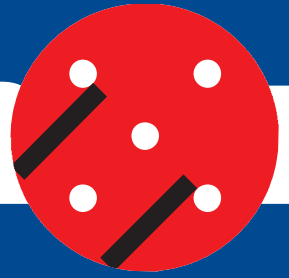


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Einholpantographen:
die ersten Schweizer Jahre

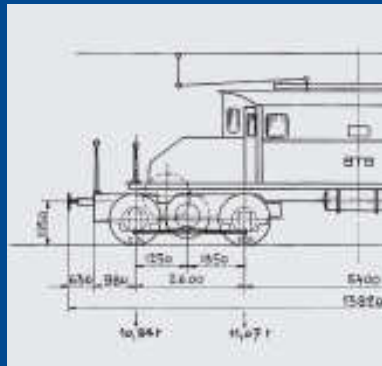


Herbst 2012

CHF 26.50 / € 22.-



Zu meines Vaters Zeit – 1952
als Lokheizer im Berner Jura



Burgdorf–Thun-Bahn: Dreh-
strombetrieb von 1899–1933



«Made in Switzerland»: Die
zwölf SLM-Dieselloks der CFE

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbilder



Serienmässig ab Fabrik mit Einholmstromabnehmer ausgerüstet wurden seit 1969 auch die Re 4/4 II. Am 20. Juli 1969 posiert bei Bonstetten die Lok 11201 für den SBB-Fotografen Walter Fotsch (ganz links) und den SBB-Ingenieur Karl Meyer. Die Identität des jugendlichen Zuschauers liess sich hingegen nicht ausfindig machen.
Foto Maurice A. Borel, Slg. TEE-CLASSICS

Die kleinen Bilder stammen von Hans Schneeberger, dem SLM-Archiv u. Daniel Ammann (Slg.)

Poster, Seiten 28/29



Auf der Rückseite dieses Fotos finden sich folgende Angaben: «2x2/2 Lokomotive Nr. 3 von 600 PS Leistung, Fahrdrahtspannung 750 Volt Drehstrom, 40 Perioden. (Ausserdem wurden für die Burgdorf–Thun-Bahn bereits 2 Lokomotiven und 6 Motorwagen geliefert.) Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie.» Die runde Blechschleibe mit dem hellen Strich zeigt auf, dass sich die Lok auf einer Extrafahrt befindet; bei Konolfingen, 1910.
BBC-Glasplattenbild/Slg. CZ

«UNE FOIS N'EST PAS COUTUME» sagt man so schön auf Französisch («Einmal ist kein Mal»). Weil unser Chefredaktor diese Sprache jedoch kaum wirklich beherrscht, ist eines zum Vorneherein klar – das heutige Editorial stammt aus einer Hand der «B-Mannschaft»:

Zu Beginn der 1960er-Jahre weilte sehr oft ein kleiner Bub im Bahnhof Luzern, seinem Geburtsort. Schnell hatte er seine Lieblingslokomotive ausgewählt: Die Ae 6/6 mit Chromverzierung – auch wenn ihm die Stangenlokomotiven noch so gefielen. Und zum fünften Geburtstag bekam er das Büchlein «Lokomotiven aus aller Welt», Nummer 44 der Reihe der damaligen Taschenbücher des Hallwag-Verlages Bern, geschenkt. Grosse Freude fand er darin an der von der Form her Ae 6/6-artverwandten «Äthiopische Diesellokomotive, in der Schweiz gebaut» (abgebildet auf Seite 83) welche ihn nicht mehr los liess. Lange Zeit waren damals jedoch kaum Unterlagen über diese Eisenbahn auffindbar. Später erfuhr er, dass diese Bahngesellschaft wörtlich «Compagnie du Chemin de fer Franco-Ethiopiens» (CFE) hiess und Djibouti mit Addis-Abeba verbindet.

