

CFe 3/3 3 Altstätten–Gais Wiedersehen unter dem Vordach

■ Christian Ammann, SVEA

Der «Elektro-Oldtimer» unter dem Vordach der VHS-Halle Schienenverkehr löst heute eher Mitleid als Bewunderung aus. Doch er dokumentiert nicht nur faszinierende alte Technik, sondern auch Höhen und Tiefen bei der Erhaltung der «Ahnen unserer Bahnen».

«Das AG-Trio geht auseinander»

Unter diesem Titel hatte Hans Waldburger im EA 8/1980 die Geschichte des «AG-Trios» CFeh 3/3 1–3 festgehalten, das sich damals nach 69 Jahren im Zuge der SGA-Rollmaterialerneuerung und des Depotneubaus Gais trennte. 1911 waren die Triebwagen von SLM Winterthur, SIG Neuhausen und Alioth Münchenstein an die neu eröffnete Altstätten–Gais Bahn AG geliefert worden, die ab 18.11.1911 mit einer nur 4 km langen Zahnrad-Steilrampe die 500 m Höhendifferenz zur Stoss-Passhöhe überwand und danach als Adhäsionsbahn Gais erreichte. Die Verbindung durch Altstätten zum Bahnhof SBB folgte erst am 26.6.1912 und wurde am 31.5.1975 auf energisches Betreiben der damaligen Altstätter Stadtregierung durch einen Busbetrieb ersetzt.

Als Vorbild für die CFeh 3/3 1–3 dienten ähnliche, aber vierachsige Fahrzeuge der Bahnen Monthey–Champéry und Stresa–Mottarone. Die AG-Triebwagen erhielten ein Drehgestell und eine Einzelachse mit insgesamt drei Motoren. Zwei Motoren zu

je 100 PS bei 590 U/min wirkten auf die Einzelachse und die äussere Achse des Drehgestells. Mit dieser war die innere Achse des Drehgestells durch einen Stangenantrieb verbunden. Der dritte Motor mit 140 PS Leistung diente ausschliesslich als Zahnradmotor auf dieser Achse, wobei das Zahnrad mit der Achse nicht fest verbunden war. Mit dieser Achsfolge B'A konnten für damalige Verhältnisse beachtliche Zugkräfte auf der Zahnradrampe (bis 160‰) und den Adhäsionsstrecken (bis 52‰) erzielt werden. Interessanterweise war das «Trio» nie als CFeh, sondern als CFe angeschrieben; ein Wagen fuhr zeitweise gar als CeF! Man vermutet, dass das «h» für Zahnradantrieb bei der damals betriebsführenden Rheintalischen Strassenbahn unbekannt und ungebrauchlich war.

1948 fusionierte die AG mit der benachbarten SGA, und auf den Fahrplanwechsel vom 17. Mai 1953 kamen die drei neuen BCFe 4/4 6–8 in Betrieb. Die Fahrleitungsspannung Gais–Altstätten Stadt wurde an die SGA-üblichen 1500 V und die Zahnstange an die neuen Fahrzeuge angepasst. So konnten die hochbeinigen alten CFeh 3/3 1–3 (neu 16–18) nicht mehr ihre Stammstrecke befahren. Nr. 18 wurde zusammen mit dem 1914 gelieferten CFeh 4/4 4 (später 11) in Gais remisiert. Der CFeh 3/3 17 wurde als einziger 1961 an die neue Spannung angepasst und fuhr mit ausgebautem Zahnradantrieb noch bis 1981 als Dienstwagen Xe 2/3 17. Nach seiner Aufarbeitung 2002/5 (ca. 3500 Std.) durch den Verein «AG 2»

steht er heute als historisches Fahrzeug in Betrieb. Der CFeh 3/3 16 diente bis 1973 noch als «Gü» (Gütertriebwagen) zwischen Altstätten Stadt und SBB und wurde dann in Gais abgestellt. Sein Zahnradantrieb blieb als Bremszahnrad für Überfahren ins Depot Gais erhalten.

