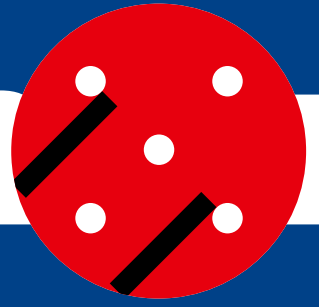


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Am 6/6 18521-18526



Nr. 70 / Sommer 2021

CHF 27.50 / € 23.-



Be 4/4 12001 – erste Umrichter-lokomotive der SBB



Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 2)



Eine Betriebsstörung auf der BLS-Nordrampe

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbilder



Handweichen, Rangiersignale und modernste SBB-Diesellokomotive am 4. Oktober 1979 im Rangierbahnhof Zürich: Die seit rund zwei Jahren aktive Am 6/6 18523 steht bereit, um den Güterzug in den RBL zu bringen. Mit im Bild ist einer der ebenfalls neuen Baudiensttraktoren Tm III.

Foto Christian Zellweger

Die drei Bilder unten zeigen:

- Depot Bern, 18.7.1973: Be 4/4 12001 der SBB
- Würzenbach, 5.8.1957: Blick aus der Ae 6/6 11405 auf die Ae 8/14 11851
- Frutigen, 9.9.1982: Tonzug in Richtung Süden mit Ae 8/8 (Spitze) und Ae 6/8 (Zwischenlok)

Fotos Werner Reber, Hans Schneeberger, Rudolf Willen

Poster, Seiten 28/29



Rangierbahnhof Zürich, 5. September 1979, 12.35 Uhr: Während die Bm 4/4 18422 pausiert, steht die Am 6/6 18521 bereit, um ihre Güterwagenschlange via Zürich Altstetten, Schlieren und Dietikon in den RBL zu überführen.

Foto Christian Zellweger

Neben nicht mehr ganz taufrischen Eisenbahnen faszinieren mich auch in die Jahre gekommene Autos. Ich studiere deshalb regelmässig entsprechende Zeitschriften. Dabei muss ich allerdings öfter mal leer schlucken, tüchtig seufzen und denken: «Die Autofreunde, die haben es gut!» So lese ich in «Octane – Autoklassiker & Sportwagen», Ausgabe «Mai 2021»: «Mehr als 50 Jahre stand dieser 34er Aston Martin völlig unberührt in einer Scheune ...». Nicht ohne Grund werden derartige Entdeckungen deshalb als «Scheunenfunde» bezeichnet. Und ich beginne mit dem Schicksal zu hadern: Warum nur kommt so etwas nicht in der Eisenbahnszene vor? Stellen Sie sich vor, in den Niederlanden schliesst jemand ein seit vielen Jahrzehnten nie mehr geöffnetes Depot auf, und stösst auf eine der 22 im Jahre 1946 von den SBB an die NS verkauften 600er-Schnellzugsdampflokomotiven (die letzte wurde schon 1952 ausrangiert). Was für eine Sensation! Was für eine Sensation! Oder in Polen schlummert in einem heruntergekommenen Schuppen eine A 2/4 der Privatbahn Jura–Simplon still vor sich hin (fünf solche Maschinen sind während des Ersten Weltkriegs an die Militäreisenbahn-Generaldirektion Warschau verkauft worden). Was für eine Sensation! Leider aber sind Lokomotiven grösser, schwerer, unhandlicher und somit kaum so leicht zu verstecken und zu vergessen wie ein 34er Aston Martin. Zudem war ihr Schrottwert lange Zeit hoch. Sie konnten deshalb fast unmöglich jahrzehntelang in Vergessenheit geraten, um viel später wieder entdeckt zu werden. Was für ein Pech!



