

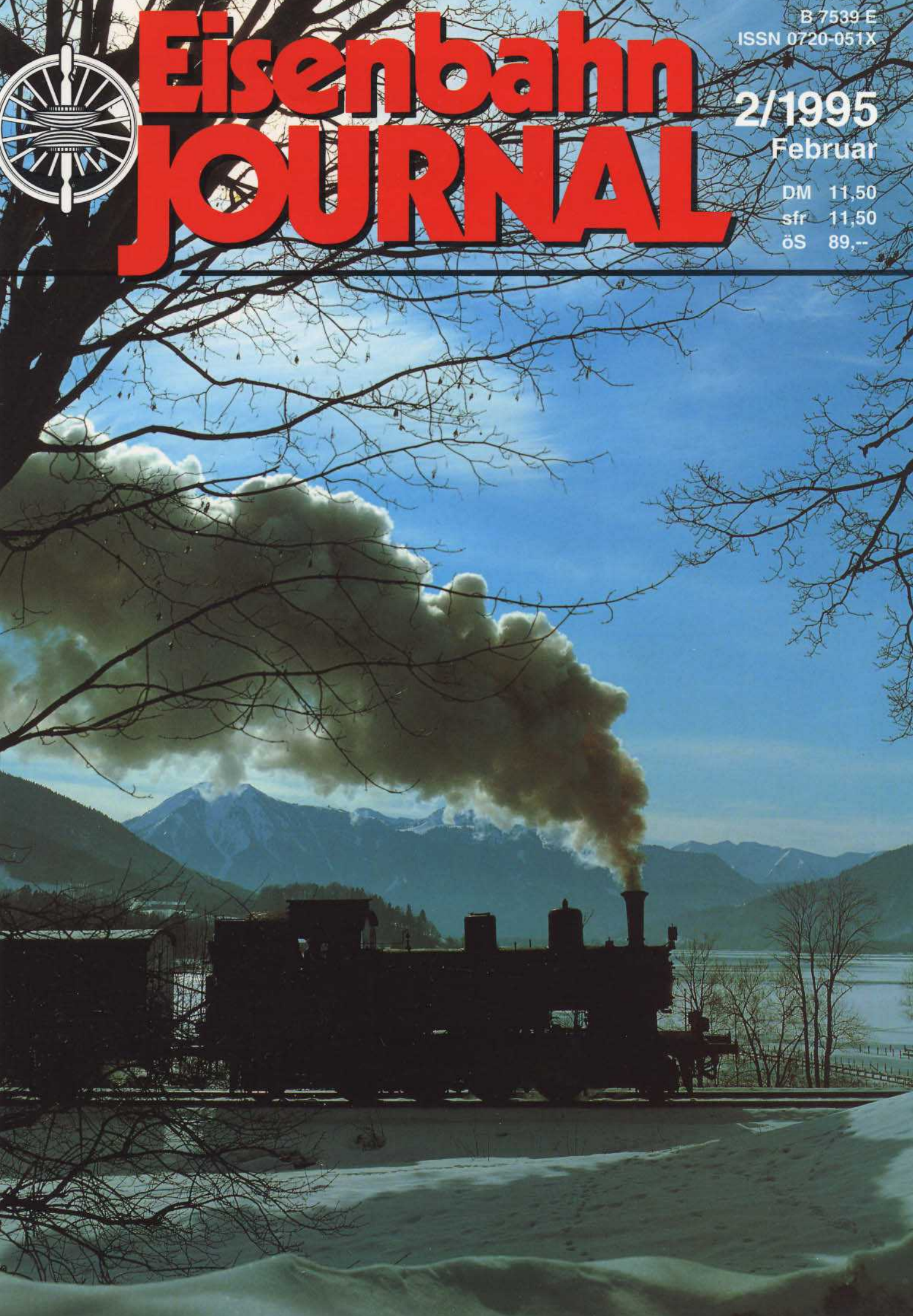


Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1995
Februar

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Am Gotthard: 75 Jahre elektrische Traktion	6
Begegnungen mit der 03¹⁰	12
»Schom«, Adieu!	16
Ex-Bundesbahn-Schienenbusse in der Endrunde	
Nach Jahr und Tag	24
Adolf Wolff zum 101. Geburtstag	
Die Baureihe 120/220:	
Ausgetrommelt	26
Doppelstöckig durchs Höllental:	
Gute Aussichten	34
Das Bahnbetriebswerk Tuttlingen:	
Schrottplatz oder Museum?	36
Wernigerode Westerntor	42
Leitstelle der Harzer Schmalspurbahnen (HSB)	
DB AG startet Fuhrpark-Verjüngung:	
Neue Elloks	44

