

«Info üs Erschtfäld» – Dezember 2016

Hallo und Willkommen

Liebe Freunde des SBB Historic Team Erstfeld,

Wir haben einige aufwühlende Monate hinter uns und in dieser Zeit ist leider das Erscheinen der «Info üs Erschtfäld» in der Prioritätenliste nach hinten gerutscht.

Im Spätsommer haben verschiedene Mitglieder den Verein verlassen. Dies hat uns gefordert und wir mussten unser «Schiff» auf Kurs bringen.

Auch mit SBB Historic haben wir einige Punkte zu bereden gehabt. Die Zusammenarbeit mit SBB Historic haben wir neu geordnet aber die Zukunft des Lokomotivdepot Erstfeld liegt uns auf dem Magen. Die Verhandlungen von SBB Historic über die Zukunft unseres «Zuhauses» laufen immer noch und ein Entscheid wurde mehrmals vertagt und ist nicht vor Ende Januar 2017 zu erwarten.

Zudem haben uns einige kurzfristig organisierte Anlässe gefordert. Für eine Kredit-Abstimmung an der Gemeindeversammlung Ende November 2016 zum Gotthard Tunnel Fenster haben wir in zwei Wochen ein Tag der offenen Depottore für die Erstfelder Bevölkerung organisiert. Zudem hatten wir einige herausfordernde Depottführungen und mussten zum Beispiel an einem Tag 170 Gäste durch das Depot führen.

Mittlerweilen wurde der Kredit an der Gemeindeabstimmung angenommen, wir konnten unseren Vorstand neu organisieren, haben die diversen Depottführungen und Anlässe durchgeführt, haben die Wartungsarbeiten an allen unseren historischen Triebfahrzeugen abgeschlossen und konnten mit SBB Historic das Jahresprogramm 2017 bereinigen. Unser Schiff fährt wieder auf Kurs!

Die Resultate dieser Arbeiten seht Ihr auf den nächsten Seiten. Wir wünschen viel Lesespass.

Bei dieser Gelegenheit wünschen wir allen unseren Freunden des SBB Historic Team Erstfeld frohe Festtage, einen guten Rutsch und alles Gute im 2017.

Wir freuen uns auf Euren Besuch im 2017 in Erstfeld!

Vorstand und Mitglieder
SBB Historic Team Erstfeld

Neuer Vorstand

Im Herbst haben wir verschiedene Mutationen im Vorstand vorgenommen. Der neue Vorstand setzt sich nun aus folgenden Personen und Funktionen zusammen:

