22. JAHRGANG
2026

Die Bündner Kulturbahn



graubünden



Druckerei Landquart AG
Schulstrasse 19 | 7302 Landquart
T 081 300 03 60 | www.drucki.ch

DRUCKEREI LANDQUART
verlag bezirks-amtsblatt



12 100 Jahre Brig–Disentis
GRAUBÜNDENS ERSTAUNLICHE ROLLE IM RINGEN UM DIE FURKABAHN

Titelbild

Sommeridylle auf dem Oberalppass, fotografiert vermutlich in den späten 1920er-Jahren. Ein paar Ausflügler haben sich vor dem Gasthaus versammelt; Hut ab vor denen, die mit einem der im Schatten abgestellten Velos die Passstrasse hochgestrampelt sind. Dass es schon damals weniger schweisstreibend ging, beweist das ebenfalls dort parkierte Mofa. Und natürlich der von Disentis her eintreffende Zug der noch jungen Furka Oberalp Bahn, welcher in Kürze den höchsten Punkt der Oberalpstrecke und damit auch die Grenze zwischen den Kantonen Graubünden und Uri passiert. Die hier angelegte Bahnstation gleicht einer unscheinbaren Feld-Wald-und-Wiesen-Haltestelle. Und doch werden augenscheinlich auch Güter ein- und ausgeladen; man beachte die aufgestapelten Transportkörbe auf der kurzen Verladerampe. Ob damit die auf der Tafel am Gasthaus angepriesenen Waren angeliefert wurden? «Zu haben: Kaffee, warme Speisen und Getränke, prima Veltliner echt, Enzian, Chocoladen, Bisquit's, Sport Artikel, Cigarren, Cigaretten» ist dem Schild zu entnehmen. Und wer zur Erfrischung lieber ein «kühles Blondes» bevorzugte, der wurde mit Luzerner Bier verköstigt.

Das am westlichsten Punkt Graubündens gelegene Gasthaus – die heutige Ustria Alpsu – steht heute noch, während die Bahnstrecke an dieser exponierten Stelle, wo im Winter Schneeverwehungen und Lawinen den Betrieb einschränkten, seit den 1940er-Jahren durch einen Tunnel verläuft.

Sammlung Christoph Benz

Inhalt

3
Vorwort
EGON GSPONER

4
GROSSE PLÄNE, TIEFER FALL

24
«VIVA LA GRISCHA»

34
DAS FEST DER WALSER

46
«DIE BERGSTRECKE WAR EIN BALLAST»

68
IMPRESSUM

38 **ENTLANG DER FURKA OBERALP BAHN**



56
kulturbahner@work
«VEREINT IM VEREIN …»

Das Bündner
Bahnkultur
Magazin



Hesch dis Billett scho kauft?

Das Team des Bahnhofs Bonaduz berät Sie gerne für nationale wie internationale Billette, Buchungen für historische Züge der Rhätischen Bahn oder Erlebnisreisen!
Unser Bahnschalter ist montags bis freitags von 8.00 bis 12.00 Uhr für Sie geöffnet.

Historic RhB
Bahnhof Bonaduz
Bahnstrasse 1
7402 Bonaduz

Telefon: +41 81 641 11 78
Mail: kundendienst@historic-rhb.ch

www.historic-rhb.ch



Vorwort



Geschätzte Leserinnen und Leser der Bündner Kulturbahn

Der damalige Bau der Eisenbahnstrecke zwischen Brig und Disentis ist Ausdruck von Mut, Zusammenarbeit und dem Willen, auch unter schwierigsten Bedingungen nachhaltige Infrastruktur zu schaffen. Zugleich verbindet sie bis heute unterschiedlichste Talschaften vom Goms über das Urserntal bis in die Surselva und schafft damit eine einzigartige alpine Ost-West-Achse.

Im Juli jährt sich die Inbetriebnahme zum 100. Mal. Ein Blick zurück in die Entstehungszeit zeigt den anspruchsvollen Weg, um das möglich zu machen: Nach der Gründung der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» begann 1911 der Bau der Strecke. Bereits 1914 konnte der Abschnitt Brig–Gletsch in Betrieb genommen werden. Doch aufgrund von Geldmangel und technischen Problemen im Furka-Scheiteltunnel blieb zunächst ein unvollendetes Bauprojekt zurück.

Was folgte, war jedoch kein Ende, sondern ein Neubeginn: Nach dem Konkurs der ursprünglichen Gesellschaft wurde das Unternehmen 1925 unter der treibenden Kraft der Visp–Zermatt-Bahn (VZ) sowie mit Unterstützung von Bund und Kantonen neu organisiert und fertiggestellt. In enger Zusammenarbeit unter anderem mit der damals noch unabhängigen Schöllenenbahn und der Rhätischen Bahn entstand eine durchgehende Verbindung von Brig nach Disentis. Am 3. Juli 1926 nahm die neu gegründete Furka Oberalp Bahn ihre 97 Kilometer lange Strecke offiziell in Betrieb.

Ursprünglich führte die Bahn über die Furkapass-Strecke und war nur im Sommer vollständig befahrbar. Erst mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels im Jahr 1982 wurde ein ganzjähriger Betrieb möglich. Seit der Fusion der Brig–Visp–Zermatt-Bahn (frühere VZ) und der Furka Oberalp Bahn zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) im Jahr 2003 ist die Strecke Teil eines durchgehenden Netzes und nach wie vor von zentraler Bedeutung, nicht zuletzt als Herzstück des weltberühmten Glacier Express. Mit dem Oberalppass erreicht sie dabei ihren höchsten Punkt und verbindet eindrücklich verschiedene Sprach- und Kulturräume der Schweiz.

Die Beiträge in dieser Ausgabe beleuchten diese bewegte Geschichte aus unterschiedlichen Perspektiven. Sie bringen neue Erkenntnisse zur Entstehung und Rettung der Strecke ans Licht, zeigen prägende historische Momente und nehmen die Leserschaft mit auf eine Zeitreise entlang einer der faszinierendsten Bahnlinien Europas.

Gerade in einer Zeit, in der wir verstärkt über nachhaltige Mobilität und die Zukunft des öffentlichen Verkehrs sprechen, lohnt sich dieser Blick zurück. Er zeigt, dass Innovation oft aus Krisen entsteht – und dass langfristiger Erfolg immer auf Zusammenarbeit beruht.

Ich wünsche Ihnen eine spannende und inspirierende Lektüre.

Egon Gsponer

CEO
Matterhorn Gotthard Bahn / BVZ Holding



Gletsch mit dem Rhonegletscher galt als touristischer Hotspot entlang der Furkabahn. Während 12 Jahren – von 1914 bis 1926 – war hier Endstation. Das kolorierte Motiv einer 1922 gelaufenen Postkarte stammt noch aus jener Zeit.

Sammlung
Christoph Benz

Grosse Pläne, tiefer Fall

Es war einer der letzten grossen Flecken auf der Schweizer Landkarte, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch nicht per Eisenbahn erschlossen war: die markante Längsfalte in den Alpen, die sich von der Surselva über den Oberalppass ins Urserental und weiter über den Furkapass bis ins Rhonetal erstreckt. Mit der vor 100 Jahren gefeierten Eröffnung der Furka Oberalp Bahn – heute Matterhorn Gotthard Bahn – wurde diese Lücke geschlossen. Beinahe jedoch wäre die Geschichte dieser inneralpinen Ost-Westverbindung durch die Kantone Graubünden, Uri und Wallis vorbei gewesen, ehe sie richtig begonnen hatte: Es drohten Stilllegung und Abbruch.

TEXT *Christoph Benz*

Schon seit jeher führten die wichtigsten Handelsrouten in den Alpen primär in Nord-Süd-Richtung, und selbst wenn die ersten urkundlichen Erwähnungen des Oberalp- und Furkapasses ins Mittelalter zurückreichen, spielten sie für den Transitverkehr nur eine untergeordnete Rolle; es waren vielmehr regionale Saum- und Viehwege für die Alpwirtschaft und den Binnenhandel zwischen den Talschaften. Das Kloster Disentis soll zwar Beziehungen mit dem Wallis gepflegt haben, doch finden sich kaum Belege für einen durchgehenden Ost-West-Verkehr über die beiden Pässe, die



nur während der schneefreien Zeit begehbar waren. Erst mit dem zwischen 1862 und 1866 erfolgten Ausbau der Saumwege zu Passstrassen – primär aus militärischen Gründen – begann mit den Postkutschen die touristische Nutzung. Die Fahrzeit von Disentis nach Brig betrug rund 17 Stunden; übernachtet wurde in Andermatt. Ab 1878 bestand in Brig Anschluss an die Eisenbahngesellschaft Suisse-Occidentale (heute SBB), welche die Linie durchs Rhonetal Richtung Westschweiz betrieb, und ab 1912 erreichte die Rhätische Bahn von Chur her Disentis. Das grosse Highlight einer langen und holprigen Reise mit der Postkutsche auf dieser Route war unbestritten der Rhonegletscher, welcher zu jener Zeit noch bis weit in den Talboden von Gletsch hinabreichte. Ein «Must-see» im aufstrebenden Alpentourismus.