Modellbahn-Journal

Der Glms 207:	
Eisenbahn-Journal-Club-Präsent	69
Eine Stadt am Fluß –	
mit viel Landschaft drumrum (Teil 3)	70
Modellbahnausstellung Neusäß/Augsburg	76
Die bay. D IX von Fuchs-Modellbau	80
Wendezüge im Einsatz	82
Erinnerungen an das Prignitzer Kleinbahnnetz in 1:87	
»Auf, auf zum Pollo!« (Teil 2)	86
Die Modellbahn im Klappbett (Teil 1)	
Wie im Schlaf	94
Pendolino in H0 und N von Fleischmann:	
Der Fliehkraft zum Trotz	98
Modell des Bahnhofs Niederau (Sachsen)	100
2. Teil: Die Entstehung der Modell-Bahnhofsanlage	
14 Countdown für eine Großanlage in spe	104

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Typenblatt: BR 97⁰, preuß. T 26	59
Typenblatt: BR 97³, württ. Fz	65
Tips & Tricks	107
Milchwagen	
Schaufenster der Neuheiten	108
Mini-Markt	112
Bahn-Post	118
Sonderfahrten und Veranstaltungen	119

Titelbild: Die Lokomotive 7 der Tegernsee-Bahn AG (Baujahr 1936, Achsfolge 1'D 1') müht sich mit einem Sonderzug von Tegernsee nach Schafflach die rund einen Kilometer lange 30‰-Steigung bei der Ausfahrt von Gmund nach Schafflach hinauf (28. Februar 1982). **Abb.: A. Ritz**

Internes

Haben Sie auch dieses Eisenbahn-Journal schon dreimal durchgeblättert und nicht gefunden, wonach Sie suchen? Dann gehören Sie zu der verschwindenden Minderheit der Leser, die meinen, hier an dieser Stelle steht sowieso nur Unfug, den es noch nicht einmal zu ignorieren lohnt.

Weit gefehlt, wie sich leicht belegen läßt. Hätten Sie nämlich gleich diese höchst informative Kolumne genutzt, dann wüßten Sie, aber was sollen wir Sie damit belästigen ...

Das Jahres-Inhaltsverzeichnis des Vor-Jahrgangs fand sich meistens in der Februar-Ausgabe des nächsten. Daß es in diesem Jahr anders ist, hat mehrere Gründe.

Sie werden beim Durchblättern feststellen, daß mit den doppelten Bestellkarten und den Typenblättern schon zwei große Beihefter Platz – und damit Gewicht – beanspruchen. Ein dritter, etwa das Jahres-Inhaltsverzeichnis, hätte zwar (unter anderem) den Postminister erfreut, aber die damit verbundene Kostensteigerung wäre gewiß auch Ihnen dessen Spaß nicht wert gewesen, oder? Sehen Sie – wir wußten doch, daß wir uns auf Ihre Loyalität verlassen können.

Und was ist mit dem Jahres-Inhalts... – Ja, ja! Lassen Sie uns doch bitteschön ausreden bzw. -schreiben. Journal 3 ist die Messe-Ausgabe mit dem fast 50seitigen aktuellen Messe-Bericht aus Nürnberg mit über 300 Farbfotos der vorgestellten Neuheiten. Füglich geht es darin ausschließlich um Modellbahn, so daß die Typenblätter wegbleiben. Das erleichtert die Publikation im Wortsinn und macht Platz fürs Jahres-Inhaltsverzeichnis. *

Übrigens: Die Mehrzahl der Abonnenten ist zuvörderst an der Modellbahn interessiert. Ihnen kommt die Integrierung des Jahresinhalts ins Messe-Journal besonders zupass, denn dort, in einer Modellbahn-Ausgabe, suchen sie zuerst. Also: Noch etwas Geduld, dann können Sie staunend feststellen, welche Themenfülle wir 1994 im Eisenbahn-Journal vor Ihnen ausgebreitet haben.

Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen – gut und schön, die alten Sprüche, aber wie schaut es genau aus? Wir fragen Sie in jeder Ausgabe auf dem berühmten "Ausklapper" nach Ihrer Meinung zu den einzelnen Beiträgen. Wir möchten Sie nun vom einfachen Ankreuzen zu einer etwas differenzierteren Betrachtungs- und Beurteilungsweise auffordern. Es könnte doch sein, daß Sie einen Beitrag, der Sie anfangs gar nicht interessiert hat, aus lauter Verzweiflung doch noch gelesen haben und er Ihnen – gefallen hat. Schnödes Ankreuzen von "interessiert mich nicht" würde dieser famosen Story doch nicht gerecht, nicht wahr? Also bitten wir Sie, nunmehr in den Kreis von "interessiert mich nicht" eine Schulnote (zwischen 1 und 6) zu schreiben. Selbstverständlich bitten wir auch für alle anderen Rubriken ab sofort um schulische Benotung. Zuviel verlangt? Nicht von Journal-Lesern. Das sind schließlich aktive Leser. Danke!

Ihr Team vom Eisenbahn-Journal

* Wer die Modellbahn-Ausgaben nicht abonniert hat, kann das Jahres-Inhaltsverzeichnis gegen Übersendung eines an sich selbst adressierten, frankierten Briefumschlags beim Verlag (Postfach 1453, 82244 Fürstenfeldbruck) anfordern.



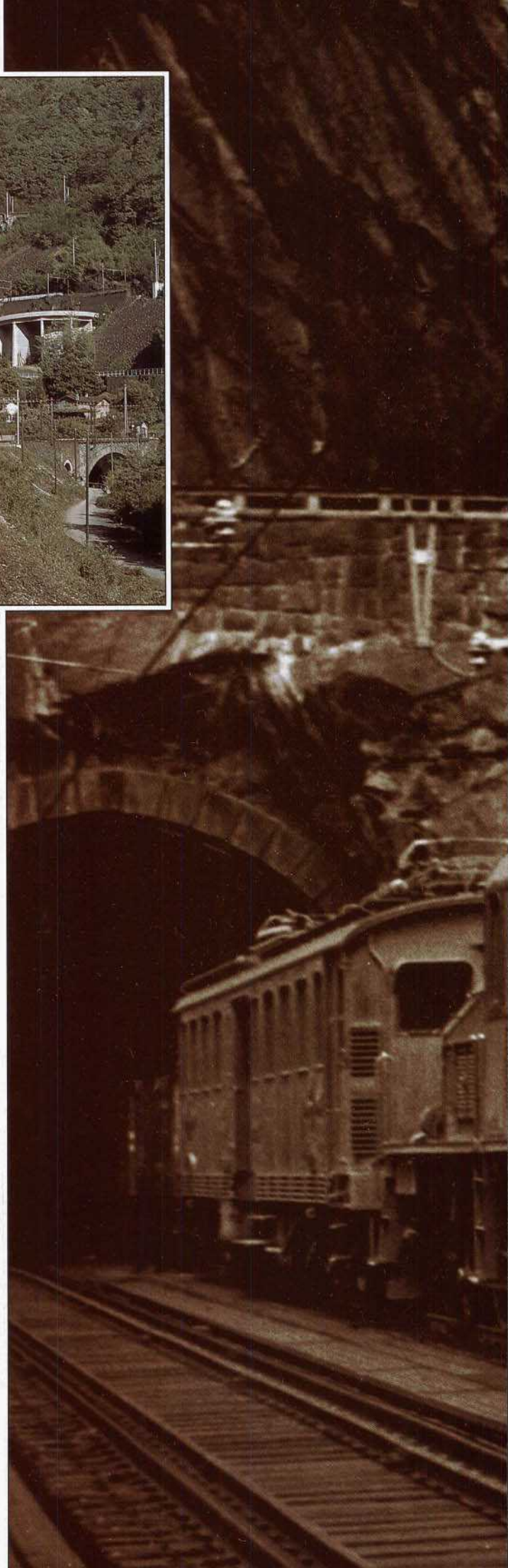
Am Gotthard:

