

Eisenbahn 4/1981 JOURNAL

ISSN 0720-051X

August

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





95er Impression

Am Morgen des 20.8.1979 fährt die 95 0028-1 mit dem P 18002 bei Effelder durch den Morgendunst.

Foto: A. Ritz



4/81

ISSN 0171-3671

7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

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 S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1981 6x.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, 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 Verlanges 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 26.500

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Preuss. S 4 — Nachtrag	4
Die Rhätische Bahn	6
Leserbriefe	16
Bei unseren Nachbarn	
»Die große Dampflokschau in Decin«	18
Eisenbahnen in der Oberpfalz »Die Walhalla-Bahn«	23
Nachruf — M + F Feuerwehr-Programm	32
Lucullus-Express	33
Deutschlands letzte Länderbahn —	
Baureihe ausgemustert	34
Mini-Markt	39
Verlags-Bestelliste	40
Mitteilungen	41
Das Ende vom Ende	48
Bayern-Journal	49
Bücherecke	56
Das Schweizer Krokodil	57
Neuheiten-Journal	62
IMA 81	68
Allgäuer Eisenbahntage	69
Die 99 3462 der MPSB	70
BW-Skizzen	74

Zu unserem Poster:

95 0023-2 auf dem Viadukt, Ausfahrt Lichte, im Frühjahr 1977

Zu unserem Titelbild:

95 0005-9 mit einem Güterzug im Oktober 1979 zwischen Unterloquitz und Oberloquitz.

Foto: J. Nelkenbrecher

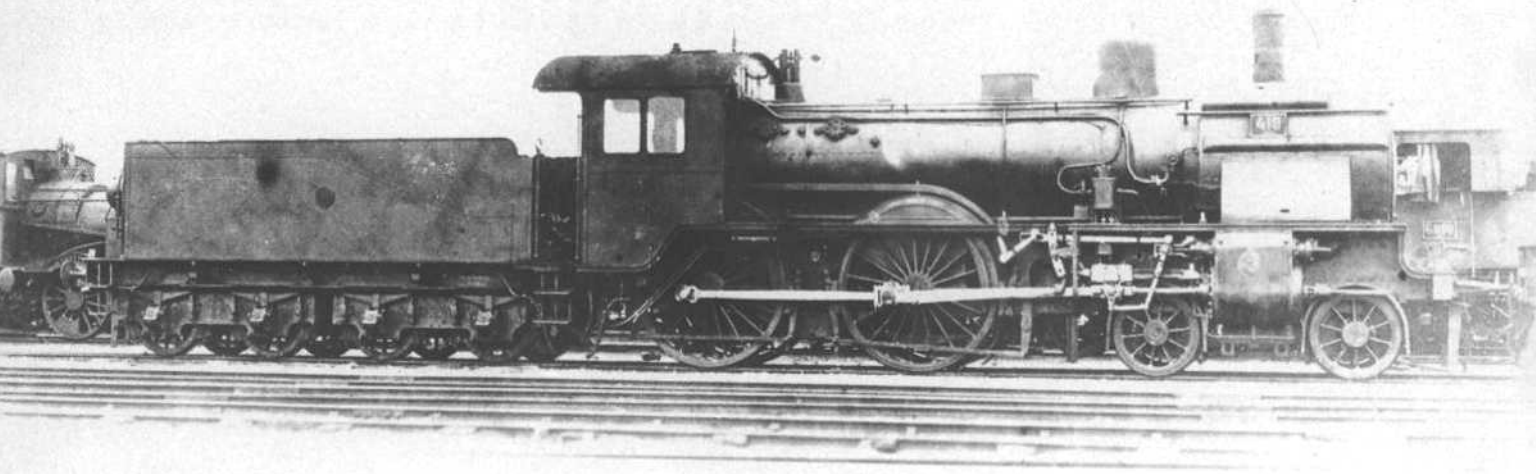


Bild 1: Diese Maschine entspricht in allen Details der o. a. Zeichnung. Es handelt sich um die Halle 482. Im Jahr 1906 war es dann die Halle 418. Diese Maschine war im vorläufigen Nummernplan der Reichsbahn für die Nummer 13 505 vorgesehen, wurde aber nicht mehr übernommen.

