semaphor

Klassiker der Eisenbahnen

Durch Schnee und Eis – per Eisenbahn

CHF 24.50 / € 16.– Winter 2009

Kaum zu glauben, aber wahr: Der «Fliegende Rätier» wird 70 Jahre alt!

Lokmangel anno 1962: Ohne die Hilfe der Dampflokomotiven gehts noch nicht.

Aktuelle historische Bahnen – wir zeigen die neusten Bilder vom Spätherbst 2009.

semaphor
9 771661 576005 04

Editorial
Inhaltsverzeichnis

Titelbild

Passend zur Jahreszeit beginnt diese Semaphor-Ausgabe mit dem Bericht «Durch Schnee und Eis – per Eisenbahn». Anstoss dazu gab eine 1947 publizierte Geschichte, welche wir mit historischen Fotos ergänzt haben – hier ein Einsatz der mittlerweile nicht mehr existierenden SBB-Schneeschleuder Xrote 99. Entstanden ist das Bild vermutlich etwa ums Jahr 1960 herum im Bahnhof Göschenen.
Foto SBB Historic

Poster, Seiten 28/29

Am 21. Oktober 2009 hatte der Trans Europ Express RAe 1053 von SBB Historic eine Probe- respektive Messfahrt zu absolvieren (Funktionskontrolle des

angepassten Sicherheitsapparates). Dazu musste der Triebzug auch die Nordrampe der alten Hauensteinlinie bis nach Läufelfingen befahren. Unser Bild entstand daselbst, als Rahmen dient der bis 1938 doppelspurige, seither nur noch eingleisige Hauensteintunnel.
Foto Christian Zellweger

Die vor drei Monaten erschienene Ausgabe «Herbst 2009» löste unter anderem folgende Rückmeldungen aus:

– «‹Semaphor› hat ein Niveau erreicht, das seinesgleichen sucht: Das edle Papier sowie die Gestaltung mit den sehr interessanten Fotos und dazugehörenden Texten – eine Kombination, die einzigartig in der Schweiz ist, ja auch in Europa keinen Vergleich zu scheuen braucht.»
Urs Weisskopf, CH

– «Die von Ihnen herausgegebene Zeitschrift ‹Semaphor› ist grosse Klasse und qualitativ unübertroffen. Ich freue mich über jede Ausgabe. Die Einzige die mir fehlt, ist die leider vergriffene Nr. 1/06 (‹Frühling 2006›). Aber ich habe zwei Antiquariate beauftragt für mich danach zu suchen.»
Jörg Uhlemann, Deutschland

– «Beeindruckt hat mich das ausserordentlich hohe Niveau der Photo-Reproduktionen sowie der lebendige Text. Würde ich immer noch in der Schweiz leben, hätte ich die kostbare Zeitschrift sicher schon früher gekannt und auch abonniert.» *Hans Wyss, USA*

Natürlich neigt man(n) als Redaktor und Herausgeber dazu, Personen mit derartigen Ansichten als besonders kompetent einzustufen – aber das ist eine völlig andere Geschichte ...
Doch nun zur hier vorliegenden Semaphor-Ausgabe: Als wir in der «Herbst 2009»-Nummer, in der Rubrik «Vorschau», Seite 55, einen Beitrag über den SBB-Güterwagen K3 43188 mit der Anschrift «Hannover 6313 Gm» ankündigten, ahnte ich noch nicht, auf was wir uns da eingelassen haben – jetzt weiss ich es: Kurt Nieder, der Autor, nutzte sein Beziehungsnetz, und kommunizierte so lange sowohl mit in- als auch ausländischen Experten, bis er Zusammenhänge rekonstruieren konnte die einen Sinn ergaben. Einfach war die Recherche nicht, legte sich doch bei sämtlichen Wagenkennern, als sie das Bild zum ersten Male sahen, die Stirne gehörig in Falten. Dann allerdings begann es dahinter kräftig zu arbeiten. Man sieht: Geschichtsforschung ist eine spannende Angelegenheit, und sämtliche Fragen zum K3 43188 können vermutlich nie mehr vollumfänglich geklärt werden – oder wie es ein Historiker letzthin pointiert formulierte: «Das aktuelle Wissen entspricht jeweils dem gegenwärtigen Stand des Irrtums.» Will heissen: Sollten uns aus der Leserschaft ergänzende Informationen mitgeteilt werden, publizieren wir diese gerne in der nächstmöglichen Semaphor-Ausgabe, und zwar in unserer dafür bestens geeigneten Rubrik «SemaForum».

