

semaphor

Klassiker der Eisenbahnen

Krokodile
Alte Maschinen und
Kieszüge von 1200 t



CHF 24.50 / € 16.- Winter 2006



Juni 1956: Wie das Ändern von drei auf zwei Wagenklassen über die Bühne ging



Blockiert im Schnee: Ein RhB-Lokführer erinnert sich an den Bernina-Winter 1962



Strassentraktoren und -rollschemel: Mehr als 40 Jahre lang gehörten sie zum Bild der SBB

semaphor



Semaphor im Winter 2006



Anfangs der 1970er Jahre absolvierte ich in Biel mein Maschinenbaustudium, anschliessend fand ich in Zürich eine Stelle. Hier wie dort nutzte ich die Freizeit, öfters auch die Arbeitszeit(!), um den Krokodil-Lokomotiven nachzujagen. Wobei das Tätigkeitswort nachjagen im wahrsten Sinne des Wortes zu verstehen ist: Unter Zuhilfenahme (s)eines «Untersatzes mit Rädern» verfolgten ein Freund und ich die Be 6/8 auf der Strasse. Stationiert waren sie damals in Basel und Zürich. Ohne Rücksicht auf ihr Alter, die Be 6/8 II hatten die 50 bereits hinter sich, die Be 6/8 III lagen knapp darunter, mutete man ihnen viel zu; speziell den Zürcher-Loks. Tag für Tag zogen sie 1200 Tonnen schwere Kieszüge durchs Land. Uns sollte das recht sein, waren wir für die grosse Zeit der Krokodile am Gotthard doch zu spät geboren. Wir mussten mit den Kieszügen zufrieden sein. Totaler Höhepunkt stellten dabei die Doppeltraktionen dar. Sie kamen selten vor, und mehr als einmal vernahmen wir erst im Nachhinein davon; Ärger, grosser Ärger! Nichts desto trotz gelangen uns im Laufe der Zeit einige interessante Bilder – siehe Beitrag ab Seite 3.

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

- Passend zur Jahreszeit berichtet ein RhB-Lokführer darüber, wie ein Schneesturm seinen Zug in Ospizio Bernina am Weiterfahren hinderte. Rettung erhoffte er sich nun vom aus Pontresina zu Hilfe geschickten Räumer-/Dampfschneesleuder-Duo; Fehlanzeige: Der Räumer entgleiste und der Konvoi versank flugs in der weissen Pracht. Drei Tage dauerte der Kampf, unter Mithilfe von zwei weiteren Schneesleudern und zahlreichen Arbeitern. Zum Glück hatte «unser» Lokführer seinen Fotoapparat mit dabei und hielt das Ringen in einmaligen Bildern fest.
- Die Rubrik «SemaForum» wird als Austauschplatz von Informationen genutzt: Hier stellen unsere Leser ihr spezifisches Fachwissen der Allgemeinheit zur Verfügung. Mitunter liefern die Einsender sogar ein passendes Bild (von anno dazumal) zu ihrem Text, oder die Redaktion steuert ein solches bei.
- Geprägt wurde der Eisenbahn-Herbst 2006 durch die Grossanlässe «Dampffestival Untervaz», «Zweites Fahrzeugtreffen in Bauma» und «A2 35, ex Eb 2/4 5469, auf Ostschweizerfahrt». Wir berichten darüber mit stimmungsvollen Bildern in der Rubrik «Aktuelle historische Bahnen».

Bis Mitte der 1970er-Jahre leisteten die SBB-Krokodile Dienst vor 1200 t schweren Kieszügen. Wir werfen einen (wehmütigen) Blick zurück.

Seite 3

Im Februar 1962 blockierte ein Wintersturm sogar die Schneesäum-Komposition der Berninabahn. Wir dokumentieren deren Befreiung.

Seite 16

Jahrzehnte lang gehörten sie zum helvetischen Alltag: die SBB-Strassentraktoren und -rollschemel. Das ist mittlerweile aber Geschichte.

