



Ausgabe 2/2009 vom 30. Juni 2009

Liebe Freunde der Lokremise Sulgen

Nach unserer erfolgreichen Premièrenfahrt nach Luino von diesem Frühling, schreiben wir nun unsere nächste Fahrt aus, die uns zu den Jubiläumsfeierlichkeiten «150 Jahre Bahnstrecke Turgi – Koblenz – Waldshut» führen wird.

## **23. August 2009, Extradfahrt mit Be 4/4 zum Jubiläum nach Koblenz**

Im historischen Extradzug der «Lokremise Sulgen» reisen Sie bequem und direkt zum Jubiläumsfest in Koblenz. Geführt wird der Zug mit der braunen Be 4/4 Nr. 14. Als Personenwagen mitgeführt werden ein Leichtstahlwagen der RHB und neu ein ehemaliger SBB Leichtstahlwagen 1./2. Klasse, der durch unsere Liechtensteiner Kollegen aufgearbeitet wurde. Beim 4-stündigen Aufenthalt am Jubiläumsfest in Koblenz erwartet Sie ein attraktives Angebot. Anschliessend folgt auf dem Rückweg eine attraktive Rundfahrt durch die Ostschweiz.

Dieses Programm erwartet Sie:

- Fahrt im Extradzug ab Rorschach über St. Gallen – Bischofszell – Weinfelden – Winterthur – Bülach – Eglisau nach Koblenz
- Anschlussprogramm in Koblenz: Mitfahrt auf 2 verschiedenen Dampfzügen nach Turgi und Leibstadt, Teilnahme am Festanlass
- Heimreise im Extradzug mit schöner Rundfahrt via Ossingen – Stein am Rhein – Seelinie – Romanshorn – Weinfelden – Wil – St. Gallen - Rorschach
- Verpflegung im Zug mit Minibar: Kafi, frische Gipfeli, diverse Getränke, Sandwiches und Snacks. Am Abend wird auf Bestellung ein feines Vesperplättli serviert
- Reservierte Sitzplätze 1. oder 2. Klasse

### **Anmeldung:**

Das Vollständige Programm inkl. Fahrzeiten und Ein/Ausstiegsorte finden Sie auf unserer [Homepage](#). Eine Online-Anmeldung ist z. Zeit noch nicht möglich, daher bitte den [Flyer](#) herunterladen und ausgefüllt auf dem Postweg einsenden, danke.

Bitte um rechtzeitige Anmeldung, da einerseits die Platzzahl beschränkt ist, andererseits wird die Fahrt nur bei genügender Beteiligung durchgeführt.

Anmeldeschluss für den Extrazug nach Koblenz:

**31. Juli 2009** (spätere Anmeldung ohne Gewähr möglich)

Anmeldeschluss für die Dampffahrten in Koblenz:

**19. Juli 2009** (bei späterer Anmeldung können diese Fahrten je nach Verfügbarkeit reserviert werden)

### **Erfolgreiche Dampflokkfahrten mit der 23 058 an der Rosenwoche Bischofszell**

Am 21. Juni organisierte der Verein «Lokremise Sulgen» anlässlich der Rosenwoche mit der Dampflokk 23 058 Zubringerfahrten von St. Gallen nach Bischofszell. Diese Fahrten fanden bei der Bevölkerung grossen Anklang, so wurden insgesamt 643 Fahrgäste gezählt. Mit dabei war ein TV-Team von Tele Top und Tele Basel. Der fünfminütige TV-Beitrag der Sendung «Volldampf» wird wie folgt ausgestrahlt:

08.08.09 - 19.10 Uhr auf TeleBasel mit stündlicher Wiederholung

30.08.09 - 12.50 Uhr auf TeleTop mit stündlicher Wiederholung.

