SPECIAL-AUSGABE

1
2009

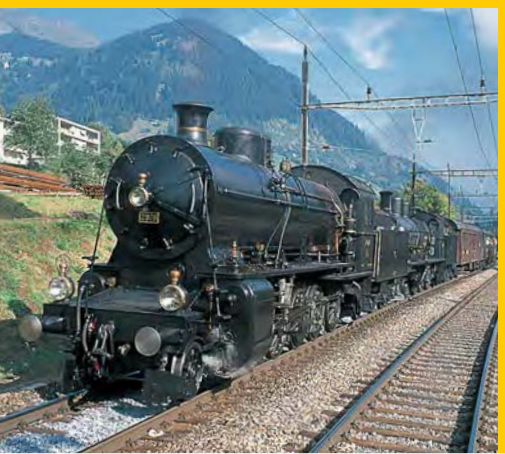
Eisenbahn JOURNAL

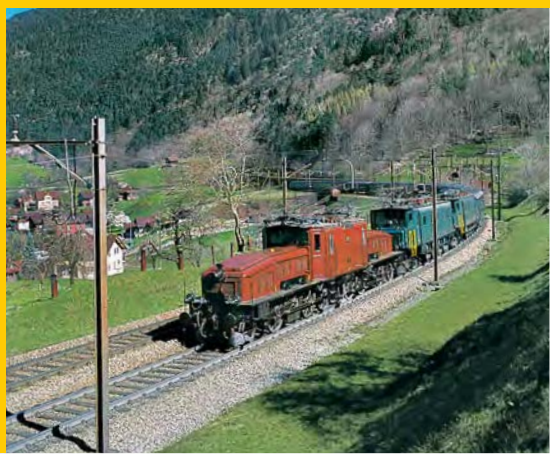
B 10533 F
ISBN 978-3-89610-303-1
Best.-Nr. 54 09 01
Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75
Schweiz sfr 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40
Niederlande € 15,85
Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 16,25

Beat Moser
Urs Jossi
Peter Pfeiffer

Gotthardbahn

Der direkte Weg in den Süden





Schwerer Kult

Es spricht für die Qualitäten der leistungsfähigsten Güterzug-Ellok der Reichsbahn, dass die junge DB 43 Exemplare der Baureihe E 94 nachbeschaffte. Die insgesamt 124 Maschinen blieben bis 1976 vollzählig und bildeten somit für Jahrzehnte das Rückgrat des Güterzugdienstes unter Draht. Erst zehn Jahre später ging es rapide bergab: Ende Mai 1988 endete der Einsatz bei der DB, über zwei Jahre später quittierten die letzten E 94 der DDR-Reichsbahn den Dienst. Die ÖBB dagegen ließ ihre Loks der Reihe 1020 umfassend modernisieren und setzte sie sogar bis Frühjahr 1995 ein. Überraschend kehrten in den letzten Jahren bei privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen einige der hochbetagten „Krokodile“ in den Bahnalltag zurück.

Die aktuelle Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert den Werdegang dieses Ellok-Dinosauriers mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos, wobei auch die aktuellen Einsätze von Museums- und Privatbahnmaschinen gewürdigt werden.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung
Sonder-Ausgabe 1/2009: Best.-Nr. 530901
€ 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?

Baueihe 01.10
Klassiker, Legende, Mythos – Erfolg einer Dampflok

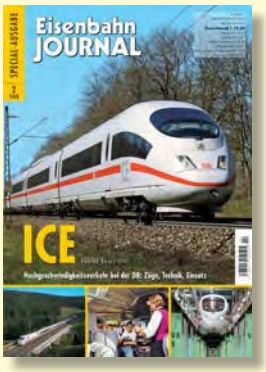
Special-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 540801 · € 12,50

