Eisenbahn JOURNAL
BAHNEN + BERGE

Deutschland € 15,–
Österreich € 16,50 Schweiz SFr. 24,80
BeNeLux € 17,50 Frankreich, Italien, Spanien € 19,50
Best.-Nr. 732001 ISBN 978-3-89610-752-7
www.eisenbahn-journal.de
BAHNEN + BERGE 1/2020

Gotthardbahn

Die legendäre Bergstrecke in traumhaften Bildern

Klaus Eckert

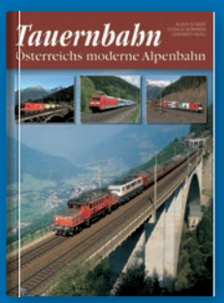
4 190238 015009 01

HERRLICHE ALPENBAHNEN IN WORT UND BILD

Tirol – Bahnen und Landschaften

Dieser prächtige Bildband weckt die Reiselust – mit Motiven vom Arlberg über das Karwendel und den Brenner bis ins Südtiroler Unterland.

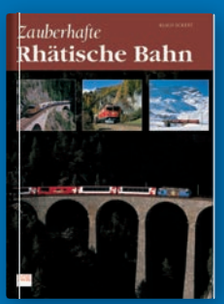
160 Seiten
Best.-Nr. 102051



Tauernbahn – Östereichs moderne Alpenbahn

Von Schwarzach-St.Veit über Bad Gastein nach Spittal-Millstättersee – das Buch beschreibt die Entwicklung dieser eindrucksvollen Linie mit ihren einzigartigen Kunstbauten.

160 Seiten
Best.-Nr. 102052



Zauberhafte Rhätische Bahn

Die Strecken der meterspurigen Schmalspurbahnen im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den schönsten weltweit.

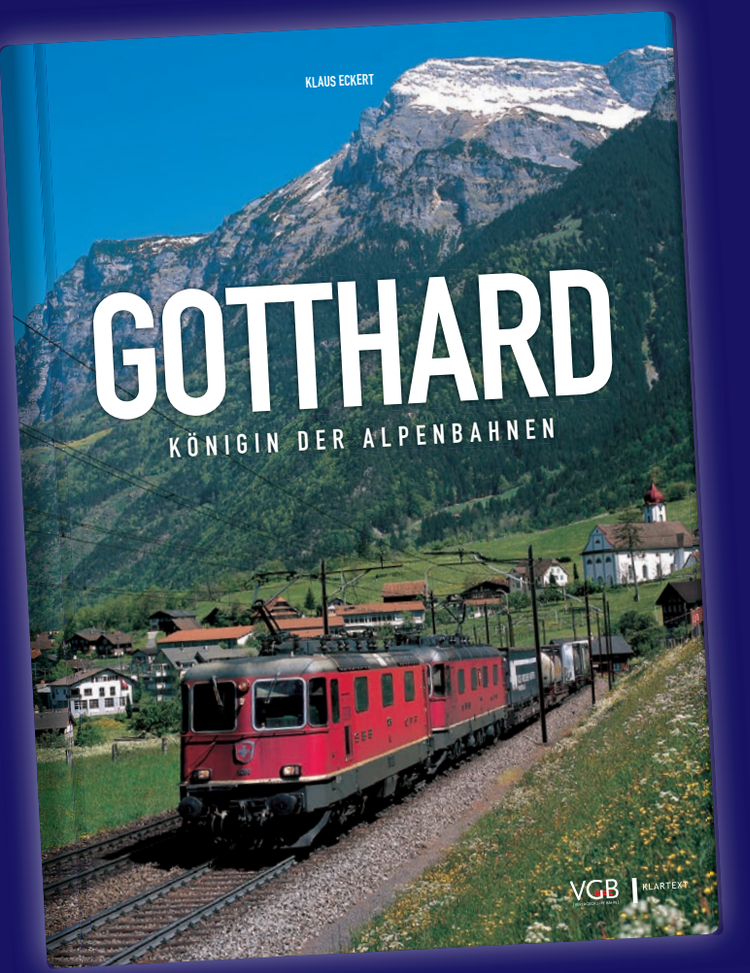
176 Seiten
Best.-Nr. 102053

Die großen Bahnen der Alpen

In diesem Band geht es um die großen Eisenbahn-Magistralen. Die brillanten Farbfotos geben den Reiz der Landschaften und Schienenwege aufs Schönste wieder.

