

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Technik & Betrieb

Gleichrichterwagen, Betriebsvorschrift und Wir-Gefühl

Durch die Elektrifizierung der Westbahnstrecke ab 1948 musste die Lokalbahnfahrleitung über den Westbahngleisen abgetragen werden und endete nun in Neukirchen bei Lambach. Zügen, die bis Lambach verkehrten, musste daher eine Dampflokomotive vorgespannt werden. Dazu wurde ein Lokwartegleis errichtet, das im Lokalbahn-km 4,767 abzweigte - nicht zu verwechseln mit dem Sicherheitsstumpfgleis im Bereich der Haltestelle Neukirchen bei Lambach. Die Gleichstromtriebfahrzeuge erhielten einen Verriegelungsmechanismus für den leinenbetätigten Stromabnehmer, welcher ein unbeabsichtigtes Hochgehen unter der ÖBB-Wechselstromfahrleitung verhinderte und den Stromabnehmer gleichzeitig erdete. Bei Zügen ab Lambach fuhr die Dampflok als Vorspann bis zum Lokwartegleis in Neukirchen, setzte dann in das Sicherheitsstumpfgleis zurück und wartete dort auf den von Haag kommenden Zug, dem sie dann wieder bis Lambach vorgespannt war. Je ein Deckungs- und Versubsignal regelten die Fahrten der Lokbahnzüge in das Sicherheitsstumpfgleis bzw. in die Westbahnstrecke. Da dies kein Dauerzustand bleiben konnte, lösten Stern & Hafferl und die Elektrobau AG in Linz das Problem für die damalige Zeit vorbildlich, indem sie einen selbstfahrenden Gleichrichterwagen konstruierten. Er war im Prinzip wie ein Gleichstrom-Bahnunterwerk aufgebaut, allerdings mit einem Einphasentransformator, sowie einem Quecksilberdampf-

1948 - 1952

Foto: Archiv Stern & Hafferl



Zug mit Triebwagen, Gleichrichterwagen, Personenwagen und Postwagen.

Foto: Archiv Stern & Hafferl



Quecksilberdampfgleichrichter im EGL 25 052.

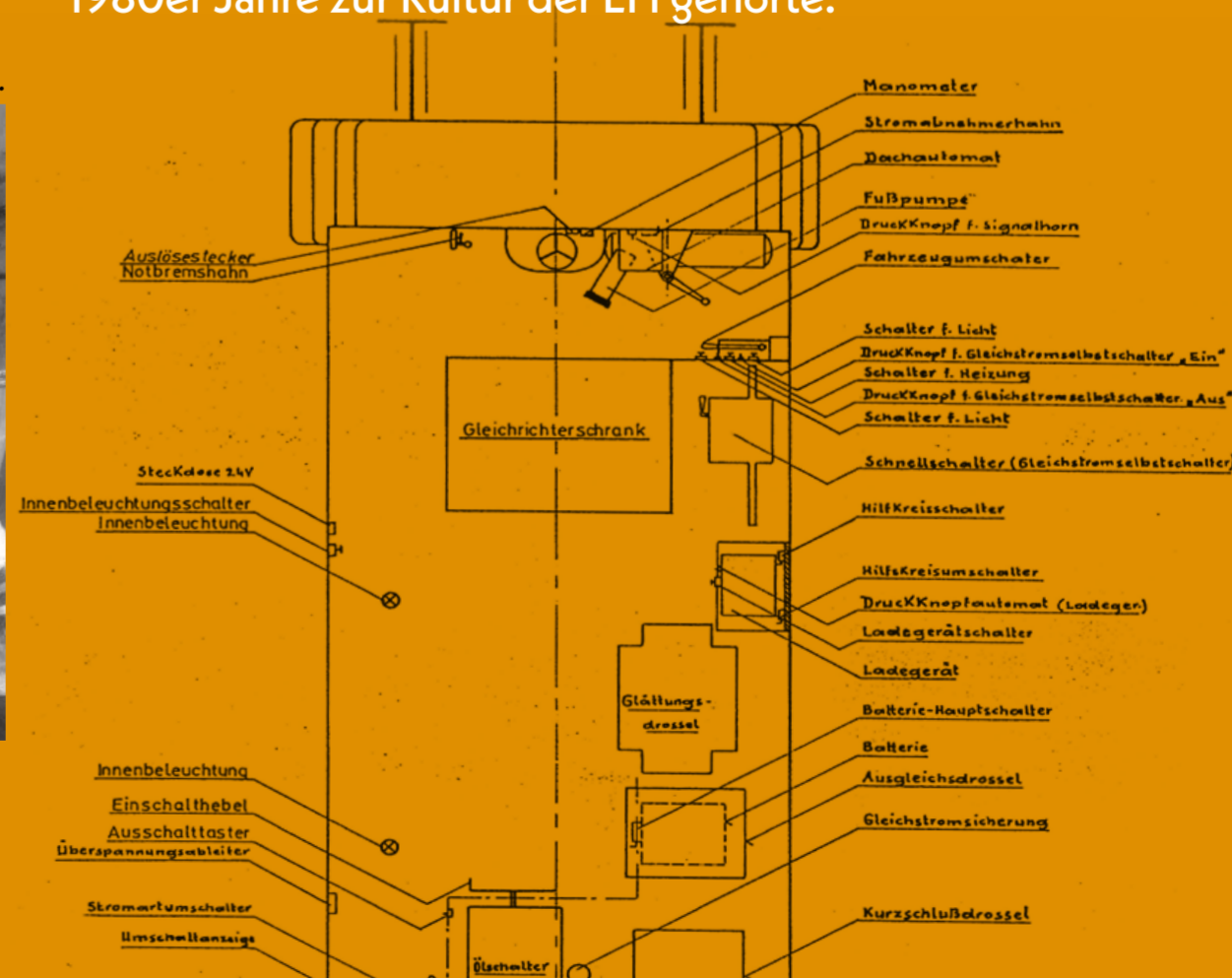
Foto: Elektrobau AG, Archiv Stern & Hafferl