Die 1893 gebaute A 2/4 110 der Privatbahn Jura–Simplon ging am 1. Mai 1903 an die SBB über, wo sie 1923 ausrangiert und dem Abbruch zugeführt wurde. Fünf Schwesternmaschinen hingegen hauchten ihr Leben im fernen Polen aus, zwei davon trugen zuvor sogar lettische Nummern. Wie schön, wenn eine dieser formschönen Lokomotiven erhalten geblieben wäre!
Foto Archiv Verkehrshaus der Schweiz

Es gibt aber auch neuere SBB-Lokomotivtypen, die von der Bildfläche verschwunden sind, ohne dass ein Exemplar erhalten geblieben ist. Zwei davon stellen wir in der vorliegenden Semaphor-Ausgabe vor: Die welterste ab Fahrdraht gespeiste Umrichterlokomotive, die Be 4/4 12001 und die ersten in Serie gebauten Diesellokomotiven mit Umrichtern und Asynchronmotoren. Weil beide Artikel mehr Platz in Anspruch nehmen als geplant, muss der vorangekündigte Beitrag «Die SBB-De 4/4 im Einsatz auf der Seetal-Linie» verschoben werden. Abgedruckt wird er voraussichtlich in unserer Ausgabe «Winter 2021».

Christian Zellweger
Christian Zellweger

Semaphor-Ausgabe Nr. 70

Be 4/4 12001: Erste ab Fahrdraht gespeiste Umrichterlokomotive Seite 3

Damals und heute: Riedbach Seite 18

Am 6/6: Erste SBB-Lokserie mit Umrichtertechnik und Asynchronmotoren Seite 20

Poster Seiten 28/29

Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 2) Seite 38

Betriebsstörung auf der BLS-Nordrampe Seite 50

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Semaphor online

www.semaphor.ch
(www.semaphor.ch/shop)

DANIEL STAIBER
MODELLEISENBahn-SAMMLUNGEN

SUCHE

Eisenbahnen/Anlagen aller Arten alt od. jung.
Zahle fairen Preis. Bar.
Telefon 076 607 77 08
anfrage@modellbahnkauf.ch

Be 4/4 12001: Erste ab Fahrdrabt gespeiste Umrichterlokomotive



Partiell war und ist die Seetalstrecke mehr Strassenbahn als Überlandlinie. Am 2. Juni 1974 verlässt ein mit der Be 4/4 12001 geführter Personenzug den Bahnhof Beinwil am See in Richtung Luzern. Er benötigt für die Strassenquerung die Hilfe zweier weiss bemützter Männer mit roten Flaggen. Foto Karl Meyer

«Die technische Entwicklung ruht nie»! Ein Beispiel ist die SBB-Lokomotive Be 4/4 12001. Zwar stand sie nur von 1973 bis 1975 im Einsatz, trotzdem schrieb das Fahrzeug Geschichte: Die meisten der neu gebauten elektrischen Lokomotiven, Triebwagen und Triebzüge basieren auf der Umrichtertechnik, die Mitte der 1970er-Jahre noch in den Kinderschuhen steckte.

Zwischen 1968 und 1972 entwickelte Brown Boveri & Cie.(BBC) zusammen mit den SBB die erste fahrdrahtgespeiste Umrichterlokomotive der Welt. Das Versuchsfahrzeug entstand aus dem defekten De 4/4 1685, welcher im April 1967 im Vallée de Joux einen Brandschaden erlitten hatte und vorsorglich für das innovative Projekt remisiert statt abgebrochen worden war. Der ehemalige Holzkastentriebwagen mit Baujahr 1928 wurde damit zum Vorreiter der heutigen Traktionssteuerung und fand folglich in der internationalen Fachpresse hohe Beachtung.