Spannend ist aber auch der Beitrag über den «Fliegenden Rätier»: RhB-Spezialist Gian Brüngger förderte Pläne aus den 1930er-Jahren ans Licht welche bis dato weitgehend unbekannt geblieben sind!

Viel Lese- und Betrachtungsvergnügen wünscht

Christian Zellweger
Redaktor und Herausgeber

Keine Erhöhung des Semaphor-Jahresabonnements!

Seit 2005 kostet Sie ein Jahres-Abo CHF 78.–. Das wird auch 2010 so bleiben, und ist unser Dankeschön für Ihre Treue.
Das Semaphor-Team

Durch Schnee und Eis – per Eisenbahn

1947 publizierte das Magazin «Prisma» eine visionäre Geschichte zum Thema «Lawine legt Bahnstrecke lahm – Dank dem Einsatz modernster Technik aber nur für wenige Minuten!». Lesen (und schmunzeln) Sie bei der Lektüre des mittlerweile 62-jährigen Textes …

Dem Fortschritt sei Dank! Herbert Sitterding, Autor des Textes ab Seite 4, glaubte anno 1947 fest daran, dass für jedes Problem eine Lösung existiert! Zwei Gedanken drängen sich beim Studium seiner visionären Bahngeschichte auf:

1. Herbert Sitterdings Nachkriegseuphorie kann aus heutiger Sicht als Wegbereiter der damals noch bevorstehenden Wirtschaftswunderzeit verstanden und interpretiert werden. Nur wenig später, in den «Goldenen Fünfzigern», schien es dann tatsächlich so, als seien alle Probleme lösbar
2. Diesbezüglich sind wir heute nüchterner – aber auch weniger blauäugig und vermindert begeisterungsfähig.

Weil Sitterdings Erzählung lediglich mit einer einzigen Zeichnung bebildert ist (s. S. 4), ergänzen wir seine Story mit histo-

Göschenen, um 1960: Wenn schon nicht die legendäre Dampfschneeschleuder Xrotm 100 im Einsatz steht und raucht, darf zumindest das schaufelnde Personal etwas paffen… Aktiv tätig ist im Hintergrund die elektrische Xrote 99 samt einer schiebenden Be 4/6. Foto SBB Historic

70 Jahre «Fliegender Rätier»

Ende 2009 sind es 70 Jahre her, seit die Rhätische Bahn (RhB) mit dem «Fliegenden Rätier» für Aufsehen sorgte. In dieser Semaphor-Ausgabe stehen die vier Triebwagen im Mittelpunkt unserer Berichterstattung.

