

Die schwere Ge 6/6 II der RhB von Kiss

# Halb und halb

**Sie ist keine Doppellok, sondern eine Lok aus zwei Hälften: die Ge 6/6 der Rhätischen Bahn. Bei ihrer Entwicklung Ende der 1950er Jahre stand die Ge 4/4 Pate. Jetzt hat Kiss die auf drei Drehgestellen ruhende Lok als Kunststoff-Modell im gehobenen LGB-Preissegment auf den Markt gebracht – in kleiner Serie, die ab Werk leider schon ausverkauft ist. Aber, es sind ja noch weitere Varianten möglich...**

Ende der 40er Jahre musste die Rhätische Bahn Ihren Lokomotivpark modernisieren und erweitern. Die 15 Krokodile aus den 1920er Jahren waren nicht mehr in der Lage, die schweren Züge auf den steigungsreichen Strecken mit der nötigen Geschwindigkeit zu befördern. 1947 und 1953 wurden zehn moderne Drehgestelllokomotiven Ge 4/4 I geliefert, die sich als Schmalspurausgabe der BLS-Lok Ae 4/4 der BLS erwiesen. Mit

maximal 1600 PS kam auch diese Baureihe schon nach wenigen Einsatzjahren an ihre Leistungsgrenze, so dass eine noch stärkere Lok erforderlich wurde.

Die Lösung war eine sechsachsige Lokomotive, quasi eine um die Hälfte ihrer Leistung gesteigerte Ge 4/4 I, mit einer Stundenleistung von 2400 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Analog den Probelokomotiven der normalspurigen Re 6/6 der SBB entstand die Ge 6/6 II mit drei zweiachsige Drehgestellen und einem zweiteiligen, leicht asymmetrischen Gehäuse. Der Knickrahmen kann sich nur vertikal bewegen, damit Neigungswechsel befahren werden können. Das mittlere Drehgestell kann sich drehen und seitlich ausschwenken.

Die beiden ersten Loks wurden 1958 geliefert und erhielten die Nummern 701 und 702 mit den Namen Raetia (ohne „h“) und Curia. In dieser Zeit

wurden in Graubünden zahlreiche Wasserkraftwerke gebaut. Das brachte den neuen Lokomotiven sofort Aufgaben im schweren Zementverkehr ein. Ähnlich wie am Gotthard, wurden die Zementzüge mit einer Ge 4/4 I an der Spitze und einer Ge 6/6 II als Zwischenlok nach dem fünften Zementwagen geführt. Da sich jedoch der lose Zementstaub aus den vorderen Wagen bei der Zwischenlok in die Motoren setzte, wurde diese typisch schweizerische Traktionsart bald wieder fallengelassen.

Die beiden Vorauslokomotiven bewährten sich sehr gut, so dass bald weitere fünf Maschinen bestellt und 1965 als 703 bis 707 in Betrieb genommen wurden. Technisch sind alle Ge 6/6 gleich, die beiden ersten Loks besaßen lediglich schmalere Frontfenster und in der Mitte eine zusätzliche Übergangstüre an den Endführerständen. Später wurden die Stirntüren verschweißt.

Foto:  
H.-Jochim Gilbert



Auch die zweite Lieferung erhielt Namen und Wappen:

- 701 Raetia
- 702 Curia
- 703 St. Moritz
- 704 Davos
- 705 Pontresina / Puntraschigna
- 706 Disentis / Mustér
- 707 Scoul

Alle Maschinen waren bei Auslieferung grün lackiert. Ende der 1980er Jahre lackierte man alle Lokomotiven im Zuge einer Revision rot. In diesem Zusammenhang wurden auch die Stirnpartien der 701 und 702 den Serienloks angepasst.