Geschichtlicher Rückblick: der Asynchron-Drehstrommotor

Nikola Tesla, geboren 1856 im heute in Kroatien liegenden Smiljan, begann sich 1882 mit mehrphasigen Elektromotoren zu befassen. 1889 gelang es dem Chefelektriker von AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, vormals Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität) in Berlin, Michael Dolivo-Dobrowolsky, erstmals, den heute weit verbreiteten Dreiphasen-Käfigmotor als brauchbare Maschine zu bauen. Die Vorteile des Drehstrommotors gegenüber dem damals gängigen Gleichstrommotor wurden schnell erkannt:

- Der Kollektor- und Bürstenapparat entfällt. Mit Ausnahme der Rotorlager besteht der Drehstrommotor somit aus verschleissfreien Bauelementen. Folglich ist er einfach aufgebaut und robust, was niedrigere Baukosten ergibt
- Drehstrommotoren sind weitgehend wartungsfrei, damit ergeben sich massiv tiefere Unterhaltskosten

Damals und heute: Riedbach





Bild 3: Am 11. Juni 1982 – im ersten Jahr des Taktfahrplans – kam der Schnellzug 1872 von Bern nach Le Locle um 13.30 Uhr im «Chliforst» zwischen Riedbach und Rosshäusern angefahren, als Pendelzug mit dem Be 4/4 761 vorab. 1979 und 1980 baute die BLS je einen offenen Plattformwagen Bi zu Steuerwagen BDt um. Dies ermöglichte die Vereinfachung der Be 4/4-Pendelzüge, indem auf den viel zu grossen Gepäckwagen verzichtet werden konnte, was insbesondere beim Befahren der Steilstrecke zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds von Vorteil war. Die Fahrzeit von Bern bis Neuchâtel, mit drei Halten (in Gümmenen, Kerzers und Ins), betrug damals 35 Minuten.



Bild 4: Am 17. Februar 2021 hatte die Re 465 008 eine EW III-Komposition, ex SBB, als IR 66 (3922) von Bern (Abfahrt 12.53 Uhr) über Neuchâtel (Ankunft 13.27) bis nach La Chaux-de-Fonds zu befördern. Die sechs Wagen dieses Zuges tragen noch den Werbeanstrich für die Feingebäckfabrik «Kambly». Die Zeit der aus den 1970er-Jahren stammenden EW III in den direkten Zügen auf der BN ist bald abgelaufen; noch während des Drucks dieser Ausgabe werden sie hier durch die neuen Flirt RABe 528 «MIKA» der BLS abgelöst. Aber nicht nur beim Rollmaterial der direkten Züge auf der ehemaligen Bern–Neuenburg-Bahn, auch der Landschaft zwischen Riedbach und Rosshäusern stehen grössere Änderungen bevor, falls die umstrittene BLS-Werkstätte «Chliforst Nord» tatsächlich an dieser Stelle gebaut würde.

Bild 1: Am 23. September 1954 hatte die erste elektrische BLS-Lokomotive, die Ce 6/6 121 mit Baujahr 1910, den mittäglichen Personenzug 2215 von Bern nach Neuchâtel zu befördern. Dieses Unikat, das 1928 zur Bern–Neuenburg-Bahn (BN) kam, war meistens vor Güterzügen zu beobachten und nur in Ausnahmefällen im Personenzugsdienst, wie hier als Ersatz eines Fe 4/5-Gepäcktriebwagens. Zum Ablichten dieser seltenen Bespannung wählte der Fotograf die bereits ländliche Station Riedbach (im Westen Berns). Um 12.31 Uhr hielt die Komposition – bestehend aus einem K2 als Gepäckwagen, einem C4 und einem BC4 sowie zwei Güterwagen – für eine Minute in Riedbach. Danach kurbelte die Maschine weiter, durch den «Chliforst», bis zum nächsten Halt in Rosshäusern. Um 13.48 Uhr traf der Zug, nach einer Fahrt von einer Stunde und 32 Minuten, dann in Neuchâtel ein.
Text und Fotos Hans Schneeberger (senior und junior)

Bild 2: Am 19. März 2021 ist aus dem einstigen mittäglichen Personenzüglein von Bern nach Neuchâtel ein S-Bahn-Zug geworden, mit den NINA-Triebwagen 525 033 und 003 der BLS. Nach 11,2 Kilometern Fahrt ab Bern HB braust die S 5 (15548) Bern – Neuchâtel (– Morat) ohne Halt in Riedbach durch, denn unsere Landstation wird nur durch die S 52 Bern – Kerzers (– Lyss) im Stundentakt bedient. Im Gegensatz zu 1954 braucht der Zug von Bern bis Neuchâtel jetzt aber lediglich 28 Minuten für die 45 Kilometer Fahrt.

