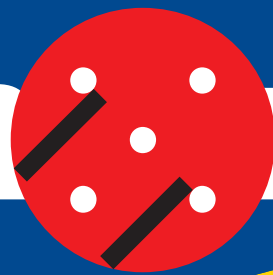


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



50 Jahre TEE



CHF 24.50 / € 16.- Frühling 2007



«Jura-Pfeil»: Neu entdeckte Skizzen von 1932 erhellen seine Vorgeschichte



Dampf-Spektakel an der Gotthard-Nordrampe: 1957 fuhr ein Güterzug mit drei C 5/6 bergwärts



«Fliegender Rätier»: Wie die RhB im Jahre 1952 zu aktuellen Werbebildern kam

semaphor



Semaphor im Frühling 2007



Am 2. Juni 2007 sind es 50 Jahre her, seit die ersten TEE-Züge fahrplanmässig über Westeuropas Schienen rollten. Diesem runden Jubiläum widmen wir unsere Titelgeschichte. Weil die Flut an Publikationen über die TEE-Epoche mittlerweile gross ist – speziell über die Fahrzeuge wurde schon viel berichtet – setzen wir andere Prioritäten: Wie kam es dazu, dass eine Vision nicht Vision blieb? Wie kam es dazu, dass zahlreiche Bahnen und beherzte Männer ihre Energie in eine Idee «investierten» die neue Masstäbe setzte? Realisiert wurde das Ideenpaket zwar mit einigen Abstrichen und Einschränkungen, fürs junge Nachkriegseuropa stellte es trotzdem eine versöhnende und völkerverbindende «Medizin» dar.

Ich selber traf mit dem schweizerisch-niederländischen Diesel-TEE erstmals im Frühling 1957 zusammen; im Bahnhof Urdorf: Der siebenjährige Knirps stand dem eine Probefahrt absolvierenden Triebzug gegenüber: ebenerdig auf Gleisniveau – das war damals Standard für kleinere Stationen. Riesig erschien mir die Schnauze des Maschinenwagens, extrem «amerikanisch» seine grossen Lampen, abenteuerlich seine schiffsähnlichen Bullaugen. Und dieser sonore, tiefe Sound der Motoren: Schon im Stillstand tönten sie gewaltig, völlig umwerfend dann beim Losfahren. Mit einem Gefühl von «Grosser weiter Welt» im Bauch, zog ich schliesslich an der Hand meines Vaters nach Hause – beeindruckt, wie man(n) es nur als Kind sein kann.

Zum letzten Mal begegnete ich einem intakten Zug im Sommer 1979 in Kanada: Jetzt hiess er «Northlander» und zeigte sich ohne TEE-Logo. Ein Jahr später hatten die dortigen Bahnmanager dann aber definitiv genug von den importierten, komplizierten und nicht sonderlich betriebstüchtigen Occasionen. Daraufhin schob man die Maschinenwagen allesamt auf den Schrottplatz; Fertig, Aus, Vorbei! Doch vielleicht bahnt sich jetzt (in den Niederlanden) ein Wunder an ...

Weitere Themen der vorliegenden Semaphor-Ausgabe «Frühling 2007» sind (eine Auswahl):

- 1957 jährte sich zum 75. Mal die Einweihung der Gotthardbahn. Zum Jubiläum liessen die SBB einen schweren Güterzug, bespannt mit drei C 5/6, über die Nordrampe dampfen – wir zeigen die Bilder.
- Im Juni 1952 schickte die RhB zwei Extrazüge zum Fototermin auf die Strecke. Jetzt entdeckte Peter Pfeiffer die damals entstandenen Negative wieder.
- Fahrzeuge entstehen selten aus dem Nichts heraus; so wars auch beim «Jura-Pfeil»: Daniel Ammann hat sich mit seiner Vorgeschichte befasst.

TEE-Züge: Vor 50 Jahren nahmen sie den Betrieb auf. Mittlerweile gehören sie, und das seit längerem schon, zur Bahngeschichte Europas.

Seite 21

Anno 1957, zum Jubiläum «75 Jahre Gotthardbahn», fuhren die SBB einen Foto- und Film-Güterzug mit drei(!) C 5/6 über die Nordrampe.

Seite 3

Wer nicht wirbt, der stirbt! Weil die RhB 1952 nicht ans «Sterben» dachte, liess sie Werbebilder herstellen: vom Zug «Fliegender Rätier».

