), «Events»
- [www.rhb.ch](http://www.rhb.ch), «Reisen»/«Erlebnisfahrten», Tel. 081 288 43 40
- [www.sgeg.ch](http://www.sgeg.ch)





## RAe TEE II: Der komfortabelste Schweizer Zug wird 50

**1961 setzte der TEE II europaweit neue Massstäbe bezüglich Komfort und Technik (vierstromtauglich). Die eleganten SBB-Triebzüge galten zwischen Milano, Paris und Amsterdam als die Visitenkarte unserer Rollmaterial-Industrie. Letztere konnte damit einen weiteren Höhepunkt schweizerischen Schaffens feiern.**

Heute ist es üblich, Triebzüge mit einem Produktnamen zu betiteln, welcher verschlüsselt auf die speziellen Fahrzeugeigenschaften hinweist – früher war das die Ausnahme:

### **SPATZ, FLIRT, TALENT – und CASIMIRO**

- Beispielsweise bezeichnet die Firma Stadler Rail AG ihre Triebzüge für die Zentralbahn einfach mit SPATZ – die Kurzform steht für «Schmalspur Panorama Triebzug»
- Ebenfalls von Stadler stammt der FLIRT – die Abkürzung gilt für «Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug»
- Von Bombardier Transportation stammt der TALENT – «Talbot Leichter Nahverkehrs-Triebwagen»
- Wer jedoch kennt den CASIMIRO – eine neue CISALPINO-Generation? Nein, CASIMIRO stand als Projektname für den späteren RAe TEE II, kreierte im Frühjahr 1955. Die «Commission TRANS EUROP EXPRESS» (TEE) war zwar kurz zuvor gegründet worden, aber das Pflichtenheft für die ab 1957 eingesetzten TEE-Dieseltriebzüge konnte erst später von den beteiligten Staatsbahnen unterzeichnet werden. Obwohl die SBB auch in der TEE-Commission sassen, beauftragte Dr. h.c. Franz Gerber, Leiter der SBB-Abteilung «Zugförderungs- und Werkstätdienst» (ZfW), die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) damit, eine Machbarkeitsstudie für einen Triebzug zu erstellen, welcher unter allen vier gebräuchlichen europäischen Stromsystemen verkehren konnte.

Weil man im Frühjahr 1955 aber noch nicht an einen elektrischen TEE denken wollte, erhielt der Mehrsystemtriebzug den Projektnamen CASIMIRO, stellvertretend für «Calais–Simplon–Milano–Roma». Diese Route war bereits damals mit den üblichsten europäischen Wechselstrom- und Gleichstrom-

**Gedränge rund um den RAe 1053 am 22. Juli 1961 in Zürich HB: Während ein SBB-Kondukteur (dunkler Hut) den zeitgenössisch gekleideten Passagieren Auskünfte erteilt, kümmert sich ein Porteur um den Gepäckeinlad.**

**Foto Maurice A. Borel, Slg. TEE-CLASSICS**

Der TEE II – ein Meilenstein in der langen SBB-Geschichte

Der TEE II galt während drei Jahrzehnten als schnellster SBB-Zug, zudem war er ebenso lange Spitzenreiter bei den erbrachten Fahrleistungen wie auch SBB-Prestigekomposition – ausserdem blieb der Triebzug bezüglich Ausstattung und Komfort bis heute unübertroffen.

Im ersten Teil unseres Transandino-Berichts (Semaphor-Ausgabe «Winter 2010», S. 36 bis 45), gingen wir auf die in Winterthur gebauten und 1927 nach Chile gelieferten elektrischen Zahnradloks E 101–103 ein. Jetzt präsentieren wir die in den 1950er-Jahren bestellten Elektrolokomotiven E 201 und E 202.

Sommer 1959, in der SLM-herrscht Hochbetrieb: Neben den beiden elektrischen Zahnradlokomotiven für die Transandino wird auch an SBB-Dieselloks der Typen Bm 6/6, Bm 4/4 und Em 3/3, sowie an einem Tem III und an der Ae 4/6 10 812 gearbeitet. Letztere weilte damals für einen grösseren Umbau im Antriebsbereich bei der SLM in Winterthur.

Foto SLM/SBB Historic



Mit den Mitte der 1920er-Jahre bei der SLM (Schweizerische Lokomotiv- & Maschinenfabrik), Winterthur, und BBC (AG Brown Boveri & Cie.), Münchenstein, bestellten sowie im Herbst 1927 gelieferten elektrischen Zahnradlokomotiven E 101 – E 103 hatten die Ferrocarril Transandino de Chile (FCTC) gute Erfahrungen gemacht.

Es war somit naheliegend, dass sich die Bahn, als sie in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre weitere Zahnradmaschinen beschaffen musste, erneut an das Firmen-Duo SLM und BBC

Was ist nun richtig:  
3000 oder 2700 Volt?

Als Fahrdrachtspannung für die Transandino-Linie nennen die meisten SLM-Unterlagen den Wert von 3000 Volt. Da und dort wird die Spannung hingegen mit 2700 Volt angegeben.