Glacier-Express
Von St. Moritz nach Zermatt – **inkl. Video-DVD**

Extra-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 700801 · € 15,00

125 Jahre Orient-Express

Sonder-Ausgabe 2/2008
Best.-Nr. 530802 · € 12,50



ICE
Hochgeschwindigkeitsverkehr bei der DB: Züge, Technik, Einsatz

Special-Ausgabe 2/2008
Best.-Nr. 540802 · € 12,50

Vom Erz zum Stahl
Eisenbahn und Montanindustrie: Historie, Ruhrgebiet und Ausland

Extra-Ausgabe 2/2008
Best.-Nr. 700802 · € 15,00

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Gotthardbahn:

Noch zehn Jahre ohne Basistunnel

Voraussichtlich 2018/2019 soll der 57 km lange Basistunnel in vollem Umfang kommerziell befahren werden. Was geschieht dann mit der Gotthard-Bergstrecke? Aus heutiger Sicht ist ein Rückbau der über 140-jährigen Schienenverbindung eher unwahrscheinlich. Im Interesse zuverlässiger Dienstleistungen wollen die SBB die Bergstrecke künftig weiter betreiben. Für die Bewältigung des vorausgesagten Mehrverkehrs beim Gütertransport reicht der Basistunnel nämlich nicht aus. Zudem sollte bei Bauarbeiten oder Pannen ein Teil der Züge über Göschenen und Airolo umgeleitet werden können. In rund zehn Jahren soll die Totalsanierung des 1980 eröffneten, 17 km langen Straßentunnels beginnen, was die Kapazität der Autobahnverbindung während längerer Zeit stark einschränken wird. In diesem Zusammenhang ist sogar die Aufnahme einer befristeten Autoverladung zwischen Göschenen und Airolo im Gespräch.

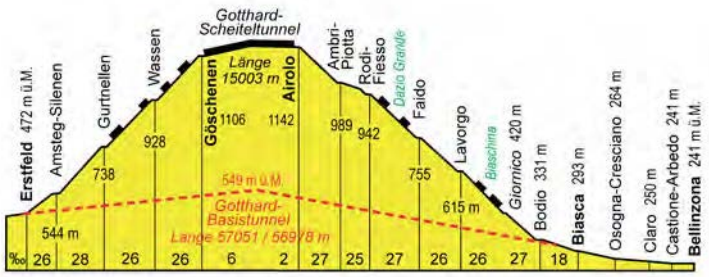
Die SBB wünschen sich, dass der wegfallende Transitverkehr auf der Bergstrecke zum Teil durch touristische Züge kompensiert wird. Um der Bahn künftig möglichst viel Reiseverkehr zuzuführen, müssen die Erlebnisangebote in der Gotthard-Region erweitert, optimiert und international vermarktet werden. Hier sind auch die MGBahn, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die Alpenbusse der Schweizer Reisepost und die Seilbahnen eingebunden. Die Aufwertung des Depotstandortes Erstfeld der Stiftung SBB Historic wurde ebenfalls angeregt, um die dort beheimateten historischen Loks regelmäßig mit Nostalgiezügen fahren zu lassen.

Für die Unterhaltung der Anlagen auf der Bergstrecke investieren die SBB alljährlich zwischen 25 und 30 Mio. sFr. Hinzu kommen noch Reparaturen und Sanierungen bei Tunnels, Brücken, Sicherungseinrichtungen und der Energieversorgung sowie die Pflege der Bannwälder und unvorhersehbare Aufwendungen. Durch eine Verschlankung der Infrastruktur könnten diese Kosten gesenkt werden. Dabei wäre u.a. der Rückbau aufwändiger Weichen bei nicht mehr benötigten Spurwechselstellen denkbar.

