13. JAHRGANG 2016

Die Bündner Kulturbahn

graubünden

Rhätische Bahn

Bitte einsteigen und profitieren: Die RhB-Kredit- und Prepaidkarte!

Mehr als ein Zahlungsmittel:
Die RhB-Karte ist elektronisches Portemonnaie, Zugangsticket und **Spendenkarte** in einem.

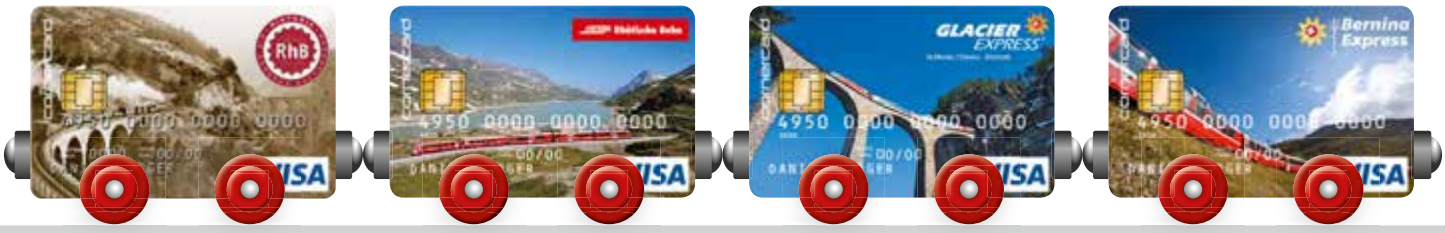
Ihre Vorteile:

- Einmal pro Jahr wird Ihnen **1 % Ihres Jahresumsatzes** in Form eines **RhB-Railbons** gutgeschrieben.
- Zusätzlich schenkt Ihnen die RhB im ersten Jahr einen **Railbon im Wert von CHF 10,** den Sie zusammen mit dem Jahresumsatz-Railbon erhalten.
- **Umfangreiche** RhB und Cornèrcard **Leistungen** inklusive.
- **Kontaktlos-Funktion** für schnelles Bezahlen von Kleinbeträgen.

Gemeinsames Engagement:

- **CHF 30** des ersten Jahresbeitrags der Kreditkarte **erhält der Verband historic RhB.**
- **0,2 %** aller getätigten Einkäufe werden von Cornèrcard als **Spende an historic RhB** überwiesen – ohne Mehrkosten für Sie.

Jetzt bestellen und profitieren:
Den Kartenantrag und weitere Informationen zur Karte finden Sie unter **rhb.ch/cornercard** oder **historic-rhb.ch**



cornercard

38–39

Albula-Bahn-Club Bergün
Unterdorf 20a
7482 Bergün/Bravuogn

www.albula-bahn-club.ch

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 25 Jahren und wird von über 200 Mitgliedern aus dem In- und Ausland getragen. Im Ortsmuseum Bergün hat der ABC eine Modellanlage des RhB-Streckenabschnitts Bergün–Preda erstellt. Der ABC ist zudem stolzer Besitzer der Krokodillokomotive Ge 6/6 I 407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

41–51

Club 1889
Postfach 284
7503 Samedan

www.club1889.com
info@club1889.com

Der Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» – wird von über 500 Mitgliedern getragen, die mit Handwerk, Fachwissen, Ideen und Geld historische Fahrzeuge der RhB erhalten und wenn möglich restaurieren.
Drei Arbeitsgruppen in Chur, Poschiavo und Samedan arbeiten erfolgreich an verschiedenen, anspruchsvollen Projekten.

52–53

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 Restaurierung 1999 haben die Initianten dank einer neuen Sammelaktion den Pullman-Zug 2010 mit einem eleganten, stilvollen Piano-Bar-Wagen ergänzt.

54–55

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 Hom. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch, durch die Teilnahme an Modultreffen im In- und Ausland und durch zahlreiche Exkursionen.

56–59

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnstrasse 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 Projekte 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.

60–61

Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Obergasse 42
CH-7494 Wiesen
www.igzl.ch
info@igzl.ch

Die Interessegemeinschaft Zügen/Landwasser unterstützt den Wander- und Erlebnistourismus in der wildromantischen Zügenschlucht unter Einbezug der bautechnisch interessanten Bahnlinie Davos–Filisur und dem imposanten Wiesenerviadukt. Die IGZL vermittelt Führungen zu den Brückenbauwerken und fördert Erlebnis- und Nostalgiezüge. Die ereignisreiche Baugeschichte der Bahnstrecke wird aufgearbeitet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

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-Reisepublikum.

Die Bündner **Kulturbahn**

IMPRESSUM

Redaktion
Geni Rohner, info@historic-rhb.ch

Layout & 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 die nächste Ausgabe (2017):
Inserate und Texte bis 30. November 2016
Inseratvorlagen an: inserate@historic-rhb.ch

Auflage
30 000 Exemplare
Liegt in RhB-Zügen und an den RhB-Bahnhöfen auf.
Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung
Südostschweiz Print AG, Chur

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

Titelbild
Tibert Keller; Dampflok «Heidi» beim Brail-Tunnel I

Bahnmuseum Albula Bergün

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und historischem Bahnmaterial und dessen Zugänglichmachung für die Öffentlichkeit verantwortlich.

2011/2012 wurde das ehemalige Zeughaus beim Bahnhof Bergün zum Museum umgebaut. Für den Unterhalt der Sammlung und den Betrieb des Museums hat die Stiftung die Bahnmuseum Albula AG gegründet. Das Museum ist auf drei Stockwerken angelegt. Besucher wandern durch Täler und Tunnel, erfahren Wissenswertes zu den Pioniertaten rund um den Bau der Albulalinie oder hören den Erzählungen der ersten RhB-Kondukteurin zu. Anhand multimedial inszenierter Räume, originaler Exponate und einer der letzten «Krokodil»-Lokomotiven werden historische und aktuelle Aspekte der spektakulärsten aller Schweizer Bahnstrecken eindrücklich erlebbar gemacht.

Bahnmuseum Albula AG
Plazi 2A
7482 Bergün / BravuognSchweiz

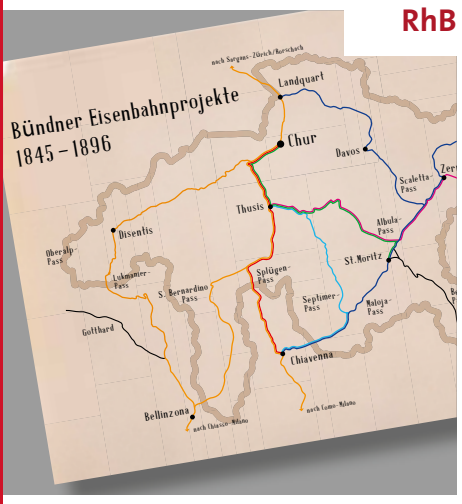
www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch

Nachhaltig mobil mit **Bus+Bahn**:

Bündner Generalabonnement (BÜGA)

Amt für Energie und Verkehr
Kanton Graubünden
Abteilung öffentlicher Verkehr

graubünden



RhB – ein unvollendetes Meisterwerk?

Als Mitte des 19. Jahrhunderts der erste Dampfzug Chur erreicht, herrscht in ganz Graubünden eine gewaltige Bahneuphorie. In fast allen Talschaften versuchen einheimische und auswärtige Persönlichkeiten und Spekulanten, ihre Bahnprojekte zu realisieren. Ein Tohuwabohu im «Land der 150 Täler». Viele Visionen scheitern schlussendlich an der Finanzierung. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges bedeutet den Todesstoss aller laufenden Bahnprojekte. Spannende Beiträge verschiedener Autoren illustrieren die damalige hektische Bahn-Pionierzeit.

6–17

SBB-Veto stellt RhB neben die Schienen

Die Vorbereitungen für eine direkte Bahnverbindung von Landquart ins Fürstentum Liechtenstein sind weit fortgeschritten. Im damaligen armen Fürstentum freut man sich über die geplante Schienenverbindung. Die RhB erhofft sich einen späteren direkten Anschluss an die Arlbergbahn in Feldkirch. Die SBB stellen sich jedoch quer und bringen fadenscheinige Argumente gegen den Bau einer Schmalspurbahn.

20–23

Die RhB-Grossmotorlok 205 von 1913

Nach einer Odyssee durch die Schweiz kehrt die Lok Ge 2/4 Nr. 205 zurück nach Graubünden. Die 300 PS starke «Lok 205» gehört zu den ersten Elektrolokomotiven der RhB, die im Hinblick auf die neue Engadinerlinie 1913 angeschafft wird. Zur damaligen Zeit werden Hochspannungseinrichtungen der Pionierphase zugeordnet. Die beiden Privatbahnen BLS und RhB gehen das Wagnis ein und sammeln die ersten Erfahrungen, während die SBB noch lange Zeit ihre Züge mit Dampf betreiben.

26–29

20-jähriges Jubiläum für den «Club 1889»

Als Mitte der 1990er-Jahre die RhB den ältesten Personenwagen – den «C 2012» – verschrotten will, regt sich in den Reihen zahlreicher Bahnfans grosser Widerstand. Engadiner Eisenbahnfreunde gründen den «Club 1889», um das rollende historische Kulturerbe der RhB zu erhalten. Das Resultat einer bewegten Vereinsgeschichte mit vielen Hochs und Tiefs befindet sich in der Heftmitte. Rechtzeitig zum Jubiläumsfest absolviert die restaurierte Dampflok «Heidi» ihre zweite Jungfernfahrt!

41–51

Die Bündner **Kulturbahn**

5 Editorial des Präsidenten

6 Die Rhätische Bahn – ein unvollendetes Meisterwerk?

18 Als im Engadin die Bahnen klettern lernten

20 Die Verbindung ins Fürstentum Liechtenstein

26 Die «Lok 205»

29 Neue Einstellhalle in Samedan

33 Agenda der «Bündner Kulturbahn»

34 UNESCO Welterbetage in Graubünden

38 Auffrischung für die Krokodillok

39 Küchenwagen in Bergün

41 Der Club 1889 hat Grund zum Feiern

44 Die zweite «Jungfernfahrt der Heidi»

48 Schulterzucken in der Bündner Endlosschleife

52 «Salonwagen» aus der Anfangszeit

54 Eisenbahnen in drei Spurweiten

56 «Die Eisenbahn besteht zu 95 % aus Mensch und zu 5 % aus Eisen»

60 Ohne Wasser – kein Dampf

61 Luxuriös durch die Zügenschlucht

Rhätische Bahn

www.rhb.ch/bahnerlebnisse

Dampf- & Nostalgiefahrten

Ein Stück Bahngeschichte

Dampffahrten
Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und dampft: Die Dampflokomotiven der RhB fahren mit der Kraft von Feuer und Wasser.

Dampfschneeschleuderfahrt
Das Bernina-Ungeheuer

Schneeräumung auf der höchsten Bahn-Transversale der Alpen hautnah miterleben.

3-Tagesfahrt
«Krokodile auf grosser Fahrt»

Unterwegs während 3 Tagen mit SBB-Krokodil, RhB-Krokodilen, Bernina-Krokodil und sogar Krokodile im Doppelpack. Eine Reise der Extraklasse!

Rhätia Pullman Express
Erlebnisreiche Fahrt für Geniesser und Romantiker

Reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen aus den 30er-Jahren nostalgisch von Davos nach St. Moritz – oder umgekehrt.

Glacier Pullman Express
Einfach luxuriös

Während zwei Tagen reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen von St. Moritz nach Zermatt – oder umgekehrt.

Bernina Nostalgie Express
Eine Zugfahrt der Extraklasse

Ein Erlebnis der Extraklasse: im nostalgischen Zug über den Berninapass, mit luxuriösen Salonwagen und offenen Panoramawagen.

Swiss Alps Classic Express
Erlebniszug durch die Alpen

Erleben Sie eine der spektakulärsten Zugfahrten Europas. Von Zermatt über die Furka-Bergstrecke, den Oberalppass und die Albulastrecke bis nach St. Moritz.

Bernina Pullman Express
Tagesfahrt über die Berninalinie

Tagesfahrt im luxuriösen Salonwagen über die Berninalinie von St. Moritz nach Tirano und zurück.

Beratung / Reservierung / Verkauf

Bei allen Fahrten ist die Anzahl Plätze beschränkt. Es werden keine Platznummern vergeben. Sichern Sie sich Ihren Sitzplatz frühzeitig bei:

- allen bedienten Bahnhöfen der Rhätischen Bahn
- beim Railservice
  Tel +41 81 288 65 65
- beim Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
  Tel +41 79 610 46 72
  www.dampfvereinrhb.ch

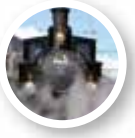
www.rhb.ch/bahnerlebnisse

Aufwärts, vorwärts!

Die Inschrift «Aufwärts, vorwärts» beim Haupteingang des Direktionsgebäudes der Rhätischen Bahn ist unter anderem auch unseren Bündner Bahnpionieren gewidmet. Nur Dank den unentwegten Visionären Willem Jan Holsboer, Carl Wetzel, Friedrich Hennings und Achilles Schucan – es gäbe noch einige mehr zu erwähnen – besitzt Graubünden ein Bahnnetz, das die zahlreichen Talschaften so harmonisch miteinander verbindet. Diese Pioniere setzen Ende des vorletzten Jahrhunderts ihre Visionen um und realisieren innerhalb eines Vierteljahrhunderts das einzigartige Streckennetz der RhB.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 findet die Bahneuphorie in Graubünden ihr abruptes und fatales Ende. Ohne dieses kriegerische Intermezzo wäre das rätische Bahnnetz heute eine internationale Transitbahn und würde wohl ganz andere Dimensionen aufweisen. Im Schwerpunkt der diesjährigen Ausgabe «Die Bündner Kulturbahn» präsentieren verschiedene Autoren einige nicht verwirklichte Eisenbahnprojekte, die den Kriegswirren zum Opfer gefallen sind.

An der letzten Delegiertenversammlung übernahm ich von Sina Stiffler das Präsidium des Dachverbandes «historic RhB». Über 1300 Mitglieder sind in sechs Vereinen und einer Stiftung organisiert, um das kulturelle Erbe der RhB zu erhalten. Als Neuling bin ich vom Engagement der Mitglieder sehr beeindruckt. In unzähligen Fronstunden werden in Samedan, Poschiavo, Bergün, Bonaduz und Chur die verschiedensten Projekte mit viel Herzblut angepackt. Natürlich werde auch ich mein Bestes geben, um nicht allzu sehr abzufallen. Dies dürfte zwar schwierig werden, da ich als Jurist nicht gerade über das erforderliche technische Wissen verfüge. Als offener Mensch entdecke ich eine für mich völlig neue «Bahnwelt». Fast täglich beschäftige ich mich mit interessanten Aufgaben der «historischen RhB», die mir sehr viel Freude bereiten. Drei Projekte möchte ich an dieser Stelle besonders hervorheben:



Die Realisierung der ölgefeuerten Dampflok «Heidi» steht vor ihrem Abschluss. Während der 10-jährigen Restaurierungsphase durch Mitglieder des Club 1889 und externe Spezialisten mussten zahlreiche Hürden genommen werden. Im Dezember 2015 erfolgte die Kollaudation durch das Bundesamt für Verkehr. Als Novum wird somit ab dem Frühling erstmals eine Dampflok mit Ölfeuerung auf dem rätischen Schienennetz verkehren.

Der Bau einer Einstellhalle in Samedan wird dieses Jahr in Angriff genommen. Ein lang gehegter Wunsch geht für uns in Erfüllung. Endlich können die restaurierten historischen Fahrzeuge vor der Witterung geschützt eingestellt werden.

Mit der Lok Ge 2/4 Nr. 205 aus dem Jahre 1913 kehrt eine Pionierlok der Elektrotechnik in ihre alte Heimat zurück. Nach der Restaurierung wird die «Lok 205» einen würdigen Platz vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün erhalten.

Auf ein besonderes Jubiläum möchte ich noch hinweisen: Der «Club 1889» feiert dieses Jahr das 20-jährige Bestehen! Unzählige Fronstunden werden von zahlreichen Enthusiasten aufgewendet, um das rollende kulturelle Erbe der RhB zu erhalten. In der Heftmitte sind die 13 realisierten Objekte aufgeführt. Ein grosses Dankeschön allen Machern, Sponsoren und Vereinsmitgliedern für die geleisteten Arbeiten!

Auf die zahlreichen Bahnfreunde aus dem In- und Ausland wartet auch dieses Jahr wiederum eine bunte Palette an abwechslungsreichen Erlebnisfahrten durch unseren schönen Kanton. Ich freue mich, den einen oder anderen Gast einmal persönlich an Bord unserer historischen Züge zu begrüssen.

Claudio Lardi
Präsident historic RhB

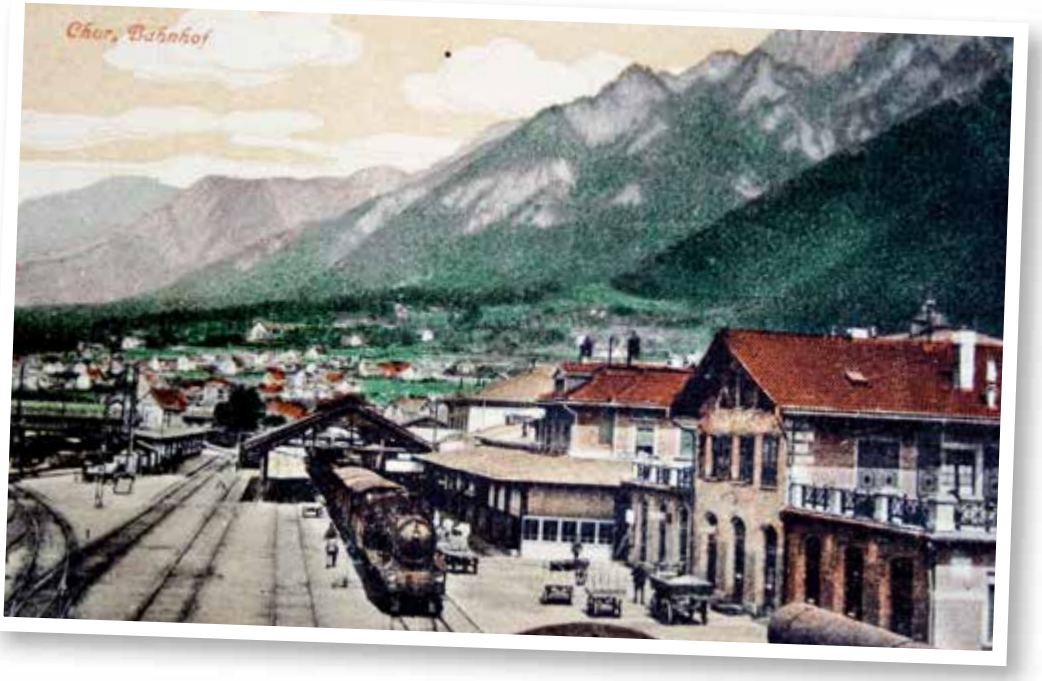
Staatsarchiv Chur

Die Rhätische Bahn – ein unvollendetes Meisterwerk ?

Von Geni Rohner

Die Bahneuphorie, die Mitte des 19. Jahrhunderts die ganze Schweiz erfasst, erreicht Graubünden spätestens mit der Ankunft des ersten Dampfzuges in Chur im Mai 1858. Das neue Eisenbahnzeitalter entfacht im «Land der 150 Täler» Hoffnungen für den Weiterbestand als Transitland in den Süden. In den folgenden fünf Jahrzehnten entwerfen einheimische und auswärtige Ingenieure, Politiker, Persönlichkeiten und auch Spekulanten unzählige Bahnprojekte. Eine Vielzahl an verrückten Ideen bringt es nicht über den Projektstatus hinaus. Andere Projekte scheitern an der fehlenden Finanzierung. In den verschiedenen Talschaften entbrennt ein Streit um die Streckenführung. Schlussendlich gelingt es dem Holländer Willem Jan Holsboer, 1889 die erste Etappe seiner «Scalettabahn» von Landquart nach Davos zu realisieren. Innert 25 Jahren entsteht das heutige Streckennetz der Rhätischen Bahn. Der Erste Weltkrieg bringt im ganzen Land fundamentale Veränderungen und stoppt sämtliche Bahnprojekte. Trotz späteren mehrmaligen Anläufen werden die einstmals geplanten Verbindungen nach Österreich und Italien leider nicht mehr realisiert.

Der dynamische Siegeszug und die rasche Verbreitung der Eisenbahnen auf dem europäischen Kontinent Mitte des vorletzten Jahrhunderts wird auch in der ganzen Schweiz mit Freude zur Kenntnis genommen. Als 1858 der erste Schienenstrang Chur erreicht, herrscht im Bündnerland eine noch nie dagewesene Aufbruchstimmung. Graubündens Metropole ist fortan ans schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen. Dabei ist Chur, nach Vision einiger einheimischer Ingenieure und Initianten der «Vereinigten Schweizer Bahnen» (VBS), lediglich eine Zwischenstation auf dem Weg durch die Alpen. In naher



Stimmungsbild vom Bahnhof Chur anfangs des 20. Jahrhunderts. Endstation für den eingefahrenen Dampfzug auf Gleis 1. Im Hintergrund die überdachte Perronhalle, die im schneereichen Winter 1924 wegen der Last einstürzte.

Sammlung Renato Mengotti

Stolz präsentiert sich die Mannschaft des Dampfzuges der damaligen «Vereinigten Schweizer Bahnen» am Bahnhof Chur. Ursprünglich ist Chur lediglich als Zwischenstation einer zukünftigen «Ostalpen-Bahn» in den Süden geplant. Doch dazu ist es leider nie gekommen.
Foto: AS-Verlag Zürich

Blick auf den Bahnhof und die Stadt Chur anfangs des 20. Jahrhunderts. Das markante Gebäude am Bahnhofplatz – das Hotel Steinbock – fällt Mitte der 1960er-Jahren einem Neubau zum Opfer. Inzwischen ist auch der «Globus» ausgezogen und die dritte Überbauung wird demnächst in Angriff genommen.
Sammlung Renato Mengotti

Zukunft sollen bald Dampfzüge der „Ostalpen-Bahn“ von Chur durch den Lukmanier- oder Splügentunnel in den Süden donnern! Das neue Eisenbahnzeitalter schürt in ganz Rätien grosse Erwartungen für eine sichere Zukunft und gleichzeitig auch die Hoffnung um den Erhalt der jahrhundertlangen Tradition als Pass- und Transitland.

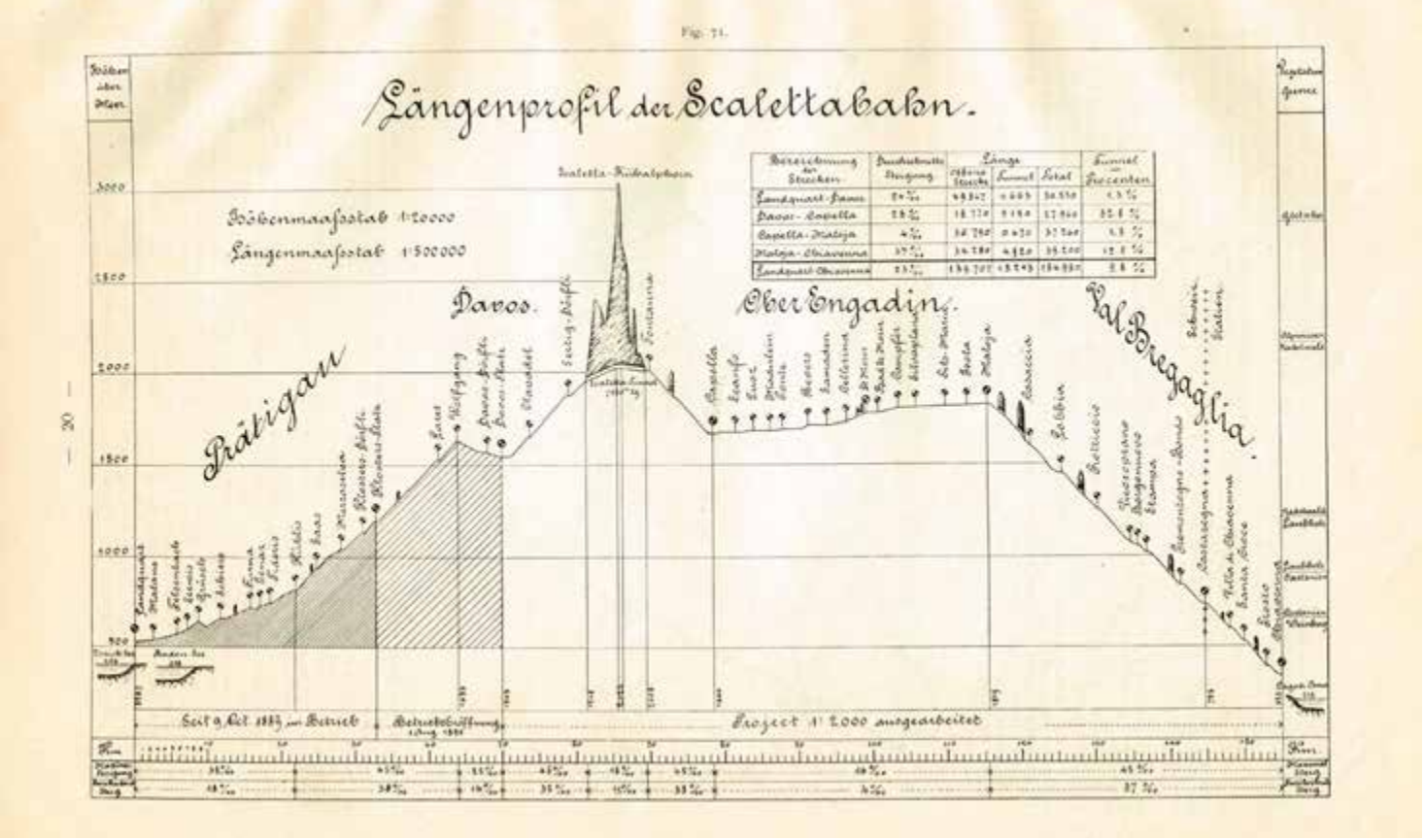
Unentwegte Ingenieure, Persönlichkeiten und Industrielle entwickeln unzählige Projekte und Studien für neue schienengebundene Verbindungen durch die Alpen bzw. Graubünden. Eine Fülle an Visionen, Dutzende von Projekten sind verrückt und im wahrsten Sinn des Wortes bahnsinnig und daher realisationsuntauglich. Viele dieser plötzlichen Erleuchtungen prägen den damaligen Zeitgeist, die Inspirationen entspringen aber auch spekulativen Absichten mit verlockenden Aussichten auf hohe Gewinne und satte Dividenden.

Die Folge sind hitzige Diskussionen in den Talschaften um die Linienführung und die Finanzierung. Als «Spekulanten» und «Kapitalisten» werden die Initianten betitelt, denn die Bahneuphorie ist auch ein Machtkampf um Interessen. Schlussendlich obsiegt der unerschütterliche Glaube an den technischen Fortschritt über alle Mahner und Kritiker.

Mit der Inbetriebnahme der ersten bündnerischen Bahnlinie von Landquart nach Klosters 1889 folgt der touristische und wirtschaftliche Aufschwung in Graubünden. Nach und nach entsteht innerhalb von knapp drei Jahrzehnten ein imposantes alpines Meterspurnetz.
Was in dieser relativ kurzen Zeitspanne realisiert wird, verdient heute höchste Bewunderung. Die Rhätische Bahn bringt neue, ungeahnte Verdienstmöglichkeiten und Prosperität in die Bündner Bergtäler.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkriegs 1914 folgt das abrupte Ende des eben aufblühenden Tourismus in Graubünden. In Europa folgen staatspolitische Umwälzungen und das ganze wirtschaftliche Leben auf dem Kontinent wird während Jahren gelähmt. Der Bahn-Boom gerät ins Stottern. Die Kriegswirren und die folgende Weltwirtschaftskrise der 30er-Jahre haben auch im Bündnerland fatale Folgen; sie versetzen allen laufenden «RhB-Eisenbahnprojekten» den Todesstoss.

Das heutige Bündner Schienennetz würde wohl andere Ausmasse aufweisen. Die durch die Pioniere anvisierten «Auslandanschlüsse» nach Italien und Österreich wären realisiert; internationale Transitlinien auf Meterspur durchqueren den Alpenraum. So gesehen stehen wir heute vor einem unvollendeten Meisterwerk! Im Schwerpunkt unserer diesjährigen Ausgabe beleuchten wir einige nicht realisierte Bauvorhaben, die mit der spannenden Planungs- und Baugeschichte der RhB in enger Beziehung stehen. Dazu werfen wir auch einen Blick in die dazu passende Sachliteratur «Visionäre Bahnprojekte» von Heinz Schild sowie «Bahnvisionen im Engadin» des Autorenteams Marco Jehli, Heini Hofmann, Ernst Huber und Jon Duri Gross. Spannende und fachlich fundierte Artikel illustrieren die damalige hektische Pionierzeit im Land der 150 Täler.



Archiv RhB

Scalettabahn

Beim Spatenstich in der Klus im Sommer 1888 zum Bau der «Schmalspurbahn Landquart – Davos» ahnt niemand der anwesenden Politprominenz, dass diese Bahnlinie durchs Prättigau lediglich die erste Sektion einer zukünftigen «Scalettabahn» sein würde. Der Holländer Willem Jan Holsboer, Gründer der Bahngesellschaft, behält seine Vision einer durchgehenden internationalen Transitlinie von Landquart – Davos – Samedan – Maloja – Chiavenna bewusst unter dem Deckel, um nicht das ganze Projekt zu gefährden. Das Bündner Volk macht ihm jedoch einen Strich durch die Rechnung und erteilt dem «Scalettabahn-Projekt» in einer Volksabstimmung eine deutliche Abfuhr.

Noch bevor die erste Strecke Landquart – Davos befahrbar ist, sorgt der Gründer der damaligen «Landquart – Davos Bahn», Willem Jan Holsboer, im ganzen Kanton für Aufruhr: Am 25. Januar 1889 reicht er das Gesuch um die Konzession für die Weiterführung der Bahnlinie von Davos über den Scalettapass ins Engadin ein. Mit dieser Streckenverlängerung überrascht Holsboer die Gegner auf dem linken Fuss. Während der ganzen Projektierungs- und Bauphase der ersten Bahnlinie durchs Prättigau ist in der Öffentlichkeit nie über diese Verlängerung gesprochen worden! Zumal mit dem gegebenen Namen der Bahngesellschaft die Strecke «Landquart – Davos» vorgegeben ist. Mit diesem taktischen Vorgehen sichert Holsboer die Realisierung der ersten Bahnstrecke durchs Prättigau. Eine Ausschreibung der gesamten «Scalettabahn» wäre von Anfang an zum Scheitern verurteilt gewesen.

