

Liebe HAG-Freunde!

Nachfolgend lesen Sie den Reisebericht eines unserer treuesten HAG-Sonderfahrten-Teilnehmer Reinhold Pletziger. Er ist ein Kenner der Eisenbahnszene, mit dem Spezialgebiet TEE- und Hochgeschwindigkeitszüge. Vielen Dank Reinhold für Deinen tollen Bericht!

02. Juni 2007 :

- „125 Jahre Gotthard – Bahn“ und „50 Jahre Trans – Europ – Express (TEE)“ -



Als bislang treuer und stets bestens zufriedener HAG-Reise-Fan war ich schon sehr gespannt auf das neue HAG-Reisen Management. Die Firma HAG Modellbahnen AG hat in diesem Jahr bekanntlicherweise den **neuen Geschäftsbereich „HAG-Reisen“** gegründet und mit der Realisierung aller damit verbundenen Aufgaben - d.h. Planung, Organisation und Durchführung der allseits beliebten und unvergesslichen, jährlichen HAG-Schienenausflüge - nun endlich die in diesem Genre bereits seit Jahren entsprechend ehrenamtlich engagiert tätigen HAG-Fans **Walter Osterwalder und Peter Roskopf** offiziell beauftragt.

Und dieses neue HAG-Reise-Team bestand die Feuertaufe bravourös!

Da in diesem Jahr die bedeutenden Eisenbahnjubiläen „**125 Jahre Gotthardbahn**“ und „**50 Jahre Trans – Europ – Express – Verkehr**“ begangen werden, gelang es dem neuen HAG-Reise-Team, im Rahmen der inzwischen **5. HAG – Reise** diese beiden Jubiläen innerhalb eines unvergesslichen Ausflugs mit vielen einzigartigen Attraktionen, geschickt und profihhaft miteinander zu verbinden, um dabei einzigartige Eindrücke zu gewinnen und diese dann schließlich auch mit nach Hause nehmen zu können.

Perfekt organisiert und auf – in diesem Umfang – nicht geahnte Resonanz stoßend (über 180 Reisetilnehmer/-innen), fand am 02. Juni 2007 der diesjährige HAG-Schienenausflug unter dem Leitmotto „125 Jahre Gotthardbahn“ statt und zwar angesichts des gleichzeitig auf den Tag genau fallenden 50-jährigen TEE-Jubiläums (02.06.1957: Aufnahme des legendären Trans-Europ-Express Verkehrs) natürlich standesgemäß mit dem TEE II RAe 1053 von St. Gallen nach Biasca.

Ab dort konnten die Reisetilnehmer/-innen unter drei Alternativen für die Rückfahrt nach Erstfeld wählen:

- mit Fotobussen (Postautos) über die alte Gotthard-Staatsstraße mit zahlreichen Fotohalten und mit historischem Suppen-Zmittag in Göschenen
- oder
- mit einem von den SBB-Dampfloks C5/6 „Elefant“ in Doppeltraktion mit der A 3/5 gezogenen historischen Wagenzug (1.- 2.- und 3. Klasse Wagen) mit Suppen-Zmittag in Göschenen
- oder
- mit dem RAe TEE II ohne Suppenzmittag in Göschenen.

Die Rückfahrt für alle dann ab Erstfeld mit dem Dampfzug bis Olten und ab dort individuelle Rückfahrt aller Reisetilnehmer/-innen mit Regelzügen in die jeweiligen Wohnorte.

Doch nun der Reihe nach:

Da ich – im Gegensatz zu den bisherigen HAG-Reisen – diesmal erst in Zürich HB zustieg, **wartete** ich mit schussbereiter Kamera am Morgen des 02. Juni 2007, 07.43 Uhr auf die planmäßige Einfahrt des TEE II auf Gleis 22, um die ersten Fotos zu fertigen. **Doch wie gesagt, ich „wartete“**, denn - für die SBB eher ungewöhnlich – wurde der Extrazug mit einer Verspätungszeit von ca. 20 Minuten angekündigt. Als er dann endlich im Tiefbahnhof auf Gleis 22 einfuhr, streikte vor Schreck sogar der Auslöser meiner Kamera, denn anstelle der ersehnten eleganten Frontpartie des RAe 1053 fuhr eine Standard Re 4.4 II(11.318) ein und hatte - zwar nicht wie zunächst befürchtet – alternativ einen Wagenzug am Haken, sondern zum Glück sehr wohl doch den TEE II. Schnell stiegen alle HAG-Fans zu und erkundigten sich dann zunächst nach der Ursache dieser unerwarteten Zugkomposition.