Charly Infanger
Präsident

i.ch.infanger@bluewin.ch
+41 79 505 06 40

Markus Kistler
Leiter Finanzen

markus.kistler@bluewin.ch
+41 79 458 77 64

Bruno Lämmli
Leiter Besichtigungen

info@lokifahrer.ch
+41 79 505 06 56

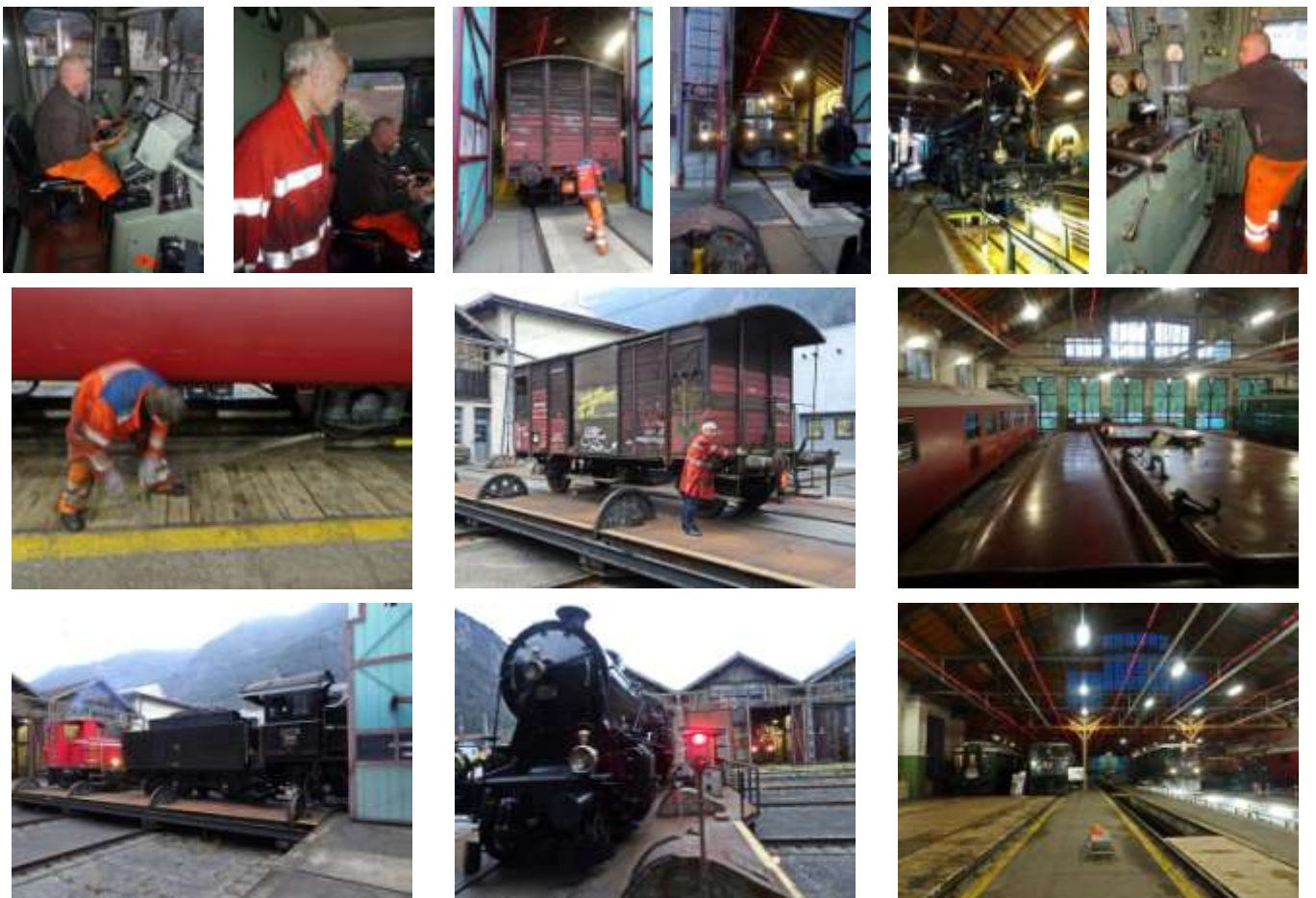
Robert Schlatter
Leiter Technik

robert.schlatter@bluewin.ch
+41 79 635 66 67

Roland Seehaus
Leiter Administration

roli.seehaus@bluewin.ch
+41 79 776 93 71

Teamarbeit: Rangieren



Für den Dampfmorgä vom 26.11.2016 mussten wir am Freitag 25.11.2016 zahlreiche Fahrzeuge umstellen und Rangieren. Peter "Joggi" Jost war mit der Kamera dabei.

Pressemitteilung 1000. Besucher im Lokdepot

Das SBB Historic Team Erstfeld konnte am vergangenen Samstag den 1000. Besucher einer Depotbesichtigung in diesem Jahr im Lokomotivdepot Erstfeld begrüßen.

Regelmässig organisiert Hans Ulrich Schneider aus Hünenberg im Kanton Zug mit seinen Kameraden aus der Offiziersschule eine Tagesreise. Dieses Jahr besuchte er mit seinen knapp 20 Offizierskameraden das Lokomotivdepot in Erstfeld. Bruno Lämmli und Roland Seehaus vom SBB Historic Team Erstfeld führten am Samstag 08.10.2016 die sehr interessierten Herren durch das Lokomotivdepot. Dabei erhielten Sie einen Einblick in die historischen Lokomotiven, inklusive der zur Zeit in Erstfeld stationierten Dampflok C 5/6 «Elefant», konnten die Führerstände der unterschiedlichen Lokomotiven kennen lernen und erfuhren einiges über die Arbeit des Lokführers am Gotthard.

Im Anschluss an den knapp zweistündigen Rundgang gab es eine kleine Feier. Der Administrative Leiter des Team und Feldweibel Roland Seehaus durfte die Offiziere ins «Daheer» und anschliessend ein «Durchzählen» befehlen. Begonnen wurde bei Nummer 992, bei Nummer 1000 gab es einen Applaus, der 1000. Besucher im 2016 konnte gefeiert werden. An der richtigen Position stand Roland Preisig aus Wald im Zürcher Oberland. Er durfte aus den Händen von Präsident a.i. Charly Infanger eine Flasche Urner Wein entgegen nehmen.

