ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

1/1982
Februar

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	130,—
Lire	4500,—

Modellbahn–Fachzeitschrift · aktuell · informativ

Winterimpression

Am 28. 12. 1980 entstand diese schöne Winterimpression. Die TAG 7 zieht ihren Sonderzug abends nach Tegernsee.

Foto: A. Ritz

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

1/82
ISSN 0171-3671
8. Jahrgang

Einzelheft	DM	7,80
	sfr	7,80
	öS	59,—
	hfl	9,50
	bfr	130,—
	Lire	4500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker
Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
E. Henne
Ständige Mitarbeiter:
Horst Obermayer
R. Barkhoff
C. Asmus
Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Peter Schiebel
Satz: fotosatz geiss, Puchheim
Druck: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna - Verona

Einsenbahn-Journal erscheint 1981 6x
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41,40 DM ohne Portokosten
Einzelheft: 6,90 + 1,— DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!

Neue Auflagenhöhe 28.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt . . . . . .

	Seite
Schienen im Schnee	4
Die Rhätische Bahn (Schluß)	9
Eisenbahn-Pioniere in Ingolstadt	17
Die Zentralwerkstätten der K.Bay.Sts.B. in München	23
Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt (Teil 2)	28
75 Jahre »Arnold«	36
Neues in großen Spurweiten	40
Bayern Journal	44
Alter LAG-Wagen BC 4i	51
Die Baureihe E 71 — Vorbild und Modell	52
Die bayer. Lokalbahnwagen von Raimo	58
Vorbildliche Modellbäume in HO	60
Neuheiten-Journal	61
Mini-Markt	67
Bücherecke	70

Achtung!

Unser neues Buch

Eisenbahn-Dreieck »Distelrasen«

geht in den nächsten Tagen zur Drucklegung. Deshalb gilt der Subskriptionspreis nur noch kurze Zeit. Wenn Sie also Geld sparen wollen — bestellen Sie gleich.

Eine Bestellkarte zum Ausschneiden finden Sie auf Seite 68 dieses Journals.

Zu unserem Titelbild:

BR 65 1073 auf der Strecke Arnstadt—Ilmenau anläßlich einer Sonderfahrt — aufgenommen am 18.2.1978.

Zu unserem Poster:

Der D 854 bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Markt-Schorgast, Strecke Hof/Bamberg, gezogen von der 01 202 im Januar 1973.

Titel- und Posterfoto: J. Nelkenbrecher

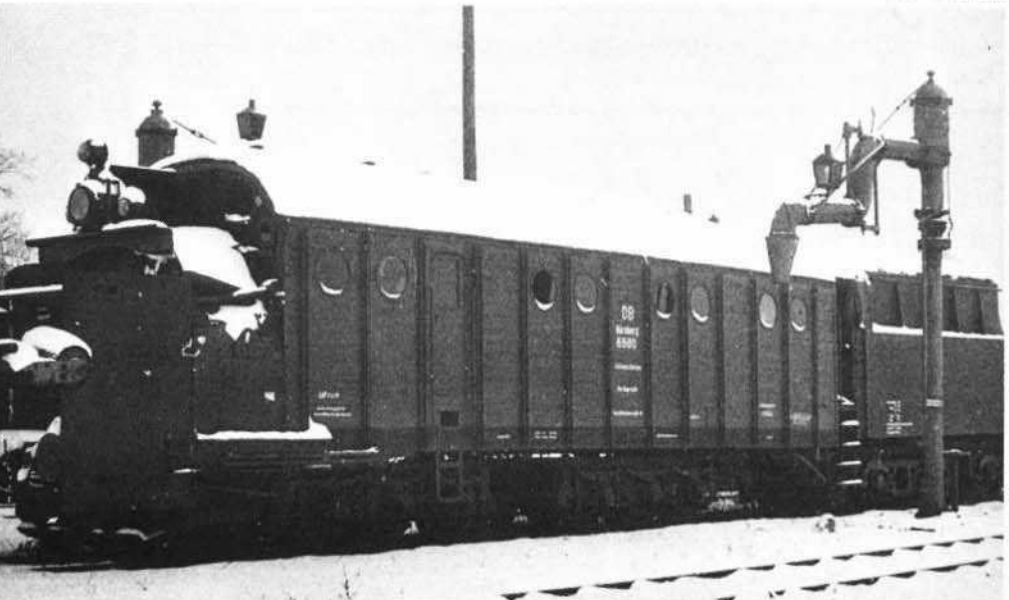
Bild 1: Im Schneesturm nach Selb durchgekämpft — vom Räderwerk der 86 778 aus Hof ist nichts mehr zu sehen. Winter 1965. Foto: Kundmann

Schienen im Schnee

Die »glanzvollen« Tage des Schienenbetriebs sind vorbei — meinen viele der Eisenbahnfreunde, vor allem jene, die dem großen Kreis der Dampflokfans angehören. Vorbei zu sein scheinen auch die beeindruckenden Erlebnisse im Kampf gegen den Schnee auf Schienensträngen. Dies aber nicht, weil die Winter nicht mehr so hart und streng wie früher wären, sondern weil die vorbereitenden Maßnahmen, die technischen Möglichkeiten sowie die leistungsstärkeren Loks jene Atmosphäre verdrängten, die früher den Winterbetrieb der Eisenbahnen kennzeichneten — zum Leidwesen wetterharter Fotofreunde, sicher aber zur Freude der Eisenbahner. Auch die Stillegung vieler, vom Schnee besonders gefährdeter, dafür aber um so idyllischerer Nebenbahnlinien sorgte dafür, daß viele dieser Erlebnisse der Vergangenheit angehören.