Am 6/6: Erste SBB-Lokserie mit Umrichtertechnik und Asynchronmotoren



Exakt dafür wurden die Am 6/6 gebaut: Im Rangierbahnhof Limmattal (RBL) drückt die Nr. 18522 Güterwagen über den Ablaufberg, auch Eselsrücken genannt. Zudem gehörte das Zusammenstellen und Verschieben langer und schwerer Güterzüge zu ihren Aufgaben. Das Bild dürfte Ende der 1970er-Jahre aufgenommen worden sein – eine Zeit, in der noch zahlreiche Gms, früher K3, in Betrieb standen.

Foto Sammlung Christian Zellweger

Die sechs 1973 in Auftrag gegebenen schweren Rangierlokomotiven des Typs Am 6/6 waren wegweisend für die heutige Fahrmotorsteuerung bei Schienenfahrzeugen. Damit gehörten die SBB zu den ersten Bahnen, welche eine Lokomotive mit Wechselrichtern und Triebmotoren in Asynchrontechnik bestellten. Seit 2020 sind die wuchtigen Kraftprotze nun aber Geschichte. Wir blicken zurück auf die Beweggründe einer innovativen Entwicklung, welche in internationaler Zusammenarbeit entstand.

Bereits um 1970 war klar, dass bei den Triebfahrzeugen die Zukunft der Umrichtertechnik und den Asynchronmotoren gehören wird. Doch bis zu diesem Ziel war ein langer Weg notwendig. Erstmals bei universell einsetzbaren Streckenlokomotiven zur Anwendung kam diese Technik in der Schweiz im Jahre 1987. Ihrer schnelleren Verbreitung hatten sich primär zwei Gegebenheiten entgegengestellt:

- In der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre ging der Verkehrsertrag auf Grund der Ölkrise stark zurück. Die Beschaffung von neuem Rollmaterial, insbesondere für den Regionalverkehr, musste deshalb während Jahren praktisch auf Null zurückgefahren werden
- Die für den Umrichterbetrieb erforderlichen Thyristoren generierten Oberwellen, welche teilweise zu Störungen in den Fernmelde- und Sicherungsanlagen führten.

Im Weiteren bestand mangels Erfahrungen ein grundsätzliches Risiko, sodass, bis zu universell einsetzbaren Streckenlokomotiven mit Asynchronmotoren, die Technik, gestaffelt in zwei Schritten, entwickelt werden sollte:

- Schritt 1: Thyristortechnik mit Kollektormotoren (stufenlose Speisung der Triebmotoren, Wartungseinsparungen bei der Fahrstromsteuerung)

Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 2)

Fotografierte Fahrleistungen von Hans Schneeberger senior (Text H. Schneeberger jr.)



Die Fortsetzung unserer Bilderfolge mit den fotografierten Fahrleistungen Hans Schneebergers ist dem zweiten Teil seiner Fahrdienstpraxis am Gotthard gewidmet. Ab 1. Juli 1957 war er im Depot Erstfeld stationiert und sein Rayon reichte nun von Chiasso im Süden bis nach Basel bzw. Zürich im Norden. Aus der Sicht des Eisenbahnamateurs stand zudem ein höchst interessanter Sommer am Gotthard bevor, wie Hans Schneeberger seinem Eisenbahnfreund Karl Wyrsh per Brief ankündigte: «Bis jetzt haben die 14 neuen Ae 6/6 die [Lokomotiv-]Typenvielfalt noch nicht allzusehr zu beeinträchtigen vermocht, sodass immer noch alle möglichen Bespannungsvarianten zu sehen und zu photographieren sind. Auch Überfahren und Probefahrten der Hauptwerkstätte Bellinzona führen oft zu bunten Kombinationen. Eine Exkursion an die GB-Nordrampe vor Ablieferung der nächsten Serie Ae 6/6 würde sich ev. noch lohnen!»