In einer kurzen Ansprache durfte der Leiter der Besichtigungen Bruno Lämmli den Dank an die Besucher richten. Charly Infanger wies nochmals darauf hin, dass die 5 für die Führungen zuständigen Teammitglieder die 1000 Besucher in diesem Jahr in zahlreichen Gruppengrössen - von der Führung mit zwei Personen bis zu 82 Personen - und von der halbstündigen bis zur dreistündigen Führung bewältigt haben. Für die Offiziere ging es anschliessend weiter zum Mittagessen in Gurnellen.

Wer selber eine Depotführung unternehmen will kann diese unter besichtigung@lokifahrer.ch oder www.sbbhistoric.ch jederzeit buchen.



Die Herren der Besuchergruppe der Offiziersklasse vor der Ae 6/6 Nr.11411 «ZUG»



Feierten den 1000. Besucher im 2016 im Lokomotivdepot Erstfeld: Bruno Lämmli, Leiter Besichtigungen, Charly Infanger, Präsident a.i., Roland Preisig, der 1000. Besucher und Roland Seehaus, Leiter Administration (v.l.n.r)

Teamausflug auf die Rigi-Scheidegg

Petrus war am 09. Oktober 2016 kein Eisenbahner. Unser Teamausflug auf die Rigi-Scheidegg fand im stockdicken Nebel statt. Eigentlich wollte unser Mitglied Roli Seehaus über die Geografie, die Reduitbauten im Talkessel von Schwyz, die Flugstrassen über den Rigi oder die Geologie referieren. Der Vortrag wurde mächtig vernebelt.

Es reichte beim Besuch der 360 Grad Aussichtsarche nur zur Testfahrt auf dem Drehbänkli. Dafür genossen wir ein herzhaftes Mittagessen im Berggasthaus Rigi-Scheidegg. Charly Infanger referierte zwischen Mittagessen und Dessert über Aktuelles und das Jahresprogramm 2017.



Fröhliche Stimmung bei der Testfahrt des Drehbänklis.



*Die Erstfelder
beim
Traktandum
Dessert.*

Fotorückblick: 22.10.2016 Fahrt mit dem Krokodil



Apero und Abschiedessen von SBB Cargo

Beim Schreiben dieser Zeilen Mitte Dezember 2016 haben die Mitarbeiter von SBB Cargo das Lokomotivdepot und das Dienstgebäude in Erstfeld geräumt. Die Garderoben der Lokführer im Erdgeschoss sind per Fahrplanwechsel geräumt, die Büros nach Goldau gezügelt und der Aufenthaltsraum der Lokführer ist leer. Am Samstagmorgen 10.12.2016 genossen drei Lokführer noch mit dem Schreibenden den letzten Kaffee aus dem Automaten, zwei junge Fotografen lichten die letzten Schiebeloks ab und ein Journalist versuchte die Stimmung auf zu fangen.

Offiziell fand am Sonntag 20.11.2016 der Abschied von SBB Cargo in Erstfeld statt. Zusammen mit Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, genossen über vierzig Lokführer einen Apero im Lokomotivdepot und ein Nachtessen im grossen Konferenzraum des EIZ



Aperoplättli vor unserer Ae 6/6 11411 «ZUG».



Die Mitarbeiter und Lokführer von SBB Cargo genossen den Apero zwischen den historischen Lokomotiven.



Dampfzmorgä vom 26.11.2016

Seit den Eröffnungsfeierlichkeiten des Gotthardbasistunnels von Anfang Juni, stand die Dampflok C 5/6 in Erstfeld in der Dampfremise. Für die Fahrten und den Unterhalt ist in Zukunft die Dampfgruppe Zürich mit Sitz in Brugg zuständig. Um anstehende Wartungs- und Unterhaltsarbeiten ausführen zu können, musste die C 5/6 am Samstag 26.11.2016 nach Brugg überführt werden. Eine kleine Schar von Eisenbahnfans nutzte die Chance, bei den Vorbereitungen der Dampflok dabei sein und nebenbei ein Morgenessen zu geniessen.



Morgenessen neben der Dampflok.