Nicht nur der Alpenraum, sondern auch die Mittelgebirge sind Winter für Winter von einer dicken Schneedecke überzogen. Zentraler Gebirgsstock Mitteleuropas ist dabei das Fichtelgebirge, dem sich nach Nordwesten der Frankenwald, der Thüringer Wald und die Rhön anreihen; nach Nordosten schließt das langgestreckte Erzgebirge, nach Südosten das bayerisch-böhmische Grenzgebirge, der ‚Böhmerwald', an.
Gerade in diesem ostbayerischen Raum zwischen Hof und Passau litten und leiden die Verkehrswege alljährlich wieder unter dem sehr harten Winter. Dabei trennt die Further Senke den niedrigeren, weniger bewaldeten Oberpfälzer Wald im Norden vom höheren Bayerischen Wald im Süden, der sich — steil aufsteigend — den von Westen heranziehenden Wetterfronten quer entgegenstellt, so daß hier die Niederschläge besonders ergiebig sind. Im Oberpfälzer Wald mit seinen teils weiten ebenen Flächen ist dagegen — vor allem bei Hochdruckwetter — der von Osten heranfegende »Böhmwind« gefürchtet, der zuweilen gewaltige Schneeverwehungen verursacht. Nachfolgend sollen zwei besonders katastrophale Ereignisse auf der Nebenbahn Weiden—Eslarn detaillierter wiedergegeben werden:
1937 wurde diese Linie in der Nacht vom 24. auf 25. Januar von einem aus Nordost kommenden Schneesturm zwischen den Bahnhöfen Floß und Vohenstrauß an mehreren Stellen zugeweht. Die Schneeverwehungen wiesen zum Teil eine Höhe bis 3,5 m auf. Auch die 6,2 km lange Güterbahn Floß—Flossenbürg wurde durch Schneeverwehungen unbefahrbar.
Der Nordoststurm konnte deshalb in einem großen Vorgelände dieser weiten Hochfläche die vorhandene Schneedecke aufwirbeln und mit sich fortführen. Die angewehten Schneemassen waren vielfach mit Ackererde vermischt. Die Bahneinschnitte wurden an den Stellen am stärksten zugeweht, an denen Schneeschutzdämme angebracht waren. Wo aber diese Schneeschutzdämme fehlten, trug der Sturm den Schnee über den Bahnkörper leichter hinweg. Seit dem Winter

Bild 2: Bereit zum Einsatz im Fichtelgebirge: die Dampfschneeschleuder des Bw Neuenmarkt-Wirsberg im Winter 1963. Foto: Kundmann



1928/29 waren auf der Nebenbahn Neustadt (Waldnaab)—Eslarn stärkere Schneeverwehungen nicht mehr aufgetreten. Der Verlauf der Dinge war folgender:

24. Januar 1929: Der letzte Zug, der auf der Strecke verkehrt, blieb kurz vor Mitternacht zwischen den Bahnhöfen Vohenstrauß und Floß im Schnee stecken. Die Lokomotive entgleiste und stellte sich quer zum Gleis. Ein Hilfszug aus Weiden übernahm die Reisenden.

25. Januar: Es wurden 115 Mann, meistens Arbeitskräfte aus den benachbarten Ortschaften, zum Schneeräumen eingesetzt und die Schneeschleuder aus Passau angefordert. Diese Schneeschleuder konnte schon am Nachmittag ihre Arbeit aufnehmen. Sie wurde von zwei Lokomotiven geschoben. In einer 3,5 m hohen Schneeverwehung blieb das Gespann stecken. Auch die beiden Lokomotiven konnten nicht mehr zurück, weil ihnen neue Verwehungen den Rückweg abgeschnitten hatten. Einem Gerätezug gelang es nicht, an die beiden Lokomotiven heranzukommen und blieb ebenfalls stecken. Eine weitere Hilfslokomotive schaffte es gegen Mitternacht, den Gerätezug wieder freizubringen. Auch die Hauptstraße Weiden—Vohenstrauß und das Straßennetz zwischen Vohenstrauß und Eslarn wurde an diesem Tag an zahlreichen Stellen zugeweht und damit unbefahrbar.

26. Januar: Es konnten nur 42 Bahnarbeiter eingesetzt werden, weil die Hilfsmannschaften aus den Ortschaften zur Freimachung der Straßen verwendet wurden. Die beiden eingesperrten Lokomotiven und die Schneeschleuder wurden bei schwerem Sturm ausgeschaufelt.

27. Januar: Durch Einsatz der Mannschaft eines Gleisbautrupps wurde die Zahl der Bahnarbeiter auf 93 Mann erhöht. Die Schneeschleuder blieb wieder stecken und mußte abermals ausgeschaufelt werden. Bei unvermindert anhaltender Stärke des Schneesturms wurde auch der östliche Streckenteil Vohenstrauß—Eslarn zugeweht. Eine einberufene Versammlung beschloß, Reichswehr und Arbeitsdienst zur Freimachung von Straße und Eisenbahn anzufordern.

28. Januar: Die Schneeschleuder wurde auf der Güterbahn Floß—Flossenbürg eingesetzt, weil einer an dieser Bahn gelegenen Porzellanfabrik die Kohlen auszugehen drohten. An der Schneeschleuder brachen jedoch einige Schaufeln. Sie wurde über Nacht im Ausbesserungswerk Weiden wieder instandgesetzt. Es gelang, einzelne Bahnhöfe östlich von Vohenstrauß mit Lastkraftwagen zu bedienen, dagegen war es nicht möglich, bis zum Endbahnhof Eslarn durchzukommen.

