DK4ü, C.F.Z., Ae 4/7 : (von der Geheimschrift der Bahn)

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1937)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778000

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

$D^{K4ü}$, C.F.Z., $Ae^{4/7}$ (Von der Geheimschrift der Bahn)

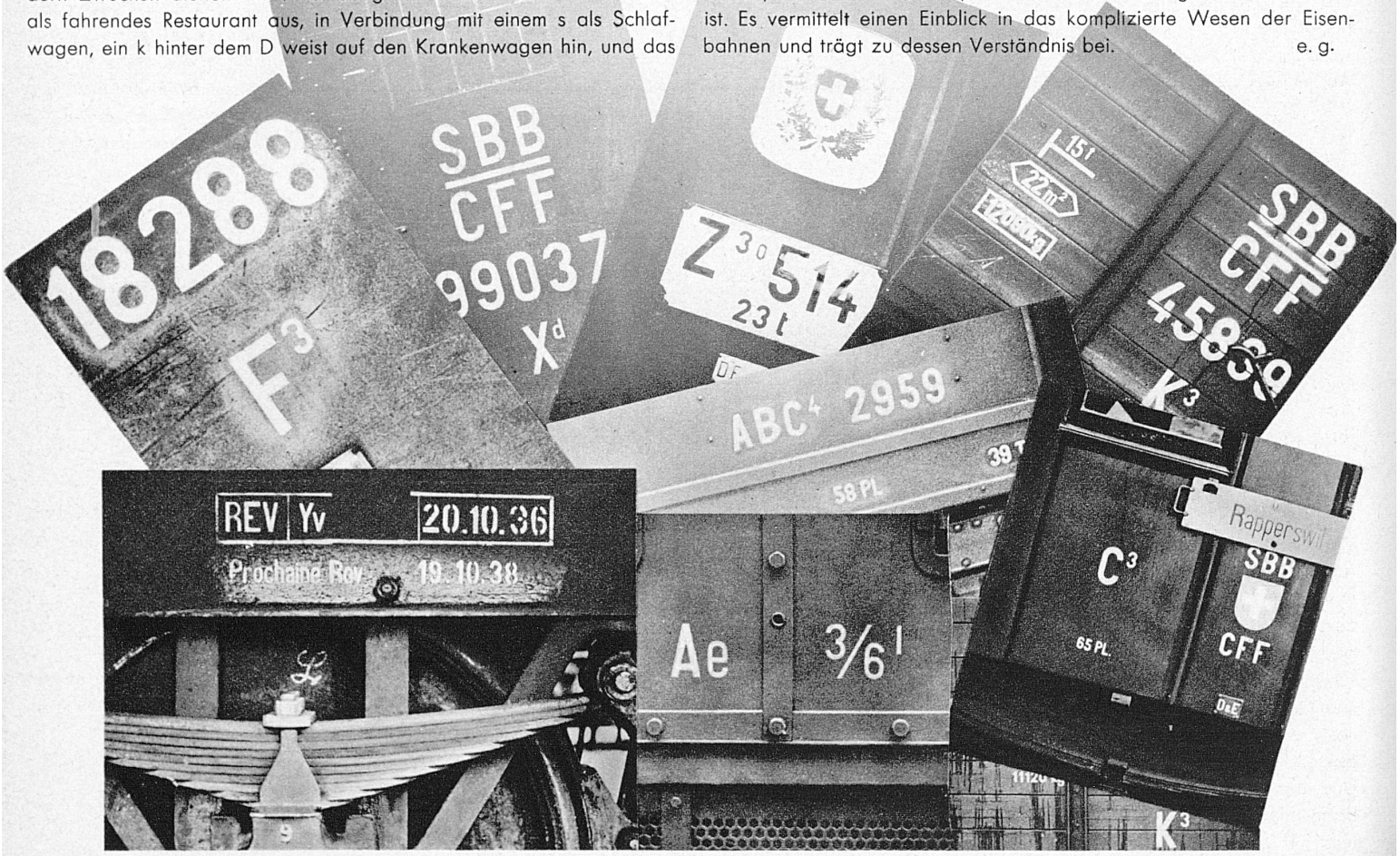
Eine Geheimschrift, deren Schlüssel man bereitwillig preisgibt, ist eigentlich keine Geheimschrift, und deshalb sind die mysteriösen Buchstaben und Zahlen, welche unsere Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zieren, gar nicht so mysteriös, wie es im ersten Augenblick den Anschein hat. Diese Zeichen sind nämlich nichts anderes als eine Art Visitenkarte, genauer gesagt, ein sichtbares Befähigungszeugnis, das über die Verwendungsmöglichkeiten des « rollenden Materials » der Schweizerbahnen Auskunft gibt.

