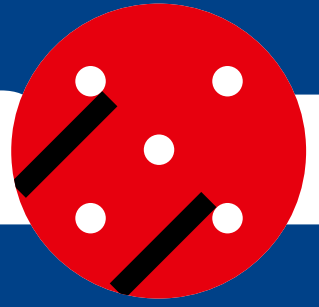


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Die Brünig-Gepäcktriebwagen



Nr. 72 / Winter 2021

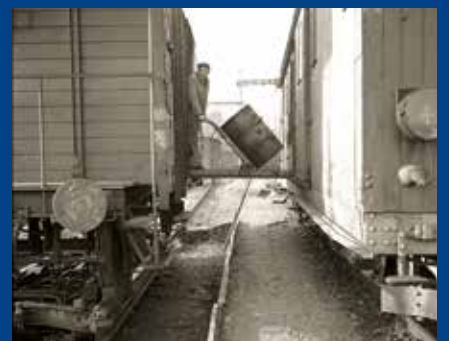
CHF 27.50 / € 23.-



Die Eisenbahn aus der Sicht
Des Lokomotivführers (Teil 3)



Die Fe 4/4-Gepäcktriebwagen,
später De 4/4, im Seetal



1955, Langenthal – Niederbipp:
Güterverkehr auf Meterspur

semaphor



Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbilder



Bahnhof Brienz, 16. Mai 1965: Während der Dhe 4/6 902 (links) nach Meiringen unterwegs ist, fährt der Gegenzug in Richtung Interlaken Ost. Letzterer setzt sich wie folgt zusammen: Dhe 4/6 907, vier Holzkastenvierachser, Gepäckwagen, Aussichtswagen A 101, drei Mitteleinstiegswagen.

Foto Christian Lüber

Die drei Bilder unten zeigen:

- Maccagno, 24. Mai 1960: Der Blick aus der Re 4/4 10016 fällt auf die einfahrende Eb 3/5 5812
- Am 1. Juli 1972 verlässt der De 4/4 1667 Beinwil am See in Richtung Luzern
- Warenumlad in der Güteranlage Langenthal vom SBB K2 zum Fe 4/4 51 der Langenthal–Jura-Bahn, am 17. März 1955.

Fotos Hans Schneeberger, Karl Wyrsh und Paul Schneeberger

Zu meiner Tätigkeit als Herausgeber gehört u. a. die Entgegennahme von Kritik und Lob, beides eine Art Gradmesser unserer Arbeit. So hat Werner Kaufmann-Pfyffer, Wettingen, Jahrgang 1940, folgenden Kommentar geschrieben (leicht gekürzt): «Gratulation zur Ausgabe «Klassische Güterzüge und Güterwagen» (Herbst 2021). Sie hat bei mir viele Erinnerungen geweckt. Da wären einmal die Wagen auf Seite 47 oben und unten zu nennen. Hier wurden zwei Exemplare abgelichtet, die keine Bremsen hatten, sondern nur eine durchgehende Leitung. Diesen Wagen rannten jeweils die Rangierer mit Bremsschuhen hinterher und hofften, sie rechtzeitig abbremsen zu können. Gut erinnern kann ich mich auch noch an die Weinfasswagen. Diese wurden oft nach Wettingen gebracht für die Weinhandlung Voser. Etwas ganz Besonderes waren die Hühnerzüge. Diese konnte ich öfters im Bahnhof Aarau begutachten. Wenn Sie diesen Gestank vom Hühnermist einmal in vollen Zügen gerochen haben, so vergessen Sie diesen Geruch nie mehr. Diese Züge standen meistens am Perron auf dem Gleis 2 Richtung Olten. Während des Aufenthalts spurteten die Wärter jeweils mit Wasserkessel und mit Hühnerfutter von Wagen zu Wagen und kippten das Futter in die Futtergefässe. In den 1940er- und 1950er-Jahren hatten diese Wärter keine Aufenthaltswagen, sondern hausten normalerweise in einem K-Wagen. In diesem hatte es immer einige Strohhallen mit Wolldecken. Sobald der Zugführer seinen langen Pfiff machte, rannten die zwei, selten drei Mann zu diesem Wagen und zogen dann die Schiebetüre bis auf einen Spalt zu. Wohin diese Wagen fuhren, kann ich nicht mehr sagen; um das herauszufinden, war ich noch zu jung.

