

ins Engadin benötigte die RhB dringend leistungsstärkere Lokomotiven. In Zusammenarbeit mit der SLM (mech. Teil) sowie der BBC und der MFO (elektr. Teil) ergab sich eine Maschine mit drei zweiachsigem Drehgestellen und einem in der Mitte durch ein Gelenk geteilten Lokkasten, was den gestellten Bedingungen und insbesondere den Streckenverhältnissen der RhB am besten entsprach. 1955 wurden zunächst zwei solche Loks der Bauart Ge 6/6<sup>II</sup> bestellt und bis Mitte 1958 mit den Betriebsnummern 701 und 702 ausgeliefert. Diese beiden Sechsachser bewährten sich so gut, dass die RhB 1964 weitere fünf für die immer schwerer werdenden Albula-Schnellzüge nachbestellte. Im Jahr 1965 wurden sie mit den Nummern 703–707 geliefert. Mit ihrer vergleichsweise hohen Stundenleistung von 1764 kW sind die Sechsachser nach teilweise über 60 Dienstjahren bei der RhB immer noch unentbehrlich.

Neu aus dem Hause LGB sind auch die RhB-Personenwagen 2. Klasse in der creme-grünen Farbgebung der Epoche III mit originalgetreuer Lackierung und Beschriftung (Art.-Nr. 33552, andere Wagennummer), der RhB-Schnellzugwagen 2. Klasse Bärenland (Art.-Nr. 30679) sowie der Panorama-

wagen mit Bar der Matterhorn-Gotthard-Bahn (Art.-Nr. 33662), wie er im Original im Glacier-Express eingesetzt wird.

Als Güterwagenneuheiten mit Schweizer Bezug sind Modelle eines RhB-Kesselwa-

gens Bauart Za mit der Werkaufschrift der Conrad-Storz AG (Art.-Nr. 47834) und des vierachsigen RhB-Schiebewandwagens Hai-tvz mit Werbung für die Güterbahn (Art.-Nr. 48573) zu nennen.



## IIm | Pullman/Esu

### Triebwagen der Serie III der RhB in sechs Varianten



In LOKI 2|2020 wurde die neue ABe 4/4<sup>III</sup> von Pullman bereits eingehend porträtiert. Dennoch sei sie hier nochmals vorgestellt. Denn erstens handelt es sich dabei um eine 2020er-Neuheit – die Grossserienproduktion ist noch nicht angelaufen –, und zweitens ist der Triebwagen der IIIer-Serie ein durch und durch überzeugendes Modell. Zur Modernisierung des Triebfahrzeugparks der mit Gleichstrom betriebenen Bernina-Bahn-Linie beschaffte die RhB zwischen 1988 und 1990 insgesamt sechs

moderne Triebwagen des Typs ABe 4/4<sup>III</sup> beim Herstellerkonsortium SLM/BBC. Wegen der Nummerierung ab «51» werden sie als «50er-Triebwagen» oder im Pus'ciavins-Dialekt, ungleich melodischer, als «Motrice Cinquanta» bezeichnet. Die TW III sind als erste Serienfahrzeuge der RhB mit modernster Thyristortechnik ausgestattet. Sie verfügen über eine Leistung von 1016 kW und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Der Leistungsgewinn gegenüber den Vorgänger-

fahrzeugen ABe 4/4<sup>II</sup> ermöglicht theoretisch die eineinhalbfache Anhängelast. Die Fahrzeuge kommen vor den weltberühmten schweren Bernina-Express-Zügen ebenso zum Einsatz wie vor Regional-, Güter- oder Dienstzügen. Gelegentlich sind die kräftigen Triebwagen auch solo unterwegs. In den Fahrgasträumen finden in der 2. Klasse 16 Personen auf bequemen Sitzen in 2+2-Bestuhlung Platz, in der 1. Klasse bei vergrösserter Beinfreiheit 12 Fahrgäste in 2+1-Bestuhlung. Auf die Installation einer Klimaanlage verzichtete die RhB. Die Modelle der Triebwagen werden in sechs Varianten ausgeliefert:

- Art.-Nr. 30144: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 55, Diavolezza, RhB, rot
- Art.-Nr. 30145: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 56, Corviglia, RhB, rot
- Art.-Nr. 30148: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 53, Tirano, RhB, rot
- Art.-Nr. 30149: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 54, Hakone, RhB, rot
- Art.-Nr. 30393: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 51, Poschiavo, Unesco-Welterbe, RhB
- Art.-Nr. 30394: Triebwagen ABe 4/4<sup>III</sup>, Nr. 52, Brusio, Bernina, RhB