

Revidierter Schweizer Triebwagen und ein rüstiger Jubilar bei der Südtiroler Rittnerbahn

Nachdem die Rittnerbahn von den Appenzeller Bahnen im April 2009 die beiden Züge BDe 4/8 21 und 24 übernehmen konnte, wurde als erstes der Zug 24 einer Revision unterzogen [1]. Um den Triebzug möglichst rasch in Verkehr zu setzen, führte die Rittnerbahn nur die nötigsten Arbeiten aus. Die Kollaudation zog sich jedoch in die Länge, so dass der planmässige Betrieb erst am 23. Mai 2010 beginnen konnte. Seitdem fährt der Zug zuverlässig und bewährt sich bestens.

Inzwischen hat der zweite Schweizer Zug eine umfassende Revision durchlaufen. Da die Rittnerbahn für den Gesamtunterhalt nur vier Mitarbeiter beschäftigt, wurden zur Unterstützung Drittfirmen beigezogen. Die Wa-

genkästen wurden ausgebessert und angeschliffen, gestrichen und mit Folien beklebt. Das Aussendesign orientiert sich an der neuen Seilbahn. Der rote Streifen, der sich auf Stossbalkenhöhe um den ganzen Wagenkasten zieht, besteht aus einer reflektierenden Folie. Das Dach und die Kupplungen sind dunkelgrau gestrichen. Somit ist der Zug im Vergleich zu vorher kaum mehr wiederzuerkennen.

Die nicht mehr benötigten Blinker wurden entfernt, und die Rückspiegel lassen sich nun elektrisch verstellen. An den Fronten wurden die Schläuche der Hauptleitung unverändert belassen, obwohl sie vorderhand nicht benötigt werden. Die Seitenfenster sind mit einer das Sonnenlicht reflektieren-

den Folie versehen, und die Gepäcktüre weisen neu Lüftungsschlitze auf.

Wie bei der Rittnerbahn üblich, lassen sich die bergseitigen Fenster nicht öffnen, um Durchzug zu vermeiden. Der Öffnungsmechanismus der talseitigen Fenster musste aus Sicherheitsgründen so angepasst werden, dass die Reisenden den Kopf nicht mehr hinausrecken können.

Im Innern der beiden Wagen wurden die Zwischentüren entfernt und neue Sitze montiert. Im Triebwagen ist die Wand zwischen Gepäck- und Personenabteil nun geöffnet; das Fahrzeug wirkt moderner und grosszügiger.

Nach der Inbetriebnahme des ersten revidierten Ostschweizer Zuges am Ritten wird der zweite Zug eine vergleichbare Auffrischung erhalten. Anschliessend soll der Zug 21 für einige kleinere Anpassungen nochmals in die Werkstatt. Die Drehgestelle und die Unterböden können erst später revidiert werden, da die Werkstatteinrichtung ein Anheben der Wagenkästen nicht erlaubt. Der Bau einer neuen Werkstatt wird geplant.

Angedacht ist ferner, in Oberbozen und Klobenstein je eine Hubplattform auf den Bahnsteigen zu installieren, um Rollstuhlfahrer den Zugang in die Züge über das Gepäckabteil zu ermöglichen.

Seit der Eröffnung der neuen Seilbahn am 23. Mai 2009 haben sich die Fahrgastzahlen auf der Rittnerbahn fast verdreifacht. Im bisherigen Rekordmonat August 2010 beförderte die Meterspurbahn 78 186 Personen, die Luftseilbahn 113 572. Beim Kauf der beiden Schweizer Züge glaubte niemand, dass diese je zu klein sein könnten – im Gegenteil, man fand sie sehr reichlich dimensioniert. Nun sind die Wagen in Spitzenzeiten bereits überbesetzt, und in Einzelfällen müssen sogar Fahrgäste zurückgelassen werden. Deshalb ist nicht auszuschliessen, dass die beiden Züge dereinst in Doppeltraktion zum Einsatz gelangen könnten. Dazu müssten jedoch fast alle Haltekanten verlängert werden.

Die Rittnerbahn hofft, dass sie auch die Züge 22 und 23 möglichst bald von den Appenzeller Bahnen übernehmen kann. Das wird auch davon abhängen, wie schnell die geplante Verknüpfung der Trogener Linie mit dem Stammnetz der Appenzeller Bahnen in St. Gallen gelingt. Mit diesem Projekt geht die Umstellung auf den durchgehenden Einsatz von modernen Niederflrzügen einher. (lüt)

Oben: Mit dem neuen Design erhalten die früher auf der Strecke St. Gallen – Trogen eingesetzten Meterspurbahnen in Südtirol ein völlig anderes Erscheinungsbild (Foto: J. Lüthard, 6. Oktober 2010).

