B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1993
Februar

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Angertalbahn 6
Strecke der Kalksteine

Die HGe 4/4 II der FO »zeigt Zähne« 12

Die Königszüge der Wittelsbacher 16
Vorbild und Modelle von Brawa und Arnold

Abschied von den Schienenbussen 24
Rückblick auf eine zu Ende gehende Ära beim Bw Hof

Die bayerische EG 2 x 2/2 30

Winterreise ins Erzgebirge 36
Mit der Nebenbahn hinauf ins verschneite Crottendorf

Die Rittnerbahn 42

Modellbahn-Journal

Die E 70² als H0-Modell von Trix 34

Nur eine Nebenbahn 66
Verwirklichung einer typisch fränkischen Nebenbahn im Modell

48 **Ein Münchner in Sachsen** 72

Reichsbahn-Wagen – selbstgebaut 78
Der Personenwagen Cid-21

Von »Velgarth« nach »Peterswalde« 82
Eine Epoche-1-Anlage in Nenngröße H0

BR 50⁴⁰ – Umbau auf Roco-Basis 88
Das Vorbild und sein Modell

Eine Bahnstation im Vogtland 92
Teil 1: Stations-Gebäude

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 46

Jahres-Inhaltsverzeichnis 1992 53

Typenblatt: 36⁸, bayer. P 2/4 55

Typenblatt: 98⁷⁷, bayer. D X 57

Fachhändler-Adressen 62

Impressum 64

Bücherecke 65

Schaufenster der Neuheiten 98

Mini-Markt 105

Sonderfahrten und Veranstaltungen 110

Titelbild: Sonne, Schnee und Dampflok-geführte Züge. Diese Trilogie läßt sich auch heute noch erleben, wie die Aufnahme des N 1442 mit der 99 7243 bei Drei-Annen-Hohne (Harz) vom 28. Dezember 1990 beweist. **Foto: A. Staudacher**

Die Königszüge der Wittelsbacher (Seite 16): Die bayerischen Königsschlösser sind in aller Welt bekannt und berühmt für ihre prunkvolle Innenarchitektur. Daß Bayerns Könige auch vornehm zu reisen verstanden, verdeutlicht dieser Blick in den Kgl. Salonwagen Nr. 1, dessen pompöses Interieur im Renaissancestil auch heute noch im Verkehrsmuseum Nürnberg im Original bewundert werden kann. **Foto: Lichtbildstelle BD Nürnberg**

Mühsam bahnt sich die Dampflok der Baureihe 86 ihren Weg über den Kamm des tiefverschneiten Erzgebirges. Die Möglichkeit, eine Vorbildsituation auf die Modellbahnanlage zu übertragen, beschreibt der Beitrag **Winterreise ins Erzgebirge (Seite 36). Foto: MV-H. Scholz**

Die Angertalbahn

Strecke der Kalksteine

Als Angertalbahn ist die 17,2 km lange Strecke zwischen Wülfrath und Ratingen am Südrand des Ruhrgebiets über die Landesgrenzen hinaus bekannt geworden. Abgesehen von dem geringen Stückgutaufkommen lebt die Strecke heute nur noch vom Kalktransport des größten europäischen Kalksteinbruchs in Wülfrath-Rohdenhaus. Langsam jedoch verliert die Angertalbahn bei vielen Eisenbahnfreunden an Interesse.

Bild 2: *051 255 mit Güterzug bei Ratingen unweit des Abzweigs Anger (8. Juli 1976).*
Fotos 1 bis 3: U. Kandler

Als noch 44er oder 50er durchs Angertal fauchten und Jahre später die Dieselloks der Baureihe 221 sich hier ihr "Gnadenbrot" verdienten, kamen Eisenbahnfreunde scharenweise. Doch nun ist es ruhig geworden, denn wer interessiert sich schon für blau/beige Loks der Baureihen 215 oder 216, deren äußerer Zustand meist noch sehr zu wünschen übrig läßt? Für Wanderer und Naturfreunde aber ist das Angertal nach wie vor ein beliebtes und empfehlenswertes Naherholungsgebiet.

