

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 Depotalanlagen:

- Schnellzug-Durchfahrten
- Diensthalte (Lokomotivführerwechsel)
- Halt von Regionalzügen
- Halt von Postzügen
- Einfügen von Vorspann-, Zwischen- oder Schiebelok
- Lokomotiv austausch (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 Muttentz 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 Bestimmungs-orte an der Bergstrecke, u.a. Militärtransporte, und speziell für das Monteforno-Stahlwerk mit bis zu 1750 Beschäftigten (1971) in Bodio usw.

Die H0-Modellbahnanlage im Überblick

Der Verfasser des vorliegenden Berichtes hat sich zum Ziel gesetzt, es nicht bei der Wehmut 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 H0-Gleichstromanlage im Atelier San Gottardo ist darauf ausgelegt, den oben beschriebenen Bahn-

betrieb in jenen Jahren möglichst authentisch nachzuleben. Je nach Einsatz des Rollmaterials lässt sich das Zeitrad um Jahre zurückdrehen. Es ist also möglich, sich in die Epoche zurückzusetzen, in der auch nach der Elektrifikation 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.