Zwei Streckenvarianten ins Engadin

Das neue Bahnprojekt zeigt zwei mögliche Streckenvarianten aus dem Landwassertal auf: Von Davos durch das Sertigtal und unter dem Scaletta-Kühalphorn (Scheiteltunnel 8.100 km) oder von Davos durch das Dischmatal und unter dem Scalettapass (Scheiteltunnel 6.590 km) ins Val Susauna nach Chapella. Die vom Davoser Ingenieur Carl Wetzel projektierte zweite Sektion über den Alpenkamm ins Engadin ist ein sehr ambitiöses Vorhaben. Trotz allem erteilt der Bundesrat am 27. Juni 1889 die Konzession für den Abschnitt Davos – Samedan; die Bedingung zur Führung eines Ganzjahresbetriebes ist explizit erwähnt. Die Konzession für den dritten Sektor erwirbt Holsboer von der Firma Zschokke am 10. November 1890.

2 Streckenvarianten ins Engadin.
Archiv Gian Brüngger

Eine der ersten Streckenvarianten für die «Bergellerbahn»
Archiv RhB

Eindrückliche Fakten für eine Gebirgsbahn

Das Gesamtprojekt der Scalettabahn (Landquart – Davos – Samedan - Chiavenna) sieht eine Länge von 155 Kilometern vor, bedient 48 Stationen, hat eine Maximalsteigung von 45 Promille, 100 m Minimal-Radien und ist als meterspurige Adhäsionsbahn konzipiert. Die geplante Bahn führt teilweise durch unwirtliche Gegenden und ihr Verkehrsschwerpunkt liegt zwischen Höhen von 1500 – 1800 m über Meer. Aus Fachkreisen wird die Realisierung eines solchen Projekts stark angezweifelt; vor allem der noch unerprobte Winterbetrieb im Hochgebirge dürfte dem Betreiber noch einiges an Kopfzerbrechen bereiten. Carl Wetzel berichtet über die gemachten Erfahrungen in Amerika. Die Pacific-Bahnen betreiben seit Jahrzehnten Bahnstrecken über hohe Gebirgsketten und machen dieselben in einfachster Weise dadurch betriebssicher, indem die Bahn in unbewohnten, hochgelegenen Gebirgsstrecken mittels Holzgallerien schützt und sie somit von den Witterungseinflüssen vollständig unabhängig macht.

Die Albula-Variante macht das Rennen

Die zahlreichen Fragen über die Realisierung der zweiten Sektion stehen aber nicht lange im Raum. Am 24. November 1889 erteilt das Bündner Volk dem «Scalettabahn-Projekt» eine deutliche Abfuhr zugunsten der «Centralbahn» bzw. der heutigen Albulalinie (70% der Wähler ziehen eine «Bahn durch die Mitte des Kantons» vor). Der Bau der Albulabahn ist zudem um einiges günstiger zu realisieren und mit der Verbindung durch das Innere des Kantons profitieren mehrere Regionen von der neuen Linienführung. Knapp fünf Jahre später (10. Juli 1904) wird das «Jahrhundertwerk Albulabahn» in Betrieb genommen.

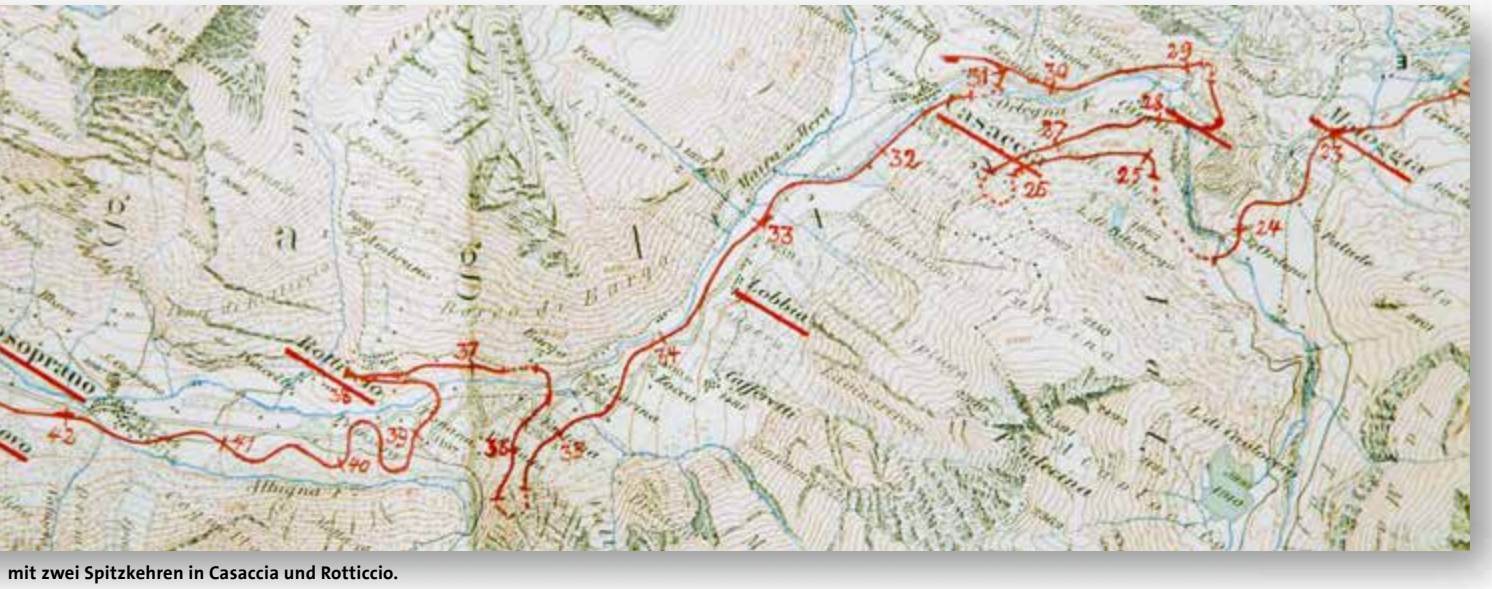
«3. Sektion der Scalettabahn» unter Federführung der RhB

Über eine Fortsetzung der Bahnlinie in St. Moritz Richtung Chiavenna – quasi die 3. Sektion der «Scalettabahn» - wird auch in der Chefetage der damals jungen RhB ernsthaft nachgedacht. Achilles Schucan, der erste RhB-Direktor, beschäftigt sich intensiv mit der möglichen Alpentransversale in den Süden. In seinen Unterlagen finden sich Berechnungen und Fahrplanentwürfe für durchgehende Züge von Chur – St. Moritz – Chiavenna.

Je nach Zugsgattung hätte die Reise 6.5 bis 8 Stunden gedauert. Die vom Albula-Komitee übernommene Bergellerbahn-Konzession gibt die RhB trotz verlockenden Angeboten aus der Privatwirtschaft nicht aus der Hand. Im Gegenteil, die RhB sichert sich in St. Moritz Bad bereits vorsorglich Terrain für die Verwirklichung des Bahnprojekts. Während sich das Oberengadin für die Fortsetzung der Bahnlinie sehr aufgeschlossen und opferwillig zeigt, bleibt das Bergell mehr als zurückhaltend.

Die genügsame, vorwiegend in Land-, Alp- und Forstwirtschaft ihr karges Auskommen findende Talschaft ist keineswegs bereit, Boden, Rohmaterial und Wasserrechte an die Bahngesellschaft abzutreten; geschweige sich am Unternehmen finanziell zu beteiligen. Trotz mehrmaliger Verlängerungen der Konzession schwinden die Hoffnungen auf Verwirklichung der «3. Etappe St.-Moritz–Castasegna». Ein letzter Versuch wird 1930 unternommen, wenigstens die Bahnlinie um 17 Kilometer bis nach Maloja zu verlängern. Die Weltwirtschaftskrise und die Zulassung der Automobile (1925) in Graubünden versetzen diesem Vorhaben den endgültigen Todesstoss.

Bahnhof St. Moritz kurz nach der Betriebsaufnahme 1904. Im Hintergrund St. Moritz Bad, das durch einen 950 m langen Tunnel erschlossen werden sollte. Die ersten Meter der geplanten Verlängerung sind hinter dem Bahnhofsgebäude bereits sichtbar!
Archiv RhB



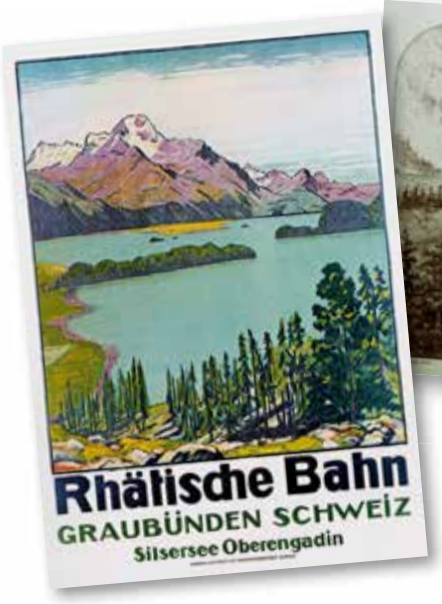
mit zwei Spitzkehren in Casaccia und Rotticcio.

Panoramablick von Muottas Muragl auf die Oberengadiner Seen.
Archiv AS-Verlag

Im fauchenden Dampfzug durch die Engadiner Seenlandschaft

Wir drehen das Rad der Zeit zurück und befinden uns anfangs des 20. Jahrhunderts. Der Dampfzug aus Chur ist eben in St. Moritz eingetroffen und setzt die Fahrt nach kurzem Zwischenhalt fort. Die Reise führt westwärts entlang den Oberengadiner Seen und hinunter ins wildromantische Bergell. Während der Panoramafahrt entdecken die Reisenden unzählige Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke! Nach zwei Stunden wird das italienische Chiavenna erreicht; Endstation der «Scalettabahn».

Ein strahlender Sommertag erwartet die Reisenden am Bahnhof St. Moritz. Auf Gleis 1 steht der Dampfzug abfahrbereit Richtung Maloja – Chiavenna; eine grandiose Reise durch das idyllische Oberengandin und hinunter ins abgeschiedene Val Bregalia steht bevor. Eine erwartungsvolle illustre Reisegesellschaft befindet sich in den kleinen gemütlichen zweiachsigen Personenwagen (1. – 3. Klasse). Ein kurzer Pfiff und schon setzt sich der Dampfzug zischend und fauchend in Bewegung. Gleich nach der Ausgangskurve des Bahnhofs verschwindet der Zug für kurze Zeit im 950 m langen St. Moritzer Tunnel, um einige Minuten später am Bahnhof St. Moritz Bad weitere Touristen an Bord zu nehmen. Und schon wird der Kurort zurückgelassen; gemächlich zuckelt unser Zug entlang den Gestaden des Lej da Champfèr westwärts Richtung Maloja. Im dunkelblauen See spiegelt sich der Piz Rosatsch. Die Reisenden geniessen die grandiose Panoramafahrt und lassen die bizarre Bergwelt des Oberengadins an den Fenstern vorbeiziehen.



In der weiten Hochebene bei Silvaplana dominiert das Chastè Crap de Sas die Szenerie.

Fast kitschig schön präsentiert sich nun der Silvaplanersee im gleissenden Sonnenlicht. Inzwischen dominiert der markante Piz Corvatsch die rechte Talseite. In Suot l'ova überquert die Bahnlinie den jungen Inn und erreicht nach kurzer Fahrt das malerische Dörfchen Sils. Hoch über dem Dorf thront majestätisch das imposante Grandhotel «Waldhaus».

Archiv RhB

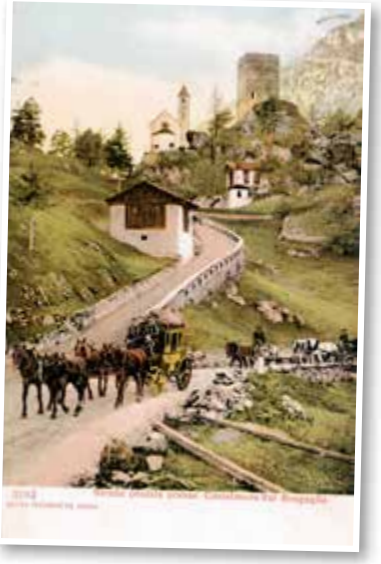
Der Lej da Segl wird nun auf der rechten Seeseite umfahren. Die Bahnlinie führt durch bezaubernde Fichtenwälder und entlang dem lieblichen Seeufer westwärts zur «Isola». Nur allzu gerne würde man im verträumten Weiler einen kurzen Zwischenhalt einlegen. Die Szenerie mit der kargen Berglandschaft

Das markante «Maloja Palace Hotel» dominiert die Umgebung von Maloja. Der zukünftige Bahnhof wäre unten rechts beim Chalet gebaut worden.
Bundesarchiv Bern

ist traumhaft und beeindruckt auch die zwei Dichter Hermann Hesse und Friedrich Nietzsche, die oft im Engadin in den Ferien weilen. In Kürze erreicht der Dampfzug den Kulminationspunkt dieser Reise. Am Ende des lichtdurchfluteten Hochtals wird das wuchtige «Maloja Palace Hotel» aus dem Jahre 1884 sichtbar. Der belgische Graf von Renesse liess diesen Palast mit rund 200 Zimmern im Neurenaissance-Stil errichten. Das gewaltige Bollwerk steht am Übergang des Engadins in den engen Bergeller Talkessel.

Der Malojapass mit 1815 m über Meer bildet die Wasserscheide zwischen dem Inn und der Maira. Der Blick von der sommerkühlen Malojahöhe nieder in das im warmen Dunst sich in der Tiefe verlierende Bergell muss wohl die kühnsten Planer sofort entmutigt haben. Ein 1500 m-Talabsturz auf rund 25 Kilometer Luftlinie bis Chiavenna erwartet die Reisenden! Die Erstellung einer Bahnlinie hinunter ins enge Tal nach Casaccia dürfte das Pièce de résistance für die Ingenieure gewesen sein. Ähnlich wie bei der Albulabahn (Preda – Bergün) muss auch hier die Bahnlinie mit Kehrtunnels und Viadukten künstlich verlängert werden, um die ersten 400 Höhenmeter zu bewältigen. Die eindrucksvolle Fahrt entlang den Bergflanken gewährt immer wieder Tiefblicke hinunter in die schmale Ebene von Casaccia. Unterwegs auf offener Strecke ist beim Wasserkran ein Diensthalt erforderlich; der Tender wird mit Wasser gefüllt. Im Sackbahnhof Casaccia wird die Fahrrichtung gewechselt (Spitzkehre); zuerst wird die Dampflok auf der Drehscheibe abgedreht und anschliessend am anderen Ende der Zugskomposition angekoppelt. Nach diesem kurzen Zwischenhalt wird die Reise fortgesetzt, sie führt hinunter zur nächsten Talebene. Inzwischen taucht auf der linken Talseite immer wieder das stark zerklüftete Bondasca-Massiv auf. Der Blick auf den berühmten 3›305 m hohen Piz Badile fasziniert die Reisenden. Nicht umsonst zählt dieses Gebiet zu den beliebtesten Kletterrevieren Südbündens. Bei Rotticcio ist eine weitere Spitzkehre zu bewältigen.

Bald erreicht unser Zug das Haupttal mit seinen Dörfern. Von weitem sind die Steindächer von Vicosoprano schon gut zu erkennen. Vicosoprano war einst der Hauptort des Bergells. Im Dorf tauchen wir kurz ein in die lebendige Geschichte des Mittelalters. Im runden Senvelenturm (13. Jahrhundert) hielt man Hexen und Übeltäter gefangen. Noch im 17. Jahrhundert wurde den letzten Hexen der Prozess gemacht. An der Aussenmauer des Rathauses befindet sich noch immer der Prangerblock mit der Kette, mit denen die Angeklagten angekettet wurden.



Nach Vicosoprano, dem ehemaligen Hauptort des Tales, führt uns die Reise durch tiefe Auen- und Kastanienwälder. Sehr eindrücklich ist die Linienführung bei der Talsperre von Castelmur. Mittels eines Kreistunnels wird der historische Ort mit der romanischen Kirche Nossa Donna und dem Palazzo Castelmur umfahren; wiederum liegen weitere Höhenmeter hinter uns.

In Promontogno-Bondo verlassen zahlreiche Reisende den Zug und steigen auf die bereitstehenden Pferdekutschen um. Ihr Ziel ist das Aussichtsplateau von Soglio; das wohl eindrücklichste Dorf im Bergell und urkundlich erstmals 1219 erwähnt. Der schlanke Kirchenturm, die eng sich anschliessenden Holzhäuser mit den markanten Steinplattendächern sowie die zahlreichen Palazzi der Adligenfamilie «von Salis» sind begehrte Postkartenmotive.

Mittlerweile setzt unser Zug die Reise fort; bis zur Schweizer Grenze sind es nur noch wenige Kilometer. Im äussersten Zipfel des Bergells, in Castasegna steht die Villa Garbald, ein Kapitel Baugeschichte von internationaler Bedeutung. Kein Geringerer als Gottfried Semper entwarf das «italienische Landhaus» 1862 für das Ehepaar Agostino und Johanna Garbald. Im Grenzbahnhof kontrollieren die Zöllner die Identitätskarten und Pässe der Reisenden. Für den nächsten relativ kurzen Streckenabschnitt bis Chiavenna übernimmt eine italienische Mannschaft das Kommando bzw. den Zug! Die Bahnlinie führt entlang dem „Percorso storico“ - eine 2000-jährige Rampe der römischen Handelsroute «Malögin» - talabwärts nach Santa Croce und Prosto. Auf der rechten Seite sind die tosenden Wasserfälle von Fuin zu hören. Bei der Kirche Sant’ Abbonio weiden in einer Waldlichtung unzählige Schafe und Pferde. Die Temperaturen sind nun schon einiges wärmer als im eher kühlen Engadin. Und bereits sind die ersten Weiler von Chiavenna sichtbar.
Die Talebene ist erreicht; mit einem langen Pfiff kündigt der Lokführer die Ankunft in Chiavenna an (333 m ü. M.).

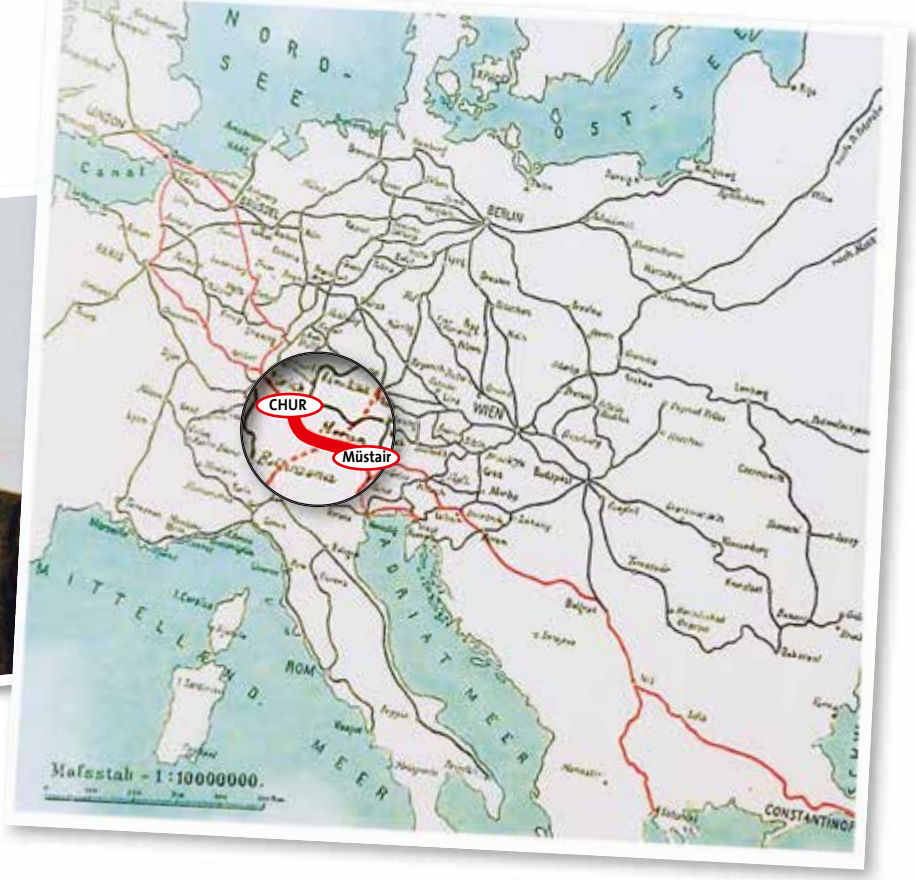
Mitte:
Noch fährt die Pferdepost durch die Talenge von Castelmur.
Aus «Bahnvisionen im Engadin»

Chiavenna, Endstation der geplanten «Scalettabahn».

Quellen:
Archiv RhB, Chur
«Visionäre Bahnprojekte» AS-Verlag, Zürich
«Bahnvisionen im Engadin» Montabella Verlag, St.Moritz

Innert knapp zwei Stunden wurden 1500 Höhenmeter überwunden; und dies bei Rampen von maximal 45 Promille. Für den Bau der sieben Kehrtunnels, Gallerien, Spitzkehren, Brücken und Viadukte musste die Bahnlinie im Bergell um 18 Kilometer künstlich verlängert werden. Eine Inschrift beim Bahnhof Chiavenna ehrt die Verdienste der ersten Initianten und Pioniere, Willem Jan Holsboer und Carl Wetzel aus Davos.

Adolf Guyer-Zeller, der Bahnpionier aus Bauma (ZH) kommt mit seiner Vision zu spät.
Archiv AS-Verlag



Die geplante «Ost-West-Tangente» wäre die Alternative zu den bereits vorhandenen Nord-Süd-Verbindungen gewesen.
Archiv AS-Verlag

Engadin–Orientbahn

Von Heinz Schild

Gotthard, Simplon, Lötschberg: Die drei grossen Alpen-Durchstiche haben die Ostschweiz und Graubünden links liegen gelassen. Lukmanier, Splügen, Tödi-Greina, San Bernardino – keines dieser Projekte hatte politisch und wirtschaftlich eine Chance, sodass sich die Bündner Regierung für die Realisierung eines rhätischen Schmalspur-Netzes stark machte. Genau dies versucht Adolf Guyer-Zeller 1891 zu verhindern. Nur eine Normalspur-Linie könne der Ostschweiz gerecht werden, eine «Weltbahn», mit direkten Zügen aus London, Paris und Berlin bis ins Engadin. Mehr noch: Die Schweiz brauche nicht nur eine Nord-Süd-Verbindung, sondern eine Transversale Richtung Balkan.

1891 hat Adolf Guyer-Zeller, Unternehmer, Bankier und Direktor der Schweizerischen Nordostbahn das Projekt einer «Engadin-Orientbahn» bei den Bundesbehörden in Bern eingereicht. Kostenpunkt: 98 Millionen Franken, allein für das 133 km lange Teilstück Chur – Engadin Landesgrenze im Münstertal. Eine enorme Summe.

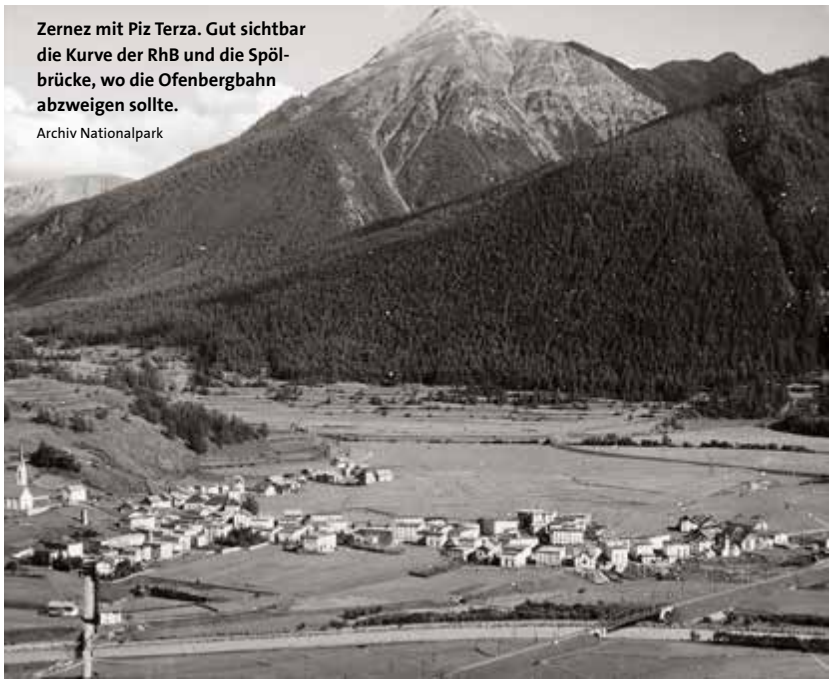
Mit Basistunnels unter dem Albulapass (12 km) und dem Ofenpass (10,7 km) will er den Alpenkamm unterqueren, um von Chur ins Engadin und weiter ins Südtirol vorzudringen.

Eine diagonale Verbindung zum Adriatischen Meer

Nach der Eröffnung der Gotthardbahn (1882), den Verbindungen über den Brennerpass (1867) und durch den Mont-Cenis-Tunnel (1871) sowie dem bevorstehenden Simplon-Durchstich sei eine ostschweizerische Alpenbahn «für die ganze Eidengenossenschaft von höchster Bedeutung.» Allerdings seien all diese Nord-Süd-Verbindungen, «der Gotthard, Simplon und später wohl noch der Mont-Blanc, mehr als genügend, um den Verkehr nach der lombardischen Ebene und dem Mittelmeer zu bewältigen. Was wir neben den genannten Pässen nötig haben, das ist eine diagonale Verbindung nach dem Adriatischen Meere hin».

Graubünden will ein eigenes Schmalspurnetz

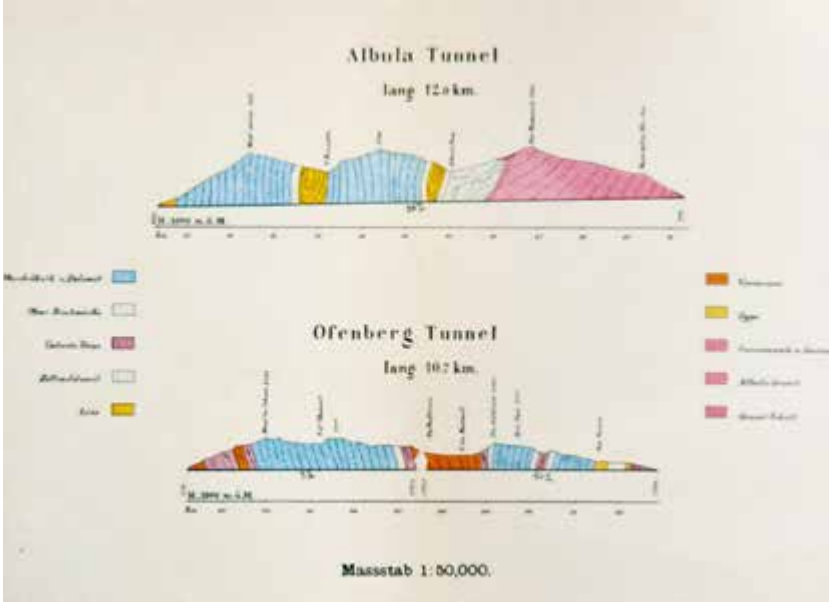
Am 23. März 1895 orientiert Guyer-Zeller als neuer Direktor der mächtigen Nord-



Zernez mit Piz Terza. Gut sichtbar die Kurve der RhB und die Spölbrücke, wo die Ofenbergbahn abzweigen sollte.
Archiv Nationalpark

ostbahn in Chur vor der kantonalen Prominenz über die «missliche Situation, in welche die bündnerische Eisenbahnfrage durch das bekannte Projekt der RhB geraten sei». Zielscheibe seiner Kritik sind der Verwaltungsrat und die Direktion der RhB mit ihren zu diesem Zeitpunkt schon weit fortgeschrittenen Plänen für ein bündnerisches Schmalspurnetz.

Blick von der Ofenpasshöhe ins Münstertal.
Archiv Nationalpark



Geologische Abklärungen für die geplanten Albula- und Ofenbergtunnel sind gemacht.
Archiv RhB

Guyer-Zeller orientiert zur Überraschung seiner Zuhörerschaft allerdings nicht über sein Engadin-Orientbahn-Projekt, sondern schürt neue Hoffnungen auf die Splügen-Linie. In der Diskussion beisst er allerdings auf Granit. Graubünden braucht primär eine Verbindung mit dem Engadin, ist die vorherrschende Meinung im Saal; entsprechend reserviert bleiben die Reaktionen bei den geladenen Politikern und Unternehmern.

Die Vision bleibt ein Traum

Guyer-Zeller kommt um entscheidende Jahre zu spät. Drei Ereignisse lassen seine Idee platzen:

- *1895 Gründung der Rhätischen Bahn*
- *1897 Die Bündner stimmen dem «Gesetzesentwurf betreffend Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes» im Verhältnis 4:1 zu*
- *1898 Bundessubvention für ein Schmalspurbahnnetz in Graubünden: 8 Millionen Franken*

Die Vision «Engadin-Orientbahn» bleibt eine Illusion. Der visionäre Erbauer der Jungfraubahn kämpfte und verlor.

Engadin-Orientbahn

Konzessionsgesuch	31. März 1891
Konzessionsbewerber	Adolf Guyer-Zeller, VR-Präsident Nordostbahn NOB
Projektverfasser	Ingenieur Friedrich Hennings
Streckenlänge	Schweizer Abschnitt: 133.75 km: Chur (588 m ü. M.) – Müstair, Landesgrenze (1244 m ü. M.)
Spurweite	Normalspur
Maximalsteigungen	25 Promille (gleich wie Gotthardbahn); Albulatunnel 20 Promille, Ofenbergtunnel 5 Promille
Minimalradius	250 m
Stationen	22 Stationen mit Chur und Münster/Müstair; davon 13 mit Wasserstationen. Die Grenz- und Zollstation an der Landesgrenze ist auf österreichischem Gebiet in Mals vorgesehen, da hier auch die künftige Linie über den Reschenpass nach Landeck abzweigt.
Baukosten	Fr. 98 246000, davon Bahnbau: Fr. 81 000000
Geplante Anschlüsse	Zur RhB: Thusis – Davos, 42 km Zur Arlbergbahn: Cinuos-chel – Landeck, 90 km Mals – Landeck, 80 km Italienisches Bahnnetz Bever – Maloja – Chiavenna, 78 km Die wichtigste Verbindung: Die Strecke Mailand – München könnte gegenüber der Brennerlinie um 126 km und jene gegenüber dem Gotthard um 154 km verkürzt werden.

