

## Typischer Zug der Gotthardbahn in der Dampfzeit

In jedem Bericht über die Module der IG Gotthardbahn stellt Sebastiano Mattei einen typischen Gotthardbahnzug aus der Dampfzeit vor. Wir beginnen mit einem Personenzug aus der Pionierzeit, also den Jahren 1882 bis 1890.



Der erste Blick trügt: Was wie ein kleiner Lokalizug aussieht, könnte in Wahrheit ein internationaler Schnellzug von Basel nach Milano sein! Seit der Eröffnung 1882 bis 1898 wurden alle Schnellzüge der Gotthardbahn (GB) aus den kurzen, aber luxuriösen zweiachsigen Wagen der Gotthardbahn sowie aus einzelnen ebenfalls zweiachsigen Kurswagen der benachbarten Schweizer Privatbahnen und ausländischen Bahnen gebildet. Besonders auffallend dabei waren die Erstklasswagen mit Seitengalerie der GB, die es den Upper-Class-Passagieren erlaubten, während der Fahrt das Panorama und die frische Luft zu genießen.

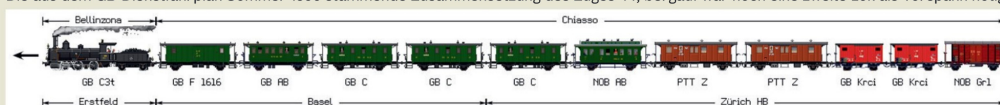
Die meisten Schnellzüge fuhren nur erste oder erste und zweite Klasse; erst 15 Jahre später begann sich das zu ändern. Für weniger gut betuchte Reisende blieben nur die «Omnibusse», Züge, die zwar die ganze Strecke, aber eben mit Halt an allen Bahnhöfen befuhren. Mit der Lieferung der für jene Zeit sehr modernen vierachsigen Personenwagen der GB ab 1898 endete die glanzvolle Karriere der kurzen Wagen, die dann doch ihre letzten Dienstjahre in Lokalizügen abverdienten.

In H0 lassen sich diese vergangenen Zeiten dank dem Angebot von GB-Modell, Grabs, nachbilden. Über die letzten 20 Jahre produzierte GB-Modell diese Wagenserien (A, B, C und Gepäckwagen von 1882) sowie die entsprechende Lokomotive C3t von 1881 bis 1895 in mehreren Varianten als hochdetaillierte, aber trotzdem absolut anlagenbetriebstaugliche Messingmodelle.

Der Nachtschnellzug GB 44 von 1894 war der erste Schnellzug, der auch Drittklassplätze anbot. Trotz den vielen Zwischenhalten (heute würde er wohl als RE klassiert werden) wird er aber kaum im regionalen Personenverkehr gedient haben: Mit Abfahrt ab Chiasso um 22.36 Uhr und Ankunft in Rotkreuz um 5.44 Uhr durchfuhr der Zug das praktisch stockdunkle Tessin und das Reusstal. Seine Hauptaufgabe war der Post- und Schnellgutverkehr, weshalb die entsprechenden Wagen einen beachtlichen Teil der Komposition bildeten. War er einmal in Rotkreuz angekommen, waren etliche Rangierbewegungen nötig, um den Zug für die Weiterfahrt nach Luzern bzw. Zürich zu teilen. Interessanterweise wurde es bevorzugt, die Post- und Schnellgutwagen zusammenzuhalten und nicht schon vorsortiert nach dem Ziel einzureihen – dies wahrscheinlich mit dem Zweck, die Be- und Entladung dieser Wagen auf den Zwischenstationen räumlich konzentriert zu behalten.

Fahrplan: Chiasso 22.36–Bellinzona 00.30–Airolo 3.22–Erstfeld 4.12–Rotkreuz 5.44(–Luzern 6.10–Basel/Zürich HB 8.07) (1894)

Die aus dem GB-Dienstfahrplan Sommer 1896 stammende Zusammensetzung des Zuges 44; bergauf war noch eine zweite Lok als Vorspann nötig.



Grafik: S. Mattei / T. Brian