Die SBB und der Kanton Uri haben inzwischen einen Planungsauftrag erteilt, um die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke auszuloten. Die Urner Regierung möchte die Verbindung als Weltkulturerbe ins Inventar der UNESCO aufnehmen lassen und damit zusätzlich aufwerten. Bereits realisierte Vorbilder für dieses Vorgehen sind die Semmering-Bahn in Österreich (seit 1998) sowie die Albula- und Bernina-Bahnlinien in Graubünden (seit 2008). In der Tat sollte der Schutz der UNO-Organisation rasch beantragt werden, um den nächsten Generationen die im 19. Jahrhundert geschaffenen Meisterleistungen der Ingenieure und der vielen tausend Arbeiter möglichst vollständig zu erhalten.

Während sich die touristischen Kreise mit den Denkmalpflegern und Politikern beraten, sollten wir die Zeit nutzen, die technisch einzigartig angelegte Schienenverbindung zu bereisen oder auf den anlässlich des 125-Jahr-Jubiläums geschaffenen Erlebnispfaden im Urner Reusstal und in der Leventina zu wandern. Auf diese Weise lässt sich die Streckenführung mit den Bauwerken, den Kehrtunnels und dem vielfältigen Zugverkehr aus nächster Nähe kennenlernen und für die Nachwelt auf Foto und Film festhalten. Es lohnt sich, dafür genügend Zeit aufzuwenden. In Eile und Hektik lässt sich dann die sehenswerte Bergregion am St. Gotthard noch früh genug in der langen Tunnelröhre unterfahren.

BEAT MOSER



Kurvenflitzer

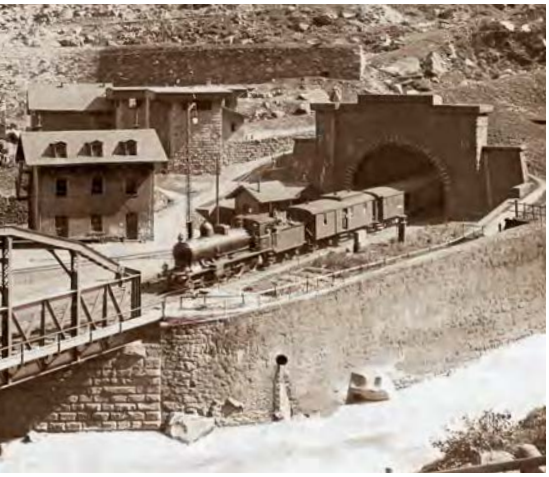
Die Neigetechnik verkürzt die Reisezeit auf der Gotthardstrecke abermals. Triebzüge erschließen das Tessin jetzt im schnellen Stundentakt und bringen zusätzliche Verbindungen mit Norditalien.

➸ Seite 78

Viel Rauch und Dampf

Die Dampf-Epoche dauerte am Gotthard von 1882 bis 1922. Der Widerhall des Auspuffs der Dampfrösser brach sich damals vielfältig an den steilen Felswänden des Urner Reusstals und der Leventina.

