

Von Jonas Sommer (Text/Fotos)

**B**ereits 2011 baute ich auf Basis von Bildern ein Modell der Heidi aus Holz für die 5-Zoll-Gartenbahn. Mittlerweile habe ich dank meinem abgeschlossenen Maschinenbaustudium ganz andere Möglichkeiten als damals. Deshalb habe ich beschlossen, die Lokomotive nochmals als Modell zu bauen. Diesmal aber nach den Originalzeichnungen von Ernst Stadler und aus Stahl. Aber zuerst nochmals zurück zum Original.

### Das Original

Die Internationale Rheinregulierung (IRR) machte es sich mit dem Staatsvertrag von 1892 zur Aufgabe, das Rheinland von der Illmündung bis zum Bodensee vor Hochwasser zu schützen. Dieser Staatsvertrag wurde zwischen der Schweiz und Österreich abgeschlossen und beinhaltete das Umverlegen des Rheinbetts und der Bodenseemündung sowie den Bau umfangreicher Dammanlagen zum Schutz des Rheinlandes. Wie zur damaligen Zeit auf grossen Baustellen üblich, wurden Feldbahnen eingesetzt. Das Gleis- und Rollmaterial wurde von verschiedenen Baugesellschaften erworben. Von Anfang an waren Dampflokomotiven auf 500-, 600- und 750-mm-Gleisen im Einsatz. Über die Jahre hinweg fokussierte man sich auf die Spurweite von 750 mm, da auf der grossen Spur ohne Probleme grosse Materialmengen transportiert werden konnten. Bis zum Jahr 1935 wurden der Fussacher und der Diepoldsauer Durchstich fertiggestellt. Damit waren die Hauptarbeiten der Begrädigung abgeschlossen, und der Fokus richtete sich nun vor allem auf die Vervollständigung der Dammanlagen. Nach der Begrädigung des Rheins wurde viel Schwemmmaterial im Bodensee abgelagert, und die Mündung drohte zu verlanden. Aus diesem Grund beschloss die IRR, Mündungsbauwerke zu errichten, die das Rheinwasser etwa 2,5 km weit in den Bodensee hineinleiten sollten. Hier weist der Bodensee eine grössere Tiefe auf, wodurch einer Verlandung entgegengewirkt werden kann. Die Gleise der Dienstbahn wurden jeweils auf beiden Seiten des Rheins auf den Dammkronen verlegt. Die Strecke führte zu mehreren Steinbrüchen, von denen Material für den Bau der Mündungsbauwerke abtransportiert wurde. Im Jahr 1946 beschloss die IRR nach einer Studie der ETH Zürich, die



Foto: Heinz Bircher

Dieselfahrt mit einem leeren Muldenkipperzug zum Steinbruch Kadelberg im Jahr 1986.



Foto: Heinz Bircher

Unterwegs vom Steinbruch bei Mäder zur Verladestelle an den Mündungsbauwerken.



Die Heidi mit einem Museumszug auf dem Mündungsbauwerk im Jahr 2013. Auf diesem Streckenabschnitt gibt es keine Oberleitung.

Hauptstrecke, immerhin über 26 km, zu elektrifizieren. Als Fahrzeuge wurden zwei Elektrolokomotiven bei Ernst Stadler bestellt. Die Spannung der Oberleitung beträgt 750 V Gleichstrom, wie bei Strassenbahnen üblich. 1947 wurde die erste Lokomotive geliefert. Die noch namenlose Lok wurde bei der Inbetriebnahme kurzfristig

vom damaligen Betriebsleiter der IRR nach der Tochter von Ernst Stadler auf den Namen Heidi getauft. Im Auslieferungszustand konnte die Heidi nur unter der Oberleitung eingesetzt werden, denn vor dem Führerhaus befand sich lediglich eine leere Plattform, die aus Traktionsgründen mit einem Felsbrocken beschwert wurde. Sehr