«Rettet die Ahnen unserer Bahnen»

Unter diesem Motto sammelte das Verkehrshaus 1979 Spenden für seine neue Schienenverkehrshalle. Anfang 1980 galt die Finanzierung der rund 7,5 Mio. CHF als gesichert. Im Januar 1981 begannen die Bauarbeiten. Die Vision, im Verkehrshaus eine grössere Sammlung wertvoller Fahrzeuge geschützt und gepflegt der Nachwelt zu erhalten, beflügelte auch die Rettung des damaligen CFeh 3/3 16.

Nach einer ersten Kontaktnahme kamen AB/SGA und die Klubs FEA Frauenfeld und EMF St. Gallen Ende 1979 überein, den Triebwagen in der Remise Wasserauen durch Klubmitglieder aufzuarbeiten. Unter den Helfern befanden sich auch Berufsfachleute, wie der Malermeister und Fachlehrer Paul Kolb. Er brachte das wertvolle alte handwerkliche Wissen des Schriftenmalers ein, und konnte sogar gewisse Arbeiten in seinen Lehrunterricht in Wallisellen einfließen lassen. Doch bis der Pinsel in die Hand genommen werden konnte, musste in Handarbeit (ohne Hochdruckreiniger und Sandstrahlgerät!) Jahrzehnte alter Dreck abgekratzt oder abgelautet, Fehlendes ergänzt und Naturholzteile abgebeizt werden.

Aus dem zur Verschrottung bestimmten Triebwagen 18 liessen sich noch viele Originalteile übernehmen, so auch das im «Gü» ausgeräumte Nichtraucher-Abteil. Ab Dezember 1981 arbeitete man in Herisau, da die Malerarbeiten mit dem langsam trocknenden Ölkunstharz nicht in der ungeheizten Remise Wasserauen ausgeführt werden konnten. Mit der Stanniolschnittmethode wurden die Schattenschrift, die Ziellinien und Ornamente angebracht. Der Kommentar «Linien, Linien, Linien» auf dem Arbeitsrapport von 6. März 1982 spricht für sich. Weil der restaurierte Triebwagen 16 (ex 1) zahlreiche Teile seines abgebrochenen Bruders Nr. 18 (ex 3) aufwies, wurde er schliesslich in kalligraphischem Ehrgeiz auch mit der Nr. 3 angeschrieben, zumal 3 in Zierschrift viel ansprechender wirkt als die strichförmige 1. Die Becherkupplungen stellten die Berner Verkehrsbetriebe zur Verfügung, der Lyrabügel stammt von der Berninabahn.



CFe 3/3 1 und C 11 der AG auf Talfahrt oberhalb von Altstätten.

Postkarte: Sammlung C. Ammann

CFe 3/3 1 et C 11 de l'AG à la descente au-dessus d'Altstätten.



Ankunft des BFe 3/3 16 im April 1980 in Wasserauen. Fotos: M. Löpfle
Arrivée de la BFe 3/3 16 à Wasserauen en avril 1980.



Der aufgearbeitete Triebwagen, noch ohne Anschriften, am 24.10.1981 im Depot Wasserauen.

L'automotrice remise à neuf, encore sans les inscriptions, le 24.10.1981 au dépôt de Wasserauen.

Bei den Clubs erhaltene Unterlagen weisen für den FEA 1030 Std., für die EMF St. Gallen 346 Std. Fronarbeit aus, also total 1373 Std.! Am 7. Mai 1982 erfolgte die Überfuhr auf eigens in der HW Zürich angepassten Waggonetten (= kleine zerlegbare Rollböcke, die zum Abschleppen von Fahrzeugen mit einer blockierten Achse eingesetzt werden) von Gossau SG via Oerlikon– Käferberg– Zug ins Verkehrshaus, rechtzeitig zur Eröffnung der neuen Schienenverkehrshalle am 1. Juli 1982. AB/SGA bedankten sich bei

den Helfern im Oktober 1982 mit einem Dampfextrazug Herisau– Wasserauen. Verkehrshaus-Direktor Dr. A. Kappler war stolz auf die neue Schienenverkehrsausstellung, die in interessanter Weise die Entwicklung und Bedeutung der Schweizer Bahnen zeige und mit über 60 Originalfahrzeugen zu den grössten Europas zähle. Als Zeichen der Dankbarkeit wurde eine Delegation der Revisionsgruppen aus St. Gallen und Frauenfeld am 27. November ins Verkehrshaus

eingeladen, mit «Gratiskollektivbillett» des Generalsekretariats SBB und gepflegtem Mittagessen im Belle-Epoque-Speisewagen. Das war vor 27 Jahren. Vieles hat sich seither verändert. ■

