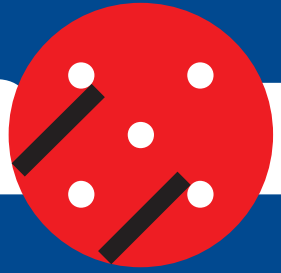


semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



Gotthardbahn
Ae 8/14 und Draisinen



CHF 24.50 / € 16.- Sommer 2007



RhB-Ge 4/4 I von 1947:
Sie ist die Meterspur-
Version der BLS-Ae 4/4
und der SBB-Re 4/4 I



Zierlinien-Versuche an
einem «Roten Pfeil»:
Die Entwürfe der SBB
vom November 1950



Grossbehälter für den
Kombiverkehr wurden
in der Schweiz ab 1938
in Betrieb genommen

semaphor



Semaphor im Sommer 2007



Titelbild

Die 11851 ist die einzige der drei Ae 8/14 welche nicht mehr existiert. Ein guter Grund also, um genau diese Lokomotive aufs Titelbild zu setzen – schliesslich feiern wir heuer ja das Jubiläum «125 Jahre Gotthardbahn». Das seltene Farbbild zeigt die Maschine im hellgrünen Anstrich von 1955 bis 1960. Entstanden ist die undatierte Aufnahme spätestens im Winter 1956/57: Archibilder belegen nämlich, dass die 11851 am 11. Juli 1956 noch Übergangsbleche trug, am 21. Februar 1957 hingegen nicht mehr. Mehr über die Ae 8/14 erfahren Sie im Beitrag ab Seite 3.
Foto SBB Historic

Historische Bahnen haben Zukunft: Wer vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2007 mit dem Dampfzug von SBB Historic reisen wollte, musste flink sein beim Billett lösen. Die Jubiläumsfahrt «125 Jahre Gotthardbahn» war nämlich innert Kürze ausgebucht. Wie heisst doch schon wieder das Michail Gorbatschow zugeschriebene Bonmot? «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben!»

Zu spät kommt auch, wer jetzt die Semaphor-Ausgabe «Frühling 2006» nachbestellen will. Verlagseitig ist diese Nummer (leider) ausverkauft. Interessenten müssen wir aufs Internet mit seinen Börsen und Foren verweisen.

Die Hauptartikel der hier vorliegenden Semaphor-Ausgabe widmen sich folgenden Themen:

- 125 Jahre Gotthardbahn: Neben der kühnen Linienführung faszinieren immer wieder die eingesetzten Triebfahrzeuge. Peter Pfeiffer und ich haben deshalb einen Beitrag zum Thema «Die Grössten und die Kleinsten am Gotthard» zusammengestellt. Dabei kann es sich nur um die gewaltigen Doppellokomotiven Ae 8/14 sowie um zweiachsige Fahrzeuge handeln – zum Beispiel um die winzigen Draisinen.
- Der heute allgegenwärtige Container-Verkehr weist eine lange Vorgeschichte auf. Dazu gehören auch die ab 1938 bei den SBB immatrikulierten Grossbehälter samt Containertragwagen. Urs G. Berger bringt Licht in dieses noch weit gehend unerforschte Sachgebiet.
- Vor etwa 30 Jahren erwarb ich in einem Antiquariat eine Kollektion Ende 1950 entstandener Fotos. Sie zeigen den «Roten Pfeil» RCe 2/4 611, ex RCm 2/4 611, ausgestattet mit unterschiedlichsten Zierlinien. Der Frage, was es damit für eine Bewandnis hat, geht Daniel Ammann nach.
- Vor 60 Jahren nahm die RhB ihre erste Serie von Drehgestell-Lokomotiven in Betrieb: die Ge 4/4. Im Gegensatz zu den ebenfalls in dieser Zeit beschafften BLS-Ae 4/4 und SBB-Re 4/4 stehen alle Ge 4/4, heute Ge 4/4 I, noch in Betrieb – wenn auch in umgebauter Form. Gian Brügger geht in seinem Bericht primär auf die Zeit vor der Modernisierung ein.

Ich wünsche viel Vergnügen.

Christian Jellmeier

PS Wer zu spät kam beim Buchen der Gotthard-Dampf-fahrt von Ende Mai/Anfang Juni 2007 erhält eine zweite Chance: SBB Historic und RailAway lassen es im Herbst noch einmal dampfen: am Gotthard-Jubiläums-Wochen-ende vom 8./9. September 2007.

Die Grössten und die Kleinsten am Gotthard: Hier die Ae 8/14-Giganten, dort die Draisinen-Winzlinge. Beide sind fotogene Augenweiden.