75 Jahre elektrische Traktion

Am 12. Dezember 1920 fuhren erstmals von elektrischen Lokomotiven gezogene Züge über die Gotthard-Bergstrecke Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca. 38 Jahre hatte das Dampfzeitalter bis dahin gedauert. Nun brach eine neue, von vielen technischen Fortschritten geprägte Schienen-Epoche an. Der Gotthard wurde zur Bewährungsprobe für die schweizerische Lokomotivindustrie.

Bild 1 (oben): Die SBB-Lokomotive der Zukunft: Re 460 mit Zug 92913 am 11.10.1994 talwärts unterwegs auf der Südrampe in der Biaschina.
Abb.: P. Pfeiffer

Bild 2: Eine berühmte "Krokodil"-Lokomotive Ce 6/8^{III}, Baujahr 1926, oberhalb Wassen. Der mitgeführte Triebwagen Be 4/6 ist für die Autoverladung Gotthardtunnel bestimmt.
Abb.: Sammlung Hürlimann





Als erstmals die elektrische Energie in die Fahrleitung floß, standen den SBB neben verschiedenen Prototypen und sechs Be 4/7 insgesamt 73 Gotthardlokomotiven der Typen Be 4/6 (Reisezüge) und Ce 6/8 II (Krokodil, Güterzüge) zur Verfügung. Diese legendären, mit optisch abenteuerlichen, im Unterhalt aufwendigen Stangenantrieben ausgerüsteten Maschinen prägten die ersten 35 Jahre der Elektrotraktion. Sie waren gegenüber den Dampflokomotiven bedeutend leistungsfähiger, auch wenn man über ihre Höchstgeschwindigkeiten (Be 4/6 = 50 km/h, Ce 6/8 = 35 km/h bei Vollast) heute nur noch lächeln kann.

Der stetig zunehmende internationale Reise- und Güterverkehr beschleunigte die Entwicklung neuer Loktypen. 1931 traten die mit Einzelachsantrieb und elektrischer Widerstandsbremse ausgerüsteten vielseitigen Ae 4/7 in SBB-Dienste. Sie waren erfolgreich: Bis 1934 verließen 127 Lokomotiven die Fabriken. Einzelne Maschinen leisten noch heute im Flachland vor Güterzügen willkommene Arbeit.

Drei Doppellokomotiven

Große, unerfüllbare Erwartungen weckten die 1931 bis 1939 für schwere Universaldienste am Gotthard angeschafften drei Doppellokomotiven Ae 8/14. Obwohl die Lokomotive 11852 mit 8165 kW Leistung als stärkstes Triebfahrzeug der Welt gilt, kam nie eine Serienproduktion zustande. Auch der 1941 bis 1945 gebaute Nachfolgetyp Ae 4/6 (als "halbe" Ae 8/14) brachte es nur auf zwölf Exemplare.

Der technische Fortschritt beim Maschinen- und Elektrobau ermöglichte die Entwicklung der ersten Drehgestell-Lokomotive Ae 6/6 mit 6000 PS (4415 kW) mit Allachsantrieb. Endlich konnten auch schwere Güterzüge mit 75 km/h die Bergstrecke erklimmen. Wie das Krokodil eroberte auch sie die Herzen der Eisenbahnfreunde. Die robusten, 1952 bis 1966 gebauten 120 Elektrolokomotiven leisten seitdem zuverlässige Einsätze, heute im Güterzugdienst auf Flachlandstrecken.

Re 6/6 als »Stütze«

Zwar stimmte jetzt die Leistung, aber die Dreiachs-drehgestelle beschleunigten die Abnutzung der Schienen in engen Kurven; am Gotthard ein ernstes Problem. Und so setzten sich die Planer der Industrie wieder vor die Zeichentische und entwarfen eine weitere Innovation: die kräftige Re 6/6 mit 3 Triebgestellen zu je zwei Achsen. 1972 bis 1980 gingen insgesamt 89 Lokomotiven in Betrieb; sie sind heute die große Stütze bei der Zugförderung am Gotthard. Dank 10 600 PS (7800 kW) fördern sie eine Anhängelast von 800 t mit 80 km/h über die 26 bis 27‰ Steigung. Im Flachland vor Schnellzügen erbringen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.