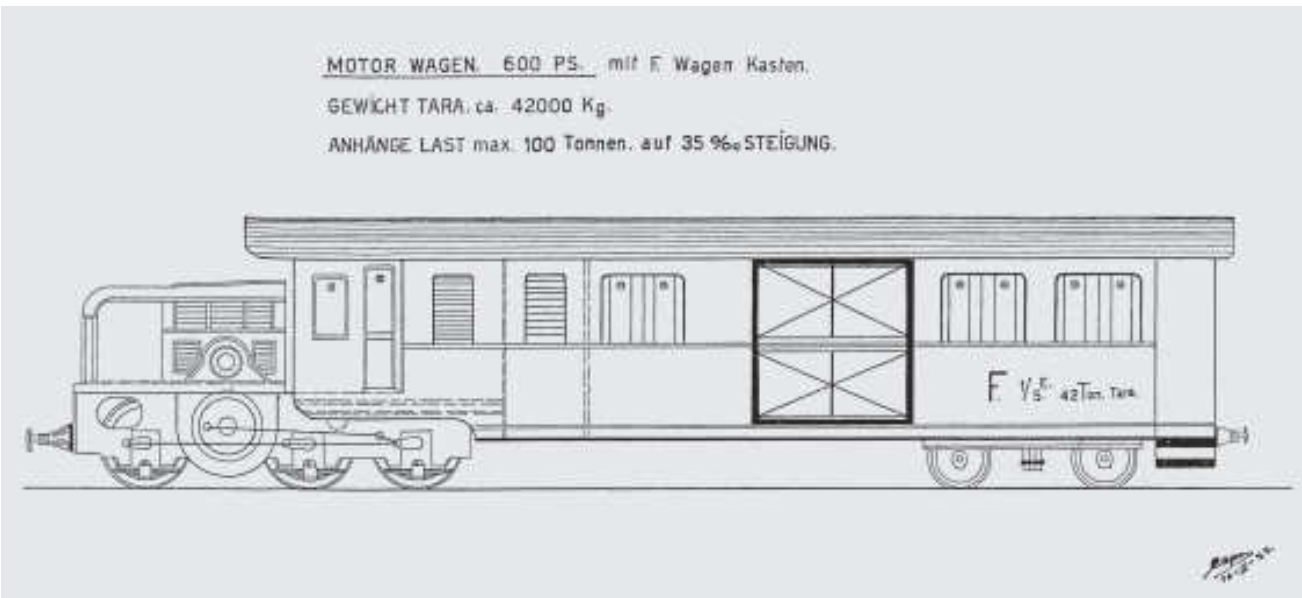
Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise der 1930er-Jahre gelangten immer weniger ausländische Feriengäste in die Schweiz respektive nach Graubünden. Aber auch Schweizer und Schweizerinnen blieben aus. Wie es schon die SBB und einige Privatbahnen (BLS-Gruppe und SOB) vorgemacht hatten, dachte auch die RhB darüber nach, kostengünstigere Leichttriebwagen einzusetzen (anstelle von mit einer Lok bespannten Zügen) – primär in Randstunden mit mässigem Verkehrsaufkommen. Nach langen Diskussionen, mit vielen Projekten und Varianten, bestellte die RhB dann im Jahre 1938 vier Leichttriebwagen samt acht dazu passenden Personenwagen. Somit musste unsere Rollmaterial-Industrie, kurz nach Einführung der schweren Stahlbauart für Personenwagen, den Bau leichter RhB-Fahrzeuge an die Hand nehmen. Die dabei entstandenen Trieb- und Anhängewagen wirken auch heute noch modern. Genau das hat aber seine Schattenseiten, wird beim Publikum der historische «Fliegende Rätier» doch kaum als historischer Zug wahrgenommen – weil er einfach zu wenig alt aussieht!

Am 24. September 1989 stand diese stilreine «Fliegende Rätier»-Komposition im Einsatz, hier als Zug 215 unterhalb Zuoz. Hinter dem ABe 4/4 501 laufen ein A, zwei B sowie ein zweiachsiger Gepäckwagen mit. Foto Peter Pfeiffer