Sonderangebot «Visionäre Bahnprojekte»

Mehr Details zu den beschriebenen Projekten «Engadin – Orientbahn», «Ofenbergbahn» und «Landquart – Vaduz» finden unsere Leser im Buch «Visionäre Bahnprojekte» des AS-Verlags Zürich. Spezialpreis Fr. 90.--; inkl. Gratis-Zustellung innerhalb der Schweiz. Bestellungen bei info@historic-rhb.ch

Furrer+Frey AG
Ingenieurbüro, Fahrleitungsbau
Thunstrasse 35, Postfach 182
CH-3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 61 11
Telefax +41 31 357 61 00
www.furrerfrey.ch

Furrer+Frey®
baut Fahrleitungen

Rettungsaktion Rhätia G 3/4 Nr.1

127 Jahre hat die Dampflok «Rhätia» auf den Achsen! Sie führte am 29. September 1889 für die damalige Gesellschaft «Schmalspurbahn Landquart – Davos» (LD Bahn) den Eröffnungszug von Landquart nach Klosters. Die «Rhätia» G 3/4 Nr. 1 ist eine der ältesten, noch betriebsfähigen Dampflokomotiven der Schweiz. Im Herbst 2014 legte ein Defekt brüchiger Siederohre die Lok still – ihr ging im wahrsten Sinne des Wortes der Dampf aus.

126 Siederohre der Lok müssen ersetzt werden. Nach ersten Schätzungen kommt allein die Reparatur dieser Rohre auf rund 60 000 Franken zu stehen. Der Verein Dampffreunde der RhB lancierte im Frühling 2015 einen Spendenaufruf zur Rettung der Dampflok «Rhätia». Der Auftakt zur Rettung der Lok ist gelungen; innerhalb eines halben Jahres sind alle Siederohre «verkauft». Mittlerweile sind die Siederohre komplett ausgebaut und der Kessel ausgerohrt und gewaschen.
Bei einer Kesselinspektion im November 2015 sind verschiedene erhebliche Mängel im Bereich der aus Kupfer angefertigten Feuerbüchse festgestellt worden. Ebenfalls müssen am Langkessel Reparaturen vorgenommen werden. Die Materialstärke unterschreitet im Bereich der Feuerbüchse das absolute Minimum der vorgeschriebenen Materialdicke. Die entnommenen Materialproben vom Kessel und der Feuerbüchse werden nun von Spezialisten analysiert und danach wird Klarheit herrschen, wie die nächsten Schritte zu planen sind. Eines darf jetzt schon geschrieben werden: Der finanzielle Aufwand wie auch der zeitliche Rahmen müssen auf Grund der erwähnten Mängel stark nach oben korrigiert werden.
Es bleibt ein weiter Weg, bis die «Rhätia» wieder unter Dampf gesetzt werden kann. Alle Bahnfreunde und Gönner werden aufgefordert, Unterstützungsbeiträge zur Rettung der «Rhätia» zu leisten. Jeder Franken zählt – unterstützen Sie unser Projekt! Mit dem Kauf eines nicht alltäglichen Objekt leisten Sie einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt dieser historischen Lokomotive. In den Verkauf kommen Originalteile der «Rhätia», die ersetzt werden müssen:

290 Stehbolzen à Fr. 70.–
104 Bodenringnieten à Fr. 90.–
66 Deckenanker à Fr. 120.–

Wichtig zu wissen: Das gesammelte Geld wird ausschliesslich für die Revision und Kesselinstandsetzung verwendet. Spenden ab 100 Franken an gemeinnützige Institutionen und Projekte können bei den Steuern angerechnet werden. Für die Spendenbescheinigung ist Ihre komplette Adresse erforderlich (auf Bankbeleg oder Angabe per Mail an spende.rhaetia@dampfvereinrhb.ch.)

Jetzt schon herzlichen Dank für Ihre finanzielle Unterstützung!

Spendenkonto «Dampflok Rhätia»

Graubündner Kantonalbank

Konto-Nr.:
10 003.458.600

SWIFT/BIC:
GRKBCH2270A

IBAN:
CH46 0077 4010 0034 5860 0

Übersichtskarte aus «Bahnvisionen im Engadin»

Ofenbergbahn

Von Heinz Schild

Was Adolf Guyer-Zeller mit seinem ambitionierten Engadin-Orientbahn-Projekt nicht gelang, versucht ein Jahrzehnt später der St. Galler Ingenieur M. Kürsteiner im Kleinformat zu erreichen. Am 12. März 1906 bewirbt er sich um die Konzession für eine «Schmalspurbahn von Zernez über den Ofenpass bis zur Landesgrenze bei Müstair, als Teilstück einer durchgehenden Linie Zernez – Schluderns, eventuell Mals». Das Bahn-Projekt ins Val Müstair bleibt jedoch Makulatur, weil die Schweiz aufs falsche Pferd setzt. Man suchte den Anschluss an das österreichische Bahnnetz mit einer Linienverlängerung der RhB von Scuol/Tarasp nach Stuben/Pfunds. Doch der Ausgang des Ersten Weltkriegs macht alles anders: Österreich verliert das Südtirol und damit das Interesse an einer Bahnverbindung von Landeck über den Reschenpass zur Vinschgaubahn. Das Nachsehen haben die Unterengadiner und die Bewohner des Münstertals..

Blick von Zernez Richtung Ofenpass mit Piz Laschadurella.
Archiv Nationalpark

52 km lang soll sie werden, die Verbindungsbahn vom Engadin über den Ofenpass und durch das Münstertal nach Schluderns/Sluderno, evtl. bis Mals. Im Gegensatz zu den überschwänglichen, inoffiziellen Versprechungen einiger Bündner Vertreter an der Meraner Konferenz von 1895 («Der Traum von der Engadin-Orientbahn»), setzt Österreich und auch das Tirol seine Verpflichtung um, welche in Meran feierlich belobigt worden ist: Die Bahnlinie von Meran durch das Etschtal zur vorläufigen Endstation Mals, am Fuss des Reschenpasses, wird, wie vereinbart, in Normalspur gebaut und am 1. Juli 1906 eröffnet. Zu Tausenden stehen die Menschen am Bahngleis und winken seiner kaiserlichen Hoheit Erzherzog Eugen zu, der im ersten Zug der neuen Vinschgaubahn von Meran talaufwärts bis hart an die Schweizer Grenze fährt.

Nach diesem ersten Betriebsjahr der Vinschgaubahn werden neue Hoffnungen auf eine Linienverlängerung über den Reschenpass nach Pfunds und Landeck geweckt. In Meran setzt man aber nach wie vor auch auf eine Direktverbindung mit dem Engadin. In einem «Gedenkblatt» zum ersten Jahrestag der Vinschgaubahn heisst es im «Burggräfler» aus Meran: «Die südtirolischen Interessen, welche mit der Vinschgaubahn erhofft werden und zusammen hängen, können in Bezug auf die Schweiz nur von der Konzessionserteilung der Ofenberg-Bahn gefördert werden.»

Die Schweiz setzt auf die falsche Karte

Drei Jahre vor der Einweihung der Vinschgaubahn wartet die RhB mit einer triumphalen Eröffnung der Albulalinie in Samedan auf. Vier Bundesräte machen dem Oberengadin ihre Aufwartung. In der Zwischenzeit hat die RhB auch die Konzession für die Weiterführung ihres Streckennetzes über

die geplante Linie Bever – Schuls hinaus bis zur Landesgrenze bei Martina / Martinsbruck erlangt. Das Primärinteresse des Kantons Graubünden und des Eisenbahndepartementes in Bern gilt damit dem Unterengadin und nicht mehr dem Münstertal. Der Bundesrat lässt sich Zeit und unterbreitet das Projekt erst vier Jahre nach dem Konzessionsgesuch dem Parlament mit einer recht gewundenen Begründung: «Das Gesuch um Erteilung einer Konzession für die Ofenberg-Bahn konnte nicht ohne Weiteres behandelt und Ihnen zur Beschlussfassung unterbreitet werden, es musste vorerst die gesamte Frage der Anschlüsse des Unterengadins an die Vinschgaubahn ihre endgültige Lösung finden.»

Die Bestrebungen für diese Verbindungen reichen bis 1892 zurück. Insbesondere das Projekt Engadin-Orientbahn weckte im Münstertal und im Südtirol enorme Hoffnungen. Doch die eidgenössischen und kantonalen Behörden schweigen dieses Projekt nach wie vor tot und spielen den Ball den österreichischen Behörden zu: «Zuerst nahm die österreichische Regierung den Anschluss in Nauders in Aussicht. An der Konferenz, welche auf die Anregung des österreichischen Eisenbahnministeriums am 3. Mai 1906 in Nauders stattfand, wurde von den Delegierten der Schweiz in unserem Auftrage die Erklärung abgegeben, dass die schweizerischen Interessen in erster Linie eine Schmalspurlinie auf dem linken Inn-Ufer bis Schalkhof und von dort bis Pfunds verlangen – und dass auf Verhandlungen über andere Anschlüsse nur unter der Voraussetzung eingetreten werden könne, dass die Verbindung mit Pfunds vorher gesichert sei.»

Der Bundesrat setzt auf Schuls–Pfunds

So schwungvoll die Bahnbestrebungen im Südtirol angepackt werden, so kompromisslos gibt sich die Schweizer Regierung. In der «Geschäftsführung des Bundesrates 1906» heisst es: «Am 3. Mai 1906 fand in Nauders anlässlich der Tracenrevision für die normalspurige Fortsetzungsstrecke der im Bau befindlichen Vinschgaubahn (Meran – Mals) von Mals nach Nauders und die in Aussicht genommene schmalspurige Eisenbahn von Nauders zur Schweizer Grenze oberhalb Martinsbruck eine internationale Konferenz schweizerischer und österreichischer Delegierter statt, zum Zwecke des Anschlusses der Vinschgaubahn an das bündnerische Eisenbahnnetz. Nach eingehender Prüfung der Anschlussverhältnisse haben wir die schweizerischen Delegierten ermächtigt, an der Konferenz zu erklären, dass die schweizerischen Interessen in erster Linie eine Bahnlinie vom Unterengadin nach Pfunds verlangen, und dass nur so auf die Anschlüsse des schweizerischen Netzes an die Vinschgaubahn eingetreten werden könne. Aus diesem Grunde werden wir Ihnen auch das im März 1906 von der Direktion der k.k.priv. Bozen-Meranerbahn eingereichte Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Linie von Zernez über den Ofenberg nach Münsters erst vorlegen, nachdem die Linie Martinsbruck – Pfunds gesichert sein wird. »

Der Bündner Regierungsrat Manatschal akzeptiert diese Haltung nicht und macht sich stark für die Ofenberg-Bahn. Er spricht, gemäss «Engadiner Post» vom Februar 1907, von einer «unbegreiflichen Stellungnahme des schweiz. Eisenbahndepartementes, das die Ofenberg-Bahn verweigern will, bis und solange nicht die Linien Mals – Landeck und Schuls – Pfunds gesichert sind». Dieser starren Haltung «in Bern» sei es zuzuschreiben, dass die österreichische Seite nun mit Gegendruck antworte. Von einer Fortsetzung der Vinschgaubahn nach Landeck und von einer Verlängerung der RhB von Schuls bis Pfunds könne keine Rede sein, solange die Ofenberg-Bahn nicht konzessioniert werde. Manatschal fordert einen Staatsvertrag Schweiz – Österreich, dieser wird allerdings nie angepackt. Zwei Jahre später kommt doch noch Bewegung in die verhärteten Fronten. Der National- und Ständerat genehmigen die Ofenberg-Bahn-Konzession auf den 1. Januar 1910 zuhanden eines durch alt Regierungsrat F. Manatschal aus Chur vertretenen schweizerischen Initiativkomitees.

Doch innerhalb kürzester Zeit ändern sich die Landesgrenzen und mit ihnen die politischen Verhältnisse. Als Österreich nach dem Ersten Weltkrieg das Südtirol an Italien verliert, hat dies auch für die Ofenberg-Linie Konsequenzen. Die neu gezogene Grenze über den Reschenpass verhindert jegliche Eisenbahnträume. Die Vinschgaubahn endet endgültig vor der Schweizer Grenze in Mals.

Der geplante Bahnhof in Zernez kommt ziemlich ausserhalb des Dorfes auf der linken Talseite zu liegen.

Bundesarchiv Bern

Schon recht detailliert die geplante Linienführung im Münstertal mit zwei Kehrtunnels bei Fuldera und Valcava.

Bundesarchiv Bern

Als im Engadin die Bahnen klettern lernten

Von Heini Hofmann

Im 19. Jahrhundert näherte sich der Bahnboom der Schweiz, drang bis ins Bündnerland vor und eroberte auch das Engadin – und wie! Die Bahnpioniere überboten sich gegenseitig mit bahnsinnigen Projekten, bis hin zu einer Piz-Bernina-Gipfelbahn. Schliesslich obsiegte eine bahnbesonnene Vernunftlösung, die auch jetzt noch Vorzeigecharakter hat.

Heute sind Eisenbahnen nicht mehr wegzudenkende Pulsadern des höchstgelegenen, ganzjährig bewohnten Bergtals. Wo Verkehr ist, blüht die Volkswirtschaft. Und ohne Bergbahnen und Skilifte hätte der Tourismus in einem Gebirgskanton keine Chance. Umgekehrt war es verdienstvoll, dass warnende Stimmen verhinderten, jeden Gipfel zu „bebahnen", auf dass die Würde der Bergwelt erhalten blieb. Mit anderen Worten: eine abenteurliche Geschichte!

Eine Ruttner-Mannschaft am Ofenpass im Winter des Jahres 1926.

Die Zeit vor den Bahnen

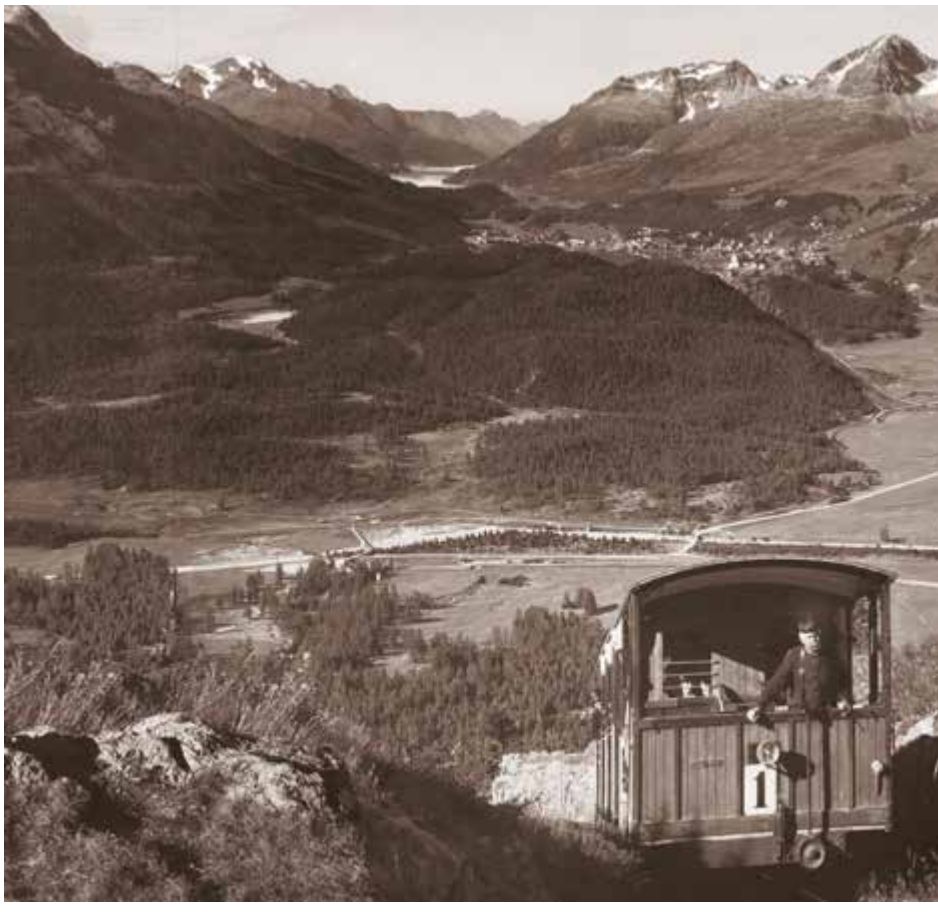
Als weder Fahrstrassen noch Schienen existierten, war das Reisen beschwerlich und zeitraubend. In früheren Jahrhunderten führte der Warenverkehr im Gebirge über Saumpfade. Im Sommer mit Packrossen, im Winter mit Pferdeschlitten. Grösste Sorge solch transalpiner Handelsbeziehungen war das Öffnen der Bergpässe zur Winterzeit. Dies geschah mit der uralten Ruttnertechnik unter Beihilfe von Pferden, Maultieren und Ochsen. Das war harte und gefährliche Arbeit. Legion ist denn auch die Zahl von Menschen, Pferden und Handelsvieh, die im Laufe der Jahrhunderte an den Pässen ihr Leben in Lawinen verloren. Eine Statistik gibt es nicht, doch die Sterberegister wimmeln von Vermerken wie „am Flüela geblieben" oder „am Scaletta umgekommen".

Die Würde der Berge

Nach dem Erwachen von Alpinismus und hochalpiner Forschung kamen, im Schlepptau der Menschen, auch die Bahnen in die Berge – und lernten klettern. Nachdem Sylvester March 1866 in Amerika die erste Bergbahn der Welt auf den Mount Washington und fünf Jahre später, 1871, Niklaus Riggenbach die erste Zahnradbahn der Schweiz von Vitznau auf die Rigi realisiert hatte, sahen sich die Bahnbauer keine Grenzen mehr gesetzt. Die Bahneuphorie war gross, und die Bahnpolitik dementsprechend offenherzig.
Folge davon: Die Würde der Berge war in Gefahr. Gesuche für Tal- und Bergbahnen wurden fast ausnahmslos durchgewunken. Kein Wunder, denn Artikel 3 des Eisenbahngesetzes von 1874 lautete kristallklar: „Die Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnverbindungen gilt als oberster Grundsatz. Das Recht, die Konzessionen zu verweigern, beschränkt sich auf die Fälle, wo die militärischen Interessen verletzt werden". Die Realisierungshürde für ein visionäres Bahnprojekt lag also weniger bei der Konzessionierung als vielmehr bei der Finanzierung.

Visionäre, Pioniere, Spekulanten

Das war Anreiz für tüchtige und ehrgeizige Bahningenieure und Baupioniere, aber auch für Finanziers und Spekulanten. Visionen und Projekte schossen gesamtschweizerisch wie Pilze aus dem Boden. Kaum ein namhafter Berg blieb davor verschont, Objekt von Wagemut oder Begierde zu werden. Für fast alle Ikonen unter den Schweizer Berggipfeln gab es Konzessionsgesuche, ob Matterhorn, Montblanc oder Piz Bernina, ob Jungfrau, Eiger oder Wetterhorn, ob Rigi, Pilatus oder San Salvatore.



Grüne Kelle – rote Karte

Das Bündnerland war auch deshalb als Bahn-Pionierland prädestiniert, weil hier – ein paneuropäischer Sonderfall, ja ein anachronistisches Kuriosum der Automobilgeschichte – die Konkurrenz der Benzinkarossen seit 1900 durch ein generelles Autofahrverbot abgeschottet war. Pikanter Randvermerk: Entscheidender Auslöser dieses generellen Bündner Autoverbots war – das Engadin. Man zeigte also der Bahn die grüne Kelle, dem Auto dagegen die rote Karte. Dies bewog denn auch den deutschen Kaiser, 1912 dem Engadin das Berner Oberland vorzuziehen.

Obschon das Automobil bereits 1896 an der Landesausstellung in Genf seinen ersten Auftritt in der Schweiz hatte, waren in Graubünden ganze zehn (!) Volksabstimmungen nötig, bis der „pustende und stinkende Hohn“ 1925 dann doch zugelassen wurde. Dass sich der damalige Direktor der Rhätischen Bahn, Achilles Schucan (1844-1927), schon früh gegen das Autofahrverbot aussprach, geschah wohl weniger aus Grosszügigkeit als vielmehr im Blick auf eigene Vorteile, weil die Realisierung von Postautolinien über die Pässe und in die bahnlosen Täler „zweifellos eine willkommene Alimentierung der einzelnen Strecken der RhB bringen“ würde.

Nach 1925 trat das Auto auch im Bündnerland den Siegeszug an (Garage in St. Mortz Bad).

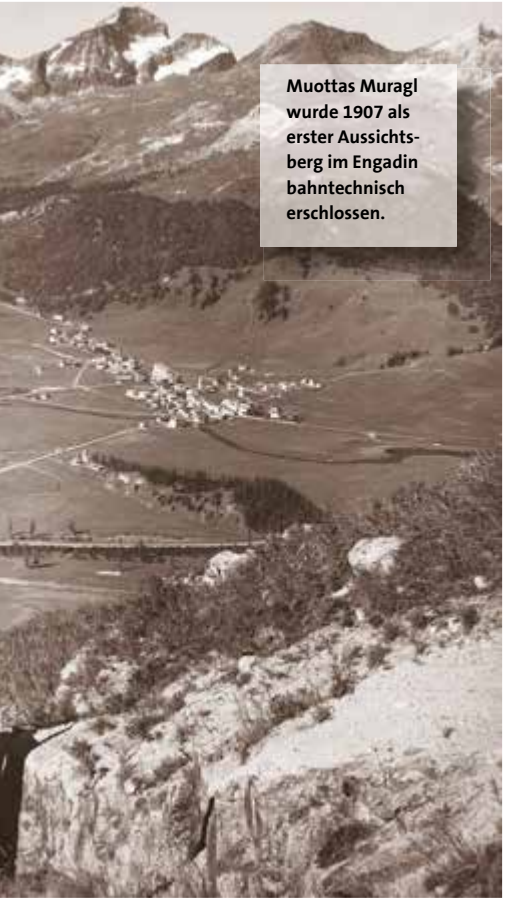
Viele Projekte – wenige realisiert

In der Zeit von 1838 bis 1938 rivalisierten im Engadin rund 50 zum Teil bahnsinnige Projekte, von denen letztlich nur wenige bahnbesonnene, will heissen naturverträgliche in die Tat umgesetzt wurden. Die anderen scheiterten am Grössenwahn und an der Finanzierung. Heute ist kaum mehr nachvollziehbar, welche Interessen im Vordergrund standen und welche Seilschaften sich bildeten. Eines ist sicher: Der ganze Bahnboom war ein grosser Machtkampf um handfeste Interessen.

Doch es gibt auch die andere Seite: Viele dieser Promotoren, ob Konzessionsnehmer oder Ingenieure, waren ehrbare, ideenreiche und tüchtige Männer mit grossen Namen, die ihr Herzblut investierten. Und nicht zu vergessen die vielen namenlosen Bahn- und Tunnelarbeiter, die unter schwierigsten Bedingungen schufteten und von denen manche erkrankten und einige sogar den Tod fanden.

Ehre ihrem Andenken!

Der Bahnsinn der technischen Goldgräberjahre endete im Engadin mit einer bahnbesonnenen Rosinenauswahl, die heute als bahntechnisches Vorzeigebeispiel gelten darf.



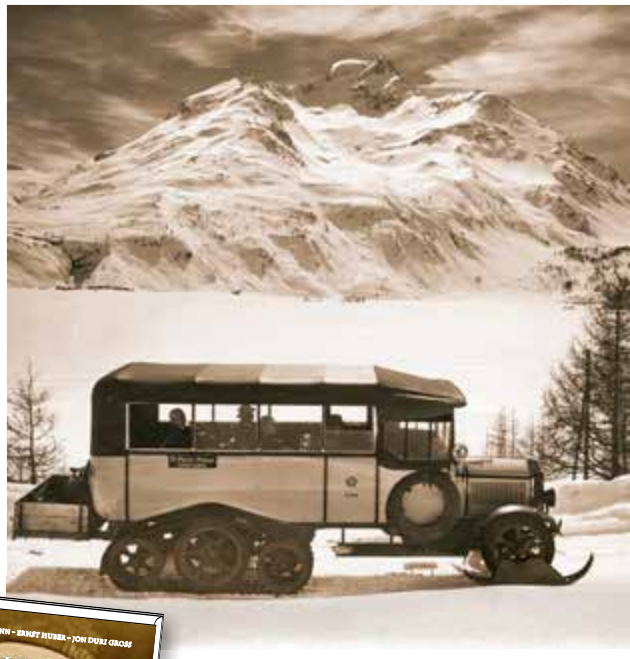
Muottas Muragl wurde 1907 als erster Aussichtsberg im Engadin bahntechnisch erschlossen.

Bahnvisionen im Engadin

Das Autorenteam Marco Jehli, Heini Hofmann, Ernst Huber und Jon Duri Gross publizierte im 2012 «Bahnvisionen im Engadin». Spannende und fachlich fundierte Artikel und Geschichten illustrieren die damalige Pionierzeit im Engadin.

Die erste Auflage des Montabello-Verlags ist leider vergriffen. Es sind Bestrebungen im Gange, eine überarbeitete Zweitauflage zu realisieren. Zur Zeit der Drucklegung dieses Magazins sind noch keine weiteren Details bekannt.

Aktuelle Infos siehe: www.montabella.ch



Der Postautokurs St. Moritz–Maloja–Castasegna als raupengetriebenes Schneemobil.

Alle Bilder aus „Bahnvisionen im Engadin“

Schloss Vaduz (Postkarte), ca. 1940 / Baron Eduard von Falz-Fein, Vaduz.
Amt für Kultur, Landesarchiv Vaduz

Die Verbindung ins Fürstentum Liechtenstein

Von Heinz Schild

1905: Die Schmalspurbahn Landquart – Bad Ragaz – Vaduz – Schaan ist bereits aufgegleist. Im Fürstentum sehnt und freut man sich auf gute Verkehrsbedingungen. Endlich hat der industrielle Aufschwung auch im verarmten Lichtenstein eingesetzt. Und Graubünden profitiert von Direktverbindungen ins Ländle. Doch es kommt anders. Das Projekt scheitert am erbitterten Widerstand der SBB. Diese Schmalspurbahn werde der RhB in Feldkirch den Anschluss an die Arlbergbahn bringen und damit die Rheintal-Strecke der SBB massiv konkurrenzieren.

Nur ein paar Wochen, nachdem das Konzessionsgesuch vom 25. April 1905 für den Bau einer Schmalspurbahn von Landquart über Maienfeld – Ragaz – Fläsch – Balzers nach Vaduz und Schaan im Fürstentum Liechtenstein Bern erreicht hat, steigen die ersten Rheintaler Lokalpolitiker bereits auf die Barrikaden. Der St. Galler Ständerat Johannes Geel sowie Gemeindevertreter aus Sargans, Mels und Vilters ersuchen den Bundesrat, energisch gegen das Projekt Stellung zu nehmen. Umgekehrt zeigen vor allem die RhB und Hoteliers aus Bad Ragaz grosses Interesse am Projekt. Auch die Bündner Regierung befürwortet die Verlängerung der RhB nach Liechtenstein und eventuell bis Feldkirch mit Nachdruck.

SBB-Frontalopposition

Wenn es sich nur um eine Fortsetzung der RhB handeln würde, könnten die Bundesbahnen darauf verzichten, gegen das Projekt Stellung zu nehmen, hält SBB-Generaldirektor Plazid Weissenbach in der Vernehmlassungsantwort am 23. Juni 1095 fest. Hier handle es sich um eine internationale Linie und nicht primär um eine Konkurrenzverbindung zur Arlbergbahn. Viel gefährlicher ist die Erstellung einer direkten Verbindung mit dem Bodensee und weiter nach Süddeutschland unter Umgehung der Bundesbahnen.

Unbegreiflich, kleinlich und engherzig

In einem 12-seitigen Brief zeigt sich das siebenköpfige Initiativkomitee unter dem Präsidium von Oberst Theophil Sprecher von Bernegg erstaunt über die harsche SBB-Reaktion. Es gehe darum, diese Konzessionsbewerbung «nicht nach kleinlichen, engherzigen Rücksichten» zu beurteilen, «sondern nach weit ausschauenden, das Ganze und längere Zeiträume umfassenden Gesichtspunkten. Wenn wir solche bei der Generaldirektion der SBB nicht finden, so suchen wir sie beim hohen Bundesrat und in der Bundesversammlung». Allenfalls könnten einige der von den Bundesbahnen gemachten Vorbehalte und Einsprachen dann zutreffen, «wenn es sich um den Bau einer Normalspurbahn handeln würde». Beim vorliegenden Projekt gehe es aber um eine schmalspurige Lokalbahn.

St. Gallens Regierung für Ablehnung

Auch die St. Galler Kantonsregierung fürchtet die ennetrheinische Konkurrenz. Die projektierte Bahnlinie werde «ohne Zweifel einen bedeutenden Lokalverkehr auf dem rechten Rheinufer ins Leben rufen (...) infolge der leichteren Möglichkeit zur Bildung besserer und öfterer Zugsverbindungen». Allerdings: Genau diese Argumente sind

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates

Bundesarchiv Bern

es, «die leichteren Möglichkeiten und besseren Zugsverbindungen», welche, zusammen mit der optimaleren Erschliessung ganzer Talschaften, beim Bund bisher immer als Basis für eine Konzessionierung der Baugesuche gedient haben.

Liechtensteins Argumente

In einem 16-seitigen Memorandum spricht sich die Liechtensteiner Regierung am 16. Januar 1906 mit Nachdruck für den Bau der Schmalspurbahn von Landquart nach Schaan aus. Die «schon längst lebhaften Bestrebungen, bessere Verkehrsbedingungen zu erhalten», würden bei der Umsetzung des Projektes «in befriedigender Weise verwirklicht». Politisch und taktisch geschickt werden aber nicht die Vorteile für das Fürstentum, sondern jene für die Schweiz hervorgehoben. Seitenhiebe fehlen trotzdem nicht. So habe die SBB-Generaldirektion «offenbar ausser Betracht gelassen, dass der Fremdenverkehr in der Schweiz gerade wegen der vielen Konkurrenzlinien eine so bedeutende Ausdehnung erfahren hat». Und weiter: «Durch den Ausbau der Rhätischen Bahn nach Davos und nach dem Engadin erhielt die Rheintallinie der Bundesbahnen einen sehr erheblichen und ihr vorteilhaften Zufluss. Und nun, wo es sich darum handelt, der Rhätischen Bahn durch Ermöglichung des Anschlusses an die österreichischen Staatsbahnen in Schaan die Gelegenheit zu einer vorteilhaften Entwicklung zu eröffnen, sind es gerade die Bundesbahnen, welche einen solchen Vorteil zu verhindern suchen.»

