

Neue Heimat für diverse historische Fahrzeuge

A 3/5 705 an Dampfgruppe Zürich

Bereits Anfang 2018 hat der Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) die Schnellzug-Dampflokomotive A 3/5 705 als Dauerleihgabe von SBB Historic übernommen; sie ist nicht Teil der im Sommer 2017 definierten Kernflotte betriebsfähig zu erhaltender Fahrzeuge (siehe SER 8-9/2017, S. 384). Seit Juni 2018 ist der Oldtimer zwecks Revision ausser Betrieb; es müssen alle Rauch- und Siederohre sowie sämtliche 156 Deckenstehbolzen ersetzt sowie der Überhitzer revidiert werden. Bisher wurden rund 1000 Mannstunden investiert; die Kosten belaufen sich auf voraussichtlich 120 000 Franken, wofür der Verein noch Spender sucht. (pd)

X 605 von Wil nach Schaffhausen

Der Baudienstwagen X 605 der Frauenfeld – Wil-Bahn (FW) mit Baujahr 1887 sollte eigentlich Anfang April 2019 zerlegt und verschrottet werden, nachdem er während Jahren unter freiem Himmel vor der Werkstätte Wil gestanden hatte. Der 1887 als L 103 in Dienst gestellte X 605 ist der letzte noch vorhandene Wagen seiner Gattung. Der offene Kasten und das Untergestell stammen von der SIG, die Kupplung von GF. Die „Interessengemeinschaft Schiene Schweiz“ aus dem thurgauischen Matzingen setzte sich für die Erhaltung des 132jährigen Fahrzeugs ein und suchte nach einem geschützten Standplatz. Der Geschäftsleiter des Schaffhauser Verpackungsunternehmens Medipack erklärte sich bereit, den X 605 als Leihgabe in seine Fahrzeugsammlung aufzunehmen. Er soll in den Ablieferungszustand von 1887 zurückversetzt werden.

Langfristiges Ziel ist es, eine möglichst originalgetreue Komposition aus Fahrzeugen mit Bezug zur Georg-Fischer-Werkbahn im ehemaligen GF-Werkareal, auf dem sich die Firma Medipack befindet, aufzustellen. Der besagte Geschäftsleiter ist unter anderem im Besitz der Elektrolokomotive Ge 2/2 78, die er 2016 in sehr schlechtem Zustand aus Frankreich zurückholte und die derzeit umfassend, aber nicht betriebsfähig, aufgearbeitet wird. (dwid)



Die vom Verein Dampfgruppe Zürich übernommene, teilzerlegte Dampflokomotive A 3/5 705 während der Revision (Foto: pd).

Historische deutsche Schnellzugwagen in die Schweiz verkauft

Die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) mit Sitz in Hersbruck an der Pegnitz nahe Nürnberg hat ihren „Blauen Fern-Schnellzug“, bestehend aus vier ehemaligen UIC-X-Reisezugwagen der DB der Gattungen Am⁰³⁶ und ABm⁰²³ sowie einem Barwagen WGM^{056.3}, in die Schweiz verkauft. Rückläufige Nachfrage, immer aufwendigere Auflagen zur Fahrzeuginstandhaltung und die Veränderung rechtlicher Rahmenbedingungen hätten zu dieser Entscheidung geführt, so das Unternehmen. Darüber hinaus bestand offenbar schon länger Interesse zur längerfristigen Anmietung der Wagen aus der Schweiz.

Neue Eigentümerin ist die International Rolling Stock Investment GmbH, ein erst am 3. April 2019 im Handelsregister des Kantons Thurgau eingetragenes Unternehmen mit den Gesellschaftern Armin Götz, Rail Event AG sowie TR Trans Rail AG und Sitz in Frauenfeld, dessen Zweck der An- und Verkauf, die Vermietung und das Leasing von neuen und gebrauchten Schienenfahrzeugen ist. Die blauen Wagen stehen Dritten mietweise zur Verfügung; für die Vermarktung ist die Rail Event AG zuständig. Die Garnitur ist derzeit im Bahnhof Balsthal der Oensingen – Balsthal-Bahn (OeBB) abgestellt; neben Einsätzen in der Schweiz soll es auch künftig Fahrten in Deutschland geben.

Am vorletzten Märzwochenende brachte die E 94 088 des Unternehmens Elektrische Zugförderung Württemberg (EZW) den „Blauen Fern-Schnellzug“ im Rahmen einer Abschiedsfahrt von Nürnberg nach Konstanz; dort übernahm die 01 202 des Vereins Pacific aus Lyss die Garnitur und brachte sie zunächst nach Zürich. Am zweiten Tag folgte eine Jura-Rundfahrt ab Zürich via Olten – Biel – Sonceboz-Sombeval – Moutier – Delémont nach Basel, wobei nach Durchfahrt des Dampfzuges ein Brand in Gleisnähe zwischen Frinwillier-Taubenloch und Reuchenette-Péry zu einem zeitweiligen Streckenunterbruch führte, ausgelöst vermutlich durch Funkenflug. Auf dem Schweizer Abschnitt lief zudem ein ehemaliger BLS-BD mit; abschnittsweise leistete die Re 4/4 I 10009 von TR Trans Rail Schubhilfe. (fisch)

Ce 2/3 32 zurück in Zürich

Nach 37jährigem Exil kehrte am 28. März 2019 der Ce 2/3 32 auf heimische Tramgleise zurück. Beim Tram-Museum Zürich (TMZ) hatte man schon seit Jahren ein Auge auf den dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) gehörenden Tramwagen geworfen, der nun als Leihgabe nach Zürich gelangte.

