

Circus auf Schienen!

Eindrücke von ungewöhnlichen und trotzdem alltäglichen Transporten

Die meisten Circusse benützen für den Ortswechsel die Strasse. Wirtschaftliche Gründe, aber auch teilweise abseits von Schienen liegende Gastspielorte lassen Bahntransporte nicht zu. Der Schweizer Nationalcircus Knie ist die grosse, löbliche Ausnahme. Und auch der Österreichische Natio-

bald angehen werden.

Wenn das «Manege frei» ertönt, Lichter und Glanz aufgehen und artistische Leistungen ein begeistertes Publikum fesseln, ahnt ausser den Circusbetreibern und deren Angestellten kaum jemand, was zwischen den einzelnen Gastspielorten geschieht. Die Trans-

Auch beim Schweizer Nationalcircus Knie sind die Verschiebeaktionen Gastspielplatz - Bahnhof und zurück sowie die Bahnfahrten Alltag und Routine. Schliesslich werden jedes Jahr in der Regel die gleichen Standorte angefahren. Trotzdem ist es interessant zu beobachten, wie sehr das Publikum auf dieser besonderen Form der Mobilität grosses Interesse entgegenbringt. Die Jugendlichen haben dabei eher ein Auge für die Tiere. Elefanten und Pferde beschreiten schliesslich nicht jeden Tag unsere Strassen und fahren auch nicht täglich Bahn! Die Erwachsenen staunen, was die Knie-Traktoren und ihr Personal leisten: Flink, wendig und kraftvoll ziehen sie bis zu drei Anhänger durch die Strassen zum Güterbahnhof – und auch auf die Bahnwagen! Einer der Traktoren bringt die Wagen jeweils in Schiebefahrt zentimetergenau an die richtige Stelle. Ebenso flink sichern die Hände das Rollmaterial schliesslich für den Transport.

Fotos: Mario Gavazzi



Ein Traktor schiebt Wagen zentimetergenau auf die Loren. Präzisionsarbeit!

Einsatzplanung auch bei SBB

Heute hier, morgen dort – eines ist Qualitätssiegel von Knie! Wenn zwischen zwei Gastspielorten nur eine Nacht liegt, ist eine gute Planung oberstes Gebot. Ein Circustransport kann nur klappen, wenn auch die Bahn qualitativ gute Arbeit leistet. Und der Fahrer will vorbereitet sein. Es gilt, ein Gleichgewicht zu finden von Belastung, Achszug und Zugslänge. Bahnhöfe und Laderampen sind unterschiedlich gross, Strecken unterschiedlich steil – und der Fahrplan der üblichen Züge darf nicht unterbrochen werden. Und auch für Be- und Entladen muss genügend Zeit eingeplant werden. Nach lang-

nationalcircus Louis Knie handelt gleich: Er «verschiebt» mit der Bahn. (Anm. der Red.: Louis Knie hat seinen Circus auf Strassentransport umgerüstet. Nur noch weite Strecken werden per Bahn zurückgelegt.) Wir blicken ein wenig ins Circusleben, wenn die Lichter im Chapiteau bereits ausgegangen sind, oder

porte ganzer Zeltstädte «mit Ross und Wagen» ist Spektakel und Alltag zugleich. Sie bedürfen eingehender Planung. Vorschriften sind (in der Regel) einzuhalten, den Strassenzustand gilt es zu beachten... und trotzdem werden sie für jene, die sie ausführen, sehr schnell zu Routine.



Sicherheit ist alles! Befestigter Bürowagen von Louis Knie 1995

Regenperioden dauert es in der Regel länger, bis das Wagenmaterial vom oft zerfurchten Circusplatz zum Bahnhof geführt ist. Wichtig ist dabei die Koordination zwischen den Transportbeauftragten bei Knie wie bei den SBB oder den Privatbahnen. Wer schon Bahnverlade von Knie erlebt hat, staunt immer wieder über die Selbstverständlichkeit, mit der sie über die Bühne gehen!

Tonnen und Achsen

Wie schwer wiegen eigentlich Circuszüge? Sie gehören zwar nicht zu den schwersten aller Transporte, die über unser Schienennetz gehen. Und sind aber trotzdem respektabel: Als beispielsweise am 24. und 25. Juli 1997 Knie von Reinach nach Luzern übersiedelte, waren die beiden Züge ab Beinwil bis Luzern immerhin 600 Tonnen schwer und 370 Meter lang. Die Zahl der Achsen bei den Bahnwagen betrug je Zug 50. Wie alle Güterzüge zählen die Knie-Züge auch ge-

schwindigkeitsmässig nicht zu den Spitzenreitern des Schienenverkehrs: In der Regel gilt auf freien Strecken die Maximalgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern. Auf der Seetalstrecke zwischen Beinwil und Luzern liegt sie natürlich einiges unter diesem Wert.