Seite 34

SemaForum Seite 12

Damals und heute:
Bahnhof Preglia Seite 15

Wie ging der Wechsel vom
3- zum 2-Klassensystem im
Juni 1956 über die Bühne?
Seite 24

Aktuelle historische Bahnen
Seite 47

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Titelbild

Eine alte Signalglocke, zwei nostalgische Semaphor-Signale und die kurz vor der Ausrangierung stehende Be 6/8 III 13304 mit einem Kieszug: So idyllisch zeigte sich am 5. Juli 1974 die Blockstelle Bohli zwischen Immensee und Arth-Goldau. Beachtung verdient zudem das aufs Geländer montierte Vogelhäuschen: Es stellt eine verkleinerte Kopie der Blockstelle dar!
Foto Christian Zellweger

Christian Zellweger

Krokodile, Kieszüge und 17‰-Steigung



Ab Mitte der 1960er Jahre liessen die SBB ihre schweren Kieszüge von Lokomotiven der Typen Be 6/8 II und Be 6/8 III ziehen. Diese Massnahme kam einem Todesurteil auf Raten gleich, den damaligen Eisenbahn-Fotografen hingegen verhalf sie zu interessanten Bildern.

Im Jahre 1964 teilten die SBB dem Depot Zürich mehrere Be 6/8 II als «Kieszug-Maschinen» zu. 1970 bis 1974 taten sie das Gleiche mit insgesamt acht Be 6/8 III. Damit sich die Krokodile vorschriftgemäss einsetzen liessen, musste vorgängig aber noch die Lastnorm geringfügig nach oben angepasst werden: Gemäss «Anhang FDR» (Fahrdienstreglement) lag die Anhängelast für Be 6/8 II und Be 6/8 III in Steigungen von 12 ‰ bei 1155 t. Ein beladener Kieszug wog jedoch 1200 Tonnen (ohne Lokomotive), und setzte sich in der Regel aus 15 vierachsigen Wagen vom Typ Fad, ab 1965 Fads, zusammen. Teilweise kamen aber auch zweiachsige Eds zum Einsatz.

5. Juli 1974 unterhalb von Rothenburg: Noch wenige hundert Meter, dann haben es die Elektroveteranen Ae 3/6 II 10448 und Be 6/8 III 13304 geschafft.
Foto Christian Zellweger

Damals und heute: Bahnhof Preglia, Italien

Es gibt Bahnhöfe die ändern sich während Jahrzehnten kaum – z. B. das zwischen Domodossola und Brig gelegene Preglia: Im Mai 1963 verkehrten hier planmässig Re 4/4. Aber auch einen der fünf «Rot-Pfeil-Anhänger» ABD(i), früher ABF4 oder BCF4, verschlug es zeitweise auf diese Linie. Sein niedriges Gewicht, sowie das kleine Gepäckabteil, machte diesen Wagentyp nämlich zum idealen Fahrzeug für Personenzüge auf Bergstrecken.

Foto SBB Historic



Trotz einem Sprung von 43 Jahren zeigte sich Preglia am 20. Mai 2006 weitgehend wie anno 1963: Bahnhof und Re 4/4 I 10044 sind sich früher oft begegnet, stand doch genau diese Maschine lange Zeit auf der Simplon-Linie im Einsatz (vom Depot Lausanne aus). Mittlerweile gehört die Lok zur Stiftung SBB Historic. Hier eilt sie mit einem Extrazug und der «Historischen Komposition 1930» nach Domodossola.

Foto: Chr. Zellweger



Drei Tage blockiert im Schnee



Auf dem Berninapass im Schnee blockierte Züge: Vor 50 Jahren geschah das öfters. Doch wer trug damals schon eine Kamera mit sich herum? Lokführer Karl Wohlwend: Er hatte im Februar 1962 seinen Fotoapparat mit dabei – zum Glück!