Unterstützt wird die Re 6/6 durch ihre vielseitige Schwesterlokomotive Re 4/4 III, eine Gotthard-Sonderausführung der Großserie Re 4/4 II mit 580 t Normallast bei 4730 kW Leistung. Die beiden Typen sind oft gemeinsam in Vielfachsteuerung zu sehen. Mit der Inbetriebnahme der Re 460 ist erneut ein gewaltiger technischer Fortschritt gelungen. Die neue Universal-Streckenlokomotive mit modernster Drehstrom-Umrichtertechnik (6100 kW, 230 km/h) ist seit 1992 in Produktion; bis Ende 1995 sollen 119 Stück abgeliefert sein. Sie ist die Lokomotive der Zukunft, aber bereits Wirklichkeit und soll dereinst Reise- und Güterzüge sowie Huckepacktransporte durch den 57 km langen Basistunnel AlpTransit Gotthard schleusen.

Die Gotthardbahn als SBB-Paradestrecke steht seit ihrer Eröffnung 1882 im Wandel der Technik. Die Trassenführung der Nord- und Südrampe, der Bau des rund 15 km langen Haupttunnels unter dem Alpenmassiv, die 65 größten Brückenbauwerke, die modernen Sicherungsanlagen und die abwechslungsreiche Landschaft beiderseits der Berge sind eine Bahnreise wert.

Beat Moser

Das Eisenbahn-Journal nimmt das Jubiläum "75 Jahre Elektrotraktion auf der Gotthard-Bergstrecke" zum Anlaß, mit mehreren Videofilmen und einer aktuellen Special-Ausgabe dieses beliebte Schweizer Bahnabenteuer wieder in Erinnerung zu rufen. Die Publikation bietet eine Fülle von Bildberichten und Informationen als Reisebegleiter oder zur Vorbereitung einer Erlebnissfahrt.



Bild 3 (linke Seite oben): Ein in Be 6/8^{II} umbenanntes "Krokodil" vor einem Stückgüterzug in Airolo. Abb.: V. Francescon

Bild 4 (linke Seite Mitte): Der schwere Schnellzug 381 erfordert die Kraft einer Re 6/6 (Mendrisio, 5. Mai 1991). Abb.: P. Pfeiffer

Bild 5 (große Aufnahme): Die Doppellokomotive Ae 8/14 Nr. 11801 verläßt den Leggistein-Kehrtunnel. Abb. 4 und 5: P. Pfeiffer

Bild 6 (links): Die Ae 8/14 war zeitweise die stärkste Lokomotive der Welt. Abb. M. Wieland