Bild 1: Am 10. Juli 1957 war als erste Leistung der Güterzug 837 mit der Ae 6/6 11404 von Erstfeld nach Basel SBB GB zu befördern. In Basel SBB Rangierbahnhof schiebt sich der Zug aus Chiasso kurz vor seinem Ziel in langsamer Fahrt noch an einem vor Signal wartenden Güterzug vorbei, der durch die Bespannung mit der C 5/6 2963 als Zuglok und einem Vorspann mit Ae 3/6 I 10697 die Aufmerksamkeit des Führergehilfen und Fotografen auf sich lenkte.

Bild 2: Zwischen Muttenz und dem Güterbahnhof Basel SBB begegnet das Fahrpersonal auf der Ae 6/6 11404 dem vom Gotthard her kommenden Zug 837 der Basler C 5/6 2964, die mit einem Überfuhrzug zum RB unterwegs ist.

Bild 3: In Basel SBB GB übernahmen ein Lokführer des örtlichen Depots sowie Führergehilfe Hans Schneeberger die Be 6/8 II 13256 und beförderten damit den 6165 in den Rangierbahnhof. Im RB kam dann anstelle des Basler Lokführers wieder ein Erstfelder Kollege an Bord, bevor es mit dem Zug 843 und dem «Krokodil» zurück nach Erstfeld ging. In Pratteln lehnte sich der fotografierende Praktikant auf der Seite des Beimanns weit aus dem Seitenfenster der Be 6/8 II 13256: Die entgegenkommende Ae 4/7 10942 leistet der Bm 6/6 1504 Vorspann. Im Tagebuch steht mit zwei Ausrufezeichen vermerkt: «Rechtzeitige Abfahrt in Basel; 40 Minuten verspätet in Erstfeld» sowie auch: «Miese [Fahrleistungs-]Spannung im Freiamt»

Fotos Hans Schneeberger

Betriebsstörung auf der BLS-Nordrampe

Am 9. September 1982 stand der Fotograf Rudolf Willen an seinem beliebten Standpunkt bei der Felsenburg, oberhalb Frutigen, als um 13.25 Uhr ein Tonzug in Richtung Süden vorbeifuhr. Dieser Verkehr zwischen den Vorkommen im Westerwald (Deutschland) und der Keramikindustrie im Grossraum Sassuolo, in der Region Emilia-Romagna (Italien), besteht heute noch.

Daniel Ammann



Zum Berichtszeitpunkt bestanden diese Blockzüge aus jeweils 37 zweiachsigen Wagen mit öffnungsfähigem Dach, mehrheitlich Hubschiebedachwagen der Typen Tms und Tcms (letztere mit dreiflügeliger Stirnwanddrehtüre anstelle der klappbaren Stirnwand) aus dem EUROP-Wagenpool. Es kamen auch Rolldachwagen aus dem EUROP-Pool anderer Bahngesellschaften zum Einsatz. Am besagten Tag führte der Zug 35 DB- und zwei ÖBB-Wagen, welche jeweils brutto 40 Tonnen wogen. Dazu kamen noch die 10 Tonnen des damals obligaten Güterzugbegleitwagens «Sputnik» am Zugschluss. Dies ergab eine Anhängelast von 1490 Tonnen. In jenem Jahr betrug die Zughakenlast für die 27%-Rampen des Abschnittes Frutigen – Kandersteg 1100 Tonnen. Dies bedingte eine Zwischenlokomotive, welche bei diesen Zügen bereits in Thun eingereicht wurde. So bekam die eingeteilte Ae 8/8 Unterstützung durch eine Ae 6/8. Grundsätzlich sollte beim Zwischendienst die Anhängelast hinter der Zwischenlokomotive möglichst nahe an der Zughakenlast liegen, daher betrug die Lastverteilung 400 + 1090 Tonnen. Die 1490 t entsprachen genau den Normlasten beider Lokomotiven (880 + 610 t) für 27%-Steigungen.