Ein spezieller Spielplatz waren die Bremserhäuschen, besonders begehrt waren bei uns die Wagen mit einem Häuschen im «1. Stock». Zu meiner Zeit wurden die Güterzüge in Aarau neu formiert, aber es waren immer auch Wagen auf den Abstellgleisen abgestellt, gleich neben dem «Pflanzblätz» von meinen Grosseltern. Vom «1. Stock» aus konnte ich jeweils den drei Ee 3/3 zuschauen, was die so alles rangierten. Es war spannend und wenn sich dann eine der Rangierloks an die abgestellten Wagen schob, kletterten wir blitzschnell herunter und sprangen ins Gras vom Bahnbord. Dazu kam, dass mein Grossvater Vize-Chef der Firma Sulzer und auch deren Kontrolleur war. Um seiner auswärtigen Arbeit nachzugehen, benutzte er immer die Bahn und ich durfte meistens mitfahren. Auch war der Aarauer Bahnmeister sein Freund und Sängerkollege. Dazu kam, dass ich beinahe in allen Ferien zu meinen Grosseltern durfte, deren Haus nahe beim Rangierbahnhof und vor allem beim Depot lag. Wenn ich dann jeweils vom Dampflokanheizen aus dem Depot kam, meinten sie, dass ein Kaminfeger gegen mich geradezu weiss und sauber sei! Zum Glück besaßen meine Grosseltern schon in den Vierzigerjahren ein eigenes Bad – das war anno dazumal eher selten».

Nun wünsche ich, dass auch die hier vorliegende Ausgabe schöne Erinnerungen weckt, oder gar Begeisterung auslöst.

Christian Zellweger
Christian Zellweger

Semaphor-Ausgabe Nr. 72

Die Gepäcktriebwagen Nrn. 901–916 der Brünigbahn (Teil 1)	Seite 3
Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 3)	Seite 16
Literaturhinweise	Seite 27
Poster	Seiten 28/29
Fe 4/4, später De 4/4 im Seetal	Seite 30
Damals und heute: Laupen	Seite 45
Güterverkehr auf Meterspur vor 66 Jahren	Seite 46
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@modellbahnankauf.ch



Die Gepäcktriebwagen Nrn. 901–916 der Brünigbahn (Teil 1)



Brienz, 19. September 1976: Geführt vom Deh 4/6 906, rollt dieser Reisezug in Richtung Meiringen, wo für die Weiterfahrt nach Luzern ein Richtungswechsel erforderlich sein wird. Foto Christian Lüber

Vor exakt 80 Jahren elektrifizierten die SBB ihre schmalste Tochter, die Brünigbahn, und beschafften hierzu 16 Gepäcktriebwagen vom Typ Fhe 4/6, mit getrenntem Antrieb für den Adhäsions- und den Zahnradbetrieb. Einige dieser Triebfahrzeuge standen danach stolze 72 Jahre im Einsatz – Grund genug, näher auf ihre Geschichte einzugehen.

Sandro Sigrist

In den Jahren 1888/89 wurde die damals noch private Brünigbahn zwischen Luzern und Brienz eröffnet. Das Reststück von Brienz bis Interlaken-Ost ging allerdings erst 1916, bereits unter dem Regime der SBB, in Betrieb. Die rund 75 Kilometer lange Meterspurstrecke ist unterteilt in die zwei Talabschnitte Luzern – Giswil und Interlaken-Ost – Meiringen. Dazwischen befindet sich die gut 15 Kilometer lange Bergstrecke über den Brünigpass. Diese weist eine Höchststeigung von 121 Promille auf und wird mittels vier Zahnstangenabschnitten des Systems Riggensbach bezwungen.