Unten links: Zum Vergleich der äusserlich unveränderte Triebwagen 24 (Foto: H. Petrovitsch, 11. September 2010).

Unten rechts: Für den Einsatz bei der Rittnerbahn hat der BDe 4/8 21 eine erneuerte Inneneinrichtung erhalten (Foto: J. Lüthard, 6. Oktober 2010).



Der Alioth-Triebwagen mit dem einzigen noch vorhandenen gedeckten Güterwagen kurz vor Maria Himmelfahrt. Ersichtlich das 2009 montierte Kohlschleifstück und die gänzlich neue und nachgespannte Fahrleitung. Im Hintergrund erkennt man Oberbozen mit der neuen Seilbahnstation (Foto: J. Lüthard, 11. September 2010).

100 Jahre Triebwagen 105

Am 11. September 2010 feierte die Rittnerbahn das 100-Jahr-Jubiläum des Triebwagens 105, der meist einfach „Alioth“ genannt wird. Auf dem Rittner Hochplateau verkehrt er seit dem 12. Juli 1937, nachdem ihn die gemeinsame damalige Betreibergesellschaft STE aus dem Nachlass ihrer 1934 eingestellten „Ferrovia Elettrica locale dell'Alta Anania“ (F.E.A.A.) vom Trentiner Nonsberg samt einiger Güterwagen hatte überstellen lassen. Mangels Bremszahnades war sein Einsatz auf die obere Adhäsionsstrecke Himmelfahrt – Oberbozen – Klobenstein beschränkt. Auch von 1937 bis 1966, als die Werkstätte der Rittnerbahn noch in Bozen situiert war, wurde das Fahrzeug niemals über die Zahnstangenrampe ins Tal zurückgeführt.

Die Übernahme „Alioth“ bezieht sich auf den Lieferanten des elektrischen Teils, die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein bei Basel. Die mit Steigungen bis 80 ‰ trassierte Welschtiroler Privatbahn F.E.A.A. Dermulo – Fondo – Mendel hatte angesichts fortbestehender Probleme mit ihren Triebwagen 101 – 103 österreichischer Konzeption (AEGU) zwei Steilstrecken-Triebwagen in Anlehnung an das Projekt der CFe 4/4 / später BCFE 4/4 21 – 23 der Berninabahn in Auftrag gegeben. Die elektrische Ausrüstung samt wirkungsvoller Magnetschienenbremsen wurde direkt aus der Schweiz bezogen. Der Fahrzeugteil musste dagegen gemäss der in der Konzession verankerten



Schutzklausel in der Donaumonarchie gefertigt werden. Dies übernahm die Nesseltdorfer Waggonbau-Fabriks-AG in Mähren.

Die beiden Triebwagen 104 und 105 in Bernina-Bauart wurden im Dezember 1910 am Nonsberg in Betrieb genommen. Das Schicksal des Triebwagens 104 nach der Stilllegung der Bahn 1934 ist ungeklärt. Vermutlich wurde er 1937 oder 1938 ebenso wie die altösterreichischen Triebwagen 101 – 103 vor Ort verschrottet. Die zugehörigen vierachsigen Sommerbeiwagen 204 und 205 gelangten 1937 zur Fleimstalbahn. Beim allachsgetriebenen Triebwagen 105 wurden 1937 in der Rittnerbahn-Werkstätte zwecks Reduzierung der Achslast zwei Motoren und

die Magnetschienenbremsen samt Batterie ausgebaut. Vorrangiger Verwendungszweck am Ritten war der Dienst als Schlepptriebwagen für Holztransporte, die damals nachts abgewickelt wurden. Im Restbetrieb als „Höhenstrassenbahn“ ab 1966 ersetzte der „Alioth“ im Personenverkehr den 1964 verunfallten Vierachser Nr. 1. Der rüstige Rentner wird weiterhin fast täglich im Planbetrieb eingesetzt. (hpe)

Literatur

- [1] Lüthard, Jürg: Schweizer Züge für die Südtiroler Rittnerbahn. Eisenbahn-Revue International 5/2010, S. 254 – 257; Schienenverkehr aktuell 9/2010, S. 454 – 457.