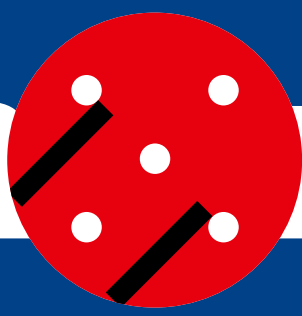


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



BDhe 4/4 101-118 der WAB



CHF 27.50 / € 23.- Nr. 74 / Sommer 2022



Ferrovia Lugano-Ponte Tresa in den 1960er- und 1970er-Jahren



SBB-Dampftraktion unter Fahrdraht 1954-1956 (Teil 2)



November 1986: ein Roter Pfeil fährt durchs deutsche Wiesental

Editorial

Inhaltsverzeichnis

Titelbilder



Ob Wengernalp, 22. August 2016: Der BDhe 4/4 107 der Wengernalpbahn (WAB) bringt den BDhe 2/4 201 der Jungfraubahn (JB) samt Steuerwagen zum Abbruch. Damit der meterspurige JB-Zug die 800 mm-Geleise der WAB befahren konnte, wurden seine Drehgestelle durch Diplorsy ersetzt; hinten der 3970 m hohe Eiger. Foto Urs Jossi

Die drei Bilder unten zeigen:

- ABe 4/4 3 der FLP am 9.9.63 bei Ponte Tresa
- B 3/4 1346 am 4.1.56 in Baden
- RAe 2/4 1001 am 19.11.86 in Schopfheim (D)

Fotos Karl Meyer, Hans Schneeberger und Christian Zellweger

Poster, Seiten 28/29



Gleich drei WAB-Triebwagen befinden sich in der Station Wengernalp. Das Revisionsdatum auf dem ABFhe 4/4 108 (1.7.61), und das Fehlen von Steuerwagen, lassen den Schluss zu, dass das undatierte Bild zu Beginn der 1960er-Jahre entstanden ist.

Foto Slg. Christian Zellweger

Anfang Mai dieses Jahres verbrachten meine Frau und ich eine Ferienwoche im Maggiatal. Angesagt war Wandern, Faulenzen und Bücherlesen (u. a. «Max Emden: Hamburger Kaufmann, Kaufhauserfinder, Ästhet und Mäzen» von Ulrich Brömmeling, sowie «Der Fälscher, die Spionin und der Bombenbauer» von Alex Capus). Zudem gönnte ich mir etwas Distanz von den sonst täglichen studierten Themen – aktuell dem Ukrainekrieg. Ebenfalls auf Tauchstation gehe ich in den Ferien beim Thema Eisenbahn. Nicht, dass ich davon jemals genug bekäme, hin und wieder etwas klärender Abstand tut aber gut. Jedoch: Selbst im seit Ende 1965 eisenbahnlosen Maggiatal gelingt diese Abstinenz nicht völlig, denn:

- Beim südlichen Dorfeingang von Bignasco fällt ein seit Jahrzehnten abgestellter und als Lagerraum genutzter Güterwagen der Locarno–Ponte Brolla–Bignasco-Bahn (LPB) auf
- Sowohl in Ponte Brolla als auch in Visletto existiert eine Fachwerkbrücke der LPB; beide Bauwerke dienen heute dem Fussgänger- und Veloverkehr
- Neben der Kantonsstrasse ist an vielen Stellen noch ersichtlich, wo das Trasse der einstigen Maggiatalbahn gelegen hat
- In Avegno wirt das «Ristorante Stazione» mit einem Bild der einzigen LPB-Lokomotive, der Ge 2/2 Nr. 4. Die 1911 beschaffte Maschine stürzte allerdings 1923 in die Maggia, wurde dabei schwer beschädigt und musste ausrangiert werden.