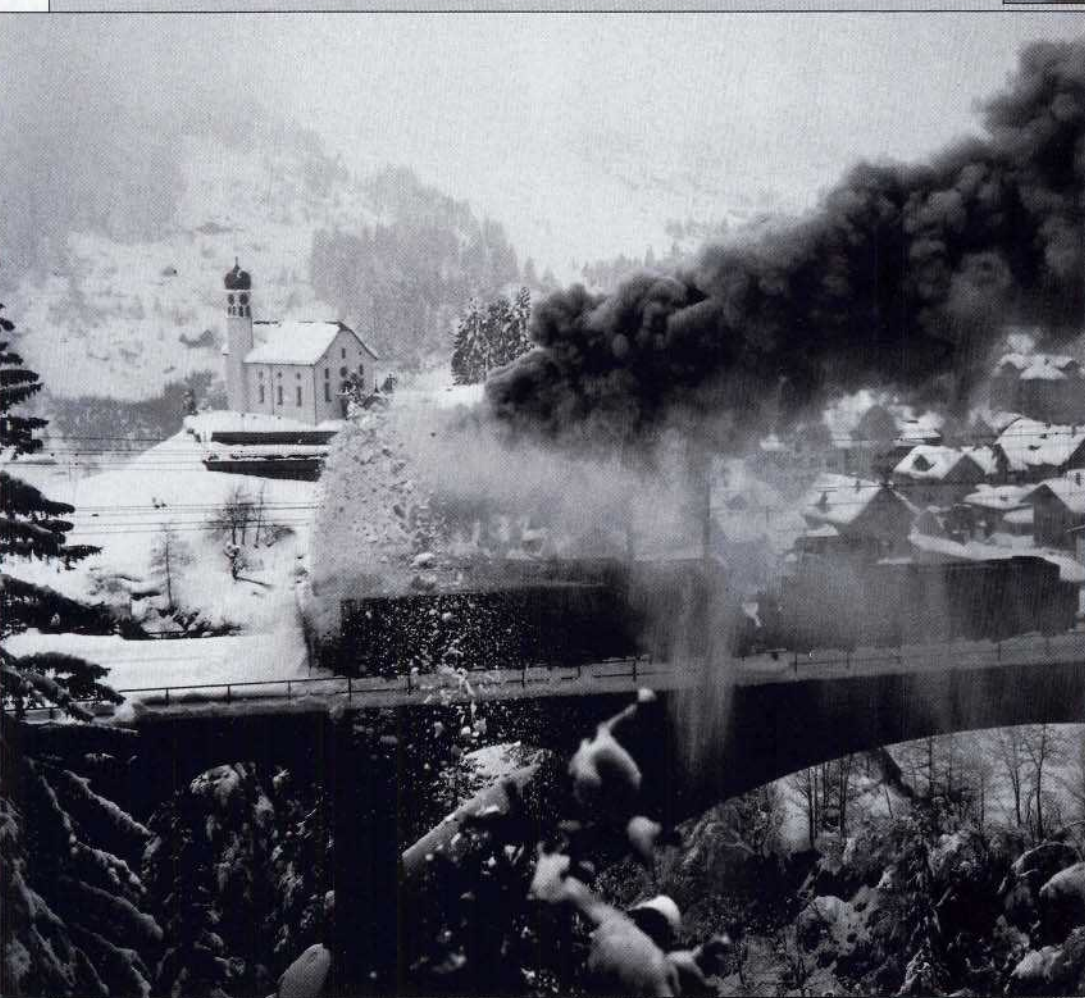


Bild 7: Die Rotary-Dampfschneeschleuder stößt Rauch und Schneestaub in die Luft (mittlere Meienreussbrücke bei Wassen).

Bild 8: Letzter Räumeeinsatz mit Volldampf am 8. April 1975.
Abb. 7 und 8: V. Francescon

Dampfkraft am Gotthard

Was Hunderte von Schaufelmännern mit Muskelkraft nicht mehr schaffen, ist für die 1896 von Henschel & Sohn in Kassel gebaute Dampfschleudermaschine Xrot.m 100 (Rotary) eine willkommene Herausforderung. Starke Schneefälle haben die Gotthard-Nordrampe ins Winterkleid gehüllt. Die Räummannschaft aus dem Depot Erstfeld wird aufgeboten, die Kessel sind schon angeheizt.

Dunkler Rauch quillt aus dem Kamin, als die Schleuder zusammen mit ihrer Schiebelokomotive, einer C 5/6 Baujahr 1914 (Elefant), am Lawinenhang eintrifft. Der fast 3 m hohe Rotor mit seinen zehn Lamellen dreht sich immer schneller; mit gut 140 Umdrehungen pro Minute packt er Schnee und Eis und wirft die weiße Masse mit gewaltiger Kraft bis 90 m weit vom Gleis weg. Der Heizer hat alle Mühe; schon wieder verlangt das Feuer nach Nahrung. Doch keine Angst, es ist genug

Kohle im mitgeführten Tender. Der Betriebsdruck muß stimmen, damit die Leistung der Dampfmaschine nicht unter 800 PS/590 kW fällt. Im dichten Schneestaub ist kaum etwas von der Strecke zu sehen. Die Dampfpfeife ist die einzige Verbindung zum Führer auf der Schiebelokomotive; auf diese Fahrbefehle muß er sich verlassen können. Der Elefant und die Schleuder – zwei kräftige Maschinen, die von ihrer Mannschaft sehr viel Fahrgefühl und eine langjährige Praxis verlangen.