Umstellung auf elektrische Traktion

Die Kohleknappheit während des Zweiten Weltkriegs zwangen viele der noch mit Dampf betriebenen Eisenbahn-Gesellschaften zu Fahrpläneinschränkungen oder gar zur zeitweiligen Betriebseinstellung. Als Alternative bot sich an, diese Linien möglichst schnell zu elektrifizieren. Während sich der grösste Teil des

Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokomotivführers (Teil 3)

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

Nach Abschluss der Fahrpraxis im Herbst 1957 war Hans Schneeberger zunächst für sechs Monate als Techniker im Depot Basel, wo er wenig Gelegenheit zur Mitfahrt auf dem Führerstand hatte. Auch an der neuen Stelle ab 1. April 1958 in Luzern, gab es für den jungen Ingenieur im Zugförderungsdienst des Kreises II

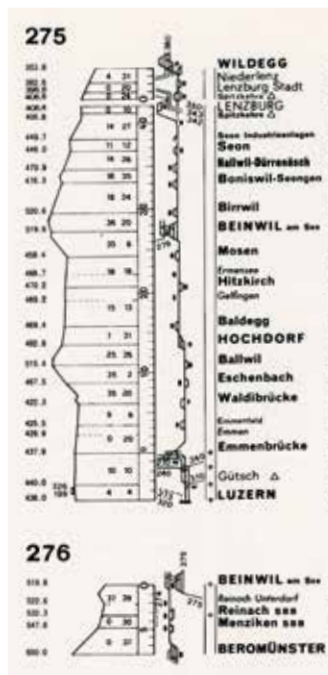
selten Gelegenheit, während der Fahrt im Führerstand zugleich auch noch fotografisch tätig zu sein. Eine solche bot sich im Mai 1960, anlässlich der Probefahrten zur Elektrifizierung der Linie Bellinzona – Luino.



Die Re 4/4 10016 war am 24. Mai 1960 die erste elektrische Bespannung eines Zuges zwischen Luino und Cadenazzo. Beim Abwarten einer Kreuzung in Maccagno hielt der Fotograf noch die in Kürze abtretende Dampflokomotive Eb 3/5 5812 vor dem Zug nach Luino fest.

Fotos Hans Schneeberger

Fe 4/4, später De 4/4 im Seetal



Streckenprofile «Wildegg – Luzern» und «Beinwil am See – Beromünster».

Wildegg, 2. Dezember 1967: Gemäss einer vier Jahre zuvor in Kraft getretenen internationalen Bestimmung lautet die Typenbezeichnung der Seetaltriebwagen jetzt nicht mehr Fe 4/4, sondern De 4/4. Hier begegnet die umgebaute Nr. 1666 dem Oldtimer 1662. Foto Kurt Jufer

Dreimal gingen wir bereits auf die Fe 4/4- respektive die De 4/4-Triebwagen der SBB ein – siehe Semaphor-Ausgaben «Sommer 2020», «Winter 2020» und «Frühling 2021». Nun legen wir den Fokus auf die Einsätze der Gepäcktriebwagen im Seetal.

Im Jahre 1883 nahm die Seethalbahn (STB) den Betrieb von Lenzburg via Beinwil am See nach Emmenbrücke, und weiter auf fremdem Gleis, bis Luzern auf. 1887 bis 1906 folgte die Stichstrecke Beinwil am See – Beromünster (damals Münster) und 1895 die Verbindung Lenzburg – Wildegg.

Anschluss an die «grosse weite Welt» hatte die STB in:

- Emmenbrücke zur SCB (Schweizerische Centralbahn), ab 1902 SBB
- Wildegg und Lenzburg zur NOB (Nordostbahn), ebenfalls ab 1902 SBB.

Bereits 1910 verabschiedete sich die STB von der Dampftraktion und führte den elektrischen Betrieb ein. Zur Anwendung kam Wechselstrom von 5500 Volt (V) und einer Frequenz von 25 Hertz (Hz), die Zugförderung erfolgte mit acht Personen- und zwei Gepäcktriebwagen, alle vierachsig. Zwischen Emmenbrücke und Luzern herrschte bei den SBB dagegen nach wie vor Dampfbetrieb.