Kehrtwende in St. Gallen

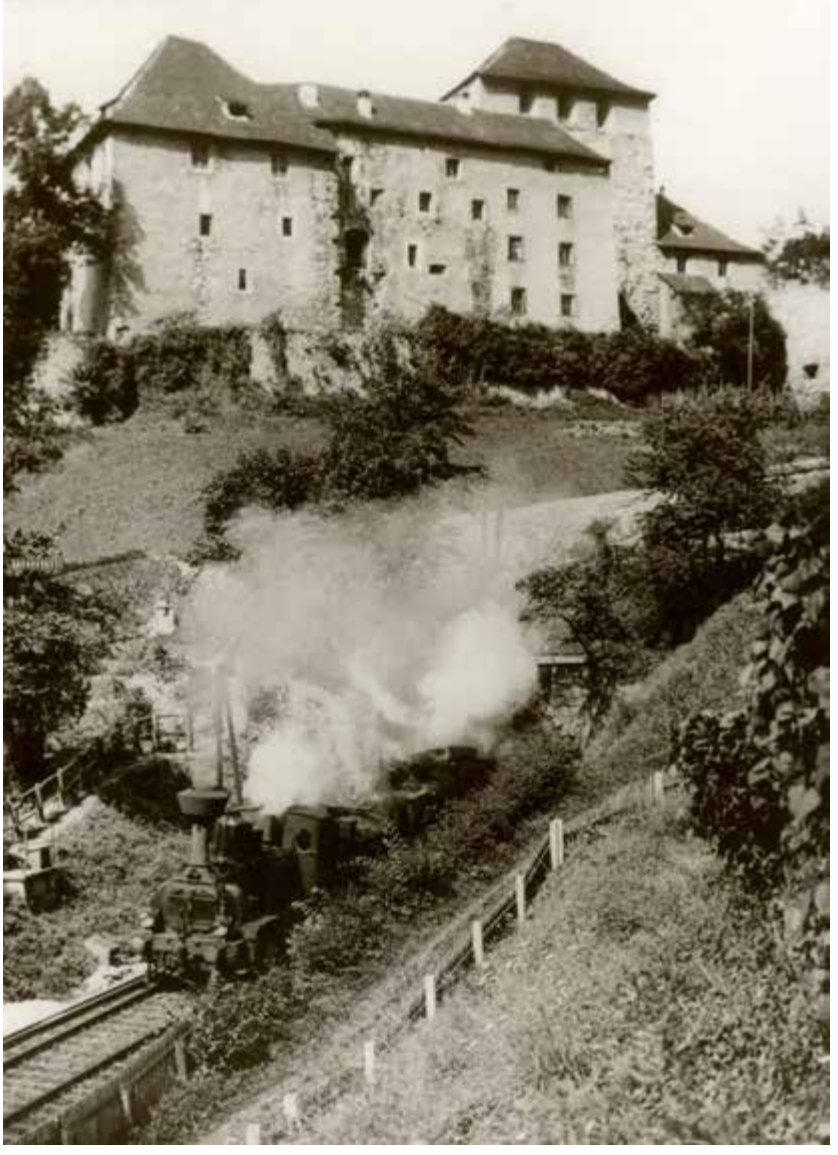
Zwei Monate vor dieser Liechtensteiner Erklärung hat der Wind in St. Gallen allerdings bereits gedreht. Anfänglich beanstandete der Regierungsrat auch die Linienführung der Bahn von Landquart über den Rhein nach Bad Ragaz. Die Zusatzschleife auf das linke Rheinufer sei kompliziert und deshalb unnötig. Um das Projekt nicht zu gefährden, änderten in der Folge die Initianten ihre Pläne und streckten die Linie mit dem Verzicht auf den Einbezug des auf St. Galler Kantonsgebiet liegenden Kur- und Badeortes Bad Ragaz. Diese höchst unerwartete Entwicklung schreckt St. Gallen plötzlich auf. Prompt stimmt nun der Regierungsrat dem Bauvorhaben zu und knüpft die Konzession zugleich an die Bedingung, «dass alle Züge, ohne Ausnahme, welche Personen befördern, nach Ragaz geführt werden müssen.»

Monopolistische Haltung in Bern

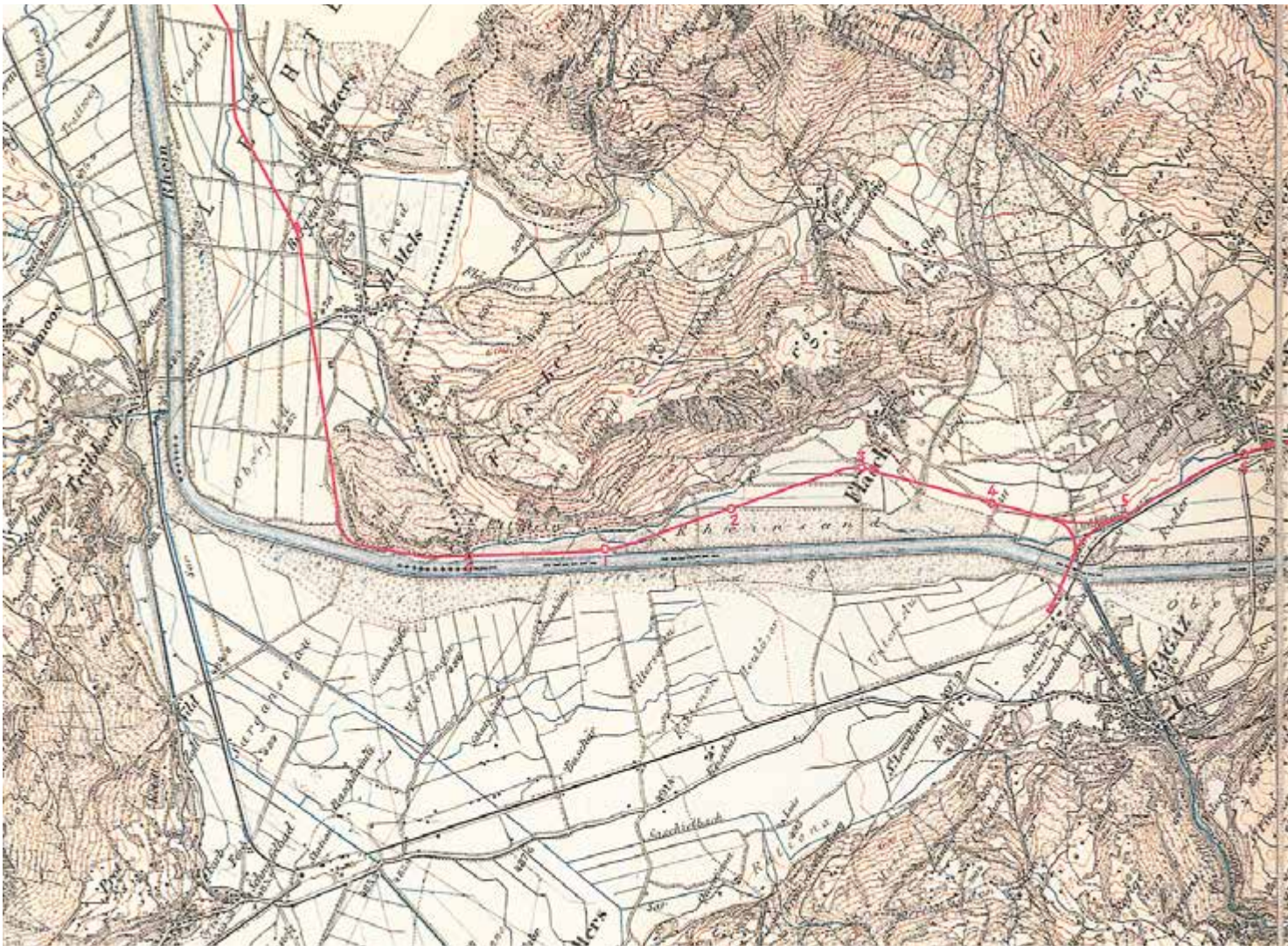
Nach wie vor hält das Eisenbahndepartement aber an seiner SBB-konformen Haltung fest: «Zweck der Linie ist weniger dem Lokalverkehr zu dienen, als der Rhätischen Bahn einen direkten Anschlusspunkt an ausländische Linien zu verschaffen.» Auch an der Einigungskonferenz in Bern gibt sich das Departement kompromisslos, es handle sich um eine «Hauptbahn». Umgekehrt halten die Konzessionsbewerber und der Bündner Regierungsrat an der Klassifizierung «Nebenbahn» fest. Man einigt sich schliesslich darauf, diesen Streitpunkt «dem Entscheide des Herrn Departementsvorstehers vorzulegen». Interessanterweise entscheidet Bundesrat Joseph Zemp auf «Nebenbahn», «da diese vorwiegend lokalen Bedürfnissen zu dienen bestimmt sei». Zemp übergeht damit die zuständigen Chefbeamten im Eisenbahndepartement und lässt sich weder vom SBB-Verwaltungsrat noch vom SBB-Generaldirektor Weissenbach einbinden oder beeinflussen.

Freude herrscht in Liechtenstein

Mit der Botschaft an das Parlament vom 16. April 1907 empfiehlt der Bundesrat die Erteilung der Konzession.



Die Schattenburg von Feldkirch mit einem fauchenden Dampfzug auf der Fahrt Richtung Schaan.
Amt für Kultur, Landesarchiv Vaduz



Das «Liechtensteiner Volksblatt» kommentiert am 31. Mai 1907 hoffnungsvoll: «Wir Liechtensteiner begrüssen es, dass der Bundesrat und die beiden Kantonsregierungen (SG und GR) nicht den geschäftlichen Standpunkt der Bundesbahnen einnahmen, sondern im Sinne einer richtigen Verkehrsraison und Staatsraison ihre dem Projekte zustimmenden Beschlüsse fassten (...) Die Zustimmung der Bundesversammlung wird in der Hauptsache schweizerischen Interessen – der Kanton Graubünden, die Rhätischen Bahnen und der Kurort Ragaz gehören in diese Interessensphäre – nützen, daneben aber in freundnachbarlicher Weise dem kleinen Nachbarland Liechtenstein ermöglichen, aus seiner Isolierung etwas herauszutreten und seinen Verkehr zu verbessern.»

Als gänzlich haltlos bezeichnet der Kommentator im «Liechtensteiner Volksblatt» den angeblich geplanten Direktanschluss an die Arlbergbahn. «Eine solche Verbindung, welche den Anschluss der Schmalspurbahn anstatt in Schaan in Feldkirch suchen würde, ist überhaupt noch nie ernstlich in Frage gekommen.» Und schliesslich heisst es: «Der moderne Verkehrsgedanke trachtet auf Verbindung und nicht auf Trennung der benachbarten Länder. Erträgt denn das breite Rheintal, das einem zunehmen Verkehr entgegengeht, nicht mehr den kleinen Zuwachs von 28 km, die zudem nur den Charakter einer Nebenbahn haben?»

Das Programm «der Augenscheins-Reise der Eisenbahnkommission beider Räte»:

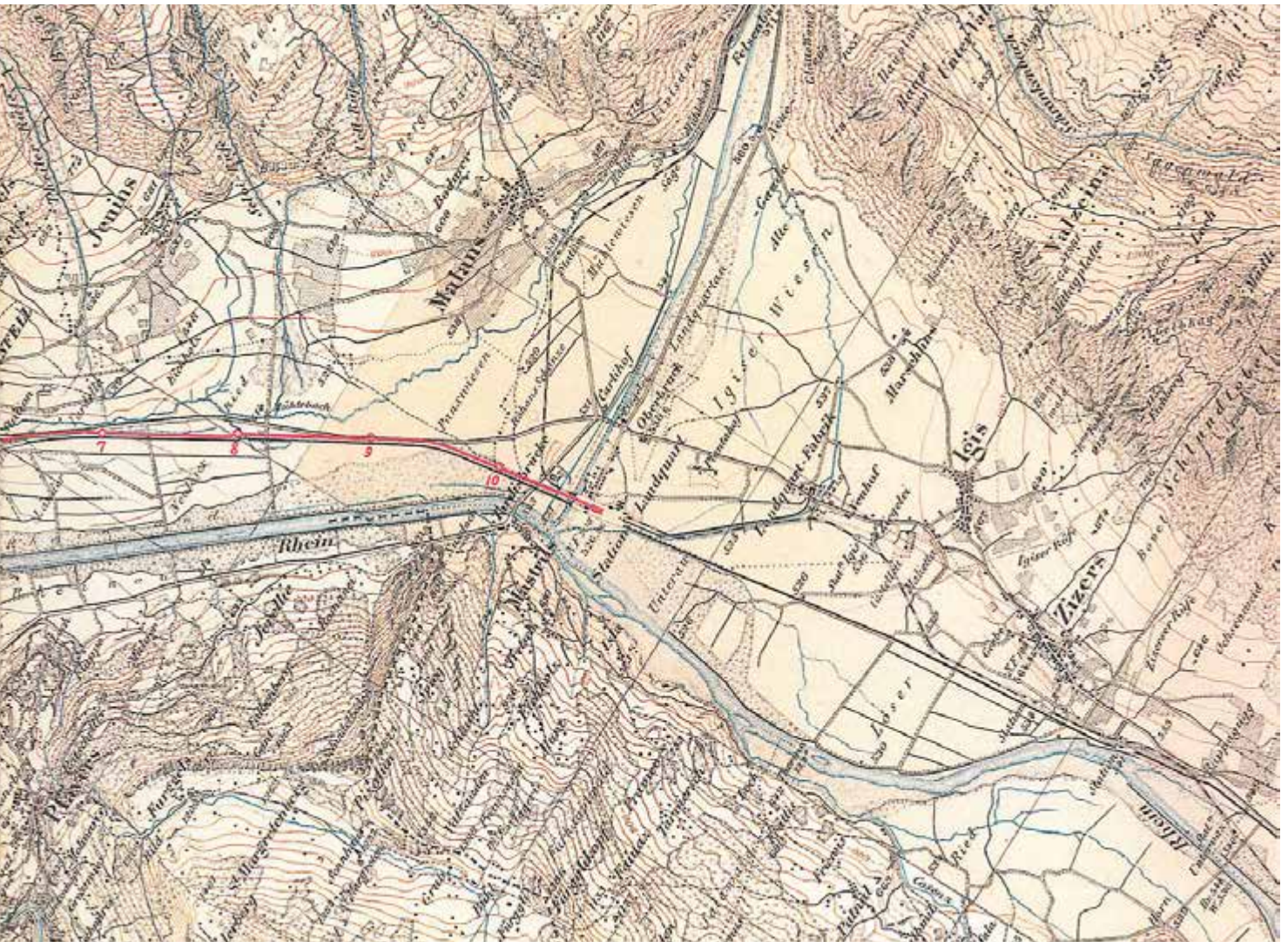
- Morgens Fahrt per Wagen von Ragaz nach Landquart und über die Tardisbrücke, retour über Maienfeld nach Fläsch.
- 10 Uhr ca. Ankunft in Fläsch, dort kleiner Imbiss.
- Von Fläsch um das Ellenhorn bis Balzers zu Fuss. Von Balzers per Wagen über Vaduz nach Schaan und retour nach Vaduz.
- 2 Uhr ca. Ankunft in Vaduz.
- Mittagessen in Vaduz und Schluss des Augenscheines.

Begehung der geplanten Strecke

Den bundesrätlichen Entscheid in Sachen «Nebenbahn» will die SBB-Generaldirektion partout nicht akzeptieren. Prompt wird die Vorlage „Schmalspurbahn Landquart – Schaan“ noch während der laufenden Sommer-Session 1907, kurzfristig zurückgezogen – wie es offiziell heisst „behufs Aktenvervollständigung». Neu wird auf den 29. August 1907 eine Besichtigung der geplanten Bahnlinie angesetzt. Eine 32-köpfige Delegation unter der Führung von Bundesrat Joseph Zemp reist am Vortag nach Bad Ragaz.

Der bundesrätliche Rückzug

Kein halbes Jahr nach der positiven Beurteilung des Konzessionsgesuches erfolgt die Kehrtwende in Bern. In der überarbeiteten Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1907 an das



Archiv RhB

Fridolin Simon, Konzessionsbewerber und Mitbesitzer des Hotels Quellenhof in Ragaz (Bild aus den 1920-Jahren), träumte von einer Direktverbindung Ragaz–Engadin. Mit der Eröffnung der Albulabahn 1903 ist der Personenverkehr zwischen Ragaz und dem Engadin sprunghaft gestiegen.
Archiv Heinz Schild

Parlament heisst es nun: «Aus den sehr einlässlichen Erhebungen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen geht hervor, dass die projektierte Linie in erheblichem Masse auch dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt wäre. Der infolge dieser Konkurrenz sich ergebende Einnahmeausfall wird von der Gerneraldirektion auf das Jahr 1910 berechnet und auf 460000 Franken angegeben (...)

Wenn wir mit Botschaft vom 16. April 1907 die Erteilung der Konzession beantragt haben, so geschah es hauptsächlich aus dem Grunde, weil wir dem Charakter der projektierten Linie Schaan – Landquart hauptsächlich lokalen Charakter beimassen (...) Wir kommen daher auf unseren Antrag vom 16. April 1907 zurück und empfehlen Ihnen, auf das Konzessionsgesuch nicht einzutreten.»

Weltkrieg als Projektkiller

Die Sache zieht sich hin. Man kommt aufgrund der Fakten nicht umhin anzunehmen, das Eisenbahndepartement habe in Hinhaltetaktik gemacht. Schliesslich sorgt auch hier der Ausbruch des Ersten Weltkriegs für den definitiven Marschhalt. Im Oktober 1915 empfiehlt das Eisenbahndepartement gegenüber dem Präsidenten des Initiativkomitees, Kantonsrat und Hotelier Fridolin Simon in Bad Ragaz, «angesichts dieser Verhältnisse» den Rückzug des Konzessionsgesuches. Weil Simon nicht antwortet, wird der Ton aus Bern deutlicher, doch der Präsident des Initiativkomitees gibt sich standhaft taubstumm. Im Mai 1916 setzt ihm das Eisenbahndepartement per Einschreibebrief eine Frist bis zum 10. Juni, sonst werde man die Eisenbahnkommission der eidg. Räte in Kenntnis setzen. Weil sich Fridolin Simon immer noch verweigert, wird das Geschäft schliesslich vom Nationalrat in der Dezember-Session 1916 und vom Ständerat im März 1917 «abgeschrieben», d.h. als erledigt betrachtet.

Pflichtlektüre für jeden Eisenbahnfreund

Wer kennt sie nicht, die beliebten Ausgaben von «LOKI Spezial»! Im zweiten Quartal 2016 erscheint unter dem Titel «Dampf auf der RhB» LOKI Spezial Nr. 40 zum Thema «Dampflokomotiven und –schneeschleudern der Rhätischen Bahn».
Dem Szenenkenner Gian Brüngger ist es wiederum gelungen, ein umfassendes Magazin über den Dampfbetrieb der RhB zu erstellen. Nebst der Beschreibung der Lokomotiven mit zahlreichen Bildern und Skizzen wird auch auf die Einsatzjahre bei der RhB und auf den späteren Verblieb eingegangen. Nach der Elektrifizierung aller RhB-Bahnstrecken (1918 – 1922) erfolgt der Verkauf der Dampflokomotiven in alle Herren Ländern. Nicht allen der einst 57 im Betrieb stehenden Dampflokomotiven ist eine lange Betriebsdauer beschieden. Einzelne Maschinen landen nach relativ kurzer Zeit bereits auf dem Schrottplatz.
Auf grosses Interesse dürfte der Blick in die zahlreichen Fotoarchive verschiedener Sammler stossen. Unzählige, zum Teil noch unbekannte Aufnahmen der früheren wie auch der verbliebenen Dampflokomotiven werden veröffentlicht. Nebst den herkömmlichen Dampfmaschinen werden auch die Miet- und Baulokomotiven sowie die bekannten Dampfschneeschleudern vorgestellt.

Titelbild: Nostalgie-Dampfzug mit G 4/5 108 auf dem Landwasserviadukt.
Bild: Tibert Keller

«Vergessene» Denkmallokomotive Mogul 1 «Rhätia» im HW-Areal Landquart, ca. 1935.
Bild: H. Hürlimann

Lawinenwinter 1951 in Zernez, G 4/5 105 und Dampfschneeschleuder R 11 (Xrotd 9211).
Archiv: G. Brüngger

Der Beschrieb der ersten «Dampf-Betriebsjahre» (1889 – 1922) mit den gemachten Erfahrungen ist sehr spannend und zahlreiche Details dürften vielen nicht bekannt sein. Ein dunkles Kapitel sind die Unglücksfälle, die meistens naturbedingt waren (Lawinenunglück Drusatscha, Piz Lagalb). Verschiedene Reminiszenzen zu ausgewählten Objekten lassen alles in einem anderen Licht erscheinen. Erinnerungen und Geschichten von ehemaligen Dampflokführern runden dieses Kapitel ab. Ebenfalls interessant zu wissen, dass auch nach der Vollelektrifizierung 1922 bis Mitte der Sechzigerjahre auf Geheiss des Militärdepartementes immer einige Dampflokomotiven für den Notfall (Landesverteidigung) zur Verfügung stehen müssen.
Ein besonderes Kapitel ist der Aufarbeitung der G 3/4 11 (besser auch bekannt als Dampflok «Heidi») durch den Club1889 gewidmet. Nach einer 10-jährigen Restaurierungsphase wird diese Lok ab dem Sommer 2016 auch für Nostalgiefahrten zur Verfügung stehen. Auch auf den seit den Siebzigerjahren aufkommenden Boom nach Ausflugsreisen mit Dampfzügen wird eingegangen; natürlich mit entsprechenden Bildern.
132 spannende Seiten mit Fakten und Bildern enthält das neue Magazin. Exemplare können zum Preis von Fr. 29.- direkt im Shop des Club 1889 bestellt werden: info@club1889.com

Mogullokomotive 7 in Thusis.
Archiv G. Brüngger

links: **Malletlokomotive B'B1' 23 in Landquart.**
Archiv H.Hürlimann

links Mitte: **G 4/5 102 mit Schneepflug im Rangierdienst im alten Bahnhof Chur.**
Archiv G. Brüngger

Kolaudationsfahrt mit G 4/5 101, F 511 und AB 125 in Samedan; Inbetriebnahme 1904.
Archiv H.Hürlimann

Die Ergänzung zum Spezial:

Loki – Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund

Jetzt abonnieren und wir schenken Ihnen den Loki-Kalender 2016 im Wert von CHF 27.–!

Als Schweizer Magazin berichten wir vor allem über die nationale Gemeinschaft der Modellbahnfreunde. Mit interessanten Portraits, Beispielen von Anlagen, den neuesten Modellen sowie praktischen Tipps und Tricks bieten wir ihnen ein volles Programm rund um ihr Freizeitvergnügen. Dazu immer die aktuellsten Termine und Bezugsquellen.

Coupon ausfüllen und ab die Post! Gerne auch per Mail. Wir wünschen Ihnen schöne Freizeit und freuen uns auf Ihre Bestellung!

Ich bestelle 1 Loki-Abonnement zum Preis von nur CHF 127.–. 11 Ausgaben pro Jahr.
Sie sparen 15 % gegenüber dem Einzelverkauf. Die Bestellung gilt ab sofort. Mehrere Abonnements bitte per Mail bestellen (Lieferung auch im Ausland, Preis auf www.loki.ch)
Bestellung an: Stämpfli AG, Postfach 8326, CH-3001 Bern

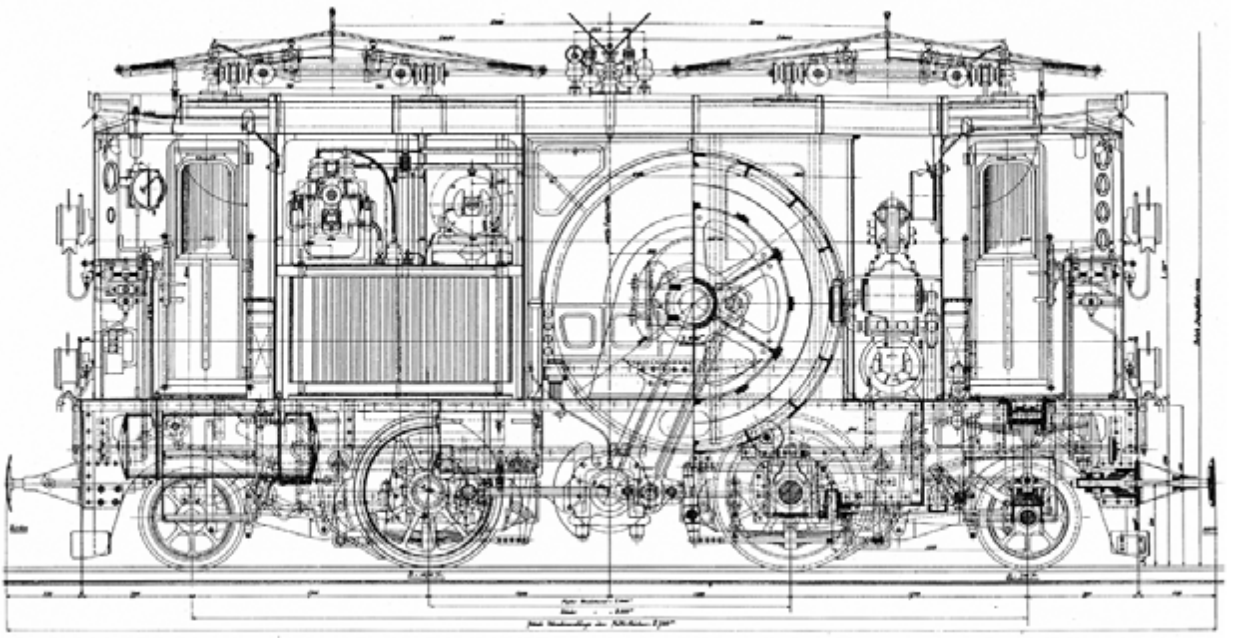
Name / Vorname _____ Telefon _____

Adresse _____ E-Mail _____

PLZ/Ort _____ Datum/Unterschrift _____

HE02520

Bei Fragen oder für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung:
Loki-Abonnenten Service Telefon (+41) (0)31 300 62 58.
Selbstverständlich können Sie auch per Mail bestellen: leserservice@loki.ch.



Nachvollziehbare Elektromechanik: Stromabnehmer, Hauptschalter, Führerstände, links der Transformator, in der Mitte der 2,1m grosse Motor mit Direktantrieb auf die Blindwelle und die Kuppelstangen, dann der Vakuum- und der Druckluftkompressor übereinander. Plan SLM/BBC

Die RhB-Grossmotorlok 205 von 1913

Von Dr. Hans-Peter Bärtschi
Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur

Hochspannungseinrichtungen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg werden der Pionierphase der Elektrifizierung zugeordnet. Bahnbrechende Arbeiten leisteten damals Absolventen des Technikums Winterthur in den Maschinenfabriken Oerlikon (MFO), BBC Baden, Alioth Münchenstein und in der SLM Winterthur. Zu den ersten Bestellern der neuen Einphasen-Wechselstromtechnik gehörte die Rhätische Bahn.

Nun ist die Grossmotorlokomotive Ge 2/4 Nr. 205 103 Jahre alt. Zusammen mit den sechs Schwesterlokomotiven lieferten die BBC und SLM die 300 PS starken Lokomotiven für die Elektrifizierung der neuen Engadinlinie (Eröffnung 1. Juli 1913). Zwei Lokomotiven, die Nummern 205 und 207, fuhren gut 60 Jahre lang mit ihrer originalen Ausrüstung, die anderen wurden mit Getrieben und schnell laufenden Motoren modernisiert. Die 207 steht aufgeschnitten im Verkehrshaus Luzern, die 205 ist nun seit dem Frühling 2015 wieder in ihrer alten Heimat. Während 30 Jahren diente die «Lok 205» am Technikum Winterthur den Studierenden als Ausbildungsobjekt, mit allen Handhabungen von der Umformung aus der 50 Hz-Zuleitung über das Heben der Stromabnehmer bis zum Schaulaufen auf Rollenlagern. Als eine der weltweit ersten Einphasenwechselstrom-Elektrifizierungen konzipierte Maschine ist sie mit ziemlicher Sicherheit die letzte betriebsfähige Grossmotorlokomotive. Sie soll nun für das Bahnmuseum Albula Bergün aufgearbeitet werden.

Hohe Entwicklungsinvestitionen

In Winterthur baute Rieter eine Elektroabteilung auf, in Basel Alioth und in Genf Thury. Der Elektromarkt verhiess hohe Profite. Doch bei der SLM schrieb die Elektroabteilung 13 Jahre lang keinen Gewinn, über Rieter ging sie 1905 an die MFO weiter.

Diese wiederum kam 1969 zur BBC, welche seit 1988 zum ABB-Konzern gehört. Unter den nach 1900 verbliebenen Firmen entbrannte ein Konkurrenzkampf, dessen Ausgang bis zum Ersten Weltkrieg unklar blieb. Dass man bei der Vollelektrifizierung der Bahn nicht mehr mit Tramstrom von 500 Volt, sondern mit Hochspann von bis zu 15'000 Volt fahren würde, war allen klar. Führend bei der heute selbstverständlichen Einphasenwechselstromtechnik wurde die MFO.

RhB und BLS: erste Gebrigsbahn-Elektrifizierungen mit Hochspannung

1905 baute die MFO vor ihren Fabriktoren eine werkeigene Versuchselektrifizierung nach Wettingen. Die SBB übernahmen diese jedoch nicht, sie wollten weiterhin mit Dampf fahren oder notgedrungen im neuen, weltlängsten Tunnel durch den Simplon mit Drehstrom.

Es waren schliesslich die beiden Privatbahnen BLS und RhB, die das Wagnis eingingen (siehe auch «Bündner Kulturbahn 2013»).

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Der Verein engagiert sich für vitale Erhaltung, zeitgerechte Umnutzungen und den Betrieb wichtiger technischer Kulturgüter in ihrem gewachsenen und aktuellen Zusammenhang.

Die SGTI fördert das Verständnis für Technikgeschichte und Industriekultur sowie unterstützt den Erhalt von Industriekulturgütern. Es werden regelmässig diverse Ausstellungen, Symposien und unzählige Besichtigungen organisiert.

Weitere Informationen:
www.sgti.ch

«Lok 205» kehrt zurück

Von Enrico Pirovino

Die Odyssee der Ge 2/4 Nr. 205 ist zu Ende! 30 Jahre lang stand die «Lok 205» vor dem Eingang des Elektrotechnikgebäudes des Technikums Winterthur betriebsfähig auf Rollen. Nach deren Überführung in die Innerschweiz sollte sie durch eine «Interessengemeinschaft 205» wieder revidiert werden und der Nachwelt erhalten bleiben. Während acht Jahren rostete die Lok vor sich hin und wartete auf bessere Zeiten. Eine Projektgruppe von historic RhB nahm sich der Sache an und überführte die «Lok 205» zurück nach Graubünden. Nach der Revision soll sie einen würdigen Standort beim Bahnmuseum Albula Bergün erhalten.