Unweit der von 1907 bis 1965 verkehrenden Maggiatalbahn kann heute in Avegno, unter einem Bild der bereits 1923 ausrangierten Ge 2/2 Nr. 4, Rast gemacht werden. Foto CZ

Fazit: Eisenbahnfreunde können hingehen wohin sie wollen, fast überall werden sie, ob sie es suchen oder nicht, an ihre Leidenschaft erinnert – eigentlich doch eine schöne Sache.

In diesem Sinne wünsche ich viel Vergnügen bei der hier vorliegenden neusten Semaphor-Ausgabe.

Christian Zellweger
Christian Zellweger

Semaphor-Ausgabe Nr. 74

Das Ende einer Ära: Die BDhe 4/4 101–118 der WAB	3
Damals und heute: Bern-Ausserholligen / Bern-Europaplatz	19
19. November 1986: ein Roter Pfeil fährt durchs deutsche Wiesental	20
Poster	28/29
SBB-Dampftraktion unter Fahrdracht 1954–1956 (Teil 2)	30
Die Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP)	42
Das besondere Bild	54
Vorschau	55
Impressum	55
Zugschluss	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

Das Ende einer Ära: Die BDhe 4/4 101–118 der WAB



1947, zwischen der Kleinen Scheidegg und Wengernalp: Der fabrikneue BCFhe 4/4 101 befindet sich auf Testfahrt. Als Last gab man ihm den C 44 mit, ein Fahrzeug aus dem Jahre 1904, das – allerdings etliche Male umgebaut – bis zu seinem Abbruch 1988 im Einsatz stand.

Foto SLM, Sammlung Christian Zellweger

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs setzte die Wengernalpbahn für die Traktion ihrer Züge immer mehr auf Triebwagen anstatt auf Lokomotiven. Die ab 1947 gelieferten Fahrzeuge bewährten sich, worauf bis 1964 insgesamt 18 Einheiten beschafft wurden. Gebaut von den Firmen SLM und BBC, prägten sie das Bild der längsten Zahnradbahn Europas während mehr als 70 Jahren.

Urs Jossi und Pascal Ganzoni

Die 1893 eröffnete Wengernalpbahn (WAB) verbindet Lauterbrunnen und Grindelwald mit der auf 2061 Meter über Meer (m ü. M.) gelegenen Kleinen Scheidegg. Anfänglich standen Dampflokomotiven im Einsatz, seit 1909/1910 wird auf der 19,2 Kilometer langen Linie elektrisch gefahren. Die ersten derartigen Züge bestanden aus He 2/2-Lokomotiven mit vorgestellten Personenwagen.

BCFhe 4/4 101–107

Bereits in den 1920-er-Jahren prüfte der Verwaltungsrat der Bahngesellschaft die Beschaffung von Triebwagen. Auslöser dazu war, dass sich die Firma BBC in Baden mit dem Bau eines neuen Fahrzeuges für Zahnradbahnen befasste. Diese Studien wurden der WAB unterbreitet, und führten letztlich zu einem auf die Wengernalpbahn zugeschnittenen Entwurf. Trotzdem dauerte es noch bis 1945: Erst dann erging ein erster Auftrag für einen Triebwagen, die Nr. 101, an die Firmen BBC und SLM.

Ursprünglich bestand die Absicht, Fahrzeuge zu konstruieren, die einen durchgehenden Verkehr zwischen Lauterbrunnen und Grindelwald ermöglichen sollten. Doch viele technische Details verhinderten schliesslich die Realisierung eines derartigen Triebwagens, was auch zu Vereinfachungen des Projektes führte. Zudem entschloss man sich, anstelle von zwei Führerständen, nur einen talseitig angeordneten Führerstand einzubauen. Bei der Bergfahrt musste deshalb immer ein Zugbegleiter im Triebwagen oder einem vorgestellten Personenwagen mitfahren.