224 Seiten
Best.-Nr. 102054

Jedes Buch mit Hardcover,
Format 24,2 x 33,5 cm | € 39,–



DIE KÖNIGIN DER ALPENBAHNEN

Seit Dezember 2016 wird der Basistunnel planmäßig befahren, und die spektakuläre Gotthard-Bergstrecke hat ihre Bedeutung als Bahnmagistrale durch die Schweizer Alpen verloren. Das Buch zeigt in brillanten Fotos aus den vergangenen 25 Jahren die Einzigartigkeit der Gotthardbahn im Wandel der Jahreszeiten. Wo einstmals fast ausschließlich Loks der SBB rollten, tummeln sich nun bunte Maschinen vieler Bahnen im Güterverkehr. Der großformatige Band nimmt Sie mit auf eine spannende Reise – über die legendäre Bergstrecke von Erstfeld nach Bellinzona, aber auch auf den Zufahrten im Kanton Uri und im Tessin.

144 Seiten, Format 24,2 x 33,5 cm,
Hardcover, rund 250 Farbfotos
und Zeichnungen

Best.-Nr. 102055 | € 29,95

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

Gotthard – Königin der Alpenbahnen

Der Alpenbogen ist reich an herrlichen Strecken. Sie zeugen vom Mut und der Entschlossenheit großer Visionäre. Ihnen verdanken wir die einzigartigen Linien von Südfrankreich bis zum Semmering, die alle ihre Reize haben. Doch eine Strecke hat mich in all den Jahren, in denen ich mit großer Begeisterung den Alpenbahnen nachspürte, in ihren Bann gezogen wie keine zweite: die Gotthardbahn – einzigartige Kunstbauten, Kehrschleifen und eine herrliche Landschaft mit dem Kontrast zwischen Nord und Süd, dem Kanton Uri und dem Tessin bis hin nach Luino in Italien.

Es war im Herbst 1989, als der erste Besuch in dieser Region angesagt war. Ein stabiles Hochdruckgebiet hatte sich über den Alpenbogen gelegt. Auch wenn die Tage Ende Oktober nur noch für wenige Stunden Sonnenschein in den engen Tälern sorgten, war der erste Eindruck überwältigend. Bislang kannte ich die Bahn hier nur aus der Literatur und den dort abgedruckten Fotografien. Meist wurden von den Altvorderen die klassischen Punkte aufgesucht, wie der Wattinger Bogen. Es gibt aber unzählige andere Motive, die sich mir erst im Lauf der Jahre erschlossen haben. Selbst im Jahr 2016, kurz vor der Eröffnung des Basistunnels, konnten noch neue Motive umgesetzt werden. Leider lassen sich in diesem Heft nicht sämtliche Fotopunkte zeigen.

Und wie geht es weiter? Die Bergstrecke ist in einen Dornröschenschlaf gesunken. Kommt ein Prinz wie im Märchen? Davon ist nicht auszugehen. Aktuell ist das Umsteigen in Erstfeld auf S-Bahnzüge eine Zumutung. Abhilfe kommt ab 2020, da werden im Dezember die supermodernen SOB-Triebzüge „Traverso“ die SBB ablösen. Der Güterverkehr hingegen wird nach dem durchgehenden Ausbau der Zulaufstrecken auf das Profil P 400 auch weiterhin nur unterirdisch laufen. Es sind genügend Trassen verfügbar. Ein Zurück zur Bergstrecke wird es nicht geben.

Oben: Als großer Freund der Taurus-Familie empfand der Autor es stets als besonderes Erlebnis, wenn eine dieser Maschinen den Gotthard bezwang. Vor allem der silberne Hupac-Taurus wusste zu gefallen.

Unten: Das könnte der TEC 40200 sein, gebildet aus Loks von Märklin und Wagen von Roco und Märklin.

Ein Dankeschön und Modellträume

Was bleibt, sind Erinnerungen, an herrliche Tage, gemeinsam erlebt mit Gleichgesinnten, mit denen man sich wunderbar über Gott und die Welt unterhalten konnte, auch mal bei einem exzellenten Rotwein, einem Merlot aus dem Tessin, den der Wirt im gemütlichen Hotel Gerig zu Wassen offerierte. Mein Dank gilt in erster Linie den Eisenbahnern, die auch wertvolle Informationen, in konventioneller und später auch in digitaler Form weitergaben, und ohne die so manches Foto nicht entstanden wäre. Vor allem aber verdienen die Mitglieder von SBB-Historic in Erstfeld meinen allergrößten Respekt, sorgen sie doch darfür, dass so einzigartige Loks wie die 14253 – 2019 konnte das rüstige Krokodil auf 100 Betriebsjahre zurückblicken – auch in Zukunft eine Reise an den Gotthard zu einem Erlebnis machen.