Geschichte der Bahnstrecke

Der Ursprung der Angertalbahn liegt im Jahre 1873. Damals wurde die heutige

Bild 1: *Bevor die aus Richtung Duisburg kommende 050 220 ihre Lz-Fahrt durchs Angertal nach Wülfrath fortsetzen kann, muß sie am 31. Oktober 1975 am Abzweig Anger zunächst die Kreuzung eines Gegenzugs abwarten.*

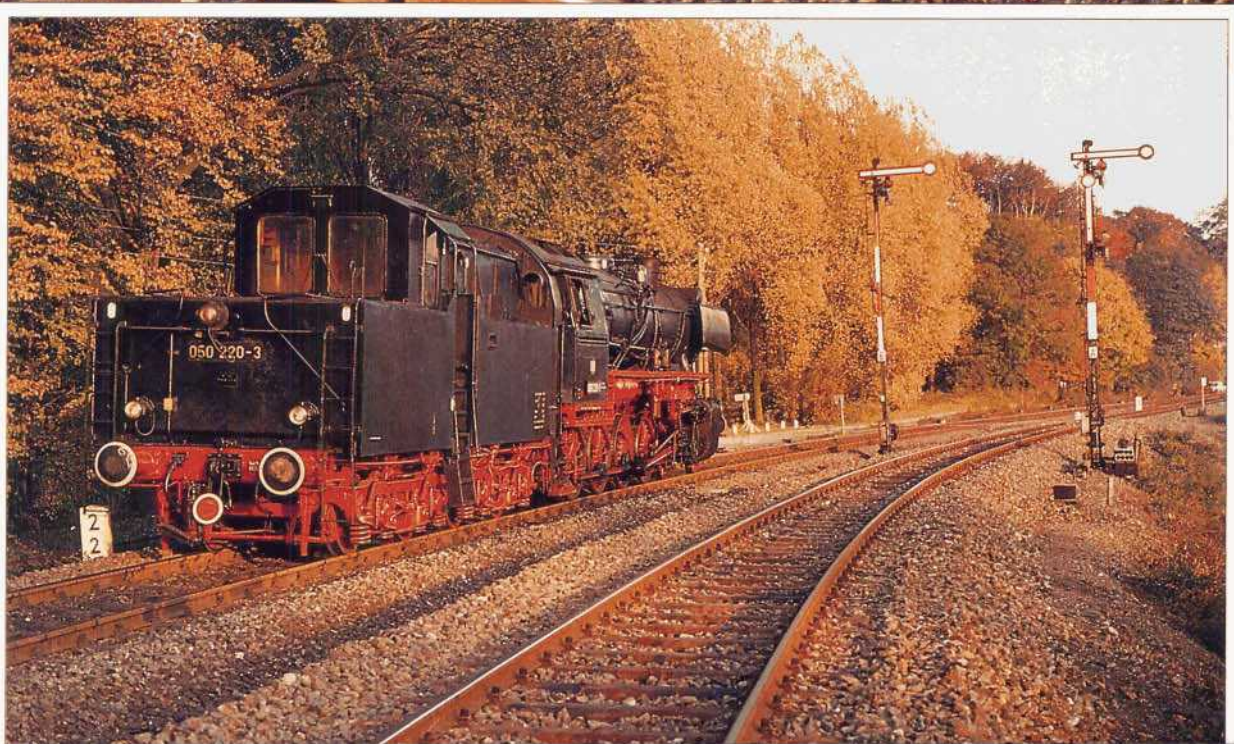

Bild 3: *Warten am Abzweig Anger auf die Kreuzung mit einem Gegenzug – siehe auch Bild 1 (oben).*