Es lag also auf der Hand, diese Touristenattraktion auch per Bahn zu erschliessen. «Zwar bilden Gletsch und der Rhonegletscher ein sehr bedeutendes touristisches Ziel, doch wären sie für sich allein kein ausreichender Endpunkt, um die Existenz einer langen und kostspieligen Bahn zu rechtfertigen», schrieb 1910 das «Bulletin technique de la Suisse romande». Tatsächlich sollte Gletsch zur Drehscheibe eines neuen, inneralpinen Eisenbahnnetzes werden, welches die grossen Tourismuszentren der Schweizer Alpen miteinander verbinden sollte: Das Engadin mit dem Wallis und dem Berner Oberland.

Kapital gesucht

Die Geschichte der Furka Oberalp Bahn begann 1906 mit den ersten Projekten einer knapp 100 Kilometer langen elektrischen Schmalspurbahn von Brig über Gletsch und Andermatt nach Disentis. Im Sommer 1907 erteilten die eidgenössischen Räte die Konzession für das Teilstück Brig–Gletsch, im Herbst 1908 folgte jene für die Strecke Gletsch–Disentis. Parallel dazu war eine Anschlusslinie von Gletsch nach Meiringen – die sogenannte Grimselbahn – geplant; sie war bereits 1904 konzessioniert worden. Auf den eigentlichen Passstrecken war reiner Sommerbetrieb vorgesehen.

In erster Linie galten touristische und militärstrategische Überlegungen als zentrale Argumente für den Bau dieser West-Ost-Transversale mit Anschluss ans Berner Oberland. Dennoch hatten die Initianten erhebliche Mühe, in der Schweiz genügend Kapital zu mobilisieren. Zu ihnen zählten unter anderem Roland Zehnder, Direktor der Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB), sowie die Elektrizitätsgesellschaft Alioth, die zur selben Zeit am Bau der Berninabahn (BB) beteiligt war. Es ist anzunehmen, dass die konzessionierten Strecken analog zur MOB oder BB mit Gleichstrom betrieben werden sollten.

Die Zurückhaltung potenzieller Investoren dürfte mehrere Ursachen gehabt haben: Der Bau hochalpiner Strecken war technisch anspruchsvoll und entsprechend kapitalintensiv. Zugleich blieben die Ertragsaussichten unsicher – nicht zuletzt deshalb, weil die Linie mit dem Tujetsch, dem Urserental und dem Goms durch strukturschwache Regionen führte. Die Wirtschaftlichkeit hing also primär vom saisonalen Tourismus ab und war damit konjunkturellen Schwankungen unterworfen. Ein zu grosses finanzielles Risiko.

Frankreich springt in die Bresche

Das Geld floss letztlich zu einem grossen Teil aus dem benachbarten Ausland: Dank der Beziehungen der Initianten zu französischen Finanzkreisen konnte das für den Bau benötigte Kapital von rund 38 Millionen Franken beschafft werden. Dieses Vorgehen war zu jener Zeit keineswegs ungewöhnlich. Frankreich zählte vor dem Ersten Weltkrieg zu den wichtigsten Kapitalexporteuren Europas; Banken und private Anleger investierten in grossem Umfang in ausländische Eisenbahnen. Solche Projekte galten als vergleichsweise sichere Anlagen: Sie verfügten über staatliche Konzessionen, versprachen regelmässige Zinsen und standen für wirtschaftlichen Fortschritt. In diesem Umfeld war die politisch stabile Schweiz besonders attraktiv. ▶



Sie hätte als Vorbild für die Furkabahn dienen sollen: die mit dem sogenannten System Hanscotte ausgerüstete Bergbahn auf den Puy de Dôme in Frankreich.

Sammlung Christoph Benz

Im Gegenzug wollten die Franzosen natürlich bei der Realisierung der Bahn mitreden: Die Bauleitung oblag der Pariser Unternehmung «Société de Construction des Batignolles», die die Ausführung primär an landeseigene Firmen vergab. Viele der im Goms errichteten Bahnhofsgebäude im französischen Stil zeugen noch heute davon. Besonders einschneidend: Die Bahn sollte nicht wie ursprünglich geplant elektrisch, sondern mit Dampf betrieben werden – zum einen aus Kostengründen, zum anderen möglicherweise, weil die Industrie in Frankreich noch zu wenig Erfahrung mit elektrischen Eisenbahnen hatte. Nach aussen begründete die BFD diesen Entscheid mit der klimatischen Lage ihrer Strecke, an der nur im Sommer gearbeitet werden konnte. Sie schrieb: «Die Bahn bewegt sich grösstenteils im eigentlichen Hochgebirge, wo der Schnee bis Ende Mai liegt oder noch länger und wo im September Erdarbeiten wegen grossen Schneefällen unmöglich werden. Gerade diese Hochgebirgszustände waren bestimmend, als entgegen dem von den ersten Konzessionären geplanten elektrischen Betrieb zum Dampf übergegangen werden musste als Triebkraft. Bei den bestehenden örtlichen Verhältnissen erwies sich der erstere als vollkommen unwirtschaftlich.»

Eine Technik, die sich nie durchsetzte

Ausserdem sollte – zugunsten des sogenannten Hanscotte-Systems, einer britisch-französischen Erfindung – auf die schon damals altgediente Zahnstange verzichtet werden. Dazu ein Auszug aus der Zeitschrift «Bulletin technique de la Suisse romande» vom 25. Dezember 1910: «Die Linie Brig–Gletsch–Disentis wird mit Dampf betrieben werden. Da ihre Steigungen sehr stark sind, wird die Adhäsion durch die Hinzufügung einer dritten Schiene erhöht, die in der Mitte des Gleises angebracht ist. Diese dritte Schiene wird von horizontalen Rädern umfasst. Durch eine besondere Vorrichtung, die Herrn Ingenieur Hanscotte zu verdanken ist und auf der Lokomotive angebracht ist, pressen sich die horizontalen Räder mehr oder weniger stark an die mittlere Schiene, je nachdem, ob die Strecke eine mehr oder weniger starke Steigung aufweist. Diese Anordnung, die die Adhäsion proportional zu den Rampen erhöht, ist automatisch. […] Das Einlaufen der horizontalen Räder auf die Mittelschiene wird dadurch erreicht, dass man diese Schiene mit einem spitz zulaufenden Teil enden lässt, auf den sich die Räder ohne weiteres Hilfsmittel und ohne, wie bei Zahnstangen, eine Verlangsamung des Zuges erforderlich zu machen, anlegen.» Ein System, das sich nie durchsetzen konnte; zu den wenigen damit ausgerüsteten Bahnen zählte die 1907 eröffnete und knapp 20 Jahre später stillgelegte Bergbahn auf den Puy de Dôme, einem Vulkan im Zentrum Frankreichs. Diese technische Missgeburt sollte nun also auch in die Schweiz importiert werden.

Bewährtes statt Experimente

Am 27. Mai 1910 erfolgte in Lausanne die Gründung der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka, Brigue–Furka–Disentis» (Schweizerische Furkabahn-Gesellschaft, Brig–Furka–Disentis), kurz BFD, mit Sitz in Bern. Mit der im Frühling 1911 vom Bundesrat erteilten Baubewilligung begannen die Arbeiten. Aus finanziellen Überlegungen fokussierte sich die Unternehmung zuerst auf die Realisierung der Strecken über den Furka- und den Oberalppass; die Grimselbahn sollte in einer späteren Phase gebaut werden.
Zuvor hatten die Behörden aus militärstrategischen Gründen vergeblich versucht, die Initianten dazu zu bewegen, ihr Projekt so abzuändern, dass ein ganzjähriger Betrieb möglich geworden wäre – etwa durch eine tiefere Lage des geplanten Furka-Scheiteltunnels und einer Untertunnelung des Oberalppasses. Immerhin erreichte das Eisenbahndepartement, dass anstelle des französischen



Schienen und Schwellen für die Oberalpstrecke: Ein von Disentis kommender Bauzug hat das Streckenende oberhalb Tschamutt erreicht, wo mit dem gelieferten Material die nächsten Meter Geleise verlegt werden; zuerst posiert die Mannschaft aber noch für den Fotografen. Im Schatten der von der RhB zur Verfügung gestellten Güterwagen ist ein Stapel provisorischer Baugeleise zu erkennen. Die Aufnahme dürfte um 1914 entstanden sein.
Sammlung Yves Ruttiman, Médiathèque Valais



Das markanteste Bauwerk der BFD auf Bündner Boden ist unbestritten der 120 Meter lange und 24 Meter hohe Val Bugnei Viadukt bei Sedrun, hier vermutlich im Sommer 1913 kurz vor der Vollendung.
Archiv cultural Tujetsch

Hanscotte-Systems eine «bei uns eingebürgerte und bewährte Zahnstange» eingebaut wurde, wie die Schweizerische Bauzeitung am 10. Juni 1911 vermeldete. Damit war sichergestellt, dass künftig auch Rollmaterial von der Rhätischen Bahn auf der neuen Strecke eingesetzt werden konnte. Mit dem Hanscotte-System und seiner aufrecht stehenden Mittelschiene wäre dies nicht möglich gewesen.