Als 1922 die STB verstaatlicht wurde, stiessen im Laufe der folgenden Jahre zwei unterschiedliche Stromsysteme aufeinander, elektrifizierten die SBB ihr Netz doch sukzessive mit Wechselstrom von 15 000 V und 16 2/3 Hz:

- 1924 die Verbindung Olten – Aarburg-Oftringen – Zofingen – Sursee – Emmenbrücke – Luzern
- 1925 die Strecke Zürich HB – Baden – Brugg – Wildegg – Aarau – Olten.

Als Folge davon stellten die SBB im Jahre 1930 den Betrieb auf der Seetalstrecke von 5500 V und 25 Hz auf 15 000 V und 16 2/3 Hz um. Weil eine elektrische Anpassung der ehemaligen STB-Triebwagen zu aufwändig war, verkauften die SBB 1930/1931 zwei Exemplare nach Italien, die restlichen acht baute man zu Personen- oder Hilfswagen um.

Die Seetalstrecke: ein Sonderfall im Netz der SBB

Der Anschluss der Seetalstrecke ans SCB-, NOB- oder SBB-Netz erfolgte in Emmenbrücke bis 1998 mittels einer Spitzkehre, seither biegt die einspurige Linie nördlich von Emmenbrücke in die SBB-Doppelspur ein.

1984 endet der durchgehende Betrieb zwischen Lenzburg Spitzkehre und Wildegg (Lenzburg Spitzkehre – Lenzburg Industrie hingegen nutzte man noch bis 2005 als Anschlussgleis zum Mischfutterwerk der UFA).

Christian Zellweger

Damals und heute: Laupen



Die Sensetalbahn verbindet Laupen mit Flamatt und wurde in den letzten Jahren total erneuert. Dabei verschob man den Bahnhof in Laupen um 500 Meter. Er liegt nun zwar ausserhalb der Ortschaft, im Gegenzug konnte dafür jedoch ein Bahnübergang eliminiert werden. Im Oktober 1971, als obige Aufnahme entstand, war das allerdings noch kein Thema. Sie zeigt den Be 4/4 106, der vor wenigen Augenblicken den Bahnhof Laupen verlassen hat (links, ausserhalb des Bildes) und hier die «Alte Bernstrasse» quert – gesichert durch eine Barriere.

50 Jahre später, am 27. Oktober 2021, werden die Autofahrer nicht mehr durch eine Barriere behindert, die Stockungen produziert der Strassenverkehr nun selber! Wer mit dem ÖV von Laupen nach Bern und weiter bis Langnau i. E. reisen will, muss an dieser Stelle noch etwa 150 m unter die Füsse nehmen, dann kann er/sie in die im Hintergrund wartende S-Bahn-Bern, Linie S2, einsteigen.

Praktisch unverändert die Zeit überdauert haben demgegenüber seit 1971 die gusseiserne Strassenlaterne am rechten Bildrand, die schicke Villa in der Bildmitte sowie das darüber thronende Schloss.

Bilder SBB Historic und CZ, Text CZ 🚫

Güterverkehr auf Meterspur vor 66 Jahren

Eine Fotoreportage zum Zug 513 Langenthal–Niederbipp am 17. März 1955



Der Fe 4/4 Nr. 51 steht betriebsbereit für Zug 513 vor dem Depot der LJB/LMB in Langenthal. Als Nächstes wird der Triebwagen als Rangierfahrt in die Güteranlage verschoben. (Aufnahme vom 5. Februar 1951) Fotos Paul Schneeberger

Als Nachtrag zu unserer Sonderausgabe 2021 zum Thema Güterverkehr sei hier eine Bildreportage von Paul Schneeberger wiedergegeben. Sie nimmt uns mit auf eine Fahrt mit dem Güterzug 513 der Langenthal–Jura-Bahn vor 66 Jahren.