Der Triebwagen war 1939 als zweiter Prototyp der „Kleinstserie“ Ce 2/3 31 – 32 entstanden. Den selbsttragenden stählernen Wagenkasten erstellte die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS), das Lenkuntergestell lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM). Die elektrische Ausrüstung steuerte die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) selbst bei, denn ein Grossteil der konstruktiv veralteten zweiachsigen Holzkasten-Motorwagen hatte erst wenige Jahre zuvor noch neue leistungsfähigere Motoren, Controller und Widerstände erhalten, die so eine Weiterverwendung erlauben.

Die beiden Prototypen waren schweizweit die ersten Tramwagen mit selbsttragendem Stahlkasten. Neu war auch das Konzept mit sitzendem Kondukteur und automatischen Falldüren, das zur Verbesserung des Fahrgastflusses beitragen sollte. Damit wurden die Fahrzeuge auch international zum Vorbild für zahlreiche weitere moderne Tramwagen.



Der Lkw-Tiefelader mit dem Güterwagen X 605 abfahrtsbereit vor der Werkstätte Wil der FW (Foto: D. Widmer, 27. März 2019).

Oben: Die 01 202 des Vereins Pacific mit den fünf in die Schweiz verkauften IGE-Schnellzugwagen sowie dem BD 50 85 82-35 492 und der Re 4/4 I 10009 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Sonceboz-Sombeval (Foto: Ch.-A. Flückiger, 24. März 2019).

Mitte: Der Satteltiefader mit dem nach Zürich zurückgekehrten Ce 2/3 32 vor dem Trammuseum Burgwies (Foto: J. Lüthard, 28. März 2019).

Unten: Die Anlieferung des ABe 4/4 12 mittels Spezialtiefader in Rodersdorf und der Abład mit Hilfe eines Pneukrans waren wegen der engen Verhältnisse eine logistische Herausforderung und wurden von zahlreichen Schaulustigen verfolgt (Foto: D. Madörin).

Das Buchli-Lenkgestell (A'1'A') mit mittlerer Laufachse, das die beiden angetriebenen Achsen radial einstellte, erreichte ab den 1930er Jahren mit der durch die SLM konstruierten Variante eine beachtliche Verbreitung. Man sah es als Vorteil, mit einem einfachen Fahrwerk und der elektrischen Ausrüstung eines Zweiachsers einen relativ grossen Wagenkasten zu ermöglichen. Mit der Laufruhe stand es allerdings nicht zum besten, unter anderem da in Zürich Kurven mit Übergangsbögen noch weitestgehend fehlten. So kamen die Fahrzeuge zum wenig schmeichelhaften Beinamen „Geissbock“.

Die beiden Ce 2/3 erhielten 1947 die Nummern 1031 – 1032, später die Bezeichnung Be 2/3. Sie waren bis 1972 noch sporadisch in Betrieb, meist einzeln oder allenfalls um einen Zweiachser ergänzt. 1978 wurde der Triebwagen 31 abgebrochen; Nummer 32 stand jahrelang im ehemaligen Depot Seefeld. Schliesslich interessierte sich das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern für das historisch bedeutende Fahrzeug. Nach einer „Pinselrevision“ kam es 1982 in Luzern in die Schienenhalle. Zuletzt darbtete der Triebwagen in einem Aussenlager vor sich hin. Ob der Wagen dereinst auch wieder selbst fahren können, ist offen. (lüt)

ABe 4/4 12 zurück im Birsigtal

Nach 35 Jahren kehrte am 2. April 2019 der ABe 4/4 12 der ehemaligen Birsigthalbahn AG (BTB) in seine alte Heimat zurück. 1966 hatte die damalige Birsigthalbahn AG, die acht Jahre später in der Baselland Transport AG (BLT) aufging, die sechs Triebwagen ABe 4/4 11 – 16, sieben Steuerwagen Bt 21 – 27 sowie zwei Mittelwagen B 61 – 62 erhalten. Das von Schindler Waggon in Pratteln gelieferte Rollmaterial bildete in den folgenden Jahren das Rückgrat für den Betrieb der BTB-Strecke Basel-Heuwaage – Oberwil – Ettingen – Flüh – Rodersdorf.

1984 brachte die Umstellung auf Betrieb mit Strassenbahn-Rollmaterial Änderungen bei der Fahrleitungsspannung und an den Gleisanlagen, womit die erst 18 Jahre alten Fahrzeuge nicht mehr weiterverwendet werden konnten. Sie fanden jedoch in der Region Chablais bei den Bahnen der heutigen TPC-Gruppe ein neues Betätigungsfeld.

Seit längerer Zeit bemühte sich der Verein Pro Birsigthalbahn, den ehemaligen BTB-Triebwagen ABe 4/4 12 als Zeitzeugen für den einstigen Bahnbetrieb im Birsigtal sowie für den einheimischen Waggonbau der Nachwelt zu erhalten. Nach der äusserlichen Aufarbeitung in Bulle kehrte der Triebwagen am 2. April 2019 nach Rodersdorf zurück. In der alten Remise, die in den kommenden Jahren zum Museum ausgebaut werden soll, hat er eine definitive Bleibe gefunden. (mad)

