

Die Bündner Kulturbahn





Für ein kulturell vielfältiges Graubünden.

GKB-Beitragsfonds – wir unterstützen das Unesco Welterbe der RHB.

Der Beitragsfonds der Graubündner Kantonalbank fördert seit Jahren Bündner Organisationen und Projekte, die unsere Region kulturell, sportlich und gemeinnützig bereichern – oder auch wirtschaftlich weiterbringen. Wir engagieren uns gerne in und für Graubünden.





Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser

Postfach CH-7494 Wiesen www.igzl.ch info@igzl.ch

Die Interessegemeinschaft Zügen/Landwasser setzt sich ein für den Erhalt, die touristische Erschliessung und die Förderung der RhB-Linie Davos-Filisur, welche mit ihrer Linienführung durch die wildromantische Zügenschlucht und dem eindrücklichen Wiesener Viadukt eine Reihe von technischen und landschaftlichen Höhepunkten aufweist.



Freunde der Schmalspurbahnen CH-7430 Thusis

www.schmalspur.ch info@schmalspur.ch

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB vorzugsweise in der Spurweite H0m. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch, durch die Teilnahme an Modultreffen im In- und Ausland und durch zahlreiche Exkursionen.



Verein Dampffreunde der Rhätischen Rahn Rahnhofstrasse 1

CH-7402 Bonaduz www.dampfvereinrhb.ch kundendienst@dampfvereinrhb.ch Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich für die historischen Fahrzeuge der RhB. Die erwirtschafteten Gewinne aus den Nostalgiefahrten sind bereits in zahlreiche Proiekte von historic RhB eingeflossen. Seit 2004 betreibt der Verein den Bahnhof Bonaduz und bietet

den Kunden nebst vielfältigem Billettangebot auch spezielle

Angbote im Bereich Nostalgiereisen an.



Pro Salonwagen RhB Postfach 662 CH-7002 Chur

www.verein-pro-salonwagen.ch info@verein-pro-salonwagen.ch Im Dezember 1996 wurde der Verein Pro Salonwagen RhB gegründet. Ziel war es, die aus der Belle Epoque stammenden historisch wertvollen Salonwagen AS 1141-1144 der RhB zu erhalten.

Nach erfolgter Restauration möchten die Initianten einen eleganten, stilvollen Piano-Barwagen revidieren. Die Sammelaktion wurde lanciert.



Club 1889 Postfach 284 7503 Samedan

www.club1889.ch info@club1889.ch

Der Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn – wird von rund 450 Mitgliedern getragen, die mit Handwerk, Fachwissen, Ideen und Geld historische Fahrzeuge der RhB erhalten und wenn möglich

Drei Arbeitsgruppen in Chur, Poschiavo und Samedan arbeiten erfolgreich an verschiedenen, anspruchsvollen



Verein Bahnhistorisches Museum Bergün

Postfach 7482 Bergün

www.bahnmuseum-albula.ch info@bahnmuseum-albula.ch Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula ist Initiant des projektierten Bahnmuseums in Bergün.

Die über 100-jährige Geschichte der Rhätischen Bahn soll als Zeitzeugnis von internationaler Bedeutung dokumentiert und zugänglich gemacht werden; d.h. Rollmaterial, Technik, Bahnbau, Menschen, Kultur



Die Bündner Kulturbahn ist ein unabhängiges Magazin, welches von historic RhB jährlich herausgegeben wird.

historic RhB wurde 2003 als Dachverband gegründet, um die Anliegen und Interessen der sechs nebenan aufgeführten Vereine zu koordinieren und zu vertreten.

Bis zur Heftmitte werden Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätischen Kulturbahn präsentiert, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Den Übergang zum Vereinsteil bildet die Jahresagenda in der Heftmitte mit einem umfassenden Überblick der geplanten Anlässe und Erlebnisfahrten mit historischem Rollmaterial.

Dank unseren Inserenten kann das Magazin weit und gratis gestreut werden und erreicht ein grosses RhB-Rei-

<u>Die Bündner </u>Kulturbahn

Titelbild

38

40



Kolorierte Postkarte mit einem Berninabahn-Güterzug oberhalb von Cadera mit Blick ins Puschlav.

Archiv Manfred Luckmann

IMPRESSUM

45

48

Redaktion, Layout

Fredy Pfister, pfister.fredy@club1889.ch

Geni Rohner, e.rohner@rhb.ch

Inserateakquisition allgemein

Christoph Durtschi, christoph durtschi@bluewin.ch

Inseratakquisition Modellbau

Willy Hartmann, willy.hartmann@bluewin.ch

Bildbearbeitung

Raphael Schreiner, W&S Agentur für Werbung GmbH www.ws-werbeagentur.de

Adresse

historic RhB Postfach 662 CH-7002 Chur www.historic-rhb.ch

Redaktionsschluss für Texte und Inserate

Inserate und Texte bis 31. Oktober 2010 Inseratvorlagen an: inserate@historic-rhb.ch

30 000 Exemplare

Liegt in historischen Zügen, RhB-Schnellzügen sowie an den

RhB-Bahnhöfen auf.

Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung

Südostschweiz Print, Chur

Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.–/10.– Euro im Kuvert bei historic RhB, Postfach 662, CH-7002 Chur, bezogen werden.

57

www.rhb.ch

100 Jahre Berninalinie





grant Syden

Höchste Eisenbahn

Vor 100 Jahren ging sie in Betrieb: die Berninalinie. Seit 2008 ist sie auch Teil des UNESCO Welterbes. 1910 wurde der direkte Zugbetrieb von St. Moritz durch das Valposchiavo nach Tirano aufgenommen. 61 Kilometer höchste Baukunst vor der Kulisse des höchsten Bündner Bergs. Aus diesem Anlass reiht sich Höhepunkt an Höhepunkt – auf der höchstgelegenen, ganzjährig betriebenen Bahnverbindung über die Alpen.

im 2010 zeigt sich die Jubiläumsbahn von ihren besten Selten. Mit einem bunten Strauss von Anlässen für Kulturliebhaber, Naturfreunde, Bahnfans, Familien, Gourmets, Wanderer, Historiker, Faulenzer, Bündner und alle Nichtbündner.

Laufend aktuelle Informationen unter: www.mybernina.ch Rhätische Bahn, Rallservice, Tel +41 (0)81 288 43 40, railservice@rhb.ch

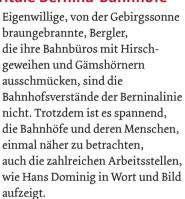


Die Berninabahn

Mit der Erstellung der Berninalinie wurde vor 100 Jahren in Südbünden eine Touristenattraktion ersten Ranges geschaffen. Unter dem Motto: «Die vier Jahreszeiten» wird im laufenden Jahr der runde Geburtstag gebührend und mit vielen Attraktionen «auf der ganzen Linie» und das ganze Jahr gefeiert. Eugen Rohner präsentiert die Anfänge der Berninabahn und das Jubiläumsprogramm.

6





18

Neuer historic-RhB-Verein: die IGZL



46

historic RhB umfasst seit 2009 neu 6 Vereine, welche in ihren Ausrichtungen und in ihren Tätigkeiten unterschiedlicher nich sein könnten. Der «jüngste» Verein, die Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser hat bereits einen ersten Erfolg zu verbuchen: Der Wiesener-Viadukt wurde von seinem Schattendasein ins Licht gerückt, dass diesem imposanten Bauwerk gebührt, wie Koni Zingg findet.

St. Moritz-Zermatt Pullman Express



Übernommen wurde die Idee von den Briten und die Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens hat sie in den 1920er Jahren vollendet: Jetzt steht auch auf «schmaler Spur» ein Luxuszug im Angebot, der diesen Namen verdient. Dieses Angebot unter dem Motto «Private de Luxe Train» zwischen St. Moritz und Zermatt für Leute mit Zeit und Musse stellt Albi Glatt zum ersten Mal vor.

<u>Die Bündner Kulturbahn</u>

- 5 Vorwort: Berninabahn Romanze fürs Leben
- 6 Die Berninabahn
- 12 Drei Tage im Schnee
- 15 «Bernina-Ungeheuer» im Einsatz
- 16 Immer wieder Linienverlegungen
- 17 Art-Déco-Bernina-Express
- 18 Drei vitale Bernina-Bahnhöfe
- 20 Von Spiralen, Loops und Schleifen
- 24 Projekt «Piz-Bernina-Bahn»

29 Kulturbahnagenda

- 58 Gewinner Wettbewerb ums schönste Bild
- 60 Zwei herrliche Tage



- 33 Editorial: Mit Volldampf ins neue Jahr
- 35 Ehrungen für zwei Mitglieder
- 37 SGEG: Wertvolle Bildarchive sichern



38 Neuer historic-RhB-Verein: die IGZL



40 Bei der Schwäbischen Miniatur-RhB



42 Höhepunkte im Vereinsleben



- 45 Prinzessinnen und Persönlichkeiten
- 46 St. Moritz–Zermatt Pullman Express



- 48 Leben für die Erlebnisbahn
- 51 «Bernina-Krokodil»: Es ist soweit!
- 52 Dampflok «Heidi» unterwegs
- 55 Neues Projekt vom Club 1889



57 Bahnmuseum Albula Bergün



Der «All-Inclusive-Service» der Südostschweiz Print gehört zur Premiumklasse. Ob Kreation, Publishing, Offsetdruck, Ausrüstung und Distribution – die herausragende Leistungspalette lässt keine Wünsche offen. Geniessen Sie Ihre Freizeit. Während Sie sich erholen, bringen wir Ihre Projekte zur Vollendung. Unsere Referenzliste kann sich sehen lassen. Möchten Sie mehr wissen? Rufen Sie uns an. Wir freuen uns, Sie kennenlernen zu dürfen.



PRINT

Drucksachen im Einklang mit der Natur



Kasernenstrasse 1, Postfach 85, CH-7007 Chur Telefon +41 (o) 81 255 52 52, Fax +41 (o) 81 255 51 05 verkauf-print@suedostschweiz.ch www.so-print.ch



Berninabahn – Romanze fürs Leben

Als ich von der Redaktion von historic RhB angefragt wurde, das Editorial für die vorliegende Ausgabe mit dem Schwerpunktthema «100 Jahre Berninabahn» zu verfassen, habe ich spontan zugesagt. Wen wundert's? Als Heimweh-Puschlaver habe ich die Bernina-Bahn in frühester Jugend ins Herz geschlossen. Nur zu gerne erinnere ich mich an die wöchentlichen Fahrten während meiner Kantonsschulzeit mit dem «langsamsten Schnellzug der Welt» nach Chur, Sommer wie Winter, stets zuverlässig und immer wieder spannend und abwechslungsreich.

Es wurde schon viel über die RhB und insbesondere auch die Berninabahn berichtet, nicht zu Unrecht. Aus aller Welt wird die rote Schmalspurbahn als bautechnisches Wunderwerk bestaunt. Ingenieure, Eisenbahnfreunde, aber auch einfache Touristen sind fasziniert von der in einmaliger Vollendung in die Alpenland-schaft eingebetteten Streckenführung. Nicht erst seit der Aufnahme der Albula- und Berninastrecke in die Welterbeliste der Unesco im Jahre 2008 gilt deshalb die RhB auch als eigentliches Markenzeichen für den Kanton Graubünden.

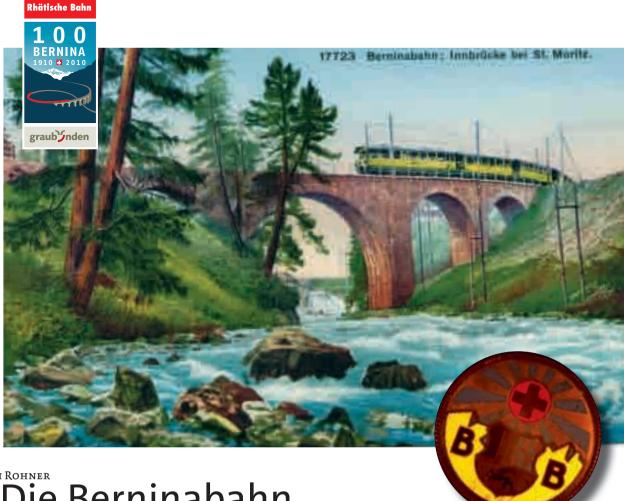
Noch heute ist die Berninabahn für das Valposchiavo Lebensnerv und Verkehrsverbindung zugleich. Die ursprünglich vor allem auf den Personentransport und den Touristenverkehr ausgerichtete Bahn gewinnt auch für den Güterverkehr und die Versorgung des einheimischen Handels im Puschlav zunehmend an Bedeutung. So beschert insbesondere der Handel mit Italien der Berninabahn nicht unerhebliche Gütermengen, mehrheitlich Holz, Heizöl und Treibstoffe. Das Rückgrat der Bahn bildet aber nach wie vor der Personenverkehr, der sich dank des inzwischen vollständig mit Panoramawagen ausgestatteten Bernina-Express zu einem eigentlichen Verkaufsschlager entwickelt hat.

Am 5. Juli 1910 konnte mit der Eröffnung des Abschnitts zwischen Bernina Suot und Poschiavo die letzte Lücke der Strecke zwischen St. Moritz und Tirano geschlossen werden. Nun feiert also die Berninabahn in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag. Zeit, etwas inne zu halten und der Pioniere dieses einzigartigen Bauwerkes zu gedenken. Nicht nur die projektierenden Ingenieure unter der Leitung von E. Bosshard und W. Siegrist, sondern in gleicher Weise die am Bau beteiligten 2500 Arbeiter, welche die gesamte Strecke unter schwierigsten Bedingungen, im Winter bei Schnee und Kälte, in knapp vier Jahren vollendeten, verdienen auch heute noch grossen Respekt und Anerkennung.

Licht in diesen bis heute kaum aufgearbeiteten Aspekt der Sozialgeschichte des Valposchiavo, des Oberengadins und des oberen Veltlins bringt eine von der «Societa Storica Val Poschiavo» herausgegebene und vom Kanton unterstützte Publikation über den Bau der Berninabahn. Die in italienischer und deutscher Sprache erscheinende Studie versucht auf der Grundlage von Unterlagen aus Archiven und einer systematischen Analyse lokaler und regionaler Zeitungen gleichsam aus der Sicht «von unten» die Lebensbedingungen der Erbauer der Berninabahn, deren Handeln und Denken sowie ihr Verhältnis zur lokalen Bevölkerung auszuleuchten - eine neue Sichtweise, welche die Arbeiter und deren Alltag in den Mittelpunkt stellt.

Dank gebührt neben den Pionieren der Berninabahn auch dem Verein historic RhB, welcher in Erinnerung an diese Zeit das kulturelle Erbe der RhB hochhält und für die Nachwelt die historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn pflegt und erhält.

Claudio Lardi Regierungspräsident



Am Beginn der Berninabahn in St Moritz rauschte einst der Innfall. rechts: Kokarde der ehemaligen Bernina-Bahn Archiv Manfred Luckmann

von Geni Rohner

Die Berninabahn

Pionierhaftes Zusammenspiel

Mit der Erstellung der Berninalinie vor 100 Jahren von St. Moritz nach Tirano vor hundert Jahren wurde aus dem einmaligen Zusammenspiel von hochalpiner Natur und faszinierender Technik im italienisch-schweizerischen Kulturschmelztiegel eine Touristenattraktion ersten Ranges geschaffen!

Entstanden ist innerhalb von vier Jahren die höchstgelegene Adhäsionsbahn der Alpen. Der Pioniergeist unserer Vorfahren erstaunt noch heute. Dank Weitsicht, Mut und einer gehörigen Portion Kreativität entstand eine Bahnlinie, welche heute weltweit bewundert wird. Eine Bahnlinie, welche einerseits ein Bedürfnis für die Erschliessung der Region Valposchiavo und der Valtellina darstellte, andererseits durch ihre geniale Linienführung bereits den Feriengast im Fokus hatte.

Kraftwerke und Strom für die Bahn

Die ersten Bestrebungen einer Bahnverbindung zwischen dem Valposchiavo und dem Engadin gehen auf die letzten Jahre des 19. Jahrhunderts zurück. «Rege, freundschaftliche und geschäftliche Beziehungen zwischen Graubünden und dem Veltlin riefen nach einem schnelleren und modernen Verkehrsmittel über den Berninapass», berichtete die «Schweiz. Bauzeitung» in ihrer Eckdaten der Berninabahn 1

Baukosten

Fr. 11698000.-

Baukosten pro Kilometer Fr. 192760.-

Stromsystem

Gleichstrom 1000 V

Streckenlänge

60 688 m

Meereshöhen

429 m ü. M. Tirano Ospizio Bernina 2253 m ü.M.

Maximale Steigung

70‰

Minimaler Kurvenradius

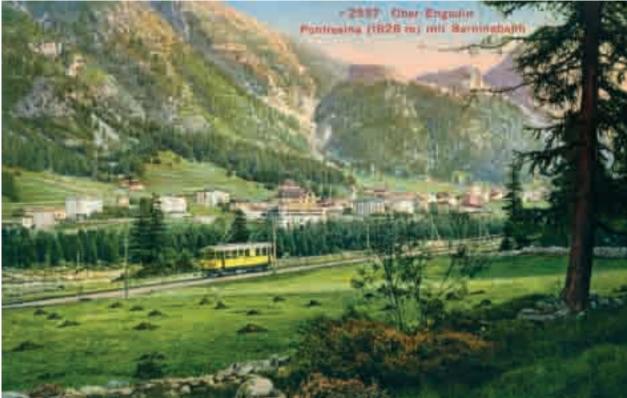
45 m

Ausgabe von 1912. In der Tat: die Fahrzeit der Pferdepost zwischen Samedan und Tirano betrug neun Stunden. Diese Tatsache sowie die elektrische Traktionsenergie führten bald zur konkreten Verwirklichung der Berninabahn. So entstand diese im Zusammenhang mit dem Bau der Kraftwerke Brusio, welche in den Jahren 1904 bis 1907 im Valposchiavo erstellt wurden.

Etappenweise Inbetriebnahme

Die ersten Teilstrecken der Berninalinie wurden am 1. Juli 1908 zwischen Pontresina-Morteratsch und Tirano-Poschiavo in Betrieb genommen. Weitere

folgten später. Dank diesen Teileröffnungen konnten die notwendigen Erfahrungen im täglichen Betriebsablauf gesammelt und die Schwachstellen durch entsprechende Massnahmen noch vor der Aufnahme des durchgehenden Betriebs ausgemerzt werden. Die Realisierung der letzten Bauetappe, die Strecke Cavaglia-Alp Grüm, gestaltete sich als sehr schwierig bzw. war das Pièce de Résistance der ganzen Berninalinie. Ein Bahnbau in dieser Höhenlage und unter zum Teil misslichen klimatischen und topographischen Bedingungen erforderte von allen Beteiligten deren unbedingten Einsatz. Die Schlussarbeiten in den Tunnels Palü (Länge 254 m), Stablini (289 m) und Pila (227 m) sowie dem Pila-Viadukt wurden eindeutig unterschätzt; es resultierte ein entsprechender Rückstand von mehreren Wochen auf den Terminplan. Hinzu kamen Unstimmigkeiten mit der Bauunternehmung sowie Meinungsverschiedenheiten über die Ausmauerung der Tunnels, die eine zusätzliche Expertise notwendig machten. Der überaus schneereiche Winter 1909/1910 verzögerte die verschiedenen Arbeiten ebenfalls beträchtlich. Lange stand nicht fest, ob der festgelegte 1. Juli 1910 für die Betriebseröffnung der durchgehenden Linie überhaupt noch realistisch war. Schliesslich ge-



Gelber «Personen-Motorwagen» vor imposanter Hotelkulisse in Pontresina. Den Gästen bot die Berninabahn ein komfortables Transportmittel, um die hochalpine Natur erleben zu können.

lang es Dank vereinten Kräften der Bauleitung und der Unternehmungen, den zeitlichen Rückstand aufzuholen bzw. den Bau derart zu fördern, dass die Kollaudation (Abnahme) der Strecke Ende

Materials an die ganz neuen Verhältnisse unmöglich. Vier Tage später als geplant, am 5. Juli 1910 verkehrten die ersten Züge von Tirano nach St. Moritz. Das Ziel war erreicht!

Strecken-Inbetriebnahmen

1. Juli 1908: 6.3 km Pontresina-Morteratsch 1. Juli 1908 17.0 km Poschiavo-Tirano 18. Aug 1908 Celerina-Pontresina 3.7 km 18. Aug 1908 Morteratsch-Bernina Suot 3.5 km 1. Juli 1909 St. Moritz-Celerina 2.0 km 1. Juli 1909 Bernina Suot-Ospizio Bernina 6.6 km 5. Juli 1910 Ospizio Bernina-Alp Grüm 4.7 km 5. Juli 1910

Juni 1910 vorgenommen werden konnte. Bis zum Tage der Betriebseröffnung und auch nach diesem Zeitpunkt war das leitende Personal durch die Sorge um die Vollendung des Baues ganz in Anspruch genommen. Die späte Fertigstellung dieses letzten Abschnittes machte zudem den Probebetrieb zur Angewöhnung des Personals und des

16.5 km

Alp Grüm-Poschiavo

Die Kletterbahn

Sehr beeindruckend, welche Höhenmeter die neue Berninabahn innert kürzester Zeit überwindet. Auf eine direkte Horizontaldistanz von 22 km (Tirano–Hospiz) beträgt der Höhenunterschied auf der Südseite 1824 m! Die Bernina Bahn bewältigt damit als Adhäsionsbahn einen weit grösseren Höhenunterschied als jede schweizerische Zahnradbahn; die grössten durch Zahnstangenbahnen überwundenen Höhenunterschiede betragen bei der Gornergratbahn 1411 m, der Pilatusbahn 1628 m, der Brienzer Rothornbahn 1681 m.

Zahnstange versus Adhäsion

Beim Projekt der Berninalinie wurde auch der Einbau von Zahnstangen in gewissen Streckenabschnitten – vor allem auf der Südrampe zwischen Poschiavo und Alp Grüm – in Betracht gezogen (Zahnstangenstrecke von rund 8 km). Ein gemischtes Betriebssystem wäre jedoch nur bei einem ausgeglichenen Verhältnis von «Zahnstange zu Adhäsion» sinnvoll gewesen. Den 8 km

«Zahnstange» stehen rund 45 km «Adhäsion» gegenüber. Die Vorteile der kürzeren Bahnstrecke und der geringeren Baukosten würden die Nachteile eines gemischten Betriebes (Reduktion der Geschwindigkeit, Reduktion Leistungsfähigkeit Triebwagen, da nur zwei Motoren für die Adhäsion verfügbar) trotzdem nicht übertreffen.

Das erste Rollmaterial

- 17 Personen-Motorwagen
- 2 elektrische Vorspannmaschinen
- 1 Gütermotorwagen
- 1 Schneeschleuder-Maschine
- 1 Schneepflug
- 16 Personenwagen
- 3 Gepäck- und Postwagen
- 20 geschlossene Güterwagen (K)
- 18 offene Güterwagen (L)
- 4 offene Güterwagen (M)

Zu wenig Rollmaterial

Das plötzliche Anschwellen des Verkehrs ab dem 5. Juli 1910 erforderte alle Reserven an Personal und Material. Bereits in den ersten Betriebswochen war ein riesiger Ansturm an Gästen zu verzeichnen. Die Frequenzen schnellten in die Höhe und brachten der Bahn neue Rekordwerte. Zum Glück wurde, auf Grund der Erfahrungen in den ersten



Poschiavo in den ersten Betriebsjahren:
Im Vordergrung die Stationsanlage mit der Betriebswerkstätte und dem alten Bahnhofsgebäude.
Die Direktion der ehemaligen
Bernina-Bahn befindet sich an der dritten Strasse rechts.

Archiv Manfred Luckmann

zwei Betriebsjahren, noch eine nachträgliche Bestellung von sechs weiteren Personenwagen (2 Vierachswagen à 56 Plätze und 4 Zweiachswagen à 40 Plätze) auf den Juli 1910 ausgelöst. Die Inanspruchnahme der Triebwagen auf der langen Südrampe - und dies bei regelmässiger Vollauslastung - war so stark, dass Ende 1910 drei weitere Triebwagen bestellt werden mussten. Es hat sich auch gezeigt, dass bei schwerer Last kleine Vorspannmaschinen vorzügliche Dienste leisten und gleichzeitig den zweiten Motorwagen ersetzen. Deshalb wurden zwei solche Maschinen (die bekannten «Asnin» (Eselein), Ge 2/2 161+162) angeschafft.

Der Fahrplan von 1910

Rhätische Bahn

Während der ersten Sommerperiode wurden lediglich 6 durchgehende Züge in jeder Richtung und 16 Lokalzüge in beiden Richtungen angeboten. Vom 1. Oktober bis zum 11. November 1910 (Betriebseinstellung zwischen Ospizio Bernina bis Poschiavo wegen Wintereinbruch) verkehrten in jede Richtung sogar nur 4 durchgehende Züge. 1910 wurden trotzdem insgesamt 9573 fahrplanmässige Züge, 117 Personenextrazüge und 303 Güterextrazüge geführt! Eine besondere Schwierigkeit bildete die Einhaltung des etwas knapp angelegten Fahrplanes wegen der Verspätungen, bedingt durch die Anschlüsse der Ferrovia Alta Valtellina (von Italien) sowie durch die zeitraubende Zollrevision in Campocologno. Die Abwicklung der schweizerischen Zollrevision in Campocolongo führte wie befürchtet zu vielen Schwierigkeiten und wurde zu einer eigentlichen Belästigung der Reisenden und der Bahn, weil die Zollbeamten in den meisten Fällen den Auslad des gesamten Reisendengepäcks in Campocologna verlangten!