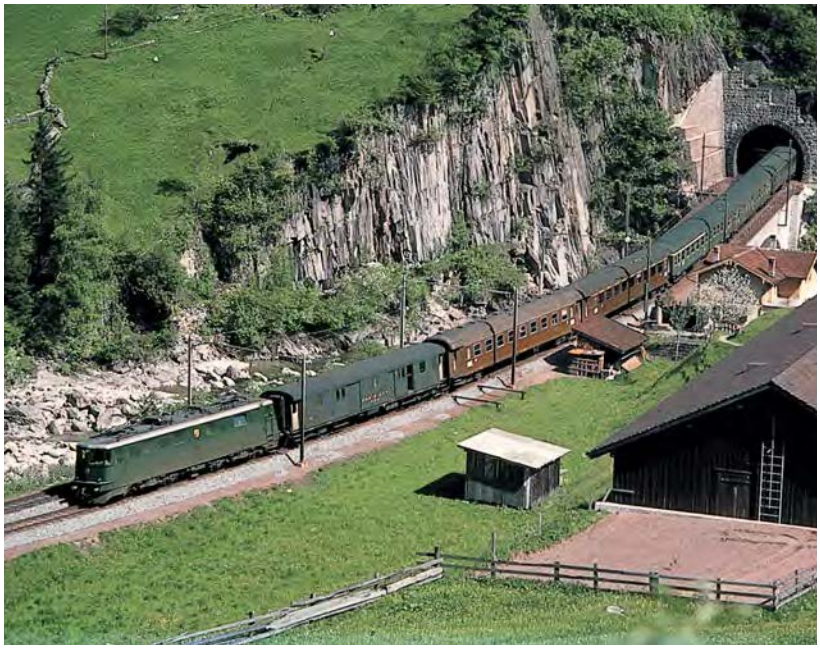
➸ Seite 20



Unter Fahrdraht

Die Nachfolge der Dampftraktion übernahmen in der Schweiz konstruierte Elektroloks, die ursprünglich mit Kuppelstangen, dann mit Einzelachsantrieb und später mit Allachsantrieb zunehmend schwerere Züge schleppten.

➸ Seite 32



Schnell und schneller

Die Dampfzüge benötigten von Basel nach Chiasso knapp zehn Stunden. Ein moderner EuroCity-Schnellzug schaffte es später in weniger als der Hälfte dieser Zeit.

➸ Seite 40

Titelfotos:
U. Jossi (großes Bild, Gurtnellen),
O. Bachmann (2),
U. Jossi

Fotos dieser Doppelseite:
U. Jossi (2), Archiv Hürlimann,
SBB Historic, A. Schöppner

