

La Gruyère sans fromage! Est-ce-que c'est possible!?

Ja, wenn man Eisenbahnfreund ist, geht es auch ohne die bekannte Spezialität, wie die diesjährige Clubreise des FEC zeigt. Jedenfalls hat der Berichtersteller niemanden gesehen, der davon ass. Hingegen gab's Double-crème zu den Meringues und zum Kaffee – immerhin! Unsere Reise, von René wiederum tadellos organisiert, begann an diesem Sonntag um 0718 auf dem Bahnhof Frick. Das Wetter machte einen positiven Eindruck, und das blieb den ganzen Tag so. Unterwegs nach Basel gab es Zuwachs für unsere Reisegruppe, die schliesslich 17 TeilnehmerInnen umfasste. In Basel selbst war schon einiges los. Weil die Zufahrt vom RB Muttenz ins Gellert-Dreieck Richtung Deutschland wegen einer Baustelle gesperrt war, wurden die Güterzüge in den Personenbahnhof gezogen, wobei unter anderen auch die schwarz lackierte (Trauerzug-?) Lokomotive Re 189 984 von SBB-Cargo International zum Einsatz kam und für die Fotografen just passend auf dem benachbarten Gleis stand. Weiter ging es über Olten nach Bern, dort hiess es erneut umsteigen in den RE Richtung Lausanne. In Palézieux stand das heutige *objet du désir* schon auf dem Schmalspurgleis bereit: Triebwagen Ce 4/4 131 der GFM; er gehörte zu einer Gruppe von drei Fahrzeugen, die 1943, nach der Sanierung der Bahn, beschafft worden waren. Der Triebwagen ist in ausgezeichnetem Zustand und weist (wieder) den Anstrich auf, der für die GFM lange typisch war: grün/pastellgrün mit gelbem Zierstreifen und ebenfalls gelber Beschriftung, dies dank des Einsatzes der Vereinigung GFM Historique, die eine Reihe von Schmalspurfahrzeugen der GFM unterhält. Die leicht zu findende Web-Seite des Vereins enthält ein Verzeichnis der betreuten Fahrzeuge mit Illustrationen sowie viele weitere Berichte und Bilder von Extrafahrten. Wir wurden von zwei Vertretern, einem Reiseführer und einem Lokführer, freundlich willkommen geheissen. Weil nicht alle TeilnehmerInnen französisch sprechen, erhielten wir die Erläuterungen zum Verein, zum Fahrzeug und noch zu vielem Anderen in deutscher Sprache – ein besonderer Dank dafür! Nachdem der fahrplanmässige TPF-Zug abgefahren war, durfte unser Triebwagen folgen. In flotter Fahrt – unterbrochen von einem Fotohalt in Bossonnens – ging es nach Châtel-St-Denis, unserem ersten Etappenziel. Wir konnten die im alten Depot abgestellten Fahrzeuge besichtigen und mit den Leuten von GFM Historique fachsimpeln.

Zu besichtigen waren der in Aufarbeitung befindliche Steuerwagen zum Triebwagen Ce 4/4 – noch sichtbar die zeitweise (leider) moderne Lackierung in silber-orange. Ferner standen da Güterwagen, darunter der von der MOB „zurückgeholte“ ehemalige Kieswagen Fad[t] mit Steuerabteil, der in den 1970er Jahren mit Kiespendelzügen für den Nationalstrassenbau verkehrte, ein ziemlich einmaliger Fall von Zugbildung. Allerdings ist die Steueranlage in der Kabine nicht mehr vorhanden. Daneben stand einer der beiden speziell für diese Kieszüge beschafften BDe 4/4 141 im aktuellen Farbleid der TPF. Diese Triebwagen fuhren die Kieszüge ohne Inneneinrichtung, dafür mit 25 t Sandballast und mit verklebten Fenstern und waren anfänglich vollständig grün lackiert. Die „krokodilartig“ gestalteten, sehr hübschen Te 2/2 11 und 12 und Te 4/4 13 und 14, die früher im Rangierdienst standen, sind ebenfalls im Besitz von GFM Historique und fahrfähig. Ziemlich einmalig für eine Schmalspurbahn sind die beiden Gepäck-/Postwagen FZ 401 und 402 mit seitlicher Aussengalerie, die vom Verein ebenfalls erhalten wurden. Etwas wehmütig betrachtet man den in der Remise aufbewahrten K3 653 mit den Aufschriften bekannter Schokolademarken, nachdem bekannt geworden ist, dass die Nestlé-Fabrik ab dem 01.09.2018 nicht mehr mit Bahnwagen auf Rollböcken bedient wird – der Schreibende verkneift sich entsprechende

Kommentare! Die TPF verlieren damit einigen Güterverkehr auf Normal- und Schmalspur-Gleisen.

Nach dem Mittagessen in Châtel-St-Denis war genügend Zeit für Fotos. Der jetzige Kopfbahnhof wird bald einem Durchgangsbahnhof weichen, und so galt es, die jetzige, bald historische Situation noch festzuhalten. Doch warum hier ein Kopfbahnhof? Nun, bis 1969 war Châtel-St-Denis auch Endbahnhof einer Linie der Chemins-de-fer Electrique Veveysans, welche eine Zweiglinie von St-Légier aus betrieb; die Linie von Palézieux musste aus topographischen Gründen über den Nordkopf des bereits bestehenden Durchgangsbahnhofs eingeführt werden. So kam die merkwürdige Situation zustande, die nun verschwinden wird.