Wir lassen uns das Erlebte vom pensionierten RhB-Lokomotivführer gleich selber erzählen:

Erster Tag

Mein Dienst in Pontresina begann um 07.15 Uhr. Die Tour brachte mich nach St. Moritz, um den ersten Zug über den Berninapass zu übernehmen – und schon jetzt fegte der Nordwind den Schnee über das kaum mehr sichtbare Land. Nach einer Kaffeepause in Poschiavo übernahm ich um 10.40 Uhr den Gegenzug, der aus einem 30er-Triebwagen und zwei oder drei Wagen bestand. Zusätzlich wurde mir einer der noch von Hand bedienten Spurpflüge vorgestellt. Auf ihm fuhren zwei nur durch einen Bretterverschlag geschützte Arbeiter mit, und mussten bei jedem Hindernis (Bahnübergang, Weiche) den zwischen den Schienen spurenden Pflug anheben.

Anfangs der Passhöhe, bei der Scala (siehe Semaphor «Winter 2005»), peitschte uns der Wind mit voller Wucht entgegen, die Flocken wirbelten waagrecht durch die Luft. Nun galt es aufzupassen, weil wegen den grossen Schneeverfrachtungen hohe Wächten entstanden und der Spurpflug darin entgleisen konnte. Kurz vor Ospizio Bernina, in einer beachtlichen Steigung, türmte sich die weisse

«In Sibirien im Schneesturm stecken gebliebener Zug mit Strafarbeitern» – so meint man, könnte der Text zu diesem Bild lauten. In Tat und Wahrheit handelt es sich jedoch um die bei Ospizio Bernina blockierte Ge 4/4 181 der Rhätischen Bahn; Februar 1962. Foto Karl Wohlwend

3. Juni 1956: Klassenwechsel mit Tücken

Am 3. Juni 1956 waren es 50 Jahre her, seit die Mehrzahl unserer Bahnen vom Drei- zum Zweiklassen-System wechselten. Wir berichteten darüber in der «Sommer 2006»-Ausgabe. Jetzt zeigen uns Zeitzeugen auf, wie das Ändern der Klassenbezeichnung über die Bühne ging.

Billett aus der Zeit, als es die dritte Klasse noch gab.



Sammlung Otto J. Bauer



1956 wurden 5400 Reisezugwagen umgezeichnet

Gemäss dem «Verband öffentlicher Verkehr» (VöV) standen in der Schweiz Anfangs Juni 1956 genau 4854 Personenwagen sowie 546 Triebwagen im Einsatz. Die Mehrzahl davon war vom Wechsel des Klassen-System direkt betroffen. Lediglich die reinen A-Wagen konnten ihre bisherige Typenbezeichnung weiterhin behalten – die MOB (Montreux–Oberland Bernois) zum Beispiel besass einige wenige derartige Fahrzeuge. CZ

Die Frage «wie handhabten SBB und BLS damals die Umzeichnung ihres Reisezugwagen-Parks?» lässt sich mit Hilfe der hier abgedruckten Fotos weitgehend schlüssig erklären.

Mai 1956 – im Vormonat des Systemwechsels

Das Bild auf Seite 25, Mitte, zeigt folgende Situation: In den westlichen Abstellgleisen des Bahnhofs Bern bereitet ein SBB-Mitarbeiter zwei- und dreiachsige Personenwagen auf den bevorstehenden Systemwechsel vor. Zur Verfügung stehen ihm Farbkübel, Pinsel, Schablonen sowie ein Schemelchen. Als erstes hat der Mann beim rechts teilweise sichtbaren C3 8664 die bisherige Ziffer 3 übermalt – zu sehen ist jetzt lediglich ein dunkler (grüner) Fleck. Während die Farbe am trocknen ist, macht sich der Handwerker am C 9623 zu schaffen. Bald wird auch hier die Zahl 3 verschwunden sein. Sobald die grüne Deckfarbe es zulässt, wird der SBB-Mann mit Hilfe von Schablone und Pinsel

Bern, im Oktober 1946: «Nicht drängeln, es hat für alle Platz!» Trotzdem wird der Leichtstahlwagen C4 9665 von der Schulreise-Schar regelrecht gestürmt. 1956, beim Wechsel zum Zweiklassen-System, werden die hier fotografierten Schüler bereits erwachsen sein. Foto SBB Historic