Seite 10

SemaForum Seite 18

Damals und heute: Löchligut bei Bern Seite 37

Strassenrollschemel wurden nicht nur für den Transport von Güterwagen genutzt ... Seite 38

Die Vorgeschichte zum «Jura-Pfeil» von 1938 reicht mindestens ins 1932 zurück. Seite 45

Aktuelle historische Bahnen Seite 52

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Titelbild

Er verkörperte das Highlight von 1957: der Trans Europ Express (TEE). Entgegen seinem vielversprechenden Namen und der ursprünglichen Idee, liessen die Bahnen jedoch vier unterschiedliche Triebzug-Typen bauen. Lediglich die SBB und NS spannten zusammen und bestellten ein gemeinsam entwickeltes Produkt. Weitere Fakten und Informationen finden Sie ab Seite 21 in dieser Semaphor-Ausgabe. Entstanden ist das Bild in Zürich, um 1958. Foto SBB Historic

Christian Jellinger

1957: Dampf-Spektakel am Gotthard mit drei C 5/6



1957, zum Jubiläum «75 Jahre Gotthardbahn», liessen die SBB einen Foto- und Film-Güterzug mit drei(!) C 5/6 über die Nordrampe dampfen. Wir haben nach den damals entstandenen Bildern gesucht – und sind fündig geworden.

Der Foto- und Filmgüterzug vom 4. November 1957 sollte an die Zeit erinnern, in der noch «König Dampf» das Sagen hatte. Zur Erinnerung: Als letzte der grossen Privatbahnen stiess 1909 die Gotthardbahn (GB) zu den SBB. Beim dabei übernommenen Lokpark dominierten die Maschinen mit drei und vier Triebachsen. Was die Bundesbahnen jetzt aber benötigten, war eine moderne, schwere Heissdampf-Güterzugslokomotive mit etwa 75 t Reibungsgewicht. 1913 war es so weit: Die SBB konnten ihren grössten und zugkräftigsten Dampfloktyp in Betrieb nehmen: die C 5/6. Bis 1917 wurden davon 30 Stück abgeliefert: die Nummern 2901, 2902 sowie 2951 bis 2978.

Der Foto- und Filmzug wird in Erstfeld von einem Schnellzug überholt. Knapp zwei Jahre nachdem dieses Bild entstand, diente es als Titel- und Rückseite des SBB-Nachrichtenblatts «Mai 1959» – und hing daraufhin in gar manchem Zimmer an der Wand; 4. November 1957. Foto SBB Historic

Erhalten gebliebene C 5/6

Vier von 30 C 5/6 sind bis heute erhalten geblieben:

- 2958: sie dient derzeit als Ersatzteilspender – zur Aufarbeitung der 2969
- 2965: im Verkehrshaus in Luzern; nicht betriebsfähig
- 2969: wird betriebsfähig aufgearbeitet
- 2978: im Bestand der Stiftung SBB Historic; wird 2007 eingesetzt.

Reise in die Vergangenheit

Wir nehmen die Dreifachtraktion vom Herbst 1957 zum Anlass, uns auf eine Zeitreise einzulassen: zurück in die Vergangenheit, an die Gotthardstrecke. Dabei stellen wir uns vor, wie anno 1919 ein mit drei C 5/6 geführter Güterzug auf Bahnfreunde gewirkt hätte – wohl wissend, dass in der Regel höchstens zwei C 5/6 zum Einsatz kamen; wahrscheinlich sogar nur eine C 5/6, dafür aber noch eine C 4/5 oder D 4/4. Um jedoch dem 1957 auf Bergfahrt geschickten Foto- und Filmzug die nötige Reverenz zu erweisen, bleiben wir bei drei C 5/6; es hätte 1919 ausnahmsweise ja so sein können ...

Stellen Sie sich vor, es sei Frühling 1919, und wir sitzen mit ein paar gleich gesinnten Frühaufstehern an der Gott-

Übernamen für die C 5/6

Die C 5/6 wurden bei den SBB im Raume Zürich (Kreis III) als «Elefant» betitelt, Im Kreis II (Basel-Chiasso) hingegen als «Müll». «Müll» stand dabei fürs italienische Wort «Mulo», was mit «Lastesel» oder «Maultier» übersetzt werden kann – und war respektvoll gemeint. *Theo Bürgin, pensionierter Lokführer, Depot Basel*

1952: Werbebilder vom «Fliegenden Rätier»

1952 liess die RhB (Rhätische Bahn) vom Postkartenverlag Beringer & Pampaluchi zwei Fotoserien des «Fliegenden Rätiers» herstellen: Einmal im Unterengadin, und einmal in der Surselva (Chur–Disentis); wir blicken zurück.

