

Freiburger Schmalspurbahnen

Nach dem Bau der wichtigsten Normalspurbahnen in den Fünfziger und Sechziger Jahren des vorletzten Jahrhunderts machte man sich in der ganzen Schweiz an die Erschliessung des hügeligen oder gar bergigen Hinterlandes mit Meterspurbahnen, die kleinere Radien befahren können und deshalb weniger Kunstbauten (vor allem Brücken) benötigen.

Im Kanton Freiburg wurden Konzessionen für sechs Schmalspurbahnen eingereicht:

Châtel-Saint-Denis – Bulle – Montbovon (23. März 1897, CBM, später CEG)

Châtel-Saint-Denis – Palézieux (29.6.1899, CP)

Bulle – La Roche – Fribourg (21.12.1900). Anlässlich der gleichen Session wurden auch Konzessionen für Fribourg – Planfayon via Chevrilles, Fribourg – Heitenried und Bulle – Farvagny – Fribourg erteilt.

Ausgeführt wurden lediglich die beiden von Châtel-Saint-Denis ausgehenden Bahnen. Dazu kamen noch weitere Projekte, von denen nur Bulle–Broc realisiert wurde (Inbetriebnahme 1912, Länge 5,44 km).

Compagnie Châtel-Saint-Denis – Palézieux CP

Die 6,83 lange Strecke wurde am 23. April 1901 mit den beiden Motorwagen BCFZe 4/4 1 und 2 (nach der Integration in die CEG BCFZe 4/4 8 und 9) eröffnet, die 1927 respektive 1933 in die Gütertriebwagen Ge 4/4 502 und 503 umgebaut wurden (ab 1954 als Te 4/4 13 resp. schon 1942 als Te 4/4 14 bezeichnet). Einige wenige Wagen ergänzten die Anfangsdotations.

Der Betrieb war von Anfang an defizitär, vor allem wegen des zu geringen Güterverkehrs. Man hoffte auf Mehrverkehr nach der vollständigen Inbetriebnahme der 36,6 km langen Strecke Châtel-Saint-Denis – Bulle – Montbovon der CEG, in die das Personal der CP schon 1902 integriert wurde. 1906 erfolgte die Übernahme der CP durch die CEG.

Compagnie Châtel-Saint-Denis – Bulle – Montbovon

Am 23. Juli 1903 erfolgte die Betriebsaufnahme auf den Teilstrecken Châtel-Saint-Denis – Vuadens und La-Tour-de-Trême – Montbovon. Zu Beginn standen 6 Triebwagen, 5 Personenwagen, 3 Post-/Gepäckwagen und 25 Güterwagen zur Verfügung, auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Abschnittes Montreux – Montbovon (1. Oktober 1903) der MOB weitere zwei Triebwagen und 27 zusätzliche Güterwagen. Hinter dem Bahnhof Montbovon befindet sich das gleichzeitig in Betrieb genommene „Hôtel de la Gare“. 1904 konnte der Abschnitt Vuadens – La-Tour-de-Trême in Betrieb genommen werden, noch ohne die Gleisanlagen im Bahnhof Bulle. Der Rollmaterialpark wurde durch weitere drei Motorwagen, sechs Personen- und 28 Güterwagen ergänzt.

Die 13 Triebfahrzeuge ähnelten sich sehr: Personenabteile mit schmalen Fensterposten, Führerstände der ersten Lieferungen schmaler als die Personenabteile, mit Einstiegen für das Publikum. Die meisten dieser Fahrzeuge wurden im Laufe der Zeit modernisiert, soweit es die Finanzlage der Bahn ermöglichte, z.T. mit Motoren von ausrangierten Zürcher Tramwagen (Be 4/4 107, Be 4/4 111, ABe 4/4 113, BDe 4/4 114, Be 4/4 115). Von diesen zum Teil sehr langlebigen Triebwagen existiert ausser dem Be 4/4 111 keiner mehr.