29. Januar: Der Sturm ließ nach. Zur Freilegung der Nebenbahn wurden 420 Mann eingesetzt, davon 332 Mann des damaligen Arbeitsdienstes. Mit Lastkraftwagen konnten auch einige Bahnhöfe östlich von Vohenstrauß wieder bedient werden. Zwei Lastkraftwagen blieben aber im Schnee stecken und mußten ausgeschaufelt werden; im Laufe des Vormittags konnte die Personenbeförderung mit einem Bahnautobus aufgenommen werden. Die Schneeschleuder wurde zunächst wieder auf der Strecke Floß—Flossenbürg eingesetzt. Es gelang, diese Strecke freizulegen.

Bild 3: Das waren noch Zeiten in Ostbayern: die Dampfschneeschleuder in vollem Einsatz. **Foto: Sammlung Kundmann**

Bild 4: Start zur Räumfahrt durchs Tal der Fichtelnaab: Klima-Schneepflug des Bw Kirchenlaibach in Neusorg 1968. **Foto: Kundmann**

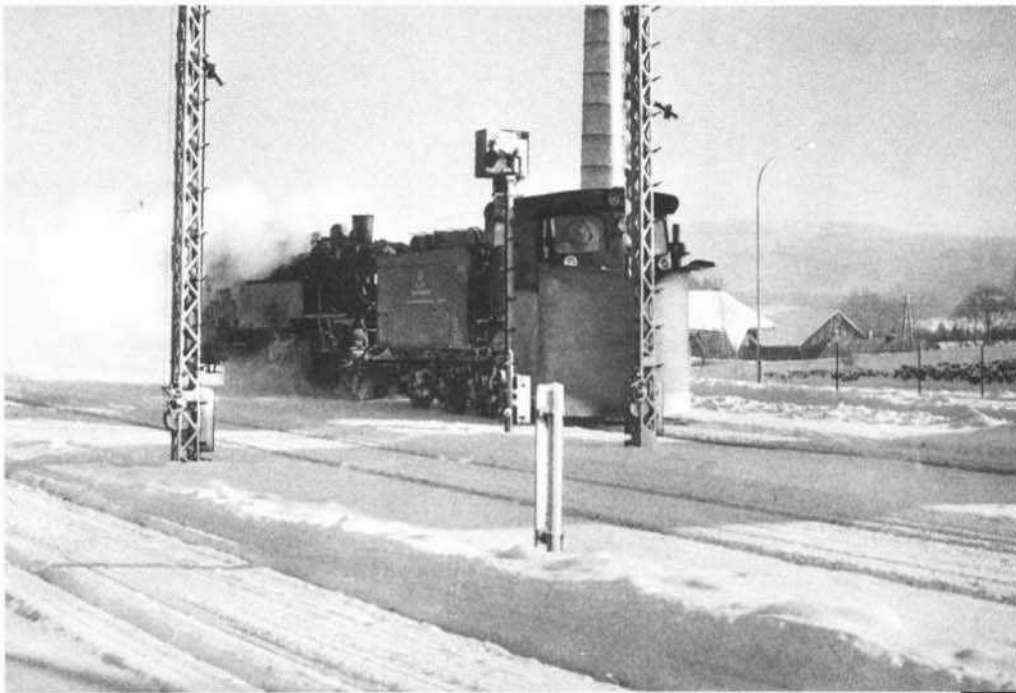


Bild 5: Nach getaner Arbeit im Bahnhof Fichtelberg am Fuße des Ochsenkopfes 1968: die Strecke von Neusorg herauf ist wieder frei. **Foto: Kundmann**

30. Januar: Zwischen Floß und Vohenstrauß traten 420 Mann und die Schneeschleuder in Aktion. Die Personenbeförderung zwischen Weiden und Vohenstrauß mit Autobus blieb aufrechterhalten, mit Lastkraftwagen wurden 27 Fahrten ausgeführt. Am späten Nachmittag gelang es, die ganze Strecke freizumachen und den Eisenbahnbetrieb wieder aufzunehmen.

Daß alle Erfahrungen und Erkenntnisse über »Wind und Sturm«, der über den Oberpfälzer Wald hinwegfegt, zunichte gemacht werden können, zeigte sich drastisch ein Vierteljahrhundert später, als — im Januar 1963 — der Schienenweg zwischen Floß und Vohenstrauß abermals von meterhohen Schneeverwehungen zugedeckt und wie Anno 1936 nur mit militärischer Hilfe wieder freigelegt werden konnte.

Nichts deutete an jenem 18. Januar, einem Freitag, auf eine Sturmkatastrophe hin, obgleich das Bundesbahnbetriebswerk Weiden gegen 16.30 Uhr eine Sonderwarnung erhalten hatte. Noch ungehindert verließ der fahrplanmäßige Personenzug Eslarn—Weiden den Bahnhof Vohenstrauß. Doch schon nahe Waldthurn blieb der mit einer Dampflokomotive bespannte Zug in einer Schneewehe stecken. Urplötzlich hatte sich der Wind in einen ausgewachsenen Sturm verwandelt, der heulend über das Land fegte und undurchsichtige Schneemassen vor sich hertrieb.

