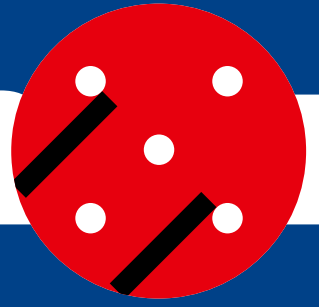


# semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Winterdampf auf der BLS



Nr. 68 / Winter 2020

CHF 27.50 / € 23.-



Die Holzkasten-Gepäcktriebwagen De 4/4 1672–1684



Natale 1964: Weihnachtsurlaub der italienischen Arbeiter



Die «Schlieren-Wagen» der ÖBB in der Schweiz

semaphor



# Winterliche Dampfeinsätze auf der BLS (1935 – 1955)



Der Güterzug 6223 Interlaken – Spiez – Thun war eine beliebte Leistung zur «Beschäftigung» der Ec 4/6 Nr. 62, die hier im Januar 1953 vor Faulensee am Fotografen vorbeirauschte. Foto Fritz Schneeberger

**Dampflokomotiven befuhren die elektrisch betriebenen BLS-Strecken nur selten und meistens in aussergewöhnlichen Situationen. Eine solche war beispielsweise die Schneeräumung im Winter, eine andere der Strommangel in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Fritz Schneeberger, langjähriger Techniker im Depot Spiez, hat Dampfeinsätze auf der BLS nicht nur begleitet, sondern einige davon auch fotografisch dokumentieren können. Wir zeigen eine Auswahl von solchen BLS-Dampftraktionen in den Wintern von 1935 bis 1955.**

---

*Hans Schneeberger*

---

Die Thunerseebahn (TSB) beschaffte 1909/1910 bei der SLM in Winterthur vier 4/6-gekuppelte Tenderlokomotiven für den Pendelverkehr Thun – Interlaken. Die frühe Elektrifikation der BLS machte die starken Heissdampf-Zwillingsmaschinen jedoch nach kurzer Betriebszeit weitgehend überflüssig, sodass drei Stück bereits 1933 abgebrochen wurden und nur die Ec 4/6 Nr. 62 als eiserne Reserve sowie als Zuglok der BLS-Dampfschneeschleuder Xrotd 9501 überlebte.

## **Mit Dampfkraft und Strom gegen die Schneemassen**

Die Dampfschneeschleuder Xrotd 9501 der BLS, gebaut 1913 von der Firma Henschel & Sohn, Kassel, war nicht selbstfahrend und musste deshalb zur Arbeit geschoben werden. Solange es die Umstände erlaubten, geschah dies mit einer Elektrolokomotive. Nur bei Spannungsausfällen oder anderen Unregelmässigkeiten übernahm die Dampfmaschine die Schubarbeit.

Die Schleuder wurde nach dem schneereichen (Lawinen-)Winter 1946/47 aber immer seltener gebraucht, hauptsächlich weil die Bergstrecke über den Lötschberg inzwischen gut ausgebaut und ausreichend gesichert war. Auch fehlte es der BLS inzwischen an dampfkundigem Personal, sowohl in der Werkstatt als auch im Fahrdienst.

# Damals und heute: Maccagno



Am 8. Mai 1957 war dem Fahrdienstpraktikanten Hans Schneeberger im Depot Bellinzona die Eb 3/5 5812 für die Beförderung des Zuges 2498 von Bellinzona nach Luino zugeteilt. Da in Luino auch noch ein Güterzug abzuholen war und weil dafür offenbar keine C 5/6 mehr zur Verfügung stand, wurde dem Personenzug kurzerhand die Eb 3/5 5811 vorgespannt. Laut «Dienstfahrplan 7''' vom 3. Juni 1956 – 1. Juni 1957», hatte der 2498 von 14.36 bis 14.38 Halt in Maccagno (Bild 1) und dort die Kreuzung mit dem Güterzug 6489 aus Luino abzuwarten. Dieser kam ein paar Minuten verspätet, und der Praktikant hatte genug Zeit, um zuerst «seinen» Zug und kurz darauf die Durchfahrt der C 5/6 2973 zu dokumentieren (Bild 2). 63 Jahre danach, am 6. August 2020, ist der Chronist im Flirt-Triebwagen 524 002 der Tilo (Treni regionali Ticino Lombardia) mit der S 30 25335 um 14.34 auf Gleis 2 in Maccagno angekommen (Bild 3). Das markante Empfangsgebäude des im italienischen Streckenteil liegenden Bahnhofs ist betrieblich zwar