In der Mitte der 1960er-Jahre wanderte die Familie mitsamt dem kleinen Buben ins, zumindest aus seiner Sicht, ferne Waadtland aus, weit weg von seinen heissgeliebten Ae 6/6 mit Chromverzierung. Quasi als Trost entdeckte er mit der Zeit drei weitere Lieblingslokomotiven respektive Lieblingsfahrzeugen am anderen Ende des Kantons, alle mit sechs Triebachsen: Zuerst die beiden DZe 6/6 der Schmalspurbahn Montreux–Oberland Bernois (MOB), und kurz darauf die G 2x3/3 104 der Museumsbahn Blonay–Chamby (BC). Einige Jahre später erfuhr er von einer etwas älteren Verwandten dieser Mallet-Lokomotive: die G 2x3/3 5 der Yverdon–Sainte-Croix-Bahn (YStC), welche laut damaligen Unterlagen nach Äthiopien ausgewandert sein sollte. Die Suche nach Unterlagen über die CFE bekam dadurch neuen Aufwind.

Inzwischen wuchs der kleine Bub zum Erwachsenen heran, sein grosses Interesse an den erwähnten Lokomotiven wie auch an der CFE selbst blieb aber bestehen. Um die Mitte der 1980er-Jahre fand er dann (endlich!) zuerst Bilder und Informationen über diese Diesellokomotiven von SLM/BBC, kurz darauf über die Bahn selbst, inklusive deren Dampflokomotiven. Aber erst die Beziehung zu einem Bekannten in Südfrankreich, Sohn und Grosssohn von Eisenbahnern der CFE, eröffnete ihm den Weg zu den interessanteren und interessantesten Informationen. Dabei kam eine kaum für wahrscheinlich gehaltene Vielzahl von Einsatzbildern dieser SLM-Diesellokomotiven in Afrika zu Tage – eine kleine Auswahl davon wird in dieser Semaphor-Ausgabe gezeigt – ab Seite 46. Ebenfalls Teil des Themas CFE ist zudem eine brandneue Überraschung, welche hier überhaupt erstmals («exklusiv» im Presse-Fachjargon) veröffentlicht wird – ab Seite 44.

Viel Spass beim Lesen sämtlicher spannenden Themen in dieser Ausgabe wünscht Ihnen

Daniel Ammann
eines der Mitglieder des Semaphor-Teams

Einholmstromabnehmer in der Schweiz: Wie sie Fuss fassten (Teil 2)	Seite 3
Zu meines Vaters Zeit – 1952 als Lokheizer im Jura	Seite 14
Damals und heute: Bahnhof Le Noirmont	Seite 26
Poster	Seite 28 und 29
Burgdorf–Thun-Bahn (BTB): Drehstrombetrieb von 1899 bis 1933 (Teil 1)	Seite 30
SemaForum	Seite 43
Von der Westschweiz nach Afrika – die Mallet-Lokomotive G 2x3/3 Nr. 5 der YSteC	Seite 44
«Made in Switzerland»: Die SLM-Diesellokomotiven 1M bis 12M der CFE	Seite 46
Aktuelle historische Bahnen	Seite 50
Das besondere Bild	Seite 54
Vorschau	Seite 55
Impressum	Seite 55
Zugschluss	Seite 56

Was, Wann, Wo?

- www.voev.ch/oV-Agenda.html
- www.sbbhistoric.ch, «Events»
- www.rhb.ch, «Reisen»/«Erlebnisausfahrten», Tel. 081 288 43 40
- www.sgeg.ch

Einholmstromabnehmer in der Schweiz: Wie sie Fuss fassten (Teil 2)



In der Semaphor-Ausgabe «Sommer 2012» stellten wir die ersten in der Schweiz genutzten Einholmstromabnehmer des Herstellers Faiveley vor. Jetzt sind die Produkte der Firmen Siemens und BBC an der Reihe.