# Schweizer Schienenfahrzeuge für die chilenische «Transandino» (Teil 2)



Richtig ist, dass mit 3000 Volt die Auslegungs- und mit zirka 2700 V die effektive Betriebsspannung gemeint ist. Eine ähnlich hohe Gleichstromspannung traf man in der Schweiz nur auf den beiden Privatbahnstrecken Nyon–La Cure und Chur–Arosa an (2000 bis 2400 Volt).

wandte. Man wurde offenbar handelseinig und der Auftrag ging wiederum in die Schweiz.

## **Einteilige, elektrische Zahnradlokomotiven «made in Winterthur», Baujahr 1960**

Jetzt aber setzte man nicht mehr auf die Bauart 1'Ca+Ca1' (Stangenantrieb und je Lohkälfte ein Triebzahnrad) von 1925, sondern auf den Typ Bob'Bob'. Die Maschinen verfügten also über zwei Drehgestelle mit je zwei einzeln angetriebenen

# mit drei Krokodil-Loks am Gotthard



Meienreussbrücke verlassen haben, erreicht bereits die Spitze des Güterzuges das Bauwerk (diese Seite)

- Bis beide Zwischenlokomotiven auf der Fachwerkbrücke sind (nächste Seite, oben), kann der Fotograf hurtig «nachladen» und ein drittes Bild «schiessen». Beladen sind die zweiachsigen Hochbordgüterwagen wahrscheinlich mit deutscher Kohle für Italien (bis heute hält sich übrigens das Gerücht, dass sich unter dem «Schwarzen Gold» Waffen be-

**Der Güterzug erreicht die mittlere Meienreussbrücke: Im Gegensatz zur Ae 4/7 im Bild links hat die Ce 6/8 III beide Stromabnehmer gehoben – diese Umstellung erfolgte nicht von einem Tag auf den anderen.**





Nun sind die zwei Ce 6/8 III, welche als Zwischenlokomotiven Dienst leisten, auf der mittleren Meienreussbrücke angelangt. Auch diese Maschinen haben noch beide Stromabnehmer gehoben.



Ob der Fotograf vom Zug überrascht worden ist? Uns Eisenbahnfreunden wäre es jedenfalls lieber gewesen, wenn der Lichtbildner einige Sekunden früher auf den Auslöser gedrückt und sowohl die Be 4/6 als auch beide Ce 6/8 III etwas weiter hinten festgehalten hätte. Ansonsten verdanken wir dem guten Mann aber eine grossartige Bildserie!  
Fotos SBB Historic

funden und illegal die Schweiz durchquert hatten – das ist aber eine ganz andere Geschichte ...)  
– Nachdem «unser» Güterzug Göschenen erreicht hat, reihte man dort die Zwischenlokomotiven aus und spannte beide Ce 6/8 III einem talwärts fahrenden Personenzug vor; hinter der Be 4/6 ist ein Postwagen mit Oberlichtern erkennbar. Entstanden ist das Bild unterhalb Wassen beim Wattinger-Kehrtunnel – diese Seite, unten. *Christian Zellweger* 🍷

# Die «Mirage»-Triebzüge der Bremgarten–Dietikon-Bahn



**Die «Mirage»-Ära der Bremgarten–Dietikon-Bahn ist zu Ende, und voraussichtlich bis auf ein Exemplar werden sämtliche BDe 8/8 verschrottet. Oliver Marfurt hat als Lokführer diese Triebzüge fahren und schätzen gelernt – ein persönlicher Rückblick.**

1969 lieferten die Firmen SWS (Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren) und MFO (Maschinenfabrik Oerlikon) neun BDe 8/8 an die damalige Bremgarten–Dietikon-Bahn (BD). Der schmalspurige Doppelgelenktriebzug war damals wegweisend im Eisenbahnbau und prägte die Region zwischen Dietikon und Wohlen wie kein anderes Schienenfahrzeug zuvor. Vorgängig musste allerdings die Fahrdrachtspannung von bisher 900 auf neu 1200 V erhöht werden, was für mehrere alte Triebwagen das Ende bedeutete.

## **Persönlich gefärbter Rückblick**

Schon früh begeisterten mich die BDe 8/8 der Bremgarten–Dietikon-Bahn. Sämtliche Postkarten und Prospekte wurden gesammelt und so mancher Familienausflug führte auf den

**Auf einem Rollschemeel ist am 1. März 1969 der BDe 8/8 3 in Bremgarten West eingetroffen und wartet auf den demnächst erfolgenden Ablad. Links «spitzt» der Traktor Te 2/2 401 oder 402 ins Bild. Foto Karl Meyer**



# Zugschluss

Als der TEE «Rheingold» am 9. April 1982 von Genf her kommend in Basel SBB einfuhr, war es höchste Zeit, den legendären Zug samt dem nostalgischen Zugsanzeiger abzulichten; nur eineinhalb Monate später verkehrte der «Rheingold» nämlich zum letzten Mal auf diesem Abschnitt (22. Mai 1982). Geführt wird er hier von einer der vier damals im TEE-Look gehaltenen Re 4/4 I – den Nr. 10 033, 10 034, 10 046 oder 10 050. Heute, im Jahre 2011, sind noch die Maschinen 10 034 und 10 046 vorhanden. Im schmucken Trans-Europ-Express-Anstrich erstrahlt allerdings nur die 10 034 wieder – Dank des Vereins TEE-CLASSICS.

Foto Christian Zellweger 📷