Bereits ab 1946 wurden weitere Triebwagen bestellt, und zwar:

- 1946 die Nrn. 102 + 103
- 1949 die Nrn. 104 + 105
- 1953 die Nrn. 106 + 107

Das erste Fahrzeug, der BCFhe 4/4 101, traf am 1. Juli 1947 bei der WAB ein, und

Damals und heute: Bern-Ausserholligen / Bern-Europaplatz



Bern Holligen, 24. Mai 1958: Der Be 2/4 721 ist mit einer Schulreisegesellschaft aus Langenthal unterwegs und wurde in Bern HB dem Zug 2122 der Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (GBS) nach Thun vorgespannt. In Kürze wird die Komposition mit der fröhlichen Kinderschar die SBB-Linie Bern – Fribourg unterqueren und rund 250 Meter weiter, in der 1907 eröffneten Station Bern-Fischermätteli, um 14.05 Uhr einen Halt einlegen.

Am 1. Juni 1986 wurde am Standort des Fotografen eine neue Haltestelle Bern-Ausserholligen in Betrieb genommen und dafür der alte Bahnhof Bern-Fischermätteli geschlossen. Das Holligenquartier, zwischen Bern und Bümpliz gelegen, erfuhr in den folgenden Jahren eine Aufwertung und Ausserholligen wuchs so zum drittichtigsten ÖV-Umsteigeknoten der Stadt Bern, weshalb «eine eindeutige Namensgebung dieser ÖV-Station und eine Aufwertung des Europaplatzes dringend nötig sei», liess die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern am 14. Oktober 2014 verlauten. Auf Antrag der Stadt Bern entschied das Bundesamt für Verkehr (BAV) darum, den bisherigen Namen der Haltestelle ab 14. Dezember 2014 von «Bern Ausserholligen» in «Bern Europaplatz» zu ändern.

Bern-Europaplatz, 13. April 2022, 14.15 Uhr: Eine Komposition aus zwei BLS-Triebzügen des Typs RABe 525 «NINA» ist als Zug 16448 der S 44 (Solothurn/Sumiswald Grünen –) Bern – Thun auf dem Weg über die Gürbetallinie nach Thun. Fotos Paul und Hans Schneeberger, Text Hans Schneeberger