Ausblick auf das 2017

Auch das kommende Jahr bietet einige Aktivitäten in Erstfeld und um die alte Gotthard-Bergstrecke. Im Telegrammstil einige weitere Informationen:



Swiss Rail Park:

SBB Historic plant in der grossen Remise von Erstfeld eine Fahrzeugausstellung zu installieren. Bis anhin wurden darin lediglich drei Geleise von SBB Historic benutzt. Geplant ist alle sechs Geleise für historische Fahrzeuge zu nutzen. Diese sollen als epochengerechte Züge aufgestellt werden. Die Fahrzeuge können an öffentlichen Depotführungen und - neu geplant - über Uri Tourismus gebucht werden. Die Eröffnung ist auf den Sonntag 07. Mai 2017 von SBB Historic vorgesehen.



Gotthard Tunnel Fenster Erlebnis:

Der Kanton Uri, die Gemeinden Erstfeld und Silenen sowie die SBB bieten die Besichtigung des Tunnelfensters in Amsteg an. Die zweistündige Führung lässt sich gut mit einer Depotbesichtigung verbinden. Wäre das was fürs 2017?

www.uri.info

www.tunnel-erlebnis.ch



Fahrt zum Reduit:

Am Samstag 24. Juni 2017 ist von Norden (Arth Goldau) und am 11. November 2017 von Süden (Bodio) eine Fahrt mit einer historischen Komposition nach Airolo geplant. Anschliessend würden die militärhistorischen Bauten der Armee im Bereich Airolo und der Festungsanlagen des Gotthard besichtigt. Ein Anlass für jeden Historiker!



Alpabzug Wassen:

Jeweils Mitte September - bzw 90 Tage nach dem Alpaufzug - findet in Wassen der Alpabzug mit einem Fest statt. SBB Historic fährt mit einer historischen Komposition an diesen Anlass. Der genaue Termin lässt sich aber erst 90 Tage vor dem Anlass genau nennen!



1. August Brunch im Lokomotivdepot:

Unser 1. August Brunch findet wie üblich am Nationalfeiertag im Lokomotivdepot statt. Freu Dich auf das reichhaltige Buffet und die tollen Aktivitäten rund um unsere historischen Lokomotiven und Fahrzeuge

Jahresprogramm 2017:

Januar	21.01.	Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 II, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
	28.01.	Führerstandsfahrt mit der Ae 8/14, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
Februar	18.02.	Führerstandsfahrt mit der Ae 6/6, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
März	11.03.	Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 II, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
	12.03.	Führerstandsfahrt mit der Ae 6/6, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
April	01.04.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	01.04.	Oeffentliche Depotführung, 14.00 - 15.00 h, Anmeldung bei info@sbbhistoric.ch .
	08.04.	Führerstandsfahrt mit der Ae 8/14, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
	08.04.	Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4, Erstfeld Airolo - Erstfeld.
Mai	07.05.	Eröffnung Swiss Rail Park in Erstfeld durch SBB Historic.
Juni	03.06.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	03.06.	Oeffentliche Depotführung, 14.00 - 15.00 h, Anmeldung bei info@sbbhistoric.ch .
	10.06.	Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4, Erstfeld Airolo - Erstfeld.
	17.06.	Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 II, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
Juli	01.07.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	01.07.	Oeffentliche Depotführung, 14.00 - 15.00 h, Anmeldung bei info@sbbhistoric.ch .
	08.07.	Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4, Erstfeld Airolo - Erstfeld.
August	01.08.	1. August Brunch im Lokomotivdepot Erstfeld.
	05.08.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	26.08.	Führerstandsfahrt mit der Ae 6/6, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
September	02.09.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	02.09.	Oeffentliche Depotführung, 14.00 - 15.00 h, Anmeldung bei info@sbbhistoric.ch .
	09.09.	Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4, Erstfeld Airolo - Erstfeld.
	23.09.	Führerstandsfahrt mit der Ce 6/8 II, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
	23.09.	Führerstandsfahrt mit der Ae 8/14, Erstfeld - Bodio - Erstfeld.
Oktober	07.10.	Fitnessfahrten im Bahnhof Erstfeld, 10.00 - 12.00 h.
	07.10..	Oeffentliche Depotführung, 14.00 - 15.00 h, Anmeldung bei info@sbbhistoric.ch .
	14.10.	Führerstandsfahrt mit dem BDe 4/4, Erstfeld Airolo - Erstfeld.
	21.10.	Fahrt mit den Dampfloks C 5/6 (100 Jahre C 5/6) durch SBB Historic.

«Bähnler-Latein»: C...wie C 5/6 Elefant

Von Juni 2016 – nach der Gotthard Basis Tunnel Eröffnung – bis Mitte November 2016 weilte die Dampflokomotive C 5/6 2978 «Elefant» bei uns im Lokomotivdepot Erstfeld.