Eckdaten der Berninabahn 2

Tunnels und Galerien	13
Gesamtlänge	4072 m
Längster Tunnel (Charnadüratunnel)	689 m
Anteil Streckenlänge	6,7%
Brücken (Spannweite <2m)	52
Gesamtweite	722 m
Längste Brücke (Kreisviadukt Brusio)	116 m
Ursprünglicher Schienentyp	24,3 kg/m
Heutiger Schienentyp	46 kg/m
Ursprüngliche Schienenlänge	12 m
Heutige Schienenlänge	60 m

Die Betriebsleitung sah sich genötigt, bei der Eidgenössischen Oberzolldirektion vorstellig zu werden. Gerne hätte man in St. Moritz auch eine Zollabfertigungsstelle eingerichtet, um die Durchführung der Zollrevision für die Reisenden zu erleichtern. Leider ist die Ausführung dieses Projekts an der ablehnenden Haltung der Direktion der Rhätischen Bahn gescheitert. Damals stand die Berninbahn noch unter eigener Bahnverwaltung.

Die Berninabahn-Werbung

Im ersten Betriebsjahr wurden Inserate im bescheidenen Rahmen geschaltet. 1909 wurden die ersten illustrierten Broschüren in deutscher Sprache und in einer Auflage von 30 000 Exemplaren gedruckt. Eine italienische Sprachversion folgte etwas später. Weitere wirksame Reklamemittel waren Monotypien mit Aufnahmen von Christian Meissner, Kunstverlag Zürich. 50000 Stück wurden bezogen und in verschiedenen Kollektionen zum Verkauf angeboten. 1910, d.h. im Vorfeld des durchgehenden Betriebes, wurde auf Grund des Rückstandes der Bauarbeiten keine Werbung betrieben!

Die nachfolgenden Zahlen zeigen deutlich auf, dass die zahlreichen Berichte in den Medien über die Eröffnung der neuen Bahnlinie beim Publikum ihre Wirkung nicht verfehlten.

Verkehrsstatistische Zahlen

Die monatlichen Frequenzen bis Ende Juni 1910 betrugen rund 10 000 Personen. Ab dem 5. Juli 1910 setzte der Run ein, bzw. die Nachfrage konnte bei weitem nicht befriedigt werden. So wurden im Juli 56 920 und im August 91661 Personen befördert. Das schlechte Wetter im September 1910 hielt dafür zahlreiche Gäste von einem Ausflug ab (31324). Insgesamt transportierte die Berninabahn im ganzen Jahr 1910 282 517 Passagiere; daraus resultierten Transporteinnahmen von 737 618 Franken. Die Einnahmen wurden im Ver-



Landschaftlich gesehen gibt der Lago di Poschiavo der Strecke zwischen Le Prese und Brusio eine besondere Note. Und so blau eingefärbt erst recht ... Archiv Manfred Luckmann

Meilensteine der Berninabahn

Aufnahme des Ganziahresbetriebes

Fusion - die Bernina Bahn wird von der Rhätischen Bahn übernommen

Einführung des Bernina Express Chur - Tirano

1979

Unterzeichnung der Schwesterbeziehungs-Vereinbarung mit der Hakone Tozan Railway

Anschluss-Busverbindung an den Bernina-Express Tirano-Lugano

2000

Einführung der Panoramawagen

Die Berninalinie erhält die Unesco-Welterbeauszeichnung «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»

gleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt. Zusammen mit dem Gepäck- und Güterverkehr wurde ein Umsatz von 918751 Franken erzielt. Mit etwas mehr Wetterglück im September hätte man wohl schon die erste Million verbuchen können! Es resultierte ein Betriebsüberschuss von 354304 Franken.

Als Vergleich die Zahlen zum Vorjahr (1909) mit dem Betrieb der verschiedenen Teilstrecken: 454174 Franken Einnahmen bzw. Betriebsüberschuss von 102 985 Franken.

Ebenfalls interessant ist die Zusammensetzung der Wagenklasse und Fahrten: Von den 282 517 Reisenden ent-

fielen 6,45% auf die 2. Klasse und 93,55% auf die 3. Klasse. Fahrten in 1. Klasse wurden damals noch nicht angeboten. 28,35% der Gäste lösten einfache Fahrten, 31,85% Hin- und Rückfahrt und 39,80% Fahrten mit ermässigten Taxen (Gruppenfahrten). 3894018 Personenkilometer wurden gefahren und jeder Reisende fuhr im Durchschnitt 13,78 km.

Der Güterverkehr

Auch der Güterverkehr hat nach der Eröffnung grössere Dimensionen angenommen als geplant. Die Direktion sah sich hier veranlasst, weitere 8 geschlossene und 4 offene Güterwagen zu bestellen. Im Betriebsjahr 1910 wurden 438 Tiere, 449 Tonnen Gepäck und 17778 Tonnen Güter (vor allem Kohle und Wein) befördert. Auch hier konnten die Einnahmen seit dem durchgehenden Verkehr verdoppelt werden.

Weltbekannt

Die Bekanntheit der Berninalinie hat inzwischen längst regionale, kantonale, schweizerische, ja sogar europäische Grenzen gesprengt. Weltweit wird die Berninalinie als «eine der schönsten Bahnen» anerkannt («National Geographic Magazine»). All diese Errungenschaften wurden im Sommer 2008 mit der Auszeichnung des begehrten Unesco-Labels für die «Bernina und Albulalinie» gekrönt. Diese einzigartige Hochgebirgsbahn unterscheidet sich somit wesentlich von den bereits auf

der Liste des Welterbes figurierenden Gebirgsbahnen. Und mit dem «Bernina Express» verbindet ein ebenso bekannter Zug die beiden Bahnstrecken und damit auch Kulturen, Sprachregionen und klimatischen Zonen.

Die vier Jahreszeiten

Die Vierjahreszeiten sind denn auch das Motto des kommenden 100-Jahr-Jubiläums. Während des ganzen Jahres wird den Besuchern eine reichhaltige Palette an Jubiläumsarrangements und -aktivitäten präsentiert. Ob Winter oder Sommer, Frühling oder Herbst, eine Reise über die Berninalinie ist zu jeder Jahreszeit ein unvergessliches Erlebnis.



Winter – die Schnee- und Eisbahn Es wirkt zeitlos - aus ewigem Eis ge-

wissermassen. Es ist aber vergänglicher Natur: das Eismuseum, das ab dem 17. Januar 2010 an der Talstation

«AI PORTICI»

RISTORANTE

Wer gerne reist, schätzt die italienische Küche im Restaurant «Ai Portici» in Tirano.



Tagesmenüs ab 12.- Euro

150 m vom italienischen Bahnhof und vom Bernina-Express entfernt

Restaurant «Ai Portici», Viale Italia 87, I-23037 Tirano (SO) - Valtellina - Italia Tel. +390342701255 / Fax +390342711567

www.aiportici.com / info@aiportici.com

Die besten

Probieren Sie unser Degastationsment wärend thres Aufenthaltes in Poschiavor

- Salat aus unserem Gurten
- Pizzoccheri mit Puschlaver Mortadella und Salami
- Sorbet mit Braulto
- 1 Kaffee oder Tee CHF 32 .-

Auf Wansch organisieren wir Vorführungen für die Zabereitung (min: 8 Personen). Worbeniag und Daium gemäss-Threr freien Walil.

Reservation and Annielding:

Historente



Fars. O. e F. bepponi. CH - 7742 Poschiavo Tel. 081 844 02:27 Fax 081 844 10 28 e-mail: tip@isepponi.ch





Pontresina gratuliert der Rhätischen Bahn zum Jubiläum 100 Jahre Berninalinie.

Pontresina Tourismus Tel. +41 (0)81 838 83 20 · info@pontresina.ch





Alte Streckenführung der Berninabahn im Viale Italia, bei der Basilica della Madonna di Tirano. Das Gleis rechts der Strasse ist fast nicht zu erkennen.

Archiv Peter Pfeiffer

Rhätische Bahn



graub <mark>y</mark>nden

der Diavolezza-Bahn zu bestaunensein wird. Mit der Sonderausstellung «Die Berninalinie im Winter» wird der Besucher in die Anfangszeit der Berninabahn geführt. Der Kampf gegen Schnee und Eis! Die Eisenbahn wird vorübergehend zur Eisbahn. Es versteht sich, dass zwischendurch auch das berühmte «Bernina-Ungeheuer» auf Reisen geschickt wird. Und mit etwas Glück können auch die 22 Schneezwerge zwischen St. Moritz und Alp Grüm entdeckt werden.

Frühling: Spitzenbahn

Technische Spitzenleistungen waren schon vor hundert Jahren erforderlich, um die Berninabahn zu realisieren. Mit der Inbetriebnahme neuer Zweistrom-Triebzüge im 2010 erfolgt auf der Berninalinie ein weiterer Quantensprung! Am Wochenende vom 8./9. Mai 2010 besteht die Möglichkeit, diese «Spitzenzüge» anlässlich von Schnupperfahrten zwischen



Tirano und Poschiavo zu testen. In Tirano ist zudem ein grosses Stadtund Bahnhoffest à la Italianità vorgesehen.



Sommer: Jubiläums-+ Festbahn

Der Hauptevent des Jubiläumsjahres findet in Valposchiavo statt! Am Wochenende vom 19./20. Juni 2010

geht im ganzen Tal die Bahn ab. Der berühmte Kreisviadukt von Brusio, gleichzeitig auch das Wahrzeichen der Jubiläumslinie, steht während des ganzen Wochenendes im Mittelpunkt der Festivitäten. Bei der «Festarena» herrscht ausgelassene Jahrmarktstimmung! Shuttle-Züge zwischen Poschiavo und Tirano sorgen für einen bequemen Zugang zum Festplatz Brusio.



Herbst: Wanderbahn

Das Jubiläumsjahr geht am 18./19. September 2010 im Engadin bzw. in Pontresina zu Ende. Der goldene Engadiner Herbst sorgt für ein würdiges und stimmungsvolles Abschlussfest. Ganz Pontresina (inkl. dem übrigen Oberengadin) feiern die Berninalinie mit einem Dorf- und Depotfest.

Mehr Informationen sind bei der Internetplattform mybernina.ch erhältlich.



Ge 4/4 181 steckt tief im Schnee fest. Einsatz ist gefordert. Foto: Karl Wohlwend unten: aufräumarbeiten erforderten einst viel «Manpower». Archiv Karl Wohlwend

VON GENI ROHNER UND PETER PFEIFFER

Drei Tage im Schnee

Nicht für den Winter ausgelegt

Die Berninalinie war ursprünglich nicht für den Ganzjahresbetrieb konzipiert. Zu gross waren der Respekt vor der Natur und die Furcht vor den winterlichen Naturgewalten auf dieser Hochgebirgsstrecke. Positive Erfahrungen und günstige Wetterverhältnisse, welche im Winter 1909/10 mit dem Winterbetrieb auf der Nordseite (St. Moritz-Ospizio) und im Frühjahr 1910 mit der Öffnung der im Winter nicht betriebenen Strecke (Ospizio-Poschiavo) gemacht wurden, begünstigten die Idee zur Einführung eines ganzjährigen Betriebes.

Schneeschleuder schafft Abhilfe

Dem 4. Jahresbericht der Berninabahn kann folgendes entnommen werden: Es zeigte sich, dass die Kosten für die Räumung und Wiederherstellung der im Winter nicht betriebenen Teilstre-(Ospizio-Poschiavo) ausserordentlich hoch sind, die jedoch herabgemindert werden könnten durch die Verwendung einer richtig funktionierenden Schnee-schleuder. Nach Ansicht des Betriebsdienstes sollten die dadurch zu erzielenden Ersparnisse in der Räumung der Bahn allein schon genügen, um die Anschaffungskosten einer Schneeschleuder zu verzinsen und die Kosten ihres Betriebes zu decken. Der Betrieb der dampfbetriebenen Schneeschleuder erforderte verschiedene bauliche Massnahmen für ihren

Unterhalt, nämlich Drehscheiben, Kohlebunker, Einrichtungen für die Wasserspeisung und Quellfassungen. Zudem mussten für den Winterbetrieb die bestehende Schneegalerie in Arlas verlängert werden (dies ist die älteste Windschutzgalerie der Bernina-linie). Es galt auch besondere Vorkehrungen zu treffen für die Ermöglichung des Schlittenverkehrs im Falle einer längeren Betriebsstörung der Bahn.

Schwere Lawinenniedergänge

Dank dem Bau von verschiedenen Schutzbauten und von kleineren lokalen Linienverlegungen konnte die Berninalinie bereits 1913 erstmals ganzjährig befahren werden. Trotz zahlreicher Schutzbauten mussten leider immer wieder Lawinenniedergänge in Kauf genommen werden.

Ein schweres Unglück ereignete sich am 16. März 1920 am Lagalbhang, als eine Lawine 8 Arbeiter mit in den Tod riss! Dieser Streckenabschnitt entlang der heutigen Passstrasse zwischen Lagalb und Ospizio Bernina wurde 1934 Richtung Alp Bondo auf die andere Talseite verlegt. Ein Gedenkstein erinnert heute noch an dieses Unglück. Zahlreiche Bahnmeister, zuständig für den Unterhalt der Strecke, liessen ebenfalls im treuen Dienst für die Bahn ihr Le-



Schnee fordert viel

Dass der Winterbetrieb auf dem Bernina von den RhB-Angestellten manchmal viel fordert, zeigt der folgende Erfahrungsbericht vom ehemaligen Pontresiner Lokführer Karl Wohlwend aus dem Jahre 1962. Er war 3 Tage auf Ospizio Bernina mit seinem Zug eingeschneit.

Erster Tag

Mein Dienst in Pontresina begann um 07 Uhr 15. Die Tour brachte mich nach St. Moritz, um den ersten Zug über den Berninapass zu übernehmen – und schon jetzt fegte der Nordwind den Schnee über das kaum mehr sichtbare Land. Nach einer Kaffeepause in Poschiavo übernahm ich um 10 Uhr 40 den Gegenzug, der aus einem alten Triebwagen und zwei oder drei Wagen bestand. Zusätzlich wurde mir einer der noch von Hand bedienten Spurpflüge vorgestellt. Auf ihm fuhren zwei nur durch einen Bretterverschlag geschützte Arbeiter mit, und mussten bei jedem Hindernis (Bahnübergang, Weiche) den zwischen den Schienen spurenden Pflug anheben.

Anfangs der Passhöhe peitschte uns der Wind mit voller Wucht entgegen, die Flocken wirbelten waagrecht durch die Luft. Nun galt es aufzupassen, weil wegen der grossen Schneeverfrachtungen hohe Wächten entstanden und der Spurpflug darin entgleisen konnte. Kurz vor Ospizio Bernina, in einer beachtlichen Steigung, türmte sich die weisse Masse fast einen Meter hoch. Das war zuviel. Es blieb mir nichts anderes übrig, als etwas retour zu fahren und es mit Anlauf nochmals zu wagen. Zum Glück war der Schnee recht pulvrig - wir schafften es.

In Ospizio informierte mich der Vorstand, dass die von Pontresina geschickten Schneeräumzüge ungefähr bei der Nordmauer des Lago Bianco stecken geblieben seien. Ich bekam deshalb den Auftrag, ihnen mit dem Spurpflug, aber ohne Wagen, entgegen zu fahren. Und schon rollte ich vorsichtig durch das Schneetreiben nach Norden. Da, in der Kurve bei der gelben Tafel, welche die Wasserscheide markiert, standen zwei Zugskompositionen: ein grüner Triebwagen, angehängt der grosse Schneeräumer. Wenige Meter dahinter die Dampfschneeschleuder X^{rotd} 9213, gekuppelt mit dem crème-grünen Triebwagen. Der Räumer war entgleist,

Die Fahrzeuge steckten tief im Flugschnee, und für die Schleuderkomposition war es zu spät, mit dem Triebwagen voraus durch den hohen Schnee retour zu fahren.



Die braune «Kaffeemühle», Marke Eigenbau: Früher ein Küchenwagen, leistete sie als Schneeschleuder gute Dienste. Foto: Karl Wohlwend

Ich brachte meine Komposition sofort nach Ospizio zurück, manövrierte den Spurpflug auf die Seite und kam allein mit dem Triebwagen zu Hilfe. Unverzüglich kuppelten die Kollegen mein Gefährt an den grünen Triebwagen, und beide Triebfahrzeuge begannen zu ziehen - aber nichts bewegte sich! Alles war blockiert und eingefroren. Und weil das Gleis von Neuem im Schnee zu versinken drohte, war es für mich höchste Zeit unverrichteter Dinge nach Ospizio zurück zu fahren!

Mittlerweile war von Poschiavo her die braune Lokomotive Ge 4/4 181 mit einem Güterzug eingetroffen - mit diesem schweren Kraftprotz sollte es klappen. Dafür musste aber zuerst die Strecke mit dem Spurpflug («Spurin») wieder freige-

legt werden. Also den «Spurin» an meinen Triebwagen ankuppeln und losfahren. Dann sofort zurück, damit die Lokomotive vorfahren konnte.

Aber auch sie schaffte es nicht, die Räumerkomposition zu befreien. Die Natur war stärker, und die Mannschaft musste sich während des Eindunkelns zu Fuss nach Ospizio durchkämpfen. Hier blieb ihr, sowie den im Bahnhof-Buffet ausharrenden Fahrgästen meines Zuges nichts anderes übrig, als auf besseres Wetter zu warten. Für alle gab es aber ein währschaftes Nachtessen, bevor wir uns für die Nacht einrichteten: Die Passagiere erhielten ein Zimmer im Buffet, wir bezogen unser Nachtlager im Pumpenhaus der Kraftwerke Brusio, unterhalb des Bahnhofs.



Der Hilfswagen aus Pontresina wurde seinerseits vom Schnee überascht. Foto: Karl Wohlwend



Für die Bahnreisenden einst wie heute eine meist unsichtbare Gilde: die Helden der Schneeräumung. Foto: Karl Wohlwend

Zweiter Tag

Der eisige Nordwind blies weiterhin, aber es klarte auf und schneite nicht mehr. Nach dem Frühstück inspizierten wir zu Fuss den Zugskonvoi: Den Zug frei zu schaufeln war chancenlos; das war sofort klar. Zudem hatte das Notfeuer in der Dampfschneeschleuder, welches die Kollegen am Vorabend gelegt hatten, den Wasservorrat beinahe aufgebraucht. Wir füllten deshalb den Tender mit Schnee. Kohle war hingegen noch genügend vorhanden. Wichtig war jetzt, dass der Wind abflaute und der Flugschnee sich setzen konnte - es bestand grosse Lawinengefahr. Trotzdem machten sich einige Passagiere meines Zuges mit dem Zugführer zu Fuss Richtung Engadin auf. Ein leichtsinniges, für uns unverständliches Vorgehen.

Als der Wind nachmittags nachliess, ordnete das Depot Pontresina den Einsatz eines Hilfswagens an Er sollte die Geräte zum Eingleisen des Räumers bringen. Leider schaffte es dieser nicht ganz, blieb er doch etwa 200 m von uns entfernt stecken. Und das schwere Werkzeug von Hand zum Räumer zu bringen, war im hohen Schnee und der Kälte wegen aussichtslos. Es blieb uns nichts anderes übrig, als die Schneeschleuder auch für die zweite Nacht auf Minimalfeuer zu setzen und uns wiederum in Ospizio einzurichten.

Dritter Tag

Am Morgen kündigte sich ein schöner Tag an. Ausserdem hatte sich der Schnee gesetzt, und damit sank auch die Lawinengefahr. Mittlerweile hatte die Mannschaft in der Dampfschneeschleuder mindestens soviel Druck aufgebaut, dass sich damit die wenigen Meter bis zum Räumer wegschleudern liessen. Vom Depot Pontresina her war zudem eine elektrische Schneeschleuder mit einem Triebwagen eingetroffen

Unverzüglich räumte das Duo die Schienen bis zum stecken gebliebenen Hilfswagen frei. Jetzt galt es, die «Hebamme», wie der Hilfswagen bei uns genannt wird, möglichst nahe an den entgleisten Räumer zu bringen. Diesem Vorhaben stand allerdings viel Schnee sowie der Dampfschneeschleuderzug im Weg. Es blieb uns nichts anderes übrig, als in der etwa drei Kilometer weiter unten liegenden Dienststation Alp Bondo ein kompliziertes Abkreuzungsmanöver zu organisieren: Zuerst fuhr der Triebwagen mit der elektrischen Schleuder hinunter, ihnen folgte der Hilfswagen. Dann kam die Schleuder, wir nannten sie «Kaffemühle», zurück und räumte das Gleis bis zum Triebwagen mit der Dampfschleuder frei.

Weil letztere jetzt beinahe ohne Kohlenvorrat dastand, ordnete der Bahnmeister ihre Rückkehr ins Depot Pontresina an. Dazu mussten beide Schleuderzüge rückwärts nach Alp Bondo fahren, und dort abkreuzen. Als nächstes kam erneut die «Hebamme» mit ihrem Werkzeug angefahren und schloss bis zum entgleisten Räumer auf. Nachdem er wieder auf den Schienen stand, brachte ihn der Hilfswagen nach Pontresina zurück. Jetzt war der Weg frei, und die «Kaffemühle» konnte von Norden her bis zum eingeschneiten Triebwagen vorrücken. Parallel zu diesen Arbeiten war man auch südseitig nicht untätig geblieben.

Ein langgezogener Pfiff hatte dort nämlich das Auftauchen der X^{rotd} 9214, der zweiten Dampfschneeschleuder, angekündigt. Unterstützung erhielt die von Poschiavo her kommende Maschine durch zwei Triebwagen. Den Anweisungen des Bahnmeisters folgend wurde mit diesem Trio dann sorgfältig das Gleis bis zur Ge 4/4 181 freigeschleudert.

Während nördlich die Schleudermanöver noch im Gange waren, wurde bereits damit begonnen, die zwei Fahrzeuge aus dem Schnee zu graben. Wir arbeiteten bis in den Nachmittag hinein, lediglich unterbrochen von einer kurzen Mittagspause in Ospizio. Und dann, nach vielen Stunden Handarbeit mit Pickeln und Schaufeln, liessen sich der Triebwagen sowie die Lokomotive endlich bewegen und wurden nach Ospizio gefahren.

Jetzt erst, es wurde bereits Abend, konnten die Männer mit ihren Schneeschleuder-Kompositionen abziehen: die Pontresiner nordwärts, die Puschlaver über Ospizio Bernina gen Süden. Ich selber musste, todmüde von den Strapazen, noch meinen Zug von vorgestern (!) ins Engadin – und mich nach Hause – bringen.

Der Erfahrungsbericht sowie einzelne Bilder zu diesem Artikel stellte freundlicherweise die Zeitschrift «Semaphor – Klassiker der Schweizer Eisenbahnen» zur Verfügung.

Semapho: berichtet vierteljährlich über vergangene Zeiten der Schweizer Bahnszene mit aufwändig recherchierten Fakten und aussergewöhnlicher Bildgustlich (voll tegent Seite XV)

Dietschi AG, Leserservice «**Semaphor**» Ziegelfeldstrasse 6o, Postfach, CH-46o1 Olten Homepage www.semaphor.ch



Das «Bernina-Ungeheuer» im eindrücklichen Show-Einsatz bei der Haltestele

Foto Peter Pfeiffer

von Geni Rohner

«Bernina-Ungeheuer» im Einsatz

Berninalinie geschlossen

Auch im 21. Jahrhundert kann bei turbulenten und extremen Wettersituationen am Bernina immer noch alles «drunter und drüber» gehen. Letztmals geschehen am Samstag, 7. Februar 2009. Wegen ausserordentlichen klimatischen Bedingungen musste die Berninalinie geschlossen werden. Und dies ausgerechnet an einem Samstag! Die Februar-Samstage gehören seit Jahren – besonders auf dem Stamnetz – zu den frequenzstärksten Tagen der RhB.

Programm «Schnee und Eis»

Und ausgerechnet an diesem Samstagmorgen planten einige unentwegte Bahnenthusiasten einen Ausflug auf die Berninalinie mit der letzten noch einsatzfähigen Dampfschneeschleuder Xrotd 9213 von 1910. Mit dem Programm «Schnee und Eis» waren die äusseren Voraussetzungen gegeben: Schnee zum Schleudern lag in Hülle und Fülle bereit und eisige Temperaturen waren ebenfalls angesagt. Das richtige Wetter für einen den Einsatz des «Bernina Ungeheuers».

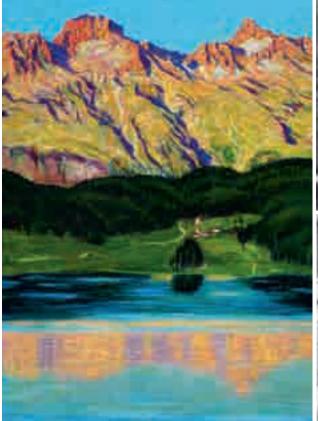
Wegen einer latenten Lawinengefahr konnte das geplante Programm bis nach Alp Grüm jedoch nicht durchgeführt werden. Der Aktions-Rayon beschränkte sich auf den Raum Pontresina. Da lag genügend Schnee und es gab einige Geleise zum Freischleudern... Die zahlreichen Fotographen kamen so trotzdem zu spektakulären Aufnahmen.

