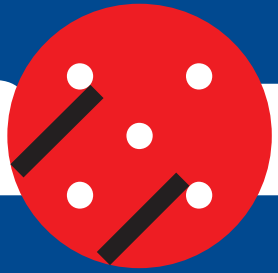


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Re 4/4 I
Die Maschinen
der zweiten Serie



CHF 24.50 / € 16.- Herbst 2006



Ae 8/8 der BLS: Mit Zierlinien lassen sich Doppellokomotiven positiv verändern



RhB-Fotofahrten in den frühen 1950er Jahren: Chur-Arosa, sowie Bellinzona-Mesocco

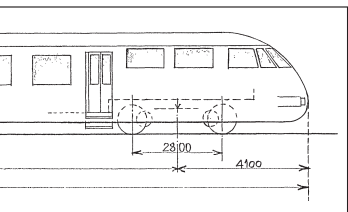


«Schienenblitze» der SBB: Lange geplant, 1937 bis 1939 dann tatsächlich gebaut



semaphor

Semaphor im Herbst 2006



Titelbild

Der Eisenbahntunnel zwischen Wynigen und Burgdorf spielt in Friedrich Dürrenmatts 1951 erschienener Geschichte «Der Tunnel» eine zentrale Rolle: Er, sowie der darin fahrende Zug, neigen sich mehr und mehr dem Erdinneren entgegen. Völlig anders, zum Glück, präsentiert sich die Situation am 17. April 1982, als der TEE «Rheingold» nach 510 m wieder ans Tageslicht stösst. Die vor gut einer Stunde in Basel SBB an die Wagen gekuppelte Re 4/4 I 10046 wird den Zug über Bern und Lausanne nach Genf bringen. Foto Christian Zellweger

Die SBB-Leichtschnellzugslokomotiven Re 4/4 haben das Eisenbahnbild meine Kindheit geprägt. Zudem konnte mein bei den SBB arbeitender Vater fast alle Fragen rund ums Thema Eisenbahn beantworten. Wusste er ausnahmsweise tatsächlich nicht weiter, dauerte es kaum mehr als einen Tag, bis er am Arbeitsplatz alle für mich notwendigen Informationen eingeholt, oder sie dem legendären Buch-Klassiker «Die Geheimnisse der Eisenbahn» entlockt hatte.

So konnte ich mir bereits in jungen Jahren – mein Jahrgang ist 1949 – locker und ohne Zwang viel Wissenswertes aneignen. Hartnäckig hält sich in unserer Familie allerdings das Gerücht, dass ich bei schulischen Themen nicht den gleichen Eifer an den Tag gelegt hätte. Wie auch immer. Kein anderes Triebfahrzeug faszinierte mich gleichermaßen, wie die Re 4/4. Speziell die oberen Nummern mit den eleganten runden Stirnfronten. Nachdem wir in der Semaphor-Ausgabe «Frühling 2006» ausführlich die Maschinen 401–426 vorgestellt haben, ist die Reihe nun an meiner Lieblingslokomotive, den ebenfalls aus dem Eisenbahn-Alltag verschwundenen Re 4/4 427–450.

Weitere Themen der vorliegenden Semaphor-Ausgabe «Herbst 2006» sind (eine Auswahl):

- Von 1959 bis 1966 beschaffte die Privatbahn Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) einen Lokomotivtyp der seinesgleichen suchte: die zweiteiligen Ae 8/8. Unser Beitrag beleuchtet nicht grundsätzlich die Geschichte dieser bärenstarken Maschinen – er widmet sich «lediglich» einigen kleinen, aber optisch überaus ins Gewicht fallenden Details. Zum Beispiel den nicht von Anfang an vorhandenen seitlichen Zierlinien sowie den Kantonswappen.
- Die Rubrik «SemaForum» entwickelt sich zu einer spannenden Informations-Plattform, stellen doch diverse Leser ihr spezifisches Fachwissen der Allgemeinheit zur Verfügung – mitunter legen sie ihren Texten sogar ein informatives und «heisses» Bild (von anno dazumal) bei.
- Ist Ihnen bewusst, dass vor 65 Jahren, im November 1941, die Brünigbahn den elektrischen Betrieb aufnahm? Vorerst zwar «nur» von Luzern über den Brünigpass nach Meiringen, Ende 1942 dann aber durchgehend via Brienz bis Interlaken Ost. Zeitgerecht erfolgte 1941 und 1942 auch die Inbetriebnahme von 16 Zahnrad-Gepäcktriebwagen des Typs Fhe 4/6. Unser Bild in der Semaphor-Rubrik «Aktuelle historische Bahnen» lässt ihre Geschichte ganz kurz Revue passieren.

1950 und 1951 nahmen die SBB ihre Re 4/4 427–450 in Betrieb. Unser Hauptartikel beleuchtet die Geschichte dieser eleganten Maschinen.

Seite 3

In den Jahren 1934 bis 1936 wälzten die SBB zahlreiche Schnelltriebzug-Projekte. Wir zeigen die Entwürfe und die gebauten Fahrzeuge.

Seite 26

Keine Semaphor-Ausgabe ohne Rhätische Bahn (RhB): Unsere Zeitreise führt in die 50er Jahre, auf die Misoxer- und die Chur–Arosa-Linie.