Gut zu wissen

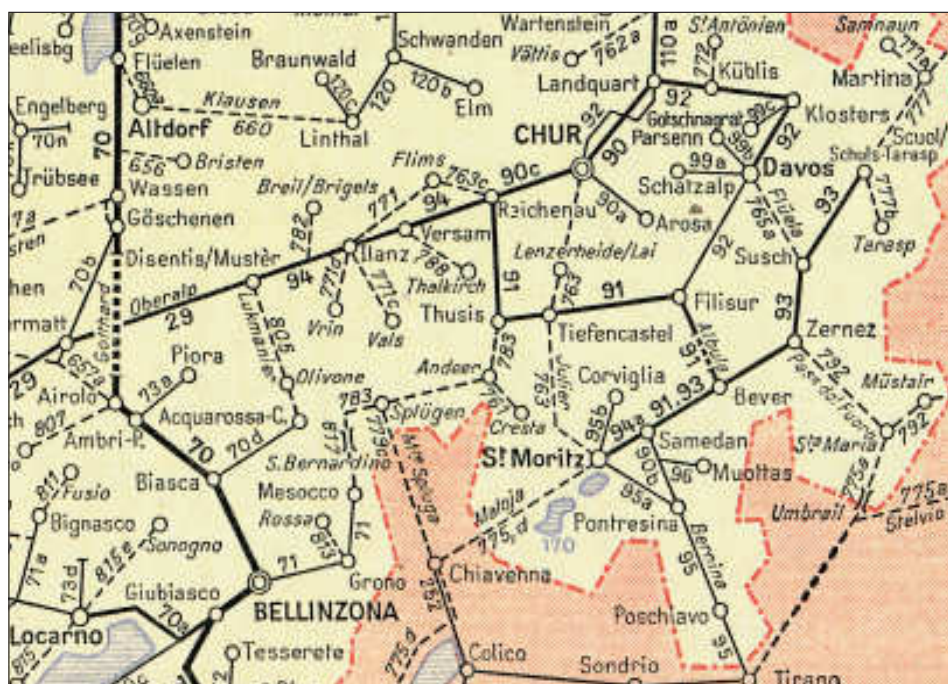
In diesem Beitrag benennen wir die Ortschaften gemäss der im Kursbuch «Sommer 1952» verwendeten Schreibweise. Sie weicht teilweise etwas von der heutigen ab. Ein Beispiel: damals Disentis/Mustèr, heute Disentis/Mustér. CZ

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs mangelte es der Werabeteilung der Rhätischen Bahn (RhB) an Bildern moderner Fahrzeuge. Sie beauftragte deshalb die Fotoagentur Beringer & Pampaluchi damit, neue Fotos herzustellen – und liess zwei Extrazüge zirkulieren. Weil zudem die Kreisschreiben (KS), wie die RhB ihre Extrazugs-Anordnungen nennt, noch existieren, lassen sich die damaligen Abläufe bestens nachvollziehen.

Donnerstag, 12. Juni 1952: Fahrt ins Unterengadin

Der als Dienstzug geführte M1641, formiert aus dem Triebwagen BCe 4/4 504 und zwei passenden C4 der Serie 2301ff, verliess St. Moritz um 8.15 Uhr. Besetzt war er mit einheimischen Schülern. Demgegenüber reiste der Fotograf per Auto. Obwohl die Fahrt ins nahe Samedan 41 Minuten dauerte – der Überholung durch Zug 58 in Celerina (8.28/40 Uhr) wegen – finden sich von diesem Streckenabschnitt keine Bilder.

Dann, um 9.11 Uhr, verliess der Fotozug Samedan. Während in Bever (9.25/40 Uhr) die Überholung durch den Güterzug 863 auf dem Programm stand, erfolgte in La Punt-Chamuesch (10.06/08 Uhr) die Kreuzung mit Zug 260. Des «dünnen» Fahrplans wegen, standen daraufhin bis ins 20 km entfernte Zernez 87(!) Minuten zur Verfügung. Dem KS entsprechend, hatten «die Halte auf der Strecke gemäss Weisung des begleitenden Vertreters des VVfG» (Verkehrsverein für Graubünden) zu erfolgen.