Was war tatsächlich passiert?

Schon mit Verspätung war der RAe morgens in St. Gallen bereitgestellt worden, da während der Zufahrt in Höhe von Aadorf der Motor des Stufenschalters streikte. Daher entschloss man sich in St. Gallen, vorsorglich eine von Winterthur geordnete Re 4.4 II vorzuspannen.

Nach diesem ersten „Schreck“ wurden dann gratis Kaffee und ein Gipfeli serviert. Weitere Getränke, Sandwiches pp. konnten gegen Bezahlung erworben werden. Da auf dieser Reise die Restauration nicht durch „elventino“ erfolgte, **übernahmen ehrenamtlich mitreisende HAG-Anhänger, insbesondere HAG-Anhängerinnen (!!!) den gesamten und perfekt klappenden Service im gesamten Zug.**



Und noch eine Person, elegant in blütenweiße Servicejacke gekleidet, fiel allen Mitreisenden wegen ihrer freundlichen, hilfreichen und ruhigen Art, nicht zuletzt aber wegen ihres perfekten Umgangs mit den „Kunden“ auf, nämlich der inzwischen über 70jährige **Franz Steinhauser**. Er reiste über 40 Jahre als „**Chef de Service**“ in noblen Speisewagen durch ganz Europa, u.a. natürlich auch stets in den TEE I und II. Das schwere Zugunglück des RAm Nr. 501 am 09.02.1971 bei Aitrang auf der Fahrt von München nach Zürich überlebte er zum Glück (26 Tote und 35 Verletzte im TEE, wobei eine große Anzahl der Toten gerade unter den Besuchern des vollen Zugrestaurants im RAm zu

beklagen waren). Obwohl Franz Steinhauser sich seit einigen Jahren im wohlverdienten Ruhestand befindet, hat ihn die Eisenbahn nie ganz losgelassen. Stehen Sonderfahrten mit Speisewagen auf dem Programm, schlüpfte er auf entsprechende Anfrage gerne in seine alte „Uniform“, so auch auf unserer 5. HAG-Reise am 02.06.2007.

Ab Zürich ging es dann – leider bei noch anfänglich trübem und regnerischem Wetter – über Schlieren, Wohlen, die Südbahn, Muri, Rotkreuz und Arth-Goldau nach **Erstfeld**. Hier hörte dann der Regen auf, die Sonne kam sogar sporadisch hervor **und die Vorspannlok Re 4.4 II wurde endlich entbehrlich**. Jetzt konnte das Jubiläumskind „TEE“ aus eigener Kraft über die 125jährige Parodiestrecke „Gotthardbahn“ fahren. Obwohl für die ehemaligen TEE, die früher ab 02.06.1957 mit Eleganz und hohem Komfort zum Erfolg führten (am 02.06.1957 stellte sich der TEE mit zunächst 10 Zügen der Öffentlichkeit vor und im Sommerfahrplan waren es dann schon 25), bereits nach 30 Jahren das offizielle „Aus“ kam, war es umso erfreulicher, dass wir dank der Initiative vom neuen HAG-Reise-Team Gelegenheit hatten, dieses historische und für die europäischen Eisenbahnen einschneidende Jubiläum in einem der Nachfolger der damaligen RAm, nämlich dem ersten Vierstromzug Europas von 1961, zu begehen.

Und in diesem einzigen Original-Triebzug RAe TEE II von SBB-Historic nahmen wir dann ab Erstfeld den Gotthard in Angriff, einen der wichtigsten Schienenwege vom Rhein nach Italien. Seit 125 Jahren ist die bis zu 28 Promille steile **Gotthardbahn – Ferrovia de San Gotthardo** – in Betrieb. **Sie wurde am 01. Juni 1882 als erste Schweizer Alpentransversale komplett von Luzern bis Chiasso eröffnet.**

Das St. Gotthard-Massiv in der Zentralschweiz ist zugleich Wasser- und Klimascheide in einem. Schon im 12. Jahrhundert war der Passweg über „den Gotthard“ die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen Mitteleuropa und Oberitalien. Die Eisenbahn verläuft durch einen 15'002,64 m langen Scheiteltunnel mit maximal 6 Promille Neigung (bis 1906 übrigens der längste Eisenbahntunnel der Welt), an dem durchschnittlich 3.300 Arbeiter 9 Jahre gebaut hatten und löste 1882 mit der Inbetriebnahme der St. Gotthardbahn zwischen Göschenen und Airolo am 01.01.1882 einen wirtschaftlichen Boom aus.