Bild 6: Schneewall vor dem Grenzzaun in Bayerisch-Eisenstein 1970. Im Hintergrund eine CSD-Lok der Reihe 464 zur Bedienung des Sägewerks. **Foto: Kundmann**

Daraufhin schickte die DB eine Lok aus Weiden zu Hilfe, die aber wenige Meter vor dem blockierten Zug ebenfalls steckenblieb. Auf Grund eines dringenden Notrufs der Bundesbahn wurde bei der Bundeswehr in Weiden Katastrophenalarm ausgelöst und 26 Mann in Marsch gesetzt, um das verwehte Streckenstück freizuschaufeln. Gleichzeitig dampfte von Weiden nochmals ein aus zwei Lokomotiven und einem Wagen bestehender Zug Richtung Waldthurn; doch mittlerweile türmten sich die Schneemassen zu »Gebirgen«. Aber bei dem messerscharfen Orkan waren die Bemühungen der Soldaten von Anfang an zum Scheitern verurteilt. »Nachdem auch der Hilfszug nur bis auf einige hundert Meter an den festsitzenden Personenzug und die ebenfalls steckengebliebene Lokomotive herankam, mußte man sich darauf beschränken, die Passagiere in diesen Hilfszug zu bringen. Keine leichte Aufgabe in meterhohem Schnee, Sturm und undurchdringlicher Nacht.« So schrieb damals der »Neue Tag«.

Doch die Fahrgäste freuten sich zu früh. Knapp 200 m vor Albersrieth blieb auch dieser Zug in der Schneefestung stecken, nachdem er es mit mehrmaligem Anlauf bis dorthin geschafft hatte. Der den Einsatz leitende Bundesbahn-Amtmann des Betriebsamtes forderte daraufhin über Streckentelefon in Weiden nochmals zwei schwere Lokomotiven mit Schneepflug an, die gegen 3 Uhr morgens Floß passierten. Doch auch sie mußten vor Albersrieth aufgeben, während es im Wagen des Ersatzzuges, in dem mittlerweile 60 Personen saßen, empfindlich kalt wurde, denn die letzten Kubikmeter Wasser waren aufgebraucht, so daß auch die Kesselheizung ausfiel. Damit war dieses kurze Streckenstück zu einem »Lokfriedhof« mit sechs Maschinen geworden, zu denen noch eine weitere kam, die Vohenstrauß nicht

Bild 7: -25° Nachttemperatur war zuviel — der eingefrorene Schienenbus wird 1969 von einer 50er aus dem Bahnhof Selb Stadt ins Bw Hof geschleppt. Foto: Kundmann

mehr verlassen konnte.
Nur unter dem Einsatz aller Kräfte der Soldaten gelang es, die Passagiere aus dem im Sturm schwankenden Waggon in ein nahe gelegenes Gasthaus »zu schleppen«, in dem schon 50 Reisende eines Busses und festliegender Personenautos die Nacht verbracht und längst auch die letzten Vorräte des Wirtes aufgezehrt hatten. Zugleich bat der Bundeswehr-Einsatzleiter um weitere Hilfe: In Weiden machte man Schneeraupe, Lkw's und Jeeps fertig, die mit 70 Mann Richtung Albersrieth losfuhren und gegen 9.30 Uhr die 1 km vor Albersrieth liegende Straßenkreuzung erreichten. Der Weidener Standortkommandeur war damals der erste, der sich bis zum Gasthaus durchkämpfte. Langsam schob sich auch die Fahrzeugschlange auf der Ortsverbindungsstraße näher, voraus die mit Kettenantrieb ausgestattete Schneeraupe. Decken wurden verteilt, Frauen und Männer auf die Wagen gehoben, und gegen Mittag erreichte der Konvoi das nur 12 km entfernte Weiden.

Für die Bundesbahn war damit diese Schneeaktion noch lange nicht zu Ende; ihr stand noch eine kaum zu bewältigende Arbeit bevor. Noch während des ganzen Sonntags waren vom Bahnhof Weiden aus alle erdenklichen Kräfte im Einsatz, um die verwehten Strecken wieder freizubekommen. Selbst am Montag war die Strecke Neustadt/W.—Eslarn noch gesperrt, weil noch eingewehte Loks auf den Gleisen unbeweglich standen. Nur die beiden letzten Hilfsloks hatten sich mittlerweile bis Floß zurückkämpfen können.

Bild 8: Betriebsdienst nach Bedarfsplan A: Ankunft einer Schienenbus-Ersatzgarnitur aus zwei 86ern und vier Vorkriegs-Eilzugwagen von Holenbrunn in Selb Stadt 1968. Foto: Kundmann

Bild 9: Die Eiseskälte ist dieser Schienenbus-Ersatzgarnitur noch anzusehen: der Mittagszug Selb—Marktredwitz, bestehend aus einer 86er und zwei Schürzenwagen, nahe Schwarzenhammer 1968. **Foto: Kundmann**

Auch auf den anderen Strecken war damals die Situation katastrophal. Bis Sonntag, 20.1., war der Abschnitt Oberviechtach—Schönsee gesperrt; auf der Strecke Weiden—Neukirchen waren am gleichen Tag 50 Mann dabei, die Linie zwischen Ullersricht und Etzenricht freizuhalten. Am Sonntag war es der Bahn auch gelungen, die Strecke Bayreuth—Weiden wieder zu bedienen, die im Raum Kemnath unbefahrbar war. Ohne größere Schwierigkeiten ging es lediglich auf der Hauptstrecke Hof—Regensburg ab. Dagegen mußten in und bei Kirchlaibach 100 Bundeswehrmänner zum Schneeschaufeln eingesetzt werden, um auch hier auf der »Fichtelgebirgsbahn« Marktredwitz—Nürnberg den Verkehr wieder flott zu bekommen.

