



Porträt | Schweizer Hochbordwagen von Pesolillo SA in Spur 0

Ungeahnte Vielfalt

Offene Güterwagen stellen für die meisten Bahngesellschaften die zweitgrösste Wagengattung dar. Dazu gehören auch die sogenannten Hochborders. Die Pesolillo SA hat sich des Themas angenommen und eine illustre Palette in Spur 0 produziert.

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Selbst an kleinen Bahnhöfen war meist ein Güterschuppen angegliedert, an dem es eine vorgelagerte Rampe oder einen Platz für den Freiverlad gab. An diesen Laderampen wurden Rungen-, Nieder- und Hochbordwagen beladen. Heute ist das nur noch ein seltenes Bild, weil kleinere Güterumschlagplätze geschlossen und in grössere Zentren verlegt wurden. Der Individualverkehr auf der Strasse hat ebenfalls zu dieser Entwicklung beigetragen.

Hochbordwagen werden so bezeichnet, wenn sie eine Seitenwandhöhe von mindestens 60 Zentimetern aufweisen. Schon die Privatbahnen bezeichneten sie als L-Wagen. Ab 1855 verkehrten bei der Jura neuchâtelais (JN) erste L-Wagen, später auch L1, wie auch auf den Gleisen der Gotthardbahn (GB). In diesem Beitrag werden die Hochbordwagen L2 bis L6 berücksichtigt.

L-Wagen wurden für Ladegüter wie Eisen, Erz, Holz, Kohle und auch für grosse Maschinen eingesetzt. Während der Erntezeit sah man in den L6 auch Landwirtschaftsprodukte, vor allem Zucker- und Futterrüben, im Volksmund auch Runkel genannt.

SBB L2

Sämtliche L2-Wagen wurden 1902 von den Privatbahnen übernommen, wo sie schon Mitte der 1850er-Jahre im Einsatz standen. Die SBB selbst liess keine L2 produzieren. Obwohl einige L2 die Ladefläche der L4 auf-

Auch das sind L2: links die Umbauversion von 1958, rechts die Version von 1899 vom Modellbauer H. R. Obrist.