Aus unserem historischen Archiv haben wir in der ehemaligen Depotinformation „dr Feehn“ einen historisch interessanten Text über die Schwesterlok 2965 und das Ende des Dampfzeitalters gefunden. Wir wollen den Eisenbahnfans den einmaligen Text des ehemaligen Depotchefs Emil Geissberger nicht vorenthalten.

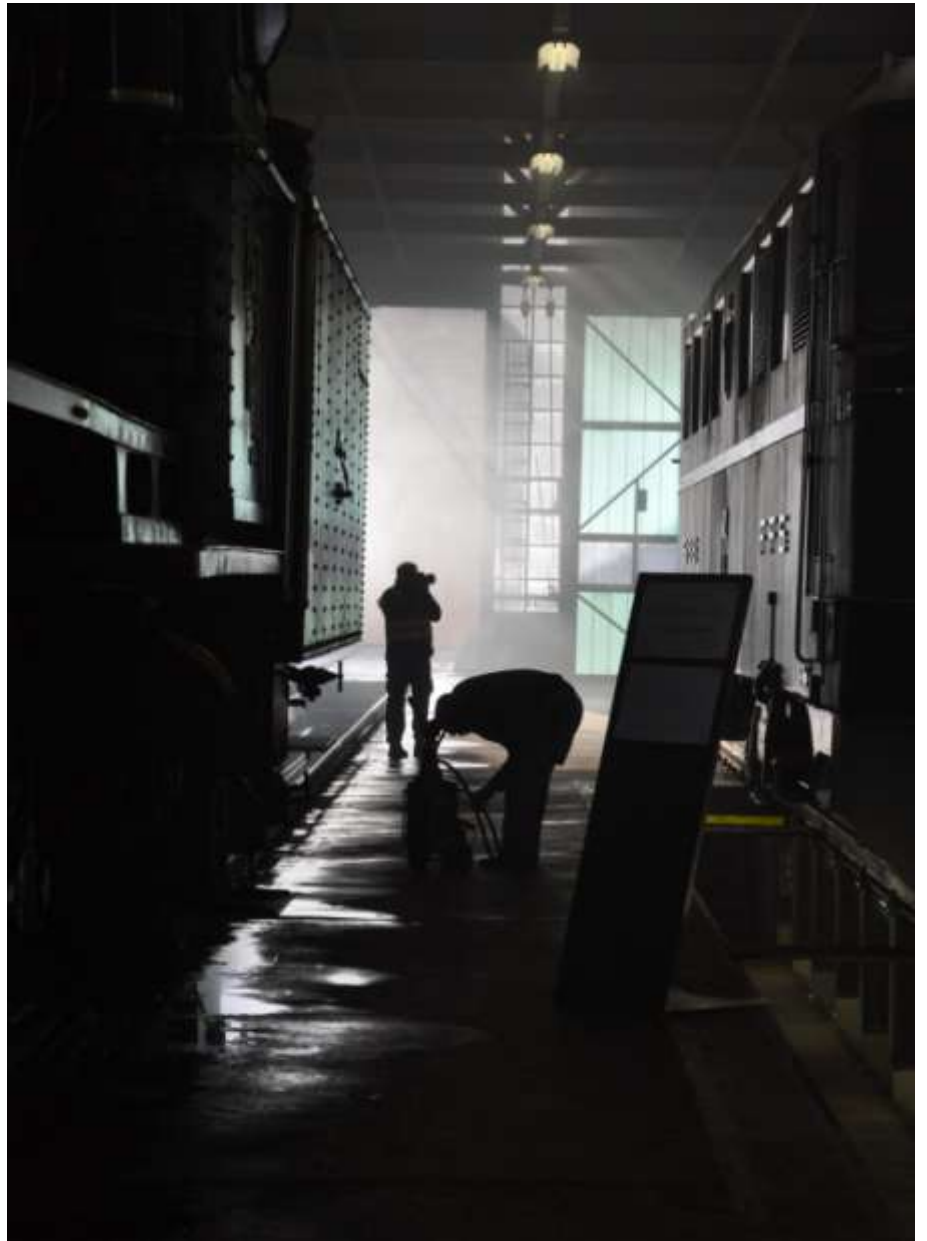
Die 2965 war mehrere Jahre die Ausstellungs- und Denkmallok vor dem Dienstgebäude in Erstfeld und steht heute im Verkehrshaus Luzern.