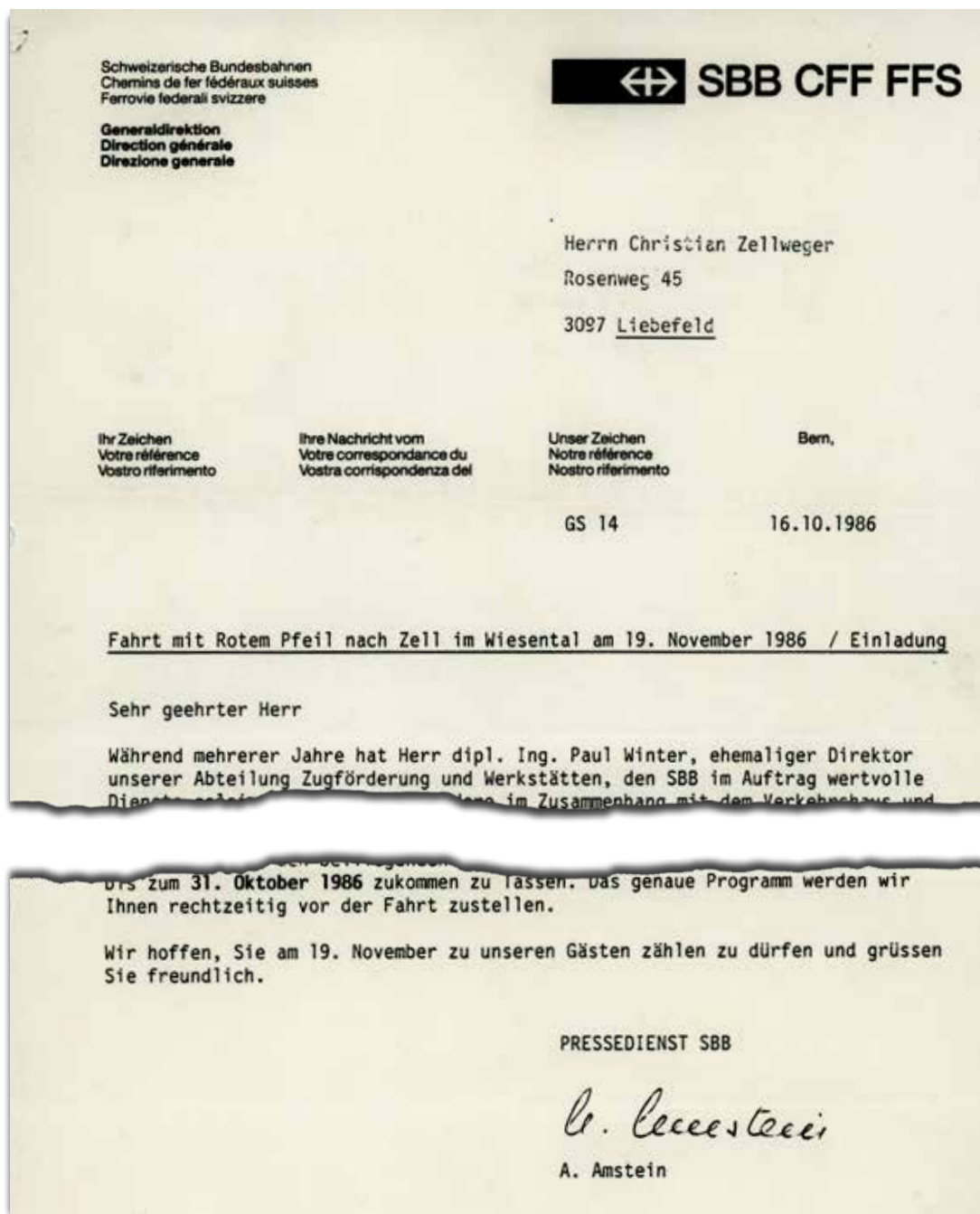
19. November 1986: ein Roter Pfeil fährt durchs deutsche Wiesental

Es gibt Erlebnisse, die bleiben für immer im Gedächtnis haften. Exakt so ein Highlight erlebte der Autor im Spätherbst 1986, als ihn die SBB-Generaldirektion auf eine Reise mit dem RAe 2/4 1001 einlud. Speziell dabei war, dass die Tour über die Landesgrenze hinaus führte, nach Baden-Württemberg.

Christian Zellweger

Mit diesem Schreiben wurde der Autor im Herbst 1986 zu einer Fahrt von Bern nach Zell im Wiesental, Deutschland, eingeladen. Im Einsatz stand der RAe 2/4 1001, an dem für diesen Ausflug über die Landesgrenze hinweg allerdings das Stromabnehmerschleifstück gewechselt werden musste.

Dokument Sammlung
Christian Zellweger



Äusserst selten nur fuhren die Roten Pfeile ins Ausland, und wenn, dann meist lediglich in einen nahen Grenzbahnhof, z. B. nach Konstanz, Deutschland (siehe SBB-Nachrichtenblatt 12/1960, Seite 12).

Am weitesten nördlich schaffte es der RCm 2/4 611 oder 612, der am 4. und 5. Oktober 1947 eine Reisegruppe ins französische Bischheim bei Strasbourg brachte. Auf fremde Traktionshilfe war der Rote Pfeil dabei allerdings nicht angewiesen, trieb ihn doch ein Dieselmotor aus dem Hause Sulzer, Winterthur, an (siehe Semaphor «Sommer 2012», Seite 15).

Jetzt aber erzählen wir die Geschichte vom RAe 2/4 1001, der im Spätherbst 1986 von Bern nach Zell im Wiesental, Deutschland, und zurück fuhr.

Kein Honorar, dafür Extrafahrt im Roten Pfeil

Am 17. Oktober 1986 erhielt ich Post von der SBB-Generaldirektion, unterzeichnet hatte das Schreiben der Chef des Pressdienstes, Alex Amstein.