In der Tradition der damaligen Luxuszüge „Lloyd-Express“ (1908), „Gotthard-Pullmann-Express“ (1927 – 1931) und den TEE-Zugpaaren „Gotthardo“ und „Ticino“ verließen wir um 10.53 Uhr mit „unserem“ TEE den Gotthardtunnel durch das Südportal bei Airolo und – wie sehnlichst erhofft – erwartete uns schönes Wetter mit Sonnenschein und wolkenfreien Bergen. Inzwischen wieder fahrplanmäßig unterwegs, erreichten wir um 11.10 Uhr **Biasca (293 m)**. Hier hieß es dann rasch umsteigen und zwar entweder in einen der bereitstehenden Fotobusse oder aber in den bereits wartenden Dampfzug mit den Dampflok



- A 5/6 (2978) „Elefant“ Bj. 11917 : 18 m³ Wasser und 8 t Kohle

- C 3/5 (705) : 17, 3 m³ Wasser und 7 t Kohle
- und den historischen Reisezugwagen:

- C 4 5301 = 3. Klasse
- C 4 8809 = 3. Klasse
- C 4 8754 = 3. Klasse
- C 4 9574 = 3. Klasse
- BC 4 5043 = 3. Klasse
- AB 4 2856 = 1./2. Klasse
- AB 4 2671 = 1./2. Klasse.

An dieser Stelle sei ein kurzer Rückblick auf die Traktionsentwicklung am Gotthard erlaubt:

Die erste Verbund-Dampflokomotive am Gotthard war die **A 3/5**, die am Berg 140 Tonnen mit 40 km/h befördern konnte. Im Übrigen garantierten diese Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Da aber selbst eine Doppeltraktion mit 2x 140 Tonnen nicht in der Lage war, die maximal zulässige Zughakenlast von seinerzeit 320 Tonnen voll auszuschöpfen, wurden Vorspannloks der Baureihe **C 4/5** beschafft. Schnellzüge konnten mit diesem Vorspann fortan auf den Rampenstrecken mit 40 km/h fahren.

Nachdem im Jahre 1908 dann die SBB die Gotthardbahn übernommen hatte, beschaffte sie – zunächst für den Güterverkehr am Gotthard – zwischen 1913 und 1917 insgesamt 30 Exemplare der größten und – mit 1.192 kW – stärksten bei SLM gebauten Dampflokbaureihe **C 5/6**, bekannt unter ihrem Spitznamen „**Elefant**“.

Aufgrund der stetig wachsenden Leistungsanforderungen entschloss sich daher die SBB zur Elektrifizierung der Gotthardstrecke, die ab dem 12.12.1920 zwischen Erstfeld und Biasca und dann ab 06.02.1922 durchgehend mit Elektroloks befahren werden konnte. Die Zughakengrenzlast wurde auf der Bergstrecke dadurch auf 500 Tonnen angehoben (heute 1.400 t. bei 2 Loks der BR Re 460; bei nachgeschobenen Zügen sogar bis 1.600 t.). Nach zahlreichen elektrischen Probeloks und den Baureihen **Be 4/6** und **Ae 4/7** für Schnellzugtraktion erhielt der Güterverkehr Ende 1920 Loks der Baureihe **Ce 6/8**, die wegen ihrer flachen Vorbauten weltberühmten „**Krokodile**“, die 450 t schwere Züge noch mit 30 km/h bergwärts zogen. 1925 wurde wegen ihres Erfolges eine zweite Serie (18 Stück) beschafft, die Baureihe **Ce 6/8 III** (später: **Be 6/8 III**). Sie wurden erst 1955 nach und nach von den Eloks der Serie **Ae 6/6** abgelöst.



Jetzt aber zurück zu unserer HAG-Reise:



Ich entschied mich in Biasca für die Rückfahrt nach Erstfeld mit den Fotobussen über die alte Kantonsstraße, da hier Gelegenheit bestand, den parallel fahrenden Dampfzug und teilweise auch den zurückfahrenden TEE von der Straße aus auf der architekturmäßig einzigartigen Strecke zu beobachten und zahlreiche Erinnerungsfotos zu „schießen“. An den in Frage kommenden Fotohalt-Standorten hatten es unsere beiden Busfahrer nicht leicht, angesichts der bereits zahlreich anwesenden Eisenbahnfans – angereist mit PKW's, Bussen und Velos – noch Parkraum zu ergattern.