Quasi als Ersatz dient mir nun die Modelleisenbahn in vortrefflicher Art und Weise. Seit gut 15 Jahren, das Ende der Bergstrecke war ja lange genug angekündigt, entsteht eine Märklin-H0-Anlage. Es wird noch Jahre dauern, bis die meisten Bauvorhaben abgeschlossen sind. Doch für Ausflüge in die Schweiz in Sachen Eisenbahn gibt es ja noch die Lötschberg-Bergstrecke und natürlich die Rhätische Bahn, ein Wunderwerk auf Meterspur im schönen Kanton Graubünden. Die Gotthard- und die Bündnerbahn lassen sich übrigens auch auf einer herrlichen Rundreise entdecken: Der Gotthard-Panorama-Express kann mit dem Bernina-Express verbunden werden.

Klaus Eckert

Schwere Züge: Bullige Maschine

Die Re 6/6 brachten ab 1975 einschneidende Veränderungen in der Zugförderung der SBB. Nun konnten Schnellzüge mit bis zu 800 Tonnen Gewicht über die Rampen gezogen werden.

Am Lago Maggiore: Sehr beschaulich

Von Bellinzona geht es über Cadenazzo weiter in den Süden, nach Luino. Ab San Nazzaro führt die Strecke am Lago Maggiore entlang. Die eingleisige Linie wird von zahlreichen internationalen KLV-Zügen befahren.

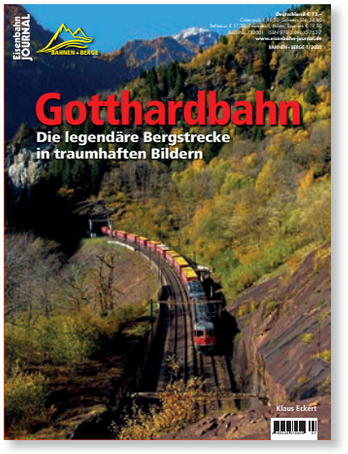
Rollbahn für Frachten

Die Gotthardroute war schon immer ein Transportweg für Güter. Einst mühten sich hier Säumer auf schmalen Pfaden ab, später, als der Schienenweg fertig war, Dampfloks, „Krokodile“ und schließlich Hochleistungsloks. Dann kam der Basistunnel.

Titelbild

Spätherbst im Dazio Grande, an der Südrampe der Gotthardbahn. Der TEC 41041 ist auf der Talfahrt, gezogen von einer Re 10/10.

Alle Fotos in diesem Heft: Klaus Eckert, wenn nicht anders angegeben



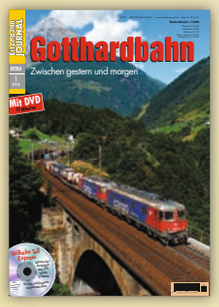
Inhalt

3 Editorial
6 Galerie
14 Ein Schienenweg bezwingt die Alpen
20 Zwischenjahre
22 Abseits der Bergstrecke: Schöne Seeblicke
26 Begegnungen: Geschichten vom Berg
28 Bogenschnell unterwegs: Perfekt geneigt
34 Vor schweren Zügen: Bullige Maschine
40 Reisen 1. Klasse: Panoramablicke
44 Im Interregio ins Tessin: Reisen mit Stil
50 Rollbahn für Frachten
82 Erfüllter Traum: Bergfahrt mit Krokodil
86 Historische Züge: Tierisch gut
90 Unbekannte im Süden: Ceneri-Rampe
92 Am Lago Maggiore: Sehr beschaulich
96 Gotthard-Basistunnel: Jahrhundertbauwerk
98 Vorschau und Impressum

DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal

Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601

E 44
Best.-Nr. 701602

DB und DR
Best.-Nr. 701701

Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

V 200
Best.-Nr. 701801

Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Harz
Best.-Nr. 701901

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–

So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der Drehstromloks der Baureihe 120 sein.Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 1980er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Serienloks bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich nur 60 Exemplare, eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Die Autoren Karl-Heinz Buchholz und Jürgen Hörstel beschreiben Entwicklung, Technik und Einsatz der Baureihe 120, die sich bis heute ausgezeichnet bewährt hat. Mehr als drei Jahrzehnte nach ihrer Indienststellung droht den Drehstrompionieren jetzt die baldige Ausmusterung ...