Die Karte vom Kursbuch «Sommer 1952» dokumentiert, auf welchen Strecken die RhB-Fotozüge verkehrten: Am 12. Juni 1952 von St. Moritz nach Scuol/Schuls-Tarasp (Linie 93) und am 30. Juni von Chur nach Disentis/Mustèr (Linie 94).



Gewählt wurden Fotopunkte vor Madulain sowie nach Zuoz und in der Innschlucht bei Cinuos-chel-Brail. In Zernez, nach der Kreuzung mit Zug 262 sowie der Überholung durch Zug 273, fuhr man um 12.10 Uhr weiter, um in Lavin (12.40/42 Uhr) mit dem Güterzug 864 zu kreuzen. Anschliessend entstanden bei Ardez Bilder mit der weit herum sichtbaren Burg Steinsberg. Damit es möglich wurde, die Komposition am Eingang des Val Tasna mit Schloss Tarasp im Hintergrund abzulichten, stieg der Fotograf vermutlich in Ardez in den Zug um – von der Strasse aus ist dieser Standort nämlich kaum in nützlicher Frist

Dienststation Farsch, Vereinigungspunkt der Disentis mit der Albula-Linie: Die Hippsche Wendescheibe wird in Kürze Tageslichtsignalen Platz machen. Beachtenswert sind die unterschiedlichen Fahrleitungen (siehe Semaphor 1/2006). Alle Fotos Beringer & Pampaluchi AG

50 Jahre TEE

Am 2. Juni 2007 wird es 50 Jahre her sein, seit die von den SBB und NS gemeinsam beschafften TEE-Kompositionen den Betrieb aufnahmen.

Die Frage «Wann begann das TEE-Zeitalter?» lässt sich kaum schlüssig beantworten. Jedenfalls dann nicht, wenn wir bereit sind, der TEE-Ära eine Vorgeschichte zuzugestehen. Züge, die einer betuchten Kundschaft gehobenen Komfort anbieten, sind nämlich so alt wie die Eisenbahn selbst – wie sonst lassen sich die Wagen-Klassen (1., 2., 3., und sogar die 4. Klasse) erklären? Zudem setzte in der

Bahnhof Zürich, Dezember 1972: Weit herum hörbar «diesel!» der TEE I vor sich hin; dazu verströmt er einen Hauch von Fernweh und «Grosse weite Welt».
Foto Christian Zellweger

Literatur-Tipps (Auswahl)

- «Die zwölf besten Züge Europas», von Fritz Stöckl, 1956
- «Orient Express», von Werner Sölch, 1980
- «Trans Europ Express», von Maurice Mertens, 1987
- «Die Triebwagenzüge RAm TEE I der NS und der SBB», von Urs G. Berger, 1996
- «De Nederlands-Zwitserse TEE», von Martin van Oostrom, 1997 (in niederländischer Sprache)
- «Die Vierstromtriebwagenzüge RAe TEE II der SBB», von Urs G. Berger, 1999
- «TEE, Ikone der Luxuszüge», von Christian Zellweger, 2003
- «TEE-Züge in der Schweiz», von Peter Goette und Peter Willen, 2006
- «Die TEE-Story», von Konrad Koschinsky, 2007.



SBB-Strassenrollschemel für Spezialtransporte

Primär waren die ab 1938 beschafften SBB-Strassenrollschemel für den Transport von Güterwagen gedacht (s. Semaphor-Ausgabe «Winter 2006»).

Teilweise wurden die Strassenrollschemel aber auch anderweitig verwendet – ein Augenschein.



Nur noch in Genf und Basel

Die Rollschmel-Zustellung von Güterwagen kann heute nur noch in Genf und Basel beobachtet werden – jene Orte also, die vor 40 Jahren schon am meisten Verkehr aufwiesen.

In Basel werden ausnahmslos Kesselwagen an Chemiewerke ohne eigenen Gleisanschluss überführt. Dafür stehen zwei einstige SBB-Rollschmel zur Verfügung – siehe Semaphor-Ausgabe «Winter 2006», Seite 45.
UGB

Während vieler Jahre spielten die SBB im Strassen-Schwerlastverkehr eine gewichtige Rolle. Insbesondere taten sie das bei der Überführung von Eisenbahnfahrzeugen an Ausstellungen sowie bei Schwertransporten für unteilbare Lasten wie Transformatoren, Statorenhäuser, Schiffsrümpfe usw.

