

Mit einem Inserat fing alles an

Wie es 1990 zur Vermietung je einer 243 und 250 der Deutschen Reichsbahn in die Schweiz kam

Die Schweizerische Südostbahn (SOB) ist eine normalspurige, grösstenteils eingleisige Privatbahn mit rund 48 km Streckenlänge. Sie verbindet Wädenswil am Zürichsee mit dem Wallfahrtsort Einsiedeln und Rapperswil am Zürichsee mit Arth-Goldau an der Gotthardstrecke. Als Besonderheit weist sie Steigungen von 50 Promille auf. Die Bahnlinie dient vor allem dem Personenverkehr, sei es dem Ausflugsverkehr Richtung Inner- und Einsiedeln oder dem Pendlerverkehr in die Agglomeration Zürich.

Im Verlauf des zweiten Semesters 1989 erkannte die Südostbahn (SOB), dass ab 1990 mit zusätzlichen Gütertransporten zu rechnen sei. Neben zwei projektierten Anschlussgleisen hatte ein weiterer Kunde die Absicht, aus Schwackenreute am Bodensee Kies und Sand in die Schweiz zu importieren; im Güterverkehr hatte die SOB im ersten Halbjahr 1990 total 65 590 Brutto-Tonnen oder 31 323 Tonnen mehr als im Vorjahr befördert, was einer Zunahme von 91,4 % entspricht.

Anfangs der neunziger Jahre konnten Ausbaumassnahmen für die Infrastruktur aber auch die Beschaffung neuer Fahrzeuge nur mittels zeitraubender ordentlicher Beschaffungsprogrammen (sog. Rahmenkrediten) finanziert werden. Lokomotiven waren in der Schweiz „nicht von der Stange“ zu haben, wurden nicht auf dem Fließband auf Vorrat gebaut und mussten überdies eine minimale Stückzahl umfassen. Der laufende 7. Rahmenkredit für Investitionen durch Bund und Kantone der Periode 1988 – 1992 war bei der SOB ausgeschöpft, so dass die Lokbeschaffung erst wieder im nächsten Rahmenkredit Platz gehabt hätte. Auch ein spezielles Gesuch für zwei neue Lokomotiven beim Bundesamt für Verkehr in Bern wurde mit folgendem Wortlaut abschlägig beantwortet: „Nachdem unseres Erachtens das unmittelbare Beschaffen von neuen Lokomotiven für die SOB nicht erste Priorität hat, entfällt deren Beschaffung“. Der SOB hat das Bundesamt für Verkehr empfohlen, die NPZ (Neuer Pendelzug)-Triebwagen, wie sie die SBB auf Nebenlinien und vor leichten Zügen auf Hauptstreck-

Die Schweizerische Südostbahn
mit Geschäftsmodell in Wädenswil sucht dringend für langfristige Mietdauer
2-3 elektrische Lokomotiven
Normalspur, 15 kV 16 Hz, für den Einsatz auf Neigungen von 50‰. Die Lokomotiven sollten mit elektrischer Betriebsbremse ausgestattet sein.
Wir bitten um Kontaktaufnahme mit unserem Maschineningenieur Hans Ulrich König, Chef des Zugführungs- und Werkstattbetriebs, CH-8633 Samstagern.
Telefon: (071) 704 01 22, Befehlsfunk: 934 510, Telefax: (071) 704 01 79.

Südostbahn sucht Loks – per Inserat
VON GREGOR FUST
WÄDENSWIL ZH – Ohne Lok kein Kies. Dabei möchte die defizitäre Schweizerische Südostbahn (SOB) nichts lieber als Kies führen und damit Kies verdienen. Doch für die 10 000 Güterwagen, die die SOB dieses Jahr zwischen Schaffhausen und dem Kieswerk in Schindellegi SZ zusätzlich transportieren möchte, fehlen ihr die Stahlrösser. Darum sucht sie jetzt zwei bis drei Miet-Lokomotiven – per Inserat!
Der viertelseitige Hilferuf erschien nicht etwa in einem Fachblatt, sondern in der auch im Ausland weit verbreiteten Neuen Zürcher Zeitung.
Weil auch bei den SBB keine geeigneten Lokomotiven heranzubekommen, hofft die SOB auf Unterstützung aus Österreich oder Skandinavien. «Wer weiss, vielleicht findet sich im Ausland eine Lok, die unsere 50-Promille-Steigung schafft», erklärt SOB-Direktionsassistent Daniel Keiser. «Das ist mehr als die Gotthardstrecke mit ihren nur 27 Promille.»
Da in der Innerschweiz zu wenig Kies abgebaut werden kann, müssen gewaltige Mengen aus Deutschland importiert werden. Eine geeignete Verarbeitungsstätte ist das Kieswerk Schindellegi.
Doch die SOB kann das zusätzliche Transportvolumen nicht bewältigen. Für das kommende Jahr rechnet sie mit 640 zusätzlichen Güterzügen für Kiestransporte.
Gelingt es nicht, zwei bis drei Lokomotiven zu mieten, müsste der deutsche Kies auf der Strasse nach Schindellegi gebracht werden. «Das aber wäre in der heutigen Zeit absurd», meint SOB-Betriebsleiter Ernst Sätzli.
Die SOB hatte bereits versucht, zwei zusätzliche Loks des Typs Re 4/4 zu kaufen. Doch das Bundesamt für Verkehr hatte das Gesuch um Subvention der geplanten 11-Millionen-Laufkosten abgelehnt. Nun ist die Lok-Miete die letzte SOB-Hoffnung.