Fichtelgebirge und Bayerischer Wald litten und leiden trotz höherer Schneedecke im allgemeinen nicht so sehr unter Verwehungen wie der Oberpfälzer Wald. Im Fichtelgebirge schafften es meist in den vergangenen Jahren die Klima-Schneepflüge, die Schienenstränge freizuhalten. Bevor es diese speziell konstruierten Räumgeräte gab (von denen zeitweise bis zu 4 in Hof beheimatet waren), wurden Personenwagen einer Lok vorgespannt, denen unter der Plattform seitliche Räumer anmontiert worden waren, während ins Innere dieser Wagen Eisenbahnschienen oder ähnliches zum Beschweren und damit zum besseren Einsatz im Kampf gegen den Schnee gelegt wurden. Ein alter Eisenbahner erzählte uns, wie er zur Jugendzeit mit Kollegen oft tagelang auf der Nebenbahn zwischen Asch in Böhmen und Adorf in Sachsen in einem dieser Gefährte »kampierte« und dabei nur die mitgenommene Rucksackverpflegung zur Verfügung stand.

Probleme gab es immer wieder mit den leichten einmotorigen Schienenbussen. In guter Erinnerung ist uns noch eine Rückfahrt aus Zermatt Anfang Januar 1962, die über den Lötschberg, durchs Berner Oberland und durchs Allgäu bis Schnabelwaid relativ problemlos verlief; dann aber kamen die Schwierigkeiten der rauhen Fichtelgebirgslandschaft, die nicht selten als »bayerisches Sibirien« bezeichnet wird. Bei Temperaturen unter —20 Grad war der Schienenbus nicht mehr einsatzbereit, so daß die Anschlußreisenden in einem alten Holzklassewagen — von einer 64er gezogen — zu mitternächtlicher Stunde von Schnabelwaid über Marktredwitz nach Selb befördert werden mußten.

Bild 10: Auf den Industriegleisen in Selb geht nichts mehr — im Sonntags-Sondereinsatz wird 1965 Schnee im Stadtbereich abgefahren. **Foto: Kundmann**

Hohe Schneemengen zwangen 1964 dazu, einen Schienenbus auf einer Unterwegsstation stehen zu lassen, bis ein herbeigerufener, von einer 86er geschobener Dampfschneepflug aus Holenbrunn nachfolgte, der dann kurzerhand vor die Vierer-Schienenbuseinheit gespannt wurde und sich so über Selb nach Hof durchkämpfte.

Um jene Zeit stellte die DB Bedarfspläne auf, nach denen bei entsprechenden Schnee- und Witterungsverhältnissen kurzfristig die Schienenbusse der Reihe 795 durch Dampfzüge ersetzt werden konnten. Dabei gab es vor allem auf der beidseitig angeschlossenen und relativ stark befahrenen Nebenbahn Hof—Selb—Marktredwitz recht unterschiedliche Zugkombinationen. In Sondereinsätzen mußten z. B. im Februar und März 1965 Massen von Schnee von den Bahnhöfen und Industriegleisen in Selb abgefahren werden. In diesem schneeträchtigen Winter wurde ein über 300 m langer Abschnitt über die Landesgrenze zwischen Selb—Plößberg und Asch hinweg zugeweht, der nur in deutsch-tschechischer Gemeinschaftsarbeit von vielen Helfern wieder freigeschaufelt werden konnte.

Oft und viel mußte vor allen Dingen auch auf den Bahnen des Bayerischen Waldes geschaufelt werden; die von Passau heraufkommende »Untere Waldbahn« oberhalb Waldkirchen (und auch im böhmischen Abschnitt jenseits Haidmühle) war teilweise tagelang unpassierbar. Die Situation im Winterbetrieb auf dieser Strecke unterhalb des Dreisesselberges verbesserte sich erst, als in Passau eine Dampfschneeschleuder stationiert wurde, wenngleich auch sie — von zwei 86ern geschoben — zuweilen im tiefen Schnee kapitulierte. Dann waren, wenn Sturm und Schneetreiben sich gelegt hatten, die Schaufler die »letzten Nothelfer«, um den Zugbetrieb wieder in Gang zu bringen.

Auch das Bw Plattling erhielt damals eines dieser bulligen Räumfahrzeuge mit dem fast 3 m großen Schleuderrad an der Stirnfront, das immer dann in Marsch gesetzt wurde, wenn die in Eisenstein und Zwiesel bereitgehaltenen Schneepflüge die »Waldbahn« und die abzweigenden Flügelbahnen nach Bodenmais und Grafenau allein nicht mehr freilegen konnten. Wie tiefe Furchen im hohen Schnee wirkten die freigelegten Stumpfgleise des Eisensteiner Bahnhofs, über die die Dampflokomotiven auf dem letzten Rest ihres Weges von Plattling her bis zum Grenzzaun rollten. Auf drübiger Seite setzte die CSD zur Freihaltung ihres Schienenstranges von Pilsen her bis Zellzna Ruda/Markt Eisenstein bzw. bis zum am Grenzbahnhof gelegenen Sägewerk von Dampflokomotiven geschobene Flammenwerfer ein.

Die Dampflokomotiven gibt es seit Jahren auch hier nicht mehr, den Schnee natürlich nach wie vor, Jahr für Jahr. Der Winterbetrieb am Fuße des Arbers ist zwar seitdem nüchterner, aber trotzdem nicht immer problemlos geworden. Nie zuvor erlebten wir den Bayerischen Wald so bezaubernd und tiefverschneit bis in die Donauebene hinunter wie im Januar 1981 bei der Rückfahrt aus dem Skiurlaub. Doch dauerte es bis Plattling, bis die beiden Dieselloks 218 wenigstens etwas Wärme in die eiskalten, dafür aber umso dichter besetzten Berliner Kurswagen brachten.