Fulminanter Baustart

Die unter französischer Leitung in Angriff genommenen Bauarbeiten schritten zügig voran. Bis zu 3500 Arbeiter schufteten am Bau der knapp 100 Kilometer langen Strecke. In ihrer Ausgabe vom 11. Juli 1912 berichtete die Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung: «Der schöne Sommer 1911 gestattete eine erhebliche Förderung der Arbeiten, die zu dieser Zeit beinahe auf der Hälfte der Linie in Angriff genommen worden waren. […] Die anhaltend schöne Witterung hat namentlich die Arbeiten im Teilstück zwischen Brig und Gletsch begünstigt, wo sie auch während des Winters in den unteren Partien des Tales fortgesetzt werden konnten. Im Jahre 1912 konnte die Baugesellschaft sodann, dank des frühzeitigen Eintreffens des Frühlings, in sämtlichen Baulosen, einschliesslich Furka–Disentis, die Arbeiten wieder in Angriff nehmen, sodass sich gegenwärtig die Tätigkeit auf die ganze Bahnstrecke ausdehnt.» Alles deutete darauf hin, dass die ganze Linie spätestens im Sommer 1915 eröffnet würde.

Tohuwabohu beim Tunnelbau

Weniger rund verlief der Bau des aufwändigsten und kostspieligsten Bauwerks der Strecke: des nicht ganz zwei Kilometer langen Furka-Scheiteltunnels. Das Vorgehen der Bauleitung erweckt aus heutiger Sicht den Eindruck, als sprengte man sich wild drauflos in den Berg, ohne zuvor seriöse geologische Abklärungen getroffen zu haben. So musste der auf der Walliser Seite in Angriff genommene Stollenbau nach 156 Metern aufgegeben werden, da der von Schiefer durchsetzte Fels alles andere als stabil war. Die Mineure erhielten daraufhin die Anweisung, rund 100 Meter neben dem Versuchsstollen erneut mit dem Vortrieb zu beginnen – diesmal trafen sie auf soliden Gneis. «Wir haben hier ein klassisches Beispiel, wie eine vorhergehende geologische Untersuchung ausserordentliche und sichere Dienste hätte leisten können. Ein inniges Zusammenarbeiten des Ingenieurs mit dem Geologen hätte hier viel Arbeit und Geld erspart», monierte die Schweizerische Bauzeitung.

Während auf der Walliser Seite das ganze Jahr durchgearbeitet wurde, war dies auf der Urner Seite nur während der schneefreien Zeit möglich – die beiden Bauplätze lagen auf einer Höhe von über 2000 Metern. Sprengstoffunfälle, Lawinenabgänge und sogar ein Tunneleinsturz forderten mehrere Tote und Verletzte.

Solche Vorfälle und überhaupt die zum Teil mangelhaft ausgeführten Arbeiten sorgten zusehends für Beanstandungen an der französischen Bauleitung. Die Politik schaltete sich ein und wandte sich an den zuständigen Bundesrat Ludwig Forrer; er leitete das Post- und Eisenbahndepartement. In einem Rückblick auf die Geschichte der Furkabahn, festgehalten 1925 in einem Protokoll der Bundesversammlung, heisst es dazu: «An den Bauten wurde von Anfang an Kritik geübt. Als man einmal Herrn Bundesrat Forrer auf diese Kritik aufmerksam machte, hat er damals schon gesagt, die Furkabahn sei ein Geschenk, das Frankreich der Schweiz mache und da dürfe man nicht mit der Lupe daneben stehen und Kritik üben.» Diplomatie vor Bauqualität. Trotzdem blieb die Kritik offenbar nicht ganz wirkungslos. «Es wurde nachher etwas solider gebaut.» ▶

Vorfreude am Eröffnungsfest

Am 30. Juni 1914 fand die Eröffnungsfeier der Teilstrecke Brig–Gletsch statt – nur zwei Tage nach dem Attentat in Sarajevo auf den österreichisch-ungarischen Thronfolger Franz Ferdinand, das den Ersten Weltkrieg einleitete. Ein Reporter der Schweizerischen Bauzeitung schrieb: «Es war eine Feier, die in einfachem Rahmen von der Bahngesellschaft und der Unternehmung mit den Vertretern der Talschaft und den kantonalen Behörden abgehalten wurde, offenbar in Erwartung des eigentlichen Eröffnungsaktes für die ganze Bahn, die berufen ist, einen ganz neuen Verkehr zwischen den westschweizerischen Verkehrszentren am Genfersee und im Rhonetal mit den graubündnerischen Talschaften einzuleiten.» Die Zeichen standen gut: Im August 1914 waren von der total 97 Kilometer langen Bahnlinie 95 Kilometer fertiggestellt, und auch der Durchschlag des Furka-Scheiteltunnels stand kurz bevor. Wer also hätte gedacht, dass die Eröffnung der gesamten Strecke noch zwölf Jahre auf sich warten lassen würde …



Ein schlichter Prospekt kündigte die für Juli 1914 vorgesehene Eröffnung der ersten Etappe von Brig bis Gletsch an. «Im besten Falle kann die Furkabahn im Spätsommer bis an ihr Ziel, Disentis, befahren werden, sonst bleibt diese zweite Strecke bis im Sommer 1915 geschlossen», heisst es darin.

Baustopp

Und dann brach der Erste Weltkrieg aus. Die Schweiz ordnete am 1. August 1914 die allgemeine Mobilmachung ihrer Armee an. Innerhalb einer Woche rückten 220 000 Soldaten ein, um die Grenzen zu schützen. Ein Desaster für die fast fertig gebaute Furkabahn. Einerseits zogen die an der BFD beteiligten Banken und Investoren mit Frankreichs Kriegseintritt ihre Mittel ab und stellten sie der eigenen Kriegswirtschaft zur Verfügung. Andererseits verhängten die eidgenössischen Militärbehörden faktisch über Nacht ein Bauverbot. «Auf Befehl des Kommandanten der Gotthardbefestigungen und ohne vorherige Ankündigung wurde der Bau auf dem Abschnitt Gletsch–Disentis plötzlich eingestellt, obwohl er glücklicherweise kurz vor der Vollendung stand», berichtete die Schweizer Hotel-Revue. «Die Militärbehörden beschlagnahmten sämtliche Vorräte an Lebensmitteln, Sprengstoffen, Benzin und Petroleum.» Immerhin konnte im Goms ein bescheidener Betrieb aufrechterhalten werden; zudem soll die halbfertige Bahn rund um Andermatt zeitweise für Militärtransporte gedient haben.

Rund ein Jahr nach dem überraschenden Baustopp durften die Arbeiten an der noch nicht fertigen Strecke zwischen Gletsch und Disentis wieder aufgenommen werden. Einen entscheidenden Meilenstein markierte der Durchstich des 1874 Meter langen Furka-Scheiteltunnels am 25. September 1915. Und kurz vor Wintereinbruch vermeldete die Bauleitung, dass die Schienen nun auch zwischen Andermatt und Disentis komplett verlegt seien. Es schien also wieder vorwärts zu gehen.



Diese von der BFD herausgegebene Ansichtskarte – ebenfalls mit dem Hinweis auf die Eröffnung im Jahr 1914 – zeigt ein wenig postkartenwürdiges, krummes Baugleis vor dem damals noch bis in den Talboden reichenden Rhonegletscher. Ein Bild mit Symbolcharakter, blieb doch der landschaftlich interessanteste Teil der Furkabahn für über ein Jahrzehnt eine Bauruine.