Kurz vor Mittag musste das Reiseprogramm allerdings erneut geändert werden! Die Dampfschneeschleuder wurde wegen eines Lawinenniedergangs nach Morteratsch beordert. Bei der neuen Kreuzungsstelle «Alp Nova» waren die Geleise verschüttet. Die geplante Nachmittagsexkursion mit dem «Bernina-Ungeheuer» fiel somit erneut in den «Schnee». Dies bedeutete das endgültige Ende des Programms «Schnee und Eis». Aus Sicherheitsgründen konnten die Teilnehmer die Freilegung der Strecke nicht verfolgen. Natürlich gab es einige enttäuschte Gesichter, doch die Ausbeute (Fotos) vom Vormittag entschädigte viele für die verpasste Nachmittagsfahrt.

Die alte, bald 100-jährige Dampfschleuder dient der Rhätischen Bahn immer noch als Notreserve. Sie ist die letzte einsatzbereite Dampfschneeschleuder in Europa. Besonders für Lawinenräumungen wird das «Bernina-Ungeheuer» noch weiterhin gerne eingesetzt, weil es besonders bei schwerem, mit Steinen und Holz durchsetztem Schnee gewaltige Schwungradwirkung ihres riesigen Leslie-Schleuderrades entfalten kann. Ein Abwürgen des dampfbetriebenen Schleuderrades ist dadurch nicht möglich. Bahnmeister Stefano Crameri ist auf jeden Fall froh, bei Extremsituationen wie am 7. Februar 2009 auf die Dienste der Xrotd 9213 zurück greifen zu können.



Mit Unterstützung der Männer vom Bahndienst räumt die Dampfschneeschleuder notfallmässig den Lawinenschnee weg. Foto Peter Pfeiffer







Robert Berry. Berry Museum St. Moritz Das Bernina-Krokodil in der ehemaligen Scala-Schleife, rechts der Lok die neue, aktuelle Bahnlinie auf dem Damm. Foto Séchéron

Legenden v.l.n.r.: Erholungsgebiet Stazerwald in einem Gemälde von Peter

Der Bau der «Wildwest-Brücke» bei der Alp Bondo.

Archiv Karl Wohlwend

Immer wieder Linienverlegungen

Variantenstudium

Die Initianten der Berninabahn planten seinerzeit eine Überlandstrassenbahn von Samedan nach Campocologno. Das Projekt sah vor, weite Teile der Strecke Poschiavo-Campocolgno sowie die Abschnitte bei Montebello und Arlas in oder neben der Bernina-Passstrasse zu führen. Erst in einer zweiten Planungsphase wurde der Ausgangspunkt St. Moritz ins Spiel gebracht. Schliesslich obsiegte die Linienführung ab St. Moritz via Pontresina zum Kulminationspunkt Bernina Hospiz und über den Aussichtspunkt Alp Grüm zur Talstufe von Cavaglia und weiter nach Poschiavo-Campocologno.

Erholungsgebiet schonen

Zwar mussten in der Linienführung zwischen St. Moritz und Pontresina erste Hürden überwunden bzw. Kompromisse eingegangen werden. Die geplante Strecke durch den Stazerwald führte zu öffentlichen Auseinandersetzungen. Der Heimatschutz wie auch die Gemeinden des Oberengadins erhoben gegen das Projekt Einspruch. Verschiedene Varianten wurden geprüft, um das Erholungsgebiet «Stazerwald» möglichst zu schonen. Sämtliche Vorschläge verursachten jedoch bedeutende Mehrkosten im Gegensatz einer

zu direkten Linienführung. Man einigte sich schliesslich auf die Variante, welche das Dorf Celerina in nicht allzu weiter Entfernung mit einer Haltestelle bediente und mit «Punt Muragl Staz» einen direkten Anschluss an die Standseilbahn Muottas Muragl ermöglichte. An den Mehrkosten, die Strecke musste um 1 Kilometer verlängert werden, beteiligten sich die Oberengadiner Gemeinden, die Muottas Muragl Bahn und interessierte Privatkreise (Hoteliers). Die neue Streckenführung bedingte auch den Bau des 689 Meter langen Charnadüra-Tunnels (zugleich längster Tunnel der Berninalinie).

Vom Winde nicht mehr verweht

Der späte Entscheid, die Berninabahn während 365 Tagen zu betreiben, veranlasste die Verantwortlichen zu weiteren Linienverlegungen. Vor allem oberhalb der Baumgrenze, zwischen Bernina Suot und Alp Grüm, waren verschiedene Streckenkorrekturen notwendig. Ein tobender Schneesturm war in der Lage, die Fahrbahn innert kürzester Zeit unpassierbar zu machen (siehe vorangehender Erlebnisbericht von Karl Wohlwend, Seite 13). In Scala, am Fusse der südlichen Staumauer des Lago Bianco, mussten grössere Abschnitte verlegt und Lawinengalerien

erstellt werden. Dank den gemachten Erfahrungen der ersten Betriebsjahre wurden die Fahrbahnen wenn immer möglich in Windrichtung (Nord-Süd oder umgekehrt) erstellt. Diese sind bei Schneeverwehungen um einiges einfacher frei zu halten.

Die kleine filigrane Brücke nach der Ausfahrt in Bernina Hospiz stammt auch aus einer nachträglichen Streckenkorrektur. Die wichtigsten Ausbauten und Korrekturen erfolgten während rund zwei Jahrzehnten. Im Sommer 1934 baute der Bahndienst in einer Rekordzeit von rund fünf Monaten die neue lawinensichere Linie in der Talsohle bei der Alp Bondo. Übrigens, die Bergeller Gemeinde Bondo ist Besitzerin des Bodens bzw. der erwähnten Alp. Dieses Grundstück wurde im Tausch mit einigen Säcken Kastanien von der Gemeinde Pontresina erworben.

Weg von der Strasse

Eine grössere Verlegung erfolgte 1933 auch in Italien. Auslöser waren nicht Schneeverwehungen oder Lawinen, sondern eine Verkehrsentflechtung im Viale Italia (vgl. Bild Seite 11). Die Stadt Tirano verlangte eine Abtrennung der bisher in der Strasse liegenden Bahngeleise von der Strasse auf ein eigenes Trassee.



Die Lok 81 zieht den Bernina-Express über die Montebello-Kurve Richtung Tirano.

Archiv RhB

VON GIAN BRÜNGGER

Art-Déco-Bernina-Express

Marketingstrategie Luxuszug

Dass Marketing nicht eine Erfindung unserer Zeit ist, beweisen die Bemühungen des damaligen Berninabahn Direktors Eduard Zimmermann (vgl. auch Artikel auf Seite 24). Er zog alle Register, um Fahrgäste auf die Berninabahn und die vom Bahnunternehmen betriebenen Hotelbetriebe zu locken.

Nachdem die Touristen während des Ersten Weltkrieges ausblieben und Mitte der Zwanzigerjahre wieder Deutsche und Engländer ins Engadin und ins Berninagebiet strömten, versuchte der umtriebige Bahndirektor während der Sommermonate einen Luxuszug, den alten «Bernina-Express» von St. Moritz nach Tirano einzuführen.

Im Jahre 1923 baute die Berninabahn auf der Alp Grüm ein stattliches Gebäude mit Restaurant und Hotelzimmern. Als ersten Pächter gewann Zimmermann die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagengesellschaft «MITROPA».

Umgehung der Zollformalitäten

Die Berninabahn liess für den geplanten Luxuszug bei der Schweizerischen Waggonfabrik in Schlieren zwei Luxus-Speisewagen im Art-Déco-Stil bauen und ebenfalls durch die MITR-OPA betreiben. Gleichzeitig baute die Werkstätte Poschiavo ihre beiden modernsten Personenwagen so um, dass zwischen den Wagen nicht mehr über gefährliche offene Plattformen gewechselt werden musste, sondern dies im Schutze von Faltenbälgen geschehen

Erhaltene Fahrzeuge

Von den Fahrzeugen des alten Bernina-Express sind heute folgende noch im Einsatz:

Loks 81+82

Die Lok 81 (vgl. Seite 12) ist bei der Museumsbahn Blonay-Chamby im Einsatz, das «Bernina-Krokodil» wird vom Club 1889 restauiert (vgl. Seite51).

Speisewagen

Einer der beiden Speisewagen wurde 2000 als WR-S 3814 sorgsam von der RhB restauriert.

Personenwager

Ein vierachsiger Personenagen wird nach mehreren Umbauten heute als Gesellschaftswagen «Star[c]kes Stück» eingesetzt.

konnte. Der Zug passiert in Campocologno die Grenze. Um aufwändige Zollformalitäten zu vermeiden, verzichtete die Berninabahn auf den Einbau einer Küche in die Speisewagen. Dafür baute die Werkstätte Poschiavo aus einem ehemaligen gedeckten Güterwagen einen Küchenwagen, ebenfalls mit Faltenbalgübergängen. Der Küchenwagen konnte in Campocologno so einfach abgekuppelt werden

Markante Loks für Express

Zur Beförderung des Bernina Express setzte die Berninabahn die soeben umgebaute imposante Lokomotive 81 ein. Gelegentlich wurde das markante «Bernina-Krokodil» 82 eingesetzt.

Ende mit der Wirtschaftskrise

Der Zug fuhr von 1928 bis 1935 zwischen St. Moritz und Tirano. Laut Fahrplanunterlagen mussten die Fahrgäste von 1928 bis 1932 für die Benützung des Zuges ein Spezialbillett beschaffen. Das Kursbuch vom Sommer 1936 sah noch den Einsatz von Speisewagen vor. Gemäss einer handschriftlichen Korrektur fuhren sie wegen der Wirtschaftskrise nicht mehr. Anschliessend sind die beiden Salon-Speisewagen nur noch sporadisch und in den Kriegsjahren für den Generalstab der Armee eingesetzt worden. Im Jahre 1944 gelangten die beiden Wagen nach Berlin-Falkensee, wo sie die MITROPA in der eigenen Werkstätte mit einer Küche ausrüstete. Nach der Fusion der BB mit der RhB gingen die Speisewagen in den Besitz der RhB über und kamen viele Jahre noch im Glacier Express zum Einsatz.

Den Küchenwagen baute die Werkstätte Poschiavo im Jahre 1941 in eine elektrische Schneeschleuder um (vgl. Seite 13, oben).





v.l.n.r.: Betriebsdisponent Willi Speck im Fahrdiensthijro von Pontresina.

Betriebswerkstätte Poschiavo: 21 Fachleute und drei Lehrlinge finden hier Arbeit bzw. Ausbildung. Fotos: Hans Domenig

von Hans Domenig

Drei vitale Bernina-Bahnhöfe

Wie sehen dörfliche Bahnhofvorstände der Berninalinie aus? Eigenwillige, von der Gebirgssonne braungebrannte Bergler, die ihre Bahnbüros mit Hirschgeweihen und Gämshörnern ausschmücken und unter dem Schalter stets den Feldstecher bereit haben, um nach Steinböcken zu spiegeln?

Weit gefehlt! Das mag vielleicht die Vorstellung romantisierender Nichtbündner sein. Heute findet man nur

noch auf drei Stationen Mitarbeiter der Berninabahn: in Pontresina, Poschiavo und Tirano. Die Strecke ist «automatisiert». Alles wird von den Fernsteuerzentren Samedan, und Landquart dirigiert.

Pontresina: Bahnhof vieler Wechsel

Kurzweilig - um nicht zu sagen hitzig - geht es im Fahrdienstbüro zu, wo uns Betriebsdisponent Willi Speck

empfängt. Trotz der Unruhe und einem gehörigen Bündel Verantwortung, gibt er uns - immer zu einem fröhlichen Lachen bereit - hilfreiche Auskunft. Was hier gewechselt wird? Zunächst die Lokomotiven. Auf dem Stammnetz der RhB wird mit Wechselstrom, auf dem der Berninabahn mit Gleichstrom gefahren. Auf dem mittleren Gleis, Nr.3,

kann mit beiden Stromarten gefahren

werden. Umgeschaltet wird vom Büro

v.l.n.r.: Die roten Schleuderräder der modernen Schleuder gleichen einem gefrässigen Mund.

Der Eingang zu den RhB-Zügen in Tirano. Der Weg zum Bahnsteig führt durch das Tor inmitten des Gebäudes.

Fotos: Hans Domenig









aus. Triebwagen, die mit Wechsel- und Gleichstrom funktionieren können, werden hier in allernächster Zukunft eingesetzt. Die RhB hat 15 Züge dieser Ausstattung bestellt.

Neben dem Strom und den Lokomotiven deutet auch der übergrosse Parkplatz für Cars neben dem Bahnhof auf Wechsel hin. Viele Reiseunternehmer schreiben Carfahrten bis Pontresina mit Umsteigen auf die Berninabahn aus, was manchmal zu einem Grossandrang führt, denn die Eisenbahnstrecke ist landschaftlich reizvoller als die Strasse. Wurde doch vor 100 Jahren beim Bahn-



bau bewusst die schönere, aber teurere Linienführung nach Poschiavo hinunter eingeplant.

Poschiavo: Arbeitsplätze der Bahn

Hier tritt die RhB als segensreiche Betreiberin von 65 Arbeitsplätzen und drei Lehrstellen in Erscheinung. Das hat im abgelegenen Tal besondere Bedeutung. Abgesehen davon gerät man aber auch bei einem Besuch der Reparaturwerkstätte, die uns Werkführer Davide Menghini zeigt, ins Staunen. Man trifft verschiedene «alte Bekannte", gemeint sind Fahrzeuge, Lieblinge vieler Bahnnostalgiker: Da leuchtet einem, frisch gestrichen in fröhlichem Gelb und Rot, die alte Dampfschneeschleuder von 1912 entgegen, ihr Spitzname: «Bernina Ungeheuer». Nicht weniger Bewunderung zieht das legendäre Bernina-Krokodil auf sich Äusserlich scheint es wieder hergestellt. Es muss aber durch Reparatur einiger «innerer Organe» noch laufen lernen. Und in der Halle wird gerade ein alter Güterwagen auf den Lift gehoben. An der Seitentür trägt er so etwas wie eine aufgemalte Jubiläumsmedaille: Verein Dampffreunde Rhätische Bahn, 1977-2002.

Natürlich geht es hier nicht nur um Nostalgie, sondern in der Hauptsache um Reparatur und Überholung der heute benötigten Fahrzeuge.

Tirano, RhB-Bahnhof im Ausland

In dem grossen Gebäude am Bahnhof von Tirano ist die RhB nur eine kleine Mieterin der Stadt, sozusagen klein; aber auch oho? Daneben breitet sich nämlich sich der viel grössere Veltliner Endbahnhof der Trenitalia aus. Mit ihr besteht allerdings keine grosse Zusammenarbeit. Die Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt. «Ein Zug z.B. kommt von Mailand um 8.50 Uhr an, während die RhB zur gleichen Sekunde losfährt. Hier könnte noch manches verbessert werden», bedauert unser flüssig deutsch sprechender Informator, Ivan Del Dot.

Insgesamt beschäftigt hier die RhB elf Angstellte, fünf im Rangierdienst und sechs auf dem Büro. Die meisten sind Italiener. Für sie sind diese Anstellungen begehrt, weil sie 20–30% höhere Löhne erhalten als ihre Kollegen bei der Trenitalia gegenüber. Sie müssen aber in der Regel neben italienisch auch deutsch und englisch sprechen können. Del Dot hat seine Ausbildung in Chur erhalten.

Auf diesem Bahnhof herrscht ein richtiger Bienenhausbetrieb. Vormittags steigen vornehmlich Italiener in die Berninabahn und kehren meist am gleichen Abend wieder zurück, weil ihnen die Schweiz zu teuer ist. Am Mittag hingegen hört man fast nur noch deutsch. Dann reisen die Gäste aus dem Norden an. Auch von diesen steigen manche am gleichen Tag wieder in den Zug. Aber nicht alle - zur Freude der Gasthausbesitzer von Tirano. Ein sehr grosser Teil der hiesigen Hotellerie lebt nämlich von der Berninabahn. Darum ist die Zusammenarbeit mit der Stadt Tirano sehr gut, weil die «Kleine Rote» ihr grosse Tourismuseinkünfte bringt. Also klein und oho!



Der Kreisviadukt in einer frühen Fotomontage, bei welcher der Hintergrund ausgetauscht wurde. Die Aufnahme zeigt aber den Viadukt in ganzer Länge.

VON PETER PFEIFFER*

Von Spiralen, Loops und Schleifen ...

Der Kreisviadukt unterhalb Brusio ist das Wahrzeichen der Berninabahn. Die eigentliche Brücke mit 9 Bögen, in einer Kurve von 70 Metern Radius gelegen, ist – global betrachtet – eigentlich nichts Einzigartiges. Die ganze Situation und der Sinn dieses Bauwerks aber ist nicht alltäglich. Warum?

Altes, bewährtes Wissen

Um steile Talstufen und Geländeschwellen zu überwinden wurde bereits früh in der Menschheitsgeschichte zur künstlichen Verlängerung des Weges gegriffen. Damit wird die Steigung bzw. die Neigung reduziert.

Eisenbahnen, die ohne Zahnrad- oder Zugseilsysteme betrieben werden, stossen bei einer Streckensteigung von über 70‰ an eine physikalische Grenze, weil die Reibung zwischen Rad und Schiene ungenügend wird, um den Zug im Gefälle zu halten. Beim Bau der Bahnlinien mussten von Beginn an Kunstbauten, wie Dämme, Einschnitte, Tunnels und Brücken errichtet werden, um eine möglichst ebene und ausgeglichene Linienführung zu erreichen. Dies führt uns die Semmering-Bahn (1854, ebenfalls Unesco-Weltkulturerbe) vor Augen. Zur Überwindung von unumgänglichen Höhendifferenzen wurde das System der künstlichen Wegverlängerung aus dem Wege- und Strassenbau übernommen, indem die Bahnlinien mit weit ausholenden Schleifen angelegt wurden. Wo dies nicht genügte, entwickelten die Ingenieure die Idee des «Kehrtunnels», insbesondere des sogenannten Spiraltunnels, welcher es ermöglichte, den Zug im Berg schraubenförmig höher fahren zu lassen. Solche Anlagen kennen wir in Graubünden an der Albulalinie zwischen Filisur und Preda, am Gotthard, vor allem auf der Südseite, oder bei der einst kriegsstrategisch wichtigen Bahn im Südschwarzwald, deren einziger Spiraltunnel Deutschlands ihr den Übernahmen «Sauschwänzlebahn» gab.

Die «Lösung von Brusio»

Beim Bau der Berninabahn hätten die Bahnbauer eigentlich unterhalb von Brusio zu dieser damals schon bekannten Methode greifen können, um das grosse Talgefälle überwinden zu können.

Zwei Gründe sprachen aber dagegen:

- Die Geologie: Die grossen Schutthalden mit Steinblöcken auf beiden Seiten des Tals hätten grosse Baueingriffe notwendig gemacht, um den gesunden Fels für den Tunnel aufzuschliessen.
- Der minimale Kurvenradius der Beninabahn von nur 45 Metern

ermöglichte es dagegen, die Spirale ins Tal hinauszubauen, ohne damit

die ganze Talbreite zu beanspruchen. Damit konnten grössere Bauaufwendungen verhindert und der geologisch schwierigen Zone ausgewichen werden

Damit waren die Voraussetzungen für einen «negativen Spiraltunnel» gegeben: eine Abfolge aus einem kleinen Einschnitt, einem Viadukt zur Überquerung des tieferliegenden Gleises und Dämmen. Die raffinierte «Lösung von Brusio» ist ein Unikum in der Schweiz geblieben – deshalb ist der Kreisviadukt von Brusio ja auch das Wahrzeichen der Beninabahn!

Rund um den Globus

Ist eine solche Linienentwicklung auch weltweit einzigartig? Nein, denn die Idee der offen Spirale zur Überwindung von Geländeschwellen wurde auch an andern Orten auf dem Globus angewandt. Wir stellen «Verwandte» unseres Kreisviadukts vor. Die Aufzählung ist nicht vollständig und trotzdem weltumspannend:

Die USA – das Land der «Loops»

In keinem anderen Land gibt es mehr offene Gleisspiralen als in Nordamerika. Die enorme Weite der Landschaften begünstigten den Bau von offenen Linienentwicklungen mit grosszügigen

^{*} unter Mithilfe von Ingeborg Reinarz, Patrick Rudin, Sandro Triacca und Christian Wälti





Amerikanische Dimensionen: Ein langer Güterzug befährt den Tehachapi Loop und kreuzt sich dabei selber! Fotos: Christian Wälti

Dimensionen. Der bekannteste ist der Tehachapi Loop zwischen Bakersfield und Mojave in Kalifornien. Er ist einspurig angelegt, besitzt aber innerhalb der Schleife eine (für heutige Verhältnisse) kurze Kreuzungsstelle. Der ganze Loop verläuft auf einem Damm. Ein kurzer Tunnel führt am Schnittpunkt zwischen dem oberen und dem unteren

schnitt. Die Bahnlinie beschreibt damit nicht nur eine 360°-Kehre sondern macht gleichzeitig auch einen Richtungswechsel um weitere 180°.

Asien - 540°-Kehre in Burma

Auch in Asien wird die Bahn «im Freien hochgeschraubt»: Die Minenbahn im burmesischen Gebirge bei Lahio,

die spektakuläre Linie fahren. Einer der Höhepunkte ist dabei sicher das Befahren des 540°-Kreisels in der Wallah-Schlucht in der Nähe der Ortschaft Namtu. In diesem Streckenabschnitt. beschreibt die Strecke durch den Loop mit zunehmender Höhe also nicht nur einen vollen Kreis sondern führt anschliessend den Flanken eines kleinen





Zum Glück wird der 540°-Kreisel in Rurma nur mit langsamen Lokomotiven befahren!

Sandro Triacca (links) Patrick Rudi (rechts)

Streckenabschnitt durch den Damm. In Kalifornien unterhält die Bahngesellschaft Union Pacific auch den Williams Loop. Gleich wie der Tehachapi Loop ist er in Normalspur ausgeführt und wird ebenfalls von den bekannten, für unsere Verhältnisse überlangen Güterzügen, die allerlei Waren quer durch den nordamerikanischen Kontinent fahren, genutzt.

In Tennessee zwischen Etowah und Copperhill befindet sich der Hiwassee Loop. Offiziell ist der Betrieb auf dieser normalspurigen Bahnstrecke eingestellt. Sporadisch verkehren noch Museumszüge. Als Besonderheit führt das Gleis zuerst in einem Halbkreis um einen bewaldeten Berg herum und bildet so die äussere Schleife. Erst danach folgt die eigentliche Spirale, die nochmals ovalförmig um die gleiche Bergkuppe herumführt. Schliesslich überquert das Gleis in typisch amerikanischer «Wildwest-Manier» auf einer Holzbrücke den untern Streckenab-

nahe der Grenze zu China, ist eine atemberaubende kleine Gebirgsbahn mit 610 mm Spurweite. Sie wurde von den Briten für den Abtransport des erzhaltigen Gesteins gebaut. Auf urigen, aus Lastwagen umgebauten Schienenfahrzeugen oder mit einem Dampfzug kann man auch heute noch über

Seitentalkessel entlang, um nachher in der Gegenrichtung wieder ins Haupttal zurückzufinden.

Asien – Darjeeling, die Teebahn

Um den - wie gesagt wird - besten Schwarztee der Welt, den Darjeeling, vom gleichnamigen Ort an Indiens



Eine ehemals britische Dampflok beim «Agony Point» der Darjeeling Himalayan Railway in Indien Foto Patrick Rudin





www.croce-bianca.ch Tel +41 81 844 01 44

Hier finden Sie alles, was Ferienerinnerungen so schön macht! Küche mit feinen Puschlaver Spezialitäten Wander- und Schneeschuhwanderwochen!

Ristorante-Pizzeria hotelalbrici

swiss historic hotels

www.hotelalbrici.ch Tel +41 81 844 01 73

Das historische Gasthaus (1682) am malerischen Dorfplatz Poschiavo mit grosser Gastlichkeit!









steilen Himalaya-Hängen ins tiefer gelegene Flachland zu bringen, erbauten die Briten 1881 die «Darjeeling Himalayan Railway» (DHR). Sie überwindet mit einer Spurbreite von 610 mm auf einer Länge von 86 km und teilweise immer noch mit Dampfzügen rund 2000 Höhenmeter. Deshalb ist es leicht einsehbar, dass für diese Bahnlinie insgesamt 5 Loops erstellt werden mussten. 3 davon bestehen heute noch. Die bekanntesten von Ihnen sind der «Agony Point» auf einem schmalen Berggrad und der «Batasia Loop», der schönste Aussichtspunkt der Bahn. 1999 wurde die DHR wohl nicht zuletzt dieser Loops wegen mit dem Unesco-Weltkulturerbe ausgezeichnet. Heute ist die DHR .bei Touristen aus aller Welt beliebt.

Afrika - Kreisviadukt bei Anjiro

Auch auf der Insel Madagaskar findet man einen Kreisviadukt bei Anjiro. Die Tananarive-Côte-Est-Bahnlinie führt der Ostküste entlang von Antananarivo über Brickavillle nach Tamatave.

Südamerika – Schweizer Bergbahn

Ein Schweizer Hotelier in Costa Rica hat für die Gäste seines Hotels «Los Heroes» - Pequeña Helvecia (kleine Schweiz) bei Nueva Arenal eine Bergbahn mit 600 mm Spurbreite zusammen mit ansässigen Farmern erstellt.