Fortsetzung auf Seite 24



Schopfheim, Baden-Württemberg, 19. November 1986, ca. 11.30 Uhr: Wenige hundert Meter nach dem Bahnhof, bei den zwei Flügelsignalen, legte der RAe 2/4 1001 einen Fotostopp ein. Lediglich das Trassee in Richtung Zell war noch mit einer Fahrleitung überspannt, das andere hatte seinen «Faden» neun Jahre zuvor verloren (siehe Kästchen «Das rostige Gleis in Schopfheim»).

Foto Christian Zellweger

SBB-Dampftraktion unter Fahrdraht 1954 – 1956 (Teil 2)



(Bild 1) Der Güterzug 7879 Zürich – Rapperswil war zwischen 1954 und 1956 ein sicherer Wert für eine mit Dampf bespannte Leistung unter Fahrdraht. Am 29. April 1955 war es die C 5/6 2969 (Dienst 126), die anstelle einer Ae 3/6 I (Dienst 99), mit dem 7879 aus dem Bahnhof Zürich-Tiefenbrunnen ausfährt.

Alle Fotos von Hans und Paul Schneeberger

**Im zweiten Teil unserer
bebilderten Meldungen
Hans Schneebergers an
Karl Wyrsch, über die
SBB-Dampftraktion unter
Fahrdraht, widmen wir uns
den Einsätzen von Sommer
1955 bis zum Dezember
1956.**

Hans Schneeberger

12. Juli 1955: «Lieber Kari, An Neuigkeiten habe ich diesmal Verschiedenes.

Dampfbetrieb im Kreis III: Nach Angaben von Lokpersonal Rorschach (27.6.55) besitzt dieses Depot neben Eb 3/5 und einer Ec 3/5 folgende Streckendampflok: A 3/5 760, 793, 778 (von Biel erhalten), C 5/6 2972, 2970 (von Bellinzona zurückerhalten), B 3/4 1348 (von Winterthur leihweise, trägt Depottafel Wth), 1367 (von Renens erhalten). Mit C 5/6 werden regelmässig die Züge 8227/8282 und mit A 3/5 die Züge Rorschach / 8215 Sargans / 7673 Chur / 7756 Sargans / 8286 Rorschach geführt. Letztere Leistung wird ab und zu von B 3/4 übernommen (z.B. bei Defekten; am



Die Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP)



Ponte Tresa, 9. September 1963: Der ABe 4/4 3 hat den nur wenige hundert Meter von der Landesgrenze entfernten Bahnhof verlassen und fährt Lugano entgegen. Noch sind die meisten Bahnübergänge nicht gesichert, aber auch der Autoverkehr ist vergleichsweise bescheiden.

Foto Karl Meyer

Die Ferrovia Lugano–Ponte Tresa (FLP) ist die einzige Meterspurbahn in der Umgebung von Lugano, die bis heute überlebt hat (Lugano–Tesserete, 1909 bis 1967, und Lugano–Cadro–Dino, 1911 bis 1970). Unsere Berichterstattung blendet zurück in die Zeit von 1912 bis 1978, als die meisten FLP-Fahrzeuge einen blau-weißen Anstrich trugen.

Matthias Emmenegger

Seit 110 Jahren verbindet die Ferrovia Lugano–Ponte Tresa die Stadt Lugano mit dem an der schweizerisch-italienischen Landesgrenze liegenden Markttort Ponte-Tresa. Ursprünglich als erste Strecke eines weit verzweigten Netzes gedacht, blieb es schliesslich bei dieser einen Linie.

Aktuell steht die FLP vor einem grossen Erneuerungsschub und soll mit einem Tunnel direkt in die Stadtmitte von Lugano geführt werden (heute endet sie am SBB-Bahnhof). Zudem sind als spätere Ergänzung weitere Linienäste geplant.