Bild 2: Die S 4 (Halle 412); sie war im vorläufigen Umzeichnungsplan der Reichsbahn für die Nummer 13 506 vorgesehen. Gegenüber dem Bild 1 verfügt diese Maschine über eine P 8 ähnliche Rauchkammer (kürzer und größerer Durchmesser) und es fehlen die »Beulen« der Anfahrventile auf der Rauchkammer.

Preußische S 4 — Nachtrag

Zu dem Beitrag über die preußische S 4 in Journal 6/80 (»Das ist die Krönung«) erreichte uns der Brief eines Lesers, der diese Lokbaureihe noch im Betrieb erlebt hat und aufgrund seiner umfangreichen Kenntnisse eine Reihe zusätzlicher Angaben und Bemerkungen machen konnte, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Herr Herbert Rauter aus Krumbach/Schwaben schreibt unter anderem:

»Als Vorläufer aller Heißdampflokomotiven und damit auch der S 4 wurden beschafft:

1. mit Flammrohr- (Langkessel-)Überhitzer

- a) 1898 Vulcan 1643, Rad \varnothing 1980 mm, Hannover 74, im Jahre 1903 Cassel 20, 1906 als S 4 eingereiht (Cassel 401), ausgemustert 1922.
- b) 1898 Henschel 4853 Rad \varnothing 1750 mm, Cassel 131, als P 4 eingereiht, (Cassel 1846), ausgemustert 1922

2. mit Rauchkammer-Überhitzer

- c) 1899 Vulcan 1732, Rad \varnothing 1980 mm, Hannover 86/2, ausgemustert 1913.
- d) 1900 Borsig 4800, Rad \varnothing 1980 mm, Berlin 74/2, 1903 Posen 63/2, als S 4 eingereiht (Posen 401/Osten 401), ausgemustert 1923.

Die Berlin 74 erregte 1900 auf der Weltausstellung in Paris Aufsehen, weil sie als einzige technische Neuerungen zeigte. Der Kessel der Cassel 1846 wurde nach 1922 im Berliner Verkehrs- und Baumuseum ausgestellt.

Von der Baureihe S 4 wurden insgesamt 104 Maschinen geliefert, die sich wie folgt auf die Lieferjahre und Hersteller verteilen:

	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
Borsig	6	12	—	16	6	—	—	40
Henschel	—	—	—	—	24	20	5	5 54
Humboldt	—	—	—	—	10	—	—	10
	6	12	—	16	40	20	5	5 104

Diese 104 Maschinen wurden unmittelbar geliefert an die KED

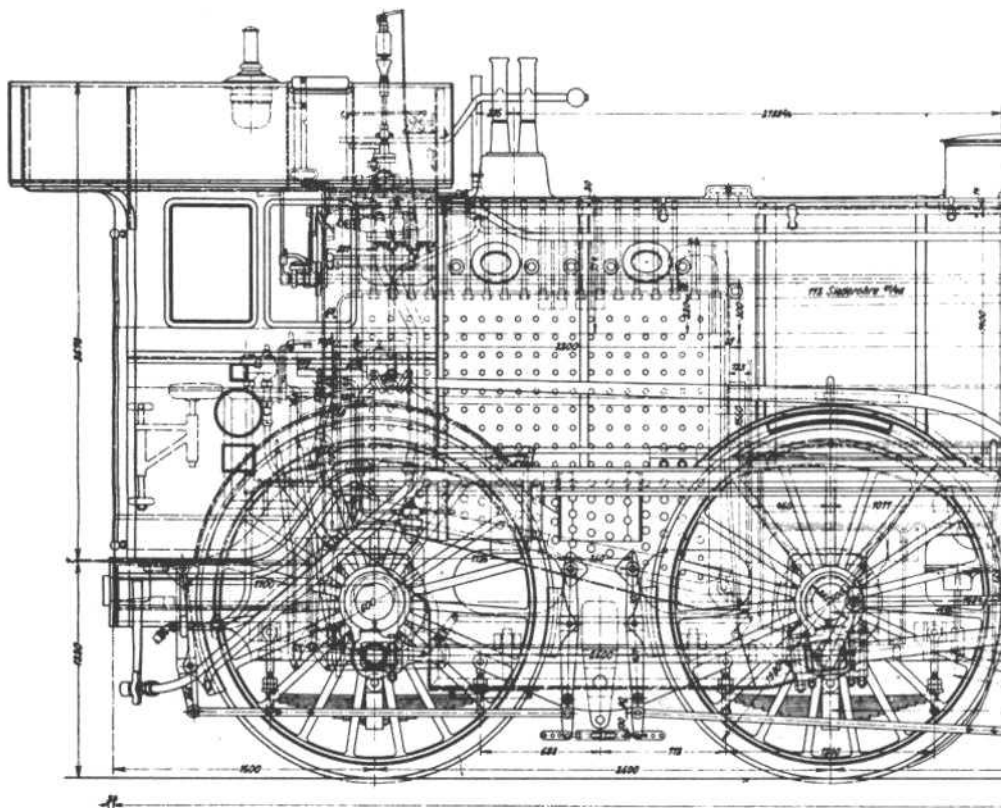
Breslau	6	Essen	12
Bromberg	7	Halle	9
Cöln	4	Hannover	3
Danzig	2	Mainz	12
Elberfeld	34	Saarbrücken	8
Erfurt	3	Stettin	4
			104