Eine weitere Änderung der 700er war der Austausch der Stromabnehmer. Da für die alten Stromabnehmer keine Ersatzteile mehr zu bekommen waren, wurden 1998 alle alten Scherenstrom-

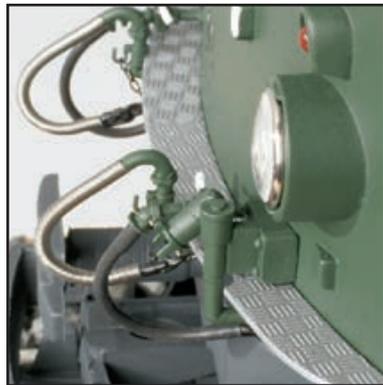
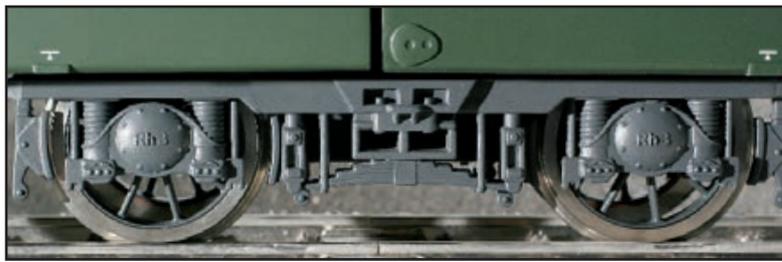


abnehmer entfernt und durch moderne Einholmstromabnehmer ersetzt. Vorerst letzte äußere Veränderung ist der Austausch der unteren runden Stirnlampen gegen rechteckige Stirnlampen. Mittlerweile sind rund die Hälfte der Ge 6/6 II mit den neuen eckigen Stirnlampen ausgerüstet – das Gesicht dieser eindrucksvollen Maschine ist dadurch allerdings etwas gewöhnungsbedürftig geworden.

Die Ge 6/6 II waren bis zur Inbetriebnahme der Ge 4/4 III die stärksten Zugmaschinen der RhB. Sie sind hauptsächlich auf der Albulastrecke unterwegs. Während Schnellzüge heute nur noch teilweise von der Ge 6/6 II geführt werden, sind die schweren Güterzüge noch immer fest in der Hand der 700er. Die nicht mehr ganz jungen Lokomotiven gehören nach wie vor zum unverzichtbaren Bestandteil der Rhätischen Bahn, sie werden daher noch lange im aktiven Dienst zu erleben sein.

Die beiden Vorausloks 701 und 702 besaßen anfangs schmale Frontfenster und eine mittige Übergangstüre an den Endführerständen. Später wurden auch sie dem Aussehen der Serienloks 703 bis 707 (Foto oben zeigt die 703) angepasst.

Das mittlere Drehgestell ist ohne Antrieb und seitlich verschiebbar. Damit kann die sechsachsige Lok sogar 600 mm-Radien befahren.



Die Lokfront gefällt durch feine Details und gute Lösungen: die Schläuche sind aus Gummi und feinem Spiraldraht gefertigt. Etwas flach wirken nur die Gravuren der Laufstege auf dem Dach, jene der Lüftergitter hingegen sind sauber ausgeführt.



## Modell-Varianten von Kiss

Schon 1999 brachte Kiss die Ge 6/6 II als Messingmodell in roter und grüner Lackierung auf den Markt. Vier Jahre später, auf der Spielwarenmesse 2003, wurde die Ge 6/6 II in der Kunststoffversion angekündigt. Die RhB-Freunde wurden fast vier Jahre vertröstet, denn erst im Dezember 2006 lieferte Kiss die Lok aus. Der Ausliefertermin im Frühjahr 2006 konnte nicht eingehalten werden, weil die Antriebsgestelle beim Lagerbrand vernichtet wurden und daher neu gefertigt werden mussten.

Die Modelle tragen die Betriebsnummern 703 bis 707 in den Farben Rot und Grün, jeweils in der analogen oder digitalen Version. Kiss hat nur die Anzahl der vorbestellten Modelle produziert – unter der Hand spricht man von rund 300 Exemplaren. Eine zweite

Auflage, so erfuhren wir bei Kiss während der Nürnberger Spielwarenmesse, wird daher erwogen.