Sammlung Christoph Benz (2)



Made in Switzerland: Die 1913/14 erfolgte Lieferung der zehn Dampfloks für die BFD oblag der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.
Das Pflichtenheft sah vor, dass die «Heissdampf-Reibungs- und Zahnradlokomotiven» vom Typ HG 3/4 imstande sein mussten, einen Zug von 60 Tonnen Anhängelast in der maximalen Steigung von 110 Promille mit 12 bis 14 km/h bergwärts zu ziehen.
Archiv RhB

Das Ende der Furkabahn

Dennoch rutschte die BFD immer tiefer in die Krise. Der bescheidene Betrieb auf dem Abschnitt Brig–Gletsch bescherte der Gesellschaft von Anfang an ein Defizit; wegen des andauernden Krieges blieben die Touristen aus, für die die Bahn eigentlich ja gebaut worden war. Nur dank finanzieller Unterstützung von Bund und Kanton Wallis rollten die Züge im Goms vorerst weiter. «Dabei ist die Bahn in derart schlechtem Zustand, dass das Eisenbahndepartement im Interesse der Betriebssicherheit die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit vorschreiben musste», berichtete die Neue Zürcher Zeitung. Es mangelte offenbar sogar an Geld, um wenigstens den nötigsten Unterhalt einigermassen ordentlich zu gewährleisten.

Ende 1915 war das Baubudget aufgebraucht – die Arbeiten wurden endgültig eingestellt. Das wichtigste Bauwerk, der Furka-Scheiteltunnel, war zu diesem Zeitpunkt fast fertig ausgebaut; es fehlten nur noch etwa 160 Meter.

Verschiedene Bemühungen, die finanziell ausgetrocknete Furkabahn-Gesellschaft zu reorganisieren und so vor dem Ruin zu retten, scheiterten – und führten im Dezember 1923 zum Konkurs. «Das Ende der Furkabahn ist nunmehr besiegelt», titelte die Schweizerische Bauzeitung. «Damit hat ein von Anfang an schlecht fundiertes Unternehmen sein unvermeidliches Ende gefunden, eine missglückte Eisenbahnspekulation, die der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens ein wenig rühmliches Blatt beifügt. Mögen seine leider verbleibenden baulichen Überreste spätem Geschlechtern eine warnende Mahnung sein, mit den wirtschaftlichen Realitäten bei Gründung neuer Bahnen sorgfältiger zu rechnen, als es hier geschehen ist.» ■



EIN HISTORISCHER MOMENT

Dieses einmalige Zeitdokument ist im Kulturarchiv Tujetsch erhalten geblieben: ein kunstvoll gestalteter Eintrag im Gästebuch des Hotels Oberalp in Sedrun. Er berichtet von einer Extrafahrt von Disentis nach Sedrun am 4. November 1913 – mehr als ein Jahrzehnt, bevor auf diesem Abschnitt der erste fahrplanmässige Zug verkehrte. Die Fahrt mit der «BFD Maschine Nr. 3» hat gemäss Eintrag Disentis um 15.40 Uhr verlassen und Sedrun um 16.30 Uhr erreicht.

Es könnte sich um eine Probefahrt mit der gerade abgelieferten Dampflokomotive HG 3/4 3 gehandelt haben, die von Anfang an in Disentis stationiert war. Vielleicht war es auch eine Abnahmefahrt auf der eben fertiggestellten Strecke – was die doppelt so lange Fahrzeit erklärt, denn laut dem ersten Fahrplan von 1926 benötigten die Züge auf der Bergfahrt von Disentis bis Sedrun nur zwischen 25 und 27 Minuten. Sicher ist: Es muss ein historischer Moment in der Geschichte der Furkabahn gewesen sein.

Landwasserwelt

Begeistert bei jedem Besuch

Jetzt entdecken unter:
landwasserwelt.ch



RhB | Welterbe erfahren. graubünden





MIT AUTO, ÖV, VELO ODER ZU FUSS – IMMER BEQUEM ERREICHBAR. GEÖFFNET VON MITTE JUNI BIS ENDE SEPTEMBER.



Etwa 5 km vom Dorfkern Pontresina und auf der Stecke Pontresina-Berninapass liegt die Alp.
Mit dem ÖV: Zur Bahnhaltestelle Morteratsch sind es nur ca. 200 Meter.

Fam. Hansjürg Wüthrich Sennereigenossenschaft 7504 Pontresina Tel. 0041 81 842 62 73

www.alp-schaukaeserei.ch

Die während rund zehn Jahren dem Verfall preisgegebene Strecke über den Oberalppass. Um die Kosten für deren Rettung und Fertigstellung zu eruieren, führte die RhB mehrere Begehungen auf der 29 Kilometer langen Bauruine zwischen Disentis und Andermatt durch, hier auf der Bündner Seite im Frühling 1924.
Archiv RhB

Oberalpbahn









Graubündens erstaunliche Rolle im Ringen um die Furkabahn

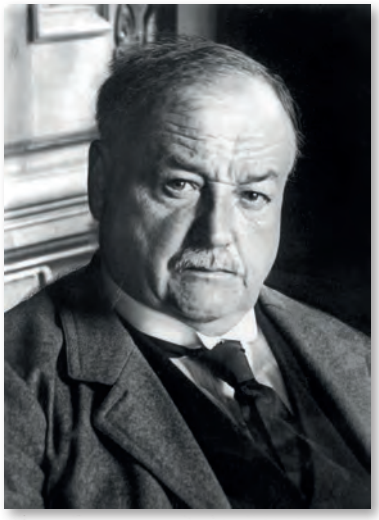
Aus Bündner Sicht begann die Rettung der Furkabahn als pragmatisches Projekt: Man wollte sichern, was vor der eigenen Haustür lag – nicht mehr. Der Fokus lag also auf der Oberalpstrecke. Unterschiedliche politische Interessen, finanzielle Risiken und taktische Manöver machten aus diesem Vorhaben einen regelrechten Polit- und Wirtschaftskrimi. In den Hauptrollen: zwei Bahndirektoren, ein Baulöwe und die alles entscheidende «Trunser Versammlung».

TEXT *Christoph Benz*

Die Bemühungen der Rhätischen Bahn, zumindest die Strecke Disentis–Andermatt zu retten, begannen 1918 – ein Jahr nach der Eröffnung der elektrischen Schöllenenbahn Andermatt–Göschenen. Die nun bestehende Möglichkeit, eine Verbindung der RhB mit der wichtigsten Nord-Süd-Achse der Schweiz, der Gotthardstrecke herzustellen, muss für Direktor Gustav Bener so etwas wie eine Initialzündung gewesen sein, sich der Sache anzunehmen. «Die Bedeutung dieser Transversallinie für das verkehrspolitisch ungünstig gelegene Oberland und für den Kanton Graubünden rechtfertigt jede Anstrengung in dieser Richtung», wird er in den Akten zitiert.

In Tourismuskreisen stiess diese Idee auf positives Echo. «Graubünden erhält auf diese Weise eine neue Eisenbahnzufahrt von der internationalen Gotthardlinie. Es steht ausser Zweifel, dass dadurch die Konkurrenzfähigkeit der bündnerischen Fremdenplätze, auch derjenigen des Engadins, bedeutend gewinnen wird. St. Moritz wird nicht mehr nur von Chur, sondern auch von Göschenen her in durchgehenden Personenwagen erreichbar sein», schwärmte die Schweizer Hotel-Revue.

Doch wie stand es um den Zustand der seit mehreren Jahren brachliegenden Oberalpstrecke? Zusammen mit einem Ingenieur und einem Bauunternehmer aus der Region beging Bener zu Fuss die ganze Strecke von Disentis bis Andermatt. Sein Fazit: «Das Trace ist leider wenig sorgfältig studiert, das ganz kurze Zahnradstück an der Station Disentis betriebstechnisch sehr zu bedauern, die Linie von Sta. Brida [oberhalb Dieni] an den Lauinen [Lawinen] so ausgesetzt, dass an einen Winterbetrieb nicht gedacht werden kann. Der bauliche Zustand ist auf der Bündnerseite noch verhältnismässig ordentlich, auf der Urnerseite schlecht.»



Gustav Bener war von 1918 bis 1936 Direktor der Rhätischen Bahn und spielte aus Bündner Sicht die Hauptrolle in der Rettung der Furkabahn.
Archiv RhB



Eine «Schöllenen–Oberalp-Bahn»?

In einem Brief vom 5. Oktober 1918 an Bundesrat Robert Haab, Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, schrieb der RhB-Direktor: «Wie wir uns auf einem Augenschein überzeugt haben, geht die im Rohen fertige Teilstrecke der Furkabahn Andermatt–Disentis dem völligen Zerfall entgegen, wenn dieselbe nicht auf kommendes Jahr regelmässig unterhalten und baldmöglichst in Betrieb genommen wird. […] Es schiene uns deshalb im öffentlichen Interesse zu liegen, wenn Ihr Departement die SBB, die Furkabahn, die Schöllenenbahn und die Rhätische Bahn zu einer Aussprache nach Bern kommen liesse, um einen Ausweg ▶



Die zwischen 1913 und 1917 gebaute und von Anfang an elektrisch betriebene Schöllenenbahn (SchB) verbindet auf ihrer knapp vier Kilometer langen Strecke Göschenen mit Andermatt. Wären Beners erste Ideen einer «Schöllenen–Oberalp-Bahn» realisiert worden, wären die elfenbein/hellblauen Züge der SchB über Andermatt hinaus bis nach Disentis gefahren.