Noch 44 Maschinen der Gattung S 4 erhielten 1923 »vorläufige Nummern« der DR - 13 501-544. Sie waren zugeteilt:

Breslau	5	Mainz	9
Elberfeld	9	Münster	2
Erfurt	2	Osten	1
Essen	6	Stettin	10
			44

Bild 3: Dies ist die selbe Lok wie auf Bild 5, jedoch von der Heizerseite aufgenommen. Ab 1940 kam sie wieder zur Deutschen Reichsbahn und erhielt die Nummer 13 402. Nach dem Krieg verblieb die Lokomotive bei der DR und wurde am 1.12.1955 ausgemustert.

Bild 4: Vermaßte Aufrißzeichnung der preußischen S 4, der ersten, serienmäßigen Heißdampf-Schnellzug-Lokomotive. Genau nach diesem Aufriß wurde vor mehr als einem Jahr einer der letzten M + F Bausätze entwickelt.



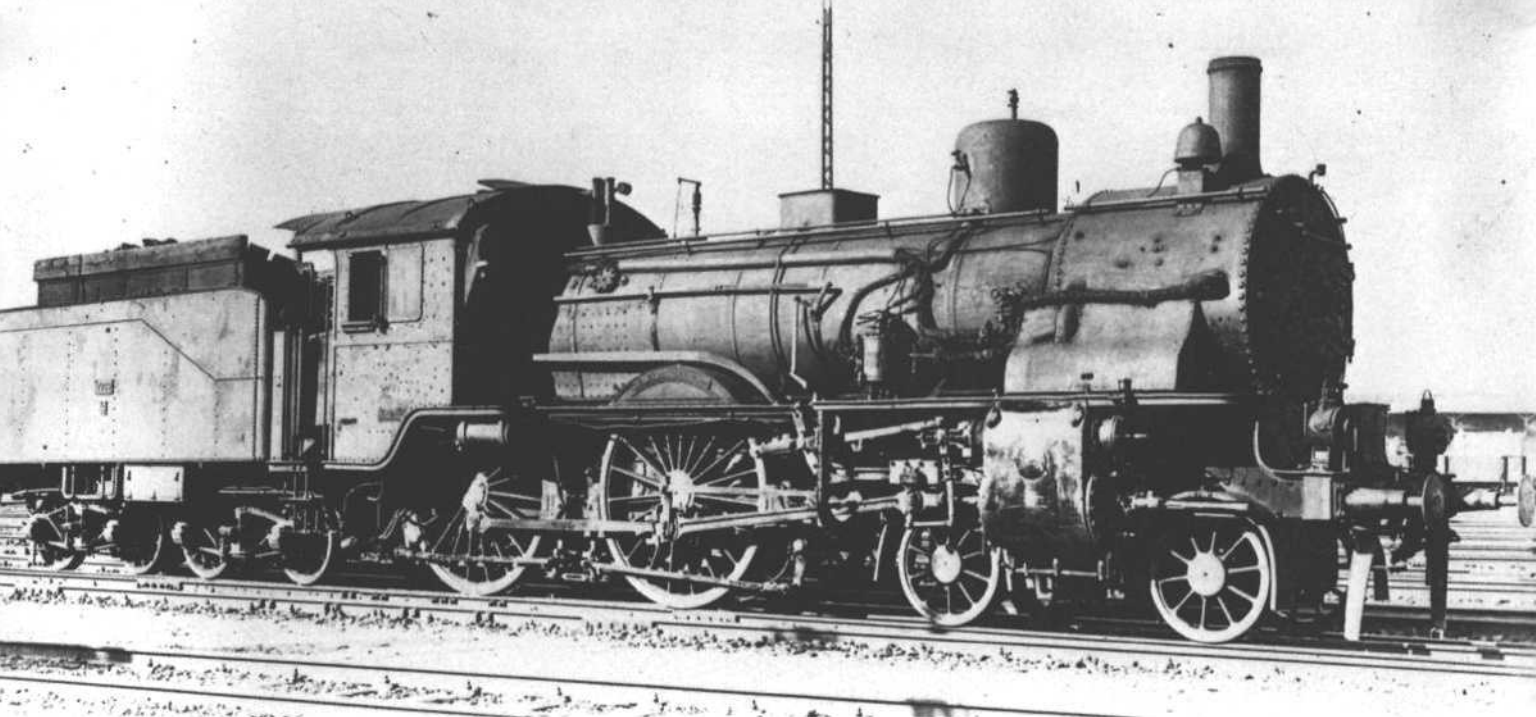


Bild 5: Wiederum eine S 4, die ehemalige Bromberg 401, die als Folge des Versailler Friedensvertrages an Polen abgegeben werden mußte.

Alle Fotos: Bellingrodt

Nur 4 Maschinen wurden jedoch in den endgültigen Nummernplan aufgenommen, als 13 501 bis 13 504.

Von den Saarbrücker Lokomotiven kamen sechs an die Eisenbahnen des Saargebietes (Saar 401—406), die aber 1935 nicht mehr von der DR übernommen wurden.