nicht mehr besetzt, aber es ist noch bewohnt und in der fürs Reisepublikum geschlossenen Schalterhalle tobt sich die im oberen Stockwerk einquartierte Jungmannschaft aus. Die ganze Anlage ist in den letzten Jahren an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst worden. Der Lift in der grosszügigen Personenunterführung ist zwar seit einiger Zeit fertig installiert, seine Inbetriebsetzung sei aber wohl auf das Ende der Covid-19-Pandemie verschoben, meinte ein ortsansässiger Rentner. Nach einer halben Stunde Aufenthalt nähert sich die 193 465 der SBB Cargo International als Lokzug von Bellinzona her und kommt auf Gleis 1 vor geschlossenem Signal zum Halten. Der kreuzende Güterzug aus Italien ist bespannt mit der 193 468, ebenfalls eine Vectron von Siemens (Bild 4).

Text und Fotos Hans Schneeberger (senior und junior) 🚫



# Die «Schlieren-Wagen» der ÖBB in der Schweiz



Im Juli 1971 durchquert der Zug 11263 als Doppelführung Basel – Buchs SG den Ort Zeihen, am Bözberg. Die Re 4/4 II führt mindestens fünf «Schlieren»-Kurswagen der ÖBB über die Bözberg-Linie: einen B nach Innsbruck, je einen AB und B nach Klagenfurt sowie je einen AB und B nach Wien.

Foto SBB Historic

**Ein auch aus Schweizer Sicht interessantes Kapitel österreichischer Wagenbau-Geschichte begann vor 55 Jahren: Ende 1965 erfolgte die Auslieferung der ersten sogenannten «Schlieren-Wagen» an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Diese waren eine Ableitung der SBB-Einheitswagen I (EW I) und wurden als Lizenzbau in Österreich gefertigt. Bis 1981 wurden davon insgesamt 800 Fahrzeuge unterschiedlicher Gattungen in Betrieb gesetzt. Aufgrund ihrer beschränkten Ausländzulassung kam ein Teil dieser ÖBB-Inlandwagen auch im Verkehr mit der Schweiz in SBB-Regelzügen zum Einsatz.**

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die ÖBB ausgiebig damit beschäftigt, ihren bestehenden Wagenpark betriebsfähig aufzuarbeiten. Deshalb war an die Entwicklung von Neubaufahrzeugen vorerst nicht zu denken. In der Folge befanden sich die ÖBB Ende der 1950er-Jahre hinsichtlich zeitgemässer Reisezugwagen arg im Verzug. Ziel war es, nun rasch eine grössere Anzahl von Inlandschnellzugwagen in Betrieb zu setzen, wobei möglichst wenig Zeit mit langwierigen Versuchen und Prototypen zu verlieren war. Die Fahrzeuge sollten aufgrund der topographischen Streckenverhältnisse leicht gebaut und auch für lange Strecken komfortmässig entsprechend ausgestattet sein. Die österreichischen Hersteller waren damals nur mässig an Neuentwicklungen interessiert, im vorliegenden Fall zum einen wegen des grossen Zeitdrucks, zum anderen aber auch aufgrund der ihrer Ansicht nach geringen Stückzahl und der deswegen zu tiefen Renditeerwartung. Folglich sahen sich die ÖBB im Ausland um und sehr rasch zeigte sich, dass eigentlich nur der SBB-Einheitswagen zur Wahl stand.

In den folgenden engen Kontakten zwischen ÖBB und SBB vermittelten die SBB die Lizenzverhandlungen und wiesen darauf hin, welche Punkte der Lizenzvertrag beinhalten muss, damit die Wagen schnellstmöglich ihre Betriebszulassung erhalten und zeitaufwändige Erprobungen vermieden werden können. Der entsprechende Vertrag wurde dann zwischen der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinfall/SH (SIG) und der

# Die De 4/4-Triebwagen der SBB



Heimatdepot des De 4/4 1672 war Lausanne, wo auch der Grossunterhalt stattfand. Dort entstand dieses Bild um 1964. Der Triebwagen wurde am 31. Oktober 1966 als erster seiner Serie ausrangiert. Sein Untergestell diente in der Werkstätte Yverdon zur Vereinfachung des Ablaufs der De-4/4-Umbauten auf Stahlkästen.