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Baureihe 120" aus der Filmreihe „Stars der Schiene" (Laufzeit 59 Minuten)

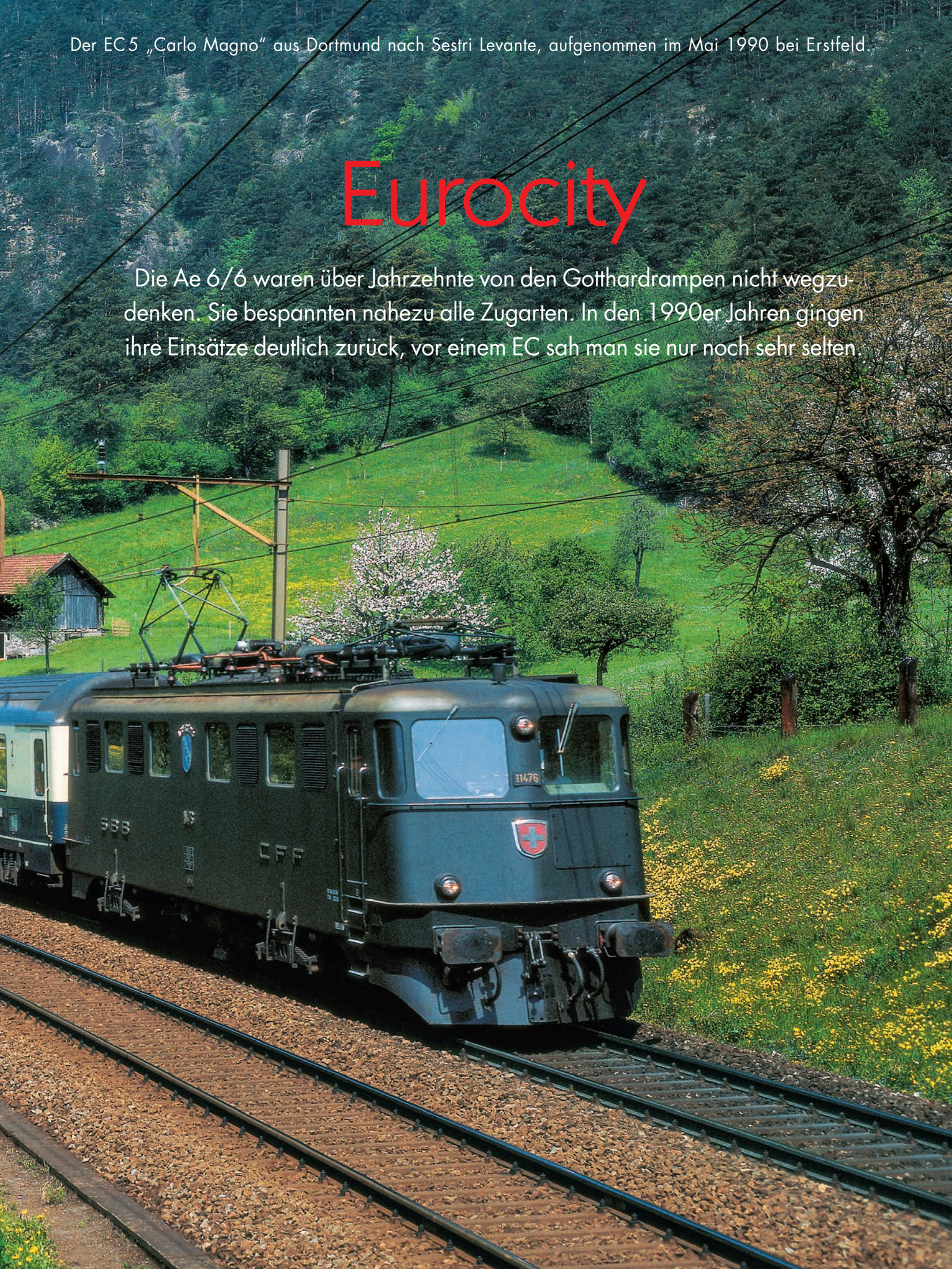
Best.-Nr. 701902 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