Bemerkenswerter sind die an die PKP abgegebenen S 4:

Bromberg 401 wurde Pd 2-1, später DR 13 402

402	Pd 2-2	13 403
403	Pd 2-3	13 401
405/2	Pd 2-4	—
406/2	Pd 2-5	13 404
407/2	Pd 2-6	13 405

Die 13 402 kam später zur DR-Ost und wurde

am 1.12.1955 ausgemustert und der PKP als Schrott überlassen, die 13 401 wurde am 12.9.1955 ausgemustert und landete ebenfalls als Schrott bei der PKP. Die 13 404 wurde am 20.9.1948 bei der ED Nürnberg ausgemustert. Der Verbleib der übrigen Maschinen ist unbekannt.

Die preußischen Staatseisenbahnen haben auch umfangreiche Versuche mit dem »Überhitzer« der Bauart Pielock durchgeführt; wegen der wenig befriedigenden Ergebnisse wurde dieser »Dampftrockner« jedoch bald wieder ausgebaut. Auch einige S 3 hat man mit ihm ausgerüstet (Breslau 210, Hannover 211, Posen 241, Stettin 208), ohne daß diese Maschinen deshalb zu S 4 »befördert« worden wären. Bei der KED Halle wurden die Heißdampf-S 3

allerdings vorübergehend in das Nummernschema der S 4 aufgenommen, jedoch später wieder unnummeriert. Ab 1906 liefen alle S 4 mit den Nummern 401—500 und die S 3 als 201—400, jeweils mit der vorangestellten Bezeichnung der KED.»