Seite 42

SemaForum Seite 22

Damals und heute:
Aare-Brücke Bern Seite 25

Ae 8/8 der BLS: Ohne und mit seitlichen Zierstreifen
Seite 35

Aktuelle historische Bahnen
Seite 49

Wann, Was, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Christian Zellweger

Redaktor

Re 4/4 427–450, die runde Schöne



Etwas mehr als anderthalb Jahre dauerte es, dann standen den SBB am 1. November 1951 alle 24 Re 4/4 der zweiten Serie zur Verfügung. Sie wiesen jedoch, im Gegensatz zu den vorgängig gelieferten 26 Maschinen, keine Stirntüren, sondern runde Frontpartien auf.

Mit ihrem schmackhaften Äusseren eroberten die Re 4/4 das Herz der Eisenbahnfreunde im Nu. Aber auch dem «normalen» Publikum gefielen die wohlproportionierten Leichtschnellzugslokomotiven sehr.

Hätte die Geschichte der Re 4/4 auch einen anderen Weg einschlagen können? Die Frage sei erlaubt, werden in der Projektphase doch oft mehrere Vorschläge verfolgt sowie Varianten gezeichnet – so auch bei den Re 4/4.

Re 4/4- und Re 6/6-Projekte von 1941, mit und ohne radial einstellbaren Lenkachsen

1940 nahmen die SBB drei RFe 4/4-Gepäcktriebwagen in Betrieb (s. Semaphor «Frühling 2006», S. 4). Dank ihrer Achslast von lediglich 12 t durften sie mit einer erhöhten Kurvengeschwindigkeit verkehren. Im Alltag zeigte es sich allerdings, dass die RFe 4/4 mit 1340 PS über zu wenig Leistung verfügten. Bereits 1941 machte sich deshalb die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), Winterthur, Gedanken über stärker motorisierte Lokomotiven, deren maximale Achslast 13 t nicht überschreiten durfte. Diese Studien werden hier nun vorgestellt:

- *Leichtlokomotive mit 2000 PS, Achsfolge Bo'Bo', Achslast 13 t, Stirntüren:* Das Fahrzeug stellt eine Mischung aus RFe 4/4 (ohne Gepäckabteil) und den späteren Re 4/4 401–426 (2480 PS) dar
- *Leichtlokomotive mit 3000 PS, Achsfolge Co'Co', Achslast 12 t, keine Stirntüren:* Gemäss damaliger Gepflogenheit wäre es eine Re 6/6 geworden
- *Gepäcklokomotive mit 3000 PS, Achsfolge Co'Co', Achslast 13 t (mit 6 t Nutzlast), Stirntüren:* Das Fahrzeug hätte vermutlich die Bezeichnung RFe 6/6 erhalten sowie

Am 15. Februar 1975, rund ein Jahr bevor die Be 6/8 II 13253 «Historische Lokomotive» wurde, führte sie einen Güterzug von Winterthur nach Romanshorn. In Sulgen wartete das Krokodil die Überholung durch einen Schnellzug ab; bespannt ist er mit der Re 4/4I 10029. Foto Christian Zellweger

Re 4/4 401–426
und 427–450

In diesem Beitrag beschränken wir uns auf die 1950 und 1951 in Betrieb genommene zweite Serie 427–450. Die 1946 bis 1948 abgelieferte Serie 401–426 haben wir bereits in der Semaphor-Ausgabe «Frühling 2006» vorgestellt.

Damals und heute: Brücken zum Bahnhof Bern

Brandneu war der dreiteilige Re 8/12 501 oder 502, als er am 24. Februar 1938 vom Wilerfeld her kommend Bern erreichte: Der 502 wurde am 8. Oktober 1937, der 501 am 17. Februar 1938, erstmals in Betrieb genommen. Der elegante Schnelltriebzug (Vmax 150 km/h) befindet sich auf der 167 m langen «Roten Brücke», welche im Innern eine Fahrbahn für den Personen- und Fuhrwerkverkehr aufwies. Eingeweiht wurde das doppelspurige Bauwerk über die Aare anno 1858, genügte jedoch bereits nach dem Ersten Weltkrieg den Anforderungen nicht mehr. Fortan durfte es nur noch eingleisig befahren werden. Eine nur mässige Entlastung brachte ab 1930 die direkt daneben errichtete Lorraine-Strassenbrücke. 1941 nahmen die SBB dann den einige hundert Meter entfernt liegenden und 1080 m langen Lorraine-Viadukt in Betrieb. Daraufhin wurde die Rote Brücke abgebrochen. Beide Farbbilder entstanden am 21. Juli 2006. Das untere zeigt den ICE 5 Wiesbaden Hbf–Interlaken Ost, Bern an 9.56 Uhr. Die Brüstung im Vordergrund gehört zur Strassenbrücke von 1930. Fotos SBB Historic und Christian Zellweger



Die «Rote Brücke»

Anno 1860 benützen täglich 20 Züge die Rote Brücke, 1940 waren es bis zu 235. Zudem stieg das Lokomotiv-Gewicht in dieser Zeit von etwa 35t auf bis zu 130 t («Krokodile») an.

