

MIT URTÜMLICHER KRAFT DURCH URSPRÜNGLICHE LANDSCHAFTEN



Kann gut sein, dass Reisende sich nach der Fahrt mit einem Dampfzug der Rhätischen Bahn wundern werden. Vielleicht, weil sie an ihren weissen Krügen einige Russpartikel entdecken, weil sie einen frischen Geruch von Dampf, Öl und Kohlenglut mit nach Hause genommen haben. Vielleicht, weil sie immer wieder an das rhythmische Stampfen der Lok und an den sanften Ruck beim Anfahren erinnert werden. Oder vielleicht wundern sie sich, dass der Jugendtraum einer Dampffahrt durch deren Realität in den Schatten gestellt wurde. Aber ganz bestimmt wundern sie sich, dass sie das nicht bereits früher gemacht haben. Denn so beförderte die RhB ihre Passagiere schon vor über hundert Jahren – und heute wieder.

VON GENI ROHNER (TEXT) UND ROMANO BRASSER, URS JOSSI, MATTI MORELLI, LUCCA PROJER, RUTH BLOCH (BILDER)

Fauchende und zischende, schwarze Schwerarbeiter, 57 an der Zahl, standen einst in ihren Diensten. Heute sind es noch vier liebevoll gepflegte und verhätschelte Senioren, die sich für besondere Anlässe ins Zeug legen. Einfach eintauchen in die wundersame Welt des Dampfzeitalters und ein Stück Eisenbahngeschichte hautnah miterleben. Das kann auf harten Holzbänken der dritten Klasse oder im bequemen Plüschsessel des Erstklassewagens erfolgen – die unbeschreibliche Eisenbahnromantik ist in allen Klassen garantiert!

EIN STÜCK BAHNGESCHICHTE

Ausgerechnet ein Holländer, der Seemann und Bankier Willem Jan Holsboer, legte vor 130 Jahren den Grundstein für ein Bündner Eisenbahnnetz. 1889/1890 wurde die «Landquart–Davos-Bahn» als erste Stichbahn Graubündens eröffnet. Mit fünf kleinen Dampflokomotiven wurde am 9. Oktober 1889 der fahrplanmässige Betrieb auf der Strecke Landquart–Klosters aufgenommen. Einige Monate später, am 21. Juli 1890, war der Schienenstrang zum aufstrebenden Kurort Davos fertig erstellt und fortan ruckelten die Dampfzüge schnaubend durchs Prättigau über den Wolfgangpass ins Landwassertal.

Es dauerte sechs lange Jahre, bis eine weitere Bahnlinie in Graubünden eröffnet werden konnte: 1896 wurde der Betrieb auf der Strecke Landquart–Chur–Thusis aufgenommen. Mit dem kantonalen Eisenbahngesetz von 1897 übernahm der Kanton die im Besitz der Eisenbahnbank befindlichen Aktien der mittlerweile «Rhätische Bahn» genannten Unternehmung und regelte die Finanzierung der nächsten geplanten Bahnlinien: Reichenau–Ilanz und Thusis–Oberengadin. 1913 wurde als elektrische Versuchsstrecke die Linie Bever–Scuol eröffnet. Die zuerst eigenständi-



AKTUELLE ERLEBNISFAHRTEN

www.historic-rhb.ch/agenda



gen Privatbahnen «Bernina-», «Misoxer-» und «Arosabahn» fusionierten während des Zweiten Weltkriegs mit der RhB. Heute verbinden 384 Kilometer Bahngleise die verschiedenen Talschaften Graubündens.

DAMPFATTRAKTION MIT FÜNF KLEINEN LOKOMOTIVEN

In Landquart nahm alles seinen Anfang: Fünf kleine Tenderlokomotiven vom Typ Mogul mit den Namen «Rhätia», «Prättigau», «Davos», «Flüela» und «Engadin» sorgten für den täglichen Fahrbetrieb der damaligen «Landquart–Davos-Bahn». Übrigens, bei Schweizer Bahnen war es früher üblich, den Lokomotiven Namen zu geben, meist von Ortschaften an der Bahnlinie oder von den anvisierten «Fernzielen». Die Lokomotiven hatten eine Leistung von rund 250 PS und vermochten bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h 45 Tonnen Anhängengewicht die steilen 45%-Rampen von Küblis nach Davos Wolfgang hochzuschleppen. Die Verkehrssteigerung erforderte bereits nach kurzer Zeit neue, stärkere und leistungsfähigere Lokomotiven. Mit dem System «Mallet» konnte etwas Abhilfe geschaffen werden; 1891 wurden solche Loks, die Nr. 6 «Scaletta» und Nr. 7 «Albula», in Betrieb genommen.