Quellenverzeichnis:

- EA 8/1980, 7 und 8/1982
- Unterlagen FEA und EMF

La CFe 3/3 3 de l'Altstätten–Gais rencontrée sous une marquise

■ Christian Ammann, SVEA
Traduction: Urban Rüegger

L'ancienne automotrice électrique sous la marquise de la halle ferroviaire fait plus frémir que chaud au cœur. Elle ne représente pas que la fascination mais aussi les hauts et les bas qui sont une réalité dans la sauvegarde des «chemins de fer d'antan».

Le «trio de l'AG» se dissout

C'est sous ce titre que Hans Waldburger avait relaté dans l'EA 8/1980 l'histoire des CFeh 3/3 1–3, dont les SGA se séparèrent après 69 ans de bons et loyaux services lors du renouvellement du matériel roulant et la construction du nouveau dépôt à Gais. En 1911 les automotrices des fournisseurs communs SLM Winterthur, SIG Neuhausen et Alioth Münchenstein furent livrées au chemin de fer Altstätten–Gais. Cette ligne part de la bourgade d'Altstätten pour gravir une rampe à crémaillère de 4 km qui atteint son point culminant 500 m plus haut au col de Stoss, pour continuer en adhérence jusqu'à Gais AR. De 1912 à 1975 la ligne



Train de transfert Gossau–Lucerne avec une Ae 3/6', le wagon de secours de Zurich et un sputnik, le 7.5.1982 près d'Aadorf.

Überfuhzug Gossau–Luzern mit Ae 3/6', Hilfswagen Zürich und Sputnik am 7.5.1982 bei Aadorf. Foto: M. Löpfle

partait de la gare CFF d'Altstätten, mais sur pression de la municipalité de l'époque, ce tronçon a été défermé pour une liaison par bus.

Pour les CFeh 3/3, les motrices à quatre essieux de conception similaire des chemins de fer Monthey–Champéry et Stresa–Mottarone servirent de modèle. Les automotri-



La CFe 3/3 3 sur des wagonnets à Gossau SG.

Der restaurierte CFe 3/3 3 auf den Wagonnetten in Gossau SG. Fotos: Sammlung H. Erni

ces de l'AG étaient équipées d'un bogie et d'un essieu isolé avec trois moteurs. Deux moteurs de 100 CV et 590 U/min. entraînaient l'essieu isolé et l'essieu extérieur du bogie qui était couplé par des bielles à l'essieu intérieur. Le troisième moteur de 140 CV entraînait la roue dentée qui agissait sur la crémaillère. La roue dentée était montée sur l'essieu intérieur sans être solidaire de ce dernier. La disposition des essieux B'A permettait d'obtenir pour l'époque des couples de traction intéressants sur la rampe à crémaillère (jusqu'à 160%) comme en adhérence (jusqu'à 52%). Curieusement ce «trio» ne sera jamais marqué comme CFeh mais uniquement comme CFe! Il faut supposer que la lettre «h» qui désigne la traction à crémaillère était une inconnue dans l'alphabet de la Rheintalische Strassenbahn, autrefois exploitant de l'AG.

En 1948, l'AG fusionne avec son voisin, le SGA, et au changement d'horaire du 17 mai 1953 trois nouvelles BCFeH 4/4 6–8 furent mises en service. Après l'adaptation de la tension de la caténaire à 1500 V et de la crémaillère au standard du SGA, les trois vieilles CFeh 3/3 1–3 (renumérotées 16–18) hautes sur pattes ne pouvaient plus circuler sur leur ligne de base Gais–Altstätten Stadt. La 18 fut garée à Gais de même que la CFeh 4/4 11 (autrefois no. 4, livrée en 1914). La 17 sera la seule à être adaptée en 1961 à la nouvelle tension de service de 1500 V. Son entraînement à crémaillère étant déposé, elle circulera encore jusqu'en 1981 comme véhicule de service Xe 2/3 17. Après sa remise en état entre 2002/5 par l'association AG 2, elle reprendra le service comme véhicule historique. La CFeh 3/3 16 assurait jusqu'en 1973 le transport des marchandises entre Altstätten-Ville et CFF avant d'être garée en 1975 à Gais. L'entraînement à crémaillère ne servira plus qu'au freinage lors des transferts à Gais.