Die Züge sind nicht immer gleich lang und schwer. Je nach Distanz zwischen zwei Gastspielorten verlegen einzelne Gefährte mal auf der Bahn, mal auf der Strasse. Streckenabhängig ist auch die Anzahl der Knie-Züge. Normalerweise werden zwei Einheiten geführt. Zwischen Reinach AG und Beinwil, wo vor einigen Jahren der Personenverkehr auf die Strasse verlegt worden ist und nur noch wenig Güterverkehr herrscht, muss der ganze «Tross» auf vier Züge unterteilt werden. Erst in Beinwil wer-

den sie – nach Mitternacht, wenn keine Personenzüge mehr fahren – zu zwei Kompositionen rangiert.

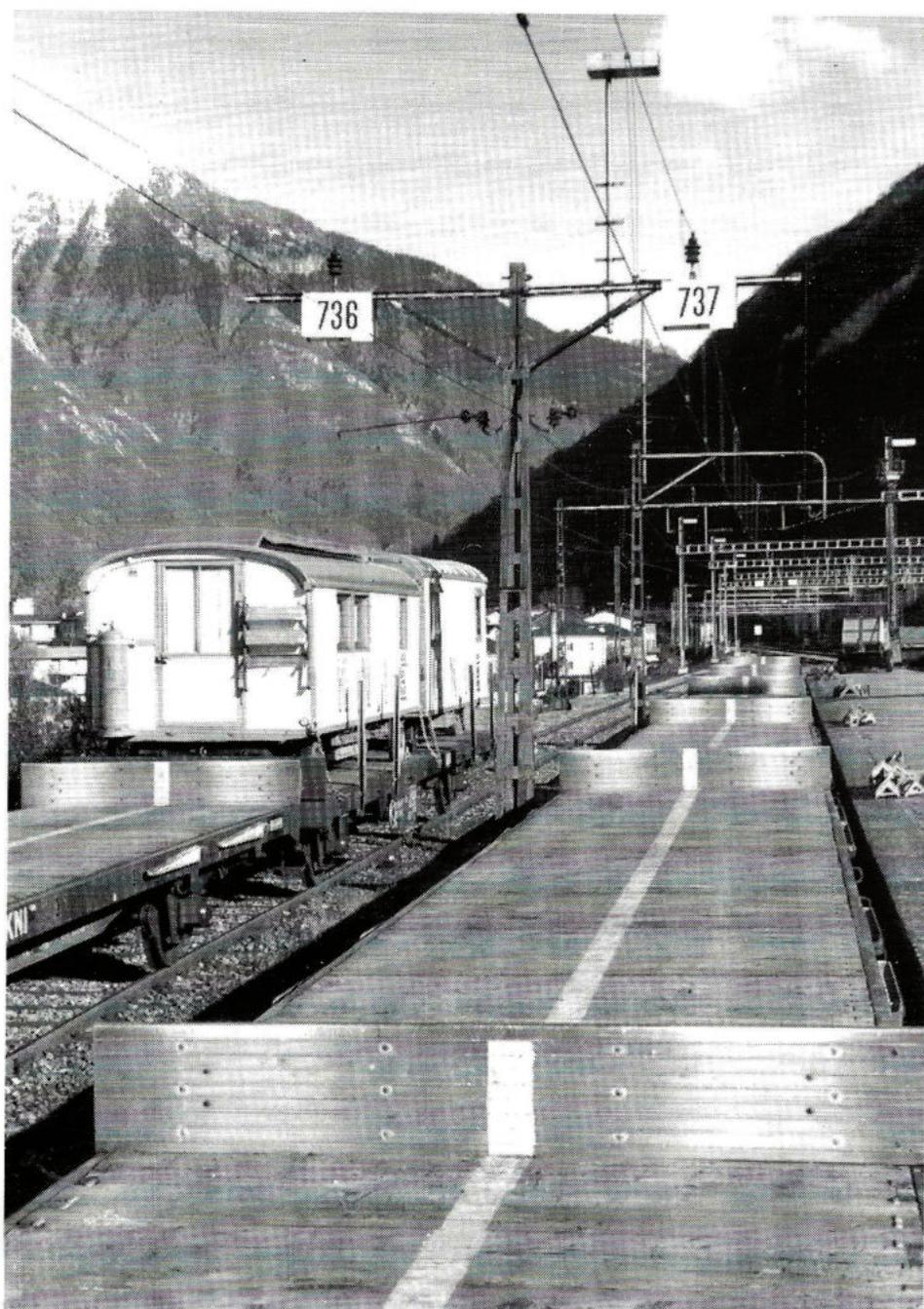
Im Schlepp der «Gotthardlokomotive»