Im Hinblick auf die Eröffnung der Albulalinie (1903) waren weitere Neuanschaffungen erforderlich. Für die langen Rampen (25% und 35%) von Thusis bis Preda entwickelte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) eine weitere Serie einer gekuppelten Lokomo-



Mit einem Vorstoss im Parlament wollte der Davoser Grossrat Rico Stiffler in diesem Frühjahr «Dampf machen», damit die historischen RbB-Züge besser vermarktet werden – so wie es im benachbarten Ausland auch geschieht.



tive mit Schleptender (G 4/5). Ständige technische Verbesserungen und die neue Heissdampftechnik ermöglichten schlussendlich die Führung von 95 Tonnen schweren Zügen auf 35%-Rampen, und dies bei Geschwindigkeiten von 28–30 km/h. 1915 verfügte die RhB über einen imposanten Park von 57 Dampflokomotiven!

DAS DAMPFZEITALTER NEIGT SICH DEM ENDE ZU

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs erfolgte bei der RhB der langsame Niedergang des Dampfzeitalters. Ein massiver Verkehrsrückgang auf allen Linien sowie die schwierige Beschaffung der erforderlichen Kohle aus dem Ausland erschwerten die Aufrechterhaltung des täglichen Betriebs enorm. Nur dank der grossen Brikettvorräte der RhB und unter Beifügen von Koks und Holz gelang es, die Kriegsjahre mehr schlecht als recht zu überstehen.

Mit der Betriebsaufnahme der neu eröffneten Bahnlinie Bever–Scuol–Tarpas erfolgte am 1. Juli 1913 gleichzeitig ein Versuchsbetrieb mit Zügen unter Wechselstrom. Die Vorteile eines elektrischen Betriebs waren unbestritten. Nebst umweltpolitischen Argumenten sprachen der hohe Kohlenpreis und die sehr aufwendige sowie personalintensive Führung wie auch der Unterhalt der Dampfzüge für eine rasche Umstellung. Hinzu kam, dass der erforderliche Strom für die Lokomotiven, unabhängig vom Ausland, durch regionale Wasserkraftwerke produziert wurde. In Anbetracht der guten Ergebnisse des Probelaufs entschied der RhB-Verwaltungsrat im April 1918, alle RhB-Linien schrittweise zu elektrifizieren. Bereits vier Jahre später, am 21. Mai 1922, war mit der elektrischen Installation der Linie Reichenau–Disentis die RhB-Elektrifizierung netzweit abgeschlossen. Lediglich

acht Dampflokomotiven dienten fortan als Reserve und für Rangierdienste in Chur, Landquart und Samedan. Die restlichen Dampflokomotiven wurden in alle Herren Länder verkauft. Das «romantische» 34-jährige Dampfzeitalter hat sein jähes Ende gefunden.

RETTUNGSAKTION FÜR DIE ÄLTESTE RHB-DAMPFLOK

128 Jahre hat die Magul-Lokomotive «Rhätia» inzwischen auf ihren Achsen! Sie führte am 29. September 1889 für die damalige Gesellschaft «Schmalspurbahn Landquart–Davos» den Eröffnungszug von Landquart nach Klosters. Die «Rhätia» G 3/4 Nr. 1 ist eine der ältesten Dampflokomotiven der Schweiz und liess sich bis zum Herbst 2014 unter Dampf setzen. Bei den Vorbereitungen zu einer Ausflugsfahrt stellte die Lokmannschaft mit Schrecken fest, dass einzelne Siederohre nicht mehr dicht waren – der «Rhätia» ging im wahren Sinne des Wortes der Dampf aus.

Genauere Abklärungen ergaben, dass grössere Reparaturen erforderlich sind, um die «Rhätia» wieder fahrtüchtig zu machen: 126 Siederohre sind zu ersetzen, die Feuerbüchse muss umfassend repariert werden und auch die Mechanik weist verschiedene Mängel auf. Für diese Restaurierung wird mit Kosten von rund 500 000 Franken gerechnet.

Noch bleibt aber ein weiter Weg, bis die «Rhätia» wieder unter Dampf gesetzt werden kann. Alle Bahnfreunde und Gönner sind daher aufgerufen, Unterstützungsbeiträge zur Rettung der «Rhätia» zu leisten. Jeder Franken zählt – unterstützen Sie dieses Projekt!