Sammlung
Christoph Benz

zu suchen.» Zudem könne die Schöllenenbahn ohne Anschluss nach Graubünden niemals rentieren, fand Bener in seinen Expansionsgelüsten und machte den Vorschlag, dass gleich die ganze Strecke von Göschenen bis Disentis übernommen werde. Und zwar in erster Linie durch den Bund, der gleich auch die Elektrifizierung dieser «Schöllenen–Oberalp-Bahn» finanzieren solle; betreiben würde sie die RhB, sofern der Bund die Deckung der «unvermeidlichen Defizite» übernähme.

Das Eisenbahndepartement lehnte ab. «Die Linie Andermatt–Disentis ist ein unvollendeter Teil der Furkabahn, deren Strecke Brig–Gletsch sich im Betriebe befindet, während die Bauarbeiten auf dem übrigen Teile Gletsch–Andermatt–Disentis mangels der nötigen Geldmittel eingestellt wurden. Während die Konzessionäre seinerzeit den Nachweis zu erbringen suchten, dass die Bahn rentieren werde, ist man heute zur Überzeugung gelangt, dass es sogar zweifelhaft sei, ob dieselbe selbst unter normalen Verhältnissen die Betriebskosten herausschlagen würde. Auch Sie teilen diese Ansicht, indem Sie für den Fall der Übernahme des Betriebes durch die Rhätische Bahn Garantie für das unvermeidliche Defizit verlangen. […] Weiter kommt in Betracht, dass der mangelhafte Bau der Oberalplinie den Betrieb kostspielig gestaltet. Die Fertigstellung der Linie allein, ohne die allfällige Elektrifizierung, würde noch 1 Million erfordern. Der Wert der Oberalpbahn für die schweizerische Volkswirtschaft ist aber nicht gross genug, als dass es sich rechtfertigen liesse, vom Bunde wegen solche Aufwendungen und dazu noch die jährlichen Betriebsdefizite zu übernehmen.» Ausserdem bezweifelte das Departement, dass die Furkabahn-Gesellschaft die Oberalpstrecke einfach so abtreten würde. «Diese ist im Begriffe, das Unternehmen zu reorganisieren», teilte Bern mit. Man solle also vorerst abwarten.

Kein Interesse

Es dauerte aber nicht lange, bis sich zeigte, dass die Reorganisation scheiterte; die «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» schlitterte ungebremst dem Konkurs und der damit verbundenen Zwangsversteigerung entgegen. Bener wusste, was das bedeuten könnte: «Dass der Oberbau und alles andere Verwertbare verkauft und entfernt, dadurch eine fast fertige Bahn wieder zerstört und so doch ein gewisses Verkehrsinteresse geopfert wird».

Um das zu verhindern, machte er im Herbst 1919 einen zweiten Vorschlag: «Da die Oberalpbahn nur als elektrisch betriebene Linie mehr denkbar ist, sollte sich, nachdem Bund und SBB so bedauerlich wenig Interesse zeigen, eine Gesellschaft bilden, bestehend aus RhB, Schöllenenbahn, einer Unterbaufirma und einer grossen Elektrifizierungsfirma wie Brown Boveri, Oerlikon, Sécheron oder AEG, um die Strecke Disentis–Andermatt zum Selbstkostenpreis für elektrischen Betrieb fertigzustellen und in eigener Geschäftsführung zu betreiben. An das nicht zu vermeidende Defizit müssten die beiden Kantone Uri und Graubünden in Form einer Garantieverpflichtung einen Beitrag leisten. Wenigstens den Betriebsstrom wird die SBB aus ihrem Werk ob Göschenen unter diesen Umständen doch gratis liefern.»

Gerne hätte der RhB-Direktor nun Nägel mit Köpfen gemacht, doch wurde er – einmal mehr – vom Eisenbahndepartement ausgebremst, nachdem er an einer Besprechung im Dezember 1919 seinen Plan B vorgestellt hatte. «Man scheint zur Zeit in Bern absolut kein Interesse für die Furka-Oberalpbahnvollendung zu haben», ärgerte sich Bener an einer Sitzung des Verwaltungsrats, «auch wenn nachgewiesen werde, dass Bahnkörper und Oberbau einem weiteren Verfall entgegengehen».

Wird die Bahn geflutet?

Als ob die Situation für eine Rettung der Furkabahn nicht schon schwierig genug war, kam 1920 eine weitere Hürde hinzu. Die NZZ berichtete: «Viel zu reden gibt gegenwärtig im Urserental und im Kanton Uri das Projekt eines der grössten zentralschweizerischen Elektrizitätswerke, nach welchem das Urserental und mit ihm die beiden Ortschaften Andermatt und Hospental unter Wasser gesetzt, das heisst in einen Stausee verwandelt werden sollen.» Damit hätte auch die Bahn zwischen Realp und Nätschen am Oberalppass komplett neu gebaut werden müssen. Ein Ding der Unmöglichkeit in Anbetracht der finanziell ausgetrockneten Furkabahn-Gesellschaft; die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Graubünden und dem Wallis wäre wohl endgültig und sprichwörtlich ins Wasser gefallen. Das Stauseeprojekt scheiterte schliesslich am Widerstand der Bevölkerung, wobei es erst 1954 definitiv vom Tisch war.

Dampfbetrieb zu langsam, Elektrifizierung zu teuer

Auch wenn die Zukunft der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» noch absolut in der Schwebe war, plante Bener weiter. Er grübelte insbesondere über die Frage der Betriebsart einer künftigen Oberalpbahn. Klar, am liebsten hätte er die Elektrifizierung der Strecke forciert, aus Kostengründen liess er jedoch auch verschiedene Alternativen prüfen. In einer Sache aber war er sich sicher: Ein Dampfbetrieb kam für ihn nicht mehr in Frage – zu langsam und zu teuer.

In einem Briefwechsel mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) stand ein «Betrieb mit Ölmotoren» zur Diskussion. Bener stellte sich vor, dass Lokomotiven oder Triebwagen 50 Tonnen Anhängelast mit 25 km/h über die bis zu 110 Promille steile Strecke befördern sollten. Unmöglich, hiess es seitens SLM; eine solche Lokomotive müsste rund 1000 PS leisten können. «Oelmotoren für diese Leistung zu bauen, halten wir beim heutigen Stand dieser Frage für ausgeschlossen. Wenn Oelmotoren für den Betrieb von Disentis nach Andermatt in Betracht kommen, kann es sich höchstens um Traktoren handeln von maximal 150 PS Leistung. Ein solcher Traktor beziehungsweise Motorwagen wäre imstande, in der Steigung mit 15 km/h eine totale Last von 20 Tonnen zu bewältigen. Sie sehen also, dass Ihr Programm ganz erheblich reduziert werden müsste, wenn der Betrieb mit Oelmotoren durchgeführt werden soll.» Der Begriff Ölmotor wurde damals allgemein für Verbrennungsmotoren verwendet, die mit flüssigen Brennstoffen – etwa Schweröl, Gasöl oder Dieselöl – betrieben wurden; leistungsstarke Diesellokomotiven, wie wir sie heute kennen, befanden sich zu jener Zeit noch in der Entwicklungsphase.

Obwohl Bener eigentlich nichts mehr von einem Dampfbetrieb wissen wollte und Fahrzeuge mit Ölmotoren wegen mangelnder Leistung ausschieden, schlug er der SLM vor, die 1913/14 für die Furkabahn gebauten Dampflokomotiven von Kohle- auf Ölfeuerung umzubauen. «Für den künftigen Betrieb Disentis–Andermatt können Dampflokomotiven des Kohlenpreises wegen kaum mehr in Frage kommen.»

Auch der Einsatz von Schienenbussen wurde ins Auge gefasst. Interessant diesbezüglich ein Brief der RhB an die auf den Bau von Lastwagen und Postautos spezialisierte Adolf Saurer AG in Arbon mit der Bitte, «ob es Ihnen nicht möglich wäre, Fahrzeuge zu konstruieren, die das bereits gelegte Geleise befahren. Die leeren Wagen sollten unserer Ansicht nach 5–6 Tonnen schwer werden und für 30–40 Personen Platz bieten. Es schwebt uns ein wenn möglich geschlossenes Fahrzeug mit Mittelgang vor.» ▶



Für einen möglichst einfachen und billigen Betrieb der Oberalpstrecke standen auch Schienenbusse zur Diskussion, wie sie die Firma Saurer zu Beginn der 1920er-Jahre für Frankreich baute.