Typenbild eines DB-Schiebedachwagens Tms mit Handbremse, aufgenommen im Jahr 1985. Im Raster über dem schwarzen Feld steht oben das Leergewicht (11670 kg), sowie darunter das Handbremsgewicht von 24,0 Tonnen. Letzteres durfte das Bruttogewicht (Leergewicht und Ladung) nicht überschreiten, aber maximal 24,0 Tonnen betragen.

Foto Manfred Kopka

Quelle <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tms851.jpg>

Das besondere Bild



1972, zum Jubiläum «125 Jahre Schweizer Bahnen», setzten die SBB erstmals das von Hans Hartmann geschaffene Pfeillogo ein. Bis 1981 wurde es allerdings nur sporadisch an Fahrzeugen, u. a. an den acht Swiss-Express-Re 4/4 II, sowie an Infrastruktureinrichtungen angebracht, dafür in fast allen Farben: Steingrau (EW III), Weiss, Gelb, Orange und sogar Schwarz.

1981 führten die SBB die zeitlose, noch heute gültige Corporate Identity (CI) ein: weisses Logo, rechts platziert in rotem Balken. Dergestalt passte das bis anhin symmetrische Emblem aber nicht mehr auf die Front von Lokomotiven, Triebwagen, Triebzügen und Steuerwagen. Erst 2012 wurde diese Vorgabe aufgeweicht, woraufhin das Logo, erstmals nach 40 Jahren, wieder an den Zugsfronten angebracht werden durfte (RABe 511 100). Zwischenzeitlich tritt es auch wieder an Infrastruktureinrichtungen ohne Balken

in Erscheinung (Tiefbahnhof Zürich HB). Einmalig war das SBB-Pfeillogo in Blau am 1975 eingeweihten neuen Bahnhof Lenzburg. Ob sich diese Farbe auf das örtliche Stadtwappen oder auf die Kantonsfarbe bezog, konnte nicht mehr ermittelt werden (immerhin befindet sich unweit des Bahnhofs der geografische Mittelpunkt des Kantons Aargau). Wie auch immer: Seit rund 20 Jahren ist das blaue Logo verschwunden. 1975, mit der Inbetriebnahme der Heitersberglinie, wurde Lenzburg zum Durchgangsbahnhof der Ost–West-Achse. Zuvor diente er bis 1969, neben wenigen Regionalzügen, primär dem Transitverkehr für Nord–Süd-Güterzüge. Im Mai 1996 trafen sich hier die noch im Swiss Express-Anstrich gehaltenen sowie das SBB-Logo tragenden Re 4/4 II 11108 und 11141, dazwischen prangt am Bahnhof das erwähnte blaue SBB-Logo.