Soweit auszugsweise die Ausführungen des Herrn Rauter. Wir freuen uns, daß uns ein Eisenbahnfreund diese uns bisher nicht bekannten, stichhaltigen Daten liefern konnte, über die wir nicht verfügen. Wir bitten in diesem Zusammenhang alle Leser, die über derartig eingehende Informationen verfügen, uns mit entsprechenden Beiträgen zu unterstützen.

Peter Schiebel

Die Rhätische Bahn

Die größte Privatbahn der Schweiz auf Meterspur

Schon in vielen Publikationen wurde über die Rhätische Bahn berichtet, Bücher wurden über sie geschrieben — und trotzdem ist das Thema für den Leser und Eisenbahnfreund immer wieder erneut von Interesse. Vor allem aber dürfte ein Bericht im Eisenbahn-Journal seine Berechtigung haben, zumal wir zum einen bisher wenig über diese Bahn veröffentlicht haben, zum anderen, weil sich die Farb fotografie insbesondere in den letzten 10 Jahren erst so recht verbreitet hat und unser Archiv nun über Fotos verfügt, die die landschaftliche Schönheit dieser Strecke in dem großen Farbteil unseres Journals überzeugend wiedergeben.

Die Rhätische Bahn liegt in der Südost-Schweiz, in Graubünden, in einem der landschaftlich reizvollsten Gebiete des Alpenraumes. Wie bei fast jeder Gebirgsbahn waren auch bei der Rhätischen Bahn erhebliche Probleme bei der Trassenführung zu lösen, die

teilweise recht aufwendige Kunstbauten erforderten. Die großen Höhenunterschiede waren oft nur mit einer Vielzahl von Kehrschleifen zu bewältigen. Die Rhätische Bahn in ihrer heutigen Form besteht eigentlich aus vier verschiedenen ehemaligen Privatbahnen, die erst 1942/1943 durch Fusion zu einer Gesellschaft zusammengeschlossen wurden. Es handelte sich dabei um die ursprüngliche »Rhätische Bahn« mit einer Streckenlänge von 276 km, die vorher selbständige »Bernina-Bahn« mit 61 km, die »Chur-Arosa-Bahn« mit 26 km und die »Bellinzona-Mesocco-Bahn« mit 31 km. Ein Problem für den heutigen Betrieb der Bahngesellschaft besteht darin, daß diese vier Strecken alle mit verschiedenen Stromsystemen betrieben werden. Hierdurch ist ein durchgehender Einsatz der Triebfahrzeuge auf den Teilstrecken nicht möglich.

Folgende Stromsysteme sind auf den einzelnen Strecken vorhanden:

1. Das Stammnetz der Rhätischen Bahn wird mit 1-Phasen-Wechselstrom von 11.000 V und 16 2/3 Hz betrieben.

2. Die Bernina-Strecke fährt mit Gleichstrom von 1.000 V.

3. Die Strecke Chur-Arosa wird mit Gleichstrom von 2.400 V betrieben und

4. die Strecke Bellinzona-Mesocco mit Gleichstrom von 1.500 V.

Eine Angleichung der Stromsysteme, die anläßlich der Fusion ins Auge gefaßt worden war, mußte aus Kostengründen verworfen werden. Erst in den letzten Jahren konnte durch den Einsatz von zwei Zweikraft-Lokomotiven für Dieselbetrieb bzw. 1.000 V Gleichstrom wenigstens auf der Strecke St. Moritz-Therano über den Bernina-Paß ein Schnellzugverkehr ohne Lokwechsel ermöglicht werden.

Das Stammnetz der Rhätischen Bahn

Schon Mitte des vorigen Jahrhunderts bestanden Pläne für eine durchgehende Bahnverbindung über die Bündner Alpenübergänge. 1858 erhielt Graubünden mit der Eröffnung der Linie Reineck-Chur Anschluß an das Schweizer



Bild 1: Zweikraft-Lokomotiven der Reihe Gem 4/4 Nr. 802 und 801 in Doppeltraktion. Wie aus den eingezogenen Pantographen ersichtlich ist, fahren die Loks hier dieselgetrieben.