Foto Jan Thuillard

**Der zweite Teil unseres Berichtes behandelt die De 4/4 in ihrer ursprünglichen Version ab der Umnummerierung von 1959/1960 bis zu ihrer Ausrangierung. Die umgebauten «Seetal»- und «Westschweizer»-De 4/4 werden Themen in weiteren Semaphor-Ausgaben sein.**

---

*Daniel Ammann*

---

Die Gepäcktriebwagen Fe 4/4 18501–18524 und 18561 bekamen 1947/1948 die Nummern 801–824 und 831 zugeteilt. 1959/1960 erfolgte eine weitere Umnummerierung, so dass die Serie fortan 1661–1685 hiess. Mit der international verbindlichen Einführung des Buchstabens D für Gepäckfahrzeuge (RIC-Beschluss von 1962) änderte schliesslich 1963 ihre Bezeichnung zu De 4/4.

Wegen Alters- und Abnutzungserscheinungen bei Motoren und Getrieben begannen im Jahre 1948 Versuche mit neuen SWS-Drehgestellen und MFO-Lamellenantrieben. Schliesslich erhielt die ganze Serie zwischen 1950 und 1962 neue SAAS-Motoren und -Antriebe, verbunden mit einer Verstärkung der Drehgestelle. Die alten Motoren und Antriebe konnten beim Bau der Zweikraft-Traktoren Tem III weiterverwendet werden. Von 1955 an verschloss man die seitlichen Führerstandtüren. Ab 1957 entfiel der hintere Stromab-

# Natale 1964: Der Weihnachtsurlaub der



Zürich, am 21. Dezember 1962: Mit fröhlichen Gesichtern treten die italienischen Arbeiter und ihre Angehörigen die lange Reise zu den Verwandten an. Nach den Alpen wird die Fahrt teilweise bis weit in den Süden unseres Nachbarlandes gehen. Da Stimmungsbilder von 1964 fehlen, kamen solche aus 1961 und 1962 zum Zuge. Foto SBB Historic

**Heute verschwunden und weitgehend vergessen ist der früher sehr intensive Weihnachtsverkehr per Bahn in Richtung Süden, insbesondere derjenige nach Italien. Wir nehmen Sie mit auf eine Zeitreise.**

Im Jahr 1964 rechnete man mit über 100'000 italienischen Arbeitern, plus deren Angehörigen, welche die Weihnachts- und Neujahrsfeiertage in ihrer Heimat verbringen werden. Mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes und angesichts der begrenzt zur Verfügung stehenden Personenwagen, Triebfahrzeuge sowie Bahnpersonal war es jedoch notwendig, die Abreise der italienischen Arbeitskräfte zu staffeln. Dazu halfen auch die in den vorangegangenen Jahren gesammelten Erfahrungen. So konnte 1964 der Güterverkehr weitgehend planmässig durchgeführt werden, lediglich ein Teil des programmierten Verkehrs (Kohlen-, Zement- und Kieszüge) wurde, sofern möglich, auf andere Tage verlegt.

# italienischen Arbeiter



Für jeden Extrazug mussten spezielle Anzeigetafeln bereitgestellt werden. Neben Zugnummer und Abfahrtszeit waren auch das Reiseziel, inklusive einiger Zwischenhalte, angeschrieben. Aufgelistet waren zudem sämtliche Wagen mit ihren Sitzplatznummern. Das Bild entstand im Dezember 1961 in Zürich HB.