KBS 456 (ex 401) Düsseldorf – Mettmann (– Wuppertal-Wichlinghausen) erbaut. Die Gemeinde Wülfrath war mit der Station Dornap-Hahnenfurth an die Strecke angeschlossen und plante noch vor deren Inbetriebnahme eine Stichbahn von Mettmann-Schöller nach Wülfrath. Diese Stichbahn sollte die kleinen Kalkbrüche, Sandgruben, Bergwerke und Ziegeleien anbinden und nach Ratingen geführt werden. Wie erhofft, erhielt Wülfrath die Zusage zum Bau der Stichbahn. Da sich die Stadt Velbert ebenfalls um einen Anschluß bemüht hatte, wurde erwogen, die Strecke nicht nach Ratingen, sondern auf das Hochplateau von Velbert zu führen. Nach eingehender wirtschaftlicher Überprüfung erhielt deshalb die Stadt Velbert den Zuschlag für den Weiterbau der Strecke. Anders als zunächst geplant, zweigte man wegen der geographischen Verhältnisse nördlich des Bahnhofs Aprath von der Strecke (Wuppertal –) Vohwinkel – Steele (– Essen) ab. Zum 1. Februar 1886 konnte der Güter- und Personenverkehr bis Wülfrath und ab 1. November 1887 auch noch bis Velbert aufgenommen werden.

August Thyssen war nach erfolgreichen Probebohrungen südlich von Wülfrath auf ein umfangreiches Kalkvorkommen gestoßen und hatte die entsprechenden Gebiete erstanden. Um diese Kalkvorkommen in Zukunft schnell und kostengünstiger ins Ruhrgebiet transportieren zu können, zur Sicherung der Arbeitsplätze und zur Festigung der Wirtschaftslage gab die Stadt Wülfrath 1895 die Pläne zum Bau einer Bahnlinie von Wülfrath nach Ratingen in Auftrag. Alternativen zur Trassenführung existierten

Bild 4 (oben): *An einem prächtigen Wintertag im Winter 1973/74 verläßt die 053 075 mit einem langen Ganzzug den Werkanschluß der Rheinischen Kalksteinwerke in Rohdenhaus.*

Bild 5: *Zwischen Ratingen und Hofermühle überspannt eine mächtige Autobahnbrücke – es handelt sich um die A 3 Frankfurt/Main – Duisburg – das Angertal; hier wurde Anfang der siebziger Jahre diese 50er mit einem Ganzzug im Bild festgehalten.*

kaum, da diese im unteren Abschnitt durch die enge Talsohle vorgegeben war.
Nach fast zwei Jahren waren die Pläne ausgearbeitet und wurden vom Wülfrather Bürgermeister Kirschbaum und vom Velberter Landtagsabgeordneten Böttinger dem Verkehrsministerium in Berlin vorgelegt. Wohl letztendlich durch den Einfluß August Thyssens wurde die Neubaugenehmigung bereits in erster Lesung am 24. Mai 1897 ausgesprochen.

Die Bauarbeiten

Die Stadt Wülfrath war bereit, den Grund für die gesamte Strecke für 38 400 RM zu erwerben. Aus organisatorischen Gründen erfolgte der erste Spatenstich aber erst 1901. Schwerste Erdarbeiten, umfangreiche Rodungen und zahlreiche Freisprengungen waren nötig, um die Strecke durch

Bild 6 (rechts oben): *Mit Volldampf das Angertal hinauf! 052 372 im tiefverschneiten Wald bei Ratingen (Winter 1972/73).*

Bild 7: *Die 053 104 hat am 22. März 1974 den Bahnhof Hofermühle in Richtung Wülfrath verlassen. Ziel des Zuges sind die Rheinischen Kalksteinwerke in Rohdenhaus.*
Fotos: P. Schnitzler (4 bis 6), P. Barth (7)

Bild 8: *Aus Anlaß des 50. Geburtstags der Angertalbahn verkehrte am 28. Mai 1953 ein Sonderzug, den eine V 36 des Bw Wuppertal-Vohwinkel führte – aufgenommen beim Zwischenhalt in Flandersbach.*
Foto: Stadtarchiv Ratingen, Sammlung Feldmann