Seite 3

Schweizer Kombiverkehr: eine alte Geschichte. Die Grossbehälter von 1938 und ihre Wagen sind Vorläufer des Containerverkehrs.

Seite 14

RhB-Ge 4/4 I von 1947: Die Lok kombiniert die Vorteile der kräftigen BLS-Ae 4/4 mit den Pluspunkten der leichter gebauten SBB-Re 4/4 I

Seite 37

SemaForum Seite 20

Damals und heute: Bahnhof La Plaine Seite 13

Versuche mit Zierlinien an einem «Roten Pfeil»: Wir zeigen die Bilder von 1950.

Seite 24

125 Jahre Gotthardbahn – das Jubiläumsfest Seite 29

Aktuelle historische Bahnen Seite 49

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

Die Grössten und die Kleinsten am Gotthard



125 Jahre sind es her, seit auf der Gotthard-Strecke die Züge zu dampfen begannen. Nachdem wir in der letzten Semaphor-Ausgabe die Film- und Fotofahrt vom Herbst 1957 mit drei(!) C 5/6 vorstellten, richten wir unser Augenmerk jetzt auf andere beachtenswerte Ereignisse am Gotthard: auf die Ae 8/14-Giganten und die kleinen Draisinen.

Es gibt noch Wunder: Ein jahrzehntelang als verbrannt gegoltenes Archiv schwarzweisser Eisenbahn-Fotos ist wieder aufgetaucht – tatsächlich mit Brandspuren, in der Substanz aber so gut wie unversehrt! Angefertigt hat die Bilder damals ein SBB-Mitarbeiter oder ein Fotograf im Auftrags-Verhältnis. Gelagert wurden die Filme in Schachteln aus dickem Karton. Und genau das, der dicke Karton, sowie andere glückliche Umstände haben dafür gesorgt, dass die Aufnahmen auch heute noch existieren. Selbstverständlich ist das nicht: Es gab nämlich eine Zeit, da galt fast alles Alte als lästiger Ballast, als Platz fressende Zumutung; jedenfalls in den Augen zahlreicher «nach vorne schauender» Manager. Dementsprechend sorglos gingen sie mit dem Erbe unserer Väter um: Im besten Fall in Schachteln gestopft und zuhinterst in ein Regal gestellt – fertig. Im schlechtesten Fall in die Mulde gekippt und ab zur Kehrichtverbrennungsanlage. Man(n) musste froh sein, wenn sie, die Manager, sich für die Regallösung entschieden. Oder wenn ein engagierter Archivar, dem das Herz blutete, seine Stelle riskierte und die Muldenvariante lediglich vortäuschte: Er «entsorgte» die Dokumente in einem dem Manager unbekanntem Gestell im Archiv und

Lugano, um 1938: Während im Hintergrund ein- und ausgestiegen sowie Gepäck umgeladen wird, gibt bei der Ae 8/14 11851 das überreichte Formular zu denken und zu diskutieren. Foto SBB Historic

Schweizer Kombiverkehr – eine alte Geschichte



Im Herbst 1938 begannen die SBB damit, Güterwagen auf Strassenrollschemeln zu transportieren – wir berichteten in der Semaphor-Ausgabe «Winter 2006». Ende 1938 boten die SBB zudem Hand für die Immatrikulation der ersten privaten Grossbehälter – sie gelten als Vorläufer der heutigen Container. Wir stellen diese Grossbehälter sowie die dazugehörigen Containertragwagen (CTW) vor.

Container wurden bis zu Beginn der vergangenen Siebzigerjahre im deutschsprachigen Raum bahnamtlich als Behälter bezeichnet. Der Begriff «Container» war jedoch schon früher gebräuchlich und erschien bereits im SBB-Nachrichtenblatt «August 1929». Die international geläufige Bezeichnung Container leitet sich übrigens vom lateinischen Wort *contingere* ab, was zusammenhalten oder enthalten bedeutet.

Bedächtiger Start in der Schweiz

Der Containerverkehr in der Schweiz begann, jedenfalls im Vergleich zu den Nachbarländern Deutschland und Frankreich, relativ spät, und mit einem zögerlichen und langsamen Wachstum. Es waren zudem nicht die SBB welche den Containerverkehr förderten, sondern private Produzenten, Handelsbetriebe und Vermieter. Ihre Erkenntnis: Beim Umlad lässt sich viel Zeit sparen.