Anzeige und Medieninteresse. Das in der *Neue Zürcher Zeitung* am 5. April 1990 geschaltete Inserat der Schweizerischen Südostbahn – Lage zwischen Zürich- und Zugersee, siehe Karte – machte tags darauf *Der Blick* (am ehesten mit der deutschen *Bild* zu vergleichen) zur Schlagzeile.

cken einsetzen, zu bestellen, was sich für Rampen bis 50 ‰ (fast doppelt soviel wie am Gotthard) seltsam ausnimmt. Selbst die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die früher innert weniger Tage vor Bedarf unbürokratisch mit Lokomotiven aushalfen, sahen sich – bedingt durch verspätete Ablieferung der Doppelstock-Pendelzüge für die Zürcher S-Bahn und dem damit verbundenem Einsatz von 7 Ersatzkompositionen mit Re 420 vorn und hinten – ausserstande, Lokomotiven an Privatbahnen vermieten ...

Nicht schlecht staunten also die Leser der auch im Ausland weitverbreiteten *Neuen Zürcher Zeitung* vom 5. April 1990, als in einem viertelseitigen Inserat die Schweizerische Südostbahn (SOB) 2-3 Mietlokomotiven für den unvermittelt stark angestiegenen Güterverkehr suchte. Offeriert wurden der SOB unter anderem Lokomotiven aus Schweden, Polen, aus der DDR und der Tschechoslowakei. Durch einen Zwischenhändler wurden auch Lokomotiven der Baureihe 194 der Deutschen Bundesbahn angeboten, Triebfahrzeuge, die



Da kommt die Reichsbahn-Lok! Ankunft der geschleppten 243 922 (wegen des schweizerischen Lichtstromprofils ohne Stromabnehmer) hinter der SBB Ae 6/6 11519 „Giubiasco“ im Güterzug Basel – Buchs in Wädenswil am 1. August 1990.

coll von wädenswil sob nr 8, 050895 800
vde of = rtt, bgh, wae
azu und abu
anordnungen fuer heute freitag, 3 august 90
- probefahrten mit lok ba'ba' dr/sob
ausfall von zuegen gen tel nr 5 von wae sob
76324 km 6,0 = frhs
76327 frhs = san
Lokdienst
ba'ba dr/sob 1 ... san = 06252 wae = 66253 san = 9755 rtt = 76956 san

Telegramm der ersten Lastprobefahrten bereits am 3. August.

Karikatur aus dem Sihltaler, der örtlichen Tageszeitung, vom 10. August, als Anspielung auf die Testfahrten konkurrierender DR- und ČSD-Fahrzeuge: „Wer hinauf mag, kann bleiben!“

Ende der achtziger Jahre aushilfsweise bei den SBB eingesetzt waren. Die in Frage kommenden Lokomotiven wurden durch Fachleute der SOB im entsprechenden Land eingehend getestet; die schwedische und die polnische Lokomotive fielen aus dem Rennen, da sie für die Steilrampen der SOB nicht über genügend Bremsausrüstungen verfügten. Ursprünglich war geplant, neben der DR-Lokomotive auch ein Fahrzeug der ČSD mit der Nummer 372 001-8 (Prototyp einer Serie von 40 Stück) im August

1990 in der Schweiz zu erproben. Trotz der Zusicherung des stellvertretenden ČSD-Generaldirektors erhielt kurze Zeit später die SOB die Mitteilung, dass die Lokomotive nicht in die Schweiz gesandt werde. Wir können nur mutmassen, was der Grund für diesen Rückzieher war. Die tschechoslowakische Staatsbahn überprüfte wahrscheinlich bei Schweizer Banken die Kreditwürdigkeit der SOB, da Privatbahnen für tschechoslowakische Verhältnisse etwas völlig Neues darstellten. Auch dürfte für die ČSD die Rechnungslegung nach den

damaligen Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr mit dem Ausweis eines Fehlbetrages im ersten Jahr, welcher aber im nachfolgenden Jahr durch die öffentliche Hand gedeckt wurde, nicht klar gewesen sein. **Nach dem Rückzieher der tschechoslowakischen Staatsbahn** schaltete die SOB sehr rasch und lud leitende Angestellte der Deutschen Reichsbahn zu einer Besichtigung der Bahn nach Wädenswil und Samstagern ein, bevor sich in der DDR die