1922 konnte der für den Fondue-Zug eingesetzte Triebwagen Be 4/4 121 (heute Be 4/4 116) angeschafft werden, gefolgt von den damals sehr fortschrittlichen Be 4/4 131- 133, mit halbautomatischer Beschleunigung und Bremsung, ähnlich wie auf den „Mirages“ der VBZ. 1972 wurden im Hinblick auf die für die Autobahn A 12 zu führenden Kieszüge die BDe 4/4 141 und 142 beschafft, die erst nach dem Abschluss der Arbeiten die Inneneinrichtung für den Personentransport erhielten. 1983 kamen die beiden vorwiegend für Güterzüge eingesetzten GDe 4/4 101 und 102 in Betrieb, die 2007 an die MOB verkauft wurden (GDe 4/4 6005 und 6006).

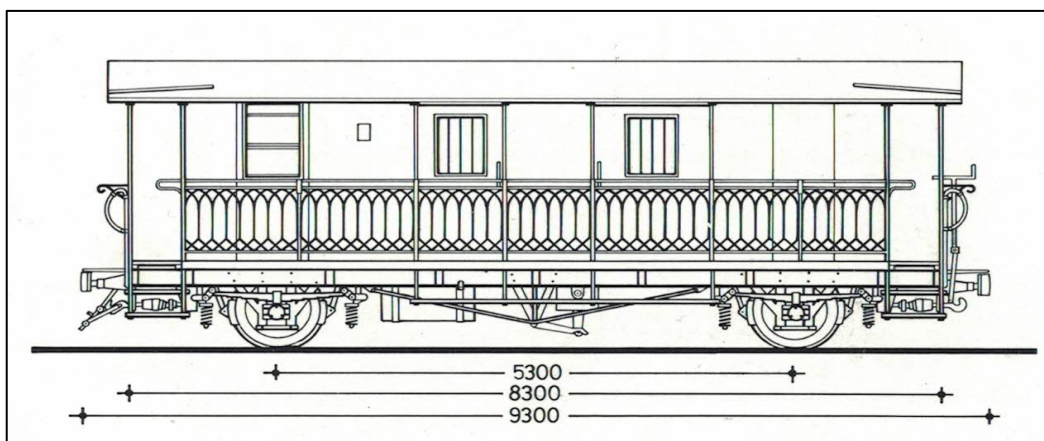
Die Be 4/4 151 und 152 von 1972 ähnelten den ABDe 8/8 der MOB; sie existieren nicht mehr. Ebenfalls auf dem Aussterbe-Etat sind die BDe 4/4 121 – 124 von 1992 resp. 1996 mit den zugehörigen 6 Steuerwagen Bt 221-226.

Die neuste Generation besteht aus Pendelzügen ABe 2/4 + B + Be 2/4 101 – 106, die auch als Zwei- oder Vierwagenzüge verkehren können. Zurzeit werden vier weitere Kompositionen dieses Typs abgeliefert, Nummern 107 – 110.

Der einst sehr intensive Güterverkehr, mit Übergang von Wagen zur MOB und CEV, existiert heute nicht mehr. Er setzte sich aus Zügen für den Alpaufzug/-abzug von Kühen, Holztransporten, und noch lange Zeit Sand- und Kies-Pendelzügen von Grandvillard nach Saanen für die Bauunternehmung Moratti zusammen – die GFM historique hat einen der dafür eingesetzten Steuerwagen in ihrer Sammlung (Fadt 751). Interessant ist in diesem Zusammenhang der Transport von Haselnüssen für die Schokoladefabrik von Vevey nach Broc-Fabrique, der lange Zeit in Hochbordwagen (als Schüttgut) erfolgte (Umlad mit Schaufeln).

GFM historique

Die 2012 gegründete Stiftung GFM historique ist in der glücklichen Lage, ihre Fahrzeuge in einem dreigleisigen Depot, das früher in Châtel-Saint-Denis stand, aufbewahren zu dürfen. Die Mitglieder führen eigenständig Revisionen aus, ähnlich, wie dies die BC tut, und veranstaltet neben Publikumsfahrten auch sehr geschätzte kulturelle Anlässe. Zum Fahrzeugpark gehören unter anderem die beiden Post-/Gepäckwagen FZ (DZ 2) 401 und 402, die wegen des ausserhalb des Kastens angeordneten Durchgangs für die Reisenden zu den anderen Wagen des Zuges eine Rarität sind.



FZ (DZ 2) 401 und 402 GFM. Zeichnung aus *Voies étroites de Veveyse et de Gruyère*, BVA, 1984, S. 229.