

Gesammelte Artikel: Die Rubrik der Eisenbahn-Nostalgiker Bahnrätsel und Varia.

Die Maggiatalbahn



Das Bild zeigt die Endstation Bignasco und eine ABDe 4/4 der ehemaligen Maggiatal-Bahn.

Diese Schmalspurbahn ins Maggiatal wurde 1907 unter dem Namen Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco LPB, in Betrieb genommen. Sie brachte den Bewohnern des zweitlängsten Tessiner Tales eine komfortable Verbindung nach Locarno.

Die LPB war die erste Bahn die mit Einphasen-Wechselstrom betrieben wurde. Zudem war sie als einzige Schweizer Bahn mit der Seitenfahrleitung nach System MFO ausgerüstet.

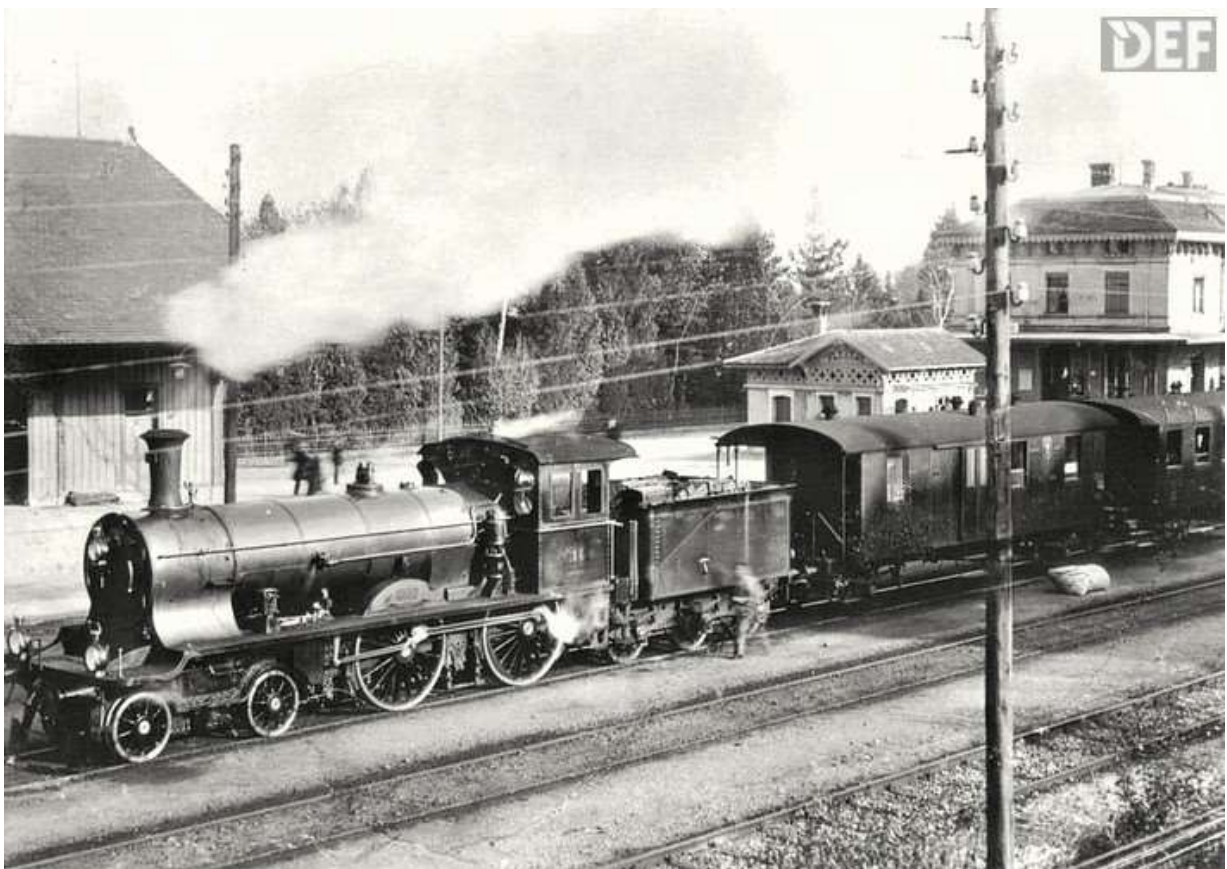
1923 wurde die Centovallibahn zwischen Locarno und dem italienischen Domodossola eröffnet. Den schweizerischen Streckenteil betrieb die Ferrovie Regionali Ticinesi FRT.

