

Anläßlich des 100-Jahre-Jubiläums der Rorschach-Heiden-Bergbahn:

Gepäckklok DZeh 2/4 und Sommerwagen der RHB

Von Dr. Helmut Petrovitsch, Innsbruck

Heute:

Der Sommerwagen

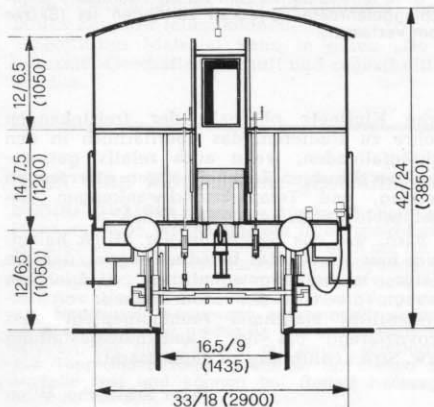


Abb. 15. Stirnansicht des Sommerwagens in $\frac{1}{4}$ H0-Größe (Alle Zeichnungen vom Verfasser).

Abb. 16. Der Sommerwagen B4 der RHB, das Vorbild der heutigen Bauzeichnung. Gegenüber der 1971 entstandenen Typenskizze (Abb. 18) sind inzwischen auch noch die restlichen Bauteile der früheren Zahnradbremse ausgebaut worden.



Was nützt die RHB-Ellok (9/75) ohne jeglichen „Anhang“, zumal wenn ein Vorbild dafür vorhanden ist, das stilistisch nicht nur bestens dazu paßt, sondern überdies ganz dazu angetan ist, den „Reiz“ einer Bergbahn zu erhöhen bzw. zu „personifizieren“? Ich meine den Sommerwagen der Abb. 16. Der Kastenkonstruktion des Sommerwagen-Modells liegt ein Liliput-G 10 zugrunde, dem Seitenwände und Bremsenhaus abgenommen wurden. Die am Vorbild fein detaillierten Dachverstrebrungen an den Trägern wurden im Modell weggelassen, da eine vergrößerte Wiedergabe noch ungünstiger erscheinen müßte. Der gesamte Wagenkasten wurde nur uni-weiß gespritzt. Die rot abgesetzten Partien entstanden ohne weitere Farbarbeiten durch aufgeklebte Farbfilmfolien. Als Bestuhlung des offenen Wagens paßte zufällig ein Stück der Inneneinrichtung des Märklin-ETA 150.

Geeignete Achslagerblenden finden sich im Liliput-K 2 oder bei Rivarossi. Das Sprengwerk mit der alten Bremszahnradlagerung setzt sich aus Nemeç-Profilen zusammen, desgleichen die zurückgesetzten Treppenaufstiege. Die Speichenradsätze entstammen dem Rivarossi-Ersatzteilsortiment.

Einige weitere RHB-Wagen ließen sich vorbildgetreu aus fertigen Industrie-Modellen mit geringen