Glasgleichrichter samt zugehörigen Mess-, Überwachungs- und Schalteinrichtungen. Eine Fahrzeugachse wurde über einen Fahrschalter und einen Gleichstrom-Bahnmotor angetrieben, so dass der Gleichrichterwagen unter beiden Stromsystemen Eigenfahrten durchführen konnte. Dies war für das jeweilige Umfahren des Triebfahrzeuges und für Verschiebewegungen in den Bahnhöfen Lambach und Bachmanning notwendig. Es musste auch eine besonders schonende Aufhängung für das vielarmige Glasgefäß des Gleichrichters gefunden werden, um die unvermeidlichen Verschubstöße abzufangen. Somit konnten ab 1950 mit dem EGL 25 051 (ohne eigene Bremsenrichtung) die meisten Züge und ab 1952 mit dem zweiten, technisch schon etwas modifizierten Gleichrichterwagen EGL 25 052 (mit Vakuumbremse und zwei Gleichrichtergefäßen) alle Züge wieder rein elektrisch geführt werden. Die „Betriebsvorschrift für den elektrischen Zugverkehr auf der Gemeinschaftsstrecke Lambach – Neukirchen b. L. einschließlich der Umschaltstrecke mit der Lokalbahn Lambach – Haag“ regelte das Verhalten der StH-Zugmannschaften und des ÖBB-Fahrdienstleiters in der Abzweigung Neukirchen bei Lambach. Darüber hinaus galten die Betriebsvorschriften der ÖBB auf der Westbahn und jene von Stern & Hafferl auf der Lokalbahn, dazu kam noch die Bedienungsanweisung für die gar nicht unkomplizierten Handhabungen an den Gleichrichterwagen. Deshalb war die Lokalbahn Lambach – Haag immer eine „eigene Republik“, was noch aus der Zeit herrührte, als mit dem Betriebsübergang BBÖ – StH auch das zugeteilte BBÖ-Personal sehr darauf bedacht war, auf eine dienstrechtliche Sonderstellung zu pochen. Bei der alten Generation der Eisenbahner hielt sich ein spezielles „Wir sind wir - Gefühl“, das sich auch auf die jungen Mannschaften übertrug und bis in die 1980er Jahre zur Kultur der LH gehörte.

Bedienstete der Haager Lies im elektrifizierten Bahnhof.

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll



Anordnung der Geräte im Gleichrichterwagen. Zeichnung: Stern & Hafferl