Editorial
Noch zehn Jahre ohne Basistunnel 3

Galerie
Impressionen von der Nord- und Südrampe 6

Bau und Verstaatlichung
Jahrhundert-Bauwerk 14

Betrieb 1882 bis 1922
Viel Rauch und Dampf 20

Nach der Elektrifizierung
Unter Fahrdraht 32

125 Jahre Reiseverkehr
Schnell und schneller 40

125 Jahre Güterverkehr
Kohle, Stahl, Lebensmittel 50

Technische Meisterleistungen
Mensch und Technik 62

Winterdienst
Im hohen Schnee 72

Stiftung SBB Historic
Der Nachwelt erhalten 76

Reiseverkehr 2009/2010
Kurvenflitzer 78

Güterverkehr 2009/2010
Güter auf die Schiene! 82

AlpTransit Gotthard
Weltlängster Bahntunnel 86

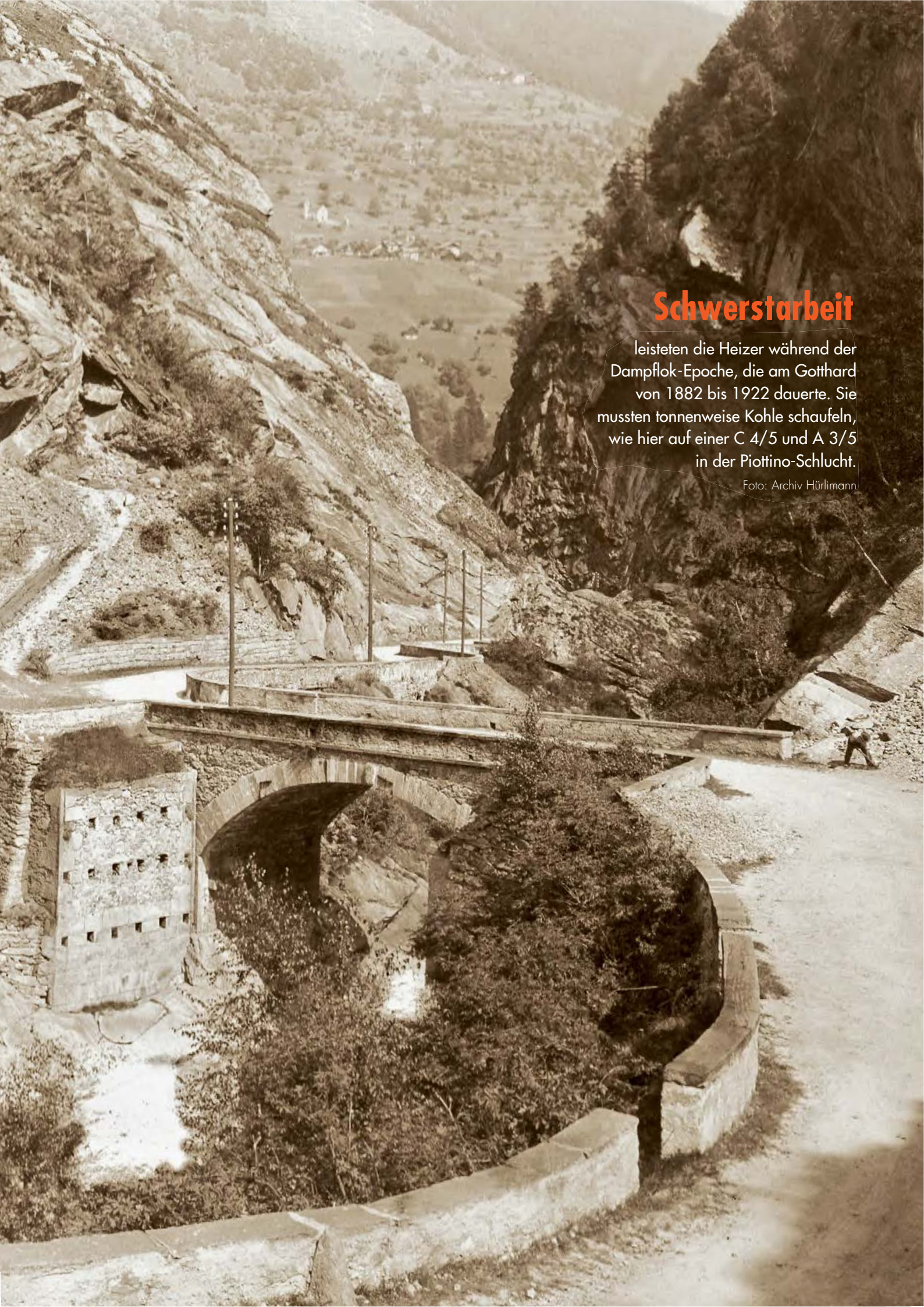
Gotthardbahn 2009/2010
Reisetipps 88

Impressum & Vorschau 90

Kohle, Stahl, Lebensmittel

In der Frühzeit der Gotthardbahn wurden jährlich ein paar hunderttausend Gütertonnen befördert. Heute schleppen die modernsten Elektroloks bei jeder Fahrt fast 2000 t schwere Züge, jedes Jahr sind es rund 25 Mio. t Güter.