Jahrzehntelange Traktionsförderung mit lediglich drei Triebwagen

Am 5. Juni 1912 eröffnete die Bahn ihren Betrieb mit den Motorwagen BCe 4/4 1–3 und wickelte damit den gesamten Betrieb ab.

Erst 1952 und 1958 gelang es der FLP, die dringend notwendige Ergänzung des Triebfahrzeugparks vorzunehmen. Dank ihrem geschweissten Stahlkasten sahen die BCe 4/4 4 und 5 zwar modern aus, technisch verkörperten sie mit Vakuumbremse, Gleitlagern und Direktkontrollern aber eine konservative Technik. Einsätze im Pendelzugbetrieb waren so nicht möglich. Und weil auch eine Druckluftanlage fehlte, mussten die Pantographen per Seilzug bedient werden.

1955 kam von der eingestellten Trambahn Lugano noch der Ce 2/2 6 für Dienstfahrten dazu.

Im Jahr zuvor konnte der BCe 4/4 3 elektrisch und wagenbaulich erneuert werden. Als offensichtliches Merkmal trug er seitdem Schürzen am Wagenkasten.

Vorschau auf die Semaphor-Sonderausgabe 2022

Erscheint in der zweiten Hälfte September 2022

Aarauer Vorortsbahnen von 1902 bis 1980

Die nach der Jahrhundertwende gegründete Trambahn Aarau-Schöftland (AS) wie auch die Wynentalbahn (WTB) brachten Industrie in die Täler und bescherten der Region einen wirtschaftlichen Aufschwung. Der Güterverkehr spielte für beide Bahnen denn auch eine bedeutende Rolle und war mit bis zu 100'000 Tonnen beförderter Fracht pro Jahr beträchtlich. Physisch war das Schienennetz der beiden Talbahnen während Jahrzehnten getrennt, ein Austausch der Fahrzeuge war nur über die ehemalige Nationalbahnlinie der SBB möglich. Obwohl die AS und die WTB von Anfang an vom selben Direktor geleitet wurden, fusionierten sie erst 1958 zu einer einzigen Bahngesellschaft, der Wynental- und Suhrentalbahnen (WSB).

Unsere Semaphor-Sonderausgabe 2022 beschreibt den kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur, wobei die Epoche der Eigentrossierung der mehrheitlich als Strassenbahn gebauten Linien im Zentrum steht.

Der anfängliche Fahrzeugpark musste auf Grund der steigenden Frequenzen unablässig erweitert und modernisiert werden und 1965 kam bei beiden Vorortsbahnen eine neue Generation von Pendelzügen in Betrieb.

Dank den Foto-Archiven von Max Hintermann, Ernst Hunzinger und Karl Meyer werden wir die blau-weiße WSB-Zeit noch einmal mit vielen, bis anhin meist nie publizierten Farbbildern aufleben lassen. Übrigens; die Farbgebung der WSB stammt vom bekannten Schweizer Künstler Hans Erni.



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



Basel SBB, 28. April 1963: Be 4/4 106 der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn mit dem Mustermesse-Extrazug 9384 nach Solothurn. Dem Eisenbahn-Amateur vom Juni 1963, Rubrik «SBB / Betrieb und Verkehr», entnehmen wir dazu Folgendes: «Der Mustermesseverkehr war etwas stärker als im Vorjahr. Mit Rücksicht auf die gleichzeitig stattfindenden Wählertransporte nach Italien wurden 60 SNCF-Wagen verwendet, teils in einheitlicher Formation, teils als Ergänzung von SBB-Kompositionen. Den SNCF-Zügen mit bloßer Dampfheizung war ein SBB-Heizwagen beigegeben, andere, mit 1500 Volt-Heizung, wurden mit 1000 Volt temperiert. Der Messezug ab Solothurn wurde mit EBT-Lok Be 4/4 und einer gemischten SBB/SNCF-Komposition von 40 Achsen / 439 t geführt».

Foto Paul Schneeberger, Text Hans Schneeberger 🇨🇭