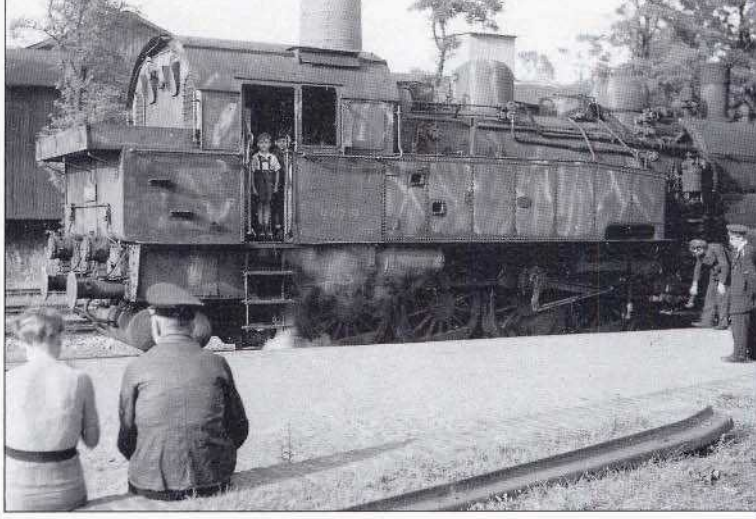

Bild 9: *Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden die beim Bw Ratingen West beheimateten preußischen T 16¹ auf der Angertalbahn allmählich von Schlepptenderlokomotiven abgelöst. 94 719 im Bahnhof Hofermühle im Jahre 1946.* ***Foto: Sammlung U. Kandler***

das teilweise recht enge Angertal zu führen. Um den sumpfigen Untergrund im unteren Abschnitt der Strecke zu festigen, verwendete man neben dem Gestein der Freisprengungen auch Abraummaterial der im Angertal gelegenen Kalkbrüche, Sandgruben und Bergwerke.

Bedingt durch den wechselnden Verlauf des Angerbachs mußten 14 Brücken angelegt werden. Trotz der schlechten Baubedingungen schafften es Hunderte meist italienischer Gastarbeiter, die 17,2 km lange Strecke in nur 26 Monaten fertigzustellen.

Nach abschließender Prüfung und Einweisung des Bahnhofs- und Zugpersonals der neugegründeten Bahnmeisterei 23 in Ratingen-West wurde die Angertalbahn am 28. Mai 1903 feierlich eröffnet. Männer der ersten Stunde waren der Lokführer Fritz Sängerbusch aus Ratingen und die Schaffner Emil Krusselbusch und Johann Stiefkens.

Die eingleisige Strecke war ausgelegt für Personen- und Güterzüge mit einem maximalen Achsabstand von 4,5 m und einem Achsdruck von maximal 13 t. Täglich wurde die Strecke in drei Abschnitten von Streckenwärtern begangen. Bedingt durch das ständige Gefälle durften talwärts fahrende Züge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h keinesfalls überschreiten. Bergwärts in Richtung Wülfrath lag die Höchstgeschwindigkeit bei 35 km/h. Da sich bei allen Stationen ein Gefälle anschloß, sollten in Richtung Ratingen keine Wagen abgestoßen werden. In die Gegenrichtung konnten höchstens zehn ungebremste Achsen abgestoßen werden. Eine Lok durfte maximal 16 ungebremste Achsen bewegen.

Der Lokomotiveinsatz

Über die bereits stillgelegte, nach dem Bau der Angertalbahn aber reaktivierte Lokstation Ratingen-West kamen im Personen- und Güterverkehr Loks der Baureihe 89 (preußische T 3) zum Einsatz, die mit bis zu 30 Güterwagen bimmelnd durchs Angertal fauchten. Für die infolge des steigenden Frachtaufkommens immer länger und schwerer werdenden Güterzüge waren die T 3 bald zu schwach. So kamen ab 1905 auch Lokomotiven der Baureihe 90 (preußische T 9) vom Bw Vohwinkel und 92 (preußische T 12) vom Bw Ratingen-West zunächst vor den Güterzügen und später auch vor den wenigen Personenzügen (vier Zugpaare) zum Einsatz, die die Baureihe 89 dann ganz verdrängten.