Seit die Lok 205 anno 2007 vom damaligen Technikum Winterthur dem Club 1889 zur Betreuung und Aufarbeitung übergeben worden ist, steht die Lok in Goldau auf Rollschemel und harrt der Dinge, die da kommen sollten. Sämtliche Laternen und Lokschilder wurden abgebaut, um sie vor Wetter und Diebstahl zu schützen. Die Tableaus, Messinstrumente und Handarmaturen aus beiden Führerständen wurden ausgebaut. Das Material wurde geschützt in Goldau eingelagert. Leider konnte die Lok in all den Jahren nie vor Wetter und Umwelteinflüssen geschützt werden.

Am 6. Januar 2014 wurde eine Sitzung bei der RhB einberufen, um über die Zukunft der Lok zu diskutieren. Man kam zum Schluss, dass die Lok unbedingt zu erhalten sei! Die Situation in Goldau sei aber höchst unbefriedigend. Daraufhin wurde beschlossen, die Lok nach Graubünden zu verschieben. historic RhB übernahm das Patronat und stellte die nötigen Mittel für einen Transport nach Landquart zur Verfügung.

Nach intensiven Vorbereitungsarbeiten war am 8.Mai 2015 für die 205 der grosse Zügeltag. Die Lok schien sich zu freuen, dass es endlich eine Veränderung in ihrem Leben gibt. Sie bockte in keiner Weise, als wir sie zum Installationsplatz verschoben. Die mit dem Transport beauftragte Firma Welti Furrer AG hat nichts dem Zufall überlassen, und die Lok mit zwei Kränen sanft auf den Tiefganganhänger gehoben. Für den Strassentransport wurden die beiden Pantos abgehoben und separat nach Landquart gefahren.

Die Überfuhr des ganzen Konvois nach Landquart ging problemlos von statten. Zahlreiche Zaungäste verdrehten die Köpfe, um sich nach der alten Lady umzusehen. Auch im HW-Areal fanden sich etliche Fotografen ein, um das Schauspiel mitzuerleben und die Information an die Öffentlichkeit weiter zu geben. Gut eine Stunde nach der Ankunft, stand die 205 erstmals seit 41 Jahren wieder auf RhB-Schienen. Doch Landquart war nur Zwischenstation. Die nächste Teiletappe war Landquart - Filisur. Die Reise ab Landquart sollte jedoch nicht auf der Strasse erfolgen, sondern wie es sich gehört, auf der Schiene. Dazu waren umfassende Vorbereitungsarbeiten von Nöten, denn erstmals seit vielen Jahren sollte die Lok wieder fahren. Es freut den Schreibenden ausserordentlich, dass wir von der RhB grosszügige Unterstützung bekamen! Einstellen der Lok unter Dach, Aufarbeitung des Fahrwerkes, der Zug- und Stossvorrichtung und weitere kleine Details konnten unkompliziert und termingerecht erledigt werden. Um auf der Überfahrt keine Überraschungen zu erleben, wurde noch eine Probefahrt nach Untervaz arrangiert. Im Hintergrund wurden die Vorbereitungsarbeiten für die Verschiebung nach Filisur getroffen. Mitten in der Ferienzeit, am 8. August 2015 wurde die Überführung angesagt. Natürlich wollte man die Lok nicht einfach einem Güterzug mitgeben. Nein die Reise sollte standesgemässes – zu Ehren der «102-jährigen Dame» - in Form eines Extrazuges durchgeführt werden. Ihre «Schwester-Lok», die Ge 2/4, Nr. 222, die bereits 1946 ein ordentliches Face-Lifting erhalten hat, sollte sie nach Filisur zurückführen. Um die zusätzlich angehängten Wagen zu füllen, wurde eine Sponsorenfahrt ausgeschrieben. Trotz des hohen Fahrpreises (Fr. 205).-), fühlten sich etliche Reisende dem historischen Denkmal verpflichtet und nutzten diese einmalige Sonderfahrt von Landquart nach Filisur. Sie sollten es nicht bereuen! Strahlendes Wetter, gute Stimmung unter den Reisenden, und eine problemlose Überfahrt machten den Tag zum unvergesslichen Erlebnis!

Und wie geht es nun weiter? Die Lok ist zur Zeit in der Lokremise von Filisur eingestellt. Die Projektgruppe wird nun das weitere Vorgehen für die Restaurierung festlegen. Weitere Informationen erhalten Interessierte in unserer nächsten «Bündner Kulturbahn» oder laufend auf unserer Internetseite www.historic-rhb.ch.

1 **Seit acht Jahren fristet die Lok «205» hinter dem Depot von Goldau ein Mauerblümchen-Dasein.**

2 **Es geht los; auf einem Tiefladewagen wird die Lok abtransportiert. Für Aufsehen sorgt sie bereits während des Zwischenhaltes auf der Autobahn-raststätte im Glarnerland.**

3 **Zurück in der alten Heimat! Grosser Bahnhof auf dem Areal der Haupt-werkstätten der RhB in Landquart.**

4 **Mit der stolzen Schwesterlok, der Ge 2/4 Nr. 222 unterwegs nach Filisur.**

Fotos: Enrico Pirovino

Die Marke 400 UHC® HSH® entspricht der Stahlgüte R400HT gemäß Euronorm und ist nach TSI zugelassen

Damit unsere Kunden Lifecycle-Champions sind, geben wir unser Bestes.

Von R350HT zu 400 UHC® HSH®
Doppelte Performance im Gleis.

Anders als gewöhnliche wärmebehandelte Schienengüten, weist 400 UHC® HSH® einen erhöhten Kohlenstoffgehalt auf, woraus sich auch die Bezeichnung UHC® („Ultra-High-Carbon") ableitet. Als Ergebnis zeigt sich eine im Mischverkehrseinsatz bisher nicht gekannte Resistenz gegen Verschleiß, Schlupfwellenbildung und Rollkontaktermüdung (RCF).
Gewinnen Sie mit einer erwiesenen Erfolgsbilanz, sofortigen Lieferverfügbarkeit und überlegenen Lebenszyklus-Wirtschaftlichkeit – **400 UHC® HSH®**

voestalpine Schienen GmbH
www.voestalpine.com/schienen

voestalpine
EINEN SCHRITT VORAUS.

RhB-Thyristorlok Ge 4/4 II Nr. 611–620 Spur 0m (Lüp 289 mm)

- Im Jahre 1973 wurden bei der RhB die neuen Thyristor-Loks Ge 4/4 II Nr. 611 bis Nr. 620 in Betrieb genommen.

  Der mechanische Teil wurde von der Firma SLM im Winterthur ausgeführt, den elektrischen Teil fertigte die Firma Brown Boveri in Baden.

  Auf Grund der sehr guten Erfahrungen mit diesen Triebfahrzeugen ist im Jahre 1982 eine weitere Serie von 13 Einheiten (Nr. 621–Nr. 633) bestellt woden, die in den Jahren 1984–1985 in Betrieb genommen wurden.

EUROMODEL 1:45
Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugrösse 1:45

- Die Modelle sind komplett aus Messing gefertigt und höchst detailliert mit Messing-Feingussteilen und Ätzteilen.
- Die Loks werden mit Faulhaber-Motoren über ein Zwischengetriebe (Stirnradgetriebe) angetrieben, haben hervorragende Laufeigenschafen und adäquate Zugkraft.
- Wechselnde Stirnbeleuchtung. Digital sind alle Beleuchtungsvarianten wie beim Vorbild möglich.
- Die Schnittstelle für Digital-Decoder ist serienmässig vorhanden, ebenso die Austausch-Möglichkeit für Kadee-Kupplungen.
- Lieferbar als Fetigmodell mit feinster Lackierung. Auf Wunsch mit Verwitterungs-Finish, perfekte Beschriftung.

model rail ag
Im Winkel 5 • FL-9485 Nendeln
Tel. 00423 373 21 39
Fax 00423 373 41 49

Besuchgszeiten
Montag–Freitag 8.00–12.00 Uhr
13.00–17.00 Uhr
Samstag 9.00–12.00 Uhr

Neue Einstellhalle in Samedan

Von Koni Zingg

Das Ende des Tunnels ist in Sicht ... Der Realisierung einer Einstellhalle für die historischen Fahrzeuge steht nichts mehr im Wege. Die in unzähligen Stunden aufgearbeiteten Personen- und Güterwagen müssen künftig nicht mehr im Freien abgestellt werden. Im Spätherbst 2016 kann die Halle in Betrieb genommen werden. Die Sicherung der «rollenden Kulturgüter» der Rhätischen Bahn ist somit gewährleistet.

«Schutz vor der Witterung», so lautete ein Berichtstitel in der Ausgabe 2012 der «Bündner Kulturbahn». Vorbei sind nun die Zeiten, wo die restaurierten historischen Fahrzeuge der garstigen, alpinen Witterung ausgesetzt waren. Es war ein langer Weg, bis das Projekt einer Einstellhalle in Samedan durch alle Instanzen gutgeheissen war. «Was lange währt, wird endlich gut!»

Die Rhätische Bahn hatte beim Umbau der Gleisanlage 2011/2012 in Samedan speziell zwei Gleise hergerichtet für die Möglichkeit einer Überdachung der historischen Fahrzeuge. Von historic RhB zusammen mit dem Club 1889 wurde ein Pflichtenheft über die Bedürfnisse an notwendige Gleislängen und Ausrüstung erstellt.

Wie so oft in solchen Fällen war die Frage der Finanzierung die grösste Hürde. In der Zwischenzeit konnte dies gelöst werden dank gewährten Beiträgen von der öffentlichen Hand, aus dem Lotteriefonds und natürlich grosszügigem Sponsoring seitens Mitglieder von historic RhB-Vereinen.

Fakten zur Einstellhalle

Bauherr	Rhätische Bahn AG Chur
Mieterin	historic RhB Chur
Abmessung	62 m x 10 m
Abstellgeleise	nutzbare Gleislänge 2 x 60 m; keine Fahrleitung
Ausbau	Holzbinderkonstruktion Seitenwände verschalt mit Fichte Gibeldach mit Trapezblechabdeckung
Kosten	CHF 960'000

Damit konnte das Ausführungsprojekt anfangs 2015 gestartet werden. Sollte es aus baurechtlichen Gründen keine grösseren Verzögerungen mehr geben, kann mit dem Bau in diesem Frühjahr begonnen und die Halle im Spätherbst 2016 bezogen werden.

Dampflok G 3/4 11 «Heidi» von 1902 2005–2015

Güterwagen L3 6603 «Hochbordwagen» von 1911 2014–2015

Personenwagen C 2012 «Samedrin» von 1889 (ehemalige Landquart-Davos-Bahn) 1996–1999

Gepäckwagen F 4004 von 1896 2008–2015

Gedeckter Güterwagen K1 5615 «Il Grischun» von 1913 2002–2004

Gesellschaftswagen B2138 «Filisurer-Stübli» von 1902 2000–2002

Barwagen D 4052 «Rhätia-Stübli» von 1913 (Vereinslokal Dampffreunde der Rhätischen Bahn) 2003

Mit Leidenschaft,

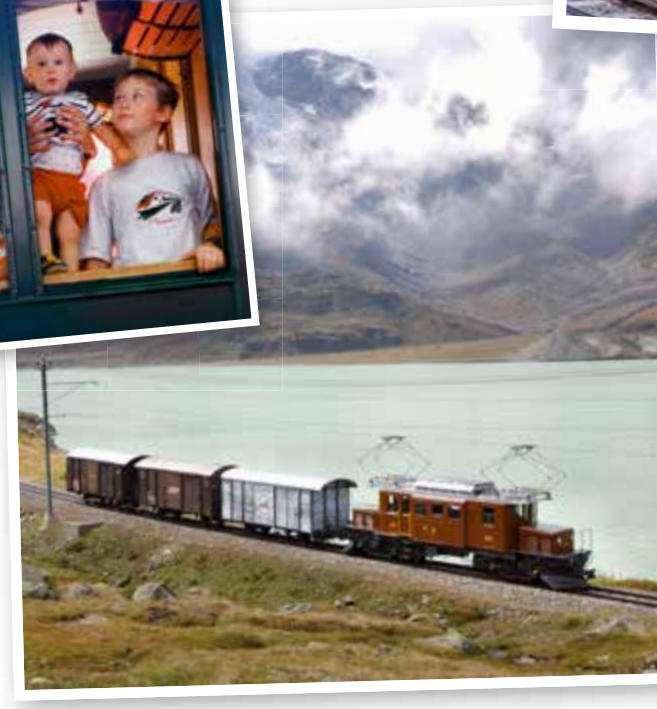
Der Beitrag des Club 1889 zur

20

1996–2016

Club 1889

«Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn»



Freude und Tränen

historischen RhB-Wagenflotte

Elektrolok Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil» von 1928 (ehemalige Bernina-Bahn) 1999–2010

Gesellschaftswagen C114 «La Bucunada» von 1910 (ehemalige Bernina-Bahn) 2000–2001

Personenwagen BC 110 «Ul Mesolcines» von 1909 (ehemalige Bernina-Bahn) 2003–2007

Gedeckter Güterwagen Gbk-v 5563 «25 Jahre Dampffreunde der Rhätischen Bahn» von 1913 2000–2001

Güterwagen N 1513/1520 «Langholzwagen» von 1906 2000–2002

Postwagen Z 26 von 1913 2005–2012

BEMO

Spur 0m / 1:45 jetzt im Fachhandel

Holztransportwagen der Rhätischen Bahn:
9464 102 RhB Kk-w 7302 Rungenwagen mit Holzladung
9464 103 RhB Kk-w 7303 Rungenwagen mit Holzladung

www.bemo-modellbahn.de

Kulturbahn-Agenda 2016

Januar

17.	1	Bernina **Dampfschleuderfahrt**
22.–24.	2	St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz **Vollmondfahrt** 23.01. Arosa
31.	1	**Engadiner Dampffahrt**

Februar

7.	6	**Brunchfahrt Disentis**
10.	4	**Aus den Anfängen elektrischer Zugförderung**
14.	1	Bernina **Dampfschleuderfahrt**
14.	6	**Brunchfahrt Disentis**
20.	2	St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz **Vollmondfahrt**
21.	6	**Brunchfahrt Disentis**
28.	1	Winter **Surselva Dampffahrt**

März

5.		Freunde der Schmalspurbahnen Generalversammlung
19.		Verein Dampffreunde der RhB Generalversammlung
27.	4	Auf den Spuren des Osterhasen **Bahnmuseum Bergün**
28.	6	Landquart – St. Moritz – Landquart **Osterfahrt**

April

3. + 10.	6	**Brunchfahrt Disentis**
9.		Club 1889 Generalversammlung
16.		IG Zügen-Landwasser Generalversammlung
16.–17.	4	**Workshop Billettdruck**
17.	6	**Brunchfahrt Disentis**
23.		historic RhB DV in Landquart
24.	6	Chur – Scoul/Tarasp – Chur **Frühlingsfahrt**
30.		Pro Salonwagen RhB Generalversammlung

Mai

8.	1	Rundfahrt **Davoser Dampfzug**
8.		Albula-Bahn-Club GV in Bergün
21.	5	Fahrt ins Blumenland (Dampf) **Clà Ferrovia**
22.	4	Internationaler Museumstag **Bahnmuseum Bergün** Freier Eintritt
28.	6	Chur – Disentis **Kult. Weltreise Indien**

Juni

5.	2	**Erlebniszug Albula**
11.–12.	5	**UNESCO Welterbetag**
16.–18.	1	**3-Tagesfahrt**
19.	2	**Erlebniszug Albula**
26.	2	**Erlebniszug Albula**

Juli

1.–4.	1	St. Moritz–Zermatt–St. Moritz **Glacier Pullman Expr**
3.	2	**Erlebniszug Albula**
7.–9.	1	**Rhätia Pullman Expr** Davos–St. Moritz–Davos
10.	2	**Erlebniszug Albula**
17.	2	**Erlebniszug Albula**
21.–23.	1	**Rhätia Pullman Express** Davos–St. Moritz–Davos
24.	2	**Erlebniszug Albula**
30.	3	Chur – Valendas – Chur **Clà& AmiSabi Dampf**

August

2.	2	**Erlebniszug Albula**
6.	1	Sommerfahrt **Dampffahrt Davos**
11.–13.	1	Davos–St. Moritz–Davos **Rhätia Pullman Expr**
14.	2	**Erlebniszug Albula**
18.–20.	1	**Rhätia Pullman Expr** Davos–St. Moritz–Davos
21.	2	**Erlebniszug Albula**
28.	2	**Erlebniszug Albula**

September

2.–5.	1	St. Moritz–Zermatt–St. Moritz **Glacier Pullman Expr**
4.	2	**Erlebniszug Albula**
10.	1	Herbst **Surselva Dampffahrt**
11.	6	Landquart – Davos – Landquart **Sonntagsbrunch**
25.	3	Fahrt ins Blumenland (Dampf) **Clà Ferrovia**

Oktober

9.	6	Chur – Disentis – Chur **Herbstfahrt**
15.	6	**Bündner Wein & Gourmetfahrt**
15.	4	**Bergün** **Konzert Bibi Vaplan** Eintritt frei
16.	1	Samedan – Davos – Samedan **GmP Albula**
15. + 16.		**Geburtstagsfest Club 1889** www.club1889.com
22. + 29.	6	**Bündner Wein & Gourmetfahrt**

November

26.	6	Chur – Disentis **Kult. Weltreise Thailand**

Dezember

10.	3	Fahrt ins Lichterland mit **Clà Ferrovia**
11.	3	Fahrt ins Lichterland mit **Clà Ferrovia**
17.	3	Fahrt ins Lichterland mit **Clà Ferrovia**

Informationen und Billette

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof
7402 Bonaduz

Tel. 081 641 11 78
www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Führungen Wiesnerviadukt:
jeden Donnerstag vom 16. Juni bis zum 20. Oktober 2016, Treffpunkt 15 Uhr 15 am Bahnhof Davos Wiesen

Informationen zu den einzelnen Reisen

1 www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/dampf-nostalgiefahrten
2 www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/erlebnisfahrten
3 www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/cla-ferrovia
4 www.bahnmuseum-albula.ch
5 www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb
6 www.rhb.ch/de/freizeit-ausfluege/genuss-erholung/kulinarische-genussreisen

UNESCO Welterbetage

Erstmals in der Schweiz

Vom Samstag, 11. Juni bis Sonntag, 12. Juni 2016 werden zum ersten Mal die Welterbestätten der Schweiz gefeiert. Selbstverständlich beteiligt sich auch die Rhätische Bahn mit ihrer Welterbestrecke «RhB in der Landschaft Albula/Bernina» an dieser Feier und gibt der Bündner Bevölkerung die Gelegenheit «ihr» Welterbe von der besten Seite zu zeigen oder besser kennen zu lernen. Die Besucher der Welterbetage erwartet an diesem Wochenende ein abwechslungsreiches Programm.

Die Altstadt von Bern ist bei der ersten Durchführung der schweizerischen Welterbetage die sogenannte «Host City». An der Zentralveranstaltung widmen sich dort Repräsentanten der Welterbestätten der Schweiz und Vertreter aus Politik, Tourismus und weiteren den Welterbestätten nahestehenden Organisationen dem Thema UNESCO Welterbe. In den elf Welterbestätten der Schweiz werden an den beiden Tagen individuelle Programme angeboten. Dabei geht es auch darum, sich mit den Werten der Welterbestätten auseinander zu setzen. Was macht das Welterbe einzigartig? Wo hat die Natur oder der Mensch Aussergewöhnliches geschaffen? Welche Einflüsse gefährden die Welterbestätte? Wie können wir das Welterbe sinnvoll nutzen und den Gästen diese Attraktionen und Wahrzeichen zugänglich machen? Diese und weitere Fragen sollen die Welterbetage 2016 begleiten. Die Welterbetage sollen den Stolz, die Verantwortung und das Bewusstsein der Öffentlichkeit für die universellen Werte stärken.

Postenfahrten und weitere Highlights
Die RhB bietet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Destinationen entlang der Welterbestrecke ein vielfältiges Programm an. Dabei soll der Besucher der Welterbetage sowohl von der Bahn aus die Landschaft des Welterbes geniessen, als auch an den acht Stationen entlang der Welterbestrecke mehr über das UNESCO Welterbe erfahren. Für die Reise zwischen den einzelnen Stationen will die RhB zeigen, dass sie gewillt ist, einerseits die wertvolle Bahngeschichte den Kunden als Attraktion zu erhalten, anderseits in der Gegenwart eine leistungsstarke Bahn ist und zudem mit dem neuen Albula Gliederzug bereit für die Zukunft ist. Somit können die Besucher wahlweise das Programm mit Fahrten mit den historischen Zügen, den Regelzügen oder einer Schnupperfahrt mit dem Albula Gliederzug ergänzen. An den Stationen wird ein sich wiederholendes Programm angeboten, wobei jeweils auch für die Kinder gesorgt ist. Während die Erwachsenen sich an einer Führung, einem Vortrag oder Ähnlichem über die Welterbestrecke informieren können, werden die Kinder spielerisch an die Welterbe- sowie Bahnkulturthemen herangeführt. Ziel ist es, dass jeder Besucher sein individuelles Programm für diese zwei Tage zusammenstellen kann. Zwei spezielle Programmpunkte sollen an dieser Stelle bereits verraten werden:
Am Samstag, 11. Juni 2016 um 17.00 Uhr stattet der RhB-Kinderkondukteur Clà Ferrovia dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen Besuch ab. Zusammen mit seinem geistigen Erschaffer Linard Bardill sorgt Clà mit einem Kinderkonzert für musikalische Unterhaltung. Spass ist garantiert! Zudem findet am Sonntag, 12. Juni 2016 am Fusse des Landwasserviaduktes der Welterbe-RhB-Brunch statt. Vor atemberaubender Kulisse wird ein Brunch mit regionalen Produkten aufgetischt. Genuss mit Welterbefeeling.

1. Schweizer Welterbetage 2016
11. + 12. Juni, jeweils von 9 – 17 Uhr

Programm Welterbe Rhätische Bahn

- Verschiedene Attraktionen an den Bahnhöfen auf der UNESCO Welterbestrecke: Thusis, Filisur, Bergün, Samedan, Alp Grüm, Cavaglia, Poschiavo
- Sonderzüge gemäss separatem Programm. Dieser wird ab ca. Mitte April auf www.rhb.ch/welterbetage kommuniziert.

Preise:

Welterbepass (2. Klasse) pro Tag:

Erwachsene CHF 45.-

Erwachsene mit ½-Taxabo CHF 35.-

Erwachsene mit GA CHF 25.-

Kinder 6 - 16 CHF 15.-

Kinder 6 - 16 mit Familienkarte CHF 15.-

Kinder 0 - 6 Jahre: gratis

Inbegriffen:

- Freie Fahrt auf den fahrplanmässigen Zügen der Albula- und Berninalinie.
- Zuschlagsfreie Fahrt auf den Sonderzügen.
- Eintritt ins Bahnmuseum Albula in Bergün.
- Freier Zugang zu den Attraktionen an den Bahnhöfen (Vorträge/Ausstellungen/Spielstationen/Führungen/Konzerte usw).

Specials:

Samstag, 17 Uhr, Bergün, Kinderkonzert mit Clà Ferrovia und Linard Bardill.

Sonntag, 9 – 15 Uhr Brunch am Landwasserviadukt (Brunch ist nicht im Welterbepass inbegriffen).

Programm und Preisänderungen vorbehalten!

Historischer Bernina-Zug am Lago Bianco.

«All inclusive»

Für die Welterbetage wird ein spezieller Welterbepass angeboten. Mit diesem Pass kann sowohl auf den RhB-Welterbestrecken Albula und Bernina gefahren werden, als auch das attraktive Welterbeprogramm genossen werden.

Im offenen «Cabrio» durchs Albulatal ist auf für die Kleinsten das Grösste.

Clà Ferrovia erzählt seine Geschichten im «Blonk» vor aufmerksamen Zuhörern ...

Tunnelbaustelle Albulatunnel und Welterbe RhB

Bauen im UNESCO Welterbe
Der über 110 Jahre alte Albulatunnel gilt als Kernstück der UNESCO Welterbestrecke. Demensprechend ist beim Bau des neuen Albulatunnels und beim Umbau des alten Albulatunnels zum Sicherheitstunnel dem UNESCO Welterbe Rechnung zu tragen. Die RhB arbeitete bei der Planung des neuen Tunnels eng mit der Denkmalpflege des Kantons und des Bundes zusammen. Sämtliche Änderungen des Erscheinungsbildes sowohl der Geländegestaltung als auch der Bahnanlagen wurden thematisiert und die Ergebnisse in einem «Masterplan» festgehalten. Der Plan gilt als Richtschnur für den Umgang mit der historischen Bausubstanz und den neu dazukommenden Bauten.

Der «Masterplan» beinhaltet unter anderem folgende Massnahmen, um den landschaftlichen und bauhistorischen Gesamteindruck bei den Tunnelportalen in Preda und Spinas zu wahren:

- *Denkmalpflegerisch bedeutende Bausubstanz wird bei engen Platzverhältnissen entweder verschoben oder demontiert und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder errichtet.*
- *Die Portale des neuen Tunnels inklusive Vorbereiche werden in Absprache mit der Denkmalpflege gestaltet.*
- *Landschaftsstrukturen wie Böschungen, Gräben, Wege bleiben erhalten.*
- *Diverse temporäre Veränderungen, die für den Baubetrieb notwendig sind, werden nach Abschluss der Bauarbeiten zurückgebaut.*

Gesamtensemble bleibt erhalten
Sowohl in Preda wie auch in Spinas wurden oder werden nach Fertigstellung des neuen Albulatunnels verschiedene Baumassnahmen betreffend Geleise, Gebäude und Gewässer vorgenommen.
Der Bahnhof Preda wird um ein neues Kopfgleis für den Schlittelbetrieb und mit einem entsprechenden Perron erweitert. Zur Erschliessung dieses neuen Perrons wird eine Personenunterführung erstellt. Zudem werden die Gleisanlagen bei der Zufahrt zu den Rangiergleisen und zum neuen Albulatunnel angepasst.
Das Bahnhofsgebäude bleibt am heutigen Standort bestehen. Im Portalbereich wird ein neues Dienstgebäude erstellt, welches Platz für die Bahntechnik- und Elektroanlagen bietet. Die Architektur orientiert sich an den Prinzipien der alpinen Baukultur mit einer Natursteinfassade, Satteldach und Zugangstüren aus Massivholz. Das Schalthaus und das Ventilatorenhaus werden aufgrund der neuen technischen Anlagen nicht mehr gebraucht, bleiben aber bestehen. Auch das Doppelwärterhaus wird erhalten und mit originalgetreuen Holzschindeln neu eingekleidet. Es wurde aber wegen den neuen Platzverhältnissen am Bahnhof, um 23 Meter nach Norden verschoben. Der Holzschopf hinter dem Bahnhofsgebäude musste vorübergehend den Bautätigkeiten weichen und wurde vor Baubeginn demontiert. Er wird aber später leicht versetzt wieder aufgerichtet und das Dach originalgetreu mit Blech eingedeckt. Der Stationsbrunnen wird während der Bauzeit demontiert und geschützt eingelagert und später wieder aufgestellt.

In Spinas wird das bestehende Gleiskonzept an die neuen Bedürfnisse angepasst

und erfolgt gemäss den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Ebenso wie in Preda werden auch in Spinas verschiedene bauliche Massnahmen an den Gebäuden auf dem Bahnhofsgelände vorgenommen. Im Portalbereich wird ein neues Dienstgebäude erstellt, welches die Bahntechnik- und Elektroanlagen aufnimmt. Dieses neue Gebäude orientiert sich an den Baustandards der alpinen Baukultur und wird mit einer Natursteinfassade eingekleidet. Das Schalthaus behält weiterhin seine Funktion für die Fahrleitungsanlage und wird instandgesetzt. Die Fassaden des Aborthäuschens werden komplett im originalen Zustand erhalten und sanft restauriert. Die 1902 erstellte Beverinbrücke, die zwischen dem Tunnel und dem Bahnhofsgebäude Spinas liegt, wird aufgrund der neuen Gleislage und dem altersbedingten Zustand abgebrochen. An ihrer Stelle wird eine neue Brücke erstellt, welche neben den beiden Gleisen auch eine Zufahrt für den Sicherheitstunnel inklusive Dienststeg aufweist.

Infoarena Albulatunnel

Vieles hat sich seit dem Bau des ersten Albulatunnels verändert. So auch die Art wie über die Arbeiten der Baustelle kommuniziert wird. Heute können wir hautnah beim Tunnelbau dabei sein. Sei es mit einem Blick durch die Livecam (eher Webcam?) unter www.rhb.ch/albulatunnel oder bei einem Besuch vor Ort. Für Informationen über die Baustelle wurde in Preda die Infoarena Albulatunnel eingerichtet, die individuell besucht werden kann. Auf einer 165 Meter langen roten Baustellenwand wird Wissenswertes zur Geologie, Tunnelbautechnik, Logisitik oder zum Bauen im Welterbeperimeter vermittelt. Ein Infopavillon informiert vertieft und audiovisuell über den Neubau. Die Tunnelbaustelle ist auch für Kinder spannend. In der Infoarena finden sie spielerische Elemente wie zum Beispiel die fünf Sprengstationen mit Kobali dem Sprengmeister und seinen Freunden Türli & Flidari. Bei einer Video- Führerstandsfahrt lassen sich die Strecken der RhB wie echt erleben und entlang der Baustellenwand gibt es verschiedene Rutsch- und Klettermöglichkeiten. Ein Ausflug nach Preda drängt sich nächsten Sommer auf. Am Besten gleich kombiniert mit einer Wanderung auf den Bahnerlebnisweg, einem Besuch des Bahnmuseums oder der Modellbahnanlage im Dorfmuseum von Bergün.