Streckennetz. In den Folgejahren gab man jedoch dem zentraler gelegenen Gotthard-Paß den Vorzug für eine Alpenüberquerung in Nord-Süd-Richtung. So ist auch heute noch Chur die Endstation der nach Graubünden führende Strecke der Schweizerischen Bun-

desbahn. Ende des letzten Jahrhunderts reiften dann Pläne zum Bau einer schmalspurigen Verbindungsstrecke zwischen dem bestehenden Normalspurnetz und den italienischen Nachbarn, wobei in erster Linie an eine Strecke von Landquart über Davos-Scaletta,

Maloja nach Chiavenna gedacht wurde. 1888 wurde die Landquart-Davos-Bahngesellschaft gegründet und bereits 1889 konnte der Betrieb zwischen Landquart und Klosters und 1890 bis Davos aufgenommen werden. 1894 wurde die Landquart-Davos-Bahn in »Rhätische

Bild 2: Ausgangspunkt und Zentralbahnhof der Rhätischen Bahn ist Chur, zugleich der Endpunkt der nach Graubünden führenden SBB-Strecke. Die Bahnhofsanlagen sind dementsprechend für beide Spurweiten angelegt. Dieses Bild zeigt die Ge 4/4^b Nr. 607 mit dem Regionalzug 173 Chur—Thusis und die Ge 4/4^d Nr. 617 mit dem Regionalzug 775 am 15.7.1980.





Bild 3: Der Schnellzug 130 St. Moritz—Chur beim Befahren des Landwasser-Viaduktes. Es führt eine Ge 6/6 Serie 700 (17.7.1980).

Bahn« umbenannt. Nach längeren Überlegungen entschied man sich über einen Weiterbau der Bahn über den Albula. Die Albula-Strecke mit ihren zahlreichen Kunstbauten wurde im Jahre 1903 eröffnet. Bis kurz vor dem ersten Weltkrieg wurde die Schmalspurbahn dann schrittweise weiter ausgebaut, bis zu dem noch heute vorhandenen Netz.

Das Streckennetz der Stammstrecken umfaßt heute folgende Linien: Die Strecke Chur—Landquart, Davos—Filisur, die Strecke von Chur nach Disentis mit Anschluß an die Furka-

Oberalp-Bahn, die Albula-Linie Reichenau—Filisur, Albula-Tunnel, Bever nach St. Moritz sowie die Engadiner Strecke von Pontressina nach Scuol. Die baulich interessanteste Strecke hierbei dürfte zweifellos die Albula-Linie sein, da hier zum Überwinden der landschaftlichen Hindernisse die größten Anstrengungen erforderlich waren. Die Strecke zweigt bei Reichenau von der Verbindung Chur—Disentis nach links in das Hinterrheintal ab. Bei Püvis verläßt die Strecke das Hinterrheintal und folgt nunmehr der Albula, die den weite-

ren Verlauf der Bahnlinie bestimmt. Kurz vor Filisur überquert die Bahn auf einem geschwungenen 65 m hohen Viadukt das Davoser Landwasser, dem sogenannten »Landwasser-Viadukt« mit einem Kurvenradius mit nur 100 m. Von Filisur aus führt die Strecke ständig ansteigend und mit Hilfe eines ersten Kehrtunnels nach Bergün. Hierbei ist bereits ein Höhenunterschied von 340 m überwunden worden.

Hinter Bergün geht es durch ein wahres Labyrinth von Kehrtunneln zu dem weitere 420 m höher liegenden Preda. Danach läuft die Strecke durch den 5.865 m langen Albula-Tunnel nach Spinaz. Nunmehr senkt sich die Bahnlinie, dem Fluß Beverin folgend, in Richtung Bever, wobei sich eine fantastische Aussicht auf die Bernina-Gruppe bietet.

In Bever zweigt links die Engadiner Strecke ab, die entlang des Inns bis Scuol im Unterengadin führt. Diese Strecke wurde 1913 eröffnet und war die einzige des Stammetzes, die von Anfang an elektrisch betrieben wurde. Ein geplanter Weiterbau über die Landesgrenze hinaus bis nach Landeck in Tirol wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert.

Die Albula-Linie führt nun über Samedan nach St. Moritz, dem berühmten Wintersportort in 1822 m Höhe und endet hier.