Die Bahn verbindet sein Hotel mit einem Panorama-Drehrestaurant auf dem Berg, ist 3,5 km lang und überwindet eine Höhendifferenz von fast 200 m. Die grösste Steigung beträgt 73‰. Der erste Tunnel ist 43 m lang, der zweite 35. Eine besondere Attraktion ist die 54 m lange Brücke, ein Rundbau mit 10 Bögen als offene Kehrschleife, welche bewusst ein Nachbau des Kreisviaduktes



von Brusio darstellt. Das Rollmaterial umfasst drei Lokomotiven aus einem ehemaligen Bergwerk, fünf grüne Anhänger und einem selbstgebauten Panoramawagen.

Sogar im Flachland - Rendsburg

Dass es im flachen Schleswig-Holstein eine riesige Gleisspirale gibt, mag erstaunen. Sie hat aber nichts mit der Überwindung einer Geländeschwelle zu tun, sondern hat einen ganz andern Grund: Die Bahnlinie von Hamburg nach Flensburg überquert bei Rendsburg den 1895 von Kaiser Wilhelm II. eröffneten Kanal zwischen der Nord- und der Ostsee. Um den Schiffen eine genügende Durchfahrtshöhe zu erlauben, muss sich der Zug auf ca. 50 m Höhe

über der Wasserfläche hinaufschrau- Proportionen ben, was mit einer riesigen Schleife von 4,5 km länge im Stadtgebiet von Rends- beim Nachbau burg geschieht. Die eigentliche Eisen- durch einen brücke über das darunterliegende Gleis Schweizer Hotelier und über den Kanal ist 2,5 km lang. Sie in Costa Rica duchaus zu erkennen ... steht unter Denkmalschutz. Als Beson- Foto: Patrick Rudin derheit verbindet unter der Brücke eine Fähre die beiden Ufer, die an einem Rollwagen, welcher auf Schienen in der Brückeninnern läuft, fixiert ist.

Diese kleine Reise um die Welt - etwas aussergewöhnlich für die Bündner Kulturbahn - stellt den Kreisviadukt von Brusio in einen globalen Zusammenhang und bestätigt einmal mehr ein unter Bahnliebhabern bekanntes Motto für die RhB: «Klein, aber fein»!

Bezüglich seinen ist der Kreisviadukt

Die weltweit bekanntesten offenen Gleisspiralen

Bezeichnung	Ort, Land	Höhendifferenz (m)	Länge der Schleife (m, ca.)	Baujahr/ Inbetriebnahme	Bemerkungen
Brusio	Graubünden / Schweiz	17,8	115,8	1907/1908	Bahn gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe
Tehachapi	Kalifornien, USA	23,5	1170	1874–1876	
William	Kalifornien, USA	11	1400	1906–1909	
Georgetown	Colorado, USA	29	1200	1884	
Hiwassee	Tennessee, USA	19	1200	1890	Doppelloop, Umfang Total 2450 m
Trinty	Neufundland, Kanada	10,3	2000	1911	Museumsbahn, Kapspur 1067 m
Anjiro	Madagaskar	k.A.	k.A.	1909	Meterspur
Los Heroes	Nueva Arena, Costa Rica		54 (länge der Brücke)	2000	60 cm Spurbreite (Feldbahn)
Gokteik-Viadukt	Wallah Gorge, Burma	k.A.	k.A.	k.A.	Minenbahn, Spurweite 61 cm
Batasia	Darjeeling, Indien	k.A.	k.A.	k.A.	Bahn gehört zum Unesco Weltkulturerbe, Spurweite 610mm, Kurvenradius 18m
Rendsburg	Schleswig-Holstein, Deutschland	42	4500	1911–1913	Anschliessend an Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal (Brückenlänge 2500 m)



VON GENI ROHNER

Projekt «Piz-Bernina-Bahn»

In den Archiven der RhB, der Gemeinde Pontresina sowie der Engadiner Post liegen brisante Dokumente, welche Zeugnis ablegen für ein fast vergessenes, spektakuläres, ja nahezu «verrücktes» Projekt: eine schmalspurige Bahnlinie von Morteratsch auf den ehrwürdigen Piz Bernina, den höchsten Berg der Ostalpen, an der Grenze zu Italien.

Zahlreiche Einsprachen von Umweltschutzverbänden, Bergführer-Vereinigungen, Einheimischen und Touristen (auch aus dem Ausland trafen Telegramme ein!) verhinderten die Umsetzung dieser visionären Idee.

Das Projekt der Gipfelbahn

In den Projektunterlagen, welche der Direktor der damaligen Berninbahn, Eduard Zimmermann, am 3. Mai 1930 zusammen mit dem Konzessiongesuch in Bern eingereicht hat, wird die «Piz-Bernina-Bahn» wie folgt beschrieben:

Vorgesehen ist die «Piz-Bernina-Bahn» als Adhäsions- und Zahnradbahn. Den Ausgang hat die Bahn bei der Station Morteratsch, auf 1899 m ü.M. In Morteratsch sollen ein Wagen- und Lokomotive-Schuppen mit Reparaturwerkstät-

te und 1–2 Wohnungen entstehen. Die Strecke verläuft auf der linken Talseite des Val Morteratsch im ersten offenen Streckenabschnitt am Hang des Piz Chalchagn auf Lehnenbauten bis auf 2627 m ü.M., direkt unterhalb des Bovalgletschers; von da im zweiten Abschnitt in einem mehr als 5 km langen

«Top of Europe»

Mit der Realisierung einer Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Morteratsch auf den Piz Bernina wäre Graubünden um eine, um nicht zu sagen um die Touristenattraktion reicher geworden. Gleichzeitig hätte die «Piz-Bernina-Bahn» mit der höchst gelegenen Bahnstation Europas das Label «Top of Europe» der bisherigen Rekordhalterin, den Jungfraubahnen, entreissen können, deren Bergstation Jungfraujoch «lediglich» auf 3454 m ü. M. liegt.

Tunnel unter dem Piz Boval, dem Piz Morteratsch, dem Piz Prievlus, dem Bianco-Grat hindurch bis auf den Piz Bernina. Unterhalb des Bernina-Gipfels, beim Bianco-Grat, geht der bisher recht geradlinige Tunnel, welcher lediglich unter dem Piz Morteratsch einen leich-

ten Knick aufweist, in einen Kehrtunnel über, welcher voraussichtlich nach Osten und Westen Panorama-Ausgucke erhalten soll. Die Tunnelmündung befindet sich nahe des Piz Bernina auf 4018 m. Die Endstation selber kommt voraussichtlich im Tunnel selbst oder aber am Ende des Tunnels gegen aussen am nördlichen Berghang zu stehen. Die Entfernung der Bergstation von der italienischen Grenze beträgt nur rund 250 m. Für das letzte Teilstück, d.h. von der Endstation bis zur Spitze des Piz Bernina auf 4049 m ü.M. ist ein gut gangbarer Weg oder eine Treppe vorgesehen. Die Spitze selbst soll von Bauten vollständig frei bleiben.

Überwunden wird somit eine gesamte Höhendifferenz von 2119 m. Die Maximalsteigung beträgt 33%. Nebenbei bemerkt hat die mit gleichem Zahnstangensystem betriebene Pilatusbahn bei höchster Steigung von 48% noch keine Betriebsunfälle verzeichnet.

Unterhalb des Bovalgletschers und in der Fourcla Privlusa sind Haltestationen vorgesehen. Die Fuorcla Prievlusa soll mittels eines begehbaren Stollens geöffnet werden. Gebäulichkeiten sind dort ausser einer Tunnelnische und schliessbaren Aussichtsfenstern nicht vorgesehen.

Als Adhäsionsstrecken ausgebaut sind nur die Stationen Morteratsch und Boyal sowie die Ausweichstelle Paschüra, um Schwierigkeiten, welche die im Freien liegenden Zahnstangenweichen im Winterbetrieb bieten, zu vermeiden.

Es ist elektrischer Bahnbetrieb vorgesehen. Ob dem Lokomotiv- oder dem Motorwagenbetrieb der Vorzug gegeben wird, hängt davon ab, ob Anhängewagen bis St. Moritz durchgeführt werden. Die Schmalspurweite entspricht 1 m. Der Tunnel von 5380 m Länge dürfte voraussichtlich überall in frischem



Die Tarife für eine Reise auf den Piz Bernina waren bereits festgelegt, und würden heute wohl dem «oberen Preissegment» zugeordnet werden:

Bergahrt: Fr. 24.-Hin- und Rückfahrt:

Fin Arbeiter verdiente um 1930 rund 300 -Franken monatlich.

Gneis zu liegen kommen. Das Trassée im Freien ist wie die ganz südöstliche Lehne am Hang des Piz Chalchagn sozusagen vollständig lawinensicher. Ähnlich wie beim Jungfaujoch würde ein Berggasthaus zur Aufnahme der

Reisenden, von Personal und Alpinis-

ten erstellt. Das Gesuch wünscht diese

Auszug aus dem

Projektplan mit rot eingezeichneter geplanter Bahnlinienführung beim Piz Bernina

Baute als in der Konzession inbegriffen. Der Kostenpunkt der gesamten Bahnanlage wird auf rund 12 Millionen Franken berechnet. (Zum Vergleich: die rund 60 km der Berninalinie wurde ebenfalls für rund 12 Millionen Franken gebaut).

Die Alpinisten protestieren!

Das Trassee für die geplante Piz-Bernina-Bahn liegt auf dem Gemeindegebiet von Pontresina und von Samedan. Aus diesem Grund hatten neben dem Bundesamt für Verkehr, welches das Konzessionsgesuch zu bearbeiten hatte, auch die Gemeindeversammlungen dieser zwei Gemeinden ein gewichtiges Wörtchen mitzureden.

Einen Eindruck, wie die Piz-Bernina-Bahn ausgesehen hätte, gibt eine historische Aufnahme der Jungfraubahn.

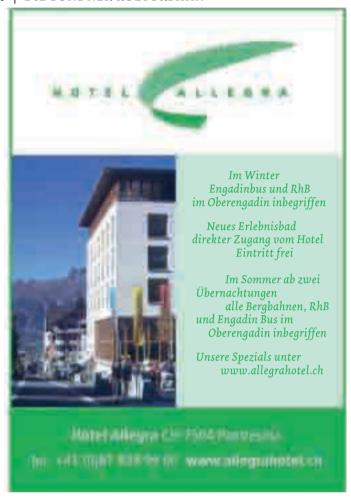
rchiv Beringer&Pampaluch



Im Vorfeld der Abstimmgungen hat sich unter anderen auch das Central-Comitè des Schweizer Alpenclubs (SAC) «in eingehender Weise mit dem durch die Presse bekannt gewordenen Projekt einer Bahn auf den Gipfel des Piz Bernina befasst» und in einem Brief an den Gemeindevorstand Stellung bezogen. Die ablehnende Haltung des SAC sei - auszugsweise - wie folgt wiedergegeben:

«Wir sind der Auffassung, dass der SAC kein Recht und auch keine Veranlassung hat, den Bergbahnen grundsätzlich feindlich gegenüberzustehen und jedes neue Projekt einer solchen Bahn zum vorneherein abzulehnen. Es ist ohne weiteres zuzugeben, dass Bergbahnen bestehen und gebaut werden können, welche das Landschaftsbild nicht oder nur in geringfügiger Weise stören und dass gewisse dieser Bahnen der Bergsteigerwelt gute Dienste leisten. [...] Im Falle der Piz Berninabahn wird die offene Strecke naturgemäss nur kurz sein, sodass eine wesentliche Beeinträchtigung der Gegend durch das offene Tracè wahrscheinlich nicht eintreten wird. Aber wir können uns der Befürchtung nicht verschliessen, dass die durch den Bahnbau bedingten Veränderungen auf dem Gipfel des Piz Bernina diesen in einer Art und Weise verunstalten werden, die jeder aufrichtige Freund dieses prachtvollen Bergmassives und des Hochgebirges überhaupt bedauern muss.

Die geplante Piz Berninabahn wird eine reine Aussichtsbahn sein. Sie wird aber sicher die Besucher, welche aussergewöhnlich grossartige Ausblicke erwarten, enttäuschen, denn bekanntlich bietet der Gipfel des Piz Bernina, wie





ÜĞI GRAFIK UND DRUCK

Via Maistra 83 · 7504 Pontresina Tel. 081 842 78 87 · Fax 081 842 36 80 Mobil 079 610 48 66 E-Mail p.huegi.grafik-druck@bluewin.ch

Von der Idee über das Layout bis zum Druck.

Wir realisieren Ihre Ideen auf Papier.

Das alles unter einem Dach.

Die Kleindruckerei mit dem gewissen Etwas.

kopien – manser









Alles analog und digital bis 90cm Breite S/W oder Farbkopien • Scannen • Plotservice Geschäfts-Visitenkarten • Werbekarten Broschüren s/w + farbig

> Cho d'Punt 47 7503 Samedan 081 852 44 56 • 079 622 60 18

> > kopien.ls@bluewin.ch



100 Jahre Berninabahn, ein grosses Jubiläum, ein Riesenerlebnis... Wir fahren Sie gerne hin!













Der Bahnhof von Morteratsch in der 7.eit der Betriebseröffnung der Bernina-Bahn. Archiv Peter Pfeiffer

die meisten der höchsten Erhebungen eines Massivs, wohl einen guten Überblick, aber weniger interessante Einblicke als niedrigere Gipfel in unmittelbarer Nähe. Wenn man schon eine Vermehrung der Aussichtsbahnen im Oberengadin für notwendig hält, dann wäre eine Bahn z.B. auf den Piz Languard entschieden viel angebrachter als ein Schienenstrang auf den Piz Bernina.

Der Hauptmangel der geplanten Piz Berninabahn ist, [...] dass sie im Gegensatz z.B. zur Jungfraubahn nur in beschränktem Masse Ausgangspunkt für Besteigungen und Übergänge sein wird. Zudem erschliesst sie auch kein Gebiet für die Betätigung des winterlichen Alpinismus. [...] Viel interessanter und wünschenswerter für den Alpinisten und insbesondere für den Skifahrer wäre z.B. eine Bahn auf die Diavolezza mit Fortsetzung auf den Munt Pers.

Eine solche Linie wäre sicher auch vom Standpunkt der Frequenz aus vorteilhafter als eine Piz Berninabahn, denn es liegt auf der Hand, dass eine Aussichtsbahn, besonders eine solche mit teuren Taxen, von einer und derselben Person kaum mehr als einmal benützt wird [...].

Wir würden tief bedauern, wenn das Empfinden der eigentlichen Hochtouristen durch einen Bahnbau gestört würde, der, wie im vorliegenden Fall, schon aus rein sachlichen Gründen unerwünscht ist. Wir gestatten uns aber doch, unserer Auffassung Ausdruck zu geben, dass auch die Interessen des Kurgebiets durch eine Diavolezzabahn oder eine Aussichtsbahn auf einen vorgelagerten Gipfel sicher in jeder Beziehung viel besser gewahrt würden, als durch eine Piz Berninabahn.»

Das Abstimmungsergebnis

Über die Ergebnisse der Gemeindeabstimmungen in Pontresina und Samedan hat am 26. Juli 1930 die «Engadiner Post» berichtet und es nicht versäumt, noch einmal die Vorzüge dieser Bahn ins Feld zu führen:

 ${\it ``Der Vermehrung von Bergbahnen steht"}$ in der Schweiz eine gewisse Opposition gegenüber, teils aus ästhetischen, aus Interessen- und anderen Gründen. Man mag über das Piz Bernina-Projekt denken wie man will; sicher ist, dass es auch denen, welche keine 3000- und 4000er zu erklimmen vermögen, weil Übung und physische Kraft nicht hinreichen, ein Hochgebirgsgebiet erschliesst, das mit seiner gewaltigen Rundsicht zum Schönsten zählt. Unbestreitbar würde eine solche Bahn einen Faktor mit hoher Werbekraft für Pontresina und das ganze Oberengadin darstellen, propagandistisch unerreicht. Und die Erfahrungen, die bei der Jungfraubahn gemacht wurden, zeigen, dass solche Bahnen nicht etwa Konkurrenzierung für den Bergführer bedeuten, sondern Mehralimentierung. Ein weites Gebiet wird erschlossen, und ohne die Ermüdung, die eine langwierige Bergwanderung mit sich bringt, kann der Tourist

mit vollen Kräften die Besteigung der Umgebung antreten. - Was schliesslich das ästhetische Moment anbelangt, so liegt die grösste Strecke im Erdinneren verborgen. Die freiliegenden Strecken aber an der Chalchagenlehne, die keine Kunstbauten erfordert, da sich das Gelände zur Anlage sehr gut eignet, so dass eine Störung des Landschaftsbildes kaum stattfindet. Schon die Person des Konzessionärs, dessen Sorge für den Schutz der Natur man beim sukzessiven Ausbau der Berninabahn beobachten konnte, bürgt dafür.

Was schliesslich das Verhältnis zu den andern Bergbahnen im Oberengadin anbetrifft, so ist auch ein bewährter Gebirgsbahnleiter der Auffassung, dass eine Piz Bernina-Bahn diesen durch die zu gewärtigende Verkehrszunahme mehr bringt als nimmt. Muottasbahn, Chantarellabahn und Corvigliabahn haben übrigens jede ihren eigenen Typus und Zweck; sie bilden quasi gegenseitige Ergänzung. Was die Jungfraubahn dem Berner Oberland, das wird die Piz Bernina Bahn dem Oberengadin sein.

Vor den entscheidenden Versammlungen in den Territorialgemeinden Samedan und Pontresina brachte der Initiant, Edi Zimmermann, eine neue Variante <Piz Morteratsch> ins Spiel. In einer geheimen Abstimmung lehnten die Gemeindeversammlungen Samedan und Pontresina (Samedan 41 nein, 31 ja; Pontresina 60 nein, 10 ja) das ursprüngliche Projekt wie auch die Ersatzvariante <Piz Morteratsch> ab.»

Kulinarischer Genuss im Glacier Express

RailGourmino swissAlps AG ist die innovative Bahngastronomie auf der RhB, der MGB und in den Glacier Express Zügen. Ein umfangreiches Angebot aus frischen regionalen Produkten, sowie Freundlichkeit und Fachkompetenz sind das oberste Credo. Dem Gast soll ein besonderes Essund Reiseerlebnis geboten werden.

Regionale, frische Zutaten

Bis zu zweihundertzehn Reisende können in einem Glacier Express Zug verpflegt werden. Während die Gäste in hochmodernen Zügen bequem reisen und die einmalige Landschaft geniessen, werden im Hintergrund die Weichen für das Mittagessen gestellt. Aus täglich frisch angelieferten, regionalen Produkten bereiten die Köche im fahrenden Zug feine Gerichte zu.

Kleine aber feine Auswahl

Wie wäre es mit einer herzhaften Bündner Gerstesuppe oder einem währschaften Prättigauer Bauernteller? Vielleicht doch lieber ein zart gebratenes Rindssteak mit Salat oder das täglich zusätzlich angebotenen



3-Gänge-Menu? Eine reichhaltige Auswahl an Weinen und Getränken runden das Angebot ab. Durch fleissige und flinke Servicemitarbeiter werden gekonnt Stofftischtücher und Stoffservietten, Gläser und Besteck eingedeckt. Freundlich werden Bestellungen der Gäste entgegengenommen und selbst bei anspruchsvollen Steigungen und Gefälle professionell serviert. Den krönenden Abschluss eines Mittagessens bildet der Schnapsausschank. Beinahe artistisch füllen die Oberkellner aus ca. 1 m Höhe die Schnapsgläser der Gäste. Sozusagen ein «Verdauerli» nach

Biergenuss in der Panoramabar

Eine kleine Auswahl an gut gekühlten internationalen Biersorten sowie eine spezielle Kaffeekarte lädt zum Verweilen in die bequeme Stehbar

Kostenlose Reservationsannahme

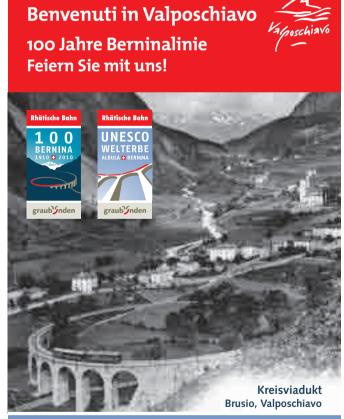
Reservationen zum Essen in den Glacier Express Zügen sind obligato-

Seien Sie unser Gast. Wir freuen uns auf Sie!



Tel +41 (0)81 300 15 15 Fax + 41 (0 81 300 15 16 sales@rgswissalps.ch www.rgswissalps.ch





Valposchiavo Tourismus • T +41 81 844 05 71 info@valposchiavo.ch • www.valposchiavo.ch

Agenda der Bündner Kulturbahn

Für Sternstunden auf Bündner Schienen vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2010

Ausflüge mit historischen Zügen

ImRahmendesJubiläums 100 Jahre Berninabahnistes höchste Eisenbahnfüreinen Ausflugzum Dach der RhB. Im historischen Pullman-Wagen, in den goldgelben Triebwagen der ersten Stunde, mit der einzigen selbst fahrenden Dampfschneeschleuder der Welt – oder als Gegensatz einfach erstklassig in den neuen «Allegra-Triebzügen» der RhB.

Im Pullman Jubiläumszug: gediegen einst wie heute

Hier reisen Sie königlich: Geniessen Sie die Fahrt im historischen Bernina Pullmanzug wie einst Staatsoberhäupter und Stars aus aller Welt. Erfahren Sie mehr über die Geschichte der originalgetreu restaurierten Pullmanwagen und der historischen Krokodillok.

Daten: So, 25. Juli 2010 / So, 22. August 2010

Preise: Erwachsene CHF 80.- / ½ Abo CHF 60.- / GA und Kinder CHF 40.-

Im goldgelben Klassiker: auf Korbstühlen unterwegs

Machen Sie eine Zeitreise: Im Extrazug mit den goldgelben Wagen, die in den 30er-Jahren die Welt zum Staunen brachten. Erfahren Sie Unerhörtes – aus dem berufenen Munde Ihres Reiseleiters. Sie rollen in den nostalgischen Triebwagen und in historischen Korbsesselwagen von St. Moritz nach Tirano. Sogar die umgebaute Rottenküche mit dem klingenden Namen «La Bucunada» ist mit von der Partie. Dort hatte einst die «Mamma» für die Baupioniere an der Bernina gekocht.

Daten: Do, 28. Januar 2010 / So, 28. Februar 2010 / So, 28. März 2010 / Sa, 2. Oktober 2010 Preise: Erwachsene CHF 55.-/ 1/2 Abo CHF 40.- / GA und Kinder CHF 25.-

Mit Volldampf: Schneeschleuder X^{rotd} 9213

Bisweilen grenzt die Fahrt über die Bernina einem kleinen Weltwunder: Bis zu zehn Mitarbeitende der Rhätischen Bahn kämpfen sich mit der Dampfschneeschleuder Xrot durch die meterhohen Schneemauern an der Bernina. Die RhB besitzt die weltweit einzige noch in Betrieb stehende Dampfschnee-schleuder. Eine Fahrt mit diesem heissen Unikum – sie stammt aus dem Jahre 1910 – ist für jeden Bahnnostalgiker unvergesslich. Hautnah erleben Sie den Kampf gegen die Schneemassen mit. Natürlich ist Bahndienstleiter Stefano Crameri persönlich mit von der Partie ist. Er erklärt Ihnen die technischen Details – von Ölschmierungen bis zum Heizvorgang. Die Fahrt mit dem Schleuderzug führt von Morteratsch auf die Alp Grüm oder von Cavaglia nach Ospizio Bernina. Im Ristorante Albergo Alp Grüm warten Engadiner Spezialitäten: Mensch und Maschine haben sich eine Pause verdient.

Daten: Sa, 30. Januar 2010 / Sa, 27. Februar 2010 Preise: Erwachsene inkl. Mittagessen CHF 269.-

Im Zeitraffer: 100 Stunden Bernina

100 Jahre Bernina in 100 Stunden: Vier Tage erleben Sie die Pioniertaten der Schweizer Eisenbahn-ingenieure aus erster Hand. Höhepunkt reiht sich an Höhepunkt: Fahren Sie mit dem «Swiss Classic» über die Gotthardstrecke südwärts. Das Berninakrokodil begrüsst Sie im Puschlav. Schärfen Sie Ihr Auge auf einer Fotosafari in den neuen Triebwagen namens «Allegra». Das Nachtessen wird Ihnen im Panoramawagen des weltberühmten Bernina Express serviert. Schnappen Sie frische Luft auf den offenen RhB-Wagen. Nehmen Sie Platz im historischen «Alpine Classic Bernina Pullman». Steigen Sie ein: in die nostalgischen goldgelben Berninakompositionen.

Donnerstag - Sonntag, 16.-19. September 2010 Pauschalpreis: Fr. 1250.-Zuschlag Einzelzimmer: Fr. 80.-

100 Jahre Berninalinie

Ein festlicher Reigen

Die RhB feiert 2010 365 Tage lang den 100. Geburtstag der Berninabahn. Im Januar findet die Eröffnung der Unesco-Welterbe-Ausstellung in St. Moritz und die Einweihung eines Eismuseums bei der Diavolezza Talstation statt. In Tirano heisst es im Mai «Allegra»: Dort fahren die neuen, gleichnamigen RhB-Triebzüge erstmals vor. Zudem eröffnet die RhB die Porta Tirano, das südliche Eingangstor zur Unesco-Welterbestrecke. Dieses wird fortan die Gäste aus aller Welt auf diesen Meilenstein der RhB-Geschichte aufmerksam machen. Der grosse Festakt ist im Juni in Brusio geplant: Im und um den Kreisviadukt feiert die RhB ihre Jubiläumsbahn. Im Zuge eines kulturellen Anlasses würdigt sie die Entstehungsgeschichte des technischen Wunderwerkes. Das Grande Finale findet im September in Pontresina statt.





