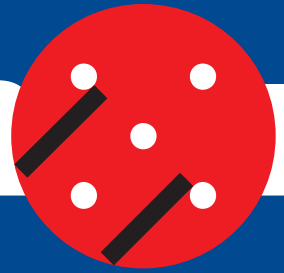


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Bm 6/6
Die grosse Diesellok
geht in Pension



CHF 24.50 / € 16.- Sommer 2006



Juni 1956: Die 3. Klasse verschwindet von der Bildfläche – oder doch nicht? Ein Rückblick



Schatztruhe: Dampf auf der Westschweizer Privatbahn Yverdon-Ste-Croix

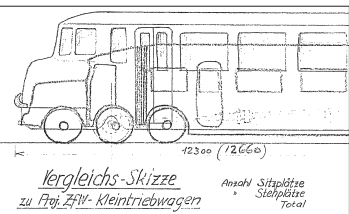


«Davoser-Rundfahrt»: 1950 schickte die RhB ihren modernsten Zug auf Fototour; die Bilder

semaphor



Semaphor im Sommer 2006



Titelbild

Das undatierte Bild zeigt den Bm 6/6-Prototyp 18503 im Vorbahnhof Zürich. Auf Grund der noch fehlenden Schalldämpfern auf dem Dach und der bereits fünfstelligen Lok-Nummer muss die Aufnahme zwischen 1959 und 1963 entstanden sein. Passend zur Zeitschrift «Semaphor» befindet sich auch ein Semaphor-Signal im Bild (links).
Slg. Christian Zellweger

Wie die Zeit vergeht! Als ich Mitte der 1950er Jahre ein kleiner Knirps war, nahmen die SBB erstmals in ihrer Geschichte eine grössere Zahl von Diesellokomotiven in Betrieb: die mächtigen Bm 6/6. Bestückt waren sie mit zwei langen Vorbauten, sowie einem hohen, in der Mitte platzierten Zentralführerstand – damit erinnerten sie an die bereits damals legendären «Krokodil»-Lokomotiven der Typen Ce 6/8 II/III und Be 6/8 II/III. Vorerst kamen zwar nur vier Bm 6/6-Prototypen zur Ablieferung, ihnen folgte 1960/1961 dann aber eine Zehner-Serie. Die vier Kolosse wirkten gewaltig auf mich, mass ich damals doch erst etwa einen Meter: das entsprach ziemlich genau dem Raddurchmesser von 1040 mm. Neben der Grösse imponierte auch das «amerikanische Aussehen» – wie es die Schweizerische Bauzeitung vom 16. April 1955 treffend ausdrückte. Mittlerweile sind die imposanten Loks in die Jahre gekommen, und neue Maschinen treten an ihre Stelle. Grund genug also, die Bm 6/6 zum aktuellen Semaphor-Hauptthema zu küren.

Weitere Themen der vorliegenden Ausgabe «Sommer 2006» sind (eine Auswahl):

- Vor 50 Jahren, am 3. Juni 1956, schaffte die Mehrzahl der europäischen Bahnen das Dreiklassen-System ab. Wir blicken zurück in eine Zeit, in der die Mehrzahl aller Reisenden noch mit Holzbänken Vorlieb nehmen musste.
- Letzthin ist ein Semaphor-Mitarbeiter auf Zeichnungen nicht realisierter «Roter Pfeile» gestossen – und hat sich Gedanken über diese schubladisierten SBB-Projekte gemacht.
- Als in den fünfziger Jahren der Tourismus wieder in Schwung kam, beauftragte die Rhätische Bahn den Postkartenverlag Beringer & Pampaluchi (B&P) damit, ihre Züge auf verschiedenen Strecken fotogen abzulichten. Eingesetzt wurde natürlich das modernste Rollmaterial. Als erstes nimmt uns der B&P-Fotograf jetzt auf die «Davoser-Rundfahrt» mit.
- Bis 1945 galt unter Dampflokkfreunden die Privatbahn Yverdon–Ste-Croix (YSteC) als Geheimtipp: Mit Ausnahme einer Maschine gehörten die YSteC-Dampfrösser nämlich alle der seltenen aber interessanten Gelenk-Bauart Mallet an. Dann, nach erfolgter Elektrifikation, verschwanden sie von der Bildfläche. Seither gibt sich die YSteC dampflos – vom kurzen Gastspiel einer im Herbst 1974 leihweise «importierten» Museums-Malletlokomotive einmal abgesehen.