Sammlung
Historisches Museum
Schloss Arbon



Der 1921 aufgenommene Postautoverkehr auf der Oberalp-Route liess das Interesse der RhB an einer Rettung der brachliegenden Bahnstrecke schwinden. Ab 1925 lösten Postautos auch am Lukmanierpass die Postkutschen ab. In Begleitung einer Schar Disentiser Dorfkinder machten sich die beiden voll besetzten Kurse soeben auf den Weg – eine holprige Fahrt auf staubigen Schotterpisten im offenen, mit Vollgummi bereiften Saurer-Alpenwagen.

Sammlung
Christoph Benz

Eine weitere Idee war, die Gleise rauszureissen und das Bahntrassee in eine Strasse umzubauen, die einem RhB-eigenen Autobusbetrieb vorbehalten gewesen wäre – also quasi eine inneralpine Busspur zwischen Disentis und Andermatt, eventuell sogar bis nach Gletsch. Gegen die Benützung der bestehenden Passstrassen sprachen die längere Fahrzeit sowie die Beschränkung der Fahrzeuggrösse aufgrund der engen Kurven. Aus verschiedenen Gründen wurde diese Option aber nicht weiterverfolgt: «Eventueller Betriebsunterbruch bei Schneefällen, schlechte Heizmöglichkeit für kältere Tage, Vorurteile gegen dieses neue System.» Der letzte Punkt spielt auf die Ablehnung der Bevölkerung gegenüber dem motorisierten Verkehr an; in Graubünden galt bis 1925 ein Autoverbot. Die folgenden, in der Neuen Bündner Zeitung erschienenen Zeilen spiegeln aus heutiger Sicht mit einem Augenzwinkern – damals aber durchaus ernst gemeint – den Zeitgeist: «Lieber ein gemütlich rauchendes Lokomotivchen auf der Oberalp, als die kindergefährdenden, hühnertötenden, stinkenden Luxusautos mit den höhnenden Protzen auf den herrlichen Strassen, die bis anhin den frohen Wanderern schöne, ungestörte Fusstouren boten.»

Strassenkonkurrenz und lokaler Protest

Im Gegensatz zu Privatautos wurden bereits ab 1919 die ersten Postautos auf Graubündens Strassen zugelassen. Die Einführung von Postautokursen über den Oberalp- und den Furkapass im Sommer 1921 bedeutete einen weiteren Dämpfer für die Rettungsversuche der Furkabahn. «Nach den ausgezeichneten Erfahrungen mit dem Postautomobil gerade auf diesen Routen ist das Interesse der RhB an dieser Bahnverbindung stark geschwunden», ist in Beners Akten zu lesen. Am 5. Dezember 1921 schrieb er dem Bundesrat: «Die Vertreter des Bündner Oberlandes in den Behörden und der Verwaltung der RhB drängen nun sehr darauf, dass wenigstens das Teilstück Disentis bis St. Brida am Beginn der Oberalp Zahnrad-Bergstrecke, in einer Länge von rund 13 km, als gebaute Eisenbahn durch das von zirka 800 Seelen bewohnte Tavetschertal nicht wieder abgerissen, sondern womöglich von der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen werde. Da nun leider an die Station Disentis eine grösstenteils im Tunnel liegende Strecke von 226 m mit 90 ‰ Steigung anschliesst und die RhB natürlich nur die denkbar einfachste Verlängerung ihres elektrischen Adhäsionsbahnbetriebes bis Rueras-St. Brida in Erwägung ziehen könnte, wurden am 26. November 1921 Versuchsfahrten mit einer G 4/5 Lokomotive und zwei Anhängern ausgeführt. Diese Versuche verliefen so befriedigend, dass betriebstechnisch eine Ausdehnung des RhB-Betriebes bis Rueras-Tavetsch als sehr gut möglich bezeichnet werden kann.» Zudem hätten Abklärungen ergeben, dass eine Reduktion der erwähnten 90-Promille-Neigung auf 70 Promille relativ einfach realisierbar sei, womit keine Zahnstange mehr nötig gewesen wäre. Trotzdem betonte er: «Vom kaufmännischen Standpunkt aus ist dieser Betrieb unrentabel und könnte nur als Entgegenkommen für die abgelegenen Dörfer gelten.»

Die Randnotiz über Probefahrten mit einer RhB-Dampflokomotive und zwei Personenwagen – einem Vier- und einem Zweiachser – auf der brachliegenden Furkabahn darf durchaus als eisenbahnhistorische Besonderheit gewertet werden.

Wie der Bundesrat beziehungsweise das Eisenbahndepartement Beners Vorschlag aufgenommen hat, ist nicht bekannt. Dafür meldete sich der Kur- und Verkehrsverein Disentis, welcher vehement gegen eine Verlängerung der RhB bis Sedrun oder Rueras protestierte. «Sollte eine Weiterführung bis Tavetsch zur Tatsache werden, so würde Disentis aufhören Kopfstation der Rhätischen Bahn im Bündner Oberland zu sein. Dies würde für die Hotellerie in Disentis unzweifelhaft empfindlichen Schaden zur Folge haben.» Man fürchtete die Abwanderung der Gäste nach Sedrun. Kein Wunder also, dass es Gustav Bener langsam verleidete. «Es sei wohl am besten, die Furkabahn ihrem Schicksal zu überlassen», soll er an der Generalversammlung der RhB im Sommer 1922 gesagt haben.



Gibt Bener auf?

Im Herbst 1922 taucht in den Akten der RhB rund um die Rettungsversuche der Furkabahn ein neuer Name auf: Auguste Marguerat, Direktor der Visp–Zermatt-Bahn (VZ), der in dieser Sache eine Schlüsselrolle spielen sollte. Bener hatte offenbar in Rom an einem internationalen Eisenbahnkongress mit ihm zu tun. Das Thema Furkabahn dürften beide intensiv diskutiert und dabei auch über eine Direktverbindung zwischen den touristischen Hotspots St. Moritz und Zermatt philosophiert haben. Jedenfalls riet der damals 49-jährige RhB-Direktor in einem Brief seinem 41-jährigen Berufskollegen: «Anknüpfend an Ihre Anregung in Rom habe ich mich davon überzeugt, dass die schmalspurige Verbindung der Visp-Zermatterbahn von Visp nach Brig und weiter über die Furkabahn an das Bündner Bahnnetz von Bedeutung wäre. Ich möchte Ihnen deshalb sehr anraten, ein Konzessionsgesuch für diese sehr einfachen 9 Kilometer einzureichen.» Damit war auch bei Bener das Interesse an einer Furkabahn-Rettung wieder geweckt – jedoch nicht auf Biegen und Brechen.

Die RhB habe mit ihren Vorschlägen, ihr die halb verfallene Oberalpstrecke wenigstens zu verpachten oder ganz abzutreten, ihr Möglichstes getan, teilte er im Frühling 1923 dem Verwaltungsrat mit. «Für eine Schienenverbindung quer durch das Gotthardmassiv bestehe kein dringendes Bedürfnis, nachdem die Autopostkurse gut funktionieren. Es empfiehlt sich, kein Beteiligungsangebot mehr zu machen und Gewehr bei Fuss die weitere Entwicklung abzuwarten. […] Die RhB hat keine besondere Lust, sich mit einer halbverkrachten französischen Gesellschaft herumzuschlagen.» Ihm war klar, dass diese nicht überleben wird. Es sei «unmöglich, das finanziell und technisch verpfuschte Unternehmen zu retten». Und er sollte Recht behalten.

Endstation Konkurs

Für die «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» wurde das Eis tatsächlich immer dünner: Trotz Verhandlungen bis auf Bundesebene zeichnete sich keine Lösung ab, um den drohenden Konkurs zu verhindern. Oder doch? Die Geschäftsleitung der Furkabahn jedenfalls schien die Hoffnung noch nicht ganz aufgegeben zu haben. «Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Wir müssen uns ganz ins Zeug legen, wenn wir bis im Herbst zum Ziel kommen wollen», hiess es in einem verwaltungsinternen Schreiben. «Tritt eine Liquidation ein, weil die neuen Mittel nicht bis in einigen Monaten gesichert worden sind, so wird das Teilstück Gletsch–Realp sehr wahrscheinlich abgebrochen und die Schienenverbindung von der Rhone zum Rhein zu nichte.» Sechs bis sieben Millionen Franken waren laut verschiedenen Gutachten nötig, um die Strecke fertigzubauen. Da es den Furkabahn-Verantwortlichen «rein unmöglich» erschien, bei den französischen Geldgebern weitere Mittel locker zu machen, sollten neben den Kantonen Wallis, Uri und Graubünden auch die Eidgenossenschaft einspringen, um das Unternehmen und die Bahn zu retten.