Foto SBB Historic

## Das Wagenmaterial für den Weihnachtsverkehr

Vor Weihnachten 1964 standen für den Italienverkehr 49 Kompositionen im Einsatz, darunter wiederum zahlreiche mit den bekannten «Centoposte»-Personenwagen der FS. Es verkehrten auch reinrassige Züge bestehend aus jeweils 13 RIC-AB der SBB, RIC-B der SBB, A der SNCB sowie Mittelgang-B der ÖBB. Es gab nur eine Wagenklasse (die Wagen und Abteile der 1. Klasse galten als deklassiert). Sämtliche Fahrzeuge mussten über eine elektrische RIC-Heizung oder/und eine Dampfheizung verfügen. Zum

Einsatz kamen: 312 FS-, 208 SBB-, 13 DB-, 26 SNCB- und 52 ÖBB-Personenwagen. Die Wagen der DB und ÖBB in den Extrazügen fuhren im Austausch gegen solche der SBB ohne Dampfheizung, jene der SNCB waren ausgeliehen.

Zur Versorgung der mittels Dampf geheizten Kompositionen dienten Heizwagen der SBB, FS und ÖBB. Für Doppelführungen und Zugverstärkungen bis Milano standen weitere 114 SBB-Inlandwagen mit 1000 Volt-Heizung zur Verfügung. Auf der knapp 50 Kilometer messenden Strecke Chiasso – Milano konnte eine Fahrt ohne Heizung in Kauf



# Das besondere Bild



55 Jahre sind in der Eisenbahnwelt eine Ewigkeit – während dieser Zeitspanne dienten die Re 4/4 II u. a. als Traktionsmittel für die SBB-Fernverkehrszüge. So wurden bereits zum Sommerfahrplan 1965 alle sechs Prototypen planmässig auch auf der damaligen Linie 80, der 1926 elektrifizierten Bözbergroute, im Schnellzugverkehr eingeteilt. Ab 1967 begannen zudem Serien-Re 4/4 II vermehrt schweizweit die im Fernverkehr verbliebenen Ae 3/6 I und Ae 4/7 abzulösen. In dieser Funktion hielten sich die Re 4/4 II am Bözberg bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020. Auf keiner anderen Strecke standen sie sonst gleich lange regelmässig vor Schnellzügen im Einsatz.

Unser Bild dokumentiert den 275 Basel – Zürich – Chur, der am Samstag, 13. Mai 1967, um 12.25 Uhr, mit der Prototyp-Lok 11105 (bis März 1967 Nr. 11205) zum planmässigen Halt in Stein-Säckingen einfährt. Gemäss dem Zugbildungsplan 30.05.1965–27.05.1967 sollte der Schnellzug 275 wie folgt zusammengesetzt sein: Re 4/4 II, K3, Zi, A, WR, 4xB, A, D, A und B. Abweichend davon steht hier anstelle des K3 ein K2 im Einsatz, der als Eilgutwagen über eine Heizleitung verfügt. Deutlich macht dies das hohe weisse Eckzeichen unter dem Dach – es ist ein spezifischer, von den

schweizerischen Normalspurbahnen verwendeter Hinweis. Das international gültige Zeichen für das Vorhandensein einer Heizleitung, ein kleines gelbes Eckzeichen, befindet sich weiter unten am K2 und ist weniger gut sichtbar. Nach dem WR läuft ein zusätzlicher A mit (Leichtstahlwagen mit Seitengang und Mittelgang – erkenntlich an den SIG-Dachlüftern System Flettner).

Zum Postwagen: Er war um diese Zeit nichts Aussergewöhnliches, galt es doch vielerorts als üblich, dass die Briefpost sowohl am Morgen als auch am Nachmittag zugestellt wurde. Dafür existierte sogar ein spezielles Amtliches Kursbuch mit dem Vermerk «Postausgabe».

1967 war in Stein-Säckingen noch die Fahrleitung aus den 1920er-Jahren in Betrieb, welche allerdings ein Jahr später beim Bahnhofsumbau weichen musste – u. a. wurden Zwischenperrons erstellt. 2020 ist hier die dritte Fahrleitungsgeneration in Planung. Seit dem Neubau des Bahnhofs dient das alte Aufnahmegebäude als Wohnhaus, während 1971 das Restaurant «Bahnhof» (links) für den Bau der Nationalstrasse Zürich – Basel abgerissen werden musste.

