

Erster Pendelzug SBB

Auflösung:

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 Doppelheiten der 3. Klasse (C-C) bzw. der 2. und 3. Klasse (B-C) um und stattete diese mit einer durchgehenden Steuerleitung aus. Ein 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)

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.

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 Dampflokomotive-Baureihe 01 übernahm.

1955 entstand das Bedürfnis nach einem Prototyp-Fahrzeug, das sowohl unter Gleichstrom als auch unter Wechselstrom von **50 oder 16 2/3 Hz** verkehren konnte. Dazu dienten das Laufwerk und die Fahrmotoren der Am 4/6.

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 verlassen. 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.

Aussergewöhnlich



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

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.

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.»