Am ersten Betriebstag nach der Eröffnung verkehrten bereits drei Zugpaare mit den Zielbahnhöfen Oberhausen, Ruhrort und Meiderich. Nach einigen Monaten hatte sich der Verkehr schon auf die erst für 1904 prognostizierte Zahl von vier bis sechs Zugpaaren gesteigert. Das stetig wachsende Transportvolumen stieg Mitte 1905 nochmals, als die von August Thyssen in Rohdenhaus angelegten Regel- und Schmalspuranlagen bei km 14,4 Anschluß an die Angertalbahn fanden.

Schon früh hatte man das System der "Pendelzüge" im Güterverkehr schätzen gelernt. Durchschnittlich eineinhalbmal am Tag kam ein Waggon zwischen Wülfrath und dem westlichen Ruhrgebiet zum Einsatz. Das Werkbahnnetz und der Übergabebahnhof in Rohdenhaus mußten dem ständig steigenden Transportumfang durch Erweiterungen angepaßt werden. Auch viele im Angertal ansässige Firmen, Brüche und Zechen ließen sich nachträglich Gleisanschlüsse legen, die aber meist nach einigen Jahren ebenso schnell verschwanden, wie sie angelegt worden waren.

Das Gleis und der Unterbau der Angertalbahn wurden oft verbessert, um den Ansprüchen neuerer Techniken, wie z.B. höherem Achsdruck durch moderne Spezialwagen mit größerem Fassungsvermögen, gerecht zu werden. Abgesehen von Gleisunterspülungen, die bei anhaltenden Schlechtwetterperioden im unteren Streckenabschnitt auftraten, verlief der Verkehr bis auf einen überlieferten Unfall ohne nennenswerte Störungen. Der Unfall ereignete sich 1915 oder 1916: Mehrere Güterwagen rollten aus dem Bahnhof Wülfrath und stießen mit einer aus Flandersbach kommenden Lokomotive auf der Brücke in Rodenhaus zusammen.

Der Erste Weltkrieg ging nahezu spurlos an der Angertalbahn vorbei. Die Baureihe 90 (T 9) war mittlerweile aus dem Angertal verschwunden, so daß über die Lokstation Ratingen-West alle Bespannungen an die T 6 vom Bw Düsseldorf-Derendorf übergingen. Nicht nur die Gleise und der Unterbau der Strecke wurden dem steigenden Transportvolumen angepaßt, sondern auch die Lokstation in Ratingen-West, die neben einer Drehscheibe eigentlich nur aus einem zweiständigen überalterten Lokschuppen, einem Wassertank und einer Kohlengrube bestand. Da in Ratingen-West keinerlei Werkstatteinrichtungen zur Verfügung standen, wurden Wartung und Reparatur der von hier aus eingesetzten 94er vom buchmäßigen Heimat-Bw in Düsseldorf-Derendorf übernommen.

1920 erfolgte mit einem Kostenaufwand von etwa 270 000 RM der Ausbau zum eigenständigen Bahnbetriebswerk. Die Ausrü-