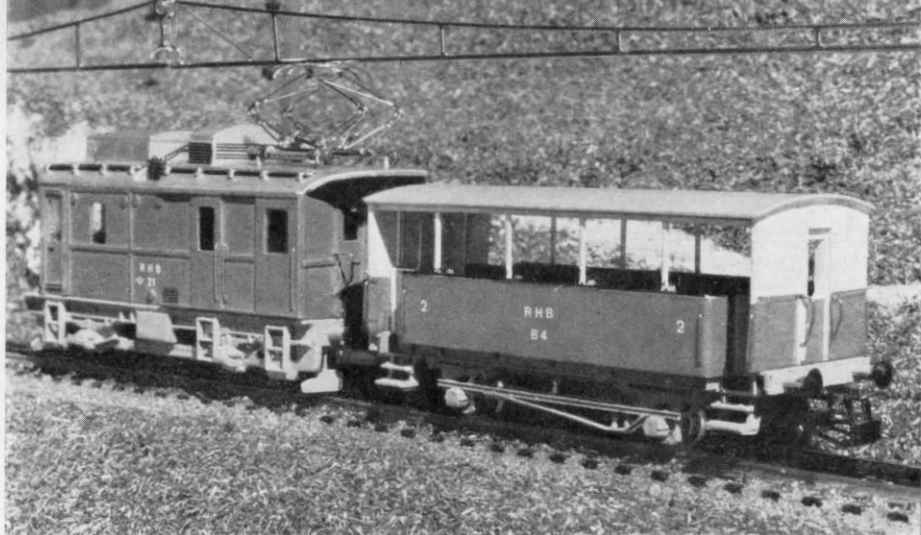
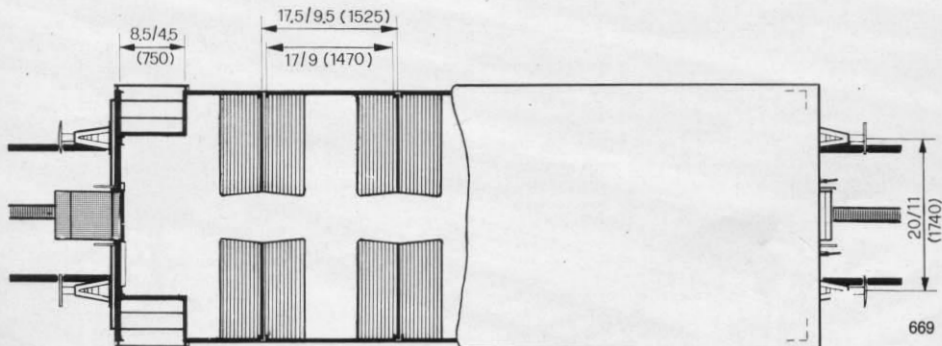
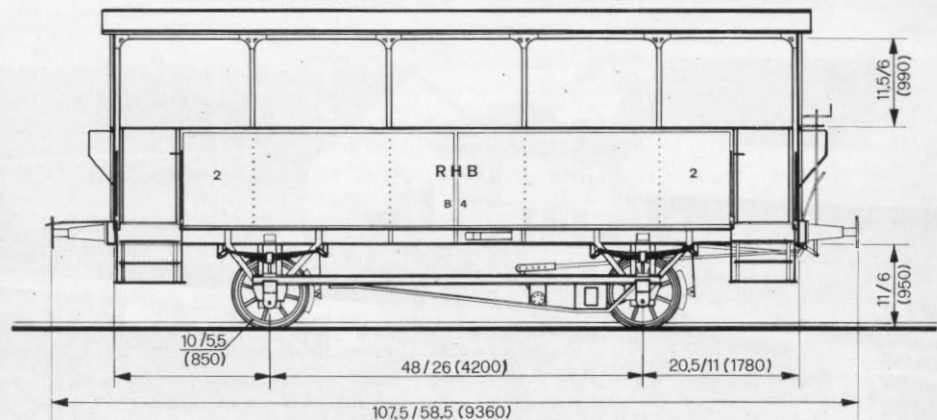


Abb. 17. Das H0-Modell des Sommerwagens, das hier von der im letzten Heft vorgestellten Zahnradlok bergauf geschoben wird.

Abb. 18 u. 19. Seitenansicht und Draufsicht mit Inneneinrichtung des Sommerwagens B4 der RHB im Maßstab 1:87. Vor dem Schrägstrich die H0-, dahinter die N-Maße; Originalmaße in Klammern.



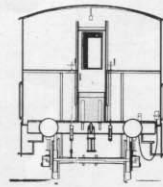
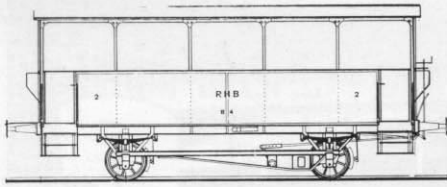


Abb. 20 u. 21. Der Sommerwagen im N-Maßstab 1:160; N-Maße siehe H0-Zeichnung.

Umbauten und Neulackierung in Rot herstellen: Die ex-SBB-Prototypwagen B 10 und 11 entsprechen im Aussehen genau dem Typenbild der SBB-Einheitsbauart I. Die Abwandlungen für den RHB-Betrieb betreffen, abgesehen von der Farbgebung, nur den Ersatz der Faltenbälge durch offene Übergangsbrücken mit einem feststehenden Dachansatz.

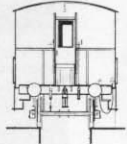
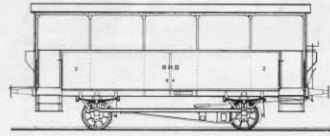


Abb. 22 u. 23. Und so „groß“ wäre der Sommerwagen im Z-Maßstab 1:220.