H. Kundmann

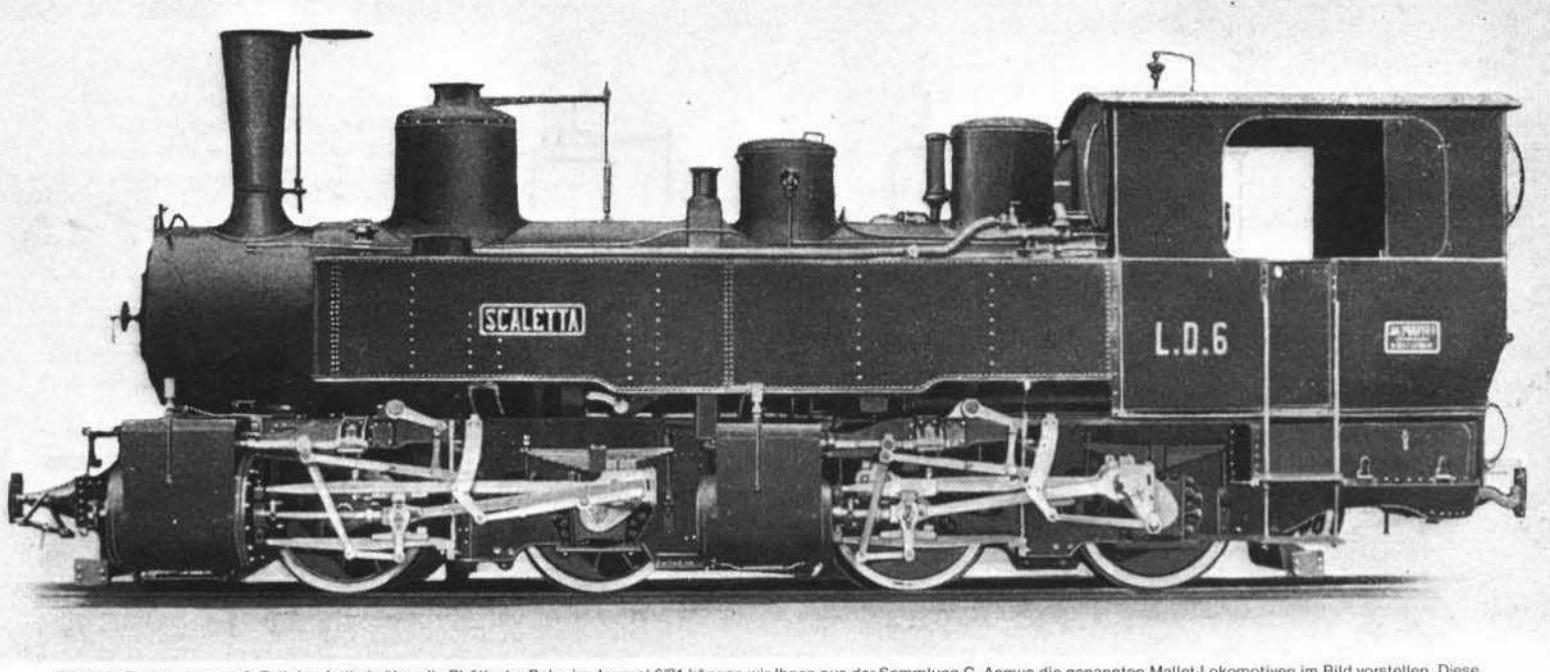


Bild 1: In Ergänzung zum 3. Teil des Artikels über die Rhätische Bahn im Journal 6/81 können wir Ihnen aus der Sammlung C. Asmus die genannten Mallet-Lokomotiven im Bild vorstellen. Diese Aufnahme zeigt die ehemalige Lok Nr. 6 der Landquart-Davos-Bahn, die später bei der RhB die Nummer 21 trug. Sie wurde im Jahr 1891 erbaut und leistete 500 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

Die Rhätische Bahn — Schluß

In den beiden letzten Folgen dieses Beitrags befaßten wir uns etwas ausführlicher mit den Dampf- und Elektrolokomotiven, die auf dem Stammnetz der Rhätischen Bahn im Einsatz standen oder noch stehen. Zum guten Schluß sollen nun auch noch die anderen Fahrzeuge der RhB, die Triebwagen des Stammnetzes, die Loks und Triebwagen der Gleichstromstrecken sowie die Bahndienstfahrzeuge, hierbei insbesondere die Schneeräumgeräte, etwas näher betrachtet werden.