Die Bahn der vier Jahreszeiten

Die Vierjahreszeiten sind das Motto des kommenden Jubiläums. Während des ganzen Jahres wird den Besuchern einereichhaltige Palette an Jubiläumsaktivitäten präsentiert. Ob Winter oder Sommer, Frühling oder Herbst, eine Reise über die Berninalinie ist zu jeder Jahreszeit ein unvergessliches Erlebnis.

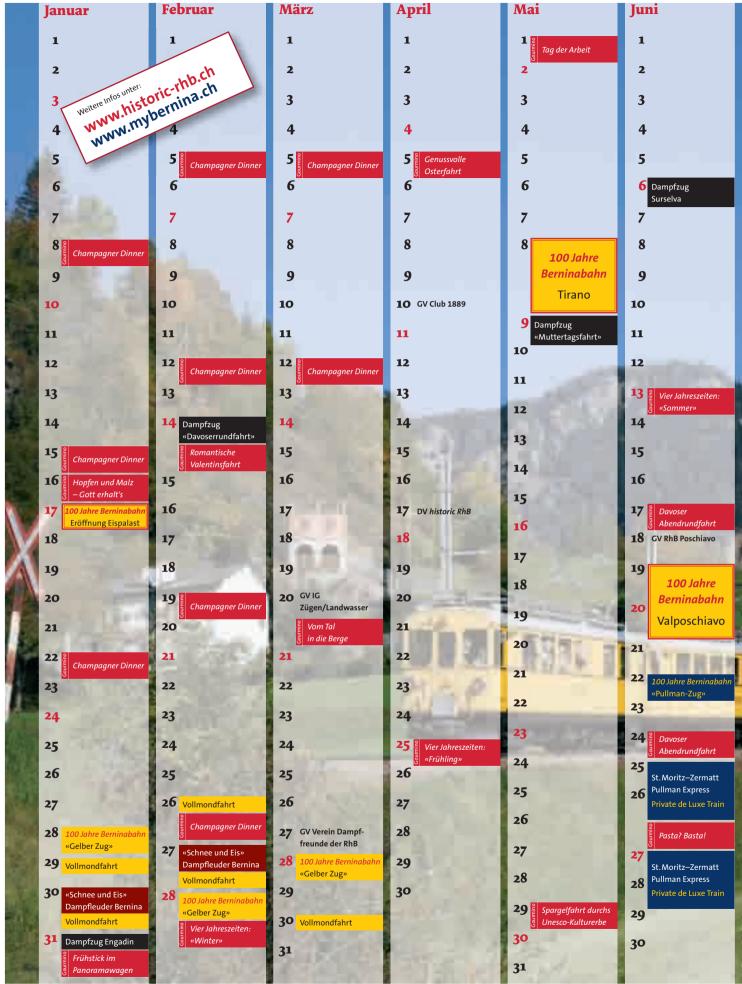
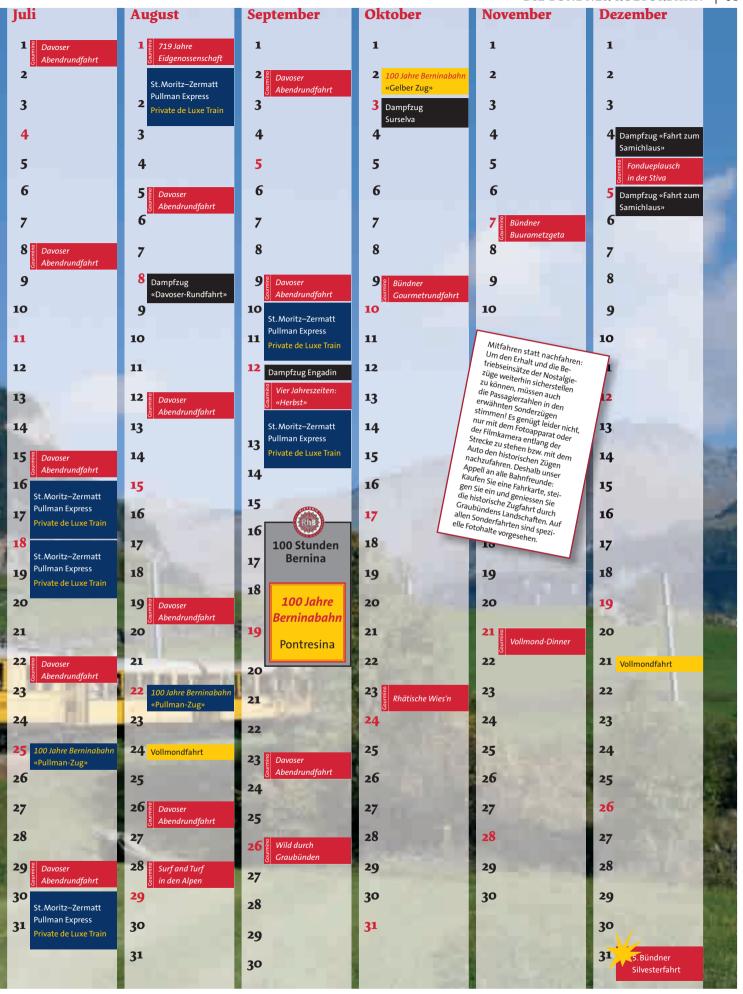


Foto Urs Jossi



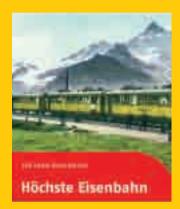
360° Parade Bernina Sound & Light



Ein ganz besonderes Spektakel wird am Samstagabend, 19. Juni 2010 und 18. September 2010 in Brusio um 20h30 den zahlreichen Eisenbahnfreunden geboten. Nach Betriebsschluss dient das berühmte Kreisviadukt als Kulisse für die rollenden Zeitzeugen der Berninalinie. Bei Licht und Ton erfahren die Besucher viele Besonderheiten über die rätischen Schienenstars. Ein Ereignis, das sich der Eisenbahnfreund auf keinen Fall entgehen lassen

Details zur Parade finden Sie unter www.historic-rhb.ch

Sonderausstellung 100 Jahre Berninalinie im Museum Alpin Pontresina



Das Museum Alpin Pontresina ist seit längerer Zeit bekannt dafür, dass es regelmässig regional interessante Themen aufgreift und als Erlebnisschauen in zwei speziellen Räumlichkeiten präsentiert.

Aus aktuellem Anlass findet ab Dezember 2009 bis Oktober 2010 die Erlebnisschau «100 Jahre Berninalinie» statt. In Zusammenarbeit mit dem Museum Alpin und der Rhätischen Bahn sowie dem vom Museum verpflichteten Ausstellungsdesigner entstand diese spannende Schau. Was ist zu sehen? Die mit Diaramen, Modellen, Originalexponaten, Zeitdokumenten und mit viel Bild- und Textmaterial aus-gestattete Erlebnisschau vermittelt einen kleinen Einblick in diese besondere Bahnlinie, die in vier Jahren zwischen dem Engadin und dem Veltlin entstanden ist. Kurz, eine technische Meisterleistung, welche gestern, heute und bis in die ferne Zukunft viele Menschen aus allen Herren Länder anlockt und auch in Zukunft faszinieren wird.

Das von dieser Berninalinie aus allen Zeitepochen so viel Original-Rollmaterial, Exponate, Modelle und Literatur existiert, ist weiter nicht verwunderlich und doch ein Glücksfall. Viel historisches Kulturgut ist verschwunden, aber hier sind Liebhaber am Werk, welche dieses Material hegen und pflegen, erhalten und in entferntesten Schuppen wiederfinden, damit wahre Wunderwerke vollbringen und es im Original oder in Buchform der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Im Museum Alpin, welches von Montag bis Samstag, von 15.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet ist, kann das Bahnthema auch in Buchform erstanden werden.

Ein Besuch lohnt sich, weitere Infos unter www.pontresina.ch/museumalpin.

6. Foto- und Wanderwoche mit Peter Pfeiffer

Im Jahr 2010 gibt es für uns ganzen Jahres finden verschieentlang der Jubiläumslinie sonders auf ihre Rechnung. Auf unseren Wanderungen werden

aufsuchen, um den neu-esten Nostalgiezügen aufzulauern. Bei der Berninabahn denkt man an Poschiavo, dem Hauptort mit südlichem Charme mitten Nächte ist das ***-Hotel Croce Bianca mitten im Marktflecken.

Sonntag-Montag, 12.–20. Sept 2010

Pauschalpreis pro Person: CHF 1'487.- /€ 995.- pro Person

Das detaillierte Reiseprogramm kann bei folgender Stelle angefordert werden:

Peter Pfeiffer Treppenweg 4 CH-5300 Ennetturgi

Tel: +41 56 288 27 66; Mobil: +41 79 218 73 41 E-Mail: peter.rhb@vtxmail.ch

Information und Reservation



An allen Bahnhöfen der Rhätischen Bahn oder bei: Rhätische Bahn Rail-Service Bahnhofstrasse 25 CH-7002 Chur

Tel. +41 (0) 81 288 43 40 Fax +41 (0) 81 288 61 05 www.rhb.ch railservice@rhb.ch

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn Bahnhof 7402 Bonaduz

Tel. Bhf. +41 (0) 81 641 1178 Fax +41 (0) 86 079 610 4672 Mobil +41 (0)79 610 4672 www.dampfvereinrhb.ch kundendienst@dampfvereinrhb.ch



Mit Volldampf ins neue Jahr

Im ersten Jahr als Präsidentin von historic RhB wurde ich mit einer Fülle von verschiedensten Informationen und Problemen konfrontiert, unsere sechs Vereine könnten entsprechend ihrer thematischen Ausrichtung unterschiedlicher nicht sein. Eines aber gilt für uns alle: die Verbundenheit zu unserer historischen RhB. Für uns ist die RhB das gewisse Etwas der Bündner Bergwelt. Es gibt auf der Welt viele Berglandschaften, die unserer ähnlich sind – aber keine, die über ein hundertjähriges umfassendes, die meisten Regionen umspannendes Bahnnetz verfügt. Wir verfolgen immer wieder staunend den Pioniergeist und Mut der Menschen, die vor einem Jahrhundert spektakuläre Kunstbauten realisierten, sich daneben aber auch durch eine grosse Liebe zum Detail auszeichneten: heute noch zu bestaunen bei Bahnstationen, bei wunderschönen erhaltenen Lokomotiven und Wagen etc.

Noch viel mehr wäre auf nimmer Wiedersehen verschwunden, hätten sich nicht Freiwillige mit grossem unbezahltem Einsatz ihrer Erhaltung angenommen. Seit der Vereinsgründung von historic RhB seien in den verschiedenen Vereinen etwa 30'000 Arbeitstunden geleistet worden, eine wahrhaft unbezahlbare, dafür aber umso wertvollere Leistung, für die wir alle sehr dankbar sind.

An der Delegiertenversammlung vom 2. Mai 2009 wurden die neuen Strukturen des Vereins vorgestellt: es gibt neu einen Vorstand, der alle Vereinspräsidenten der angeschlossenen Vereine umfasst, damit diese besser eingebunden sind. Diese Neuerung hat einige Wogen geglättet: Die Vereine sind weiterhin autonom, aber in den Vorstandssitzungen lassen sich alle gegenseitig informieren. Auch der Zusammenarbeitsvertrag zwischen RhB und historic RhB soll in den kommenden Monaten weiterentwickelt werden.

Nach 6 Jahren aufwändiger Aufbauarbeit wurde Willy Hochstrasser als Präsident von historic RhB mit viel Lob und Dank mit einer neu aufgearbeiteten Weichenlaterne verabschiedet. Willy hat das Gesicht von historic RhB geprägt und deshalb die Ernennung zum Ehrenmitglied mehr als verdient. Er ist mir immer wieder mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Ihm ist es zu verdanken, dass ich bei historic RhB freundlich aufgenommen wurde, was eigentlich nicht so selbstverständlich ist, wenn ein bahntechnisches Greenhorn das Präsidium übernimmt. Mit Koni Zingg (Präsident von IG Zügen/Landwasser) kam ein Vizepräsident mit viel Sachverstand und Erfahrung in den Vorstand, der auch die Planungs- und Koordinationsplattform leitet.

Jubiläumswochenende 4./5. Juli 2009 in Davos war sicher das grosse Highlight des Jahres. Die 13'000 Besucher von nah und fern erlebten auf der Fahrt in historischen und modernen Zügen die grossartigen bahntechnischen Leistungen auf der 19 km langen Bahnstrecke von Davos nach Filisur. Der Drang nach einer weiteren Verbindung mit der grossen Welt – damals via Albulalinie und Bernina nach Italien - hatte die weitsichtigen Davoser vor 100 Jahren dazu bewogen, 1 Million Franken für diese Teilstrecke aufzubringen. 1909 konnte die Zügenlinie in Betrieb genommen werden, gerade rechtzeitig, um den Anschluss an die 1910 eröffnete Berninalinie nicht zu verpassen. Der am gleichen Wochenende neugegründete Verein IG Zügen/ Landwasser hat mit dieser gelungenen Feier einen fulminanten Start hingelegt. Wir heissen IG Zügen/Landwasser herzlich willkommen als 6. Verein bei historic RhB.

Gefeiert wird auch 2010 - denn jetzt ist es die weltberühmte Berninalinie, die ihr 100jähriges Bestehen feiert. Für Aktivitäten wird auf dieser Linie das ganze Jahr gesorgt sein - auch für unsere Fans von historischen Fahrzeugen. Die Berninabahn und damit auch das Puschlav wird als Teil des Unesco-Welterbes vermehrt ins Bewusstsein der Bahnfreunde gerückt werden - ein Blick in www.mybernina.ch kann uns alle schon jetzt auf die kommenden Monate gluschtig machen (siehe auch Seiten 10 und 11 dieser Ausgabe).

Die Bündner Kulturbahn erscheint einmal im Jahr - wir möchten aber mit Ihnen während des ganzen Jahres verbunden sein: auf unserer neuen Website www.historic-rhb.ch werden Sie laufend über Aktuelles und Zukünftiges informiert und lernen die einzelnen Vereine besser kennen.

Allen, die das Erscheinen dieses Magazins ermöglichten, dem Redaktionsteam, den Autoren, Fotografen - aber ganz besonders auch den Inserenten, danke ich herzlich.

Sina Stiffler Präsidentin historic RhB







Familie A. Oberli-Zisser CH-7482 Preda/Bergün Tel. 081 407 11 46 Fax 081 407 21 46

www.preda-kulm.ch preda-kulm@bluewin.ch

sonnige, idyllische Lage, Ausgangspunkt für Fotosafaris an der Albula-Bahnlinie, Startpunkt des Bahnlehrpfads, **UNESCO-Welterbe Kulturlandschaft** Albula-Bernina













Walter Anderau (links) und Gion Rudolf Caprez nach dem Empfang des Anerkennungspreises.

VON GENI ROHNEF

Ehrungen für zwei Mitglieder

Jedes Jahr ehrt die Bündner Regierung Kulturschaffende und Wissenschaftler, die sich durch besondere Leistungen einen Namen gemacht haben. Am 13. November 2009 durften unter andern auch Walter Anderau und Gion Rudolf Caprez von historic RhB den verdienten Anerkennungspreis des Kantons Graubünden in der Höhe von je 15 000 Franken entgegen nehmen.

Walter Anderau

Walter Anderau als ist u.a. langjähriger Präsident und Vorstandsmitglied der Stiftung «Pro Kloster St. Johann Müstair». In Müstair befindet sich die bedeutendste Klosteranlage aus der Zeit vor der vorletzten Jahrtausendwende in der Schweiz; die Klosterkirche mit ihrem kostbaren karolingischen Bilderzyklus entstand ab zirka 775. 1983 wurde dem Benediktinerkloster der begehrte Unesco-Weltkulturlabel zugesprochen. Walter Anderau gründete 1999 den «Verein der Freunde des Klosters St. Johann Müstair», um damit dem Weltkulturgut besonders verbundene und nahestehende Personen zusammen zu führen.

Auch die «rollenden Kulturgüter», historischen Wagen und Lokomotiven der RhB, interessierten ihn. Dank seines Beziehungsnetzes konnte er bei zahlreichen Projekten die finanziellen Mittel bzw. die entsprechenden Sponsoren auftreiben! Für historic RhB war es auch eine Ehre, ihn anlässlich des Taufaktes beim Dampffestival in Untervaz 2006 als Paten der 100jährigen Dampflok G 4/5 Nr. 108 «Engiadina» zu gewinnen. Als Mitglied der Stiftung Schweizer Berggemeinden machte er sich stark für die Unterstützung des geplanten

Projekts «Albula Bahnmuseum». Bis zur Umsetzung des Museumskonzepts müssen zwar noch einige Hürden überwunden werden – Trotzdem steht er auch diesem Verein im Albulatal weiterhin mit Rat und Tat zur Seite.

Gion Rudolf Caprez

Mit Gion Rudolf Caprez als Lokführer der RhB und Kulturhistoriker ist ebenfalls eine in Graubünden bekannte Persönlichkeit geehrt worden. Dass Gion Caprez bei der RhB landete, kommt allerdings nicht von ungefähr. Den Virus RhB wurde ihm in früher Kindheit eingeimpft. Seine Grossmutter wohnte in Chur direkt neben den Geleisen, und wenn er dort zu Besuch war, schaute klein Gion dem Treiben der Bahn zu. Als Gymnasiast und während des Physik-Studiums jobbte Caprez als Minibar-Verkäufer und Hilfskellner in RhB-Speisewagen. Im Sommer 1980 bewarb er sich schliesslich bei der RhB als Lokführer. Er beschränkte seinen Blick aus dem Führerstand von Beginn an nicht nur auf das Gleis und die schöne Landschaft. Die bahnhistorischen Zeugnisse der Bündnerischen Staatsbahn faszinierten ihn ebenso.

Deshalb liess er sich 1997 beurlauben, um das ganze Schienennetz der RhB abzuwandern und industriegeschichtlich zu dokumentieren. Während einem halben Jahr marschierte Gion Caprez, ausgerüstet mit einem Fotoapparat und einem Tonbandgerät für die Notizen, sämtlicher Streckenabschnitte entlang. Auch als RhB-Angestellter hatte er sich den nötigen Prüfungen zu unterziehen, um auf den Geleisen laufen zu dürfen. Er war Bahnangestellter, Sicherheitswärter und Historiker unter einem Hut.

In den 90er-Jahren stiess Gion Caprez auf einen Artikel mit dem Titel «Eisenbahnlinien als mögliche Welterbe-Stätten». Mit Schrecken stellte er fest: Die RhB war darin nicht aufgeführt. Bei zahlreichen Gesprächen anlässlich von bahnhistorischen Exkursionen und Referaten verstand er es aber zunehemend, seine Idee bei den entsprechenden Personen zu infiltrieren. 2001 beauftragte der Bündner Regierungsrat die kantonale Denkmalpflege, erste Abklärungen vorzunehmen. Der Auftrag wurde an Gion Caprez weitergeleitet. Der Stein kam ins Rollen! In der RhB Chef-Etage wollte man unter allen Umständen den Ruf einer «Museumsbahn» oder die Etikette «unter Denkmalschutz» verhindern. Die Marketing-Verantwortlichen erkannten aber sehr schnell die Chance und waren überzeugt, dass eine Unesco-Auszeichnung mehr Vorals Nachteile mit sich bringt. Die weiteren Folgen sind inzwischen allseits bekannt: am 7. Juli 2008 wurde die Strecke Thusis-St. Moritz-Tirano in die Gemeinschaft des Unesco-Welterbes aufgenommen. Als Initiant des Proiekts «Unesco Welterbe Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» hat Gion Caprez somit einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet!

Die Verantwortlichen wie auch alle Vereinsmitglieder von historic RhB freuen sich natürlich ganz besonders, die zwei Geehrten in ihren Kreisen zu wissen. Dank ihnen wurden schon einige Ziele erreicht. Beide, Walter Anderau wie auch Gion Rudolf Caprez, haben eines gemeinsam: ihr 100%iges Engagement sowie die Affinität zu den stationären und rollenden Kulturgütern im Kanton. Und das gilt es zu würdigen!



Bahnen von gestern heute erleben.

www.sgeg.ch

Bildmaterial: www.bahnarchiv.ch

Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG

c/o bahnarchiv.ch // Seestrasse 309 // 8038 Zürich // info@sgeg.ch

Schuler Bücher lesen - hören - sehen

www.buch.GR

Grabenstrasse 9 7000 Chur Tel. 081 252 11 60 office@schulerbuecher.ch









VON OLIVER MARFURT

SGEG: Wertvolle Bildarchive sichern

Küche und Saal des ehemaligen Mitropa-Speisewagens Dr43001 im Ablieferungszustand bei der Rhätischen Bahn 1929.

Foto: bahnarchiv.ch

SGEG sichert wertvolle Dokumente

Im Laufe eines Sammlerlebens kommt einiges zusammen: Bücher, Fotografien, Dias, technische Zeichnungen, um hier nur einige zu nennen. Spätestens wenn ein Sammlerleben erlischt, stellt sich die Frage, wohin mit all den Materialien. Im besten Falle kann innerhalb der Familie oder mit Bekannten eine Lösung gefunden werden. Im schlechtesten Falle landet die Sammlung in der Mulde. Nicht selten werden so historisch äusserst wertvolle Dokumente für immer vernichtet.

Das möchte die Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (SGEG), verhindern. Sie setzt sich ein für den Erhalt von Schweizer Eisenbahn- und Industriegeschichte.

Bedeutende Industriearchive

Den Startschuss lieferte die Übernahme der bedeutenden Archive der ehemaligen Schweizerischen Wagons Fabrik Schlieren (SWS), der Schindler Waggon in Pratteln (SWP) sowie der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA) vor rund fünf Jahren. Diese Archive umfassen schätzungsweise 200 000 Typenaufnahmen, verschiedenste Glasplatten, Celluloid-Negative, Abzüge auf Baryt und anderen Papieren sowie mehrere Dutzend Industriefilme in mehreren Formaten.

Die Aufnahmen zeigen historisches

Wagenmaterial, Bau und Inbetriebnahme von Rollmaterial sowie Industrie-Alltagsszenen aus den Jahren 1895 bis

Die geretteten Archive lagern seit rund zwei Jahren im Staatsarchiv des Kantons Zürich auf dem Gelände der Universität Irchel. Staatsarchivar Dr. Beat Gnädinger würdigt die Fotoarchive der SWS, SWP und FFA als bedeutend für die schweizerische Industriegeschichte. Aufwändige Infrastrukturen sorgen in speziell klimatisierten Lagerräumen für eine kühle und trockene Umgebung. Ein eigens für diese Sache ausgehandelter Vertrag regelt, dass das Bombardier-Archiv im Besitz der SGEG bleibt und das Staatsarchiv die SGEG bei der Digitalisierung und Sicherung unterstützt. Dazu konnte die SGEG vor kurzem den ehemaligen Leiter Infothek/Archive und stellvertretenden Geschäftsführer der SBB Historic, Thomas Köppel gewinnen. Dieser hat sich bereit erklärt, als verantwortlicher Projektleiter in freiwilliger und unentgeltlicher Arbeit die professionelle Digitalisierung der Bilder aus den Werksarchiven der Wagi Schlieren, SWP und FFA zu führen und zu koordinieren.

Private Sammlungen

Die Sammlung der SGEG besteht aber nicht nur aus den genannten Werksarchiven. In der Zwischenzeit sind namhafte private Schenkungen da-

zugekommen. So zum Beispiel die in Eisenbahnerkreisen bekannten Sammlungen mit Fotografien von Joseph Tanner und Hans Dellsperger. Die SGEG hofft mit ihrer Arbeit, auch andere Sammler sensibilisieren zu können, sich zu Lebzeiten Gedanken über die Zukunft ihrer wertvollen Schätze zu machen. Nebst dem Erhalt von wertvoller Schweizer Eisenbahn- und Industriegeschichte organisiert die SGEG jährlich auch mehrere eisenbahnkundliche Exkursionen, Fachtagungen und Vorträge zu Eisenbahnthemen der Vergangenheit und Gegenwart.

Bilder übers Netz einsehbar

Die SGEG zählt rund 100 Mitglieder und wird von einem fünfköpfigen Vorstand geführt. Als Mitglieder sind sowohl Einzelpersonen wie Vereine und andere juristische Personen willkommen.

Die Publikation der digitaliserten historischen Aufnahmen erfolgt über www. bahnarchiv.ch. Das blosse Anschauen ist kostenlos, der Download für private Zwecke setzt einen persönlichen Account voraus, für SGEG-Mitglieder sind die Download-Konditionen besonders günstig, der Gebrauch für Medien untersteht dem Tarif für Bildagenturen.

