

Der Betrieb am Gotthard

Die speziell erforderlichen Traktionsarten zur Beförderung von zunehmend schweren Zügen über die Bergstrecken mit bis zu 27‰ Steigung zwischen Erstfeld und Göschenen respektive zwischen Biasca und Airolo verlangten in den betreffenden Talbahnhöfen nach besonderen Betriebsabläufen und Bewirtschaftungen der Gleis- und Depotanlagen:

- Schnellzug-Durchfahrten
- Diensthalte (Lokomotivführerwechsel)
- Halt von Regionalzügen
- Halt von Postzügen
- Einfügen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok
- Lokomotivaustausch (z.B. Einsätze Ae 8/14 anstelle Vorspann)
- Einweisung und Aufgliederung von Lokzügen aus Rückführungen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok zum Talbahnhof und Bereitstellung der zurückgekehrten Lokomotiven zu neuen Einsätzen
- Rangieraufgaben in Erstfeld zur Bildung von Güterzügen Richtung Norden und Süden (vor Inbetriebnahme RB Muttenz und RB Limmattal)
- Stationierung von Bau-, Unterhalts- und Interventionsfahrzeugen- und Material
- Bereitstellung und Betrieb von Dampflokomotiven und Winterdienst (Dampf-Schneeschleudereinsätze).

Auch die betrieblichen Aufgaben in Göschenen respektive Airolo, also die Bahnhofsanlagen vor dem 15,003 km langen Gotthardscheiteltunnel, waren nicht zu vergleichen mit einem Mittellandbahnhof:

- Schnellzug-Durchfahrten
- Halt von Regionalzügen
- Halt von Postzügen
- Ausreihen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok
- Zusammenstellung von Lokzügen zur Rückführung von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok zum Talbahnhof
- Autoverlad zwischen Göschenen und Airolo
- Aussortieren bzw. Einreihen von Stückgüterwagen für Bestimmungsorte an der Bergstrecke, u.a. Militärtransporte, und speziell für das Monteforno-Stahlwerk mit bis zu 1750 Beschäftigten (1971) in Bodio usw.

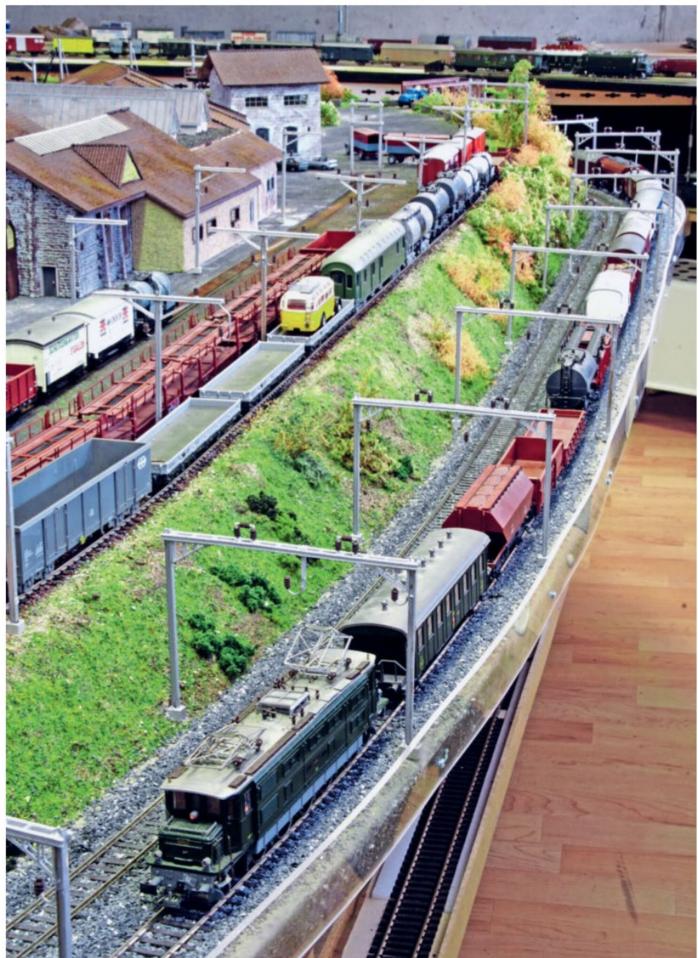
Die HO-Modellbahnanlage im Überblick

Der Verfasser des vorliegenden Berichtes hat sich zum Ziel gesetzt, es nicht bei der Wehmuth zu belassen, sondern zu handeln und jenen logistisch ausgeprägt interessanten und nie mehr wiederkehrenden Bahnbetrieb am Gotthard im Maßstab 1:87 – also dreidimensional – weiterleben zu lassen und immer wieder erlebbar zu machen.

Die digital betriebene HO-Gleichstromanlage im Atelier San Gottardo ist darauf ausgelegt, den oben beschriebenen Bahnbetrieb in jenen Jahren möglichst authentisch nachzuleben. Je nach Einsatz des Rollmaterials lässt sich das Zeitalter um Jahre zurückdrehen. Es ist also möglich, sich in die Epoche zurückzuversetzen, in der auch nach der Elektrifizierung der Gotthardstrecke nebst den mehrheitlich elektrischen Lokomotiven noch wenige Dampflokomotiven zum Einsatz kamen.

Mit kunstvoll und authentisch nachgebildeten, markanten Bahnanlageelementen von der Gotthardbergstrecke befindet sich ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 91



Die Nordzufahrt von Erstfeld mit dem Depot von Biasca. Dahinter zahlreich abgestelltes Rollmaterial.