– ein runder RhB-Geburtstag

Mit Holzvergaser-Verbrennungsmotor …
Der anno 1929 erfolgten Anregung des RhB-Verwaltungsrates Erhard Branger (später Verwaltungsratspräsident und Direktor), vermehrt Leichttriebzüge einzusetzen, nahm sich Oberelektroingenieur W. Dürler an. Dazu prüfte er zahlreiche in- und ausländische Konstruktionen, bis hin zu den Schienenautos von Michelin, Frankreich, Austro-Daimler, Österreich, und Littorina, Italien. Zudem nahm Dürler, soweit möglich, an Probefahrten teil. Im Bericht an die Direktion vom 13. Juli 1934 beschrieb Dürler seine Gedanken und Berechnungen. Auch stellte er ein bestellungsreifes Projekt vor: Obwohl für die elektrifizierte RhB ein Triebwagen mit Verbrennungsmotor absurd erscheint, führte Dürler einen Kostenvergleich zwischen diesen Betriebsarten durch – vermutlich, um seine Vorstellung eines elektrischen Triebwagen zu unterstreichen (in der damaligen Zeit propagierte die Industrie nämlich den Verbrennungsmotor mit Holzvergaser). Dazu stützte er sich auf Angaben der Firmen Imbertgas AG und Berna AG, wonach der Holzverbrauch ca. 1 kg je PS und Stunde betrug. Die Imbertgas AG bezog sich auf einen Bericht der meterspurigen Brohltalbahn, Deutschland, welche seit einigen Monaten einen Triebwagen mit Holzvergasungsmotor in Betrieb hatte. Dieser Bericht bestätigte den vorerwähnten Holzverbrauch. Die Geschwindigkeit von 38 km/h auf 35 ‰ Steigung errechnete sich mit Rücksicht auf die Kurven gemäss den damals neu aufgestellten Oberbau-Normalien der RhB. Für den Triebwagen mit Verbrennungsmotor (Imbert-Holzvergaser) setzte man 24,5 t (Tara) ein; dabei war berücksichtigt, dass der Holzgasbetrieb einen um 15 % grösseren Motor als der Benzinbetrieb erforderte und dass die zwei Vergaser zusammen 800 kg wogen.

Das im Text erwähnte Projekt des Depotchefs Caprez von Samedan ist datiert mit «10. Februar 1937»: Links der Triebteil (halbes RhB-Krokodil), rechts der Gepäckwagen; nicht gezeichnet worden ist ein Stromabnehmer. Rätsel gibt die Bezeichnung F 1/5 E auf – richtig wäre Fe 3/5 gewesen.
Slg. Gian Brüngger



Zwei Güterwagenrätsel aus

Zwei historische Bilder geben Rätsel auf: Ein K3 und ein J3 tragen neben den durchgestrichenen bzw. anstelle der SBB-Anschriften solche aus Deutschland. Wir haben deshalb einen Eisenbahnhistoriker darum gebeten, dem Geheimnis auf die Spur zu kommen. Fazit seiner Arbeit: Beim K3 gibt es interessante Erkenntnisse und Hypothesen, beim J3 eine glaubwürdige Vermutung – die Diskussion jedenfalls ist hiermit eröffnet.

K3 43188 der SBB, beschriftet als deutscher(!) Güterwagen «Hannover 6313 Gm»: Ein Bild das Fragen aufwirft; Fragen jedoch, die nun möglicherweise geklärt worden sind – siehe Haupttext. Entstanden ist die Aufnahme wahrscheinlich um 1919/20 in Olten.
Foto Slg. CZ

SBB-Güterwagen K3 43188, beschriftet als «Hannover 6313 Gm»

Die vermutlich in Olten entstandene Fotografie zeigt den 1914 erbauten K3 43188. Von diesem Güterwagentyp nahmen die SBB in den Jahren 1913 bis 1950 rund 4400 Stück in Betrieb. Das maximale Ladegewicht betrug 15 t. Auch diverse schweizerische Privatbahnen (BLS, BT, EBT) beschafften einige Fahrzeuge dieser Bauart.