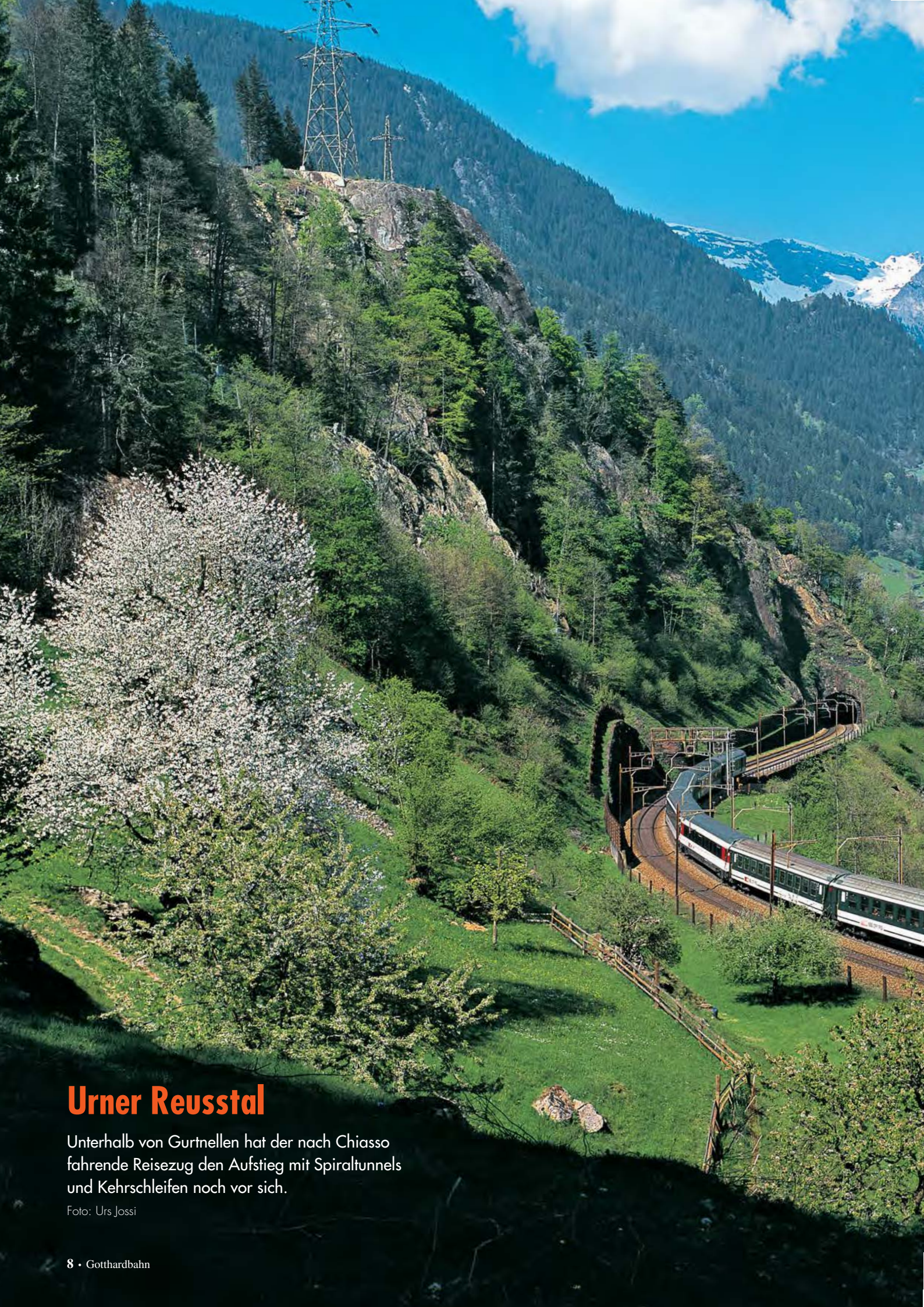
➸ Seite 50



Schwerstarbeit

leisteten die Heizer während der Dampflok-Epoche, die am Gotthard von 1882 bis 1922 dauerte. Sie mussten tonnenweise Kohle schaufeln, wie hier auf einer C 4/5 und A 3/5 in der Piottino-Schlucht.