Bis Mitte der Sechzigerjahre, als die normierten ISO-Container eingeführt wurden, unterschieden die Bahnen gemäss der Union Internationale des Chemins de fer (UIC) zwei Arten von Behältern:

- Kleinbehälter: bis max. 3 m³ Inhalt, mit Rollen und Haltesicherung, Transport in geschlossenen Güterwagen
- Grossbehälter: ab 3 m³ bis max. 7500 kg Gesamtgewicht, Hebeeinrichtung für Kranumschlag, Transport auf offenen Wagen.

Marco Vogel, aktueller Geschäftsführer der Firma Georg Vogel, war 1948 bereits dabei – hier bei der Übernahme des Containertragwagens (CTW) 566702 samt drei Grossbehältern. Foto Kurt Buchmann Archiv Georg Vogel

Die ersten drei SBB-immatrikulierten Grossbehälter aus dem Jahre 1938 konnten nur auf Flachwagen mit Holzboden befördert werden. Die Sicherung erfolgte durch Bindeketten; Zürich, 10. März 1942
Fotos SBB-HW Zürich



Nachdem 1936 die ersten privaten Kleinbehälter bei der Bahn immatrikuliert wurden, beschafften ab 1938 auch die SBB derartige Behälter von 1 und 2 m³ Inhalt. Auf diese in gedeckten Güterwagen transportierten Kleinbehälter gehen wir hier jedoch nicht näher ein.

Ende 1938 liess die Compagnie Internationale des Containers (CIC) in Genf bei den SBB die ersten drei Grossbehälter immatrikulieren. Diese Tankcontainer in Form von Hubbehältern wiesen ein Fassungsvermögen von 4200 Liter auf und waren für den Transport von Mineralölprodukten bestimmt. Sie verfügten über kräftige Füsse und konnten somit nur auf normalen Flachwagen mit Holzboden transportiert werden.

Die weiteren Grossbehälter ab 1939 hatten bereits genormte Positionierfüsse für die Steckbolzensicherung, gemäss den Empfehlungen des Bureau Internationale des Containers (BIC) mit Sitz in Paris. Das BIC entstand 1933

Was mit «Die Sicherung erfolgte durch Bindeketten» gemeint ist dokumentiert diese Aufnahme vom Hochbordwagen L2 50110. Entstanden ist das Bild im Sommer 1941 in der SBB-Hauptwerkstätte Zürich.



Versuche mit Zierlinien an einem «Roten Pfeil»



Die gleichermassen legendären wie populären «Roten Pfeile» der SBB stellen kein unbeschriebenes Blatt dar; auch publizistisch gesehen nicht. Ein Kapitel blieb bis heute jedoch ungeschrieben: das Kapitel über die seitlichen Zierlinien und die stirnseitigen Verzierungen. Wir holen das jetzt nach.

Verzierungen an den Seitenwänden des Rollmaterials sind eine alte Geschichte. Eine Geschichte, die zurück bis in die Geburtsjahre der Eisenbahnen reicht – oder noch weiter: Eigentlich entstammen diese Dekors der Pferdekutschen-Zeit. Im Bahnbereich blieb es meistens bei dünnen Zierlinien am Rande der grossen Flächen.

Markanter als diese Zierlinien erstrahlten in der Regel die blossen Initialen der jeweiligen Bahngesellschaft, manchmal ebenfalls leicht verziert. Dem jeweils aktuellen Zeitgeist folgend, schrieben einige Bahnen ihren Namen im vollen Wortlaut aus. Die erste «Welle» dauerte bis zu Beginn der Vierzigerjahre. Zum Beispiel die BLS mit dem Schriftzug BERN LÖTSCHBERG SIMPLON auf ihren Wagen von 1913 und der fabrikneuen Ae 6/8 205 an der Landi 1939. Die drei Worte verschwanden um 1941 und machten den drei Buchstaben BLS Platz. In der zweiten Hälfte der Vierzigerjahre folgte noch einmal eine solche «Mode», zum Beispiel: MONTREUX OBERLAND BERNOIS, BIRSIGTALBAHN und BODENSEE-TOGENBURG (BT); am längsten hielt die BT daran fest. Selbst die SBB beteiligten sich mit ihrem EW I B4 6000 daran, der als einziges Fahrzeug der SBB den vollen Namen SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN sowie den zweifarbigen BT-Anstrich trug.

Grundsätzlich war es so, dass Zierlinien und Farben der Formgebung untergeordnet wurden, respektive die Form betonten, unterstützten und verfeinerten. Künstle-

**1953 rauscht der im Vorjahr mit seitlichen Zierlinien ausgerüstete RCe 2/4 606 von Brugg in Richtung Busswil. Die beidseits der Barriere wartenden Autos würden heute locker als Oldtimer gelten; bei Studen (bis 1964 lag hier lediglich ein Gleis).
Slg. Christian Zellweger**