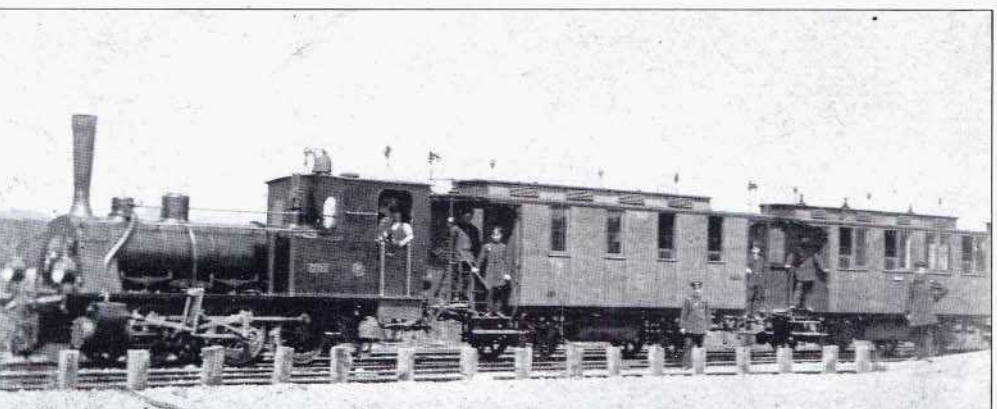

Bild 10: *So sahen in der Anfangszeit die Personenzüge auf der Angertalbahn aus. Preußische T 3 mit einer typisch preußischen Nebenbahngarnitur im Bahnhof Flandersbach um 1903.*
Foto: Stadtarchiv Wülfrath, Slg. Feldmann

Bild 11: *Schon um 1910 verfügten die Rheinischen Kalksteinwerke in Rohdenhaus (bei Wülfrath) über recht umfangreiche Gleisanlagen. Links die Schmalspurgleise, auf denen der Kalkstein von den Brüchen zum Brennofen gefahren wurde, und rechts die Normalspurgleise. Nach dem Brennen verlud man den Kalk in normalspurige Klappdeckelwagen, die von einer Werklok des Kalkwerkes in den Übergabebahnhof Rohdenhaus gefahren wurden.*
Foto: Stadt- und Heimatmuseum Wülfrath, Sammlung Feldmann

stung umfaßte die Verbesserung der bestehenden Betriebsanlagen für Kohle, Wasser und Sand sowie die Modernisierung und Vergrößerung des Lokschuppens auf vier Gleise und den Neubau von Werkstätten und Büroräumen. Im Rahmen einer Feierstunde, die das Bw-Personal veranstaltete, wurde den hier offiziell beheimateten zwölf 94ern der Schriftzug "Bw Ratingen-West" verliehen.

In den folgenden Jahren erhielt das Bw noch einen elektrischen Kohlenkran, eine Lokwasch- und Füllanlage, drei weitere Außengleise (davon zwei mit Gruben) und eine zweiständige Wagenhalle. 1923 verfügte das Bw über 15 Lokomotiven der Baureihe 94, die es in einem zwölftägigen Plan einsetzte. Die für 1923 vorgesehene Vergrößerung des Lokschuppens von vier auf acht Gleise mußte zurückgestellt werden, da Anfang 1923 französische Truppen das Rheinland besetzten und die Verwaltung des Eisenbahnwesens übernahmen. Nach Beendigung der "Regiezeit" normalisierte sich der Betrieb, und die geplanten Reparatur- und Baumaßnahmen konnten ausgeführt werden.

Seit Eröffnung der Angertalbahn war der Personenverkehr nie sonderlich groß gewesen. Der Fahrplan von 1923 zeigt nur dreieinhalb Zugpaare, die von Montag bis Freitag verkehrten. Das Besondere an diesem Fahrplan war die genau zwischen den Bahnhöfen Flandersbach und Hofermühle verlaufende Zeitgrenze zur westeuropäischen Zeitzone. So kamen die Züge in Richtung Ratingen kurioserweise früher an, als sie abgefahren waren.

Die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre blieb auch für die Angertalbahn nicht ohne Folgen. Das zeigte sich an dem geringen Transportzuwachs der Jahre 1930 bis 1932 von nur 14,012 t. In diesem Zeitraum wurde auch die Verladung am Anschluß "Petersberg" der Rheinisch-Westfälischen Kalksteinwerke eingestellt.

Thomas Feldmann
(wird fortgesetzt)

Bild 12: *Die preußischen T 3 wurden schon bald von den wesentlich leistungsfähigeren Tenderlokomotiven der Gattung T 9 aus dem Zugdienst auf der Angertalbahn verdrängt. Bahnhof Wülfrath um 1906.*
Foto: Foto-Becker (Wülfrath), Slg. Feldmann

Die HGe 4/4 II der FO »zeigt Zähne«

Im Bildteil der EJ-Specials "Eisenbahnen zum Matterhorn", "Glacier-Express" und "Furka-Oberalp-Bahn" wurden die modernsten Zahnradlokomotiven auf Schweizer Schmalspurgleisen schon mehrfach abgebildet.