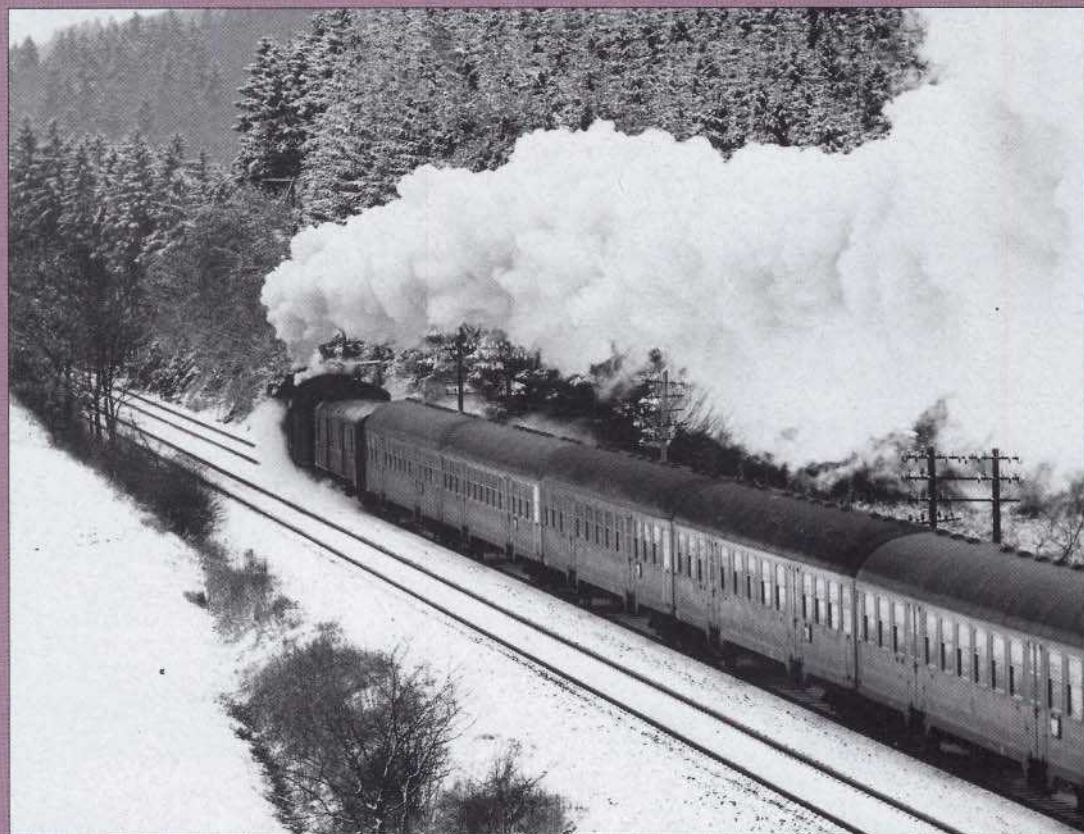
Bis zu ihrem letzten Einsatz 1975 erfüllte die Dampfschneeschleuder mehr als 75 Jahre lang ihre Pflicht zur Offenhaltung der Gotthard-Bahntrasse. Heute hat sie ihre wohlverdiente Ruhe im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern gefunden, wo sie und eine Dampflokomotive der Reihe C 5/6 in der Schienenfahrzeughalle besichtigt werden können. **BM**







Begegnungen mit der 03¹⁰



Eigentlich war sie für den leichten Schnellzugverkehr mit höheren Geschwindigkeiten geplant und deshalb vollverkleidet – wie ihre Schwester, die 01¹⁰. Als sie ausgeliefert wurde, war jedoch bereits Krieg, und ihr Einsatz beschränkte sich auf kurze Gastspiele in den verschiedensten Reichsbahndirektionen. So kreisen frühe persönliche Erinnerungen an die 03¹⁰ hauptsächlich um ihre spätere Einsatzzeit ab 1950.