Interessant am obigen Bild des K3 43188 sind die für einen SBB-Wagen völlig unüblichen Anschriften: Als erstes fällt auf der Schiebetüre der Städtename «Hannover» auf. In Preussen war dies der Direktionsname, bei der DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) ab 1921 der sog. «Gattungsbezirk» – nunmehr ohne geografische Bedeutung, aber als prägnanter Begriff für Wagen-Bauart und -Verwendungszweck genutzt. Das Hauptgattungszeichen «G» bedeutete beim 1909 gegründeten Deutschen Staatsbahnwagen-Verband «zwei- oder dreiachsiger bedeckter Güterwagen», das Nebengattungszeichen «m» stand im Falle von G für «mindestens 15 t, aber weniger als 20 t Ladegewicht». Bei der DRG ab 1921 änderte dies leicht zu G = «bedeckte Güterwagen», m = «20 t Ladegewicht». Der Gattungsbezirk Hannover galt nun für «bedeckte 15-t-Wagen alter Bauart». Oberhalb dieser Anschriften sollte die Eigentumsbezeichnung stehen – ab 1921 «Deutsche Reichsbahn». Auf unserem Bild ist ein kleines weisses Rechteck samt Schriftzug «K.P.E.V. Leihwa-

den Jahren 1918 bis 1947

Verwendete Unterlagen zu diesem Beitrag

[1] Winter, Paul: «Die Geschichte des Militär-Eisenbahndienstes». Kdo MED u. GS SBB 1985
[2] Winter, Paul: «Schweizer Bahnen unter Fahnen – Die Geschichte des Militär-Eisenbahndienstes», Minirex Luzern 1988
[3] Diener, Wolfgang: «Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen – Das äußere Erscheinungsbild deutscher Güterwagen von 1864 bis heute», Abend Stuttgart 1992
[4] Bundesarchiv Bern E7350 1000/1104/74
[5] Bundesarchiv Bern E7350 1000/1104/3+4
[6] http://www.hannover.de/haefen_hannover/haefen/misburg/index.html
[7] Knipping, Andreas: «Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg», EK-Verlag Freiburg 2004
[8] Demicheli, Davide: «Schweizer Güterwagen von damals», Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur 1998.
[9] Roder, Hartmut (Hrsg.): «Schokolade, Geschichte und Genuss», Bremen 2002.

gen» erkennbar – K.P.E.V. stand dabei für «Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung». Diese Bezeichnung galt jedoch nur bis zum Ende des Ersten Weltkrieges. Infolge der Niederlage und der deutschen November-Revolution dankte Wilhelm II. am 9. November 1918 als Deutscher Kaiser und König von Preussen ab, das nunmehr eine Republik wurde. Fortan nannte sich die Bahn – bevor sie in der DRG aufging – «Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung» (P St E V). Gleiche weisse Rechtecke, zum Teil als Emailtafeln, trugen übrigens bis 1918 auch die normalen preussischen Güterwagen, mit Adler und den Initialen K.P.E.V. Auf dem K3 43188 ist zudem, rechts der Schiebetüre, folgender Text angebracht: «Leihwagen, Stat.Hannover-Linden, nur für Salz oder Rohzucker nach den Häfen Hannover-Linden, Misburg oder Vinnhorst zu verwenden». Zur Information: Das waren alles Häfen in Vororten der Stadt Hannover; den Betrieb aufgenommen hat der Hafen Misburg im Jahre 1918 [6].

Aus den bis hierhin aufgeführten Informationen lassen sich folgende Schlüsse ziehen: Der K3 43188 muss im Jahre 1918 – oder vielleicht schon kurz zuvor – mit der deutschen Beschriftung versehen worden sein. Im Nummernplan der preussischen Eisenbahndirektionen waren die bahneigenen gedeckten Güterwagen zwischen 5001 und 20 000 eingeordnet. Die Nummer 6313 bedeutet also, dass das SBB-Fahrzeug wie ein bahneigener gedeckter Wagen eingeordnet war.

Lokmangel anno 1962: Ohne

Dampfkraft gehts noch nicht