Wenn eine Lokomotive sprechen könnte, würde sie sich vielleicht derart vorstellen: « Meine Nummer ist soundsoviel, ich bin eine elektrische Maschine mit einer Maximalgeschwindigkeit von über 80 km, die Gesamtzahl meiner Achsen beträgt sieben, und vier von ihnen werden direkt von den Motoren angetrieben. » Da den Lokomotiven aber nicht die Gabe der Rede beschieden ist, überdies auch eine solche Ankündigung ein bisschen zu ausführlich wäre, hat man diese Angaben in der Aufschrift **Ae 4/7** vereinigt, die alles Wissenswerte enthält. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei den Maschinen im grossen Buchstaben verborgen: A bedeutet: mehr als 80 Stundenkilometer, B heisst: zwischen 70 und 80, C: von 60 bis 65, und D: bis zu 55 Stundenkilometer. Das kleine e dahinter besagt, dass es sich um eine elektrische Lokomotive, d. h. um eine solche mit Stromzuführung durch Fahrdrahtleitung oder eine dritte Schiene handelt. Die Bruchform endlich weist die Achsenzahl aus, wobei der Zähler die Anzahl der angetriebenen Achsen, der Nenner die Gesamtachsenzahl darstellt.

Anders bei den Personenwagen. Hier wird der grosse Buchstabe sozusagen zum Träger des « Klassenbewusstseins ». Das A ist die Serienbezeichnung für einen Wagen erster Klasse, das B orientiert über die zweite, das C über die dritte Klasse. Ein Wagen also, der alle drei Klassen gemeinsam führt, vereint in der « Geheimbeschriftung » den Anfang des ABC. Aber es gibt auch andere Kombinationen. Ein Drittklasswagen mit Gepäckraum erhält hinter sein C ein F (der sechste Buchstabe des Alphabets ist die generelle Bezeichnung für Gepäckwagen); beherbergt er einen Postraum, so wird ihm ein Z angehängt. Wagen, die ein D tragen, geben damit zu erkennen, dass sie besondern Zwecken dienen: In Verbindung mit einem r zeichnen sie sich als fahrendes Restaurant aus, in Verbindung mit einem s als Schlafwagen, ein k hinter dem D weist auf den Krankenwagen hin, und das l deutet auf die Vergänglichkeit alles Seins — es ist der Leichenwagen. Einzig der Salonwagen ist, vermutlich weil er die Exklusivität verkörpert, aus dem Abkürzungsschema ausgenommen; er lässt niemanden über seine Eigenschaft in Zweifel. Die Achsenzahl wird bei den Personenwagen je nach der Bauart durch eine 3 oder eine 4 angegeben. Das ü, das man vorzugsweise auf Schnellzugwagen sieht, zeigt an, dass sie über eingebaute Plattformen und Faltenbälge verfügen. — Die grossen Buchstaben von J bis P, sowie S und X sind den Güterwagen vorbehalten. J z. B. ist ein gedeckter Güterwagen, der nicht zum Viehtransport geeignet ist, indes K den Viehtransport gestattet. L und M sind offene Güterwagen, der eine mit höhern, der andere mit niedrigern Wänden. N wiederum ist für Langholztransporte bestimmt, während O und P bahneigene Wagen sind. S und X sind Dienstwagen, teils vornehmlich zur Schotterbeförderung, teils zur Beladung mit Installations- und Montagegeräten. Aber wieviel Untergruppen hat jede einzelne Abteilung! Allein die Serie M weist nicht weniger als 10, durch angehängte Zahlen unterschiedene, auf, von denen jede einen andern Laderaum bzw. eine andere Ladefläche besitzt. Wenn Sie auf Güterwagen ausserdem ein a sehen, so wird Ihnen, in erster Linie allerdings dem Bahnpersonal, kundgetan, dass der Wagen mit einer Drolshammer-Güterzugbremse ausgerüstet ist, ein b besagt, dass die gleiche Drolshammerbremse sich auch auf Personenzüge umstellen lässt. Ein c zeigt die Westinghouse-Personenzugbremse, ein d die gleiche Bremse für doppelte Verwendung an.

Sind Sie sehr erschreckt, freundlicher Leser, ob dieser Reichhaltigkeit der Zeichensprache, von der wir übrigens nur einen Teil berücksichtigt haben? Sie dürfen, wenn Sie wollen, alles wieder vergessen und zudem die Gewissheit haben, dass man Sie niemals nach dieser Eisenbahnwissenschaft examinieren wird. Jedoch: das eine oder andere wird möglicherweise dennoch in Ihrem Gedächtnis haften bleiben, und wenn der Wagen, in dem Sie diese Zeilen vielleicht gerade gelesen haben, auf einer Station einem haltenden Parallelzug begegnet, schauen Sie einmal aus dem Fenster und suchen Sie selbst, die Zeichen zu deuten. Es ist ein harmlos-nettes Gesellschaftsspiel zum mindesten, dieses Dechiffrieren, das aber auch nicht ganz ohne Nutzen ist. Es vermittelt einen Einblick in das komplizierte Wesen der Eisenbahnen und trägt zu dessen Verständnis bei.

e. g.



Phot.: Fröbel, Krenn