Aber es gelang ihnen immer bestens, wobei insbesondere stets das „Timing“ stimmte, was nicht zuletzt auch bzw. **der Verdienst von Henri Heizmann** war, der uns als Betreuer und Vermarkter des historischen Rollmaterials von SBB-Historic – wieder einmal mehr, viel Wissens- und Sehenswertes vermittelte.



Der erste beindruckende Fotohalt war in der 2. Stufe der Biascina. In **Lavorgo (615 m)** hatten wir danach 1 Stunde Aufenthalt und konnten sowohl dem Wasser- und Schmierhalt des Dampfzuges als auch der Überholung durch den TEE beiwohnen. Der TEE durchbrach den von den Dampflok erzeugten Rauch und bot dabei ein sensationelles Fotosujet.

Ebenso erlebten wir hier die Durchfahrt des Pullmann-Expresszuges mit einer schweren, deutschen Dampflok der BR 50 auf der Fahrt von Basel ins Tessin.



Ein kurzer Fotohalt in **Faido (755 m)** bescherte uns dann diesmal die Überholung des dort haltenden TEE durch den Dampfzug. Im weiteren Verlauf bis Airolo kam es dank der Spontaninitiative von Henri Heizmann zu weiteren kurzfristig improvisierten Fotohalten. Des Weiteren konnten auch Überholungen des Dampfzuges und Parallelfahrten mit dem TEE und modernen Eurocitys pp. auf freier Strecke beobachtet werden.

In **Airolo (1.142 m)** wurde dem Dampfzug für die Durchquerung des Gotthardtunnels bis Göschenen eine – vorgeschriebene – Re 420 vorgespannt.



In **Göschenen (1.106 m)** erfolgte ein weiterer Schmierhalt, während alle Reisetilnehmer der Busse und des Dampfzuges Gelegenheit zum historischen **Suppenmittag** im Schulhaus bzw. Bahnhofsrestaurant hatten:

Wegen fehlender Speisewagen waren früher im Fahrplan etwa halbstündige Verpflegungshalte in Göschenen oder Bellinzona enthalten, während denen die Fahrgäste im Bahnhofsrestaurant eine warme Suppe einnehmen konnten. Diese Verpflegungshalte entfielen dann aber mit der Einführung der Verbund-Dampflokomotiven A 3/5, die am Berg höhere Zuggewichte bewältigen und somit auch einen Speisewagen mitführen konnten.

Um 15.50 Uhr verließen dann die Fotobusse Göschenen, um in **Wassen (928 m)** nochmals von verschiedenen Fotostandorten letztmals den talwärts fahrenden Dampfzug auf der Gotthard-nordrampe fotografieren zu können. In **Erstfeld (472 m)** trafen dann alle HAG-Reisenden wieder aufeinander und gemeinsam ging es um 17.56 Uhr mit dem Dampfzug, nunmehr ausschließlich von der A 3/5 gezogen und um einen historischen Postwagen verstärkt, über Arth-Goldau, Muri und Lenzburg nach Olten, von wo aus jeder individuell und kostenfrei die Rückfahrt zum Wohnort antreten konnte.



Für mich war es der bisher interessanteste und abwechslungsreichste Ausflug der Firma HAG Modelleisenbahnen AG, zumal das HAG-Reise-Team es bestens verstanden hatte, beide denkwürdigen und für die Eisenbahn relevanten Jubiläen miteinander zu verknüpfen und fast auf den Tag genau (Gotthard: 01. Juni 1882; TEE: 02. Juni 1957) in würdiger Form und an historischer Stätte zu begehen.

Daher – ich glaube hier auch im Namen aller Reisetilnehmer/-innen zu sprechen – an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön dem neuen HAG-Reise-Team, der Firmenleitung HAG und natürlich den zahlreichen und ehrenamtlich engagiert und ambitioniert agierenden Damen und Herren, ohne deren Mithilfe und selbstlosen Einsatz dieser herrliche und unvergessliche 5. HAG-Ausflug sicher nicht so perfekt geklappt hätte.

Daher rufen wir Euch zu:

„ Weiter so !!!!“,

denn dann gibt es sicherlich auch wieder einen tollen HAG-Ausflug 2008, zu dem zumindest ich wieder gerne 750 km anreise.

Reinhold Pletziger aus D – 48161 Münster

(Fotos, wo nicht anders vermerkt, von W. Osterwalder und P. Rosskopf)