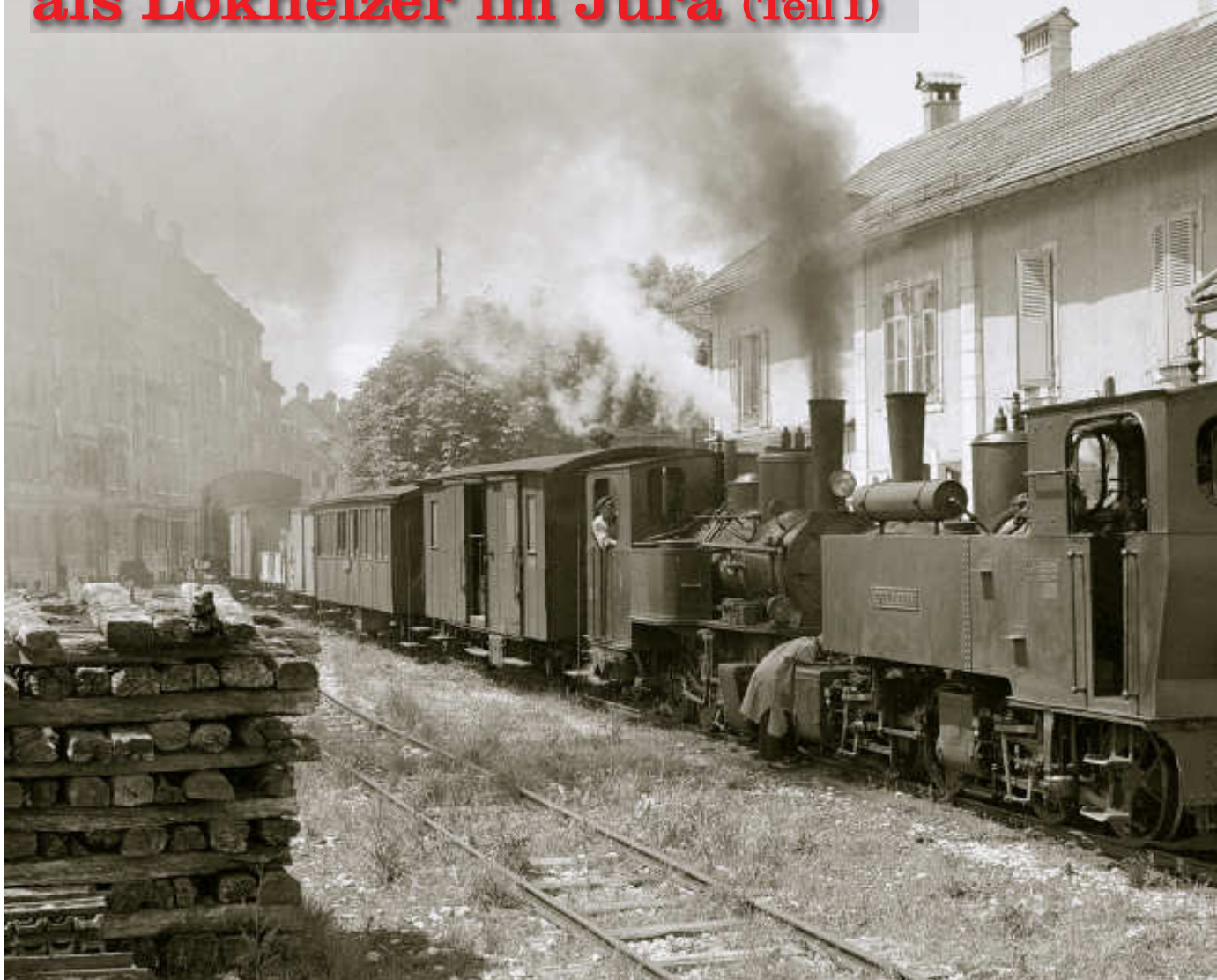
«Die Konkurrenz schläft nicht!». Dieser zum Allgemeingut einer Marktwirtschaft gehörende Satz trifft selbstverständlich auch auf das Eisenbahnwesen zu. Ja, selbst der Bereich «Stromabnehmer» ist davon nicht ausgeschlossen.

Einholmstromabnehmer der Bauart Siemens

Parallel und unabhängig von Faiveley entwickelten die Wiener Siemens-Schuckert-Werke GmbH, auch Wiener Starkstromwerke genannt (siehe dazu Kästchen auf Seite 5) ebenso einen Einholmstromabnehmer, welcher zwar optisch ähnlich, technisch jedoch anders aufgebaut ist. Im Gegensatz zum

Flums, 24. Januar 1967: Für Schnellfahrversuche hat man den RABDe 8/16 1041 temporär mit einem BBC-Einholmstromabnehmer ausgerüstet – ein Bild des ganzen Triebzuges findet sich auf den Seiten 8/9.
Foto Daniel Heer

Zu meines Vaters Zeit – 1952 als Lokheizer im Jura (Teil 1)



Hans Schneebergers Sohn stellt seines Vaters Archivschätze vor – in dieser Ausgabe nehmen sie uns mit in die Franches Montagnes (jurassischen Freiberge), wo der Senior 1952 bei den Chemins de fer du Jura (CJ) als Heizer angestellt war.

