

Cyrril Seifert

# Manitou and Pike's Peak Railway

## die höchste Zahnradbahn der Welt!

Die Zahnradbahn auf den Pike's Peak im US Bundesstaat Colorado ist eine von drei Zahnradbahnen in den USA.



einem gemütlichen Alpendorf. Gleich hinter dem schmucken Bahnhofsgebäude liegen die Parkplätze für die Besucher. Im Gebäude selber (unterer Stock) gibt es einen Souvenirshop mit wirklich fast allem zu kaufen, was das Bahnlogo zeigt: T-Shirts, Mützen, Mineralwasserflaschen, kitschige Modelle, etwas Literatur etc. Die Depot- und Werkstätteanlagen befinden sich gleich auf der anderen Gleisseite, teilweise bereits in der Steigung, links der Bahntrasse.

Bald schon einmal durchquert der Zug den Engemann Canyon, bevor er die erste Zwischenstation, Minnehaha, erreicht, welche über ein Ausweichgleis verfügt. Die nächste Zwischenstation ist bereits *Half-Way House*. Die Gegend um die heutige Haltestelle war in den frühen Jahren des letzten Jahrhunderts ein populäres Ressort für gut betuchte Amerikaner oder andere Weltreisende.

Weitere Stationen sind dann *Ruxton Park, Mountains View* und schließlich *Windy Point*, bevor die Bergstation erreicht wird. Vom Gipfel aus hat man eine phantastische, eher eine atemberaubende Rundschau und ist mit 4.301 m natürlich weit über der Baumgrenze. Neben der Bergstation gibt es den bekannten Fotopunkt, wo man sich mit der Angabe von 4.301 m.ü.NN. respektive 14.110 feet fotografieren lassen kann. Anstehen ist angesagt ...

Triebwagen 19 nach dem Verlassen der Bergstation. Tief unten sind die ersten Bäume zu sehen. Im oberen Teil führt die Strecke durch eine einmalig schöne Landschaft.

### ETWAS GESCHICHTE

Schon 1883 gab es Pläne, eine Bahn zu bauen, wengleich es auch nur eine Luftseilbahn (*aerial tram*) sein sollte. Schon bald kam man davon ab und die Idee einer Zahnradbahn, wie sie gerade in einigen Teilen der Welt gebaut wurden, wurde geboren. Und noch bevor das Gleis bis zum obersten Punkt fertig gebaut worden war, fuhren bereits die ersten Dampfzüge auf dem unteren Abschnitt. So wurde am 16. August 1890 offiziell der Bahnbetrieb eingeweiht, auch wenn damals erst bis zur Mitte (*Half-Way House*) gefahren wurde. Mutige Touristen fuhren damals bis dorthin und setzten ihre Reise zum Gipfel auf Eseln (!) fort. Kein Jahr später, am 29. Juni 1891, fuhr der erste Zug zum Gipfel (*Summit*). Ein Tag später fuhr ein voller Zug mit „Eisenbahnoffiellen“ aus den ganzen USA, Politikern und Fotografen zum Summit.

### ROLLMATERIAL

Die Zahnradbahn beschaffte sechs Dampflokomotiven bei Baldwin Locomotive Works in Philadelphia. Die erste davon wurde im Mai 1890 geliefert und erhielt den Namen „John Hulbert“. Maximal konnten die Lokomotiven zwei Wagen (max. 21 t) die Strecke hinaufschieben. Dampflok Nummer 4 wurde bei einem Unfall 1896 stark beschädigt und durch eine neue Dampflok mit derselben Nummer ersetzt. Lok Nummer 5 wurde 1901 geliefert, Lok 6 1906. Ausrangiert wurden die Dampflokomotiven zwischen 1939 und 1968.

### LINIENFÜHRUNG

Die Zahnradbahn hat ihren Ausgangspunkt im schönen Ort „Manitou Springs“, rund 110 km von Denver entfernt. Trotz des amerikanischen Touches könnte man meinen, man befinde sich in

1938 fuhr dann der erste Dieseltriebwagen, Streamliner genannt, auf den Gipfel. Danach folgten noch fünf weitere Dieseltriebwagen, wobei zu bemerken ist, dass der erste Triebwagen (Nummer 7) beidseitig mit Führerständen ausgerichtet war, während die Nummern 8 – 12 nur über einen Führerstand verfügten.