Die Versionen in Grün entsprechen dem bis Ende der 1980er Jahre eingesetzten Vorbild, während die roten Kiss-Loks dem Vorbild aus der Zeit von ca. 1978 bis 1998 nachempfunden sind. Wer sein Modell in der Gegenwart einsetzen will, muss die Scherenstromab-

nehmer gegen Einholmstromabnehmer austauschen – aber dazu sind Änderungen auf dem Dach notwendig. Darüber lesen Sie mehr in einem Werkstatt-Beitrag in einer nächsten GBP-Ausgabe.

Mit einer Länge von 630 mm über Puffer ist das Modell um 14 mm zu kurz geraten – doch Liebhaber korrekter Maße können aufatmen: Kastenlänge, Breite und Höhe des Modells sind exakt im Maßstab 1:22,5 ausgeführt. Lediglich die Länge der Puffer ist auf beiden Seiten etwas zu kurz geraten. Damit kann man leben, da beim Original die Puffer recht lang sind. Im Modell würden die langen Puffer in engen Kurven zu weit ausschwenken – die Ge 6/6 von Kiss nimmt Radien von 600 mm.

Etlche Zusatzdetails sind aus Messing, die Wappen und je nach Ausführung sind auch die Beschriftungen erhaben ausgeführt. Leider fehlen die Außenspiegel und die Sandkästen könnten etwas stärker hervorgehoben sein. Auch fehlt auf einer Seite das Fabrik Schild an der längeren Kastenhälfte.

Die drei Betriebsschalter befinden sich versteckt am mittigen Rand der Kastenunterseite, die einstellbaren (Licht-)Funktionen sind in der Betriebsanleitung beschrieben.

Als Antrieb hat Kiss die Lösung der Messingmodelle übernommen. Die sehr gute Stromaufnahme erfolgt über alle vier Antriebsachsen. Die maßstäblich großen Räder mit einem Durchmesser von 46 mm sind aus Edelstahl und kugelgelagert. Je ein großer Bühlermotor (größer als bei LGB) in den beiden äußeren Triebdrehgestellen sorgen für eine ausreichende Zugkraft der rund 7 Kilogramm schweren Lok. Das mittlere Drehgestell ist nicht angetrieben und enthält nur ein einfaches Gleitlager aus Messing. Man sollte die Lager einfetten, damit man sich nicht die Quietschgeräusche anhören muss.

Zwei Farben, zwei Epochen: die grünen Vorbilder führen bis Ende der 1980er Jahre, die roten mit Scherenstromabnehmer waren bis Ende der 1990er Jahre in dieser Bauform bei der RhB unterwegs.





Abgesehen vom Längenmaß über die Mittelpuffer, ist die große Ge 6/6 maßstäblich umgesetzt worden. Daher sollten aus optischen Gründen nicht zu kurze Reisezugwagen angehängt werden – hier sind es die Mitteleinstiegswagen von Kiss.



Bei der Kraftübertragung über Kunststoffzahnäder auf den Treibachsen ist es allerdings schon zu Ausfällen gekommen, weil Zahnäder durchgebrochen sind. Kiss ist das Phänomen bekannt – wer betroffen ist, der kann auf Wunsch ab März Austauschachsen mit Messingzahnädern erhalten, teilte man uns mit.

Im Gehäuseinneren befindet sich eine Anschlussplatine, an der die Stromabnehmer, die Motoren, die Beleuchtung und die Funktionsschalter angeschlossen sind. Über ein 34-poliges Flachbandkabel besteht eine Verbindung zur Hauptplatine. Auf der Hauptplatine befindet sich die Regelelektronik; bei der anlogenen Ausführung ist nur eine Dummy-Platine aufgesteckt und bei der digitalen Version findet man einen ESU-Dekoder, dessen spezifische CV-Werte in der Bedienungsanleitung leider überhaupt nicht dokumentiert sind. Ab Werk ist der Loksound-Dekoder auf LGB-Pulskette eingestellt – für DCC-Betrieb muss man den Dekoder umprogrammieren. Wer die CV-Werte nicht zur Hand hat, dem helfen nur der Fachhändler oder die ESU-Website weiter.