Die jüngste Zahnradlok-Entwicklung der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur (SLM) wurde 1985/86 mit der Auslieferung von fünf Prototyplokomotiven der Reihe HGe 4/4 II an die FO und die Brünigline Luzern – Meiringen – Interlaken Ost der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eingeleitet.

Die vierachsigen, leistungsstarken Drehgestell-Universallokomotiven sollten bei beiden Bahnen das veraltete Lokomotivmaterial ersetzen und speziell bei der FO vorhandene Fahrzeug-Engpässe durch eine notwendig gewordene Mehrfachführung der "Glacier-Express"-Züge beseitigen.

Aufgrund der Notwendigkeit, die Maschinen auch vor Zügen des Autoverlads über den Oberalppaß Andermatt – Sedrun, vor allem aber durch den Furka-Basistunnel Realp – Oberwald einsetzen zu müssen, wurden die Loks mit einer Pendelzugausstattung versehen. Für die im reinen Adhäsionsbetrieb befahrene Strecke durch den Furka-Basistunnel wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h ausgelegt und die Leistung auf 2500 PS bemessen. Die Höchstgeschwindigkeit auf Zahnstangenrampen der Systeme Abt bei der FO (und der BVZ) bzw. Riggenbach bei der SBB-Brünigbahn mußte auf 35 km/h festgesetzt werden. Die Länge über Mittelpufferkupplung beträgt 14,8 m bei einem Dienstgewicht von 64 t.

Diese Fahrzeugserie bewährte sich im Alltagsbetrieb so gut, daß beide Bahnen im Zeitraum zwischen 1986 und 1987 beschlossen, den Prototypen eine zweite Fahrzeugserie folgen zu lassen. Als dritte Bahn schloß sich die Zermatt-Bahn (BVZ) im Oktober 1987 an und orderte bei der Schweizer "Lokschmiede" SLM zusätzlich fünf Maschinen für den Pendelzugeinsatz Brig – Zermatt sowie als Ersatz für die betagten BVZ-Krokodile HGe 4/4 11 bis 15 aus den Jahren 1929/30, die mit einer Anhängelast von nur 80 t auf den 125‰-Rampen der Zermatt-Bahn längst nicht mehr den gestiegenen Erfordernissen gewachsen waren.

Gleichzeitig vereinbarten die SBB-Brünigbahn und die Verwaltung der FO die Übergabe der SBB-Prototypen HGe 4/4 II 1951 und 1952 an die Furka-Oberalp-Bahn, die diese als HGe 4/4 II 104 und 105 führen wollten. Insgesamt orderte die FO nochmals drei, die Brünigbahn acht und die Zermatt-Bahn fünf der nun 2630 PS starken Universallokomotiven auf Meterspur, woraus für den Hersteller SLM in Winterthur mit 16 zu fertigenden Exemplaren die größte jemals gebaute Serie einer Schmalspur-Zahnradlokomotive resultierte.

1990 begann die Auslieferung der Serienlokomotiven an alle drei Bahnen und die Übergabe der SBB-Prototypen nach einem Zwischenaufenthalt bei der SLM an die Furka-Oberalp-Bahn, die nun mit den HGe 4/4 II 101 bis 108 über acht dieser modernen Zahnradloks verfügt, die auf einer 125‰-

Bild 1 (rechts): *Den bis zu 110‰ steilen Streckenabschnitt von Andermatt zum Oberalppaß kann die HGe 4/4 II der FO nur mit Hilfe der Zahnstange System Abt überwinden.* ***Foto: K. Fader***

Bild 2: *Die HGe 4/4 II von Bemo – eine funktionsfähige und dabei vorbildgetreue Zahnradlokomotive.*