Diese Fahrzeuge konnten nur zusammen mit einem Wagen verkehren. Erbauer der Fahrzeuge waren die Firmen General Motors sowie die General Electric Company in Schenectady (USA). Einige der Wagen besaßen ein Dach mit Ausblicksfenstern. Die Nummer 12 allerdings wurde von der Bahngesellschaft gleich selber gebaut!

Übersicht Dampflokomotiven		
Nr.	Baujahr	Anmerkung
Lok 1	(1890)	steht heute im Colorado Railroad Museum in Golden (Nähe Denver)
Lok 2	(1890)	steht als Denkmal unweit der Talstation in Manitou Springs
Lok 3	(1890)	wurde abgebrochen
Lok 4	(1892)	ist noch immer bei der Bahn, wird nur sehr selten eingesetzt
Lok 5	(1901)	steht als Denkmal bei einem Hotel in Manitou Springs
Lok 6	(1906)	wurde abgebrochen



Triebwagen 19 auf der Talfahrt, aufgenommen kurz unterhalb der Bergstation, jedoch noch weit über der Baumgrenze!

Der Blick vom Gipfel ist atemberaubend (nicht nur wegen der Höhe), von oben hat man eine tolle Rundschau.



**Übersicht Triebwagen I**

Triebwagen 7 (1938)	müsste noch vorhanden sein, allerdings abgestellt
Triebwagen 8 (1939)	müsste noch vorhanden sein, allerdings abgestellt
Triebwagen 9 (1946)	ist als Diensttriebwagen noch im Einsatz
Triebwagen 10 (1950)	wurde in eine Schneeschleuder (Nr. 22) umgebaut
Triebwagen 11 (1950)	ist als Diensttriebwagen noch im Einsatz
Triebwagen 12 (1955)	ist als Triebwagen (Nr. 23) noch im Einsatz, teils für Extrazüge

1963 begann mit der Lieferung durch die SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, Schweiz) ein neues Zeitalter auf der Zahnradbahn. Zwei neu gelieferte Triebwagen (Nr. 14 und 15) mit je 80 Sitzplätzen hielten Einzug und verdrängten die älteren Dieseltriebwagen in Reservendienste, was schon alleine die Beförderungskapazität der Bahn erhöhte. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um so genannte „Solowagen“.

Im Sommer 1968 kamen zwei weitere, baugleiche SLM – Triebwagen hinzu und erhielten die Nummern 16 und 17. 1976 lieferte die SLM zwei Doppeltriebwagen (Nr. 18 und 19) sowie 1984 die Nummer 24 und 1989 noch die Nummer 25. Somit besitzt die Bahn acht moderne Triebwagen, welche alle regelmäßig eingesetzt werden. Oft werden Kurse bei Grossandrang doppelt geführt, während in verkehrsarmen Zeiten oder bei ungünstiger Witterung manchmal auch ein Solotriebwagen genügt. Den Fahrzeugen sieht man die typische, formschöne Schweizer Bauart „Typ SLM“ gut an. Fahrzeuge ähnlichen Aussehens findet der Eisenbahnfreund zum Beispiel auch bei den Rigi – Bahnen, Gornergratbahn (beide Schweiz) oder in Brasilien bei der Corcovado Bahn in Rio (ebenfalls alles SLM – Fahrzeuge).

