



Arbeitsalltag für die Gerlafinger Gravita an der Stahlschrott-Entladestelle.



Schwerer Rangierdienst zwischen den verschiedenen Werksteilen von Stahl Gerlafingen.



Die linke Lokseite mit dem langen Vorbau.



Von Marco Rinaldi (Text und Fotos)

Gerlafingen, in der Nähe von Solothurn an der Bahnlinie Solothurn–Burgdorf gelegen, beheimatet seit 1818 ein ursprünglich von Von Roll betriebenes Stahlwerk. Im Zuge des Ausbaus des Werkes bis zu seiner Blütezeit in den 1960er-Jahren wurde auf dem Werksareal eine weitläufige schmalspurige Werkseisenbahn installiert und betrieben. Seither sind die Spuren dieser Werksbahn weitestgehend verschwunden. Stattdessen wird heute ein ausgedehntes normalspuriges Werksnetz betrieben. Dieses dient sowohl der Zufuhr von Rohstoffen (grösstenteils Stahlschrott) und der Abfuhr der hergestellten Produkte (hauptsächlich Bewehrungs- und Profilstahl) als auch dem werksinternen Verkehr zwischen den verschiedenen Produktionsbereichen. Für die anfallenden Verschubarbeiten setzt Stahl Gerlafingen seit Anfang 2010 zwei Diesellokomotiven des Typs «Gravita 10 BB» ein. Diese Lokomotiven stammen vom Maschinenbauer Voith im norddeutschen Kiel.

Bis zur Präsentation der beiden Diesellokfamilien «Maxima» und «Gravita» nach Mitte des letzten Jahrzehnts war der weltweit tätige Voith-Konzern in der Schienenfahrzeugindustrie hauptsächlich als Zulieferer von diversen Antriebskomponenten und als Hersteller von Spezialfahrzeugen für den Bahndienst bekannt. Die «Gravita» wurde für den schweren Rangier- und den leichten Streckendienst entwickelt. Erstmals präsentierte Votiv Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG die «Gravita» an der Indotrans 2008 in Berlin. Die weitere Entwicklung wird durch den grössten Abnehmer, die Deutsche Bahn, vorangetrieben. Besondere Merkmale dieser vierachsigen Lokomotive sind der Mittelführerstand und das kantige Aussehen. Die Lokomotive wird in verschiedenen Stärkeklassen von 1000 kW (Gravita 10 BB) bis 1800 kW (Gravita 15 L BB) angeboten. Grösstenteils sind die maximal 100 km/h schnellen Lokomotiven in Deutschland unterwegs, wo sie von der Deutschen Bahn in 130 Exemplaren eingesetzt werden. Weitere Loks gingen an verschiedene EVU in Deutschland und Dänemark. Nach dem Abschluss der von 2010 bis 2013 erfolgten Auslieferungen der insgesamt ca. 170 Loks stellte Voith die Lokomotivproduktion wieder ein.

Typenbild mit dem kurzen Vorbau voraus.