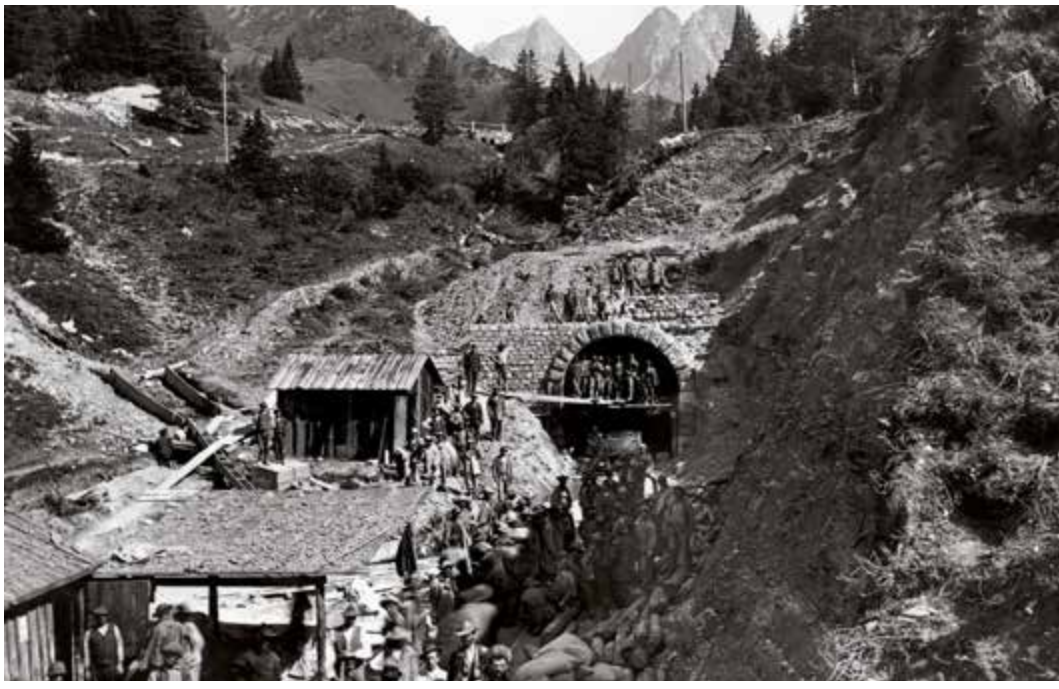
Baustellenführungen

Neben dem freien, individuellen Besuch der Infoarena, bieten die Baustellenführungen eine Gelegenheit, spezifischere Informationen zum Neubau Albulatunnel zu erhalten. Im Sommer, jeweils mittwochs und sonntags, werden öffentliche Baustellenführungen angeboten. Gruppen werden nach Vereinbarung über die Baustelle geführt. Speziell ausgebildete Führer erläutern während rund 90 Minuten Spannendes zum Bauprojekt und führen die Besucher an Orte der Baustelle, die man als normaler Besucher nie zu Gesicht bekäme.

Mehr Informationen zum Albulatunnel, der Infoarena und den Baustellenführungen unter:

www.rhb.ch/albulatunnel

10. September 2016: Tag der offenen Baustelle Albulatunnel



Preda mit der Baustelle Albulatunnel (1898 – 1903); gewaltige Gegensätze im Vergleich zur heutigen Bauweise des neuen Albulatunnels II.

Auffrischung für die RhB-Krokodillok

Von Ernst Hauri

Mit der Eröffnung des Bahnmuseums Albula in Bergün anfangs Juni 2012 wurde die berühmteste Lokomotive der Rhätischen Bahn auf dem Bahnhofplatz aufgestellt. Unsere Lok Ge 6/6 I Nr. 407 soll als Blickfang und Wegweiser für das neue Bahnmuseum dienen. Die «Krokodillok» stand im Freien ohne Unterstand und war der Witterung ausgesetzt. Vereinsmitglieder nahmen sich der Sache an und verpassten die «Lok 407» eine «Pinselrenovation».

Ohne Unterstand rostete die «Lok 407» vor sich hin. Leider hat sich seither niemand mehr um das Äussere der Lok gekümmert. Die Lok-Nummern und Schilder wurden abmontiert und im Keller des Museums archiviert. Die Pantographen landeten zwecks Auffrischung ebenfalls im Untergeschoss und wurden durch hässliche Holzgestelle ersetzt.

Dass die Lok keine Falle mehr machte, geschweige zum Besuch des Bahnmuseums animierte, war allen klar. So machten sich anfangs Sommer 2015 einige Mitglieder des Albula-Bahn-Clubs und Helfer des Bahnmuseums unter der fachkundigen Leitung von Enrico Pirovino daran, den «Schandfleck» wenigstens einigermassen wieder in Stand zu stellen. Mit Lumpen, einem Petrolgemisch und viel Enthusiasmus wurde da gepinselt, geschabt und die echten Pantographen wieder aufs Dach gehievt. Peter Wittop Konning und Werner Haas zeigten ihre malerischen Fähigkeiten und gaben den beiden Pantographen mit Silberfarbe ein neues Aussehen. Nun präsentiert sich die aufgefrischte Lok wieder wie aus dem «Trückli» und ist ein würdiges Aushängeschild für das Bahnmuseum Albula in Bergün.

Im Hintergrund laufen bereits die Vorbereitungen für den Bau eines Unterstandes. Die Finanzierung ist gesichert und im Frühjahr 2016 soll das Dach erstellt werden.

Neubau Modellbahnanlage im Ortsmuseum Bergün

Unsere Modellbahnanlage wird infolge technischer Überalterung total erneuert. Aus diesem Grunde finden während der Wintersaison 2015 / 2016 keine Modellbahn- Vorführungen statt. Selbstverständlich sind Besucher jederzeit willkommen, um einen Blick über den Baufortschritt der neuen Modellbahnanlage zu werfen.

Rechtzeitig auf die Sommersaison (ca. Mitte Juni 2016) wird die neue Modellbahnanlage fertig erstellt und die Modellbahn-Vorführungen finden an den geplanten Tagen statt.

Auf der Anlage verkehren historische wie auch die modernsten Züge der RhB; auf unserem Bild der «Allegra-Triebzug» mit Panoramwagen des Bernina-Express.

Foto: Christian Ticar

«Küchenwagen» in Bergün

Von Roman Sommer und Gian Brüngger

Vor Beginn der Wintersaison 2015/16 wurde ein ausrangierter Mannschaftswagen der Rhätischen Bahn in einer spektakulären Aktion vor das Bahnmuseum Albula in Bergün gestellt.

Die Schenkung des alten Mannschaftswagens, in dem jahrzehntelang Gleisbauarbeiter auf den zahlreichen Baustellen der RhB verpflegt wurde, erforderte neben viel Fingerspitzengefühl und Millimeterarbeit auch ein wenig Improvisationstalent.

Dennoch konnte das Bijou nach einer dreistündigen Zügelarbeit vom Stammnetz der Rhätischen Bahn auf das Museumsgleis gestellt werden und wird nun fortan manch Erwachsenen wie auch Kinder als gemütliches Stübli erfreuen.

In Bergün sind die „Küchenwagen" wie sie liebevoll genannt werden im ganzen Dorf bekannt. Viele Jahr war ein „Schwesterwagen" des nun vors Museum gestellten Mannschaftswagen am Bahnhof Bergün stationiert, bevor er als „Filisurer-Stübli" umgebaut wurde und nun in den historischen Dampfzügen eingesetzt wird.

Historisches zum Rottenwagen

Der Wagen X 9063 ist im Jahre 1903 als AB 116 von der Schweizerischen Industrie Gesellschaft (SIG) Neuhausen am Rheinfall mit der Fabriknummer 9444 geliefert worden. Wie alle Personenwagen der RhB war auch er dunkelgrün gestrichen und hatte vier Abteile, je zwei in 1. Klasse mit roten Plüschpolstern und in 2. Klasse mit grauen Stoffpolstern. In der Mitte trennte ein Abort die beiden Klassen. Im Jahre 1911 deklassierte die RhB das Fahrzeug zum «B 116» (2. Klasse).

Im Sommer 1956 folgte mit der Zusammenlegung der beiden Polsterklassen zur neuen 1. Klasse und der 3. Klasse zur neuen 2. Klasse eine erneute Deklassierung. Gleichzeitig führte die RhB ein neues «Wagen-Nummersystem» ein, wobei die zwei- und dreistelligen Wagennummern in vierstellige umbezeichnet wurden. So erhielt unser «B 116» die neue Bezeichnung «B 2135» und stand seither vor allem im Churer Vorortsverkehr im Einsatz. Die Wagen mit Abort dienten meistens in „Güterzügen mit Personenbeförderung» (GmP) als Personenwagen und Dienstwagen für das Personal. Nachdem bis Ende 1966 insgesamt 70 neue Einheitswagen Typ I in Betrieb kamen, konnte auf die über 60-jährigen Zweiachswagen verzichtet werden. Ihre Bausubstanz war noch gut und so sind diverse Fahrzeuge zu Mannschafts- und Rottenwagen umgebaut worden. Der B 2135 wechselte im 1967 nochmals seine Nummer («X 9063») und erhielt nach dem Umbau eine neue Farbe (oxydrot). Zuletzt stand das Fahrzeug der Bahndienstgruppe Zernez zur Verfügung und war meistens in Lavin abgestellt, wo ein Strom- und Wasseranschluss vorhanden war. Der Wagen besitzt immer noch seine damalige Inneneinrichtung inkl. Holzherd. Anfangs Dezember 2015 wurde der Rottenwagen nach Bergün überstellt und dient künftig dem Bahnmuseum Albula als «stationäre Beiz» auf dem Bahnhofplatz.Übrigens, der fast baugleiche Wagen «X 9065» war lange Zeit in Bergün stationiert und wurde durch Mitglieder des Club 1889 zum beliebten «Filisurer-Stübli» umgebaut; seit dem Sommer 2002 verkehrt der «B 2138» (mit einer neuen Wagennummer) als Treffpunkt- und Imbisswagen in den historischen Extrazügen.

Alpin Gartencenter

Gartenfest am Muttertag-Sonntag

Quedra 1, CH-7477 Filisur
Tel. 081 410 40 70
Online-Shop: www.schutzfilisur.ch

schutzfilisur
Alpin Gartencenter

Auf unseren Ausflugsfahrten geht die Post ab!
Eine Flotte mit fünf Oldtimer-Postautos steht
für Vereins-, Familien- und Firmenausflüge zur Verfügung.
Nostalgie erfahren – unser Service kommt immer gut an!

BODENSEE REISEN
CH-9326 HORN
+41 71 841 45 45
+41 79 207 66 44
kontakt@bodensee-reisen.ch
www.bodensee-reisen.ch

SCHWEIZER ALPINISTEN

Hans-Bernhard Schönborn beschreibt ausführlich Bau und Historie der einzelnen Bahnlinien der Rhätischen Bahn und erläutert, wie sich dies auf die Technik und Beschaffung der Fahrzeuge auswirkte.
160 Seiten, 272 Bilder, Format 230 x 265 mm
ISBN 978-3-613-71510-3 CHF 39,90

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.TRANSPRESS-VERLAG.DE
Service-Hotline: +41(62) 209 26 26
trans press

POSCHIAVO...das Unerwartete!

crocebianca
ALBERGO-RISTORANTE ★ ★ ★

CH – 7742 Poschiavo
Fam. Zanolari
+ 41 81 844 01 44
www.croce-bianca.ch

GILDA

Ristorante-Pizzeria
hotelalbrici

CH – 7742 Poschiavo
Fam. Zanolari
+ 41 81 844 01 73
www.hotelalbrici.ch

swiss historic hotels

Der Club 1889 hat Grund zum Feiern

Von Armin Brüngger und Fredy Pfister

Der Club 1889 feiert dieses Jahr sein 20-Jahr-Jubiläum. Er hat sehr bewegte Jahre hinter sich. Nach einer längeren Durststrecke können die Mitglieder jetzt mit Stolz ihr Werk betrachten.

Am 14. März 1996 gründeten 13 Männer, RhB-Bähnler und Handwerker aus dem Umfeld der Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV) in Samedan den Club 1889. Sie wollten mit dem Club die Restauration des ältesten Personenwagens der RhB, des C 2012 «Samedrin», welcher Mitte der 1990er verschrottet werden sollte, geregelt zur Hand nehmen. In den letzten 20 Vereinsjahren wurde aber nicht nur ein Wägelchen restauriert. Die Liste der bisher restaurierten Fahrzeuge überrascht, die historische RhB-Fahrzeugflotte wurde um eine bunte, interessante Palette bereichert. Total 13 Fahrzeuge aus den Jahren 1889 bis 1928 wurden aufgearbeitet und so der kommenden Generation fahrtüchtig erhalten. Diese Fahrzeuge erst machen den historischen Fahrzeugpark der RhB so richtig knackig. Eine Zusammenstellung der 13 realisierten Projekte befindet sich in der Heftmitte.

Viel Arbeit und Arbeiter

Sponsoren und Spender haben die Projekte des Clubs mit Millionen Franken grosszügig unterstützt. Die Clubmitglieder aber haben allein für 8 grosse Projekte bisher 47 011 Stunden Freiwilligenarbeit geleistet. Das entspricht in etwa der Arbeit, die bei einem 8.5-Stunden-Tag mit 5-Tage-Woche in 22 Jahren erbracht werden kann. Bei einem Stundenansatz von 50 Franken ergibt das eine Arbeitsleistung von rund 2,4 Millionen Franken. Es kann damit abgeschätzt werden, was Spender und die aktiven Clubmitglieder in den letzten 20 Jahren bereit waren, für ihre «Vision des rollenden Kulturerbes» zu leisten. Wie die Buchhaltung über die 8 registrierten Projekte weiter zeigt, haben bisher genau 200 Männer und Frauen jeden Alters konkret handwerklich an einem Wagen oder einer Lok in der Werkstatt oder durch Heimarbeit mitgeholfen. Die Arbeitsleistungen pro Projekt und Kopf variieren dabei von 1 Stunde bis zu 2560 Stunden. Natürlich haben diese 200 «Clübler» nicht bloss die Fahrzeuge gestrichen. So sind auch die Arbeitsgattungen eindrücklich: von Ausschreibungen, über Maler- und Schlosserarbeiten, über hochqualifizierte Elektroplanungen bis hin zu feinen Näharbeiten und nicht zu vergessen die schönen Schreiner- und Wagnerarbeiten konnten die meisten Arbeiten vereinsintern ausgeführt werden. Für sehr spezifische oder sicherheitsrelevante Arbeiten bzw. Bauteile konnte auf externe Firmen oder teilweise auf die RhB zurückgegriffen werden.

Vereinsarbeit

Andere Vereinsarbeiten wie Catering, Administration, Sponsorensuche usw. sind oben noch nicht einmal mitgezählt. Eine kleine Gruppe betreut regelmässig Gäste in unseren zwei Gesellschaftswagen «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli» meist im Auftrag der RhB, weshalb in der Betriebswerkstätte von

Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt: **Jugendstilperle!**

KURHAUSBERGÜN

www.kurhausberguen.ch | T: +41 81 407 22 22

WEISSES KREUZ
BERGÜN

HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

Bärenstarke Gastfreundschaft!

Familie Thomas Baer - Ursina Barandun, 7482 Bergün/Bravuogn
Telefon 081 410 50 10, www.weisseskreuz-berguen.ch

- für Bahn- und Wanderfreunde
- für Biker, Golfer, Schlittler etc.
- für alle, die es gemütlich mögen
- ruhig und sonnig
- an der Bahnlinie
- nahe beim Landwasserviadukt

HOTEL RESTAURANT
Grischuna
Familie R.+A. Uffer
7477 Filisur
Tel. 081 404 11 80
Fax 081 404 24 80
hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
www.grischuna-filisur.ch

zentral gelegen!

graubünden

Pendler oder Ferienbucher?

Am Bahnschalter in Bonaduz erhält jeder sein Ticket. Auch Buchungen mit Sitzplatzreservationen aller Züge erledigen wir für Sie.

Wir verkaufen sämtliche Billette national und international

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof RhB • Bahnstrasse 1 • 7402 Bonaduz
Telefon 081 641 11 78 oder 079 610 46 72
www.dampfvereinrhb.ch • kundendienst@dampfvereinrhb.ch
Öffnungszeiten Montag bis Freitag 8.15 bis 12.15 Uhr

★ ★ ★ ★
HOTEL
A·B·C
CHUR

ihr 4-stern boutiquehotel in der churer city.

modern
schlicht
persönlich
komfortabel
Spa-Lounge
Fitnessraum
Seminarräume

Ottostrasse 8
CH-7000 Chur
Tel. +41 (0)81 254 13 13
Fax +41 (0)81 254 13 00
www.hotelabc.ch
abc@hotelabc.ch

«AI PORTICI»
* * *
RISTORANTE

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

Gruppenmenüs 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

Samedan ein Catering-Lager betrieben wird. Fast im Jahrestakt konnten ferner interessante Anlässe vor allem in den ersten sieben Vereinsjahren an die Hand genommen werden. Beispiele sind:

- *Medienwirksame Fahrzeugübergaben «Samedrin» von 1999, «La Bucunada» von 2001 und «Filisurer-Stübli» von 2002,*
- *Bahnausstellung im Coop von Samedan 2001,*
- *eine vielbesuchte Fotoausstellung in der Chesa Planta in Samedan anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Albulalinie 2003,*
- *ein vielbeachteter Auftritt von 2003 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern mit Show-Reparaturarbeiten sowie der Bewirtung in der «La Bucunada» im Rahmen der Ausstellung «mini, dini, üsi Bahn»,*
- *zahlreiche Feste für andere Vereine oder die RhB in der Betriebswerkstätte von Samedan,*
- *Regelmässige Vorträge und Führungen in der Betriebswerksätte Samedan,*
- *Regelmässige Auftritte mit Souvenirstand auf Einladung der RhB während ihrer Jubiläumsfeiern,*
- *Seit 2002 jeweils Generalversammlungen mit Extrazug in den Gebieten Chur/Engadin/Poschiavo/Surselva.*

Der Club 1889 war wesentlich beim Aufbau von *historic RhB* mitbeteiligt. Mit der Gründung dieses Dachverbands 2003 wurde auch die grosse Hoffnung verbunden, die vereinseigene «Vision» einer auch historischen RhB als Tourismusmagnet breit im Kanton verankern zu können.

«Heidi» nach Herzenslust

Bis Ende 2015 konnten drei Restaurationsprojekte abgeschlossen werden. Was viele Bahnfans begeistern dürfte, ist die Tatsache, dass die Dampflok G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 nach 10 Jahren Kur in Samedan endlich wieder dampfen kann. Und dies darf sie nun nach Herzenslust und offiziell tun, denn Ende 2015 traf aus Bern, vom Bundesamt für Verkehr (BAV), die Betriebsbewilligung ein. «Heidi» ist jetzt also offiziell befugt, Passagiere durch unseren schönen Kanton befördern. Sie wurde im November 2015 von Spezialisten des BAV und vom Verein für technische Inspektionen (SVTI, «Kesselinspektorat») auf Herz und Nieren geprüft. Für diese Abnahme hat der Club 1889 vorgängig zahlreiche Fahrten in das zukünftige Einsatzgebiet der Lok durchgeführt und entsprechend laufend Verbesserungen an der Loktechnik vorgenommen. Bahnfans dürfen sich auf die einzige, original schwarze RhB-Dampflok richtig freuen.

Wagen für Brennstoffe

Quasi als «Nebenprodukt» der «Heidi» hat der Club einen inzwischen einzigartigen Güterwagen optisch hergerichtet. Er vertritt einen vor hundert Jahren europaweit auf allen Bahnen sehr häufig eingesetzten Güterwagentyp, den «Hochbordwagen». Inzwischen sind diese Wagen fast gänzlich von den Schienen verschwunden. Auf dem Buckel dieser Wagengattung erfolgte – so darf man mit Fug und Recht behaupten – die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons. Sie konnten sehr viele Arten von Gütern befördern, ihr gemeinhin bekanntestes Transportgut war aber Kohle (z. B. für die Heizungen der St. Moritzer Luxushotels, für das Gaswerk in Davos und für die Bahn selber). Ein solcher Wagen, der L3 6603 wurde von der RhB vor einigen Jahren immerhin als historisches Fahrzeug klassiert. Er eignet sich mit dem neuen Makeup hervorragend als Beiwagen für die «Heidi». In ihm finden z. B. das für die Dampflok lebenswichtige Ersatzleichtöl sowie ein Wassertank mitsamt Wasserschläuchen während Dampffahrten einen fotogenen Platz. Der L3 6603 transportiert also wieder Brennstoff, wenn jetzt auch in flüssiger Form und in einem sicheren, kleineren Gebinde.

Clubjubiläum im Oberengadin

Zur 20-Jahr-Feier plant der Verein am Wochenende vom 15./16. Oktober 2016 im Oberengadin ein grosses, «fahrendes» Fest mit Extrazügen. Es werden alle 13 Clubfahrzeuge zu bestaunen sein. Infos werden sobald bekannt auf der Homepage aufgeschaltet.

Gepäckwagen F 4004

Für Gepäck verschiedenster Art führen die Bahnen z. T. heute noch Gepäckwagen in ihren Zügen mit. Sie bestanden aus einer grossen Ladenfläche sowie einem Kabäuschen (bestensfalls mit WC) für den Kondukteur, wo er Schreibarbeiten erledigen konnte. Einer der ersten Gepäckwagen der RhB war der F 4004 von 1896. Er wurde für die Verlängerung des Bündner Streckennetzes von Chur nach Thusis angeschafft. Über die Restauration dieses Wagen wurde in der Bündner Kulturbahn schon einige Male berichtet. Nun ist er fertig. Und er kann sogar mehr als nur Gepäck transportieren: Der F 4004 besitzt eine ein- und ausbaubare Bar! Somit kann er zukünftig nach Bedarf gesellige Gesellschaften erfreuen. Seine beste Eigenschaft aus Sicht der Restaurateure ist aber, dass er durch seine Bauart perfekt zum ältesten Wagen der RhB, dem «Samedrin» und damit auch zur «Heidi» passt.

Jubiläumsbuch

Zum 20-Jahr-Jubiläum des Club 1889 planen Vereinsmitglieder ein etwas unkonventionelles Buch mit der bewegten Geschichte des Vereins herauszugeben. Wie sich schon während ersten Recherchen zeigt, wird es viele Überraschungen für Mitglieder und Nichtmitglieder bieten. Neben den realisierten Projekten sollen darin unter anderem die Vereinsgeschichte anhand der Berichterstattung ausserhalb von Protokollen aufgerollt werden. Mit dem Buch kann 1:1 auszugsweise in unserem umfangreichen Archiv gestöbert werden. Es ist jetzt schon beeindruckend zu sehen, wer uns bis jetzt auf unkonventionelle Art und Weise auf Vertrauensbasis «schnörkellos» unterstützt hat und wie ganze Talschaften der historischen RhB einen grossen Empfang bereitet haben – meist fernab der grossen Presse.

www.club1889.ch

Für interessierte bietet die Homepage des Club 1889 eine Fülle an Informationen zu den Restaurationsprojekten. Zudem ist es möglich, eine Newsletter zu abonnieren.

Probefahrt mit der «Heidi» im Unterengadin; Val Püzza (Ftan) am 25. Januar 2016.
Foto: Tibert Keller

Die zweite «Jungfernfahrt der Heidi»

Von Geni Rohner

Seit der Rückkehr der Dampflok «Heidi» im Frühling 2000 nach Graubünden ist viel Wasser den Inn hinunter geflossen. Mit der Aufarbeitung und dem Einbau einer Ölfeuerung wird Neuland betreten – für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Nach der 10-jährigen Restaurierungsphase ist nun das Ende des langen Tunnels in Sicht! Eine der berühmtesten Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn, die G 3/4 11 «Heidi», verkehrt demnächst wieder auf dem rätischen Streckennetz und kann nach ihrer ersten Inbetriebsetzung im 1903 in diesem Jahr ihre zweite offizielle Jungfernfahrt absolvieren.

Die Dampflok G 3/4 11 wirkt im Sommer 1952 als «Statistin» im berühmten Heidi-Film (Drehort Latsch/Bergün und Stuls) und kommt so zu ihrem Übernamen. Die weiteren Einsätze bei der RhB sind jedoch sehr rar und so wird die Lok 1977 an die Modellbahnfreunde Eiger Interlaken verkauft. Die Lok verkehrt einige Jahre auf dem Netz der Berner-Oberland-Bahnen (BOB) und hat im Sommer 1990 beim 100-jährigen Jubiläum der BOB den letzten grossen Auftritt. Wegen anstehenden Revisionsarbeiten und aus Kostengründen gerät die Lok aufs Abstellgeleise. Während zehn Jahren wartet das «Heidi» auf bessere Zeiten. Im Frühjahr 2000 ist es soweit: Unter der Initiative von Armin Brüngger, Lokführer bei der RhB und leidenschaftlicher Dampflokführer, holt der Club 1889 das Fahrzeug zurück nach Graubünden mit dem Ziel, die «Heidi» wieder fahrtüchtig zu machen. Als Besonderheit soll die Lok statt mit Kohlen mit Öl betrieben werden. Eine Ölfeuerung produziert keinen Funkenwurf (glühende Kohlenreste sind oft Ursache für Brände entlang der Bahnstrecke) und ist dank dem eingesetzten Leichtöl umweltfreundli-

cher als eine herkömmliche Diesellok. Die RhB kann somit in Zukunft auf die sogenannten «Löschzüge», die hinter den Dampfzügen verkehren, verzichten und spart entsprechende Kosten.
In der Remise von Filisur wird die Lok eingestellt. Nun gilt es, Sponsoren und Gönner für die Restaurierung der Lok zu finden. Nach vier Jahren intensiver Suche und unzähligen Gesprächen ist die Finanzierung gesichert; die «Heidi» kann im Dezember 2004 nach Samedan überführt werden. Während den kommenden zehn Jahren erfolgt die aufwändige Restaurierung. Viele Hürden gilt es zu überwinden, bis die ersten Probefahrten mit der neuen Lok absolviert werden können. Zahlreiche neue Elemente müssen von Grund auf konstruiert werden; z.B. ein geschweisster Kessel mit Überhitzer, eine Leichtölfeuerung (der Firma DLM), eine wirksame Kesselisolation, ein Lempor Blasrohr mit Kamineinsatz, neue Kolben und Kolbenstangen, neue Flachschieber, eine Gegendruckbremse usw.
Im November 2014 ist es soweit: die «Heidi» rollt erstmals mit eigener Kraft aus dem Depot. In den kommenden Monaten folgen regelmässige Ausfahrten, um die Lok zu justieren, testen, messen und prüfen. Auch der Rayon der Fahrten wird immer grösser; sind es bei Beginn Probefahrten auf dem Depotgelände in Samedan oder in der Region auf den Strecken Samedan – Pontresina oder St. Moritz, geht die Reise im Sommer 2015 bereits ins Albulatal und im Herbst gar bis nach Disentis. Die zu erledigenden Aufgaben sind vielseitig und erfordern das entsprechende Know-how: Einstellungen des Ölbrenners, Bremsproben, justieren des V-Messers (Geschwindigkeit), reduzieren des Lärms (Lastbrenner), Lastfahrten in 20 und 35 Promille-Rampen, Messungen des Öl- und Wasserverbrauchs, prüfen der Laufeigenschaften sowie Dauerbelastung von Maschine und Brenner.
Am 11. November 2015 erfolgt in Samedan die Inspektion der Lok durch das Bundesamt für Verkehr und den SVTI (Kesselinspektor).

Bei Beginn der Probefahrten wurde «für alle Fälle» die Lok Ge 2/4 Nr. 222 noch im Schlepptau mitgenommen.
Foto: Fabian Wild

Erster Probelauf bei winterlichen Temperaturen im Oberengadin.
Foto: Bernhard Willen

Club 1889
«Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn»

Der Tag neigt sich zu Ende … Probefahrt mit der «Heidi» zwischen Lavin–Sagliains.
Foto: Tibert Keller

LEONIE LIESCH, DIREKTORIN, CHUR TOURISMUS

«QUALITÄT IN DRUCK UND WEBPUBLISHING.»

Mehr Erfolg dank **Crossmedia.** In enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden entstehen erfolgreiche Ergebnisse. Wir beraten kompetent, vernetzen intelligent und produzieren exzellent. Fragen Sie nach unseren Referenzen: Tel. 081 255 52 52.

www.somedia-production.ch

somedia
PRODUCTION
PRINT VIDEO WEB

Während zwei Tagen wird die «Heidi» auf Herz und Nieren geprüft. Dann endlich ist es soweit: am 17. Dezember 2015 trifft aus Bern die lang ersehnte Betriebsbewilligung für die Dampflok ein; Freude herrscht! Die Dampflok «Heidi» darf fortan für kommerzielle Fahrten eingesetzt werden. Anfangs Jahr erfolgen weitere Testfahrten im winterlichen Engadin; und dies zum Teil bei eisigen Temperaturen bis – 20 Grad! Tibert Keller, der bekannte Fotograf aus Trin, begleitet zahlreiche Ausfahrten der «Heidi» mit seiner Kamera. Die Resultate in Form schöner Aufnahmen sind in diesem Magazin auf der Titelseite sowie in diesem Bericht sichtbar.

Am 5. März 2016 ist es soweit: Die «Heidi» startet mit den Sponsoren und geladenen Medienvertretern zu ihrer zweiten Jungfernfahrt von Samedan nach Zernez. Einen knappen Monat später sind alle Personen, die ihren Beitrag zur Restaurierung der Dampflok geleistet haben, an Bord des Dampf-Extrazuges nach Scuol-Tarasp. Im Herbst, am Wochenende vom 15./16. Oktober 2016 dürfte die «Heidi» anlässlich des Jubiläumsfestes «20 Jahre Club 1889» erneut im Rampenlicht stehen. Informationen zu diesem Anlass sind ab dem Sommer unter den Websites www.club1889.com und www.historic-rhb.ch aufgeschaltet.