Graubündner Kantonalbank
Verein Dampffreunde der RhB
Bahnstrasse 1
7402 Bonaduz
Verwendungszweck: Spende «Rhätia»
Konto-Nr.: 10 003.458.600
SWIFT/BIC: GRKBCH2270A
IBAN: CH46 0077 4010 0034 5860 0



«VEREIN DAMPFREUNDE DER RHÄTISCHEN BAHN»

Seit 40 Jahren engagiert sich der «Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn» für den Fortbestand der letzten Dampflokomotiven der RhB und kümmert sich mit einer eigenen Vertriebsstelle am Bahnhof Bonaduz um den Verkauf der legendären Dampf- und Nostalgiefahrten auf dem Bündner Schienennetz. Er unterstützt finanziell und ideell Restaurierungsprojekte. Aus Anlass des Jubiläums wird vom 15.–17. September 2017 eine spezielle Rundreise mit verschiedenen «Erlebniszügen» organisiert. Während drei Tagen werden den Teilnehmern bahnspezifische, kulturelle und kulinarische Höhepunkte geboten! Weitere Informationen zum Reiseprogramm: www.dampfvereinrhb.ch

EINWEIHUNG DER SCHÖNSTEN EINSTELLHALLE

Was lange währt, wird endlich gut: Das Warten auf die neue Einstellhalle für historische Bahnwagen hat sich gelohnt! Der elegante Holzbau passt bestens am südöstlichen Ende des Bahnhofareals in Samedan und ist Teil der Albulalinie. Da dieses Gebiet der Rhätischen Bahn mit den dazugehörigen Bahnanlagen in die Unesco-Weltkulturerbe-Liste aufgenommen wurde, musste das neue Gebäude den gestellten denkmalpflegerischen Ansprüchen gerecht werden. Die spannende Umsetzung und Realisierung des neuesten Bauwerks wurde dem Architekturbüro Brasser in Samedan übertragen. Die Halle überspannt zwei Stumpengeleise am Rande des Bahnhofplateaus. Der massive Sockel, die Föhrenschalung und die Blecheindeckung des Satteldachs übernehmen die architektonischen Prinzipien der schlichten bahntechnischen Neben- und Nutzbauten der RhB. Durch die gewählte Anordnung der Holzträger aus Fichtenholz bildet

sich eine Rhythmisierung der Tragstruktur. Zwischen jeweils zwei Trägern, welche in kurzen Abständen zueinander stehen, ist ein vertikales Fensterelement oder eine Zugangstür angeordnet. Die entstehende Regelmässigkeit ist eine Referenz an historische Bahnhallen entlang der rhätischen Bahnlinie.

Das Bahnpublikum hat keinen Zutritt in den Hallenraum, deshalb sollen die Tür- und Fensterelemente möglichst nicht als solche erkannt werden und sind mit feinen Föhrenholzlamellen verkleidet. Die Einstellhalle erhält dadurch ein filigranes Aussehen und lässt den langen Baukörper nach aussen kleiner in Erscheinung treten. Die Dacheindeckung aus Trapezblech übernimmt nebst der Holztragkonstruktion eine aussteifende, statische Funktion.

Als besonderer Hingucker wird vor den Eingangstoren ein Relikt aus längst vergangener Tage aufgestellt: eine Hippsche Wendescheibe aus dem Jahr 1903. Dieses historische Eisenbahnsignal, ein drehbares Flügelsignal, das auch bei extremsten Wetterverhältnissen sehr zuverlässig funktionierte, stand einige Jahrzehnte zur Bahnsicherung bei der Station Celerina. Dank einer Schenkung und der fachgerechten Restaurierung durch Mitglieder des Club 1889 erstrahlt die Hippsche Wendescheibe wieder im neuesten Glanz.



DER AUTOR

Geni Rohner war während drei Jahrzehnten bei der RhB in verschiedenen Funktionen tätig (Incoming, Marketing, Eventmanager). Heute betreut er diverse Mandate, u. a. die Führung der Geschäftsstelle «historic RhB».

www.rhb.ch/zeitreise

Geführte Zeitreise ins UNESCO Welterbe RhB

Erlebnisreiche Führung mit Gleismonteur Reto

Jeden Mittwoch vom 7. Juni
bis 27. September 2017

Konzept/Text/Regie: Roman Weishaupt
Schauspieler/Führer: Fabrizio Daniele
oder Lorenzo Polin