Der Text wurde damals noch auf „Schnapsmatrizen“ den Depotmitarbeitern und Lokführern verteilt, daher ist die Druck-, bzw. die Scanqualität nicht die Beste. Den Text vom 24.12.1968 findet Ihr in der Beilage.



Man kann ja nicht immer die schönen Bilder zeigen: Hier ein etwas melancholisches Handy-Bild vom Freitag 16.12.2016: SBB Cargo und die Lokführer sind nach Arth-Goldau verschwunden, keine Schiebelok vor dem Depot, kein einziger Güterzug rattert vorbei und der Herbstnebel drückt zusätzlich noch auf unsere Stimmung.

Schlussignal



Fotografieren bei den Vorbereitung der Dampflok C 5/6.

Impressum:

Adresse: SBB Historic Team Erstfeld, Rütli 42, 6472 Erstfeld

Webpage: www.historic-erstfeld.ch / www.sbbhistoric.ch

E-Mail: info@historic-erstfeld.ch

Redaktion: Roland Seehaus

Nr. 32.11/68

"dr Feehn"

Aus dem Inhalt

Abschied vom Dampfbetrieb
Dampflokomotiv-Ersatz
Ausstellungslokomotive C 5/6 2965

Abschied vom Dampfbetrieb

Am letzten Novembertag des Jahres 1968 fand der Dampfbetrieb bei den SBB seinen offiziellen Abschluss. Von einem eigentlichen Dampfbetrieb konnte man zwar seit der Elektrifizierung der letzten SBB-Strecken im Jahr 1960 nicht mehr sprechen; die damals noch vorhandenen 140 Dampflokomotiven - wovon die Hälfte Rangierlokomotiven - dienten nur noch als Lückenbüsser und wurden je länger je mehr durch moderne Diesellokomotiven verdrängt.

Zu Beginn der Existenz der SBB im Jahr 1902 steckte die elektrische Bahntraktion noch in den Kinderschuhen; sie hatte damals in der Schweiz erst bei Strassen-, Ueberland- und Bergbahnen und bei vereinzelt normalspurigen Privatbahnen Eingang gefunden. Die SBB nahmen ihren Betrieb mit den 763 Dampflokomotiven der verstaatlichten Privatbahnen auf und verblieben beim ausschliesslichen Dampfbetrieb bis zur Eröffnung des elektrisch betriebenen Simplontunnels im Jahre 1906. Ein 1904 begonnener elektrischer Versuchsbetrieb zwischen Seebach und Wettingen war nicht von Dauer; trotz technischem und wirtschaftlichem Erfolg kehrten die SBB dort im Jahre 1909 zur Dampftraktion zurück und bekundeten damit ihren Willen, dem Dampfbetrieb auf längere Zeit treu zu bleiben.

In der Tat wurden weiterhin jährlich grössere Serien neuer Dampflokomotiven angeschafft, um die veralteten Privatbahntypen ausschalten zu können. Von 1902 bis 1917 nahmen die SBB 574 normalspurige Dampflokomotiven neu in Betrieb; im Jahre 1915 verzeichneten sie mit 1197 Maschinen den höchsten je erreichten Bestand. Der Verkehrsrückgang im ersten Weltkrieg und der Ersatz schwacher Typen durch leistungsfähige Neubauten gaben dann aber Anlass zum stetigen Abbau dieses Bestandes, wobei gerade in jenen Kriegsjahren eine ganze Anzahl älterer Maschinen ins Ausland verkauft werden konnte.

Die Elektrifizierung der Gotthardlinie im Jahr 1920 stellte den ersten grösseren

- 2 -

Einbruch in den Dampfbetrieb der SBB dar und brachte auf einen Schlag die Dampftraktion gerade dort zum Verschwinden, wo sie ihre höchste Entfaltung gefunden hatte. Zehn Jahr später waren auch die Hauptlinien im Mittelland elektrifiziert, so dass den Dampflokomotiven nur noch die Nebenlinien als Arbeitsfeld verblieben.

Eine unerwartete Rückeroberung der elektrifizierten Linien durch die Dampflokomotiven brachte der zweite Weltkrieg mit sich. Vom Fahrdrat und seiner Speisung unabhängig, übernahm die Dampfmaschine die Funktion der Kriegsreserve; um dem Personal die nötige Übung im Umgang mit den Dampflokomotiven zu verschaffen, setzte man sie auch auf elektrifizierten Linien ein. Später gaben die wiederkehrende winterliche Stromknappheit und der durch die starke Verkehrszunahme verursachte Mangel an Triebfahrzeugen Anlass zum Einsatz von Dampflokomotiven auf fast allen Linien.