Text und Foto Urs G. Berger 🇨🇭

Vorschau auf die Semaphor-Sonderausgabe 2021

Erscheint in der zweiten Hälfte September 2021

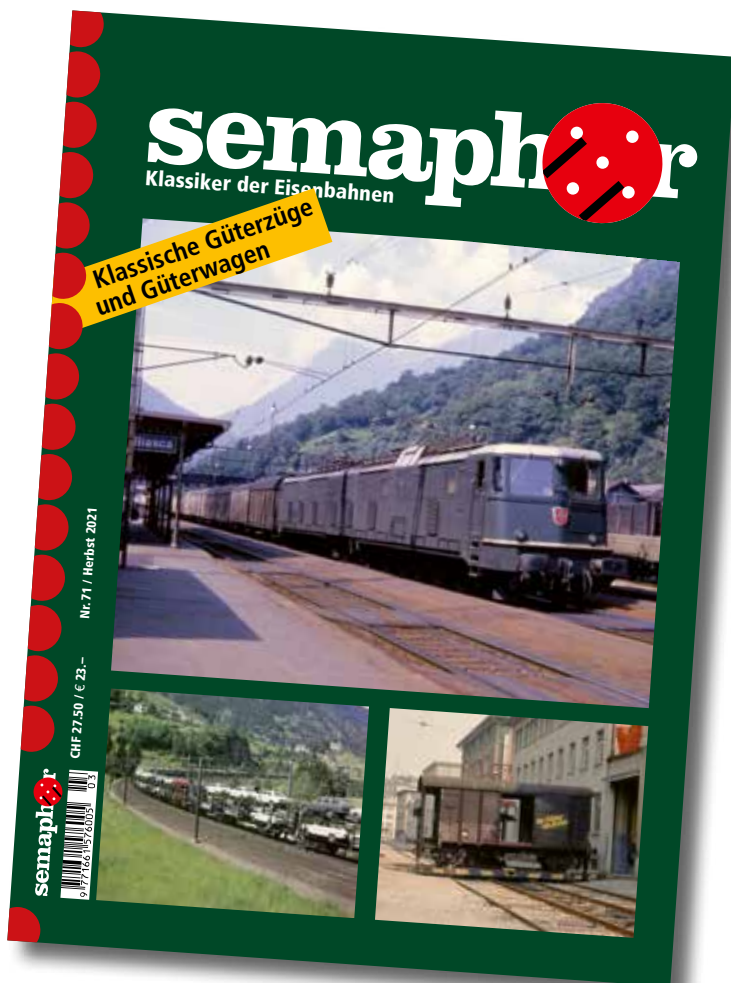
Klassische Güterzüge und Güterwagen

In der Schweiz ist der Güterverkehr auf der Bahn beinahe so alt, wie die Eisenbahn selbst, obschon die ersten Bahnlinien in unserem Lande anfänglich nur dem Personenverkehr dienten.

Im Laufe der Zeit nahm der Gütertransport stetig zu. Ein erster Wandel im Warenverkehr setzte ein mit der europäischen Einführung der Übersee-Container nach ISO-Normen (Internationale Seeschiffahrts-Organisation) ein. Ein weiterer grosser Umbruch folgte in den 1990er-Jahren, nach dem Verkauf des Stückgutverkehrs (seit 1981 «Cargo Domizil») an ein Konglomerat von Strassentransporteurern.

Nicht zu übersehen ist, dass der heutige Güterverkehr mit jenem der «klassischen Zeit» nicht mehr viel Gemeinsamkeiten hat: Der Stückgutverkehr auf der Schiene existiert seit längerem nicht mehr und mit dem schleichenden Rückzug der Bahn aus der Fläche schrumpft der Einzelwagenladungsverkehr unweigerlich. So haben inzwischen weite Teile der Schweiz überhaupt keinen Eisenbahn-Güterverkehr mehr. Dafür steckte der heute allgegenwärtige kombinierte Verkehr damals erst in den Kinderschuhen.

Weil so viele Abläufe im Güterverkehr, welche früher als selbstverständlich galten, heute schon fast in Vergessenheit geraten sind, befassen wir uns in der diesjährigen Herbst-/ Sonderausgabe ausführlich mit den normalspurigen Güterzügen und Güterwagen der Schweizer Bahnen in der (klassischen) Epoche von 1950 bis circa 1985.