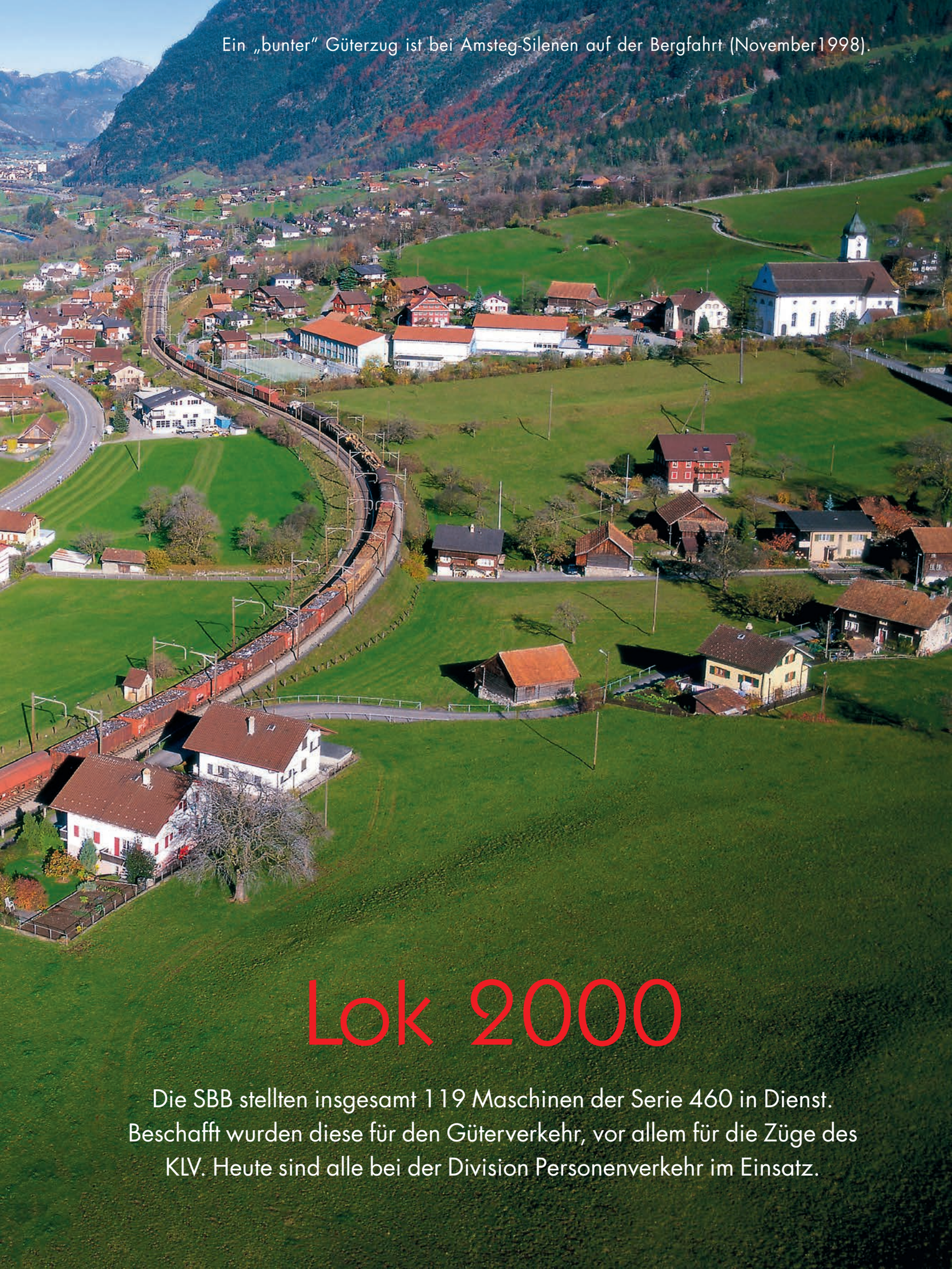


Der EC 5 „Carlo Magno“ aus Dortmund nach Sestri Levante, aufgenommen im Mai 1990 bei Erstfeld.

Eurocity

Die Ae 6/6 waren über Jahrzehnte von den Gotthardrampen nicht wegzudenken. Sie bespannten nahezu alle Zugarten. In den 1990er Jahren gingen ihre Einsätze deutlich zurück, vor einem EC sah man sie nur noch sehr selten.

Kambly



Ein „bunter“ Güterzug ist bei Amsteg-Silenen auf der Bergfahrt (November1998).

Lok 2000

Die SBB stellten insgesamt 119 Maschinen der Serie 460 in Dienst. Beschafft wurden diese für den Güterverkehr, vor allem für die Züge des KLV. Heute sind alle bei der Division Personenverkehr im Einsatz.