**Übersicht Triebwagen II**

Triebwagen 14 (1963)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Solowagen)
Triebwagen 15 (1963)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Solowagen)
Triebwagen 16 (1968)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Solowagen)
Triebwagen 17 (1968)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Solowagen)
Triebwagen 18 (1976)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Doppeltriebwagen)
Triebwagen 19 (1976)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Doppeltriebwagen)
Triebwagen 24 (1984)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Doppeltriebwagen)
Triebwagen 25 (1989)	im fahrplanmäßigen Einsatz (Doppeltriebwagen)

**BESUCHERINFOS**

Wie bereits erwähnt liegt die Talstation im Ort Manitou Springs. Gleich neben den Parkplätzen liegen auch die beiden Fahrkartenschalter. Beim

Fahrkartenkauf wird man gelegentlich gefragt, mit welchem Zug man wieder hinunterfahren möchte, was der Bahn in Sachen Fahrzeugdisposition sehr hilfreich ist. Eine Fahrkarte hin und zurück kostet 35 US-\$. Eine Berg- und Talfahrt dauert mit Aufenthalt auf dem Gipfel (ca. 45 Min.) ca. 3 Stunden und 10 Minuten. Angebote werden in der Saison von April bis Oktober, wenn die Bahn täglich verkehrt, acht Zugspare.

Je nach Wetter und Nachfrage fährt die Bahn von November bis März an zwei bis fünf Tagen die Woche. Hauptsaison der Bahn ist aber Juni bis August. Stehplätze gibt es keine in den Triebwagen, da für einen Kurs nur so viele Billette verkauft werden, wie es Sitzplätze gibt. Für Gruppen werden meistens zusätzliche Kurse geführt. Zu jeder Jahreszeit wird wärmere Kleidung empfohlen. Wegen der dünnen Luft auf dem Gipfel (habe das selber auch relativ gut gemerkt) wird Personen mit Atemproblemen von einer Mitfahrt abgeraten. Kinder dürfen nur in Begleitung einer erwachsenen Person mitfahren. Bei extremen Wetterverhältnissen kann der Bahnbetrieb aus Sicherheitsgründen eingestellt werden.

Alternativ bietet sich auf die Möglichkeit, auf einer gebührenpflichtigen, sehr kurvenreichen aber bestens ausgebauten Strasse hochzufahren. Der Parkplatz auf dem Gipfel ist unweit der zweigleisigen Bergstation, wo es auch wie in der Talstation ebenfalls einen großen Souvenirladen hat. Die Strasse verläuft aber teilweise weit weg des Bahntrasses und erst kurz vor dem Gipfel werden die Gleise sichtbar, wo sich allerdings fantastische Fotomotive der Bahn ergeben! Während der Talfahrt mit dem Auto gibt es eine Kontrollstelle, bei der die Hitze der Bremsen gemessen werden. Wenn sie zu heiss sind, wird einem zur eigenen Sicherheit empfohlen, einen Stopp (mit Verpflegungsmöglichkeit) von 15 – 30 Minuten einzulegen.

Einen Besuch der Zahnradbahn kann ich nur empfehlen. Wer freundlich fragt oder noch besser, sich vorher meldet, dem wird sogar begleitender Einlass ins Depot und in die Werkstätte gewährt. Allerdings ist es zum Fotografieren dort ein bisschen eng. Wer nicht mitfahren will, der kann auch in der Talstation die Fahrzeuge sehr gut fotografieren. Das freundliche Personal freut sich natürlich über Besuch aus Übersee.

Bei der Manitou and Pike's Peak Mountains Railway handelt es sich um die höchstgelegene Zahnradbahn der Welt! In den USA gibt es noch zwei andere Zahnradbahnen: Die Mount Washington Cog Railway war die erste Zahnradbahn der Welt (1869) überhaupt. Und in Michigan im Ort Hancock gibt es noch ein Zahnradtram für Besucher der Quincy's Mine. Die Bahn war zuvor als Standseilbahn in Betrieb

**Technische Daten der Bahn:**

Betriebslänge:	14,3 km
Spurweite:	1.435 mm
Zahnstangesystem:	Abt
Betriebssystem:	Diesell
Höhe Talstation:	2.003 m.ü.M.
Höhe Bergstation:	4.301 m.ü.M
Höchststeigung:	250 ‰
Siehe auch: <a href="http://www.cograilway.com">www.cograilway.com</a>	

*Cyrill Seifert, Effretikon (CH)*