Die «Heidi» auf der Albulalinie kurz vor Bergün. Im Hintergrund das «Heidi-Dorf» Latsch, das im Sommer 1952 als Filmkulisse des ersten Heidi-Films diente. Und im Einsatz stand unsere Dampflok G 3/4 Nr. 11, damals noch ohne ihren berühmten Vornamen.
Foto: Georg Trüb

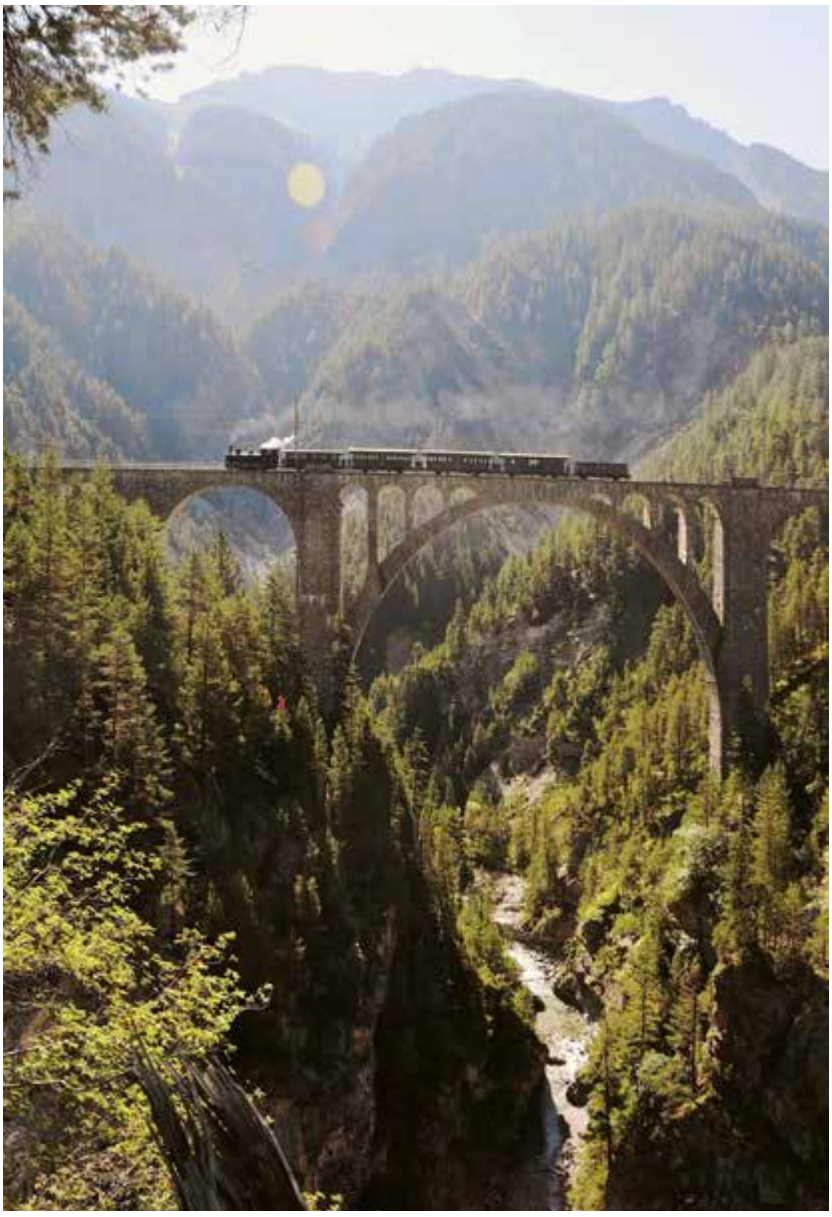
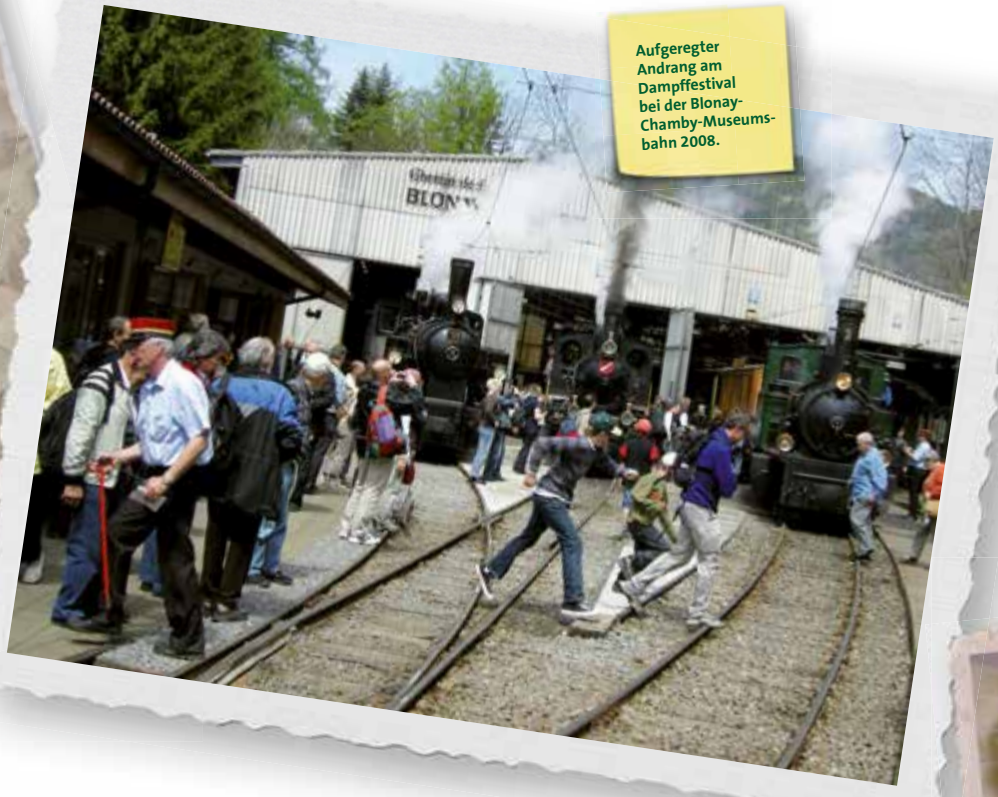


Foto: Armin Brüngger

Foto: Tibert Keller

Foto: Georg Trüb

Und immer wieder mit der «Heidi» auf Probefahrt durch Schluchten und eindrückliche Landschaften. Unser Bild: Fahrt über den 89 m hohen Wiesenerviadukt, das höchste und mit 9000 m³ Kubatur der grösste Kunstbau der RhB.
Foto: Tibet Keller



Aufgeregter Andrang am Dampffestival bei der Blonay-Chamby-Museumsbahn 2008.

In der Bündner Endlosschleife

Von Fredy Pfister

Das Gute liegt so nah. Keine mühsame Ideensuche, keine teuren Konzepte und Businesspläne, keine exorbitanten Investitionen: mit relativ geringem Aufwand könnte Graubünden das «UNESCO Welterbe RhB» stark aufwerten und ein einzigartiges, Tourismusprodukt mit internationaler Ausstrahlung schaffen.

Die «Vision der 1000»

Die Weichen für ein einzigartiges Tourismusprodukt sind 2016 gestellt: Die RhB betreibt im Albulatal, im Oberengadin und im Puschlav Bahnstrecken mit Unesco-Label und besitzt eine einzigartige historische Fahrzeugsammlung. In Bergün steht ein Eisenbahnmuseum, für Familien didaktisch geschickt konzipiert, und in Samedan wird demnächst eine Fahrzeughalle erstellt, wo viele Fahrzeugperlen eingelagert werden. Zwischen Filisur und Davos gibt es eine attraktive, wenig genutzte Bahnstrecke. Warum nicht endlich zusammenfügen, was zusammen gehört und eine einzigartige, grosse Bahnattraktion schaffen? 1000 *historic-RhB*-Mitglieder aus Graubünden, der Schweiz und dem Ausland träumen von einer RhB mit erlebbaren historischen Eisenbahnzügen. Weil diese 1000 im Rahmen ihrer Möglichkeiten (Millionen an privaten Investitionen, Zehntausende von freiwilligen Arbeitsstunden) bereits eindrückliche Vorarbeit geleistet haben und immer noch leisten, sei zum 20-Jahr-Jubiläum des Club 1889 für einmal erlaubt, ihre Vision einer wahren Bündner Attraktion etwas zu erläutern. Es sei aber auch erlaubt aufzuzeigen, wie die RhB und der Kanton diese Vision bisher bewertet haben.

«Terrakotta-Armee»

Der Club 1889 (vgl. Heftmitte) und der Verein pro Salonwagen RhB haben mit ihren Fahrzeugen unbestritten das «Gesamtkunstwerk» RhB wesentlich bereichert. Dank der Vereinsmaxime, dass Fahrzeuge fahrbar sein müssen, wurden keine reinen Museumsstücke aufgearbeitet. Die RhB besitzt ganze Zugskompositionen aus unterschiedlichen Epochen, die dem Unesco-Weltkulturerbe erst richtig Leben einhauchen könnten. Das Bewusstsein, dass Graubünden nicht nur über eine «kleine Rote» mit Bernina-/Glacier-Express und Landwasserviadukt sondern darüber hinaus über eine weltweit einzigartige, vielbeachtete fahrbare Fahrzeugsammlung verfügt, ist nicht vorhanden. Oder hat man darüber je gelesen oder gehört? Wenn das Bündner Wirtschaftsforum in seiner «Denkwerkstatt» darüber nachdenkt, was Graubünden Feriengästen einzigartiges anbieten soll, und dabei verlauten lässt, es brauche (überspitzt zusammengefasst) so etwas wie die chinesische Terrakotta-Armee auf der Panzerpiste von Hinterrhein («Tagblatt» vom 19.8.2015), dann runzeln die 1000 Visionäre die Stirn. Die Tourismusstrategen wissen offenbar nicht, dass die RhB-Fahrzeuge durch die Modellbauindustrie in der ganzen Welt von Japan bis in die USA in Kinderzimmern und bei Modelleisbahnliebhabern durch die Zimmer kurven.

Die Originale stehen unnütz herum

Ein Blick über den Zaun würde sich daher für die Bündner Denker an den Stellwerken durchaus lohnen. Sehr zu empfehlen wäre zudem eine umfassende Studienreise durch das spannende Bahnbünden. (Was verbindet Graubünden eigentlich mehr als die Bahn?) Clubmitglieder – sinnigerweise zahlreiche Bähnler – machen auf ihren Reisen immer wieder die traurige Erfahrung, dass andere mit weit weniger historischen Bahnattraktionen *mit Herz* weit mehr für ihre Region herausholen, als es die RhB und der Bündner Tourismus gemeinsam machen.

Wie es andere machen

Was die Anbieter jenseits des Zauns vormachen und die RhB nicht mal ansatzweise verstanden hat ist einerseits die Tatsache, dass die wenigsten Gäste mit einem historischen Zug möglichst schnell von A nach B fahren wollen. Anderseits sind «Vintage»-Reisen weltweit beliebt; von Südafrika bis Grossbritannien, von den USA bis ins ferne Australien. Eine Reise in einem historischen Fahrzeug muss aber *zwingend* ein Supplement bieten. Neun Beispiele, meist aus grossen Schweizer Tourismusregionen, zeigen, wie das in etwa aussehen könnte:

Leckerer Empfang für die Gäste des «Train du chocolat» in Montreux 2015. Die Trachtendame befindet sich bereits im Zug und sorgt für das Wohl der Gäste.

1. *In der Westschweiz, bei der Montreux-Oberland-Bahn, werden im historischen «Train du chocolat» oder im «Train du fromage» die jeweiligen Produktionsstätten besucht. Auf dem Perron steht Personal in Trachten bereit, das die Gäste mit kleinen Häppchen in Empfang nimmt. Zwischen Montreux und Zweisimmen verkehrt fahrplanmässig der «Golden Mountain Pullman Express» mit historischen und neu gebauten (!) Pullmanwagen. Im Zug werden lokale Spezialitäten serviert.*

2. *Hoch über dem Genfersee betreibt die Museumbahn Blonay-Chamby seit 1968 im Sommer auf 3 Kilometern erfolgreich eine Touristenattraktion. Diese Bahn besitzt sogar sorgfältig aufgearbeitete, ehemalige RhB-Fahrzeuge. Diese werden regelmässig für Gourmetfahrten mit «produits du terroir» und Westschweizer Charme eingesetzt.*

3. *Region Brienzersee: Die Brienz-Rothorn-Bahn leistet sich wohl aus guten Gründen seit der Eröffnung der Linie einen aufwendigen Dampfbetrieb mit teils neueren, ölgefeuerten Lokomotiven. Die Jungfraubahnen betreiben auf die Schynige Platte bei Interlaken unter dem Motto «Bahnromantik + majestätische Berge» historische Elektrotriebzüge.*

4. *Der Dampfverein Zürcher Oberland lockt seit 1978 an Sommer-Sonntagen Ausflügler an einen wenig frequentierten Ort im bevölkerungsreichsten Kanton. Jährlich findet ein schweizweit bekanntes Fahrzeugtreffen mit historischen Zügen statt.*

5. *Zürich beweist übrigens auch, dass im dichten S-Bahn-Fahrplan und stadtnah nostalgische Sonderfahrten möglich sind: Die Zürcher Museum-Bahn bietet vom Frühling bis Herbst zusammen mit der Sihltalbahn jeweils am letzten Sonntag des Monats zwei Dampfzüge vom Zürcher Stadtbahnhof Wiedikon in den Sihlwald an. Für Familien geeignet, mit Grill am Zielbahnhof.*

Dampfzug-Idylle im Zürcher Oberland.

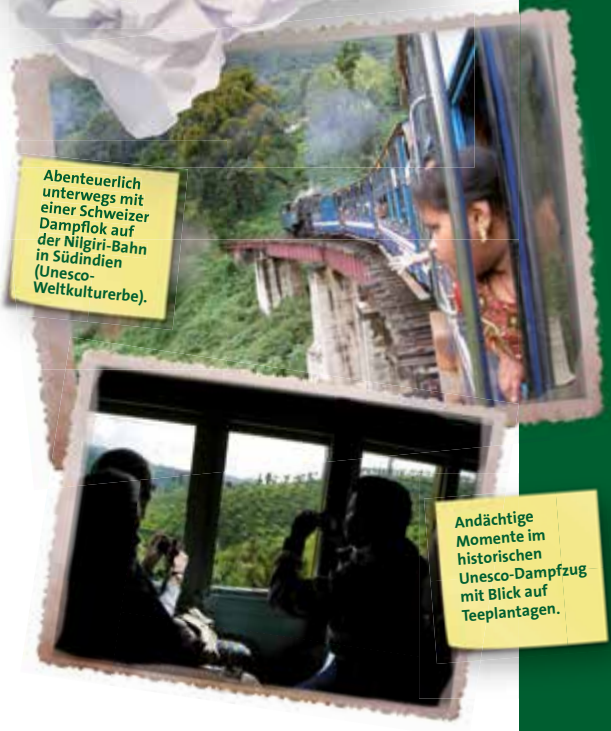
Foto: Lucca Projer

6. *Über die Dampfbahn Furka Bergstrecke muss wohl nicht viel gesagt werden. Sie ist in der ganzen Schweiz bekannt und belebt im Sommer wesentlich das Gotthardgebiet. Visionäre leisteten auf privater und freiwilliger Basis über Jahrzehnte eine schier unglaubliche Arbeit und hatten lange Überzeugungsarbeit zu leisten, bis der touristische Wert der Bahn, vor allem im Wallis, von offizieller Seite anerkannt wurde.*

7. *Im Voralberg, wenige Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt, fungiert das kleine, dampfbetriebene «Wälderbähnle» als kleiner Magnet für die Ferienregion Bregenzerwald. Es wird als «Schlechtwetterprogramm» beworben. Bemerkenswert: die Bahnlinie ist 5 Kilometer kurz und der Dampfzug muss langsam fahren, damit Strecke richtig erlebt werden kann. Sogar im Kanton St. Gallen wirbt die Bahn mit einer «Kaffee-und-Kuchen-Fahrt».*

8. *Wer einmal in Indien auf einer der drei Unesco-Bahnlinien im vollgestopften historischen Dampfzug mitgereist ist, und die Freude und Ausgelassenheit der internationalen Reisegesellschaft erlebt hat, weiss, dass historische Züge nicht nur Europäer begeistern können. Für Indiens grosser Filmindustrie dienen nicht selten neue aber auch historische Bahnen als dankbare Filmkulisse.*

Soeben hat alt-Bundesrat Adolf Ogi 2010 das Band für die neue Strecke der Dampfbahn Furka Bergstrecke von Oberwald nach Gletsch zerschnitten. Die Bergstrecke ist nun durchgehend von Oberwald bis Realp befahrbar.



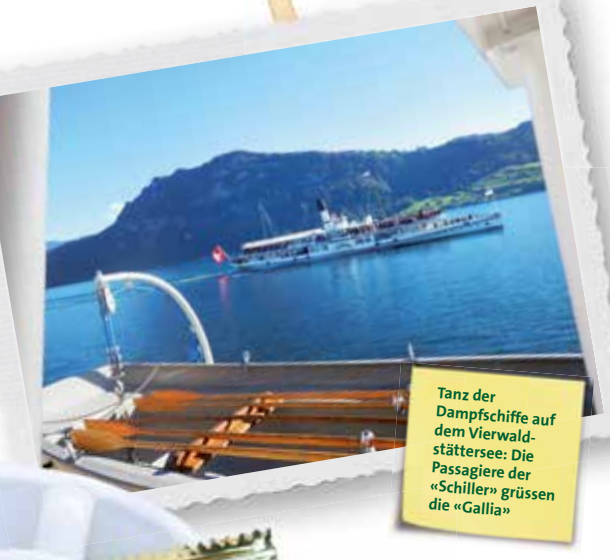
Abenteuerlich unterwegs mit einer Schweizer Dampflok auf der Nilgiri-Bahn in Südindien (Unesco-Weltkulturerbe).

Andächtige Momente im historischen Unesco-Dampfzug mit Blick auf Teeplantagen.

Club 1889

«Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn»

9. *Zwar keine Bahn, aber trotzdem interessant ist der Vierwaldstättersee: Die fünf historischen Dampfschiffe prägen eine ganze Region und werden von dieser getragen und gefördert. Die Schiffsgesellschaft führt an ausgewählten Tagen einen «Tanz der Dampfschiffe» durch, der Tausende an Gästen auf den See lockt. Gäste fahren nicht einfach mit einem Schiff, sondern mit der «Stadt Luzern», der «Gallia», der «Schiller» der „Unterwalden» oder der «Uri». Wie wölben die Zentralschweizer wegen ihren Dampfbooten die Brust! Die Schiffe sind übrigens für Gäste gut sichtbar als «Denkmäler von nationaler Bedeutung» taxiert!*



Tanz der Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee: Die Passagiere der «Schiller» grüssen die «Gallia»

Einige Ideen

Die RhB hat die vom Club 1889 so lang ersehnte Errichtung der Fahrzeug-Einstellhalle in Samedan per Ende 2016 endlich definitiv zugesagt; notabene nach einer stolzen sechsjährigen Planungs- und Verhandlungszeit (Platz und Geld stehen schon lange bereit). Damit finden die historischen, meist hölzernen Clubfahrzeuge, die in den letzten 16 Jahren stark unter der Witterung gelitten haben, endlich ein schützendes Dach. Auf dieser trockenen Basis lässt sich über erweiterte RhB-Angebote mit historischem Touch nachdenken. Es stehen 384 attraktive Bahnkilometer zur Verfügung. Grosse, kulturell unterschiedliche Talschaften und mit je eigener Kulinarik und Sehenswürdigkeiten warten. Um einen Eindruck zu vermitteln, wie solche Angebote unter Einbindung regionaler Attraktionen aussehen könnten, seien etwas plakativ Beispiele aufgeführt:

1. *Zwischen Samedan und Davos verkehren zur Ferienzeit historische Züge, wobei diese nach Themen angeboten werden. Als Stichworte seien genannt: Zug der ehemaligen Landquart-Davos-Bahn von 1889, Zug mit dem weltbekannten Krokodil aus den 1920er Jahren oder der «Fliegende Rätier» von 1939. Eine Wanderung über den imposanten Wiesener Viadukt und ein Besuch im Bergwerk Silberberg können miteinbezogen werden. Das Zugspersonal ist selbstverständlich in historische Uniformen gekleidet und weiss über die «alte Bahn» eloquent zu berichten. Filisur mit historischer Drehscheibe, Bahnglocken, Lokschuppen und Wasserkran bietet an einem historischen Schalter die entsprechenden Billette stilgerecht an.*

2. *Exquisite Bahnexkursionen führen Familien und Bahnbegeisterte im Pullman-Zug über die Unesco-Bahnlinie von Chur nach Bergün ins Museum. Weil in diesem schönen Museum trotz allem sehr wenige Originalfahrzeuge bewundert werden können, geht die Reise weiter in die Fahrzeughalle von Samedan. Ein Picknick im historischen, abgelegenen Bahnhof von Stugl sorgt auf der Rückreise für die nötige Würze.*

3. *Unter dem Motto «Häppchenweise in den Süden» führt eine Bahnexkursion im goldgelben historischen Zug von St. Moritz zur Schaukäserei in Morteratsch und zum Gletschergarten in Cavaglia. Ein feines Gelato am Dorfplatz in Poschiavo oder eine Bootsfahrt auf dem Lago di Poschiavo runden das Angebot ab.*

4. *Ein eleganter Salonzug von 1931 verbindet an drei Wochen im Jahr als „Hole-in-one-Express“ Golfplatz mit Golfplatz. Mit dem Cüpli in der Hand und im eleganten Polstersessel werden Safari-Golfer von Ems über Sagogn nach Alvaneu, von Samedan nach Zuoz und von dort nach Tarasp kutschiert. Sie können im Speisewagen sogar stilgerecht verwöhnt werden. Wer kann sowas anbieten? Würden da die Hotels nicht mitmachen?*

Der Bündner-Zug auf der Museumsbahn Blonay–Chamby.

5. *Was auf der Bernina-Linie bereits durchgeführt wurde sind Gourmetfahrten, an denen dem Reisegast an verschiedenen Stationen von verschiedenen Hotels/Restaurants das Essen direkt in den Speisewagen gebracht wird. So ist eine einzigartige kulinarische Reise möglich, wobei sogar die lokale Hotellerie profitieren könnte.*

6. *Im gemütlichen «Grand-Canyon-Picknick-Dampfzug» können Familien die eindrückliche Ruinaulta erleben. Sie steigen an einer geeigneten Station aus, ein Picknickfeuer wurde für sie bereits angefacht. Mutige machen die Rückreise natürlich im Schlauchboot.*

Edles Logo an den neuen Wagen des «Golden Mountain Pullman Express»

In der Bündner Endlosschleife

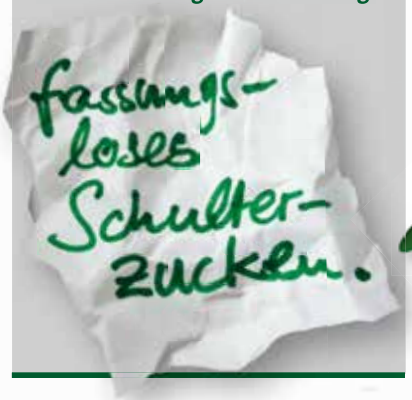
Wie die Erfahrungen in den letzten 20 Jahren gezeigt haben, befindet sich Graubünden in Bezug auf Vintage-Reiseerlebnisse seit Jahren in einer blockierenden Endlosschleife: Jeder Protagonist im Dreieck RhB–Kanton–Tourismus ist der Meinung, der andere soll es richten. Die RhB verkündet seit über 20 Jahren gebetsmühlenhaft, dass der Betrieb historischer Züge nicht zu ihrem primären Transportauftrag gehört und deshalb für ihr Erbe nur sehr wenig Geld zur Verfügung stehe. Als Begründung muss stets ein offenbar «schwieriges wirtschaftliches Umfeld» herhalten. Deshalb beschränkt sich das Bahnengagement auf ein imagegetriebenes Minimum.

Auch die Bündner Regierung, von links bis rechts, fühlt sich in keiner Art und Weise in der Verantwortung, die Bahn nachhaltig in der historischen Sache zu unterstützen. Sie verweist unbequeme Fragesteller lässig in ihren offiziellen Stellungnahmen auf die RhB.
Und unsere Touristiker? Sie philosophieren derweil lieber über die chinesische Terrakotta-Armee und sympathische WCs oder promoten zum x-ten Male die Winterolympiade. Alle drei Parteien erläutern damit umtriebig oder gar nicht, warum sie für die historischen Züge nicht tätig werden. Wenn also zumindest die vorreitenden Werkstattdenker des Bündner Wirtschaftsforums statt zu denken einmal überlegen würden (überlegen bedeutet übrigens zielgerichtetes Denken), was die hier dargestellte «Vision der 1000» eigentlich für den Kanton bedeuten könnte, würden sie Folgendes tun: Der historischen RhB rasch politisch auf die Sprünge helfen, verbinden was zu verbinden ist und die RhB mit attraktiven Vintage-Angeboten sympathisch regional verwurzeln.

Es entstünde ein nachhaltiges, nicht kopierbares und sogar authentisches Bahnbünden, vom Valposchiavo bis Landquart und von Disentis bis Scuol. Dazu müsste endlich auf kantonaler Ebene ein umfassendes, zielorientiertes *Vermarktungs-, Einsatz- und Erhaltungskonzept* für die Fahrzeugsammlung erarbeitet werden. Ein verbindlicher Leitfaden für RhB, den Kanton und den Tourismus sozusagen, welcher auch das Finanzielle sauber regelt. Graubünden hätte ein belebtes, rollendes Erbe, das seinesgleichen sucht. Könnten damit nicht sogar Gäste im Kanton selber behalten werden? Viele Bahntouristen werden heute per klimatisiertem Express über die Kantonsgrenzen hinaus auf direktem Wege nach Zermatt oder Tirano geschickt, zügig vorbei an all den Schönheiten und Hotels des Kantons.

Es wäre an der Zeit, die beamtenhaft eingefahrenen Schienen mutig zu verlassen und etwas mehr querzudenken.

Auf die erstaunten Fragen von Bahnbünden-Touristen, warum die RhB und der Kanton nicht mehr in die historische RhB investieren, bleibt den arg gebeutelten 1000 Visionären leider nur noch eine einzige Antwort übrig:



Fantastische Bahnreisen vom Spezialisten:
Schweiz • Europa • Weltweit

REISEGARANTIE

Club 1889

Transsibirische Eisenbahn

Eines der letzten grossen Bahnabenteuer – von Europa über Sibirien durch die Wüste Gobi nach China. Für unsere Gäste chartern wir zwei moderne Erstklasse-Schlafwagen, die mit den regulären Transsib-Zügen fahren. Aufenthalte in Moskau, Novosibirsk, Irkutsk am Baikalsee, Ulaanbaatar, Datong und Peking. Die Reise bietet hohen Erlebnisgehalt, Originalität und guten Komfort.

Moskau – Peking:
04.06. / 16.07. / 27.08.2016
Peking – Moskau:
05.06. / 28.08. 2016
19 Tage, ab CHF 7'980.–

Tenda-Bahn – Côte d'Azur – Provence

Abwechslungsreiche Rundreise durch grossartige Landschaften bis ans Mittelmeer. Erleben Sie spektakuläre Fahrten mit der Tenda- und der Pinienzapfenbahn sowie über die Croix-Haute-Linie nach Grenoble. Flanieren auf der «Promenade des Anglais» in Nizza und entdecken Sie den Charme von Cúneo und Gap. Und zwischendurch locken kulinarische Freuden mit feinen, regionalen Gerichten.

Diverse Abreisen
15. & 22.04. / 20.05. / 17.06. / 16. & 30.09. / 07.10.2016
4 Tage, ab CHF 870.–

Wales – mit Volldampf durch das «Land der Drachen»

Wales überrascht – Im nördlichen Snowdonia finden Sie endlose Sandstrände und eindrückliche Gebirgszüge wie den Mount Snowdon in nächster Nähe. Dazwischen tuckern farbenfrohe Dampfzüge wie zu Grossmutters Zeiten durch liebliche Täler und trutzige Burgruinen zeugen von vergangener Pracht. Entdecken Sie den Zauber dieses (noch) eher unbekannten Landes abseits der grossen Touristenströme und unternehmen Sie spannenden Bahn- und Schifffahrten (Leserreise Schweizer Familie 2015).

04.06. – 12.06.2016
9 Tage, ab CHF 3'780.–

Rhätia & Glacier Pullman Express

Wie anno dazumal nostalgisch gediegen die Schönheit der Schweizer Alpen im Zug erleben. Ob im Rhätia Pullman von Davos, über die Albulastrecke oder klassisch im Glacier Pullman vom Wallis bis nach St. Moritz inklusive Fahrt mit der Furka-Dampfbahn – zwei «Express-Züge» für Geniesser ohne Eile, aber mit viel Zeit für traumhafte Aussichten in gediegener Atmosphäre. Interessante Rahmenprogramme und vorzügliche Unterkünfte gehören selbstverständlich dazu.

Juli – September 2016
4 Tage, ab CHF 1'080.–

ZRT
Ihr Bahnspezialist für Erlebnisreisen

ZRT Bahnreisen • Oberer Saltinadamm 2 • 3902 Brig-Glis
Tel. 027 922 70 00 • Fax 027 922 70 07 • info@zrt.ch
Weitere faszinierende Reisen finden Sie unter www.zrt.ch

«Salonwagen» aus der Anfangszeit

Von Gian Brüngger / Geni Rohner

Es dürfte vielen nicht bekannt sein, dass die Rhätische Bahn für besondere Gäste auch spezielle Personenwagen zur Verfügung stellte. So realisierte die bahneigene Werkstätte in Davos auf Wunsch des Ärztevereins Davos einen «Schlafwagen mit Salon» (inkl. eigener Toilette). Im Hinblick auf die Albulabahn-Eröffnung wurden einige Jahre später für die betuchten Gesellschaften drei Salonwagen angeschafft. Gekrönte Häupter, Staatsoberhäupter und zahlreiche Theater- und Musikstars liessen sich in diesen exquisiten Wagen herumführen.

Schlaf- und Salonwagen

Dieser «Salonwagen» (Typenbezeichnung Ass Nr. 5) wurde Ende 1895 in Betrieb genommen. Mit seiner über eine Wagenhälfte ragende offene Galerie, welche als Zugang zum Schlafabteil und als Durchgang zum WC und Salonabteil diente, war der Ass Nr. 5 sicher ein Unikum im Wagenpark der RhB. Der Wagen verfügte über vier Abteile; einen sogenannten «Salon» mit sechs Sitzplätzen in 1. Klasse. Sehr speziell war die Anfertigung der Fenster im Salon; auf beiden Wagenseiten je ein bis an die Dachkante ragendes Mittelfenster sowie rechts und links zwei etwas kleinere Fenster.

Die offene «Veranda» führte ins Cabinet (Toilette) und ins Schlafgemach. Das Schlafabteil hatte nebst einem quer zur Fahrrichtung liegenden Bett noch zwei Klappstühle und ein Klapptischchen. Die 85 cm breite Seitentüre und das Geländer der «Veranda» - auf Rollen verschiebbar - erlaubten, auch aufgebahrte Patienten einzuladen.

Mit der Inbetriebnahme der Linie Landquart - Chur - Thusis verkehrte dieser Wagen während einigen Jahren auch auf der erwähnten Strecke; jedoch ohne Bettausrüstung; dafür mit zusätzlichen Stühlen (1. Klasse). Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges sank die Nachfrage für dieses Fahrzeug. Der Ass Nr. 5 landete auf dem Abstellgeleise und wurde 1924 definitiv ausrangiert.

Erster Salonwagen As 1

Mit dem weiteren Streckenausbau von Landquart bis Thusis bestellte die damalige «Landquart - Davos Bahn» auch neues Rollmaterial. Als Novum wurden an Stelle der vorgesehenen Erstklasswagen Aussichtswagen mit möglichst eleganter Ausstattung bestellt.