Diese Bahn benutzte zwischen Locarno und Ponte Brolla die Gleise der LPB. Da die neue Bahn mit Gleichstrom 1200 V betrieben wurde musste die LPB ihr Stromsystem anpassen. Zudem wurde die Fahrleitung auf der gemeinsamen

Strecke auf die klassische Mittelfahrleitung umgerüstet. Die Triebwagen der LPB benutzten fortan zwischen Locarno und Ponte Brolla den Pantografen und zwischen Ponte Brolla und Bignasco die beiden Seitenruten.

Ihr Betrieb wurde leider am 29. November 1965 eingestellt.

SBB A 2/4 Nr. 184 in Thalwil



Schweizerische Bundesbahnen (SBB): Schnellzugslokomotive A 2/4 (Nordostbahn-Typ) Nr. 184, Baujahr 1904, im Bahnhof **Thalwil**. Hinter der Lok ist ein zweiachsiger Postwagen gereiht. - Aufnahme eines unbekannten Fotografen, um 1905.

Die **Schweizerische Nordostbahn** (NOB) beschaffte ab dem Jahr 1895 neue Schnellzugslokomotiven des "American"-Typs A 2/4. Von den insgesamt 25 in Winterthur bestellten Lokomotiven wurden 20 noch an die NOB abgeliefert (Nr. 101-120, fünf erst nach deren Verstaatlichung am 1. Januar 1902 an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Diese stockte die Serie in der Folge um weitere 25 (SBB-Nr. 176-200) auf insgesamt 50 baugleiche Maschinen auf.

Das Besondere des Antriebssystems ist der **Zweizylinder-Verbund mit innenliegenden Nassdampf und Heissdampfzylindern**.

A 3/5 auf der Brücke zwischen Baden und Wettingen



Es handelt sich um die SBB-Lokomotive A 3/5 Nr. 737 mit dem **Arlberg-Orient-Express** der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) auf der **Limmatbrücke zwischen Baden und Wettingen** (Aargau); um 1919/1920.

Das rechte Gleis zweigt ein paar hundert Meter weiter vorne nach rechts ab, überquert die Hauptstrecke Bern-Zürich und führt zum heute inexistenten **Bahnhof Baden-Oberstadt** der ehemaligen **Nationalbahnlinie**.

Der diesel-elektrische Gepäck-Triebwagen Fm 2/4 (Dm 2/4) in San Nazzaro



Schweizerische Bundesbahnen
Zurfordern- u. Werkstattdienst

Diesel-elektrischer Triebwagen Serie Fm 2/4, N° 18601

Der diesel-elektrische **Gepäck-Triebwagen Fm 2/4** (Dm 2/4), Baujahr 1930, sehen Sie hier mit einem Zug Luino - Bellinzona in der Station **San Nazzaro** am Lago Maggiore im Jahr 1946.

Die Fm 2/4 war, wie auf dem Foto abgebildet, lange Zeit auf der Strecke von **Bellinzona über Giubiasco ins italienische Luino** eingesetzt, die erst lange nach dem Zweiten Weltkrieg als eine der letzten SBB-Linien elektrifiziert wurde.

Dieseltriebwagen blieben Einzelkonstruktionen der SIG Neuhausen, Sulzer und MFO in Zürich-Oerlikon. 1961 erhielt die Dm 2/4 eine neue, 720 PS starke Dieselmotorgruppe der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM).

Sie kam kurzzeitig in den **Raum Genf** und ab 1962 auf der grenzüberschreitenden Nationalbahn-Strecke **Etwilen-Singen** zum Einsatz. Nach der Einstellung des Personenverkehrs auf dieser Linie (1969) war er nur selten im Betrieb und wurde schließlich abgebrochen.

Die Sursee-Triengen Bahn

Ein typisches Bild vermutlich aus den 50er-Jahren. Die Frage lautet: Welche Bahn ist das? Und was ist das Besondere an diesem «Dampflok-Gepäck und Postwagen»?

Das war die Sursee-Triengen-Bahn (ST), und zwar der Dampftriebwagen FZm 1/2, Nr. 11, gebaut 1918.