Hier einiges zur Geschichte dieser Lok:

Am 13. Juni 2009 wurde die deutsche Grossdampflokkomotive der Baureihe 23 von Basel-Haltingen nach Winterthur überführt, wo sie neu stationiert sein wird. Die Lok mit der Nummer 23 058 hat eine bewegte Geschichte hinter sich und ist in der Ostschweiz nicht unbekannt. So war sie in den Jahren 1977/78 in Sulgen beim Verein Eurovapor einer Kesselrevision unterzogen worden. Nach 20 Jahren Betriebseinsatz wurde dann in den Jahren 1999 bis 2002 in Meiningen und Tschechien das gesamte Fahrwerk überholt. In den letzten Jahren war die Lok in Basel-Haltingen stationiert und von der dort ansässigen Eurovapor-Sektion unterhalten worden. Leider konnte der Betrieb dort nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden, und so übernimmt nun der Hauptverein der Eurovapor Schweiz den Unterhalt und Betrieb. Damit die Lok gut in Schuss bleibt, sorgt dafür nun ein spezielles Team an Fachkräften der Eurovapor und der Sektion Lokremise-Sulgen. Mit 21,4 m Länge und 132 Tonnen Gewicht ist die Dampflokk alles andere als handlich und hat nun eine neue Heimat in einem privaten Depot in Winterthur gefunden.

Baureihe 23, die letzten Dampfloks Deutschlands:

Die Baureihe 23 ist die jüngste Dampflokkreihe der deutschen Nachkriegszeit. Die Nummer 23 058 wurde erst 1959 in der letzten Serie an die deutsche Bahn abgeliefert. Ausgemustert 1976 als eine der letzten Loks in Crailsheim. Eine typische Personenzuglokk für 110 km/h Höchstgeschwindigkeit und grossen Triebrädern von 1.75m im Durchmesser. Diese Lok wurde vor dem Schweissbrenner gerettet und bekam danach in der Schweiz «Asyl». Europaweit existieren noch acht Maschinen dieses Typs, wovon wahrscheinlich noch fünf Stück

betriebsfähig sind. Der Unterhalt solcher Loks ist extrem aufwändig und wird meist in Fronarbeit durch Dampflokfans sichergestellt. Grossrevisionen werden durch spezialisierte Werkstätten getätigt, so wurde bei der Fahrwerkrevision vor 10 Jahren ca ca 750'000 Fr. investiert.

#### **Be 4/4 Nr. 14: Historische Lok mit neuster Sicherheitstechnik**

Im Servicecenter der Südostbahn (SOB) in Herisau wurde im Mai die braune Be4/4 Nr. 14 der «Lokremise Sulgen» als erste von drei betriebstüchtigen Lokomotiven dieses Typs aus dem Jahre 1931 sicherheitstechnisch auf den neusten Stand gebracht. Diese Loks werden von den Verkehrsunternehmen Lokremise-Sulgen Eurovapor, Dampfbahnverein Zürich Oberland (DVZO) und SOB für Nostalgiefahrten eingesetzt. Unter der Leitung der SOB wird nun in Teams der jeweiligen Betreiber die Zugsicherung umgebaut. Die strengen Auflagen werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgegeben. «Würden wir nichts tun, so müssten wir die Lok Ende Juli aufs Abstellgleis stellen», meint Johann Gröbli, Leiter der Lokremise-Sulgen.

European Train Control System (ETCS) ist das neuste Zugsicherungssystem und wird in der Schweiz bis etwa 2015 Netzweit Standard sein. Damit wird heute auf der Neubaustrecke Olten – Bern praktisch blind mit 200 km/h gefahren. Das Einhalten der Geschwindigkeit, die Signalstellung sowie der Bremsweg - alles wird vollständig elektronisch überwacht. Dieser hohe Level an Sicherheit macht jedoch für Nostalgiefahrzeuge keinen Sinn. Das BAV fordert für historische Fahrzeuge lediglich eine Nachrüstung der vereinfachten Version ETM-S. Bis allerdings das Streckennetz bis 2015 einheitlich mit dem neuen System umgerüstet ist, müssen die Loks nun mit dem alten- wie neuen System ausgerüstet sein, was zusätzlich hohe Kosten verursacht.