Der erste Wagen mit der Typennummer As 1 wurde bereits 1895 in Betrieb genommen. Auffallend und für die damalige Zeit extravagant waren die bis zur Dachkante reichenden Fenster. Auch die Stirnfronten, inkl. der Einstiegstüren, waren entsprechend verglast. Dem Reisenden wurde fast ein 360 Grad-Panorama geboten. Dieser Wagen erfreute sich einer grosser Nachfrage und wurde auch entsprechend genutzt.

Salonwagen As 2

Für die bevorstehende Eröffnung der neuen Albulalinie wurden zwei weitere Salonwagen bestellt. Die neuen Wagen waren praktisch identisch mit dem As 1; lediglich die Form des Daches (rund) wurde angepasst. Die Innenausstattung war für die damalige Zeit sehr revolutionär: Es gab in jedem Abteil – Nichtraucher und Raucher – je eine gepolsterte Sitzbank; beide Sitzreihen waren beidseitig der Mittelwand fixiert. Im restlichen Teil der zwei Abteile (Nichtraucher / Raucher) standen acht bzw. sechs bewegliche einzelne Polstersessel zur Verfügung. Diese Drehsessel konnten im jeweiligen Abteil beliebig verschoben werden. Dank dieser Konstruktion war es den Reisenden möglich, sich miteinander zu unterhalten oder die vorbeiziehenden Berglandschaften am Panoramafenster zu bewundern.

Die drei Salonwagen As 1 – 3 standen bei bestimmten Zügen auf der Albulalinie im regelmässigen Einsatz. Die Benutzung war nur Reisenden mit Erstklass-Billetten, die auch noch einen entsprechenden Salonwagen-Zuschlag bezahlten, gestattet.

Mit der Ablieferung eines vierachsigen «Engadin-Expresswagen» im Jahre 1913 wurde der Komfort nochmals gesteigert. Die Laufeigenschaften dieses Personenwagens wurden entscheidend verbessert.

Der erste Weltkrieg

Die erwähnten Fahrzeuge standen vor allem bei Linien-Neueröffnungen und für gutzahlende Gesellschaften, die ihre Ferien im mondänen St. Moritz verbrachten, häufig im Einsatz. Der erste Weltkrieg hatte leider auch für unsere exklusiven Salonwagen gravierende Auswirkungen. Die gut zahlende Oberschicht blieb aus und für die einheimische Bevölkerung waren die erforderlichen Erstklass-Billette mit Salonwagenzuschlag eh unerschwinglich. Alle drei Salonwagen wurden abgestellt und gerieten bald in Vergessenheit. Im Jahre 1924 entschied die RhB-Direktion, alle Flachdachwagen der «Polsterklasse» auszumustern. Der As 1 wurde abgebrochen.

Nur der As 2 blieb erhalten

Die zwei As 2 und 3 (mit dem runden Dach!) «überlebten» und erhielten anfangs der 20-er Jahre eine elektrische Heizung eingebaut. Ihre Einsätze beschränkten sich jedoch auf die Hochsaison. Erst 1948 erinnerte man sich an die als «Aussichtswagen» gebauten Fahrzeuge und setzte sie fortan auf der Berninalinie ein. Diese zwei Fahrzeuge standen bis zu ihrer Ausrangierung im Jahre 1969 im Einsatz. Während der As 3 im Jahre 1983 definitiv abgebrochen wurde, fand der As 2 bei der «Museumbahn Blonay – Chamby» eine neue Heimat. Dieses Fahrzeug erhielt 1998 eine neue nostalgische Innenausstattung - wie anno dazumal - und steht fortan hoch über dem Genfersee regelmässig im Einsatz. Somit konnte wenigstens ein Salonwagen der ersten Generation der Nachwelt erhalten werden.

„Engadin Express» der 1930er Jahre kurz vor dem Tagesziel St. Moritz.

Alle Fotos: Archiv RhB

Alpine Classic Pullman Express in der Zügenschlucht.

Foto: Koni Zingg

Eisenbahnen in 3 Spurweiten

Von Michael Marugg und
Peter Schumacher

Das Vereinsjahr der «Freunde der Schmalspurbahnen» (FdS) war in diesem Jahr mehr durch Ausflüge als durch die früher gepflegte Modulbautätigkeit geprägt. Doch genau diese Exkursionen bieten viel Zeit für angeregte Diskussionen zu unserem Hobby der Modelleisenbahnen, im Speziellen natürlich zu «unserer Rhätischen Bahn» im Kleinformat.

Kleine Modelleisenbahn

Immer mehr Vereinsmitglieder befassen sich auf ihrer eigenen Anlage mit einer Computersteuerung oder machen sich zumindest Gedanken darüber. Diesem Thema nahm sich der Vorstand an und führte vor der Generalversammlung einen halbtägigen Workshop zu "Modellbahn und Computer" durch. Den Teilnehmern konnte auf einer kleinen Demoanlage einige Einblicke und Möglichkeiten dieser Technik aufgezeigt werden.

In der zweiten Junihälfte waren wir bei unserem Vereinsmitglied Walter Bussien zu einer Besichtigung seiner im Bau befindenden Bernina-Anlage in Hom eingeladen. Es war sehr interessant zu sehen wie seine Anlage entsteht und Erfahrungen seiner früheren Anlage umgesetzt werden. Hier konnten wir 1:1 erleben, wie eine per Computer gesteuerte Anlage funktioniert. Die Anlage befindet sich zur Zeit noch im Rohbau und wir sind jetzt schon gespannt, wie sich die fertige Anlage im Gelände präsentiert.

Grosse Modelleisenbahn

An einem frühen Sonntagmorgen im August traf sich eine kleine Reisegruppe am Bahnhof Thusis mit dem Reiseziel Wohlen im Aargau. Unterwegs stiessen noch weitere Vereinsmitglieder hinzu. Und schon bald tönte es aus dem Zugslautsprecher: Nächster Halt Baden! Dislozierung zum modernen Busbahnhof: Zur Überraschung aller wartete ein altes «Saurer-Postauto» auf den Bündner Club. In klassischer Fahrweise der Saurer-Postautozeit erreichte die Reisegruppe den Freiämter Eisenbahn Amateur Club (feac.ch). Es war eindrücklich zu sehen, was dieser Verein in seinem eigenen Clubgebäude gebaut hat. So herrschte auf einer Spur o und der Ho-Anlage ein reger Fahrbetrieb. Daneben ist natürlich auch «unsere RhB» in einem kleinen Teil der Ho-Anlage integriert. Beim anschliessenden Apéro wurde bis zum Aufbruch weiter gefachsimpelt.

Nun folgte ein weiterer Höhepunkt: Unser Chauffeur, Ernst Rosenberg, entführte uns mit dem Saurer zu sich nach Hause. In seinem Garten präsentierte er seine Gartenbahn der Extraklasse! Seit mehreren Jahren bauen die Rosenbergs – Ernst und Regina – an einer im-

posanten RhB-Gartenbahn. Natürlich wird zur Ausschmückung Andeerer Granit eingesetzt. Während Ernst fürs «Grobe» zuständig ist, kümmert sich seine Frau Regina liebevoll um kleinste Details.
Es brauchte schon einige Aufforderungen, bis wir uns dem feinen Salatbuffet und dem Grill zuwandten. Während des Essens sorgten die computergesteuerten Züge für das entsprechende Rahmenprogramm. Nur allzu früh hiess es wieder Abschied nehmen. Der «Saurer» führte uns sicher zum nächsten Bahnhof, wo wir gut gelaunt die weite Heimreise in Bündnerland antraten.

Herbstausflug an die Südrampe der BLS-Linie; vom Bahnpfad geniessen die Teilnehmer einen herrlichen Blick ins Rhônetal.

Ganz grosse Bahn

Bestes Herbstwetter hatten die Teilnehmer der diesjährigen Clubwanderung. «Wenn Engel reisen, lacht der Himmel», traf gänzlich zu. Es waren gar viele «Engel» unterwegs, denn an diesem Tag war die dreiteilige BLS-Zugskomposition von Bern nach Brig restlos überfüllt. Im «Lötschberger» erreichte unsere Wandergruppe das Ausgangsziel Hohtenn. Bereits auf dem Bahnhof kam das erste Schmankerl angefahren; der historische «Blaue Pfeil» der BLS, der BCFZe 4/6 731! Dieser wegweisende Doppeltriebwagen im Bauhausstil wurde 1938 erbaut; das Fahrzeug besass bereits einen verschweissten Wagenkasten und die Technikapparaturen wurden auf dem Dach platziert. Futuristisch wirken die Pufferhülsen, welche dem «blauen Pfeil» einen Hauch eines Schnelltriebfahrzeuges geben. Aber schliesslich waren wir auch zum Wandern angereist. Der Wanderweg verläuft grösstenteils auf dem Trassee der ehemaligen Baubahn (mit einer Spurweite von 750mm) und bietet immer wieder herrliche Ausblicke ins Rhônetal und in die Walliser Alpen. Einst fuhren kleine Dampfzüge auf Rampen von bis zu 60 Promille mit Bausteinen oder Ausbruchmaterial, welche entlang der Südrampe deponiert und wieder abtransportiert wurden. Mit der Inbetriebnahme des Basistunnels 2007 verliert die Bergstrecke als Transitbahn an Bedeutung; fortan befahren nur noch Regio-Express- und Güterzüge diesen Abschnitt. Den markanten Verkehrseinbruch auf der Bergstrecke bekamen auch die Teilnehmer unserer Wandergruppe zu spüren: die Züge sah man nur spärlich (quasi im Stundentakt); und wenn, dann waren lediglich die silbernen Triebwagenzüge «Lötschberger» unterwegs. Die eindrückliche Stahlkonstruktion des Bietschtalviadukts, auf welchem der Gleiskörper auf Augenhöhe lag, knackte wohl nur wegen der starken Erwärmung durch die Sonnenbestrahlung und nicht wegen eines herannahenden Zuges...

Ein zweiter Alpendurchstich

Im Sommer 1913 wurde die einspurige Lötschberglinie eröffnet und von Beginn weg elektrisch betrieben! Die BLS gehörte wie auch die RhB zu den Pionierbahnen, die 1913 elektrische Vollbahnen (Bever – Scuol-T.) betrieben. Der Doppelspurausbau und die Vergrösserung des Korridors auf vier Meter folgten erst gegen Ende des letzten Jahrtausends. Der Wunsch nach einem zweiten Alpendurchstich war in der Region immer gross. Obwohl die finanziellen Mittel der Eidgenossenschaft bereits vollumfänglich ins Gotthardprojekt flossen, gelang es einer Gruppe namhafter Persönlichkeiten unter der Federführung des damaligen Bundesrates Dölf Ogi, eine eigene Transitbahn durch den Lötschberg zu realisieren. Die zweite Verbindung in den Süden ist wirtschaftlich von hoher Bedeutung. Einziger Wermutstropfen: der Betrieb ab Brig durch den Simplontunnel bis zum Grenzbahnhof im italienischen Domodossola obliegt in der Hoheit der SBB. Es sind aber Bestrebungen im Gange, dass auch die BLS den Zugang bis zum erwähnten Grenzbahnhof erhält.
In Ausserberg genossen wir bei einer schmackhaften Käseschnitte und einem guten Tropfen Wein (Walliser Pinot Noir) nochmals die herrliche Aussicht hinunter ins Rhônetal, bevor es dann mit dem Regio-Express weiter nach Brig ging. Die Rückfahrt führte uns via Visp und durch den neuen Basistunnel (200 km/h) ins Kandertal nach Frutigen in die Bundesstadt Bern.

«Die Eisenbahn besteht zu 95 Prozent aus Mensch und zu 5 Prozent aus Eisen»

Von Christian Meyer

Das erwähnte Zitat des schottischen Philosophen Adam Smith wandle ich um in «unser Dachverband historic RhB besteht zu 95 Prozent aus Vereinsmitgliedern, Helfern, Sympathisanten und 5 Prozent aus Geschichte». Denn was wäre eine Eisenbahn ohne die Menschen dahinter? Was wäre die RhB ohne ihre Angestellten oder ohne die Kunden? Was wäre Graubünden ohne die Bevölkerung? Was wären die Vereine ohne ihre Mitglieder oder ihre Helfer? Diesen Fragen kann man nachgehen und man realisiert sehr schnell, dass es in allen Bereichen den Menschen braucht.

Die Zeit ist stillgestanden. Station Stugl/Stuls anlässlich der Dampf-Doppeltraktion 2015

Bild Gunther Schäch

Die Zeit der Jubiläen ist vorbei. Der Alltag hält bei der Rhätischen Bahn wieder Einzug. Das Feiern bei den Vereinen ist vorbei und die Arbeit steht wieder im Vordergrund. Die vielen ehrenamtlichen Mitarbeiter der Vereine leisten ihre wertvolle Arbeit weiterhin, wie sie dies auch die letzten Jahre getan haben. Der Unterschied ist, dass es nun wieder innerhalb der Vereine geschieht. Sie präsentieren sich nicht mehr an einem Jubiläumsfest, sie zeigen ihr Können nicht mehr dem grossen Publikum und doch arbeiten sie wie bis anhin. Durch die verschiedenen Reaktionen und Rückmeldungen während den vielen Festivitäten der letzten Jahre sind wir umso mehr motiviert, unseren Teil in den Vereinen zu leisten.

Die Ehrenamtlichkeit wird grossgeschrieben und dies gilt es zu würdigen. Die Würdigung kommt jedoch oftmals zu kurz. Leider wird «Freiwilligenarbeit» häufig vergessen. Sie taucht in der Buchhaltung nicht auf, geht unter und hinterlässt ihre Spuren meist nur im Verborgenen. Man bemerkt sie erst, wenn sie fehlt. Sie schweisst die Protagonisten zusammen, verbindet Institutionen, macht Unbezahlbares «erlebbar» und ein Erlebnis bezahlbar.

Die Würdigung dieser wichtigen Form von Frondienst ist daher immens wichtig. Es ist nicht selbstverständlich, dass sich Personen in ihrer Freizeit einem Projekt widmen, das ihnen nichts einbringt - Projekte, die sie jedoch mit Herzblut, Engagement und vor allem mit viel Enthusiasmus angehen. An dieser Stelle danke ich allen Freiwilligen, die ihre Arbeiten so gewissenhaft ausführen und somit ihren Teil zum Gesamtwerk beitragen.

Der Verein lebt von den Freiwilligen. Hier die Helfer des Vereins Dampffreunde der RhB in Thusis, anlässlich der Dampfdoppeltraktion am Albula.

Bild: Fabian Wild

Landwasserviadukt in der Maisonne, anlässlich der Muttertagsfahrt 2015

Bild Gunther Schäch

Der Verein Dampffreunde der RhB und seine freiwilligen Helfer

Auch der Verein Dampffreunde der RhB (Dampfverein) lebt und wirkt durch seine Helfer. Der Dampfverein zählt ca. 300 Mitglieder aus der Schweiz und dem nahen Ausland. Rund 20 Personen zählen zu den aktiven Helfern, die den Verein stützen und tragen. Sie organisieren, servieren, leiten, reinigen und unterstützen.

Die Helfer dürfen auch 2015 auf ein sehr spannendes «Dampfjahr» zurückblicken. 2015 war ein erfolgreiches Jahr für alle von uns; ja, wir dürfen am Erfolg des Dampfvereins teilhaben.

Wie können Sie unseren Verein unterstützen?

- Als freiwilliger Helfer auf unseren Nostalgiezügen
- Durch den Kauf von Getränken und Snacks an Bord unserer Fahrten
- Kauf von Fanartikeln in unserem Souvenirshop
- Kauf von Fahrausweisen (Billette ganze Schweiz und Ausland) in unserem Kundendienstzentrum in Bonaduz (besonders Generalabonnements, Halbtax usw)
- Durch Mitgliedschaft in unserem Verein (CHF 70 pro Jahr)
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen
- Durch Spenden auf unser Bankkonto
  Raiffeisenbank Bündner Rheintal
  7402 Bonaduz
  IBAN:CH 83 8104 5000 0075 3093 5
  Clearing-Nr.: 81045
  SWIFT-Code RAIFCH22

Unsere Meilensteine 2015

- *An der 37. Generalversammlung des Vereins Dampffreunde der RhB konnte der Vorstand den anwesenden Mitglieder erstmals seit Jahren wieder eine erfreuliche Bilanz präsentieren. Der Verein schreibt wieder «schwarze Zahlen».*
- *Einführung des Souvenir-Portals auf unserer Internetseite www.dampfverein.ch. Der Onlineshop war für die beteiligten Helfer eine Herausforderung, die sehr gut gelöst wurde.*
- *Ein Meilenstein ist sicher die traditionelle Muttertagsfahrt 2015. Nach jahrelanger Pause durften wir 2015 wieder diese beliebte Reise am Muttertag durchführen. Mit einer Auslastung von knapp über 50% ist die Wiederaufnahme dieser Dampfrundfahrt zwar etwas zögerlich aber alles in allem erfolgreich verlaufen. Auch 2016 wird am Muttertag im Kanton Graubünden wieder gedampft!*
- *Die Spendenaktion „G 3/4 Nr.1 Rhätia“ (siehe auch Seite 15) wurde im Mai gestartet und lag Ende Jahr bereits bei 40'091 Franken! Eine überwältigende Entwicklung für eine Spendenaktion - vielen Dank allen Spendern.*
- *Der Bahnhof Bonaduz ist weiterhin sehr gut frequentiert, auch 2015 wird der Umsatz von mehr als 1 Mio. CHF erreicht. Auch dies ist eine sehr erfreuliche Entwicklung.*

zehnderzürich

Zehnder AG
Widmerstrasse 1
8038 Zürich

T 044 482 10 76
F 044 482 68 20
info@zehnderzuerich.ch
www.zehnderzuerich.ch

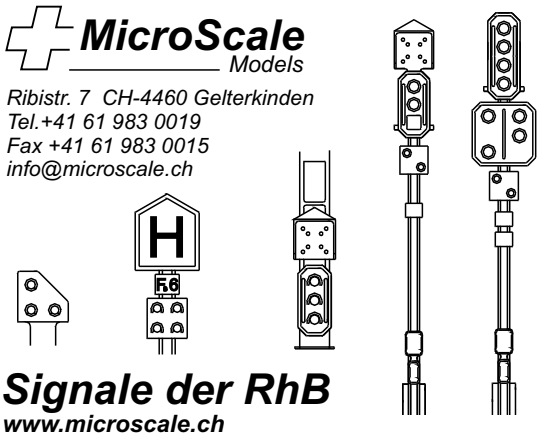
Schienen-Bearbeitung
Schienen-messtechnik
Thermisches Schweissen

Die wirtschaftliche Lösung zum Schienenschleifen
Das neue 2-Weg-Schienenschleiffahrzeug

Signale H0m / 1:87

MicroScale Models

Ribistr. 7 CH-4460 Gelterkinden
Tel.+41 61 983 0019
Fax +41 61 983 0015
info@microscale.ch



Signale der RhB
www.microscale.ch

MODELLBAU ATELIER
www.mbapiro.ch
MBA Pirovino, CH-7206 Igis, mba@mbapiro.ch
Tel. ++41 81 322 60 41

Feinst gefertigte **Postwagen** in Messing

Erhältlich als
- Z 301 und 303 in rot (LD und RhB)
- Z 301 und 303 in grün (RhB)
- Z 302 und 303 in grau (Chur-Arosa).

Besuchen Sie uns an der Plattform der Kleinserie in Bauma; Turnhalle, Stand 33.

SERVICE, gross geschrieben

- Reparaturen und Service bei Lokomotiven und Wagen
- Digitalisieren von Lokomotiven
- Gleichstrom-/ Wechselstrom-Umbau
- Digitalisieren von Märklin-Drehscheiben
- Einbau Beleuchtung in Personenwagen
- Zusammenbau Ihrer Modellbausätze
- Patinieren Ihrer Modellbausätze
- Beratung zum Bau einer Modulanlage
- Programmieren von Digitallokomotiven
- Auslesen und Überprüfen von Lok-Dekodern

Modelleisenbahn SERVICE

Modelleisenbahn-Service und Reparatur
C. Dörsam, Segantinistr. 13, 7000 Chur
www.modelleisenbahn-service.ch

ewp
Ingenieure | Planer | Geometer

Wir planen für mehr Zukunft

Wir sind Ihr Partner für Ingenieur- und Planerarbeiten.
ewp AG Chur | Kasernenstrasse 36 | 7000 Chur | chur@ewp.ch

Effretikon | Winterthur | Kloten | Zürich | Chur | Affoltern a. A. | Altendorf | Schänis | Glarus | Zug | Luzern | Sarnen | Altdorf
www.ewp.ch

Als grösstes Vereinsprojekt in der nahen Zukunft ist die Aufarbeitung der ersten Dampflok G 3/4 Nr. 1 „Rhätia“. Der Dampfverein hat in dieses Projekt bereits sehr viel Zeit und sehr viele Mittel investiert. Der Erfolg gibt uns Recht. So wurden innerhalb sieben Monaten bereits über 40'000 Franken für die Aufarbeitung gesammelt. Dies Wertschätzung zeigt uns, dass es sich bei der ältesten Dampflok der RhB um einen Zeitzeugen von grossem, emotionalem Wert handelt. Die Lok ist nicht «irgendeine Lok» unter vielen, nein, hier handelt es sich um die Nummer 1 der RhB.

Wie bereits anfangs erwähnt, ist der Einsatz des Dampfvereins sehr stark durch Menschen geprägt, die ihn umgeben: Helfer, Kunden, Mitglieder, Vorstände, Spender, Sympathisanten und so weiter. Diese Menschen geben den Ton an, sie bewegen die Eisenbahn, die Spendenaktion, die Mitmenschen sowie unseren Verein.

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

Verein Dampffreunde der RhB
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

Telefon: +41 (0)81 641 11 78
Handy: +41 (0)79 610 46 72

kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Informationen (auch das aktuelle Nostalgieprogramm der RhB) unter: www.dampfvereinrhb.ch

Ein Bild aus der Anfangszeit der «Rhätia»; in der Steigung der 45 Promille-Rampe von Küblis nach Saas.

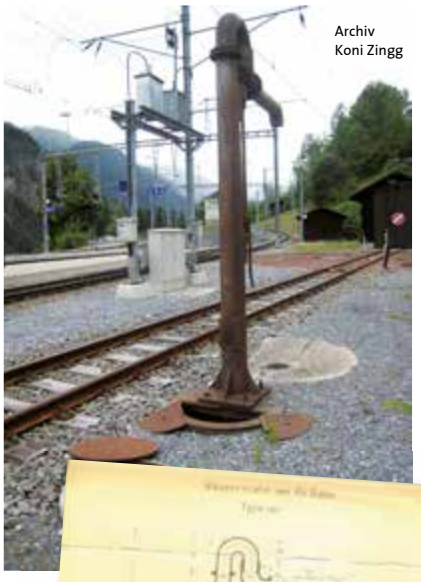
Mit dem „Fliegenden Rhätier» auf Vereinsausflug. Es gehört zur Tradition, dass auf unseren Reisen etwas Spezielles geboten wird; z. B. eine Langsamfahrt des Triebwagens ABe 4/4 Nr. 501 am legendären «Bärentritt» und einige Minuten später auf dem höchsten RhB-Viadukt.

Bild Christian Meyer

Dampfdoppeltraktion in Haldenstein.

Bild Christian Dörsam

Archiv Koni Zingg



Archiv Koni Zingg

Foto: Georg Trüb

Sammlung Peter Pfeiffer

Archiv RhB

Ohne Wasser – kein Dampf

Von Koni Zingg

Auf dem Bahnhof Filisur standen anfangs des 20. Jahrhunderts vier Wasserkräne im Einsatz, um die zahlreich passierenden Dampflokomotiven mit Wasser zu versorgen.
Mit der Elektrifizierung der RhB-Bahnlinien (1918 – 1922) verschwanden die Dampfzüge allmählich aus dem Betrieb und mit ihnen auch die Wasserkranen. Ein Exemplar ist in Filisur noch erhalten geblieben und wird nun revidiert.

Um Dampf zu erzeugen, braucht es Wasser, viel Wasser. So war das kostbare Nass zur Dampflokzeit eines der Lebenselixiere für einen geregelten Bahnbetrieb. Auf verschiedenen Stationen und Bahnhöfen standen Wasserkrane zum Nachfüllen der Dampfloktender. Meistens musste die Bahn selber Quellen erschliessen und Reservoirs erstellen zum Beliefern der Wasserkrane. Dorfleitungsnetze, wo man hätte anschliessen können, gab es damals noch kaum.

Auf der Albulalinie von Thusis bis St. Moritz waren insgesamt acht Stationen ausgerüstet zum Wasser nachfassen. Meist stand vorne am Ende der Kreuzungsgleise ein Wasserkran, sodass der Loktender während dem Stationsaufenthalt aufgefüllt werden konnte.

Eine besondere Stellung diesbezüglich nahm die Station Filisur ein. Als Ausgangsstation in Richtung Davos und wichtige Durchgangsstation an der Albulalinie erhielt sie eine Drehscheibe und es standen vier Wasserkrane die aus zwei Reservoiren oberhalb des Bahnhofs versorgt wurden. Auf der Engadiner-Seite, zwischen Gleis 2 und 3, existierten zwei, Seite Thusis einer und ein weiterer bei der Drehscheibe. Auch eine Lokremise und eine Schlackengrube waren vorhanden. Mit der Elektrifizierung und im Verlaufe der Jahre wurden drei Wasserkrane abgebaut und es existiert heute nur noch derjenige bei der Drehscheibe. Mit dem totalen Stations- und Gleisumbau im Jahre 2002 wurde dieser vom Reservoir abgehängt und mit dem Gemeindeleitungsnetz direkt verbunden. Leider ist die Leitungskapazität zu klein um in vernünftiger Zeit einen Dampfloktender nachzufüllen.

Heute muss bei einer Dampffahrt ab einem Überflurhydrant bei Gleis 1 (Betriebsgleis) über einen Feuerwehrschlauch Wasser getankt werden. Das stört den Betriebsablauf und zeigt auch nicht mehr das urtümliche Merkmal für einen Dampfbetrieb. Nachdem das alte Reservoir und auch die Zuleitungen zum Wasserkran noch bestehen, ist nun die Absicht von einigen Freiwilligen des Vereins historic RhB, die Anlage wieder in Betrieb zu nehmen. Der Wasserkran aus dem Jahre 1907 wird revidiert und das Wasserreservoir gereinigt sowie die Schieber und Gussleitungen wieder funktionstüchtig gemacht. Im Laufe des Frühsommers 2016 soll die Anlage reaktiviert sein und wieder ein echtes Bild beim Wasserfassen vermitteln.

Der «Alpine Classic Pullman Express» auf dem eleganten Wiesenerviadukt

Foto: Koni Zing

Luxuriös durch die Zügenschlucht

Von Koni Zingg

Einmal ganz anders Reisen durch das Landwassertal, im historischen «Alpine Classic Pullman Express» aus den 1930er-Jahren von Davos nach Filisur und weiter nach St.Moritz. Das war an einigen Tagen im letzten Sommer möglich und wird im 2016 wieder angeboten.

Der historische Zug mit vier Pullmanwagen und dem Piano-Barwagen, gezogen von einer Krokodil-Lok, ist die «kunstvolle Zusammensetzung». Der Reiseauftakt erfolgt in Davos Platz und führt die Reisegesellschaft entlang der Landwasser Richtung Davos Frauenkirch. Überall stehen Fotografen, um diesen nicht alltäglichen Zug auf die Platte zu bannen.

Ein erster Halt in Davos Glaris verrät eine Kreuzung mit einem Gegenzug, natürlich mit einer modernen Komposition, einem «Allegra-Triebzug». Welcher Kontrast zu unserem Zug aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts, rund 80 Jahre Altersunterschied. Natürlich ein Fotosujet, das sich kein Passagier entgehen lässt. Es geht weiter und langsam nähert sich der Zug bei Davos Monstein dem Eingang der Zügenschlucht.

Die Station Davos-Monstein, ein ereignisträchtiger Ort mit Bergbaugeschichte aber auch tragischem Unglück im Lawinenwinter 1951 für die Bahn. Es steht heute noch das Wärterhaus und eine verlassene Verladerampe. Das Stationsgebäude wurde am 20. Januar 1951 durch eine gewaltige Lawine aus der rechten Talseite buchstäblich weggefegt und das Gleis war auf 390 m Länge bis zu 9 m hoch mit Schnee bedeckt. Der Stationsvorstand und ein Streckenwärter fanden dabei den Tod.

Mit der Einfahrt in den Eistöbeli-Tunnel beginnt die wildromantische Fahrt durch die Zügenschlucht und insgesamt sieben Tunnels bis Davos Wiesen. Um das ganze abenteuerlich und eindrücklich zu inszenieren, fährt der Zug beim Brombänzviadukt und beim Bärentritt im Schritttempo; beste Gelegenheit, um ein Foto zu schiessen, was im fahrplanmässigen regulären Zug nicht möglich ist. Raunend und staunend schaut man in den Abgrund und wundert sich, wie vor über 100 Jahren ein Bahnbau überhaupt möglich war. In Wiesen heisst es Aussteigen. Ein kurzer Marsch über das Wiesenerviadukt zum Aussichtspunkt steht auf dem Programm. Ein eindrücklicher Blick auf die Brücke und Erklärungen zum Bauvorgang des grössten Mauerwerkviaduktes der Rhätischen Bahn löst Bewunderung und Hochachtung für die damaligen Ingenieure und Handwerker aus. Zwischen Wiesen und Filisur reduziert der Zug ein weiteres Mal die Geschwindigkeit, damit die Fotografen das Landwasserviadukt einmal von der Rückseite bewundern und auch fotografieren können. Es ist wohl die bekannteste Sehenswürdigkeit der Rhätischen Bahn und fasziniert immer wieder, in welcher Eleganz das Bauwerk von allen Seiten erscheint. In Filisur gibt's einen weiteren Halt zum Aus- oder Einsteigen bevor der nostalgische Zug seine Reise über die Albulalinie Richtung Engadin fortsetzt. Im bequemen Fauteuil mit kleinen Fenstertischchen lässt man die Landschaft vorbeiziehen. Seine Seele baumeln lassen kann man auch im mit Teakholz ausgestatten Piano-Bar Wagen bei einem frisch servierten Drink. Ein wahrlich nostalgisch-exklusives Bahnerlebnis.

«Rhätia Pullman Express»
Auch im kommenden Sommer verbindet der Expresszug das Landwassertal mit dem Engadin. Reisedaten siehe unter «Agenda» (Seite 33)

zügen-landwasser
natur kultur geschichte

STADLER

Damit Bahnfahren Spass macht!

Stadler Rail Group
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 626 21 20
rail.stadler@stadlerrail.com

www.stadlerrail.com