«Sauvons les chemins de fer d'antan»

Avec ce slogan le Musée Suisse des Transports à Lucerne recherchera les fonds indispensables pour sa nouvelle halle ferroviaire en 1979. Début 1980 les CHF 7,5 mio. nécessaires sont réunis pour assurer sa construction. La vision de rassembler une collection importante de véhicules sauvegardés, entretenus et conservés pour la postérité motivera aussi la sauvegarde de l'ancienne automotrice CFeh 3/3 16.

Suite à une première prise de contact fin 1979, l'AB/SGA, les clubs FEA Frauenfeld et EMF St-Gall décidèrent de rénover avec leurs membres l'automotrice dans la remise à Wasserauen. Parmi les volontaires on trouvera aussi des gens de métier, le peintre et chargé de cours d'une école professionnelle Paul Kolb par exemple. Il apporta son savoir-faire pour la peinture d'enseignes, ce qui permit aussi d'enseigner cette spécialité dans ces cours professionnelles à Wallisellen. Mais avant de prendre les pinceaux dans les mains, il faudra gratter, décaper (sans jet à haute pression et sableuse) pendant des heures pour enlever la crasse accumulée, remplacer les pièces manquantes et traiter les boiseries.

De l'automotrice 18 destinée à la démolition de nombreuses pièces purent être récupérées, parmi lesquelles le compartiment non-fumeurs. Dès décembre 1981, les travaux furent transférés à Herisau, car les travaux de peinture avec des vernis à l'huile ne pouvaient pas se faire dans la remise sans chauffage de Wasserauen. Les écritures ombrées, les filets et les ornements furent appliquées avec la méthode de la feuille d'étain découpée. Comme le chiffre 3 fait beaucoup plus joli en lettres ornées que la «barre» graphique 1, la motrice 16 (ex 1) reçut finalement le numéro 3.



Le train de transfert sur le pont de la Glatt, près de Flawil, le 7.5.1982.

Der Überföhrzug am 7.5.1982 auf der Glattbrücke bei Flawil.

Les clubs FEA et EMF investissaient en tout 1373 h de travail bénévole pour la restauration. Les attelages à tulipe furent mis à disposition par les transports publics de la ville de Berne et la lyre pour la prise du courant par le chemin de fer de la Bernina.

Le 7 mai 1982 sera le grand jour du transfert sur des wagonnets spéciaux des ateliers principaux de Zürich (une construction spéciale pour le déplacement de véhicules avec un essieu bloqué) qui de Gossau SG passe par Oerlikon–Käferberg–Zoug pour arriver au Musée Suisse des Transports à Lucerne. Destination qu'il atteindra pour l'inauguration de la nouvelle halle ferroviaire, le 1^{er} juillet 1982. Les AB/SGA remercièrent les clubs bénévoles au mois d'octobre 1982 par une excursion en train à vapeur spécial Herisau–Wasserauen. Selon les dires; Monsieur le directeur du Musée Suisse des Transports de l'époque, le Dr. A. Kappler, était très fier de sa nouvelle collection de véhicules ferroviaires, qui montre le développement et l'importance des chemins de fer en Suisse, avec plus de 60 véhicules originaux exposés, et qui est une des plus importantes d'Europe. A titre de remerciement, une délégation des clubs de St-Gall et Frauenfeld fut invitée en novembre de la même année avec un «billet collectif de groupe» sponsorisé par les CFF et un dîner de remerciement dans la voiture-restaurant Belle Epoque. C'était il y a 27 ans. Bien des aspects ont changé depuis. ■

Sources:

- EA 8/1980, 7 et 8/1982
- documents FEA et EMF