Die Strecke Chur—Disentis läuft auf ihrer ganzen Länge von 73 km entlang des Vorderrheins nach Disentis, wo sie an das Netz der Furka-Oberalp-Bahn anschließt. Durch diesen Anschluß ist eine durchgehende Zugverbindung von Chur über Andermatt nach Zermatt, dem sogenannten Glacier-Express, möglich geworden.

Bild 4: Die Ge 6/6^{II} Nr. 701 „Rätia“ mit dem Bernina-Expreß bei der Ankunft im Bahnhof Filisur am 2.8.1980.

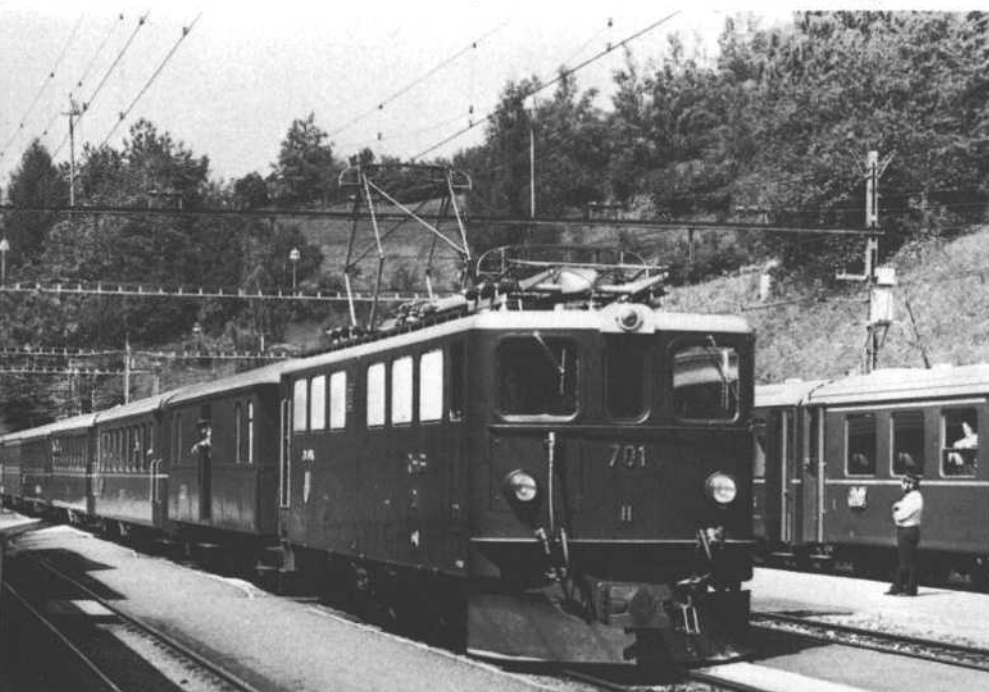




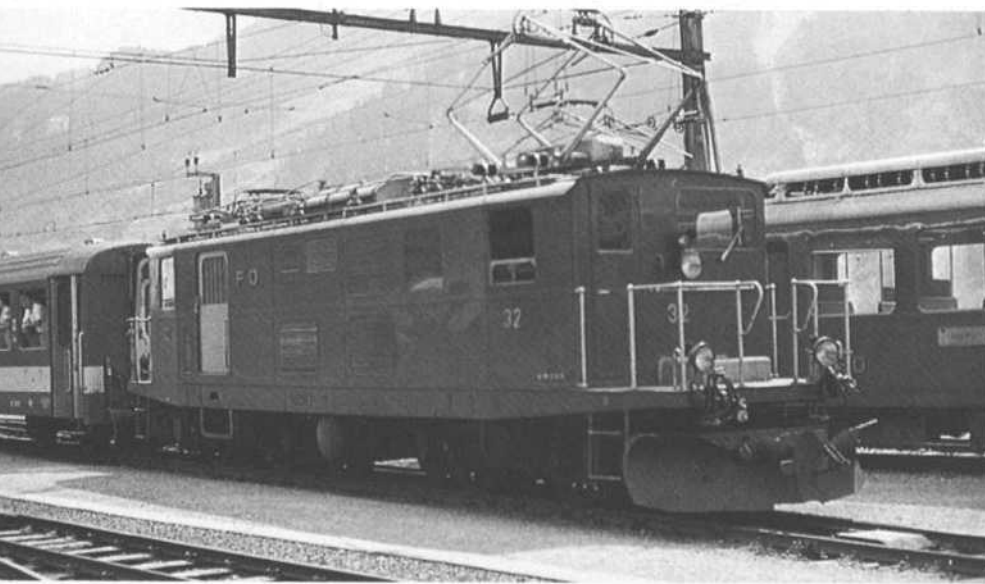
Bild 5: Der Regionalzug 271 Davos Platz—Fillsur befährt den Wiesener Viadukt. Es führt ihn die Ge 4/4¹ Nr. 601 (17.7.1980).