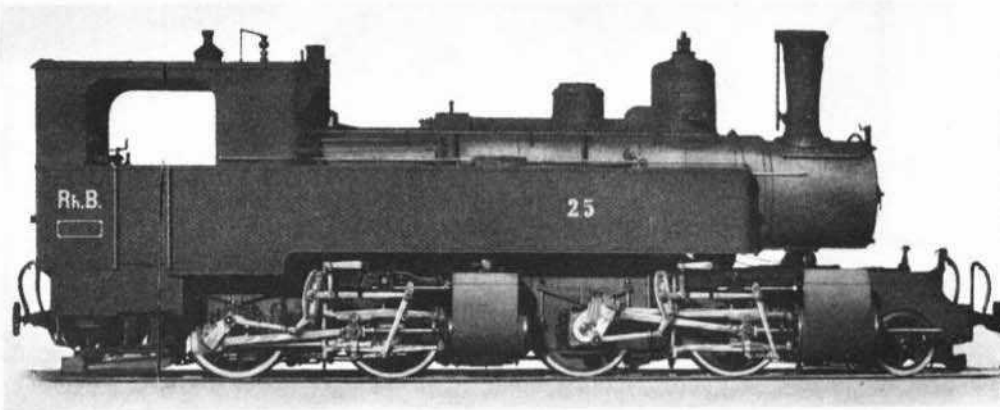


Bild 2: Die Lok Nr. 25 der RhB, eine der acht im Jahre 1902 für die Albula-Linie beschafften weiteren Mallet-Lokomotiven mit einer vorderen Laufachse, Typbenbezeichnung G 2/3 + 2/2.

Die Triebwagen des Stammnetzes

In den Jahren 1939/40 beschaffte die Rhätische Bahn vier elektrische Triebwagen für den Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom von 11 000 V, 16 2/3 Hz vom Typ BCe 4/4. Diese Triebwagen mit den Nummern 501 bis 504 waren vorwiegend für den Einsatz auf der Engadin-Strecke vorgesehen. Sie waren in Leichtstahlbauweise ausgeführt mit leuchtend rotem Außenanstrich. An beiden Stirnseiten waren Übergangstüren mit Faltenbalgen vorhanden. Ab 1958 wurden dann die Faltenbalge an den Stirnwand-Übergängen entfernt. Mit Wegfall der dritten Klasse erhielten die Fahrzeuge die Bezeichnung ABe 4/4, die Nummern wurden beibehalten.

Inzwischen wurden die Triebwagen weitgehend modernisiert, es wurde Fernsteuerung für den Wendezugbetrieb eingebaut und die Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h auf 70 km/h heraufgesetzt. In dieser Form sind die Fahrzeuge noch heute ständig im Einsatz. Im Jahr 1971 erhielt die Rhätische Bahn

Bild 3: Diese Aufnahme zeigt eine G 2/2 + 2/3, eine der Mallet-Lokomotiven mit vorderer Laufachse, auf der Strecke von Filisur nach Tiefencastel auf der Schmittentobelbrücke. Im Hintergrund der Landwasser-Viadukt.

Fotos 1—3: Sammlung C. Asmus

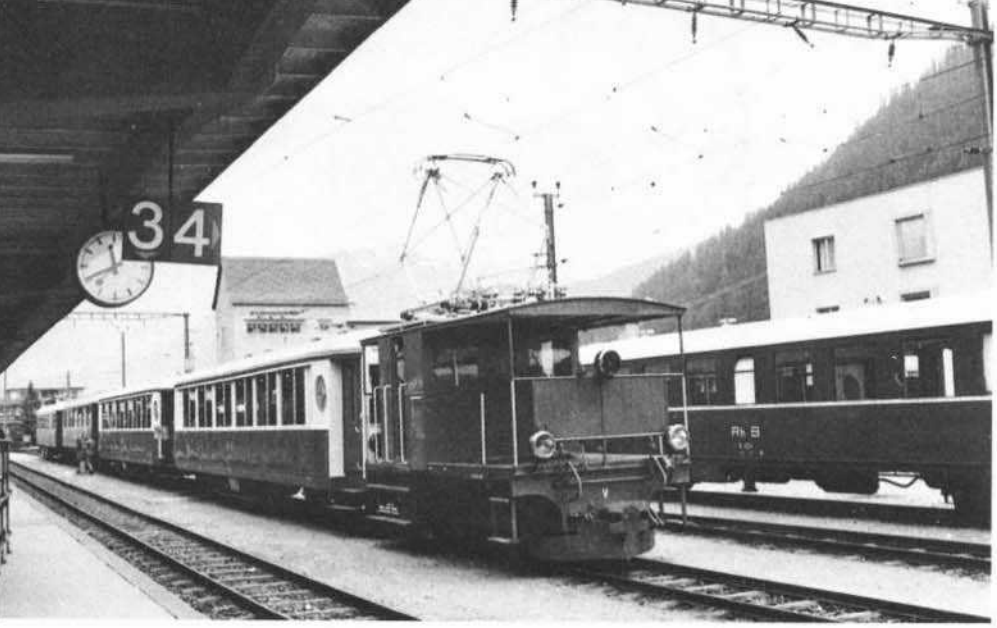


Bild 4: Ein Rangiertraktor Te 2/2 mit Pullman-Wagen der RhB im Bahnhof Davos-Platz am 20.7.80. **Foto: G. Zieschang**