Die am 23. November 1912 eröffnete, 8,9 km lange Sursee-Triengen-Bahn hatte diese einmannig fuhrbare Lokomotive mit dem einzigartigen, quer eingebauten, Dampfkessel aus Rationalisierungs-Gründen angeschafft.

Der Plan, die Strecke nach Schöftland zu damaligen AS (WSB) zu verlängern, scheiterte an den Kantons- und Konfessionsgrenzen, vor allem aber an den unterschiedlichen Spurweiten.

Am 26. September 1971 wurde der Personenverkehr eingestellt. Heute lässt ein engagierter Verein sporadisch noch ein paar Dampfzüge für ein nostalgiefreundliches Publikum fahren.

Erster Pendelzug SBB

Diese blau-weiße Zugskomposition nannte man im Volk «**Arbeiter-Pullman**».



Kommentar:

Schon immer waren die Zürcher führend, wenn es galt, neue, **volksnahe Wörter** zu kreieren. Man denke etwa an «Arbeiter-Kotlett» für halbiert gebratene Cervelats oder an die Begriffe aus dem Militär-Argot wie «Güggel»

für Pferd.

So auch für die ersten SBB Vorortszüge ab 1929, die in den Zürcher Farben verkehrten. Im Volksmund wurden die im Pendelverkehr wegen ihres erhöhten Komforts begeistert aufgenommen, in der Region Zürich anfänglich blau-weiß gestrichenen Züge mit dem Namen «Arbeiter-Pullman» bedacht. Sie waren so etwas wie eine Vorwegnahme der späteren S-Bahn.

Die fünfundzwanzig, in den Jahren 1927-1928 in Dienst gestellten Gepäcktriebwagen der **Reihe Fe 4/4** (De 4/4) leiteten bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Ende der 1920er Jahre die Epoche der Pendelzüge (Wendezüge) mit Fern- und Vielfachsteuerung (SBB-System I) ein.

Für den Einsatz im Agglomerationsverkehr von Zürich ("Goldküste" Zürich – Meilen – Rapperswil) und Basel (Basel – Liestal – Olten) baute man bestehende Zwei- und Dreiachs-Personenwagen in geräumige Doppereinheiten der 3. Klasse (C-C) bzw. der 2. und 3. Klasse (B-C) um und stattete diese mit einer durchgehenden Steuerleitung aus. Eine 1. Klasse drängte sich nicht auf.

Zusätzlich wurde eine Anzahl vierachsiger **Steuerwagen Bt4** (damals noch Zugführungswagen" genannt) beschafft. Jeder Doppelwagen besass vier Einstiegtüren, die versuchsweise mit einer automatischen, vom Führerstand aus steuerbaren Schließvorrichtung ausgestattet waren.

Die Züge verkehrten ab 1929 entweder mit Trieb- und Steuerwagen oder mit je einem Triebwagen an jedem Ende.

Als die Leistung der Fe 4/4 für den steigenden Bedarf im Agglomerationsverkehr der beiden Städte nicht mehr genügte,

wurden sie durch die stärkeren 19 Personentriebwagen **Ce 4/6** (später **Be 4/6**) aus den Jahren 1923-1927 ersetzt.



Simplon-Elektrifizierung 1930: Domodossola



(Foto: SBB/Archiv Arthur Meyer)

Die Auflösung:

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) / Ferrovie dello Stato (FS): Elektrischer Betrieb am Simplon. - Erster elektrisch geführter Zug mit Ae 4/7 der SBB im italienischen Bahnhof Domodossola, 14.05.1930.

Mit der Umstellung auf die **SBB-Norm** von 15 kV / 16 2/3 Hz und der Verlängerung des Fahrdrachts über die (italienische) Südrampe bis Domodossola endete 1930 - nach 24 Jahren - der Drehstrombetrieb am Simplon.

Das Bild hält den ersten elektrisch geführten Zug samt geladenen Gästen im Bahnhof Domodossola fest. Zugpferd ist eine Ae 4/7, damals die modernste Lokomotive der SBB. Die Italienischen Staatsbahnen (FS) entschieden sich für die Fortsetzung der Simplonlinie bis Mailand siebzehn Jahre später (1947) für 3000 Volt Gleichstrom. Damit wurde Domodossola zum Systemwechselbahnhof.

Was um alles in der Welt ist das denn?