Spätestens seit dem Bahnjubiläum 1995 hat die Schienen-Nostalgie viele neue Höhen erobert. Alte Loks und Wagen sind nicht mehr nur Schrott, sondern technische Denkmäler. Und zu ihnen gehören bereits die über vierzigjährigen «Gotthardlokomotiven» vom Typ Ae 6/6. Die Knie-Züge werden auf der Strecke sehr oft von ihnen geführt. Im Rangierdienst auf den Bahnhöfen kommen hingegen gegen kleine Schienentraktoren und Dieseldieselloks zum Einsatz.

Die Einteilung der Ae 6/6 bedeutet nicht, dass die SBB die Knie-Züge absichtlich mit «altem» Rollmaterial führen. Viel mehr ist die Tatsache massgebend, dass Soerzüge vorab im Güterverkehr oft von Lokomotiven geführt werden, die nicht in festen Diensten eingeteilt sind. Diese Regelzüge sind die Domäne des jeweils modernsten Rollmaterials. Und schliesslich sind die Ae 6/6 auch nicht zu unterschätzen. Ihre technische Bezeichnung sagt nämlich etwas über ihre Fähigkeiten aus: Sie leistet bei maximal 125 Stundenkilometern immerhin 6000 PS



Zwei Züge, ein Circus: Louis Knie 1995 erstmals in der Schweiz



Navigationshilfe für den Verlad: Markierstreifen auf den Bahnwagen

Auch in Zukunft auf Schiene?

Sicher beschäftigen sich die Circusunternehmen immer wieder mit der Frage, wie die Transporte zwischen den Gastspielorten abgewickelt werden sollen. Die Preisentwicklung zwischen Schiene und Strasse dürfte auch künftig massgebend sein für den Entscheid, welches Verkehrsmittel zu wählen ist. Für den Schweizer Nationalcircus Knie dürfte die Bahn zumindest vorderhand ihren Fahrauftrag behalten. Und zwar nicht nur,

Auch Louis Knie's Österreichischer Nationalcircus auf Schienen

Zwar wird die Schweiz-Tournee des in Österreich beheimateten Circus von Louis Knie auf der Strasse abgewickelt, in den letzten Jahren hat das Unternehmen aber auch regelmässig die Bahn benützt. Schon 1995 und 1996, bei den ersten Gastspielen in der Schweiz, konnten interessante Züge beobachtet werden. für Fotografen waren Schnappschüsse insofern leichter, weil in der Regel am Tag gefahren worden ist. Der Schweizer Nationalcircus ist grundsätzlich nachts unterwegs.

Mario Gavazzi

weil er seit 1919 – also seit 80 Jahren – diesem Verkehrsmittel vertraut. Und auch nicht, weil Bundesrat Moritz Leuenberger im Vorwort des diesjährigen Programmheftes Knie als leuchtendes Beispiel einer vernünftigen Verkehrspolitik erwähnt.

Technische Grenzen bezüglich Anzahl Zugfahrzeugen, Fahrgeschwindigkeit, aber auch finanzielle Aspekte, dürften weiterhin den Entscheid zugunsten der Schiene erleichtern. Und inzwischen hat sicher auch Knie entdeckt, dass man Bahntransporte auf der Schiene nebenbei als PR-Mittel einsetzen kann. Wer für eine vernünftige Verkehrspolitik eintritt, wird sicher die Transportabwicklung von Knie begrüßen. Für viele Circusinteressierte ist ein Bahnverlad inzwischen zum festen Bestandteil des Knie-Programmes geworden – zum Symbol auch des Circuslebens, das ja ein Kommen und Gehen, ein Grüßen und Abschiednehmen ist. Schliesslich bleibt der Dank und die Anerkennung an jene Kräfte, die für eine reibungslose Abwicklung der Bahntransporte sorgen. Formulieren wir es doch sinngemäss, wie es in der Manege zu hören ist: «Ein Applaus für jene, die immer dann auftreten, wenn die Knie-Züge fahren.» Weiterhin gute Fahrt!

Mario Gavazzi