Der Entschluss, für das fahrdratunabhängige Reserve- und Rangiertriebfahrzeug zur Dieseltraktion überzugehen, bedeutete dann schliesslich das Todesurteil für die Dampflokomotiven; entsprechend der Ablieferung neuer Triebfahrzeuge nahm der Bestand laufend ab, um nun auf Ende 1968 den Nullpunkt zu erreichen.

Seit der Elektrifizierung der letzten Linien Oberglatt-Niederweningen und Bellinzona-Luino vor acht Jahren begegnete man den Dampflokomotiven fast nur noch im Rangierdienst und gelegentlich vor Spezialtransporte mit Profilüberschreitung, die bei ausgeschalteter Fahrleitung abgewickelt werden mussten. Einen spektakulären Einsatz erlebte eine Maschine des Typs C 5/6 im vergangenen Schnee- und Lawinenwinter auf der Gotthardlinie, wo sie zusammen mit der alten Dampfschneesleuder der Gotthardbahn aus dem Jahre 1896 die internationale Verkehrsader offengehalten hat.

Die Eisenbahnen unseres Landes haben 60 Jahre lang ausschliesslich mit Dampflokomotiven gearbeitet und sie über hundert Jahr lang im Dienst gehabt. Es wäre reichlich undankbar, diese treuen Diener und heute noch äusserst populären Sinnbilder einer grossen Epoche der Eisenbahn spurlos verschwinden zu lassen. Ausser den Beständen im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, und im alten Lokomotivdepot Vallorbe, die in fahrttüchtigem Zustand gehalten werden, bleiben im Eisenbahnerdorf Erstfeld, in der Geburtsstätte fast aller SBB-Dampflokomotiven in Winterthur sowie an einigen weiteren Orten Denkmäler auf Rädern bestehen, die nicht nur an eine verflössene Romantik erinnern, sondern auch den Fortschritt deutlich machen, den unsere Bahnen mit dem elektrischen Betrieb und seiner heute noch nicht beendeten Entwicklung erreicht haben.

C 5/6 2969 Einige Angaben über die Lok und ihren Lebenslauf

Güterzuge-Dampflokomotive mit 5/6 gekuppelten Achsen und Schlepptender. Inbetriebnahme am 21. Oktober 1916. SLM Fabrik-Nr. 2522.

Länge inkl. Tender	19,195 m	Gewichte Lok	leer	77 t
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h		in Dienst	87 t
Wasservorrat	18'000 l	Tender leer		16 t
Kohlenvorrat	7'000 kg		in Dienst	42 t
Raddurchmesser	1530 mm			
Triebräder	1530 mm			
Laufräder	850 mm			Walschaert-Steuerung
Tender	1030 mm			

- 3 -

Leistung 1350 PS bei 14'500 kg Zugkraft (300 t Anhängelast auf Steigung 25 ‰ bei Geschwindigkeit 18 - 25 km/h.)

Zylinderdurchmesser Hochdruck 470 mm, Niederdruck 690 mm
 Kolbenhub 640 mm, Arbeitsdruck des Kessels 15 atü
 Länge der Feuerbüchse 2170 mm, Rostfläche 3,7 m²
 Länge des Kessels zwischen den Rohrwänden 5000 mm
 Länge der Rauchkammer 2100 mm

Heizfläche	Feuerbüchse		13,7 m ²
	176 Siederohre	46/50 mm Ø	137,9 m ²
	28 Rauchrohre	125/133 mm Ø	58,5 m ²
	28 Ueberhitzerrohre	32/39 mm Ø	63,6 m ²

Die Lok erhielt 1959 den Kessel Nr. 2972 mit Fabrik-Nr. 3533, der am 14. Dezember 1916 in Winterthur von F. Stähli, Delegierter der SBB und F. Hunsiker, Delegierter des Eisenbahndepartementes, abgenommen wurde.

Revisionen

in der Hauptwerkstätte Zürich 1919, 1921
 Yverdon 1924, 1927, 1931, 1934, 1942
 Biel 1948, 1953, 1959

Die letzte Revision wurde am 12. Juni 1959 beendet.