Christian Zellweger

Ende 1954 nahmen die SBB ihre erste Bm 6/6 in Betrieb. Jetzt, gut 50 Jahre später, heisst es Abschied nehmen von diesem Lokomotivtyp.
Seite 3

Zufall oder Beharrlichkeit? Ein Semaphor-Mitarbeiter entdeckte bis dato fast völlig unbekannte (!) «Rot-Pfeil»-Projekte der SBB von 1932.
Seite 24

Zum Abschluss unserer Serie über die vierachsigen Güterwagen der Brauerei Feldschlösschen stellen wir deren Kesselwagen vor.
Seite 32

Sommer 1956: Wechsel vom 3- zum 2-Klassen-System
Seite 18

Damals und heute: (Bahnhof) Inkwil
Seite 31

RhB: «Davoser-Rundfahrt» mit Fotozug und Ge 4/4 601
Seite 38

Dampf über der Westschweiz: von Yverdon nach Ste-Croix
Seite 44

Aktuelle historische Bahnen
Seite 49

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Abschied: Die Bm 6/6 geht in Pension



Am 15. Dezember 1954 nahmen die SBB ihre erste Bm 6/6 in Betrieb. Bis 1961 folgten 13 weitere derartige Dieselloks. Jetzt, rund 50 Jahre später, neigt sich die Ära dieser eindrücklichen Maschinen zu Ende.

Zusammen mit der Firma Sulzer, Winterthur, und Adolph Klose gründete Rudolf Diesel 1906 eine Gesellschaft für Thermolokomotiven. Mit der Berliner Lokomotivfabrik Borsig entstand daraufhin eine 2'B2'-Diesellokomotive mit direkter Kraftübertragung, das heisst, die Kurbelwelle des Dieselmotors diente gleichzeitig als Antriebswelle des Stangenantriebs. Im Sommer 1912 absolvierte die Lokomotive auf der SBB-Linie Winterthur–Romanshorn Probefahrten. Ende März 1913 fand die Überführung nach Berlin statt, wobei mehrmals 100 km/h erreicht wurden. 1914 läuteten dann aber zwei schwere Motor-Defekte sowie der beginnende Erste Weltkrieg das Ende der Lokomotive ein – um 1918 wurde sie verschrottet.

Im feinen Januar-Licht des Jahres 1990 bringt die Bm 6/6 18505 eine ältere italienische Elektrolokomotive in den Gleichstrombereich des Grenzbahnhofs Chiasso zurück.

Foto Urs G. Berger

Damit begann alles: Die von der Gesellschaft für Thermolokomotiven Diesel-Klose-Sulzer GmbH gebaute Diesellokomotive stellt sich 1912 in Winterthur dem Fotografen. Mit Bleistift wurde auf der Rückseite des Bildes vermerkt: Diesel Locomotive for express train. Nach dem schweizerischen Typenschema hätte diese Maschine die Bezeichnung Am 2/6 erhalten.
Slg. Christian Zellweger



Klassenwechsel: die Dritte wurde zur Zweiten



Bern im August 1950: «Fliegend» wird aus einem noblen 1. Klass-Abteil des AB4 1384 Reiseproviant eingekauft. Nach den zwei Doppelfenstern, oder ungefähr ab Mitte des mobilen Perronwagens, folgt die etwas weniger hochkarätige, aber auch noch gepolsterte 2. Klasse.
Foto SBB Historic

Am 3. Juni 2006 war es ein halbes Jahrhundert her, seit die Mehrzahl der europäischen Bahnen vom Drei- zum Zweiklassen-System wechselten. Unsere Zeitreise schweift ins Jahr 1956 zurück.