Hans Schneeberger

Im März 1955 hatte Hans Schneeberger die Prüfung zum Triebwagenführer auf der Langenthal–Jura-Bahn (LJB) sowie Langenthal–Melchnau-Bahn (LMB) frisch bestanden. Sein erster selbstständiger Einsatz auf der LJB erfolgte am 17. März, mit dem nur an Donnerstagen verkehrenden Zugspaar 513/518 von Langenthal nach Niederbipp und zurück. Im Kursbuch ist dazu vermerkt: «Güterzug ohne Gewähr für die Einhaltung des Fahrplans», mit Abfahrt in Langenthal um 08.52 Uhr und Ankunft in Niederbipp um 09.49 Uhr. Gemäss Dienstfahrplan hatte der 513, im Gegensatz zu den Personenzügen, einen siebenminütigen Halt vorgesehen in Aarwangen Station, mit Kreuzung von Zug 410 sowie einen ebenso langen Aufenthalt in Bannwil. In der Regel war dafür der Gepäcktriebwagen Fe 4/4 Nr. 51 der LJB vorgesehen und für die Personenbeförderung nahm man einen Zweiachser der Serie C 21–24 mit.

Das besondere Bild



«TRANS EUROP EXPRESS in der europäischen Hauptstadt!» Treffender zusammenfassen lässt sich die Botschaft dieser Aufnahme wohl kaum. Als Fakten sind ausserdem zu nennen: Der RAe TEE II 1051 hält in der historischen Bahnhofshalle von Strasbourg – in jener Stadt, in der sich seit den 1950er-Jahren der Sitz des Europarats befindet. Entstanden ist das Bild anlässlich einer der ersten Charterfahrten mit einem TEE II: Ein Kaderausflug der damaligen Schokoladenfabrik Suchard-Tobler führte am Samstag, 16. Mai 1981, nach Strasbourg. Möglich wurde diese Extrafahrt, weil nach der Aufhebung des TEE «EDELWEISS» Zürich – Bruxelles ab Fahrplanwechsel 1979 zwei von fünf TEE-Kompositionen auf Reserve standen (sofern keine in der Hauptwerkstätte in Revision war). Die Zukunft der TEE II-Triebzüge war damals äusserst ungewiss, sogar ein Verkauf ins Ausland stand zur Diskussion. Trotzdem war es bis Frühjahr 1981 den SBB-Reisediensten untersagt, die komfortablen Züge für Chartereinsätze zur Verfügung zu stellen.

Nach dem 16. Mai 1981 hätte man dieses Motiv ebenfalls fotografieren können, allerdings nur mehr zwei Wochen lang, dann endete auch die TEE-Verbindung «IRIS» Zürich – Bruxelles. Ab Sommer 1981 stand deshalb lediglich noch ein RAe-Triebzug als «GOTTARDO» im TEE-Dienst. Der Niedergang der komfortablen TEE II setzte sich somit fort, er war nicht mehr aufzuhalten und fand 1988 seinen Abschluss.

Unübersehbar prangt hier am Speisewagen der 1957 international eingeführte einheitliche Schriftzug TRANS EUROP EXPRESS (wie auch an den Steuerwagen). Die Schrift mit langgezogenen serifenlosen Buchstaben stammt ziemlich sicher aus der Schweiz, denn bereits 1935 nutzte man sie an den ersten Schnelltriebwagen für die Initialen SBB - CFF. Auch bei der Fluggesellschaft SWISSAIR kam sie mehrere Jahrzehnte lang zur Anwendung. Aktuell findet man diese Schrift noch an Re 4/4 II, Re 4/4 III und Re 6/6 der Baujahre 1967 bis 1983 – den ältesten aktiven SBB-Lokomotiven.

Foto Bruno Schlaginhaufen, Text Urs G. Berger 🇨🇭

Vorschau auf Semaphor Nr. 73, Frühling 2022

Erscheint in der zweiten Hälfte März 2022

Ee 6/6 II: Schwere Rangierlokomotive für die Ablaufberge zwischen Boden- und Genfersee

Als Ersatz für die Ce 6/8 II-«Rangierkrokodile» nahmen die SBB im Jahre 1980 zehn Ee 6/6 II in Betrieb. Die Maschinen mit den Nrn. 16811–16820 basierten bezüglich Antriebsmechanik und Umrichtertechnik weitgehend auf den dieselektrischen Am 6/6 (siehe Semaphor «Sommer 2021»). Mittlerweile sind alle Ee 6/6 II ausgerangiert und abgebrochen worden. Somit ist die Zeit der modernsten sechsachsigen Lokomotive der Schweiz bereits Geschichte.