Das kam nicht gut an. «Das Unternehmen bildet ein abschreckendes Beispiel vorkriegszeitlicher Gründerspekulation. Obschon es sich um eine reine Touristenbahn handelt und der Bund nicht im Gold, wohl aber in Schulden schwimmt, soll nun nach der Meinung der Furkabahn der Bund sich am Ausbau der Linie beteiligen», kritisierte die Zeitung «Der freie Rätier» – und stand damit nicht allein; die Forderung stiess in der nationalen Presse auf starken Widerstand. «Bei allem Wohlwollen für die schwer geschädigten französischen Obligationäre kann man nicht verlangen, dass sich die Schweiz an einem bis jetzt als hoffnungslos geltenden Unternehmen beteiligt», schrieb die Basler Zeitung, und das Bündner Tagblatt redete Klartext: «Wir sind der Meinung, dass wir keinen Rappen für diese verlorene Sache opfern sollten.»

Da sich Bund und Kantone letztlich nicht über die geforderte Beteiligung einigen konnten, war das Schicksal der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» besiegelt: Konkurs. «Durch Beschluss vom 20. Dezember 1923 hat die Schuldbetreibungs- und Konkurskammer des Bundesgerichts die Zwangsliquidation der Furkabahn-Gesellschaft mit Sitz in Bern angeordnet», vermeldete das höchste Gericht der Schweiz. Die Bahn kam unter den Hammer.

Dass der Fall an das Bundesgericht in Lausanne gelangte, lag daran, dass die Furkabahn ein vom Bund konzessioniertes Eisenbahnunternehmen war. ▶





Ein Bahnhof im Dornröschenschlaf: 13 Jahre lang blieb die Station Sedrun verwaist. Die obere Fotografie des gerade erst fertiggestellten Bahnhofs dürfte um 1913 entstanden sein, das Winterbild rund zehn Jahre später. Die geschlossenen Fensterläden und der Schnee auf den beiden Kaminen deuten darauf hin, dass das Gebäude unbewohnt war.
oben: Archiv cultural Tujetsch; rechts: Archiv RhB

«Streng vertraulich»

Nun also sollte die gesamte Konkursmasse – Bahnstrecke, Rollmaterial, Immobilien und Inventar – möglichst en bloc an den Meistbietenden versteigert werden. Das Interesse war da: Noch bevor der Termin für die Gant – die Zwangsversteigerung – feststand, bildeten sich verschiedene Konsortien mit unterschiedlichen Absichten. Eine dieser Gruppierungen, vertreten durch den Solothurner Bauunternehmer Ludwig Lüthi, nahm Kontakt mit RhB-Direktor Bener auf. «Wie Sie wissen, wünscht das von mir vertretene Konsortium die Bahn an der Steigerung zu erwerben, sofern es der Preis erlaubt, und zwar in der Absicht, von der Bahn so viel wie möglich für den Weiterbetrieb zu retten und nur die Strecken abzubrechen, für die die Finanzierung des Weiterbetriebes nicht möglich ist. Was das für Ihre Landsleute interessante Teilstück Andermatt–Disentis anbelangt, so sind wir für den Fall, dass wir die Bahn erwerben, gerne bereit, dasselbe zu loyalen Bedingungen abzutreten». In seinem mit «streng vertraulich» vermerkten Brief bat der Unternehmer um absolute Verschwiegenheit – gegenüber den Wallisern, der Presse und vor allem den Franzosen. Sollte nämlich jemand von den Plänen erfahren, «so ist zu befürchten, dass sie an der Steigerung den Preis auf eine Höhe treiben, der die Sache für die beteiligten Landesteile und für uns uninteressant werden lässt».

Auf den ersten Blick wirkte dieser Vorschlag wie ein Akt der Solidarität. Tatsächlich handelte es sich um knallhartes Business: die Bahn zum Abbruchwert übernehmen und die beiden Filetstücke – Goms und Oberalp – weiterverkaufen.

Bener war einverstanden und wandte sich an die Bündner Kantonsregierung. Die Spielregeln waren klar: «Bevor Graubünden und die Rhätische Bahn irgendwelche Schritte unternehmen, muss die ganze Linie Brig–Disentis von einem Schweizerkonsortium ergantet und dadurch der französischen Mitsprache entzogen werden.» Und: «Vor der Versteigerung darf von Seiten Graubündens und der Rhätischen Bahn gar kein Interesse gezeigt werden, um nicht den Gantpreis in die Höhe zu treiben.»

Weiter schlug er vor, dass der Kanton Graubünden zusammen mit dem Kanton Uri die 29 Kilometer lange Strecke Disentis–Andermatt für 445 000 Franken vom Konsortium Lüthi abkaufen sollte, was dem geschätzten Abbruchwert entsprach. Anschliessend sei eine Aktiengesellschaft zu gründen. «Die so konstruierte Oberalpbahngesellschaft dürfte nicht mit der Rhätischen Bahn verschmolzen werden, könnte aber am billigsten von derselben oder der Schöllenenbahn aus, an welcher die RhB bekanntlich auch beteiligt ist, verwaltet und als Saisonbahn betrieben werden.»

Vertrauen im Osten, Widerstand im Westen

Zwischen Lüthi und Bener entwickelte sich rasch ein vertrautes Verhältnis: Aus dem formellen «Sie» wurde ein «Du», aus «Herrn Direktor der Rhätischen Bahn» ein «Lieber Kamerad» – und aus einer nüchternen Unterschrift ein herzliches «Dein Lüthi».

Sein Plan schien aufzugehen – jedenfalls im Osten. Im Westen jedoch biss Lüthi auf Granit. Maurice Troillet, ein einflussreicher Walliser Staatsrat, der sich stark für die Rettung der gesamten Furkabahn engagierte, zeigte wenig Interesse an einer Zusammenarbeit mit dem Solothurner Unternehmer. «Herr Troillet ist daran, die Sache eigenhändig zu verfuhrwerken», ärgerte sich Lüthi in einem Brief an seinen «lieben Kameraden» Bener. «Verstehe mich recht! Soviel Zutrauen wir zu den Organen der neuen Oberalpbahn haben, soviel Misstrauen haben wir zu den Handlungen des Herrn Troillet. Der Mann scheint im Wahne zu leben, als hätten wir das Lehrgeld für die Kniffe der Herren Politiker im Wallis noch nicht beglichen!»

Was also wollte Troillet?

Den Walliser Interessenten rund um Staatsrat Troillet war Lüthis Plan ein Dorn im Auge. Für ihn stand fest: Die Strecke durfte nicht an ein Konsortium verscherbelt und zerstückelt werden. Stattdessen wollte er die Chance nutzen, das ursprüngliche Projekt einer West–Ost-Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden doch noch zu realisieren – mit Beners Unterstützung. Dieser jedoch winkte ab. Er teilte Troillet mit, Graubünden und Uri seien der Meinung, «dass die Rettung der schon lange im Betrieb stehenden Walliserstrecke und der erst betriebsbereit zu machenden Urner- und Bündnerstrecke zu verschieden seien, um gemeinsam weiter vorgehen zu können und dass die Strecke Gletsch–Andermatt bau- und betriebstechnisch zu verfehlt angelegt sei, um deren Abbruch noch irgendwie aufhalten zu müssen». Selbst Bundesrat Haab und das Eisenbahndepartement seien dieser Ansicht, so Bener. Und Lüthi liess er wissen: «Sehr gerne würde ich nun die Oberalprettung durch Deine bewährten Hände gehen lassen.» Ende der Diskussion.

Entscheidende Weichenstellung an der «Trunser Versammlung»

Nun kam Bewegung in die Sache. Das Bundesgericht in Lausanne gab den Termin für die Zwangsversteigerung bekannt: «Eine erste Steigerung unter Überbindung der konzessionsmässigen Verpflichtungen findet am 15. Dezember 1924 statt.» Die potenziellen Käufer mussten die Furkabahn also fertigbauen und betreiben. Sollte unter diesen Bedingungen kein Gebot zustande kommen, würde die Bahn in einer zweiten Gant auf Abbruch versteigert werden – die Stunde des Bauunternehmers Lüthi.

Bevor die Rettung der Oberalpstrecke also konkret wurde, ging Bener in der Surselva auf Pulsfühlung: Sollte die Sache überhaupt angepackt werden – und wie stand es um eine finanzielle Beteiligung der Region? Eine erste, hinter verschlossenen Türen in Trun abgehaltene Konferenz mit Vertretern der lokalen Wirtschaft und Politik verlief positiv.

Am 19. Oktober 1924 folgte eine zweite, öffentliche Versammlung. Dabei kam es zu einer entscheidenden Wende. «Die Bemühungen der Bündner scheinen die Walliser Interessenten mobilisiert zu haben. An der Trunser Versammlung erschien als deren Vertreter Direktor Marguerat von der Visp–Zermatt-Bahn und verfocht dort ein Projekt zur Rettung der ganzen Furkabahn», ist den Akten zu entnehmen.