Bild 6: Der »Bernina-Expreß« auf der Fahrt nach Preda kurz hinter Bergün. Im Hintergrund ist die Fortführung der Strecke nach Passieren eines Kehrtunnels zu erkennen. Die Kurve hat einen Radius von 120 m, so daß man aus dem letzten Wagen sehr gut fast den kompletten Zug fotografieren konnte.





Bild 7: Zugkreuzung auf der 70 y Rampe der Berninabahn bei der Station Cadera. Diese Regionalzüge führen auch häufig Güterwagen mit (18.7.1980).



Die Berninabahn

Die Berninabahn verbindet mit einer landschaftlich wohl einmaligen Linienführung über den Berninapass das Oberengadin mit dem italienischen Tirano. Sie ist mit einer Scheitelhöhe von 2256 m die höchstgelegene Adhäsionsbahn mit offener Linienführung der Schweiz, außerdem die einzige schweizerische Privatbahn, die ins italienische Grenzgebiet führt.

Mit dem Bau der Bahn wurde 1905 begonnen und konnte zwischen 1908 und 1910 in Betrieb genommen werden. Ursprünglich nur für den Sommerbetrieb geplant, wurde nach und nach durch teilweise umfangreiche Verbaubarbeiten auch der Winterbetrieb ermöglicht, bis 1912 der Ganzjahresbetrieb auf der gesamten Linie aufgenommen werden konnte. Die ständigen erheblichen Investitionen zur Sicherung des Winterbetriebs brachten das Unternehmen immer wieder in finanzielle Schwierigkeiten, die durch die Ausfälle in den beiden Weltkriegen noch vergrößert wurden und auch durch Bundessubventionen nicht ganz behoben werden konnten. Erst die Fusion mit der Rhätischen Bahn am 1.1.1943 führte zu einer durchgreifenden Verbesserung der Lage.

Heute stellt sich die Berninabahn als modernes Verkehrsunternehmen dar, das trotz der Fusion seine technischen und betrieblichen Eigenarten weitgehend bewahrt hat.

Eisenbahn Bellinzona—Mesocco

Der Bau der Strecke Bellinzona—Mesocco entsprang vorwiegend lokalen Bedürfnissen nach einer verkehrstechnischen Erschließung des Misoxer Gebirgstales.

Die Bahn wurde 1907 eröffnet und lief, da sie einem echten Bedürfnis entsprach, zunächst wirtschaftlich zufriedenstellend, obwohl sich die ungünstige Lage der Kopfstation in Bellin-

Bild 8: Die Zahnradlok HGe 4/4 Nr. 32 der Furka-Oberalp-Bahn übernimmt im Bahnhof Disentis den durchgehenden „Glacier-Express“ St. Moritz-Chur-Brig-Zermatt von der Rhätischen Bahn (1.8.1980).

Bild 10: Eine Ge 4/4^{II} mit einem Regionalzug auf dem imposierenden Landwasser-Viadukt. Gleich wird der Zug in der Felsstunnelöffnung verschwinden.

Bild 9: ABDe 4/4 Nr. 484 und ABe 4/4 Nr. 487 der Chur-Arosa-Bahn auf der Bergfahrt nach Arosa am 24.7.1980.