Bisher waren die Be 4/4 mit einem sehr einfachen Zugsicherungssystem nach Signum ausgerüstet, so wurde ein auf Halt stehendes Signal dem Lokführer lediglich mit einem akustischen Signal angezeigt und vom Lokführer eine Wachsamkeitskontrolle in Form von Quittieren verlangt. Ob dann der Lokführer auch tatsächlich zum richtigen Zeitpunkt den Zug abbremste und vor dem Gefahrenpunkt anhielt, wurde technisch nicht überprüft. «Auf dem heute stark befahrenem Bahnnetz ein Sicherheitsrisiko. Bis jetzt besetzten wir aus diesem Grund den Führerstand freiwillig mit einem zweiten Lokführer», erklärt Gröbli. Nach dem Umbau wird der Zug bei nicht Beachten eines Halt zeigenden Signals mit einer Zwangsbremse zum Stillstand gebracht, egal ob das dazugehörige Signal mit dem neuen- oder alten System ausgerüstet ist. Obwohl die Arbeiten mit geschätzten 200 Mannstunden pro Lok in Fronarbeit verrichtet werden und die SOB grosszügigerweise die Infrastruktur sowie das technische Wissen zur Verfügung stellt, kostet der Umbau pro Lok gegen 50'000 Franken. Für einen kleinen Verein wie «Lokremise Sulgen», einen sehr happigen Betrag. Der Betrag kann einzig durch den Betrieb von Extrafahrten oder Spenden hereingeholt werden kann. Etwas enttäuscht meint Johann Gröbli, «Wir verbauen hier 50'000 Franken und es ist kaum etwas zu sehen, lediglich einen zusätzlichen Knopf im Führerstand bleibt sichtbar».

Die erste vom Umbau betroffene Be 4/4 Nr. 14 der Lokremise-Sulgen gilt als «Musterlok». Alle Umbauteile werden in dreifacher Ausführung hergestellt, damit die Kosten für alle Betreiber so tief wie möglich gehalten werden können. Hans Fuchs, ein SOB-Mitarbeiter der Service-Anlage wurde speziell vom Hersteller auf diese Aufgabe vorbereitet. Er überwacht die Arbeiten, erstellte sämtliche Kabellisten und überprüft alle Funktionen vor der Inbetriebnahme. Die endgültige Inbetriebsetzung zusammen mit dem BAV und dem Hersteller wird dann noch einmal acht Stunden dauern. Danach kann der Oldtimer auf Schienen wieder unbeschwert auf Reisen geschickt werden.

Impressum: Der Newsletter der Lokremise Sulgen wird einem interessierten Publikum zu aktuellen Anlässen verschickt. Verfasser Hansueli Kneuss, Lokremise Sulgen. Kennen Sie Freunde oder Bekannte, die ebenfalls am Newsletter interessiert wären? Dann schreiben Sie mir Bitte ein E-Mail mit Name, Adresse und der Empfänger-E-Mail auf [extrazug@lokremise-sulgen.ch](mailto:extrazug@lokremise-sulgen.ch) , besten Dank. Falls Sie den Newsletter abbestellen möchten, klicken sie auf Antworten und schreiben als Titel STOPP, dann absenden.

**Lokremise Sulgen**, Chaletstrasse 26 a, 8583 Sulgen  
Mitglied der EuroVapor: Gemeinnützige Vereinigung zur Erhaltung von historischen Fahrzeugen  
MWSt. – Nr. 368701  
[www.lokremise-sulgen.ch](http://www.lokremise-sulgen.ch) Kontakt [extrazug@lokremise-sulgen.ch](mailto:extrazug@lokremise-sulgen.ch)