Unsere Fahrt durch die grünen Hügel des Greyerzerlandes ging dann weiter nach Bulle, wobei in Vaulruz-Sud nochmals ein Fotohalt eingelegt wurde – jetzt stand der Triebwagen vor der richtigen Kulisse mit Bergen und grünem Wieshang. In Bulle, einem grosszügig ausgebauten Bahnhof, treffen die normalspurige und die schmalspurige TPF aufeinander. Schmalspurstrecken führen von hier aus weiter nach Montbovon mit Verbindung zur MOB-Linie und nach Broc-Fabrique, dem Ziel unserer Reise. Wie erwähnt, werden auf dieser Linie (noch) Rollbockzüge mit normalspurigen Gedeckten Güterwagen gefahren. Geplant ist, diese Zweiglinie auf Normalspur umzubauen, wobei man sich fragt, ob sich das noch lohnt, wenn der Güterverkehr mit der Schokoladefabrik eingestellt wird. Am Ende weist die Linie eine ziemlich kräftige Neigung hinunter zur Fabrik auf. Der Bahnhof Broc-Fabrique ist wegen des Rangierverkehrs verhältnismässig gut mit Gleisen dotiert. Die Pause bis zur Rückfahrt nutzten einige für einen Trunk in der Cafeteria der Fabrik, andere fotografierten die vielleicht bald einmal historische Situation. Nochmals im Ce 4/4 131 ging es zurück nach Bulle, wo wir uns von Reise- und Lokführer von GFM Historique mit einem herzlichen Dank für die tolle Betreuung verabschiedeten – Merci villmol! Von Bulle aus fuhren wir mit einem RE der TPF direkt nach Bern. Bemerkenswert: die TPF hat sämtliche Stationen zwischen Bulle und Romont aufgehoben! Ab Bern ging es nach Basel, von dort aus nach Frick. Die SBB sorgten zuletzt noch für einige Schweissausbrüche, funktionierte doch die Klimaanlage in unserem Wagen nicht.

Wir sind René sehr dankbar, findet er immer wieder lohnende Reiseziele, was übrigens stetig schwieriger wird. Extrafahrten sind inzwischen wegen der dichten Fahrpläne und der reduzierten Infrastruktur (rückgebaute Ausweichmöglichkeiten) fast nicht mehr zu bekommen. Doch hoffen wir, dass er auch nächstes Jahr wieder ein lohnendes Ziel ausfindig machen kann. Dass auch dieses Jahr das Wetterglück mit den FEC-Reisenden war, muss nach den guten Erfahrungen der letzten Jahre schon fast nicht mehr erwähnt werden.

Die heutige TPF (Transports publics fribourgeois) sind ein Zusammenschluss der Bahn und des ÖV von Fribourg/Freiburg. Die Bahn, die 1943 aus drei Gesellschaften fusioniert worden war, hiess offiziell „Chemins-de-fer Fribourgeois“, ist aber Eisenbahnfreunden unter dem populären und auch auf den Fahrzeugen angebrachten Kürzel GFM (Gruyère-Fribourg-Morat) bekannt. Die Bahn betreibt – wie erwähnt – Normal- und Schmalspurstrecken. Normalspurig sind die Strecken Bulle-Romont und Fribourg/Freiburg-Murten-Ins. Diese wies übrigens einstmals eine seitliche Stromschiene auf und wurde mit 750 V = betrieben! Die schmalspurigen Strecken gehörten ursprünglich zwei Gesellschaften (Chemins-de-fer Electriques de la Gruyère CEG und Châtel-Palézieux CP). Infolge des Privatbahngesetzes von 1939 wurden alle Freiburger Bahnen zu einer Gesellschaft zusammengeschlossen und im Anschluss daran baulich und finanziell saniert. Anfangs der 1970er Jahre geriet die Gesellschaft wieder in die Krise, bis der Bestand 1974 durch den Bund garantiert wurde. Auf den Schmalspurstrecken, die eine Gesamtlänge von 48,2 km aufweisen, wird mit 800 bis 900 V Gleichstrom gefahren. Der Verkehr wird tagsüber

im Stunden- und teilweise Halbstunden-Takt abgewickelt. Die Züge verkehren teils durchgehend, teils werden die Zugläufe in Bulle gebrochen.

Jürg Rychener, 11.06.2018

Einige Reminiszenzen an die GFM aus dem Fotoarchiv des Berichterstatters.



Te 2/2 12 in Montbovon am 12.06.1979



Te 4/4 14 in Bulle am 19.06.1978. Wäre das nicht eine tolle Lok für eine Anfangsgarnitur?



ABe 4/4 107 in Bulle am 19.06.1976, ein Triebwagen aus den Anfangszeiten.



Be 4/4 132 in Montbovon am 12.06.1979 im zeitweise modernen Anstrich. Es handelt sich um ein Schwesterfahrzeug des Ce 4/4 131.



BDe 4/4 141 mit verklebten Fenstern im Kieszug-Einsatz; Bulle am 19.06.1976.



DZ 401 in Bulle am 19.06.1976. War aktuell in der Remise nicht fotogen aufgestellt.



Manöver mit aufgebockten Wagen, die beidseits von Pufferwagen eingerahmt sind. Bulle am 29.09.1986.



Be 4/4 152 in Bulle am 29.09.1986, inzwischen nicht mehr gesichtet.



Ob es den Kleinen noch gibt? Dm 21 in Bulle am 11.08.1978.