Was genau wurde im Sommer 1956 abgeschafft? Die 1. oder die 3. Klasse? Faktisch verschwand zwar die Ziffer 3 von der Bildfläche, sachlich betrachtet war es jedoch die alte 1. Klasse welche dem Systemwechsel zum Opfer fiel. Genauer gesagt: die bisherigen Polsterklassen eins und zwei wurden zusammen gelegt und zur neuen 1. Klasse erklärt. Die mehrheitlich aus Holzbänken bestehende 3. Klasse stieg somit zur 2. Klasse auf.

Drei Wagenklassen, für jede(n) etwas

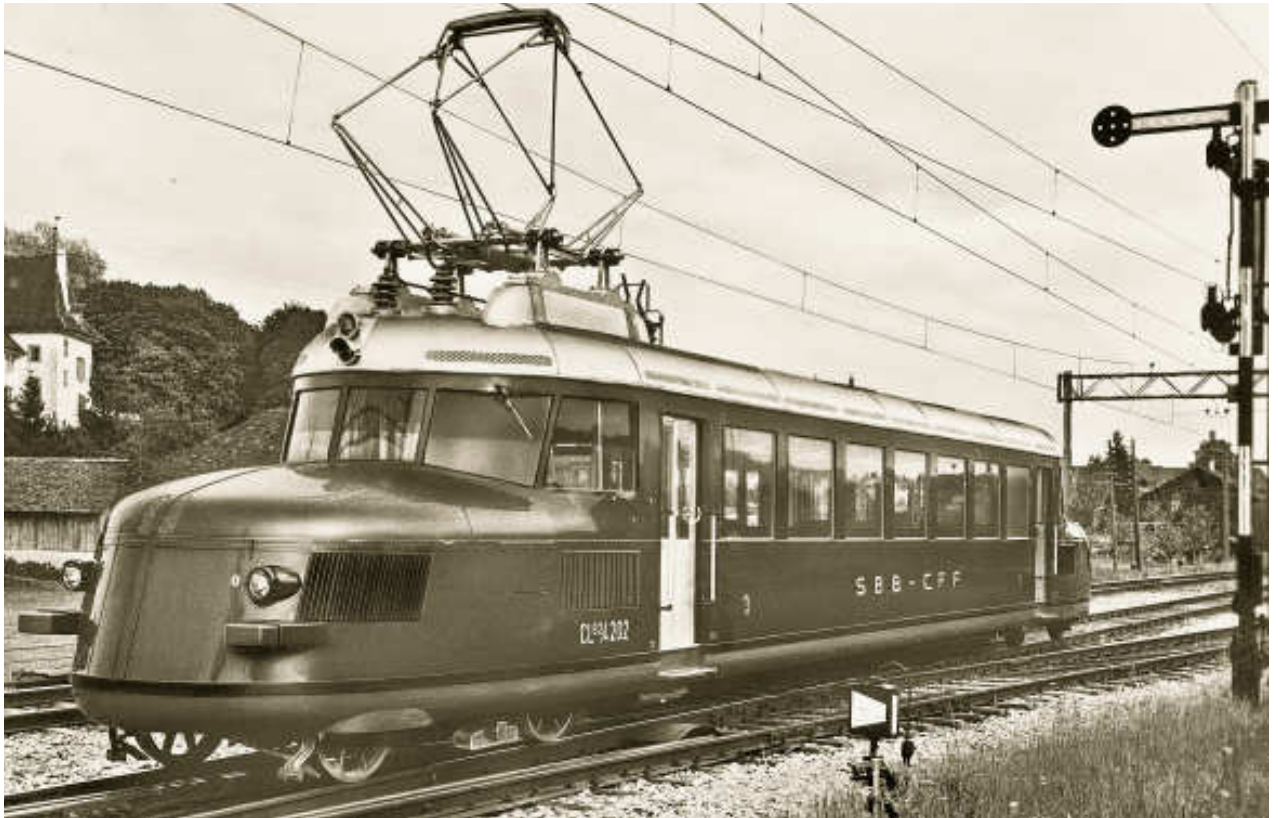
Wagen der 2. und 3. Klasse verfügten meistens über einen Mittelgang, die beiden grosszügig dimensionierten Polsterklassen (1. und 2.) unterschieden sich durch die Innenausstattung. Wo möglich wies die erste Klasse geschlossene Abteile auf. Zugänglich waren sie über einen Seitengang.