Weitere Informationen gibt es unter

www.sgeg.ch,www.bahnarchiv.ch www.staatsarchiv.zh.ch





Von Jenisberg aus ist der Wiesener Viadukt in seiner ganzer Pracht zu bewundern

von Koni Zingg Neuer historic-RhB-Verein: die IGZL

Die Bahnlinie mit eigenem Verein

Spätestens im hundertsten Jahr ihres Bestehens, 2009, soll die Bahnlinie Davos-Filisur aus ihrem Dornröschenschlaf aufgeweckt werden; dies war der Slogan einiger Unentwegter im Jahre 2006. Dies war das Stichjahr, als vor 100 Jahren mit dem Bau der Linie Davos-Filisur begonnen wurde. Im November 2008 konnte dann im Hotel Bellevue in Wiesen der Verein Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser, (IGZL) gegründet werden mit dem Ziel, die touristische Entwicklung im Gebiet entlang dem Landwasser und in der Zügenschlucht mitzugestalten sowie die einmalige Natur, Kultur und Geschichte weiter zu vermitteln. Der Verein IGZL ist Mitglied der Dachorganisation historic RhB und hat damit eine breite Plattform.

Mitwirkung beim Fest

Die Bahnlinie Davos-Filisur ist ein wesentlicher Bestandteil des Kulturraums «Zügen/Landwasser». Der Streckenabschnitt von Davos Schmelzboden bis Filisur zählt zu einem der attraktivsten im RhB Netz. Mit seinen vielen spektakulären Bauwerken in imposanter Natur kann er durchwegs mit der Albulaund Berninalinie konkurrieren.

Der junge Verein beteiligte sich im Sommer 2009 an der Organisation und Durchführung des 100-Jahr-Jubiläums der Betriebseröffnung der Linie Davos-Filisur. Es war ein tolles und unvergessliches Fest, das für das Landwassertal und die Davoserlinie eine grosse Aufwertung brachte. Das Hotel Bellevue in Wiesen zeigte dazu mit historischen Fotos und Dokumenten eine umfassende Ausstellung über den Bau der Bahnlinie. Das Schaffen und Wirken der Projektanden und leitenden Ingenieure um das Wiesener Viadukt wurde besonders gewürdigt. Das gezeigte Modell vom Holzlehrgerüst für den Bau des Wiesenerviaduktes fand besondere Beachtung.

Der Natur abgetrotzt

Nachdem der Kanton Graubünden die Scalettabahn durch das Dischma nach S-chanf verworfen hatte, suchte der aufstrebende Kurort Davos den Anschluss an die 1903 eröffnete Albulalinie. An der Landsgemeinde vom 6. Dezember 1903 hat die Gemeinde Davos einer Kapitalzeichnung von 1 Million Franken zugestimmt und damit den Grundstein für den Bau einer Bahnlinie nach Filisur gelegt. Diese Beteiligung erlaubte am 3. September 1906 den Spatenstich zum Bau der «Davoserlinie». Bereits am 1. Juli 1909 erfolgte die Betriebsaufnahme, vorerst mit Dampf und ab 1919 elektrisch.

Die Bauaufzeichnungen von Oberingenieur Peter Saluz dokumentieren die vielen unerwarteten Probleme. Niedergänge von Lawinen und Wildbäche im Unterschnitt, die schwierige Geologie bei den Tunnelbauten sowie die grossen Einschnitte für die Pfeilerfundationen des Wiesener Viaduktes erschwerten die Bauarbeiten. Für den grossen Viadukt fehlte die nötige Menge und Qualität an Natursteinen, es mussten für den Hauptbogen vorwiegend von Hand gegossene Betonsteine eingesetzt werden. So zwangen die Natur und der Zeitdruck die Ingenieure zu neuen und pragmatischen Lösungen.

Grandioses Bauwerk

So wie wir heute den imposanten Wiesener Viadukt immer wieder bestaunen, war er zusammen mit der gesamten Linie schon zur Bauzeit von grossem Interesse. Immer wieder kamen Fachleute und Interessierte, um das kühne Bauwerk und die anspruchsvollen Baustellen zu besichtigen. So fand am 3.Oktober 1908, also knapp ein Jahr vor der Betriebseröffnung, eine zweitägige







v.l.n.r.: Die frisch gestrichene Hipp'sche Wendescheibe steht auf der südlichen Einfahrt zum Wiesener Viadukt

Inschrift am Pfeilerabschlussstein und Tafel zum Wiesener Viadukt.

Fotos: Koni Zingg

Exkursion des Zürcher Ingenieur- und Architektenverein zum Bauabschnitt Wiesen-Filisur statt. Der nachstehende Auszug aus dem Reisebericht, publiziert in der Schweiz. Bauzeitung, zeigt die grosse Beachtung und den Respekt gegenüber dem Bahnbau im Landwassertal und erinnert bildlich an die damaligen Reisegewohnheiten:

«Ein reservierter Wagen führte die Gesellschaft (49 Mann) von Zürich nach Chur. Dort stand dank der väterlichen Vorsorge unseres Präsidenten die Suppe schon bereit, sodass wir um 12 Uhr neugestärkt und in Gesellschaft der Herren Direktor Schucan [RhB-Direktor] und Sektionsingenieur Saluz den Zug der Rhätischen Bahn besteigen konnten, der uns durch das obstgesegnete Domleschg und durch den schauerlichschönen Schyn um 14 Uhr nach Filisur brachte, wo uns Oberingenieur Bener erwartete. Ohne Aufenthalt ging es zu Fuss auf der neuen Bahnstrecke, deren Planum durchweg nahezu fertig erstellt ist, bergan gegen Wiesen [...]

Das Hauptobjekt der Strecke ist die gewölbte Wiesener Brücke, auf der die Bahn dicht unterhallb der Station Wiesen das Davoser Landwasser in rund 90m Höhe und mit einer Spannweite des Hauptbogens von 55m übersetzt. Diese Brücke ist ein Kunstwerk von geradezu überwältigender Schönheit, eine vergrösserte Solisbrücke, die aber hier durch die offener gähnende Schlucht noch viel imposanter wirkt als am Schyn [...]

Bei der Station Wiesen, die sich in dem für die Stationsgebäude der Rhätischen Bahn üblichen schmucken Holzstil präsentiert, labte uns die Bauunternehmung mit einem kühlen Trunke. In Wiesen selbst, wohin die Gesellschaft auf neuer Zufahrtsstrasse durch prächtigen Lärchenwald anstieg, erwartete uns eine von der Direktion RhB frugale Mahlzeit [...]

Bei Einbruch der Nacht fuhr dann die Gesellschaft in langem Wagenzug [Fuhrwerken] durch das mondbeschienene Tal, in dessen dämmerlicher Tiefe die gewaltige Brücke mit ihren feinen Linien wie ein Riesenspielzeug erschien, in zweistündiger Fahrt hinunter nach Tiefenkastel. Etwas staubig dort angelangt, bezogen wir Quartier im «Julier» und «Albula», wo das Nachtessen bereitstand. Nach Tisch begann das hier im Zeichen des Veltliner stehende Pokulieren und Singen, dem nach Mitternacht und nach vollzogener Konzentration noch ein fröhliches Tänzlein sich anschloss. Morgens 7 Uhr war Tagwache [...]

Königin der Brücken

Schon immer wurde eine Diskussion geführt, ob der Soliser- oder der Wiesener Viadukt die höchste Brücke der Rhätischen Bahn sei. In der Literatur ist oft die Solisbrücke als Rekordhalterin aufgeführt.

Eine Nachmessung mit elektronischen Gerätschaften durch die IGZL und die Rhätische Bahn im Frühjahr 2009 hat ergeben, dass der Wiesener Viadukt mit 88,9 m, jeweils gemessen ab Schienenoberkante bis zur Wasserlinie, den Solisviadukt um rund 4 m übertrifft. Damit ist das Wiesener Viadukt mit 9'500 m3 Mauerwerk nicht nur die grösste aller Steinbrücken sondern auch die höchste Brücke generell auf dem Netz der RhB. Eine entsprechende Anschrifttafel wurde zum Anlass des hundertjährigen Jubiläums am zweiten Pfeileraufbau auf der Seite des Fussgängersteges angebracht. Die IGZL freut sich speziell, in ihrem Aktivfeld die «Königin» der RhB Brücken zu wissen.

Vielleicht machen Sie, geschätzte Leserin und Leser, einmal einen Ausflug ins Landwassertal, um sich von den zahlreichen imposanten Bauwerken - allen voran der Wiesener Viadukt – und der wilden Natur auf dieser relativ kurzen Strecke beeindrucken zu lassen.





VON MICHAEL MARUGG

Bei der schwäbischen Miniatur-RhB

Frühmorgens machten sich Mitglieder des Thusner Vereins Freunde der Schmalspurbahnen auf den Weg nach Deutschland. Die jährliche Vereinsreise führte sie dieses Jahr ins Land der Schwaben, in die Nähe von Stuttgart. Der Raum Stuttgart zählt übrigens zu den wichigsten Regionen Baden-Württembergs. Viele bekannte Firmen sind im genannten Wirtschafsstandort angesiedelt. Firmen wie Daimler AG, die Porsche Automobil Holding SE, die Robert Bosch GmbH, IBM oder der bekannte Haushaltsartikelhersteller WMF AG. Bekannt ist aber auch das Göppinger Traditionsunternehmen Gebrüder Märklin & Cie. GmbH. Weniger bekannt, aber in der Modellbahnszene nicht mehr wegzudenken, ist die Manufaktur BEMO Modelleisenbahnen GmbH & Co in Uhingen.

An traditionsreichem Standort

Das Städtchen Uhingen, eingebettet zwischen Haldenberg und Wasserberg, umgeben von Charlottensee und Epplesee, liegt nicht unweit von Göppingen entfernt. In der Talsohle fliesst die Fils, die Namensgeberin des Filstales. Die vorhandene Wasserkraft und der Bau der Bahnstrecke von Stuttgart nach Ulm gaben Mitte des 19. Jahrhunderts mancher Unternehmenspersönlichkeit den Anreiz, ein Grundstück zum Bau einer Fabrik zu erwerben. Waren es damals vornehmlich Webereien und Textilmanufakturen, sind es heute Unternehmen der Metall-, Kunststoff- und Automobilindustrie, welche unter anderem auch zu den Hauptexportbranchen zählen. Am Eingang der 14000 Seelenstadt befindet sich eine kleine,

rund 25 Mitarbeiter zählende Firma, welche hochwertige Modelleisenbahnmodelle in ausgezeichneter Qualität in alle Welt verschickt. «Seit über 30 Jahren stellt das Uhinger Unternehmen BEMO Modelleisenbahnen nach Vorbildern Schweizer und deutscher Schmalspurbahnen her», so Volker Göbel, Geschäftsführer der BEMO. In den letzten Jahren gesellten sich auch Normalspurbahnfahrzeuge hinzu. Unter den Handarbeitsmodellen der «Metal Collection» findet der Modellfreund auch HO-Modelle nach SBB-Vorbild. Mit der «RegioLine» werden außerdem die normalspurigen Bahnen in den Spurweiten HO und N bedient.

CAD ersetzt Tusche und Reissbrett

«Am Anfang jedes BEMO-Modells stehen intensive Vorbildrecherchen», so Thomas Küstner, Mitarbeiter des Konstruktionsteams. Ausgerüstet mit Messband, Taschenrechner und Fotokamera fahren die Konstrukteure teils mehrere Tage in das Einsatzgebiet des jeweiligen Vorbildfahrzeuges. Bei der Rückkehr ist ein umfangreiches Dossier mit unzähligen Fotografien, Handskizzen mit detaillierten Abmessungen und technischen Angaben entstanden. Falls verfügbar, werden für die eigentliche Konstruktion auch Originalpläne und natürlich die einschlägige Fachliteratur sowie das werkseigene Fotoarchiv

Seit rund zehn Jahren verwendet man bei BEMO keine Tusche und kein Reissbrett mehr. An diesen Orten stehen der Konstruktion zwei CAD-Workstations zur Verfügung. Basierend auf Originalabmessungen des Vorbildes und der Originalpläne entwerfen die Konstrukteure Thomas Küstner und Michael Wisst jedes neue dreidimensionale Bauteil und setzen es in einer Zusammenbaudatei ein. Per Mausklick lässt sich der Wagen oder die gezeichnete Lok in die verschiedenen Bauteile zerlegen und Teilekollisionen überprüfen. Die Wirtschaftlichkeit bedingt, dass versucht wird, bei jeder Modellkonstruktion auf bereits vorhandene Bauteile zurückzugreifen.

Aufwändiger Formenbau

Wenn die 3D-CAD-Zeichnung fertig erstellt ist, beginnt die Phase der Werkzeuganfrage und letztendlich der Werkzeugkonstruktion sowie des Formenbaus. Jedes einzelne Werkzeug wird mit dem Formenbauer akribisch genau durchgesprochen und im Dialog werden nötige Anpassungen entwickelt. Eine einzige Form aus gehärtetem Stahlguss kostet schnell mehrere 10 000 Franken.

Da bei der grossen Bahn ein Fahrzeug über mehrere Epochen hinweg verwendet wird, kann es auch Änderungen am Aussehen geben. So versucht man bei BEMO, eine Gussform mittels Wechselsätzen für mehrere Epochen- oder Typenvarianten verwenden zu können. Eine Herausforderung für den Formenbauer, denn dieser sollte die Trennkanten im Idealfall unsichtbar legen. Bevor nun in Serien der Kunststoff gegossen wird, erfolgen teils über Wochen hinweg Anpassungsarbeiten an den Werkzeugen. Nur wenn das Team um Volker Göbel mit allen Passungen und formenspezifischen Details zufrieden ist, erfolgt die Serienfertigung.











Am CAD-Bildschirm entsteht das Modell in 3 Dimensionen. In der Lackiererei erhält der «Arosa-Express»-Wagen seine Farhe.

Die Tampondruckmaschine bewerkstelligt feinste Beschriftungen.

Die Spur HOm erfordert bei hohen Qualitätsanforderungen höchste Präzision.

Fotos: Michael Marugg

Produktion auch in Übersee

Die Uhinger Firma versucht den zahlreichen Wünschen der Schweizer Schmalspurszene zu entsprechen wie damals SLM, SIG und andere namhaften Schweizer Schienenindustriebetriebe. Wegen beachtlichen Kosten für den Formenbau ist es daher verständlich, dass zur Abrundung des umfangreichen Programms einige Modelle mit geringer Stückzahlerwartung oder minimalen Variantenpotential in Fernost produziert werden. Das Engeneering dieser Modelle erfolgt selbstverständlich ebenfalls in Uhingen, womit ein durchgängiges Produktdesign sichergestellt ist.

Durchlaufzeit von drei Monaten

Die Produktion in der Werkhalle hat für ein Modell zwischen Anlieferung der Metall- und Kunststoffrohteile und der Auslieferung an den Fachhandel in etwa eine Durchlaufzeit von drei Monaten bis aus den verschiedenen Einzelteilen ein komplettes Modell bedruckt und zusammengebaut ist. Zusätzlichen Vorlauf benötigt die Beschaffung von Normteilen wie z.B. Motoren, Leiterplatten, Radreifen bis hin zu den Griffstangen.

In der Werkhalle wurde ruhig und konzentriert gearbeitet, kaum liessen sie sich durch den Besuch aus Thusis stören. Fleissig wurde mit ruhiger Hand die Pinzette geführt. Stromabnehmer und Dachleitungen wurden auf das Dach einer Ge 6/6 II montiert. Eine anspruchsvolle Tätigkeit ist auch der Zusammenbau eines Getriebes oder die Montage eines Dampflokgestänges. Weitere Tätigkeiten wie das Vorverzinnen von Leiterplatten oder die Bestückung der Zurüstbeutel erfolgt weitgehend in Heimarbeit. Gut unterwegs ist die Unternehmung auch aus Sicht der Angestellten; die minimale Fluktuationsrate kann hier kein besserer Beweis

Farbig wird's in der Lackiererei

Eher eintönig als bunt ging es beim Besuch der hauseigenen Lackiererei zu und her. Soeben wurden Wagenkästen für «GoldenPass»-Wagen der SBB Brünigbahn dunkelblau lackiert. Dank der Wahl des entsprechenden Kunststoffgranulates können die Lackierzeiten günstig beeinflusst werden. Zu viel Farbe kann die feinen Gravuren überdecken oder beim Einsetzen der bündigen Fenster Farbschäden auslösen. Die Lackiererei arbeitet in zwei Phasen: In einer ersten werden Lok- und Wagenkasten sowie Dächer mit Kunstharzlack lackiert. Nach dem Druck erhalten die Modelle nochmals einen Schutzlack, damit das Modell entsprechend geschützt ist. Böden und Inneinrichtungen werden aus Gründen der Effizienz bereits mit dem entsprechend farbigem Kunststoffgranulat gegossen und allenfalls ebenfalls mit Schutzlack überzogen.

Mehrere Druckvorgänge

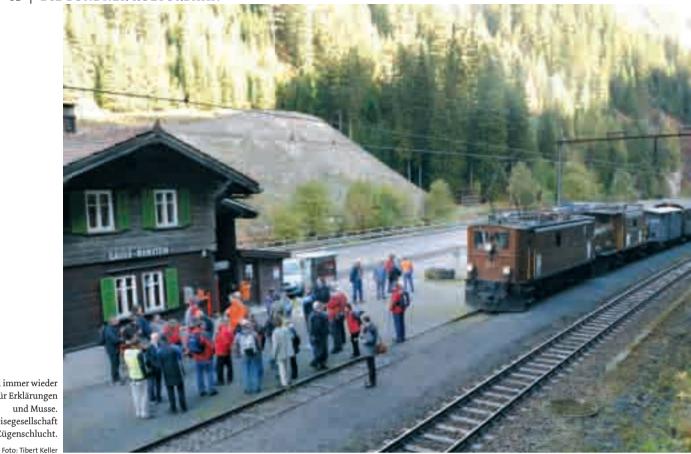
In der Tampondruckerei werden Beschriftungen mit Bändern, Zierstreifen, Wappen, Logos und letztendlich den Betriebsnummern aufgedruckt. Besonders erwähnenswert sind zwei Fünffarb-Druckmaschinen, auf welchen die buntesten Werbelokomotiven und zahlreichen Werbewagen bedruckt werden können. Anspruchsvoll sind vor allem die heute üblichen grossen flächendeckenden Werbesujets. Diese erfordern mehrere Hundertstel-Millimeter genaue Druckdurchgänge. Das Druckverfahren mittels Tampondruck können sich die Leser etwa so vorstellen: Aus einer Vertiefung in der Druckplatte übertragen weiche Silikontampons bis zu fünf Farben auf das Modellgehäuse. Jeder einzelne Druckvorgang sorgt dafür, dass aus den einzelnen Farbpigmenten ein ganzes Bild entsteht.

Endkonfektion

Nach dem die Wagenmodelle und Lokgehäuse die Lackiererei und Druckerei verlassen haben, werden diese der Endkonfektion zugeführt. Fenstersätze, fertig konfektionierte Untergestelle und Dächer warten hier bereits auf die Gehäuse. Überwiegend in Handarbeit werden hier die Modelle montiert. Wenn Wagen- und Lokmodelle den kritischen Augen des Werkstattmeisters gerecht werden und Lokmodelle den anspruchsvollen Check der erfahrenen Lokprüferin überstehen, werden die Modelle sorgfältig in BEMO-Schachteln verpackt und vom hauseigenen Lager in alle Welt verschickt.

Die Freunde der Schmalspurbahnen Thusis verliessen das Städtchen Uhingen mit einmaligen Impressionen und denken wohl beim nächsten Kauf eines Modells an die interessante Betriebsbesichtigung zurück, im Wissen, dass trotz sorgfältigster Arbeit mögliche Fehler leider nie ganz zu verhindern sind. Was wäre die Schmalspurszene ohne BEMO?





Und immer wieder Zeit für Erklärungen und Musse. Die Reisegesellschaft in der Zügenschlucht.

Von Hanspeter Wildi

hepunkte im Vereinsleben

Tradition und Leitbild

Ein Verein lebt von den Aktivitäten, gemeinsamen Zielen und der Kameradschaft. In unserem Vereinsleitbild sind diese Elemente enthalten. Wie werden diese umgesetzt? Lohnt es sich überhaupt im Verein mitzumachen? Anlässlich eines Workshops (anfangs Oktober 2009) mit interessierten Vereinsmitgliedern wurde bestätigt, dass die grundlegenden Vereinsziele immer noch aktuell sind.

Wir wollen Aktivitäten entwickeln, um das Angebot von Dampf- und historischen Zügen auf der RhB weiterhin zu ermöglichen:

- · Wir begleiten und betreuen die Gäste auf den Nostalgiezügen der RhB mit unseren freiwilligen Helfern (10 bis 15 Personen pro Fahrt).
- · Mittels Inseraten und PR-Texten in der lokalen Presse machen wir auf die Angebote aufmerksam.
- Wir bieten Hilfe und Unterstützung an bei der Jahresplanung der Angebote Nostalgiefahrten RhB und...
- ...wir bieten bei Bedarf Unterstützung an bei den RhB-Jubiläen im Bereich Nostalgiefahrten.

Wir wollen unseren Mitgliedern verschiedene Aktivitäten und Produkte im Zusammenhang mit der historischen RhB anbieten:

- · Die jährliche Generalversamlung soll so gestaltet sein, dass auch Mitglieder aus dem EU-Raum auf ihre Kosten kommen: So bieten wir nebst gezielten Informationen (Gastreferenten) jeweils auch eine spezielle Fahrt am Tag nach der GV an.
- Jährlich wird eine zweitägige Vereinsfahrt auf dem RhB-Netz durch den Vorstand organisiert.
- · Für die Helfer wird vom Dachverband historic RhB jährlich eine spezielle Fahrt organisiert und vom Verein finanziert.
- Die Mitglieder erhalten jährlich 3 bis 4 mal persönliche Vereinsinformationen und das aktuelle Programm für die historischen Fahrten der RhB.

Wir wollen historische Fahrten organisieren und fördern; zudem bieten wir im Kanton Graubünden Nostalgiefahrten an mit einer auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Produktepalette:

- · Muttertagsfahrt mit Dampf-Nostalgiezug und Musikbegleitung.
- · Samichlausfahrten.
- · Dampffahrt im Engadin. mit speziellen Zubringerwagen.
- · Themenspezifische Nostalgiefahrten (z.B. Dampf-Doppeltraktion)

Weitere Ziele des Vereins sind das Betreiben des Dienstleistungszentrums Bahnhof Bonaduz. Die Zusammenarbeit mit dem Dachverband historic RhB sowie mit den Verantwortlichen der RhB ist uns ebenfalls ein grosses Anliegen.

Die GV 2009 und die Reise danach

Nebst dem Jahresthema der RhB «100 Jahre Strecke Davos-Filisur» gaben wir intern noch ein weiteres Motto bekannt: «120 Jahre RhB». Am 9. Oktober 1889 fuhr der erste Zug von Landquart nach Klosters. Um dieses Ereignis zu würdigen, informierte uns am GV-Abend Gian Brüngger über die noch bestehenden Bauwerke an dieser Linie. Am nächsten Tag befuhren wir die Strecke mit der historischen 2-Achser-Komposition, gezogen von der Ge 4/6 Nr. 353. Diese Fahrt wird uns nicht nur wegen

der besonderen Komposition und dem anschliessenden Besuch in der Brauerei Monstein sondern auch wegen den meterhohen Schneemassen in Erinnerung bleiben.

Die Vereinsreise im Oktober 2009

Da die erste Dampflok der RhB immer noch betriebsfähig ist und die Eröffnungsfahrt genau vor 120 Jahre stattfand, wollten wir dieses Ereignis feiern und zwar genau gleich wie früher im gemächlichen Tempo und an der Spitze mit der G 3/4 Nr.1 «Rhätia» und mit der historischen Komposition. Es sollte eine «Spazierfahrt» nach Davos werden.

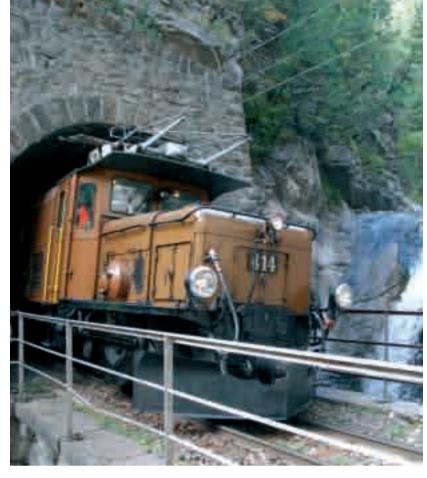
Doch es kam ganz anders: Während Wochen vor der Fahrt fielen keine Niederschläge und anfangs Oktober erfolgten die ersten dringlichen Warnungen wegen Waldbrandgefahr! Was ist, wenn wir unseren «Star», die Rhätia nicht einsetzen können? Die ganze Reise ist darauf ausgerichtet: Wasserfassen, Geschwindigkeit, Löschzug, Vorspann, Fotohalte usw.

Das aussergewöhnlich warme Herbstwetter liess schlussendlich keine Fahrt mit der Rhätia zu: Die Organisatoren mussten zusammen mit der Betriebsplanung der RhB sehr schnell ein alternatives Programm definieren – dies genau vier Tage vor der Fahrt!

Am Samstagmorgen, noch vor der Ankunft der ersten Gäste, erhielten wir vom Reiseleiter ein SMS: Aus Krankheitsgründen könne er leider nicht teilnehmen! Wieder mussten wir improvisieren, doch es blieb nicht viel Zeit, denn schon realisierten die Gäste, dass die bereitstehende Komposition keine Dampflok anführte ...