«Der RSG-Töff [siehe Bildtext] dampft zwar nicht mehr durch die Tabeillon-Schlucht hinauf, aber der Kundige entdeckt da und dort Spuren aus den heroischen Zeiten der CJ.» Diesen Feriengruss erhielt ich im Sommer 1989 per Postkarte von meinen Eltern aus ihrem Urlaubsdort im Jura. Mit «heroischen Zeiten» – das wusste ich aus den Erzählungen meines Vaters – meinte er seine abenteuerlichen Erlebnisse als «chauffeur auxiliaire» [Aushilfsheizer] auf der Schmalspurstrecke von Saignelégier nach La Chaux-de-Fonds im Sommer 1952. Dieser Semaphor-Beitrag handelt davon...

Wie ein 21-jähriger Student zum Heizer auf der CJ wurde

Anfang der 1950er-Jahre gab es in der Schweiz nur noch wenige ausschliesslich mit Dampf betriebene Strecken oder Bahngesellschaften. Eine davon war die Chemins de fer du Jura (CJ), welche 1944 aus der Fusion der beiden Normalspurbahnen Régional Saignelégier-Glovelier (RSG) und der Régional Porrentruy-Bonfol (RPB) sowie den zwei Meterspurbahnen Chemin de fer Tavannes-Le Noirmont (CTN) sowie der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (SC) entstand.

Ausser der CTN-Strecke, und ab Mai 1952 auch der RPB-Strecke, wurden alle übrigen Linien mit Dampflokomotiven betrieben. Das Ende der Dampftraktion stand aber kurz bevor, denn sowohl die RSG- als auch die SC-Abschnitte sollten bis Ende 1953 elektrifiziert



Bild oben:
La Chaux-de-Fonds Est,
11. Juni 1952: Die G 3/3 9
erhält Verstärkung durch
die G 2x2/2 4 «Pouillerel».
Gemeinsam werden sie den
«Stücker» (Zug 804) nach
Saignelégier bringen.
Fotos Hans Schneeberger

Bild rechts:
Der «RSG-Töff» CFZm 1/3
Nr. 5 ist am 9. Juli 1951
auf der RPB im Einsatz. In
Porrentruy stellt er den
Anschluss aus Bonfol an die
internationalen Kurswagen
Paris–Venedig her.

sein. Zudem war beschlossen, dass die nur noch dem Güterverkehr dienende RSG-Strecke von Normal- auf Meterspur umgebaut, ebenfalls elektrifiziert sowie mit der SC- und der CTN-Linie zusammen ab 1953 ein jurassisches Schmalspurnetz bilden sollte.

Was lag näher als eben dieses Dampflokparadies im Bilde festzuhalten – solange das noch möglich war. Da hatte mein Vater als Elektroingenieurstudent die Glanzidee, er könnte das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden und seinen Semesterferienbatzen als Eisenbahner im Jura verdienen. Gesagt, getan. Aus früheren Eisenbahnexkursionen in den Jura hatte er Bekanntschaft geschlossen mit dem Depotchef in Saignelégier und diesen in der Angelegenheit kontaktiert. Einigermassen verblüfft war der Bewerber schon, als er umgehend eine Zusage erhielt und so wurde der Student vom 9. Juni bis 17. Juli 1952 bei der CJ als Aushilfsheizer für die Strecke von Saignelégier nach La Chaux-de-Fonds eingestellt.

Für seine Freundin hat er seine Erlebnisse als «Tagebuch eines Lokomotivheizers» niedergeschrieben, in der Absicht «einen letzten Rest schweizerischer Eisenbahn- und Dampfrossromantik durch Wiedergebung kleiner Episoden festzuhalten und ... in nicht allzutrockener Form für spätere Zeiten aufzubewahren.» Der Bericht und die dazugehörigen Aufnahmen geben uns heute einen Einblick ins Eisenbahnerleben auf den Chemins de fer du Jura im Sommer vor sechzig Jahren – siehe Bild auf Seite 18.