Ab Mitte der dreissiger Jahre – allerdings noch zögerlich – nach dem Zweiten Weltkrieg dann forscher, begannen in der dritten Klasse Holzbänke rarer zu werden. Gefragt war nun eine leichte Polsterung mit Kunstleder-Überzügen. Einzug hielt diese Neuerung zuerst einmal vor allem bei den Wagen des internationalen Fernver-

Erster Leichtstahlwagen mit gepolsterten 3. Kl.-Sitze

Als erster Leichtstahlwagen mit gepolsterten Bänken 3. Klasse gilt der C4ü 9691 von 1944. Das SBB-Fahrzeug verfügte über einen Seitengang und neun Abteile mit acht Plätzen. Auf Grund des vorgesehenen internationalen Einsatzes wurden die Sitze gepolstert, wie dies bereits 1934 bei den neuen schweren RIC C4ü eingeführt worden war. Dieser Einzelgänger aus der Leichtstahlwagen-Familie verkehrte zeitlebens ausschliesslich im Inland. CZ Aus «Die Leichtstahlwagen der SBB» von Karl Emmenegger

Schubladisierte «Rot-Pfeil»-Projekte



Nicht realisierte Entwürfe von Fahrzeugen strahlen eine grosse Faszination aus: Was wäre, wenn sie tatsächlich gebaut worden wären? Daniel Ammann ist auf alte SBB-Dokumente gestossen, die das Thema «Roter Pfeil» in ein neues Licht stellen, respektive um ein spannendes Kapitel reicher machen.

Das Thema «Leichttriebwagen» beschäftigt(e) die SBB seit ihrer Gründung. Erinnerung sei diesbezüglich an folgende Fahrzeuge:

- Dampftriebwagen Cm 1/2 1 von 1902: Heute befindet er sich in betriebsfähigem Zustand als CZm 1/2 31 im Bestand von SBB Historic
- Benzintriebwagen Cm 11 von 1900; Abbruch 1911
- Benzintriebwagen CFm 1/2 9911 und 9912 von 1925; Umbau aus AB3-Wagen von 1894 (JS), 1932 bereits wieder entmotorisiert und bis 1944 als CF weiter verwendet.

Dann, zu Beginn der 1930er Jahre, stand bei den SBB die Beschaffung elektrischer Leichttriebwagen sehr weit oben auf der Wunschliste. Kein Wunder also, dass interessierte Hersteller ihre Fahrzeuge anboten und den SBB vorführten. Zum Beispiel die französische (Pneu-)Firma Michelin: Sie schickte im Sommer 1932 einen Schienen-Autobus, die «Micheline», in die Schweiz.

Davon inspiriert nahm bei den SBB die Planung von Leichttriebwagen konkretere Formen an. Dazu arbeitete die Abteilung «Zugförderung und Werkstätten» (ZfW) im Herbst 1932 verschiedene Projekte aus. Nachfolgend stellen wir einen Teil dieser bis anhin kaum bekannten und schon verloren geglaubten Dokumente näher vor.

So sahen die ab 1935 in Betrieb genommenen Roten Pfeile bei ihrer Ablieferung aus. Der Originaltext auf der Rückseite lautet: «Leichttriebwagen Cle 2/4 Nr. 202 der Schweizerischen Bundesbahnen auf der Strecke Bern–Thun».
Foto BBC, Slg. CZ