Um die Enttäuschung zu mildern, versprach der frisch ernannte Reiseleiter trotzdem einige Überraschungen:

- 2 historische Züge (statt Dampfzug und Löschzug) zwischen Landquart und Davos mit ...
- ... verschiedenen speziellen Fotohalten, welche sich auch für die Filmfreunde eigneten.
- Fotostandpunkt Davos Wolfgang mit Möglichkeit, beide Züge zu filmen/fotografieren.
- Abendprogramm mit Besichtigung des Lokals der Modul-Eisenbahfreunde im Landwassertal (Wiesen).
- 1 historischer Zug mit Doppeltraktion am 2. Tag von Davos nach Bergün und zurück über Davos nach Landquart....
- ... mit wiederum ungewöhnlichen Fotohalten.



Rein und wieder raus: Krokodil auf dem Bärentritt, ähnlich einem Höllenritt!

Foto: Gunther Schäch

- Wanderung durch die Zügenschlucht begleitet vom ehemaligem Sektions ingenieur der RhB ...
- · ... mit einem spektakulären Einstieg in den Zug durch einen Stollen.
- Mittagessen in einem über 100-jährigen Hotel mit Speisen wie anno dazumal.

Trotz des sehr kurzfristig organisierten Ersatzprogramms und der Ersatzreiseleitung konnten alle vorgesehenen Fotopunkte, alle Spezialitäten und Überraschungen erlebt werden. Die einzige eher negative Überraschung war, dass ausgerechnet an diesem Samstagmorgen der Himmel seine Pforten öffnete und das Land mit dem «langersehnten» Nass eindeckte. Doch am Sonntag wärmte uns die Sonne bereits wieder. Ein weiteres Mal ist es den Organisatoren gelungen, den Gästen ein gemeinsames Erlebnis im historischen

Umfeld und in einer intakten Natur zu bieten!

Ein spezielles Dankeschön auch den RhB-Verantwortlichen, welche unkonventionell und unbürokratisch Hand boten für das besondere Erlebnis.

Kontaktadresse

Wollen Sie auch solche speziell organisierten Fahrten miterleben?

Haben Sie Interesse an der Mitgliedschaft? Melden Sie sich bitte beim Kundendienstzentrum:

Verein Dampffreunde der RhB

Bahnstrasse 1 CH-7402 Bonaduz Telefon: 081 641 11 78 oder

Handy: 079 610 46 72 oder

E-Mail: kundendienst@dampfvereinrhb.ch

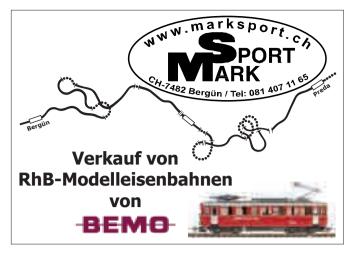
Informationen (auch das aktuelle Nostalgieprogramm RhB 2010) über Internet: www.dampfvereinrhb.ch

Wie können Sie unsere Ziele unterstützen?

- Als Reiseteilnehmer auf unseren Nostalgiezügen
- Auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souvenirshop einkaufen
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA usw.)
- Durch Mitgliedschaft (Fr. 70.– pro Jahr)
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen
- Durch Spende auf unser Bankkonto Raiffeisenbank Bündner Rheintal, 7402 Bonaduz IBAN: CH83 8104 5000 0075 3093 5, Clearing-Nr.: 81045, SWIFT-Code: RAIFCH22









HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

Bärenstarke Gastfreundschaft!

Familie Thomas Baer - Ursina Barandun, 7482 Bergün Telefon 081 407 11 61, www.weisseskreuz-berguen.ch



Brauerei-Kombi **Davos Monstein**



«last beerstop before heaven»

Ein Erlebnis der besonderen Art. Fahren Sie mit der kleinen Roten zum Höhepunkt und zu Ihrem last beerstop before heaven.

Ob Bier- oder Brauseminar, ob Brauer-Apéro oder Brauerschmaus, Sie erleben in jedem Fall einen unvergesslichen Tag. Zum Bsp. unser Brauerei-

Kombi inkl. An- und Rückreise, Bierseminar, Degustation und einem kleinen Erinnerungsgeschenk.

Auf Wunsch kehren Sie ein zu einem köstlichen Brauerschmaus in der Braustube Ducan, Gruppen ab 10 Personen täglich möglich. Individualgäste jeweils freitags. Das Brauerei-Kombi erhalten Sie an jedem Bahnschalter der RhB und am SBB-Schalter in Chur und Landquart, Weitere erlebnisreiche Angebote finden Sie unter www.biervision-monstein.ch.

BierVision Monstein AG Brauerei, 7278 Davos Monstein Tel. 081 420 30 60, Fax 081 420 30 61 info@biervision-monstein.ch, www.biervision-monstein.ch





Der ehemalige UNO-Generalsekretär Kofi Annan scheint die Ambiance im Pullman-Wagen zu geniessen.

Von Alby Glatt und Willy Hochstrasser Prinzessinnen und Persönlichkeiten

Moderne Fahrzeuge mit allem Schnick-Schnack findet man überall. Aber Original-Pullman-Wagen mit einer bald 80jährigen Geschichte, liebevoll gepflegt und mit ebenso liebevoller wie charmanter Begleitung gehören zum Markenzeichen der RhB - dem Verein pro Salonwagen sei Dank! Vor zehn Jahren wurden diese Pullmanwagen sorgfältig originalgetreu restauriert. Sie sind zum prestigeträchtigen Aushängeschild der RhB geworden.

Im Pullman-Wagen reist die Welt

Bei besonderen Anlässen und für Persönlichkeiten werden die nostalgischen Pullmanwagen aus den 30er Jahren immer wieder gerne aus der Remise hervorgeholt. Staatsmänner und -frauen, Künstler, Politiker und Wirtschaftsführer schätzen den Komfort und Luxus ganz besonders und lassen sich vom Interieur und der Ambiance entsprechend anstecken. Auch in jüngster Zeit durften wiederum Persönlichkeiten aus allen Herren Ländern an Bord der Pullman begrüsst werden. Die US-Aussenministerin Hillary Clinton, der ehemalige Uno-Generalsekretär Kofi Annan, die Bundesräte Widmer-Schlumpf, Leuenberger oder Couchepin, der chinesische Ministerpräsident und viele andere liessen es sich nicht nehmen, Graubünden mit der Bahn zu entdecken. Regelmässiger Gast ist Bundesrat Leuenberger, der mit den Verkehrsministern aus Europa den Besuch der Neat Sedrun immer mit einer Fahrt in den Pullman verbindet. Schwedens Königin Silvia liess es sich auch nicht nehmen, anlässlich eines privaten Besuches in Graubünden im Salonwagen zu reisen, aufmerksam betreut von einem RhB-Direktor.

Die Prinzessin aus dem Morgenland

Dass es dabei auch zu sehr speziellen Begegnungen kommen kann, schildert uns der Gastgeber Patrick Lüthy, welcher im Winter 2008 eine Prinzessin aus dem Morgenland von Chur ins Engadin begleiten durfte. Die gesamte königliche Entourage mit Kindern und Hofdamen reiste standesgemäss nach St. Moritz. Männer befanden sich keine unter der Gesellschaft; ausser den zahlreichen Sicherheitsbeamten auf den Plattformen.

Wie es sich für einen RhB Zugführer geziemt, machte er den Hofstaat auf die Schönheiten des Albulatals aufmerksam. Die Passage des weltberühmten Landwasser Viaduktes dürfte schliesslich auch bei den Gästen aus dem Orient ein nicht alltägliches Ereignis sein. Zuerst war bei den Damen Konsternation, aber schlussendlich standen auch sie begeistert am Fenster und knipsten ihre Bilder.

Nach der Ankunft in St. Moritz machte die Security den Zugführer darauf aufmerksam, dass männliche Personen die Prinzessin eigentlich gar nicht ansprechen dürften; für diesen Zweck

seien weibliche Bodyguards an Bord! Während einer ganzen Woche feierten die Prinzessin und ihre Entourage ihren runden Geburtstag im Engadin. Für die zahlreichen Partys wurden keine Mühen gescheut. Als besondere Überraschung wurden gar fünf Kamele aus der Wüste ins Engadin geflogen... Auch für die Rückreise vom Engadin ins Unterland wurden wiederum die Pullman-Wagen eingesetzt. Am Rückreisetag war der Bahnhof St. Moritz abgesperrt und Bodyguards rannten nervös hin und her. Endlich war es soweit: die Wagenkolonne, eskortiert von der Polizei, kam vom Palace Hotel angebraust. Ihre Königliche Hoheit stieg aus, sah den Zugführer, winkte ihm zu und rief «Hi Patrick»!

Pullman-Wagen für alle!

Neben diesen VIPs sind es aber ungezählte Privatkunden, die ihren Hochzeits-Ausflug, ihre Pensionierung, ihr Jubiläum oder einfach ihre Freude am Leben entsprechend gediegen feiern. Oder die Teilnehmer an den Romantik-Reisen im Alpine Classic Pullman Express.

Eine wichtige Gruppe sei dabei nicht vergessen: all die Vereinsmitglieder und Gönner, die den Erhalt dieses schönen Zuges erst ermöglicht haben. Für sie speziell organisiert der Verein Pro Salonwagen jedes Jahr eine festliche Adventsfahrt.





Der ganze Pullman-Zug bei Castrisch im Bündner Oberland mit dem Flimserstein und dem Terrassendorf Sagogn.

Von Alby Glatt

St. Moritz-Zermatt Pullman Express

Britisches Vorbild

Übernommen wurde die Idee – wie kann es auch anders sein – von England. Dort gab es schon lange Salonund Pullman-Wagen. Wunderbare Eisenbahnwagen, rund 100 davon sind heute noch bei verschiedenen Museumsbahnen in Betrieb.

«Couplage» - Bedienung am Platz

Es hat zwar schon vor dem ersten Weltkrieg Salonwagen für Tagesreisen gegeben und auch ganze Luxuszüge, die nur aus Salons bestanden. Doch ab 1925 erscheint der neue Wagentyp, eben der «Pullman», der sich vom früheren «Salon» vor allem durch zwei Dinge unterscheidet: Es gibt ihn nicht nur in 1. sondern bald auch in 2. Klasse, und was noch wesentlicher ist: Der Pullman-Fahrgast wird an seinem Platz bedient und muss nicht mehr in den Speisewagen essen gehen. Grundsätzlich laufen die «Pullman» zu je zweien nebeneinander («Couplage»), wobei der eine Wagen mit, der andere Wagen ohne Küche eingerichtet ist; der Küchenwagen versorgt den Nachbarwagen mit.

Ebenisten sorgen für Stil

Eingerichtet wurden die Wagen von berühmten Designern der Art Déco Epoche wie René Lalique (der Glaskünstler), von den Ebenisten René Prou, Paul Nelson etc. Ab 1926 führte die Cie. Internationale des Wagons-Lits et Grands Express Européens (CIWL) anlässlich ihres 50jährigen Bestehens besonders komfortable Luxuszüge für Tagesreisen ein: «Les Train de Luxe Pullman». Die CIWL war seit 1883 der Betreiber des «Orient-Express».

Auffrischung im laufenden Jahr

Eine gute Nachricht erreichte uns im Spätherbst vergangenen Jahres: Die Rhätische Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, ihren Kunden die Pullman-Wagen weiterhin in guter Qualität und aktiv anzubieten. Um dies zu erreichen, hat sich das Unternehmen entschlossen, die Wagen 1141–1144 und 1161 im Jahr 2010 aufzufrischen.

Insgesamt gab es 23 der CIWL gehörende Pullman-Züge, teils fuhren sie nur wenige Jahre, teils auch nur saisonal. Eingesetzt waren sie auch in so entfernten Länder wie Rumänien und Ägypten. Drei davon befuhren auch die Schweiz: Der «Gotthard Pullman» Zürich/Basel-Mailand, der «Edelweiss» Amsterdam Zürich/Luzern und der «Golden-Mountain-Pullman-Express» Montreux-Zweisimmen-Interlaken. Am längsten hielt sich der «Edelweiss», der Name wird heute noch von einem EC Brüssel-Basel verwendet.

René Prou auf schmaler Spur

1931 baute die SIG in Neuhausen vier Pullman-Wagen in Meterspur für die CIWL. Dekoriert wurden sie vom Art-Déco-Dekorateur René Prou, der u.a. einen Saal im Völkerbund-Gebäude in Genf einrichtete (heute Sitz der Uno).

Reinrassiger Luxuszug

Eingesetzt wurden die Pullman-Wagen im Golden-Mountain-Pullman-Express zwischen Montreux und Zweisimmen, wo dann mit normalspurigen Salonwagen vom Typ «Sud Express» nach Interlaken weiter gefahren wurde. Dieser Zug fuhr nur einen Sommer lang.

Die vier Wagen wurden 1939 an die RhB verkauft. Dank einer grossen Spendenund Sponsorenaktion des Vereins «Pro Salonwagen RhB» konnten die Wagen vor zehn Jahren vor dem Verschrotten gerettet und wieder original getreu restauriert werden. Heute stehen sie unter Denkmalschutz des Kantons Graubünden.

Aus Kreisen des Vereins Pro Salonwagen RhB und des Pullman Club aus Zürich tauchte die Idee auf, mit diesen Wagen wieder an die alte Tradition der Pullmanzüge der Vorkriegszeit anzuknüpfen. Mit den wunderschönen Speisewagen, den «Gourminos», entsteht so ein reinrassiger Luxuszug aus den dreissiger Jahren.



Imposanter Ausblick vom Eggishorn auf den Aletschgletscher und das Jungfraumassiv.

Foto Eggishorn Tourismus

Private de Luxe Train

Der neugeschaffene St.Moritz-Zermatt Pullman Express – Private de Luxe Train wird im Sommer 2010 versuchsweise 4 Mal zwischen den beiden Welt-Tourismusorten hin- und her fahren. Und nahtlos an seine 23 Vorgängerzüge anknüpfen.

Die Sehenswürdigkeiten unterwegs sind schön und interessant, dass es schade ist, einfach so ohne Stop durchzufahren. Im Sinne einer Eisenbahn-Kreuzfahrt in den Alpen dauert die Reise pro Richtung zwei Tage. Übernachtet wird in guten Mittelklasshotels in Andermatt.

Unterwegs werden unter kundiger Führung die Kirche von Zillis, das Kloster Disentis und der Stockalper Palast in Brig besucht. Ein Höhepunkt wird bei schönem Wetter die Fahrt aufs Eggishorn sein, mit prächtiger Aussicht auf das Unesco-Welterbe Gebiet der Aletsch-Jungfrauregion. Auf der Kühbodenalp gibt es eine Fondue- und Racletteparty. Die Fahrt mit dem Dampfzug über die Furka Bergstrecke (DFB) wird auch die Nicht-Eisenbahnfans begeistern. Die Reise Zermatt-St. Moritz bietet statt der Kirche Zillis einen geführten Stadtbummel in der Altstadt von Chur.

Das Mittagessen wird in den Gourminos von der Pullman-Brigade der Rail Gourmet SwissAlps zelebriert. Der Pullmanzug wird dafür in der Rheinschlucht einen längeren Stop einlegen.

Das ehrgeizige Ziel ist es, den «St. Moritz-Zermatt Pullman Express – Private de Luxe Train» möglichst nahe an einen Luxuszug der Vorkriegszeit zu bringen.

Reisedaten für eine Fahrt im grossen Stil der 30-er Jahre finden Sie in der Agenda in der Heftmitte oder unter www.historic-rhb.ch









Armin Brüngger ist Lokführer bei der RhB und war 1996 Gründungspräsident des Club 1889. Seither leitet er mit Umsicht und Organistionstalent neben seinem Beruf erfolgreich die Geschicke des Vereins, wenn auch nicht mehr als Präsident so doch um so intensiver als Vizepräsident und Projektleiter. Nicht sein Ding ist «administrativer Vereinskram», wie er selber sagt, Dafür aber die sensible Restauration der Bündner Bahnjuwelen, von denen bisher einige Exemplare ein fulminantes, zweites Rollout erfahren haben. Grund genug für ein kleines, kritisches Gespräch.

Leben für die Erlebnisbahn

Warum restaurierst du eigentlich historische RhB-Fahrzeuge?

Damit wir unseren Kindern und Kindeskindern zeigen können, wie man zu Beginn des Eisenbahnzeitalters mit der Bahn gefahren ist und diese betrieben hat. Ich stelle immer wieder fest, wie ältere Semester mit Freude ihre früheren Erlebnisse mit diesen Fahrzeugen schildern. Wir vom Club 1889 haben Freude daran, an den historischen Fahrzeugen das alte Handwerk, die frühere Technik beim Zerlegen zu studieren, um danach fehlende Teile entsprechend zu rekonstruieren oder Schadhaftes zu restaurieren. Ich bin überzeugt, die Fahrzeuge haben für die Rhätischen Bahn einen kulturhistorischen Wert, nicht zuletzt auch im Rahmen des Unesco-Welterbes. Zur Bahn gehören meines Erachtens nicht nur Eisenbahnlinien mit Brücken und Tunnels sondern auch das Rollmaterial, sei's nun alt oder modern.

Wieviele Stunden pro Woche investierst du in die historischen Fahrzeuge?

Schwer zu sagen! In der Werkstatt bin ich Montag und Dienstag abend rund 6Stunden an den Fahrzeugen mit meinen Kollegen beschäftigt. Sonst verbringe ich täglich 1–2 Stunden zu Hause mit der Erstellung von Dokumentationen und Betriebsvorschriften, Materialbestellungen, der Arbeitsvorbereitung, der Korrespondenz und anderem. Gesamthaft habe ich bisher allein über 2000 Stunden nur an den Fahrzeugen in der Betriebswerkstätte gearbeitet. An dieser Stelle möchte ich

aber erwähnen, dass es im Club 1889 noch andere Personen gibt, die überdurchschnittlich viele bis sehr viele Stunden ehrenamtlich leisten.

Der RhB-Direktor Erwin Rutishauser hat an seiner Rede beim Empfang des Unesco-Labels gesagt, die RhB sei keine Museumsbahn. Teilst Du seine Meinung?

Ja, denn die Rhätische Bahn ist nur als modernes Unternehmen konkurrenzund überlebensfähig; schliesslich verdiene ich mit dieser modernen RhB auch mein tägliches Brot. Aber meiner Ansicht nach liegt in Bezug auf Erlebnisfahrten in historischen Zügen ein grosses Potential brach: die Rhätische positioniert sich seit längerer Zeit als Erlebnisbahn. Zu ganz besonderen Bahnerlebnissen gehören meiner Meinung nach auch Fahrten in historischen Zügen, die den Passagieren Zeit geben, auch die Landschaft und die im Kanton reichlich vorhandenen kulturellen Spezialitäten zu geniessen. So schweben mir beispielsweise Tagesreisen mit dem Dampfzug oder Dreicksfahrten im Oberengadin vor. An ausgewählten Bahnhöfen könnten Apéros oder einheimische Spezialitäten vom Grill oder auch von Feldküchen angeboten werden. Besuche von Museen, Schlössern, Kirchen, Konzerten, Bergwerken runden das Angebot ab. Auch Whisky-, Wein- und Zigarrendegustationsfahrten wären denkbar. Die Rhätische Bahn bietet für diese Art Erlebnisfahrten ideale Voraussetzungen: Interessante Restaurants und Hotels in und an den Bahnhöfen, schwach frequentierte Nebenlinien und eine Bahnlinie, die mit vielen Attraktionen aufwartet: die Bernina-Bahn. Die öffentlichen Fahrten mit historischen Zügen, welche heute angeboten werden, führen eigentlich die Passagiere nur von A nach B und bieten daher relativ wenig. Für ein entsprechendes Marketing fehlen uns aber Kenntnisse und Mittel. Wir haben nur Ideen ...

Woher stammt das Know-how für die Restauration der Fahrzeuge?

Von 1988 bis 2003 war ich im Verein Dampfbahn Furka-Bergstrecke tätig, wo ich für die Anhängefahrzeuge verantwortlich war. 1992 bis 1997 hatte ich die Verantwortung für den Unterhalt der Fahrzeuge in der Betriebswerkstätte von Samedan inne. Mit diesen beiden Funktionen konnte ich mir das notwendige Wissen aneignen. Unser grosses Glück ist es, dass wir im Club 1889 auf ein Team von Spezialisten zurückreifen können. Dieses umfasst Schreiner, Zimmermänner, Schlosser, Mechaniker, Elektriker und sogar Ingenieure. In der Evaluationsphase für ein neues Restaurationsprojekt setzen wir uns zusammen und besprechen grob das Vorgehen. Weil ich selber früher in der Metallbranche tätig war, geht die Verantwortung für allfällige Holzkonstruktionen z.B. direkt zum Zimmermann über. Über den Lauf der Zeit haben wir uns natürlich eine gewisse Erfahrung aneignen können. Sollten wir einmal gar nicht mehr weiterkom-

allein durch eine Privatperson gespen-

det. 10% steuert die Rhätischen Bahn

mit Arbeitsleistungen bei und der Rest

wird durch den Club 1889 mit Eigenleis-

tungen und weiteren Spenden finan-

ziert. Die Herkunft und die Anteile die-

ser Unterstützung variiert von Projekt

zu Projekt. Besonders eindrücklich war

die Finanzierung des «Filisurer-Stüb-

li»: Diese Renovation wurde zum gröss-

ten Teil von der Gemeinde Filisur, dem

lokalen Gewerbe- und Tourismusverein

sowie von Filisurer Privatpesonen ge-

men, so stehen uns Fachleute der Rhätischen Bahn mit guten Ratschlägen zur Seite. Es ist deshalb von Vorteil, dass einige von uns bei der Rhätischen Bahn angestellt sind.

An dieser Stelle möchte ich erwähnen, dass die Mehrheit der freiwilligen Helfer an unseren Projekten aber aus privaten Kreisen stammt!

Werden bei Restaurationsprojekten denkmalpflegerische Aspekte berücksichtigt?

Die kantonale Denkmalpflege fordert, dass so viel wie möglich der originalen Substanz erhalten bleibt. Wir sind deshalb bisher bei den abgeschlossenen und laufenden Restaurationsprojekten auf zwei Schienen gefahren:

Für den ältesten Personenwagen der Rhätischen Bahn, den C 2012 von 1889, für den ältesten Bernina-Bahnwagen, den BC 110 von 1909, für den gedeckten Güterwagen K 5615 von 1911, für den Gepäckwagen F 4004 von 1895 und für die Bernina-Krokodillok Ge 4/4 182 von 1928 haben wir von der kantonalen Denkmalpflege finanzielle Unterstützung erhalten. Wir haben uns damit verpflichtet und bemüht, die Fahrzeuge so originalgetreu wie möglich und unter Schonung der bestehenden Substanz innen und aussen zu restaurieren. Das grosse Problem, das sich stellt, ist einerseits, dass von der einstigen Substanz, so z.B. die Innenrichtung, durch spätere Umnutzungen nicht mehr viel vorhanden ist. Anderseits sind besonders die hölzernen Bestandteile häufig in einem desolaten Zustand. Erschwerend kommt noch hinzu, dass die aktuellen Sicherheitsvorschriften der Rhätischen Bahn zu berücksichtigen sind. Das bedingt häufig die Neuanfertigung von Bauteilen.

Wir haben auch Fahrzeuge allein nach ihrer Nutzung für Erlebniszüge hergerichtet. Dazu gehören die Dampflok G₃/₄ 11 «Heidi», welche auf Ölfeuerung umgerüstet wird, und die rollenden Beizen «Filisurer-Sübli» und «Bucunada». Diese Fahrzeuge wurden bloss aussen nach historischen Vorgaben restauriert, innen jedoch nach unseren Vorstellungen und Bedürfnissen gestaltet.

Wird die Arbeit des Club 1889 von der RhB gewürdigt?

Von Seiten der Direktion wird unsere Arbeit, besonders im Rahmen von historic RhB, geschätzt und gewürdigt. Meine tägliche Erfahrung zeigt aber auch, dass die Meinungen über unsere Arbeit über alle Hierarchiestufen geteilt sind. Ich kenne Arbeitskollegen, die würden unsere Fahrzeuge am liebsten beim Schrotthändler in Untervaz sehen. Dagegen interessieren sich andere ausgesprochen stark für unsere Arbeit und motivieren uns dadurch sehr. Die Begeisterung für historische Eisenbahnfahrzeuge kann eben nicht auf alle Menschen übertragen werden, wie das übrigens auch in anderen Bereichen der Fall ist. Dadurch wollen und dürfen wir uns nicht beirren lassen!



Armin Brüngger an der Rauchkammertüre und am frisch renovierten Armaturenstock der Dampflok «Heidi». Er hofft, dass das Manometer bald wieder 12 har Betriebsdruck anzeigt!

Ein ganz grosser Ärger ist für uns alle aber, zusehen zu müssen, wie die in unserer Freizeit liebevoll restaurierten und hergerichteten Wagen der Witterung ausgesetzt werden. Die Wagen mit hölzernem Kastenaufbau sind immer im Freien abgestellt und dadurch der Nässe, Feuchtigkeit, der Hitze und Kälte ausgesetzt. Die Wartung der Wagen wird ebenfalls stark vernachlässigt. Mein dringender Wunsch wäre deshalb, dass sämtliche historischen Anhängefahrzeuge geschützt in einer geschlossenen Halle abgestellt werden können; diese müsste nicht einmal beheizt sein. Damit wären die rollenden Kulturgüter sogar vor Vandalismus geschützt!

Woher hat der Club 1889 das Geld für seine Arbeit?