Überführungen von Schienenfahrzeugen

Transporte von Bahnfahrzeugen auf der Strasse gab es längst vor den ersten Rollschmel, und sind mindestens in der Schweiz so alt wie unsere Eisenbahnen: Die Lokomotiven und Wagen der 1847 eröffneten «Spanisch Brötli Bahn» gelangten nämlich mit Pferdekraft auf der Strasse von Karlsruhe via Basel über die damals hölzerne(!) Rheinbrücke bis nach Zürich. Selbst anfangs des 20. Jahrhunderts transportierten noch mehrere deutsche Waggonfabriken ihre neuen Fahrzeuge auf der Strasse zum nächstgelegenen Bahnhof – mangels Anschlussgleis. Dabei konn-

16. Dezember 1938: Im folgenden Jahr, an der «Landi», diente der SBB-Krankswagen DK4 10203 vermutlich als «stationäres Sanitätszimmer». Sein Hintransport erfolgte mitten durch Zürich, die Traktion war Sache zweier Saurer-Zugmaschinen mit ZH-Schildern.

Foto SBB Historic

Der «Jura-Pfeil» und seine Vorgeschichte



Daniel Ammann ist bei den Recherchen über nie gebaute Rot-Pfeil-Projekte (siehe Semaphore «Sommer 06» und «Herbst 06») auf Pläne gestossen, die man als Jura-Pfeil-Vorgeschichte bezeichnen darf. Entstanden sind sie anno 1932 bei der SBB-Abteilung «Zugförderung und Werkstätten» (ZfW).

Parallel zum ersten Projekt der späteren Roten Pfeile, vermutlich jedoch zu Vergleichszwecken, entstand Ende September 1932 die ZfW-Zeichnung 12810 «Elektr. Schnell-Triebwagen für Einmannbedienung» (s. S. 46). Auch hier fällt die Konzeption als Alleinfahrer auf – wie beim Roten Pfeil. Die für einen Anhängerbetrieb notwendigen Stirntüren waren deshalb kein Thema. Gegenüber den Roten Pfeilen wurde allerdings eine klassischere Bauform gewählt, vorerst mit 50 Sitzplätzen ohne Toilette. Interessant ist die Inneneinrichtung mit Längs- und Querbänken sowie mit längs zur Fahrtrichtung stehender Doppelpendeltüre zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil. Auffällig sind die spitzförmige Frontpartie, die seitlichen Innen-Schiebetüren sowie das weit vom Wagenkasten wegführende Umlaufblech zur Aufnahme der Stummelpuffer. Das Ein- und Aussteigen über das Umlaufblech sowie die sehr steilen Trittstufen wären mit Bestimmtheit unbequem gewesen. Der Transformator hätte in einem Drehgestell Platz gefunden, die beiden Triebmotoren im anderen.

Die ZfW-Zeichnung 12811

Damit, und ergänzend zur Zeichnung 12810, brachte der ZfW eine Variante mit Toilette und zwei Anordnungen der gemischten Inneneinrichtung mit 48 oder 47 Sitz-

Seit 1954 der seitliche Schriftzug FLECHE DU JURA entfernt wurde, trug das bis 1957 noch hellgrüne Fahrzeug ein Schweizerwappen, umrahmt von den drei Initialen SBB, CFF und FFS. Links ist eine der vier ersten Bm 6/6 abgestellt – noch ohne Schalldämpfer auf dem Führerhausdach; SBB-Hauptwerkstätte Zürich, Januar 1957.
Foto Ueli Gfeller

Zugschluss



Göschenen, um 1935: Vermutlich hat die Ae 8/14 11801 einen schweren Zug bergwärts geführt. Jetzt wird der 246 Tonnen wiegende Koloss für die Leerfahrt nach Erstfeld bereit gemacht; jedenfalls hat der Lokführer schon die rote Schlusscheibe in die Lampe gesteckt. In der hier gezeigten Form verkehrte die Lok übrigens nur bis 1938. In diesem Jahr wurden zwei der vier Stromabnehmer sowie die Spannungsprüfeinrichtung samt Schutzhaube über den Führerständen entfernt.

Foto SBB Historic