*Foto Urs Bösiger, Text Urs G. Berger*



# Vorschau auf Semaphor Nr. 69, Frühling 2021

Erscheint in der zweiten Hälfte März 2021

## Die Eisenbahn aus der Sicht des Lokführers

Welcher Eisenbahnfreund spürte nicht schon den Wunsch, im Führerstand mitfahren zu dürfen? Sei es als Passagier, oder noch besser, als Herr über Hebel, Handräder, Manometer und Pfeife. Hans Schneeberger nimmt uns mit auf eine Bilderreise in die 1950er-Jahre, als sein Vater zuerst davon träumte, selbst einmal im Führerstand zu stehen – und es dann auch tat.



## Die Umbau-De 4/4 der SBB für die Westschweiz

Zu Beginn der 1960er-Jahre ging man bei den SBB von einem Umbau der ganzen De 4/4-Serie auf Stahlkasten aus. Nach einem Wechsel in der Leitung der Abteilung Zugförderung und Werkstätten der Generaldirektion (ZfW-GD) wurde dieses Vorhaben jedoch sistiert. Da aber kein Ersatz für die «Steilstrecken-De 4/4» 1661–1671 in Aussicht stand, entschied man 1965, diese Teilserie doch noch zu modernisieren. Der De 4/4 1669 diente als Prototyp für diesen Umbau. Wir stellen Ihnen diesen Triebwagen vor, zusammen mit seinen beiden, ebenfalls in der Westschweiz eingesetzten «Brüdern» 1670 und 1671.



## Der Postverkehr auf der STJ (Steffisburg – Thun – Interlaken)

Entgegen der landläufigen Meinung war die STJ nicht als Strassenbahn konzessioniert, sondern als schmalspurige Eisenbahn, selbst wenn sie durchgehend im Strassenplanum verlief. Daher beförderte sie auch Gepäck-, Post- und Gütersendungen. Zudem führte sie zeitweise zwei Wagenklassen. Für den Postverkehr besass die STJ sowohl bediente Postwagen als auch einachsige Fahrzeuge. Später verwendete man als Ersatz pneumatische Postanhänger, sowie auf der Trolleybusstrecke zwei fahrbare Postbüros.



## Impressum

«Semaphor» – Klassiker der Eisenbahnen; 17. Jahrgang 2020

Erscheint 4x: März, Juni, September, Dezember

Herausgeber Christian Zellweger

Verlag/Redaktion Semaphor GmbH  
Falkenriedweg 37, CH-3032 Hinterkappelen  
Homepage: [www.semaphor.ch](http://www.semaphor.ch)  
Mail: [semaphor@semaphor.ch](mailto: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](mailto:aboservice@semaphor.ch)

Grafik Peter Merz

Layout, Satz, Bild Tom Erzinger

Korrektorat Otto Begert

Druck

Abonnementspreis

Einzelnummer

ISSN-Nr. 1661-576X

Dietschi Print&Design AG, Olten

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

Schweiz CHF 27.50; Europäische Union € 23.–

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 Freitag, 11. Februar 1944, stand ein SBB-Fotograf in idyllisch-ländlicher Landschaft über dem östlichen Ausgang des 510 m langen Burgdorf-Tunnels. Dabei «schoss» er mit seiner 6x6 cm-Kamera auch dieses Bild: Zwei «Krokodil»-Lokomotiven, beide vom Typ Ce 6/8 II, ziehen einen Güterzug in Richtung Wynigen. Während fünf der sechs Hochbordwagen leer sind, bleibt uns der «Inhalt» der vier K2 und des einen K3 verborgen.

Sicher ist hingegen, dass es kalt gewesen sein muss. So blieben gemäss «Witterungsberichte Schweiz

1940 – 1949» vom EDI (Eidgenössisches Departement des Innern) «... die Temperaturen im Februar 1944 beträchtlich hinter den Normalwerten zurück». Ebenfalls eine Tatsache ist, dass während des Winters 1943/1944 sich die Welt rund um die Schweiz im Krieg befand und die SBB entscheidend zur Versorgungssicherheit des Landes beitragen mussten. Nicht nur Rohstoffe wie Kohle, Stahl und sonstige Metalle waren hierzulande Mangelware. Auch viele Lebensmittel mussten importiert werden.

Foto SBB Historic, Text Christian Zellweger 