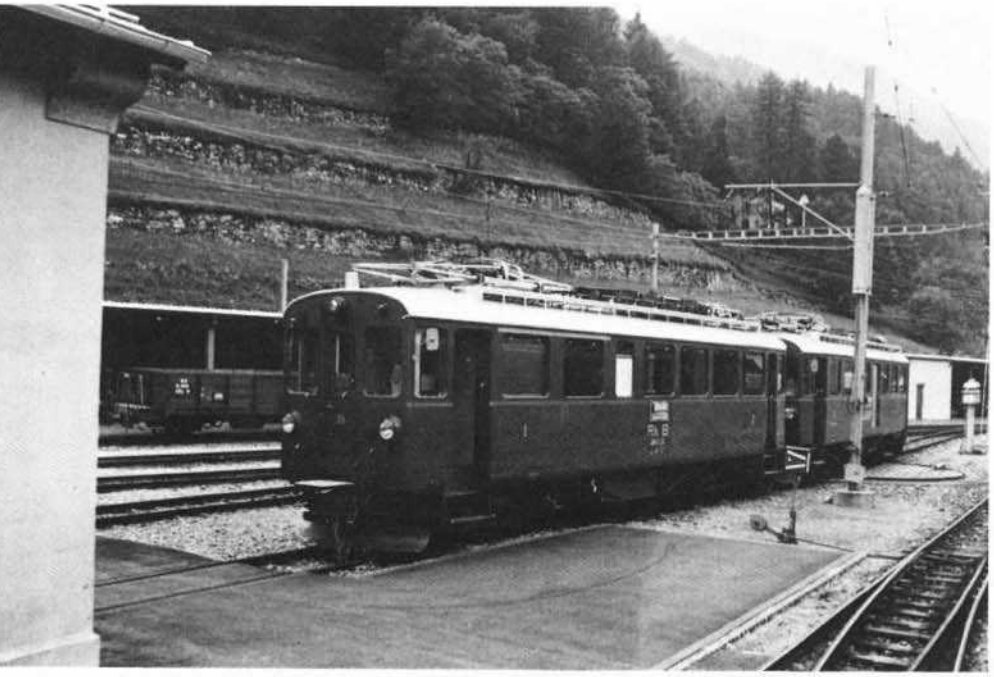


Bild 5: Noch aus der Anfangszeit der Berninabahn stammen diese beiden, inzwischen natürlich grundlegend modernisierten Triebwagen, der ABe 4/4 Nr. 35 und der BDe 4/4 Nr. 38, hier am 18.7.80 im Depot Poschiavo. Im Spitzenverkehr kann die RhB auf diese Fahrzeuge noch nicht verzichten. **Foto: G. Zieschang**

Bild 6: Auch das ist ein Fahrzeug der Berninabahn, die Rangierlok Ge 2/2 Nr. 161, am 18.7.80 in Campocologno aufgenommen. **Foto: G. Zieschang**

vier dreiteilige Vorort-Triebwagenzüge für den Nahverkehr. Jeder Zug besteht aus Triebwagen Be 4/4, Mittelwagen B und Steuerwagen ABDt. Bei Bedarf kann ein weiterer Mittelwagen eingestellt werden. Die Triebwagen Be 4/4 mit den Nummern 511 bis 514 sind mit automatischer Thyristorsteuerung ausgestattet und leisten 1.056 PS. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h, das Beschleunigungsvermögen ist dank der Thyristorsteuerung ausgezeichnet. Die Mittel- und Steuerwagen sind in Leichtmetallbauweise ausgeführt. Die komfortablen Garnituren mit ihrer attraktiven rot-weißen Lackierung sind im Vorortverkehr im Raum Landquart—Chur—Thusis—Filisur eingesetzt und erfreuen sich großer Beleibtheit.

Nicht unerwähnt bleiben soll ein weiterer Triebwagen der RhB, auch wenn es sich um ein Einzelstück handelt, das bereits 1955 ausgemustert und 1959 verschrottet wurde. Es ist der Benzin-Triebwagen BFm 2/2 Nr. 150, der 1928 für die Furka-Oberalp-Bahn gebaut und 1947 von der RhB gekauft wurde. Der Wagen wurde von einem 150 PS-Viertaktmotor angetrieben und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Ursprünglich war er für Zahnradbetrieb gebaut worden, der Zahnradantrieb wurde jedoch bei der RhB ausgebaut. Bis zu seiner Ausmusterung wurde er überwiegend als Dienstfahrzeug für Bauzüge eingesetzt.

Die Rangiertraktoren

Neben den im Journal 6/81 beschriebenen Rangierlokomotiven der Gattung Ge 2/4 bzw. Gem 2/4 verfügt die Rhätische Bahn noch über eine ganze Anzahl zweiachsiger Rangiertraktoren, nämlich 5 elektrische und 16 Dieseltraktoren. Während die elektrischen aufgrund ihrer Auslegung für Wechselstrom nur für Rangierzwecke auf dem Stammnetz einsetzbar sind, erstreckt sich das Einsatzgebiet der Dieseltraktoren naturgemäß auf das gesamte Streckennetz der Rhätischen Bahn. Die Kraftübertragung auf die beiden Achsen erfolgt bei den unterschiedlichen Bauarten über Kuppelstangen oder über Ketten. Auf die Bauarten einzeln einzugehen, würde leider über den hier vorgegebenen Rahmen hinausgehen.

Die Fahrzeuge der Berninabahn

Wie bereits im ersten Teil dieses Berichts (Journal 4/81) ausgeführt, war die im Jahre 1908 eröffnete Berninabahn im Gegensatz zum Stammnetz der Rhätischen Bahn von Anfang an für elektrischen Betrieb eingerichtet und wird seither unverändert mit Gleichstrom von 1000 V betrieben. Pläne für eine Angleichung der Stromsysteme anläßlich der Fusion mit der RhB im Jahr 1943 mußten aus Kostengründen wieder in der Schublade verschwinden.

Die ersten Triebfahrzeuge der Berninabahn waren 14 vierachsige Elektrotriebwagen der Reihe BCe 4/4 mit den Nummern 1 bis 14. Die Fahrzeuge wurden in den 50er Jahren grundlegend umgebaut und modernisiert. Sie erhielten die Bezeichnung ABe 4/4 und sind noch heute zum großen Teil, zumindest in Spitzenbetriebszeiten, im Einsatz.

1964 wurden sechs moderne Triebwagen der