Vier Fragen: Welches Typenkürzel (Ae 3/6 I als Beispiel) hat diese Maschine? Was ist das Einmalige an ihr (Antrieb), wo wurde sie eingesetzt und welche "Metamorphose" hat diese Lokomotive erfahren? Um Antworten wird gebeten.

Die Auflösung:

Es ist die einzige Gasturbinenlok der SBB, die Am 4/6 1101. Sie führte ab 23. Mai 1943 täglich das Personenzugspaar von **Winterthur nach Stein/Säckingen** und zurück.

Kommentar:

Anfangs Oktober bis Ende Dezember 1945 wurde sie der SNCF ausgeliehen, wo sie fahrplanmässige Schnellzüge zwischen Basel und Strassburg zog. Ab 15. März 1946 wurde die Maschine zwischen Basel und **Chaumont** eingesetzt. Der Einsatz von Chaumont aus umfasste auch Demonstrationsfahrten nach Paris und dauerte bis Ende Juli 1946.

Von Januar bis Juli 1947 wurde sie vor **mittelschwere Schnellzüge** von Basel nach Zürich, Luzern und Bern gespannt. 1950 war die Am 4/6 an die DB vermietet, wo sie Plandienste der Dampflokombote-Baureihe 01 übernahm.

Im Herbst 1958 verschwand die Gasturbinenlokomotive mit Kilometerstand 410'000 in der Hauptwerkstätte Zürich, wurde dort, einem Bedürfnis entsprechend, umgebaut, um sie drei Jahre später als Dreiphasen-Elektrolok Ae 4/6 III 10851 wieder zu verlasen. Im Oktober 1976 erlitt der Transformator einen Schaden und erwies sich als nicht mehr reparaturfähig. Er wurde durch Ballast ersetzt, und die Lokomotive war fortan ausschliesslich unter **Gleichstrom**, das heisst nur noch auf der Strecke von Genf nach La Plaine einsetzbar. Sie wurde **Ende 1978 ausrangiert und anschliessend in der HW Yverdon abgebrochen**.



Aussergewöhnliche Ae 4/7



Etwas ist an dieser Ae 4/7 aussergewöhnlich. Was ist es? Wer weiss es? Die Gitterfenster sind es nicht.

Die Auflösung:

Es sind die aussergewöhnlichen Pantographen, Typ Stangenstrom-abnehmer, die an Trolleybusse erinnern, und die man schon nach sechs Monaten durch die üblichen Scherenstromabnehmer ersetzte. Siehe auch neues Bild!

Kleine Irritation



Lugano, vermutlich in den 30er-Jahren. Eine **Be 4/6** und Mann mit Ölpintli, wohl doch kein Lokführer, wie man mir berichtet hat. Der sei dafür zu schmutzig.

An diesem Bild ist etwas dennoch sehr eigenartig, wenn man bedenkt, dass die Pantographen mit der Oberleitung verbunden sind. Die Auflösung: Das Irritierende ist

der Mann, der im Maschinenraum steht und aus dem zweiten Fenster auf das Perron guckt und dabei eine raucht, obschon man vermuten musste, dass dies gar nicht gestattet war, wenn die Maschine unter Strom stand.

Die Auflösung:

Dazu schreibt mir der **Eisenbahn-Fachmann und Präsident des Stiftungsrates Bahnpark der Region Brugg, Gregor Tomasi**, folgendes:

«Das war nicht immer so, der **Beimann** (Heizer genannt) auf der E-Lok musste von Zeit zu Zeit im Maschinenraum einen Rundgang machen. Er wurde befehligt vom diensthabenden Lokführer während der Fahrt ohne Senken und Ausschalten alles zu kontrollieren. Dabei war man sich einer gewissen Gefahr bewusst. Beim Hochspannungsteil wurde man durch Abdeckgitter geschützt. In späteren Jahren ab 1970 wurde dies verboten, da es auf verschiedenen Loktypen **Explosionen** beim Oelhauptschalter (z.B. Ae 4/7) und den **Transformatoren** mit Hochspannungs-Stufenschalter (z.B. Re 4/4 II) gab. Der stolze **Tessiner Lokführer** wollte vom Geschehen auf dem Perron auch etwas haben, so streckte er halt den Kopf aus dem Seitenfenster vom Maschinenraum.»