Impressum

«Semaphor» – Klassiker der Eisenbahnen; 18. Jahrgang 2021

Erscheint 4x: März, Juni, September, Dezember

Herausgeber Christian Zellweger

Verlag/Redaktion Semaphor GmbH
Falkenriedweg 37, CH-3032 Hinterkappelen
www.semaphor.ch
semaphor@semaphor.ch
Telefon: +41 (0)31 901 31 76

Redaktion Christian Zellweger, Hans Schneeberger

Abonnemente Dietschi Print&Design AG
Ziegelfeldstrasse 60, CH-4601 Olten
Telefon: +41 (0)62 205 75 75 (Zentrale)
aboservice@semaphor.ch

Grafik Peter Merz

Layout, Satz, Bild Tom Erzinger

Korrektorat Otto Begert

Druck

Dietschi Print&Design AG, Olten

Abonnementspreis

Schweiz CHF 90.–; Europäische Union EUR 77.–

Einzelnummer

Schweiz CHF 27.50; Europäische Union EUR 23.–

ISSN-Nr. 1661-576X

Filme, Dias und Fotos altern je nach Produkt und Lagerung unterschiedlich. Wir korrigieren die Farben lediglich dann, wenn das Sinn macht – und nur sanft. Aus Gründen der Authentizität belassen wir in der Regel auch alterungsbedingte Fehler wie rote Punkte in der Filmschicht u. ä.

Nachdrucke, Reproduktionen oder sonstige Vervielfältigungen – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – sind nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung der Redaktion sowie des Autors oder Inhabers der Sammlung, aus der das Dokument stammt, möglich.

Zudem bitten wir um Verständnis dafür, dass wir keine Originalabzüge oder digitale Daten der abgedruckten Bilder oder die Adressen des Fotografen/ Sammlers liefern können.

Zugschluss



Am 4. Oktober 1955 führte ein SBB-Fotograf den Auftrag aus, Bilder zum Thema «Abonnentenverkehr in Thalwil» anzufertigen. Insgesamt drückte er dabei vier Mal auf den Auslöser seiner Kamera. Die Negative im Format 6x6 cm und der recht tiefe Fotostandpunkt lassen den Schluss zu, dass wohl mit einer zweiäugigen Rolleiflex gearbeitet worden ist. Bei diesem Apparat blickt man in der Regel von oben in einen Schacht und via Spiegel nach vorne. Das effektive Bild entsteht weiter unten durch eine zweite, separate Linse – auf Bauchhöhe etwa.

Der kurz vor seiner Abfahrt stehende Schnellzug wird von einer Ae 4/7 geführt (erkennbar ist das an den fünf Seitenwandfenstern, die ähnlich aussehenden Ae 3/6 I besitzen nur deren vier). Beim Wagen handelt es sich um den Cr4ü 10005, also einen Büffetwagen. In Betrieb genommen wurde er 1937 als Vorserien-Leichtstahlwagen C4ü 9603, vier Jahre später baute man ihn vom 3. Kl.-Fahrzeug zum Büf-

fetwagen um (das Restaurant befand sich zwischen den beiden Einstiegen, links und rechts war weiterhin je ein 3. Kl.-Abteil vorhanden). Verschwunden sind im gleichen Zeitraum auch die ursprünglichen aluminiumblanken Drehtüren. Ersetzt hat man sie durch je zweiflüglige, grün gestrichene Falttüren mit innerer Drehhebelbetätigung.

Wohin der aus Zürich HB kommende Schnellzug fahren wird, ist nicht überliefert, in Frage kommen sowohl Chur als auch die Gotthardlinie oder Luzern.

Sicher hingegen ist, dass der Bahnhofsvorstand soeben mit seinem Befehlstab den Abfertigungsauftrag erteilt. Diesen muss der Lokomotivführer bereits gesehen haben, zog er sich doch schon wieder in seine Maschine zurück, um sie in Gang zu setzen. Der Kondukteur tut jedenfalls gut daran, so schnell wie möglich in den Büffetwagen einzusteigen.