Zur Beleuchtung sind weiße 5 Volt-Birnchen eingebaut, die roten Rückleuchten sind mit LED bestückt. Der Richtungswechsel ist umschaltbar von Schweizer Lichtwechsel auf rotes Rücklicht. Nicht sehr servicefreundlich ist ein Austausch der 5 Volt-Birnchen gegen solche von 22 Volt. Der Tausch der unteren Stirnlampen ist eine Fummelei. Wie bei der Ge 4/4 I, sind die Innenteile des Führerhauses verklebt.

Um eine analoge Lok zu digitalisieren, braucht nur die Dummy-Platine

gegen einen ESU-Dekoder getauscht zu werden. Wer Dekoder anderer Hersteller einbauen möchte tut gut daran, die Platinen komplett zu entfernen, die Stecker abzuschneiden und alle Drähte direkt am Dekoder anzuklemmen. Aber Vorsicht, denn bei den Flachbandkabeln sind nicht gleiche Farben für gleiche Funktionen verwendet worden. Auch dazu mehr im GBP 3/2007.

**Fazit:** Man muss nicht unbedingt ein RhB-Fan sein, um sich in diese Lok zu verlieben. Sie ist ein Muss für die Freunde der Rhätischen Bahn. Die maßstäbliche Ausführung gibt das bullige und kraftvolle Aussehen der Ge 6/6 eindrucksvoll wieder. Dank ihres hohen Gewichtes kann die kleine Lok wie ihr großes Vorbild schwere Züge befördern. Kiss hat zumindest in Kürze eine Lösung für das bruchgefährdete Kunststoff-Zahnrad der Treibachsen für alle Bahner, die solche schwere Züge fahren. Die Normalpreise (analog 1099 €, digital 1349 €) für die Kiss Ge 6/6 II liegen auf gehobenem LGB-Level. Wer sich die Vorverkaufspreise sicherte, konnte zwei, drei Hunderter sparen und erhielt damit einen mehr als guten Gegenwert. Wann also kommt die zweite Auflage von Kiss? Zumindest plant jetzt auch LGB eine Ge 6/6 II – für das Jahr 2008.

*Klaus Himmelreich*

**Vorbildlok 703, wie sie in den 1990er Jahren im roten Farbleid unterwegs war: mit runden Scheinwerfern und Scherenstromabnehmern**

Fotos: Klaus Himmelreich (5), H.-Joachim Gilbert (4)

**TRAIN CONTROL**  
Train Control by CP Electronics  
**Die Funksteuerung für den Mehrzugbetrieb!**

**NEU!** Funk-Start für **99,- €**

**Handsteuergerät „Junior“**

- drahtlose Mehrzug-Steuerung
- achte Einhand-Bedienung
- 2 Funktionen + Licht schalten
- beleuchtetes Display

Besuchen Sie uns auf der Homepage unter [www.train-control.de](http://www.train-control.de) oder erhalten Sie weitere Informationen bei:

Meik Schröder  
Vertrieb Train Control  
Schulstraße 39  
32120 Hiddenhausen  
Tel. 05223 / 65 30 789  
Fax 05223 / 65 30 788

**Damit ihr Etat nicht unter die Räder kommt:**  
Wartung erfolgt gegen Nachnahme oder Bankübertrag. Keine Sparkasse, Post, Konto-etc. (12143) (02 230 90 11)

Pola	145,-
Art. 919	69,-
Art. 1738	
Set aus	
1 x Art. 1004	145,-
1 x Art. 1005	
<b>Kiss Neuheiten</b>	
- Vorverkaufspreise -	
HSB-Dampflok „P111“, Spur G	
Art. 76111, BR 99 6101	1.890,-
HSB-Dampflok „P111“, Spur G	
Art. 76112, BR 99 6102	1.890,-
<b>Kiss Neuheiten</b>	
K 38 Spur G	2.390,-
Kiss Spur I	2.650,-
BR 39	2.099,-
BR 65	7,-
Photo und Verpackung	
LGB 1000er-Motiv	
Modellbahn-Atelier	
<b>Renken</b>	
46276 Essen (Steink)	
Böschung Str. 21, Tel. 0201/851 63 39	
Inter- und Produktions- und Vertriebs- nicht selbst als eigenständige Teile lieferbar. Versand nur per P.O.	