Hauptsächlich stammt das Geld von Spenden, welche aufgrund unserer Broschüren und persönlicher Kontakte einbezahlt werden. Wir haben Firmen. welche uns Material schenken, verbilligt abgeben oder sogar nennenswerte Arbeiten kostenlos ausführen. Bei der Dampflok «Heidi» z.B. wurden 60% der veranschlagten Renovierungskosten und dankbar - auch in Zukunft. Jede Spende für ein Projekt fliesst auch unmittelbar und ohne Abzug ins gewünschte Projekt.

Wie viele historische Fahrzeuge gibt es bei der RhB noch, welche es Wert sind, restauriert zu werden?

Ich sehe da noch eine Lok und sicher einen oder zwei Personenwagen sowie zwei Güterwagen. Es wäre aber noch zu früh, genaueres bekanntzugeben. Pendent ist immer noch die Herrichtung der Ge 2/4 205 der ersten Serie elektrischer Lokomotiven der RhB. Sie soll als betriebsfähiges Museumsfahrzeug auf einem Rollenstand an einem gedeckten Ort, der öffentlich zugänglich ist, untergebracht werden. Was mir Sorge bereitet sind weniger die zukünftigen Projekte. Mich beschäftigt vielmehr die Tatsache, dass die Zahl aktiver Clubmitglieder schrumpft und dass Junge keine Verantwortung für Projektarbeit übernehmen wollen. Es sind irgendwann genug rollende Bahndenkmäler restauriert oder hergerichtet worden. Diese müssen vor allem auch betriebsfähig erhalten werden!





Station Cavaglia

Ein fein detailliertes und filigran gebautes Modell aus Gips, Holz und Ätzteilen. Erhältlich im Bausatz oder Fertigmodell in den Massstäben 1:87 und 1:45.



MBA Pirovino, Bannwaldweg 20, CH-7206 Igis, mba@mbapiro.ch Tel. ++41 81 322 60 41 Fax ++41 81 322 61 82











VON MARIO COSTA "Bernina-Krokodil": Es ist soweit!

Mit Unterstützung der RhB-Betriebswerkstätte in Poschiavo ist die aufwändige Verkabelung der unikaten Oldtimerlok Ge 4/4 182, bekannt unter dem Namen «Bernina-Krokodil», termingerecht beendet worden.

Seit der Rückkehr der Lok aus Frankreich 1999 ist aus Alteisen ein Juwel der Berninabahn-Vergangenheit entstanden.

Die Mitglieder des Club 1889 haben unter Mitwirkung der Betriebswerstätte Poschiavo eine Perfekte Symbiose von alt und neu geschaffen: Das Äussere der Lok wurde in den Originalzustand der Betriebsjahre bei der RhB zurückversetzt. Technisch - im Innern - wurde das Krokodil mit modernen Apparaten ausgerüstet, die den Einsatz im modernen Bahnbetrieb ermöglichen.

Die Ausrangierung des alten Berninatriebwagens ABe 4/4 31 bot die Gelegenheit, vom Abbruchobjekt Hilfsaggregate auszubauen und diese für das Krokodil zu verwenden. Die alte Pumpe und der Kompressor von 1927 können so durch modernere und zuverlässigere ersetzt werden, welche zudem über Ersatzteile verfügen.

Im Herbst/Winter 2009/2010 sind nun Probefahrten, die Kollaudation und die Inbetriebnahme vorgesehen. Wir sind zuversichtlich, dass das Bundesamt für Verkehr die Lokmotoren abnehmen und so den den ersten autonomen Einsatz des «Bernina-Krokodils» bewilligen kann.

Es liegen bereits Anfragen der RhB für den Einsatz des «Bernina-Krokodils» vor anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Bernina-Bahn (www.historic-rhb.ch).

Wir sind der Ansicht, dass die grosse Präsentation des «Bernina-Krokodils» nach dessen Inbetriebnahme und nach dem Einsatz anlässlich des Bahnjubiläums als «Bernina-Stern» erfolgen soll. Deshalb erhält die Lok in der nächsten Ausgabe der Bündner Kulturbahn einen Ehrenplatz.

«Stella der Bernina»: Siamo a buon punto

Grazie al sostegno dell'officina di manutenzione RhB a Poschiavo i lavori di cablaggio della locomotiva «Oldtimer» Ge 4/4 182 sono stati portati a termine.

Dal relitto ritornato dalla Francia nel 1999 è nato un gioiello degno del suo passato.

Con le prestazioni da parte dei membri del Club 1889 in collaborazione con le officine RhB di Poschiavo, riscontriamo ora un'istallazione perfetta, che per motivi di disponibilità ha dovuto far capo a degli apparecchi moderni, in uso oggi nell'esercizio ferroviario. La livrea esterna è rimasta originale, elemento molto importante e indispensabile per la sto-

Con la messa fuori esercizio dell'automotrice ABe 4/4 31 è stato possibile accaparrarsi e far uso degli ausiliari divenuti disponibili. La vecchia pompa e il vecchio compressore datati 1927, possono così essere sostituiti da elementi più recenti e affidabili, che dispongono anche di parti di ricambio.

Nel corso dell'autunno/inverno 2009/2010 sono previste le prove, il collaudo e la messa in esercizio.

Osiamo sperare che anche l'Ufficio federale dei trasporti possa approvare l'esercizio del locomotore, dandoci il benestare per la sua messa in circolazione. Siamo fieri del traguardo raggiunto e attendiamo con compiacimento la sua prima corsa autonoma.

Abbiamo già delle richieste nel cassetto per delle corse con passeggeri nel corso dell'anno di giubileo 2010 della linea Bernina (www.historic-rhb.ch).

Siamo del parere che la presentazione in pompa magna debba avvenire dopo la messa in esercizio e dopo le corse in qualità di «Stella del Bernina», durante le festività dell'anno prossimo. Nel fascicolo Die Bündner Kulturbahn 2011 le sarà dedicato un posto d'onore.





«Heidi» begeisterte die Verantwortlichen des Club 1889 auf ihrer Probefahrt nach Filisur durch ihren ruhigen Lauf! Die Lager waren gemäss Kontrolle in Stuls nicht heissgelaufen.

Dampflok «Heidi» unterwegs

Unterwegs war unsere glänzendschwarze Dampflok Ge 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902, welche zurzeit vom Club 1889 aufgearbeitet wird, im vergangenen Jahr im doppelten Sinn:

Einerseits konnte sie erstmals eine Reise von Samedan nach Filisur - wenn auch noch nicht aus eigener Kraft - antreten

und dort im Rahmen des Bahnhoffestes «100 Jahre Filisur-Davos» der interessierten Öffentlichkeit gezeigt werden. Dies zusammen mit den zwei gelben Berninabahn-Wagen, welche ebenfalls aus dem «Hause» des Club 1889 stammen. Rein historisch betrachtet zwar etwas unsinnige, optisch aber über-

zeugende Kombination, welche dank der Ölfeuerung der Lok in Zukunft vielleicht und hoffentlich öfter für Chartereinsätze anzutreffen sein wird.

Anderseits ist ein Jahr vergangen, in der die Lok einige Veränderungen erfahren hat. Ingesamt wurden bisher 6900 Stunden an der Lok gearbeitet.





Die Kuppelstangenwurden ausgedreht, danach geschabt und auf die Kurbelzapfen angepasst..



Dieser optisch sehr ansprechende Zug ist ideal für Gesellschaften, weil er

- 1. von einer schönen, schwarzen Dampflok gezogen wird,
- 2. einen Wagen mit Korbsesseln zweiter Klasse und bequemen Holzbänken dritter Klasse besitzt und
- 3. einen Bistro-Wagen mit dem klingenden Namen «Bucunada»

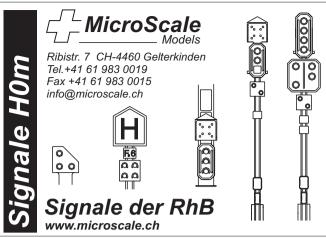
Praktisch alle Leitungen wurden neu angefertigt. Diese grosse Arbeit vollbrachten
Emil Stapfer (links) und Albert Eugster (rechts). Selbstverständlich für sie ist auch, nach getaner Arbeit einen sauberen Arbeitsplatz zu hinterlassen.

mehr Infos unter: www.club1889.ch



Diese Art Kupferrohre kannte die «Heidi» bis anhin nicht: Leitungen verbinden den Öltank









RhB ABe 4/4 Serie 40 & 50 RhB Panoramawagen

Lematec Modelle werden aus Messing, Neusilber und Stahl handwerklich und in kleinen und limitierten Serien hergestellt und sind für anspruchsvolle Liebhaber und Sammler bestimmt. Die zahlreichen Details, welche den Charakter und die feinen Unterschiede der Vorbilder prägen, werden kompromisslos und maßstäblich auf das Modell übertragen.

Die Modelle zeichnen sich auch durch hervorragende Laufeigenschaften aus.

Om-203 RhB Panorama A 1291-3 & B 2501-7



LEMATEC PRESTIGE MODELS SA

Einzigartig, für anspruchsvolle Liebhaber und Sammler.











Analyse der Rahmensubstanz. Der F4004 vor Inangriffnahme der Restaurationsar-

Die Rekonstruktion der Petrollampen erfordert viel Fein-

beiten.

Der neue Boden ist bereits erstellt.

Neues Projekt vom Club 1889

Für den Gepäckverkehr hat die Rhätische Bahn 1896 nach der Streckenerweiterung zwei Gepäckwagen gleicher Ausführung wie die ersten von 1889 nachbeschafft.

Der Club 1889 hat mit der Restauration eines dieser Wagen, mit den F 4004, begonnen.

Beschreibung der Gepäckwagen

Typisch für alle Wagen jener Zeit waren die nach vorn zugespitzten Blechrahmen. Durch auf die Achskisten abgestützte Blattfedern wurde der Wagenkasten abgefedert. Alle Wagen hatten die selbsttätige Vakuumbremse System Hardy und die von einer Plattform aus bediente Handspindelbremse sowie Dampfheizung und Petroleumbeleuchtung. Der in Eichenholz aufgeden bisher gelieferten Reisezugwagen wurde diese Gepäckwagen gleich wie die ab 1896 gebauten Güterwagen mit seitlich verstärkten Achshaltern ausgerüstet.

Was wird alles revidiert am Wagen:

- · Der Wagenkasten wird vom Rahmen abgehoben.
- · Das Dach muss komplett ersetzt werden und bekommt eine neue Dachverblechung.
- · Die Seitenbleche werden entfernt revidiert und zum Teil ersetzt.
- · Diverse Träger müssen ersetzt werden.
- · Die Innenwände werden geschliffen und neu gestrichen.
- · An den Stirnwänden werden die ursprünglichen Petrollampen

Der Rahmen wird komplett zerlegt alle Teile davon werden revidiert, repariert oder ersetzt. Der Rahmen muss auf Risse untersucht werden, wird dann sandgestrahlt, grundiert und schwarz gespritzt. Die Achsen müssen von der Rhätischen Bahn überdreht und Ultraschall geprüft werden. Auch die Blattfedern müssen von der Rhätischen Bahn auf ihre Tragkraft geprüft werden. Der Wagen wird eine elektrische Heizung für das Stammnetz bekommen. Ebenfalls wird eine Dampfheizung eingebaut, damit der Wagen auch mit der Dampflok eingesetzt werden kann.

Weitere Angaben zum Projekt erhalten Sie unter www.club1889.ch

Serie	Nr.	Inbetriebnahme	Fabrik-Nr.	Bezeichnungen/Mutationen
F	4	1896	8009	F4, 1899: F504 , 1911: F4004 , 1944: X9038 , 1990: vk DFB X 2938 , 2000, Club1889 Samedan: F4004
F	5	1896		1899: F505 , 1911: F4005 , 1944: X9040 , 1967: Abbruch

baute Wagenkasten war durch Bleche verdeckt, welche mittels Eisenleisten befestigt waren.

Charakteristisch für jene Zeit waren die leicht gewölbten Flachdächer, welche mit Stoff überzogen und mit Leinöl imprägniert ein Eindringen von Nässe verhinderten. Die Gepäckwagen hatten einen geschlossenen Raum mit Zugführerkabine, Abort, Gefangenenzelle und Hundekasten. Im Gegensatz zu

nachgebaut, die jedoch elektrisch betrieben werden.

- · Die Plattformbretter und die Trittbretter auch diejenigen für den Einstieg von der Seite.
- · Die Gepäckwagen Tore werden neu am Kasten angepasst und mit den fehlenden Teilen ergänzt.
- · Der Wagenkasten erhält den grünen Anstrich mit der dazu passenden Beschriftung.



Baufirma SIG Gewicht Tara 63t 10.0 t Länge über Puffer Achsstand Breite 2.700 m Höhe 3.070 m Höchstgeschwindigkeit 60 Km / h Achsen Kosten bei der Ablieferung CHF 5290.-Farbanstrich Kasten: rotbraun Rahmen: grau Neuer Anstrich nach der Revision Kasten: Rahmen: schwarz

Bemerkungen:

Der Wagen sollte unbedingt erhalten bleiben, weil er zum C 2012 passt







Gute Fahrt auf allen Spuren

Mit SERSA sicher ans Ziel

www.sersa.ch





+49 30 56 54 660

Kontakt Niederlande

Kontakt UK

info@sersa.ch +44 1904 47 99 68 www.sersa.ch

Sersa Group für Sie im Einsatz

Damit Sie sicher, komfortabel und ohne Verspätungen Ihr Ziel erreichen, behalten wir für Sie die Schiene im Blick. Überall dort, wo kompetente Lösungen und modernste Technologie im Gleisbau gefragt sind.

Seit über 60 Jahren - europaweit!







Wir pflegen und erhalten das historische Erbe der Rhätischen Bahn!

Machen Sie mit! Weitere Infos über Veranstaltungen, Reisen, Vereinsaktivitäten, Restaurationsprojekte und frühere Ausgaben der Bündner Kulturbahn finden Sie unter

www.historic-rhb.ch



VON GENI ROHNER

Bahnmuseum Albula Bergün

Fragen über Fragen

Über das geplante Projekt eines zukünftigen Bahnmuseums in Bergün wurde schon viel geschrieben. Seit rund 10 Jahren sind initiative Macher daran, aus dem ehemaligen Zeughaus ein rätisches Verkehrsmuseum zu realisieren. Unzählige Abklärungen und Studien wurden in Auftrag gegeben, um die Strategie und die Museologie zu definieren. Was will man dem Besucher präsentieren? Ganzjahresbetrieb oder nur Sommer/Herbst? Stimmen die angestellten Überlegungen? Sind die Businesspläne realistisch? Fragen über Fragen, die es zu beantworten galt.

Warten und Bangen

Das lange Warten und Bangen um das Bahnmuseum hat nun ein Ende gefunden. Am 4. Dezember 2009 fällte der Verwaltungsrat der RhB den Entscheid, ein strategisches und operatives Kompetenzzentrum im Albulatal mit dem Verein «Bahnhistorisches Museum» zu unterstützen. Dieser denkwürdige Tag wird in die Annalen der Vereinschronik eingehen. Im Zeughaus von Bergün soll in Zukunft ein allumfassender Dienstleistungsbetrieb für den Gast errichtet werden. Unter einem Dach findet der Gast die touristische Info-Stelle, den «Rail-Service» des Bahnhofs sowie das historische Bahnmuseum.

Visitor-& Science-Center

Die neue Strategie liegt in der Umsetzung der Dienstleistungsidee in Form eines «Visitor- & Science-Center», deren Wirtschaftlichkeit höchste Priorität einzuräumen ist. Aus diesem Grunde musste das aus dem Studienwettbewerb hervorgegangene Projekt «Morri-

cone» gewaltig abgespeckt werden. Das zukünftige Dienstleistungszentrum (DLZ) kann kurz in die drei nachfolgenden Bereiche aufgeteilt werden:

Bahn

Verkauf Bahntickets, Informationen und Reservationen Züge, Gesellschaftsfahrten, historische Erlebnisfahrten

Tourismus

Übernachtungen (Hotels, Ferienwohnungen, Camping), touristische Rahmenprogramme, Lehrpfade, Wandertouren, Schlittelbahn, Gepäckdepot, Umkleideräume

Museum

Verkauf Tickets, Museologie Sience-Center, Führungen, Medien-Lounge, Internet-Corner, Cafeteria, Sonderveranstaltungen, Shop, Souvenir, Bücher Event-Platz auf dem Hauptplatz für Eigen- und Fremdveranstaltungen; inkl. Integration von historischem Rollmaterial (Wechsel-Ausstellungen).

Die Ziele

- Frequenz = Förderung regionale Tourismusentwicklung
- Längere Aufenthalte = mehr Wertschöpfung

Die Zentrumsidee «alles unter einem Dach» wird neue Bekanntheit aufbauen und mehr Frequenz schaffen, als wenn man dezentralisiert an den Tourismusmarkt herantreten würde. Mit dieser Konzentration an Leistungen und Möglichkeiten kann die Aufenthaltsdauer des Gastes gesteigert werden. Das Albulatal, insbesondere der Standort Bergün, erfährt eine entscheidende Aufwertung und der Freizeitwert wird

verstärkt. Und last but not least: Das DLZ befindet sich am zukünftigen Weitwanderweg «Via Albula/Bernina» (Thusis-St. Moritz-Tirano) und ist als Etappenort zum Verweilen geradezu prädestiniert. Gleichzeitig kann das «Outdoor- und Indoor-Erlebnis» (Bahnmuseum/Bahnlehrpfad) ideal kombiniert werden und ergänzt sich gegenseitig. Der Besuch lebt somit von der Spannung zwischen realer Erfahrung in authentischer Landschaft und historischer Wissensvermittlung.

Senkung der Kosten

Dank der Nutzung von Synergien bzw. der Vernetzung verschiedener Leistungen können auch die Betriebskosten, insbesondere die Personalaufwendungen, bedeutend reduziert werden. Zum anderen: Rollmaterial-Expositionen sind teurer zu präsentieren. Das Science-Center unterscheidet sich von herkömmlichen Museen durch die Animation zu experimenteller Aktivität mechanischer und virtueller Art der Besucher, speziell von Schulklassen und Familien. Dies steht im Gegensatz zu den isolierten Betriebskosten eines Bahnmuseums.

Die richtige Koordination wird der Schlüssel zum Erfolg der Umsetzung des neuen Zeughauses sein. Die Führung des operativen Managements der Projektentwicklung wird durch den Verein wahrgenommen. Die beteiligten Projektpartner werden nun in einem nächsten Schritt einen detaillierten Realisierungsplan erarbeiten. Teil dieses Realisierungsplans ist auch die Festlegung des avisierten Eröffnungstermins.



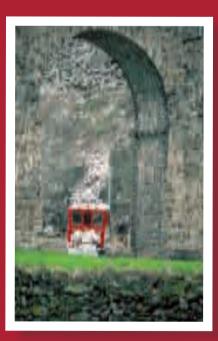
100 Jah Bahn – Me Der Wettbewerb

Kategorie 1906–1980

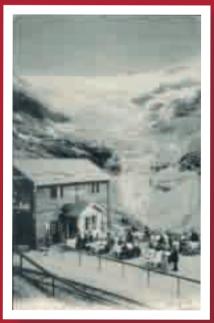


Hans Halter, Rorschach: «Bernina-Zug mit Post- und Gepäckwagen am Lago Nero» Bild aus der Zeit zwischen 1935 und 1944

Lea Halter, Rorschach: «Gut besetztes Buffet de la Gare Alp Grüm» Ausflugsgäste am 28. Juli 1911



Peter Studer, Aarau: «Unter dem Kreisviadukt **Brusio**» Bild vom März 1977



re Berninabahn: nsch — Natur ums schönste Bild

Kategorie 1981-heute

In der letzten Ausgabe suchten wir das schönste «Bernina-Bild». Zahlreiche Leser und Leserinnen kamen der Aufforderung nach und schickten uns Aufnahmen von der 100jährigen Berninalinie und deren Umgebung. Sehr interessant ist das Ergebnis in der Kategorie «historische Bilder bis 1980» ausgefallen. Eingereicht wurden Postkarten, die noch vor dem Bau der Berninalinie stammen! Aber auch bei den «neuzeitlichen» Aufnahmen (ab 1981-2009) liessen einige Fotografen ihren kreativen Ideen freien Lauf und komponierten zum Teil ungewohnte Bildausschnitte.

Wir danken allen Teilnehmern fürs Mitmachen. Die Gewinner werden direkt durch historic RhB informiert. Weitere Bilder können unter www.historic-rhb.ch betrachtet werden.

Christoph Benz, Samedan:

«Nachts im Depot»Drei Triebwagengenerationen in der alten Halle von Pontresina, vereint vor einer Wasserlache.



Alexandra Kurmeier, Singen: «Schattenspiele am Piz Alv»





Marc Pfister, Rorschach:

«Die Kühe bleiben unbeeindruckt»











Impressionen vom Jubiläum 100 Jahre Davos-Filisur



Fotos Tibert Keller







Zwei herrliche Festtage

Am 1. Juli 1909 wurde die Strecke Davos - Filisur mit einem würdigen Volksfest in Betrieb genommen. Hundert Jahre später, am Wochenende vom 4./5. Juli 2009 liess die RhB das Ereignis nochmals aufleben. Das bunte Festprogramm mit zahlreichen Überraschungen und Attraktionen lockte über 13 000 Besucher an.

optimalen Wetterbedingungen erfolgte am Samstagmorgen die offizielle Eröffnung des zweitägigen Jubiläumsfestes. Grossen Zuspruch bei den zahlreichen Eisenbahnfans wie auch bei den Einheimischen fand die grosse Zugparade zwischen Davos und Filisur. Diese Parade wurde anlässlich des 100jährigen Jubiläums der RhB im 1989 zum ersten Mal durchgeführt und erlebte nun zwanzig Jahre später eine Neuauflage. Für den reibungslosen Ablauf - an beiden Tagen wurden 48 Extrazüge geführt - war eine minutiöse Planung erforderlich. Im 30 Minuten-Takt verkehrten Sonderzüge der verschiedenen Zeitepochen: Dampfzug aus der Anfangszeit, Nostalgiezug aus den 30ern, Alpine Classic Pullman Express, historischer Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), fliegender Rhätier, Vorortspendelzüge, Railrider oder klimatisierte Panoramazüge 2009 (Glacier und Bernina Express). Die historischen Züge waren an beiden Tagen jeweils restlos ausgebucht bzw. es mussten gar Stehplätze in Kauf genommen werden. Einzelne Züge (z.B. der Dampfzug) wurden auch als Zubringer von Landquart nach Davos bzw. Davos-Filisur-Chur eingesetzt.

Auch auf den verschiedenen Festplätzen entlang der Jubiläumslinie ging die «Bahn» ab. Ausstellungen mit verschiedenen Themen gab es zu besichtigen, zahlreiche Dioramas waren zu bewundern, nicht alltägliche Dienstfahrzeuge (Fahrleitung und Streckenunterhalt) wurden ausgestellt, geführte Besichtigungen von Baustellen und Viadukten konnten unternommen werden und im Loksimulator wurden Führerstandsfahrten von Filisur nach Preda angeboten. Eine weitere Attraktion waren die Schnupperfahrten mit der sechsspännigen Flüelapost zwischen Davos und Frauenkirch. Auch das kulinarische Angebot der verschiedenen Festbeizer durfte sich sehen lassen: vom längsten Davoser Capuns zum exotischen Thai-Gericht oder von der einheimischen Grillschnecke zum Bio-Filisurer-Salsiz; dem Gast stand eine reichhaltige Karte zur Auswahl.

Höhepunkt der Feierlichkeiten am Samstagabend war ein grossartiges Feuerwerk am Wiesener Viadukt - dem Wahrzeichen der Jubiläumslinie bzw. der Zügenstrecke. Dieser Viadukt erhielt nach 100 Jahren die Auszeichnung

«höchster Viadukt der Rhätischen Bahn» und löste somit den bisherigen Rekordhalter (Solisviadukt) ab! Elektronische Nachmessungen haben ergeben, dass der Solisviadukt nur 85 m bzw. der Wiesener Viadukt von der Wasserlinie bis zur Schienenoberkante eine Höhe von 88,9 m aufweist. Koni Zingg, Präsident der neu gegründeten Interessengemeinschaft Zügen Landwasser (IGZL) durfte anlässlich des VIP-Empfanges am Freitagabend in Davos der RhB die entsprechende Rekordtafel mit Stolz übergeben. Diese Rekordtafel wurde inzwischen beim zweiten Brückenpfeiler montiert und ist für die Wanderer gut sichtbar (Fussgängersteg vgl. Seite 39). Die IGZL wurde an der letzten Delegiertenversammlung in den Verband historic RhB aufgenommen.

Am Sonntagabend ging das 100-Jahr-Jubiläum mit einer in allen Belangen positiven Bilanz zu Ende. Ein reger Besucheraufmarsch, bestes Sommerwetter sowie ein reibungsloser, unfallfreier Programmablauf sorgten rundum für fröhliche Gesichter und gute Laune.

Die Organisatoren danken nochmals allen beteiligten Vereinen für die tatkräftige Unterstützung. Ohne deren Einsatz wäre es nie möglich gewesen, ein so tolles Fest auf die Beine zu stellen. Vielen Dank und bis zum nächsten Mal - Bernina 2010 wartet!



Damit Bahnfahren Spass macht.

Stadler Rail Group Industriestrasse I CH-9565 Bussnang, Schweiz Telefon +41 (0)71 626 21 20 stadler.rail@stadlerrail.ch www.stadlerrail.com