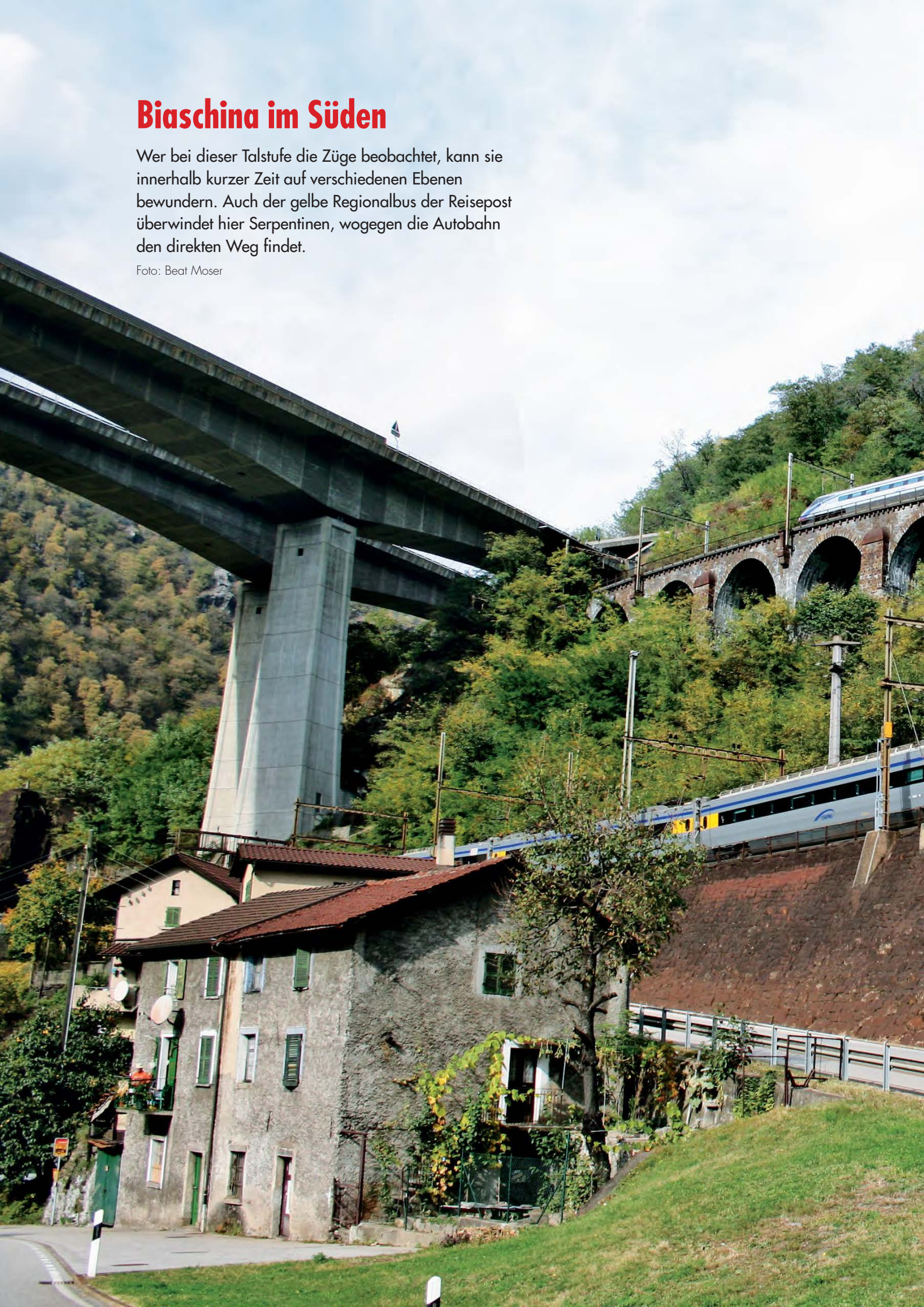
Foto: Archiv Hürlimann



Urner Reusstal

Unterhalb von Gurtnellen hat der nach Chiasso fahrende Reisezug den Aufstieg mit Spiraltunnels und Kehrschleifen noch vor sich.

Foto: Urs Jossi



Biaschina im Süden

Wer bei dieser Talstufe die Züge beobachtet, kann sie innerhalb kurzer Zeit auf verschiedenen Ebenen bewundern. Auch der gelbe Regionalbus der Reisepost überwindet hier Serpentinen, wogegen die Autobahn den direkten Weg findet.

Foto: Beat Moser