Zurückgelegte Kilometer

bis 18.3.1927	347 308 km	bis 8.6.1948	658 640 km
5.2.1931	418 925 km	21.7.1953	728 481 km
11.4.1934	456 601 km	12.6.1959	341 181 km
10.4.1942	525 216 km	heute ca.	970 000 km

Einsatzorte (Depotzuteilung)

Brig bei Inbetriebsetzung
 Kreis II Gotthard ca. 1918 - 1934
 Zürich ab 27. 5.1934 (1935 - 1936 remisiert im Depot Brugg)
 Basel ab 17. 7.1937
 Renens ab 28. 9.1939
 Basel ab 15.11.1939

Chambéry SNCF vom 14.11.1944 - 10.6.1946: In dieser Zeit hat die Lok auf dem Netz der SNCF 44 500 km zurückgelegt. Kamin und Sanddom mussten für den Dienst auf der SNCF niedriger gemacht werden.

Biel ab 17. 6.1946 (remisiert)
 Basel ab 30. 1.1947
 Zürich ab 17. 5.1947
 Basel - Bellinzona - Luzern vom 29.3.1956 - 30.11.1956
 Zürich ab 1.12.1956
 Biel ab 10. 1.1957
 Rorschach ab 4. 6.1957
 Erstfeld ab 4.12.1967 Dienst mit Dampfschneeschleuder
 Winterthur ab 30.11.1968 sur Herrichtung durch SLN und Aufstellung in Oberwinterthur.

- 4 -

Die C 5/6 2969 wurde auftragsgemäss am 31.10.68 ausser Betrieb gesetzt. Gemäss dem Wunsche des Zf III Zürich hatte die Lok am 25. Nov. in Zürich zu sein. Um die Lok noch etwas auf diese Fahrt vorzubereiten, wurde sie am Freitag, den 22. Nov. bei den Zügen 6543 Er - Pl 6530 Er eingesetzt. Am 25. Nov. schliesslich fand unter strahlendem Himmel und bei grosser Publikumbeteiligung die letzte Fahrt mit Dampflok ab Bahnhof Erstfeld statt. Eine beachtliche Autokolonne gab dem Zuge das letzte Geleit bis vor die Tore Zürichs. Zur Erinnerung an diese dankwürdige Fahrt wird jedem Mitarbeiter eine Postkarte überreicht, die an diesen dankwürdigen Tag erinnert. Die Lok wurde von den beiden Lokomotivführern Herrn Day Max und Herrn Hächler Arnold geführt. Wie uns der Eisenbahner Foto- und Filmamateurlub verraten hat, wird über diese Fahrt eine Ton - Bild - Schau zusammengestellt. Wir freuen uns heute schon auf diese Premiere.

Dampflok-Ersatz

Als fahrdrahtunabhängiges Triebfahrzeug ist uns an Stelle der C 5/6 eine Bm 4/4 zugeteilt. Sie bleibt jedoch dem Heimatdepot Bellinzona für den AD-Unterhalt zugeteilt und wird periodisch ausgetauscht.

Auf den 1.11.68 ist uns ein umgebauter, ölgefeuerter Heizwagen Nr. 90104 fest zugeteilt worden. Da es sich um ein etwas heikles Fahrzeug handelt, wurden für die Bedienung nur die drei Depotvorarbeiter instruiert. Das Heizaggregat ist sehr leistungsfähig und schnell. Bereits nach 5 Min. nach der Inbetriebsetzung kann Dampf in beliebiger Menge und beliebigem Druck bis 11 atü bezogen werden. Der Heizwagen dient als Warmwasseraufbereitungsanlage, als Dampfquelle für das Aufheizen von Kesselwagen sowie als Heizwagen für Züge ohne elektrische Zugsheizung. Dank der eingebauten Polyma-Gruppe (VW-Motor/Generator) kann der Wagen mit seinem Bordnetz von 380/220 Volt auch als Notstromgruppe benützt werden.

Ausstellungslok C 5/6 2965

Die Revisionsarbeiten machen erfreuliche Fortschritte. Kessel und Rahmen sind von der SIM sandgestrahlt und grundiert worden. Die Trieb- und Kuppelstangen befinden sich gegenwärtig bei der Fa. Blaser in Luzern zur Verchromung. Das Personal SEV/LPV ist eifrig am Entrosteten und Grundieren. Dass diese Freissitarbeit bereits ein erfreuliches Echo gefunden hat, beweist das Interesse der Presse. Kürzlich liess sich ein Zeitungsreporter eingehend über diese Angelegenheit orientieren.

Erstfeld, 24.12.1968/as

Depotchef Erstfeld

Zinsberger