Die Jurabahnen Anfang der 1950er-Jahre im Allgemeinen und...

Die CJ und ihre Vorgängergesellschaften waren durch ihre geografische Lage in dünn besiedeltem Gebiet sowie durch die langanhaltenden Wirtschaftskrisen nach dem Ersten Weltkrieg seit jeher finanziell nicht auf Rosen gebettet. So konnte sich die RSG zum Beispiel Zeit ihres Bestehens keine Pensionskasse für ihr Personal leisten. Dazu ist in der Festschrift zum hundertjährigen Bestehen der Jurabahnen (siehe Kästchen «Quellen und Literatur», Seite 24) zu lesen, dass das Personal 1929 aus eigener Initiative eine Lotterie zugunsten eines Hilfsfonds für bedürftige Angestellte und in Not geratene Eisenbahnerfamilien organisierte. An diesem Anlass konnte die Summe von 24 000 Franken gesammelt werden.

Die Bahnen mussten den immer wieder akut von der Einstellung gefährdeten Betrieb mit bescheidensten Mitteln aufrechterhalten. An grössere Investitionen für die Erneuerung der Anlagen oder gar für neues Rollmaterial war während Jahrzehnten nicht zu denken. Erst Anfang der 1950er-Jahre konnte die CJ mit Hilfe einer substanziellen finanziellen Zuwendung durch den Bund, den Kanton Bern und den an den Bahnen liegenden Gemeinden eine nachhaltige Sanierung und Modernisierung ins Auge fassen.

Sowohl die Infrastruktur als auch das Rollmaterial der CJ befanden sich deshalb im Juni 1952, also kurz vor der Umstellung auf durchgehend elektrischen Betrieb und unmittelbar vor dem Umbau der Strecke Saignelégier–Glovelier auf Meterspur, schlicht in einem desolaten Zustand. Für eine illustrierte Zeitschrift aus dem Jahre 1951 hat ein Reporter den Zustand der RSG gar wie folgt protokolliert: «Die Stationsgebäude sind weitgehend zerfallen



Burgdorf-Thun- Drehstrombetrieb



Bahn: von 1899 bis 1933 (Teil 1)



Die heute zur BLS AG gehörenden Strecken Burgdorf–Hasle–Rüegsau–Konolfingen–Thun und Hasle–Rüegsau–Langnau weisen eine bewegte Geschichte auf. Wir widmen uns dem von 1899 bis 1932/1933 hier praktizierten Betrieb mit Drehstrom.

Wo die BTB begann

Der Kilometer-Null der Burgdorf–Thun-Bahn befand sich in Hasle–Rüegsau. Der Stein ist daselbst heute noch vorhanden und gut zu sehen – neben dem «Thuner»-Gleis 5.

Dem BBC-Werkstoffografen verdanken wir dieses gestochen scharfe Glasplattenbild der E^{2E} Nr. 2 – sogar die SLM-Fabriknummer 1198 und das Baujahr 1899 lassen sich ablesen. Foto BBC/Slg. Hans Schneeberger

Zugschluss



Nicht alles im Leben ist planbar – mitunter sogar zum Glück!
Diese Erfahrung machte der Fotograf obiger Aufnahme, als er am 12. August 1988 im nachmittäglichen Interlaken Ost etwas gelangweilt auf dem Perron herumlungerte und sich die Zeit bis zur Abfahrt des Schnellzugs nach Bern vertrieb. Letzterer war mit der TEE-Re 4/4 II 11252 bespannt. Dann aber begann die Barriere zu bimmeln und zu blinken, kurz darauf tauchte der Gegenzug auf – gezogen von der ebenfalls TEE-farbenen Re 4/4 II 11251. Flugs den Apparat gezückt, und die Kreuzung der beiden «Schwestern» war auf Film gebannt. Mittlerweile existiert keine Re 4/4 II mehr im TEE-Look (11158–11161 von 1969 bis 1981/82, und 11249–11253 von 1972/73 bis 1993/94). Aber was nicht ist, kann mit etwas Glück ja wieder werden – passende Re 4/4 II gibt es bei den Schweizerischen Bundesbahnen noch genug... *Foto Christian Zellweger* 📷