SBB-Dampftraktion unter Fahrdraht 1954 bis 1956

Mangels elektrischer Lokomotiven mussten die SBB ab 1953 vermehrt wieder Zugleistungen mit Dampf unter Fahrdraht bestreiten. Diese Einsätze waren im jeweiligen Lokturnus nicht vermerkt, weshalb Hans Schneeberger (wie andere zeitgenössische Fotografen auch) seine Sichtungen an Karl Wyrsch weiterleitete, der die Informationen zu einem Dienstplan mit den «regelmässigen Dampflok-Leistungen auf elektrifizierten Strecken» verarbeitete. Anhand der Meldungen Hans Schneebergers lassen wir diese letzten «richtigen Dampfsommer» der SBB von 1954 bis 1956 Revue passieren.



Das lange «Leben» der 1941/1942 als Fhe 4/6 gelieferten Brünigbahn-Zahnradtriebwagen

Nachdem wir in der vorliegenden Semaphor-Ausgabe «Winter 2021» die ersten 40 Jahre der Fhe 4/6 von 1941 bis 1981 beschrieben haben, wenden wir uns nun dem zweiten Lebensabschnitt dieser Fahrzeuge zu. Er brachte zahlreiche Umbauten und diverse Farbvarianten hervor, zudem änderte die Typenbezeichnung mehrmals. Selbst die Besitzverhältnisse gerieten in Bewegung.



Impressum

semaphor

Klassiker der Eisenbahnen seit 2005

Erscheint 4x pro Jahr: März, Juni, September, Dezember

Herausgeber Christian Zellweger

Verlag/Redaktion Semaphor GmbH
Falkenriedweg 37, CH-3032 Hinterkappelen
Homepage: www.semaphor.ch
Mail: 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)
Mail: 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



Bilderbuchwetter traf der aus der Westschweiz ins Seetal angereiste Eisenbahnfreund an, als er am 3. März 1988 diese Aufnahme vom De 4/4 1663 realisierte: Bei Mosen zieht der Umbau-Gepäcktriebwagen einen Pendelzug, gebildet aus je einem AB- und B-Leichtstahlwagen sowie einem Bti (Umbausteuwagen mit offener Plattform) in Richtung Luzern. Am Zugschluss läuft ein gedeckter Güterwagen des damals noch weit verbreiteten Typs Gbs mit.

Wer in jener Zeit derartige Kompositionen aufnehmen wollte, musste sich allerdings beeilen, ging die Epoche der Seetaler-De 4/4 doch im Dezember 1988 zu Ende, kurz danach dann auch diejenige der De 4/4 im Vallée de Joux (siehe Semaphor-Ausgabe «Frühling 2021»).

Geschichte ist mittlerweile aber nicht nur der hier abgebildete Triebwagen, verschwunden ist auch das für unsere Zeitschrift namensgebende Flügelsignal. Letzteres zeigt den «Fahrbegriff 1» (Fahrt mit der im

Dienstfahrplan angegebenen Höchstgeschwindigkeit). Irritierend auf den ersten Blick ist allerdings, dass der «Fahrbegriff 1» für einen von rechts nach links fahrenden Zug gilt, der De 4/4 1663 mit seinen vier Wagen jedoch von links (Mosen) nach rechts (Luzern) fährt. Laut Fahrdienstreglement handelt es sich hier aber – damit die Sicherungseinrichtungen in Mosen nicht bedient sein müssen – um eine sogenannte «Durchschaltung». D.h. die Signale bleiben dauernd auf Fahrt und die Züge werden von besetzter zu besetzter Station weitergeleitet. Fazit: Alles in Ordnung, der Zug fährt nicht ins Unglück, keinem Zusammenstoss entgegen!

Wir vom Semaphor-Team nehmen das offene Flügelsignal somit zum Anlass, unseren Leserinnen und Lesern fürs kommende 2022 alles Gute sowie stets freie Fahrt zu wünschen.

Foto Nicolas Michel, Text Christian Zellweger 