

**Leserbrief von Sebastiano Mattei zum Artikel «Anhänger für die Grossmutter»
in der LOKI 4|2020**

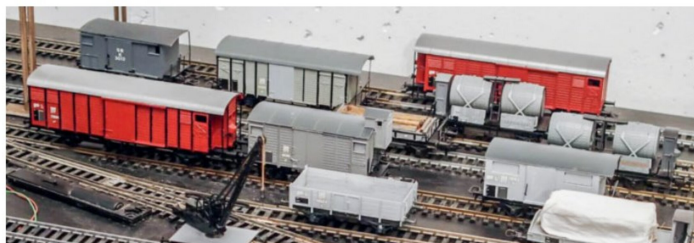
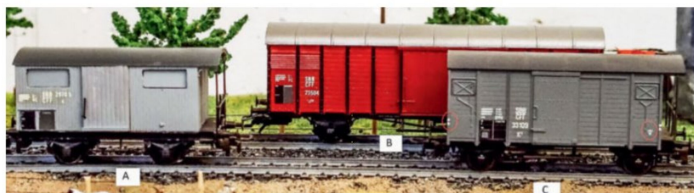
Entwicklung der SBB-Güterwagenmarkierungen

Sehr geehrter Herr Tamassy,

als ich vor einigen Wochen Ihrem Aufruf folgend begann, Wagen für einen Güterzug der frühen 1920er-Jahre zusammenzustellen, musste ich recht schnell feststellen, dass der Bahnhof mit grauen SBB-Wagen mit weisser Markierung voll wurde. Aber bis jetzt hatte ich nie eine saubere Darstellung der Entwicklung der Markierungen gesehen, die mir erlauben würde, ein SBB-Modell zeitlich genauer zu identifizieren. Da sind unsere deutschen Kollegen besser bedient, da es sogar ganze Bücher darüber gibt. Ich erlaube mir jetzt, die Resultate einer kurzen Recherche zum Thema «Entwicklung der SBB-Güterwagenmarkierungen» zusammenzufassen. Ich bin mir bewusst, dass nicht alle Details berücksichtigt wurden. Aber die Dokumentation ist sehr, sehr dünn (alle Angaben sind hauptsächlich für gedeckte Güterwagen).

Hier also die groben Richtlinien, die mir aufgefallen sind:

- Ab 1902: Markierungen positioniert wie zuletzt zur Zeit der Privatbahnen, oben links (A).
- Ca. 1905 bis 1910: Markierungen auf halber Höhe links neben der Tür (B+C). Wagen mit Westinghouse-Bremse sind dunkelrot; bei gewissen Wagen sind die Eisenteile schwarz bemalt (B).
- Ab 1914: Einführung des T-Signets für international zugelassene Wagen (C).
- Ab Ende der 1920er-Jahre: Einführung der weissen Bremskennzeichen an den Wagenkanten (C).
- Ab Mitte der 1930er-Jahre: Grössenangaben (Gewichte, Länge usw.) als Symbole, kleinere Buchstaben (E, F), das Rotbraun für Eilgutwagen wird allmählich nicht mehr angewendet.



Ab ca. 1950: Einführung des RIV statt T-Markierung für international austauschbare Wagen (G).

- 1956: Einführung von Braun als Standardfarbe für Güterwagen.
- Ab 1968: Einführung der standardisierten UIC-Gattungsbezeichnungen und Computernummerierung.

Natürlich war es unmöglich, all diese Wechsel gleichzeitig bei allen Wagen zu implementieren, und ältere Varianten konnten mehrere Jahre weiterleben. Und, ja: Nach Anwendung all dieser Kriterien war mein

Bahnhof schnell fast leer. Um Zügen um 1925 etwas Konsistenz zu geben, kommt man wohl zumindestens an Farbtöpfen und Decals kaum herum, besonders wenn man die grosse Mannigfaltigkeit des Rollmaterials dieser Epoche ein bisschen berücksichtigen will. Dazu kann natürlich noch Hilfe aus dem Ausland aufgeboten werden, hauptsächlich aus Deutschland, seit Kurzem auch aus Frankreich. Praktisch nichts findet man hingegen in Italien.

Mit vielen Grüßen aus dem Süden,
Sebastiano Mattei, Claro

**Leserbrief von Peter Ammann zum Leserbrief von PeAWE «Die Hersteller angehen»
in der LOKI 04|2020**

Zwei Tipps

1. Jemand könnte einen (SDM?) Widerstand herstellen, der sich mit zwei Klammern auf die Wagenachse klinken lässt und mit zwei Federn auf die Innenflächen der Radscheiben drückt, um Kontakt zu machen. Eine

aufwendigere Möglichkeit wäre, wenn die Hersteller aller Modelle «von Haus aus» Bremsklötze aus Grafit, gefedert mit (sehr) leichtem Druck auf den Radreifen schleifen liessen, um Kontakt mit den Rädern herzu-

stellen. 2. Man könnte die Indusi/Signum-«Magnete» echt magnetisch machen, um Befehle an Reedkontakte/Hallsensoren zu übermitteln.

Peter Ammann