Wissenswertes über die RHB:

Die RHB kann wohl auch als die älteste gemischte Zahnrad- und Adhäsionsbahn des öffentlichen Verkehrs gelten. Ursprünglich als reine Adhäsionsbahn geplant, wurde sie aufgrund der Erfolge Riggenbachs bei der Rigi-Bergbahn als Zahnradbahn mit erheblich vereinfachter Trassenführung ausgeführt. Der zusätzliche Adhäsionsantrieb der Triebfahrzeuge war

Abb. 24. Ein RHB-Zug im Vorfeld des Rorschacher Hauptbahnhofs, bestehend aus einem (der zwei im Jahre 1953 bzw. 1966 beschafften) Triebwagen und zwei Sommerwagen.





Abb. 25. Die Bahnsteigpartie in der Bergstation Heiden, gesehen mit dem Teleobjektiv. Die Zahnstange läuft bis zum Steigungsbrechpunkt in den Bahnsteiggleisen, so daß das schiebende Triebfahrzeug nicht aus ihrem Bereich ausfährt. Im Vordergrund die Gleise zu Güter- und Lokanlagen.

notwendig, da die Züge im Stadtbereich von Rorschach in den Hauptbahnhof einfahren und auf der Vollbahnstrecke zum Hafengebäude weiterlaufen sollten.

Die Betriebslänge von Rorschach Hafengebäude bis Heiden beträgt 7,1 km, wovon 5,4 km auf die RHB-eigene Zahnradtrasse und 1,6 km auf den mitbenutzten ebenen Vollbahnabschnitt entfallen. Spektakuläre Steigungen, wie sie etwa von den damals schon existierenden Touristikbahnen am Rigi bewältigt werden, fehlen auf der RHB. Das Streckenprofil weist auf 2,2 km die Höchststeigung von 90 ‰, auf 1,3 km 70 ‰ und im Restabschnitt durchgehend 50 ‰ auf.

Nachdem ursprünglich Dampflok eingesetzt waren, beschaffte man zur Aufnahme des elektrischen Betriebs im Jahre 1930 zwei sog. „Gepäckloks“ vom Typ DZeh 2/4, die die Betriebsnummern 21 und 22 erhielten (unsere Bauzeichnung in Heft 9/75). „Gepäcklokomotiven“ sind eine besonders in der Schweiz, Österreich und Ungarn anzutreffende Sonderbauart, man bezeichnet damit – wie der Name schon sagt – eine Kombination aus Triebfahrzeug und Gepäckwagen bzw. eine Lokomotive mit Gepäck- und Posträumen, die auf Lokal- und Nebenbahnen das Mitführen eines eigenen Gepäckwagens erspart.

Mit 560 PS installierter Leistung können auf der Maximalsteigung von 90 ‰ maximal 65 Tonnen Last

mit 15 km/h bergwärts geschoben werden, das Eigengewicht der Lok beträgt 43 t. Talwärts darf mit maximal 115 Tonnen Anhängerlast gefahren werden, wenn die Druckluftbremse vorschriftsmäßig auf alle im Zug geführten Adhäsionsachsen wirkt. Die Lokbremsen (elektrische Widerstandsbremse und mechanische Handbremse) wirken primär auf die Triebzahnräder.

Das Triebfahrzeug muß in dieser Betriebsform allerdings stets am talseitigen Zugschluß gereiht sein; dementsprechend weisen die Loks auch nur an der talseitigen Front einen Führerstand auf.

Auf der Bergfahrt steht ein Zugbegleiter an der Spitze der Garnitur und kann von dort aus Signaleinrichtungen und Notbremse bedienen.

Der Wagenpark der RHB gibt heute noch einen kleinen Querschnitt durch ein Jahrhundert Bestandsdauer der Bahn, wenn auch in den letzten Jahren eine weitgehende Modernisierung Platz gegriffen hat.

Aus den Gründerjahren um 1875 stammen z. B. noch die offenen Sommerwagen, die alle fünf auch weiterhin zum Erhaltungsbestand der RHB zählen werden. Eigene Güterwagen besitzt die RHB nur für Bahndienstzwecke.

Alle Fahrzeuge der RHB sind hellrot, die Sommerwagen rot-weiß gehalten.

Dr. Helmut Petrovitsch, Innsbruck