Marguerat rechnete vor, dass fünf Millionen Franken genügen sollten, um die Strecke vorerst als Dampfbahn fertig zu bauen, sofern Graubünden bereit wäre, einen Anteil von 500 000 Franken zu übernehmen. Nebst dem Wallis habe auch der Kanton Waadt eine finanzielle Beteiligung zugesichert.

Und: Die Visp–Zermatt-Bahn werde auf eigene Kosten die neun Kilometer lange Verbindung von Visp nach Brig bauen, «so dass faktisch eine Reise im gleichen Eisenbahnwagen von Zermatt bis St. Moritz beziehungsweise Davos oder Schuls möglich ist», versprach er. «Wir wünschen sehr eine Bahnverbindung mit Graubünden. Das ist jedoch für uns keine blosse Interessensfrage, sondern auch eine Herzenssache, eine ‹question de sentiment›.»



Für Auguste Marguerat, von 1921 bis 1949 Direktor der Visp–Zermatt-Bahn, war die Rettung der Furkabahn auf ihrer gesamten Länge eine Herzensangelegenheit.
Archiv RhB



Begeisterung im Schulhaus von Trun. «Das Projekt Marguerat fand in der Trunser Versammlung warme Befürworter.» Sogar Bener, der sich längst vom Traum einer durchgehenden Verbindung von St. Moritz nach Zermatt verabschiedet hatte, sprach seinem Direktionskollegen Unterstützung zu.

Das Bündner Tagblatt verkündete tags darauf: «An der gestrigen, gutbesuchten Versammlung in Truns scheinen die Idealisten nun doch recht behalten zu haben. Die Furkabahn befindet sich nun auf ‹gutem Weg› zur Fertigstellung und zur Betriebseröffnung!» Und im «Freien Rätier» war zu lesen: «Als Skeptiker gingen wir hin, als überzeugte Anhänger des grosszügigen Projektes einer durchgehenden Bahn Disentis–Brig kamen wir zurück. Die Tagung hat gute Früchte gezeitigt; wir alle können nun an eine unseren Fremdenverkehr in hohem Masse fördernde Furkabahn glauben!» ▶

Misstrauen gegenüber dem Wallis

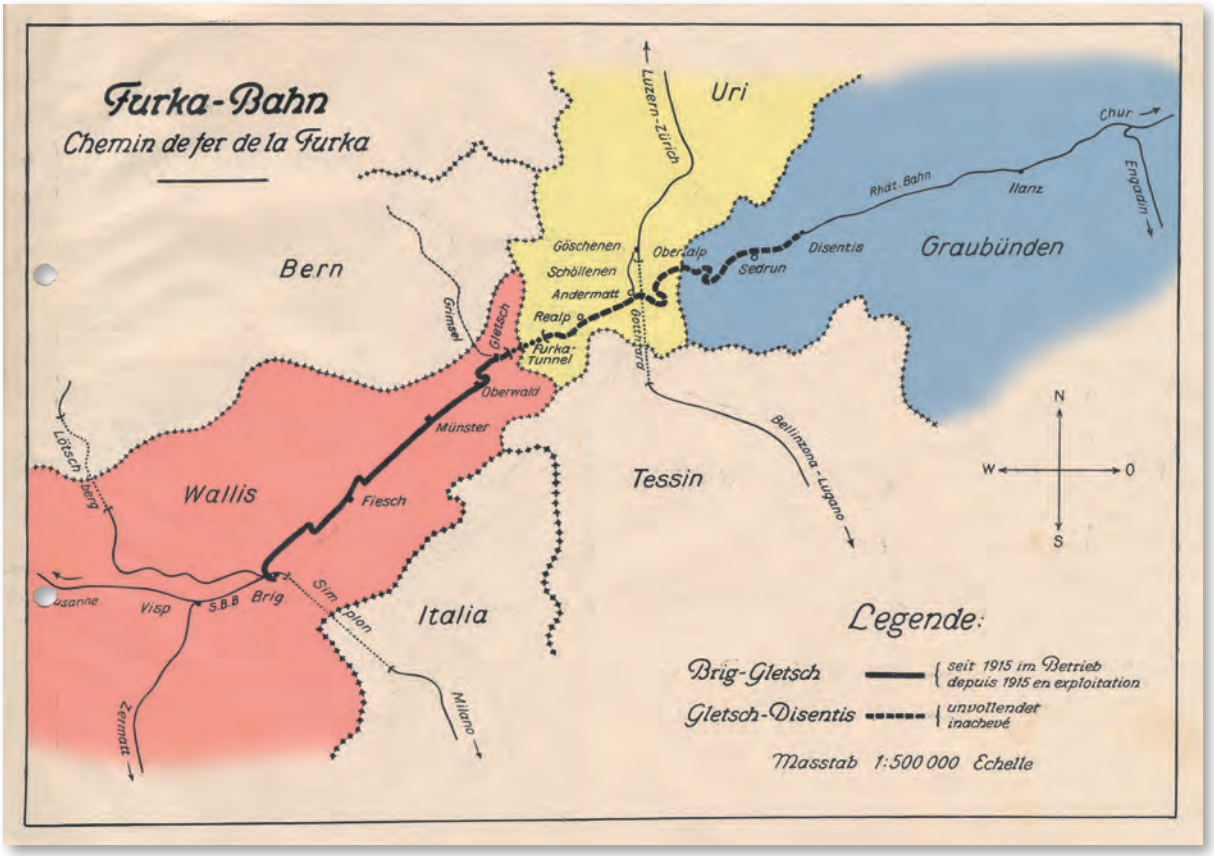
Ende gut, alles gut – könnte man meinen. Doch dem war nicht so. RhB-Direktor Bener bekam Gegenwind aus den eigenen Reihen. Ein kleiner Ausschuss des Verwaltungsrats, der wichtige Entscheidungen prüft, bevor der gesamte Rat abstimmt, stellte sich quer. Der Anteil, welchen Graubünden und somit auch die Rhätische Bahn im Falle einer Rettung der ganzen Strecke berappen müsste, «stehe nicht in einem richtigen Verhältnis zur Grösse des Interesses. Für das Wallis sei die Rettung der langen Talstrecke Brig–Gletsch eine Lebensfrage. Es müsse daher verlangt werden, dass es sich an der Rettung des Unternehmens viel stärker beteilige als Graubünden». Betrachtet man die Streckenlängen, war dieser Einwand durchaus berechtigt: Für ihr 51 Kilometer langes Teilstück hätte sich das Wallis gemäss dem Projekt Marguerat mit «nur» 850 000 Franken beteiligt, während für die 19 Kilometer auf Bündner Boden dem Kanton 500 000 Franken zugemutet worden wären. Die Furkabahn-Rettung – eine Neverending Story?

Immerhin genehmigte der Grosse Rat Graubündens in seiner Herbstsession 1924, das sich der Kanton finanziell beteiligen dürfe – an der Übernahme der Oberalpstrecke, wohlverstanden. Man traute den Wallisern einfach nicht …

Bener, der seinem Kollegen Marguerat Unterstützung zugesichert hatte, sass also quasi zwischen Stuhl und Bank. Und doch glaubte er daran, dass sich das Blatt noch wenden würde – auch wenn «unsere Gegner von damals auch heute noch nicht unsere Freunde sind», wie er Marguerat wissen liess. Trotzdem: «Gelingt Ihrer Westschweizergruppe eine genügend sichere Finanzierung der Dampfbahn Brig–Disentis unter Ihrer uns sehr beruhigenden Leitung, so wird sich unsere Direktion nochmals für die Übertragung der Bündner Beteiligung auf die ganze Linie einsetzen.»

Doch wie sollte Bener es anstellen, dass der Kanton Graubünden, der ja nach wie vor skeptisch gestimmt war hinsichtlich einer Mitfinanzierung der ganzen Furkabahn, doch noch mitspielen würde? Viel Zeit zum Lobbieren blieb ihm nicht mehr; der Termin für die Zwangsversteigerung rückte immer näher. Er war jedoch überzeugt, dass die erste Gant unter den gegebenen Bedingungen ohnehin ergebnislos verlaufen werde. Entscheidend sei die zweite Versteigerung.

Diese in der «Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Beteiligung des Bundes an der Furkabahn» vom 17. Februar 1925 abgebildete Karte zeigt die durch die drei Kantone Wallis, Uri und Graubünden verlaufende Strecke. Die von uns nachträglich eingefärbten Kantone verdeutlichen die unterschiedlich langen Teilstrecken: Der Walliser Abschnitt beträgt 51 Kilometer, der Urner 27 und der Bündner 19 Kilometer.
Archiv RhB





Ein Dampfzug auf der 1914 eröffneten Strecke Brig–Gletsch, hier unterwegs bei Niederwald im Goms. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs geriet die Brig–Furka–Disentis-Bahn (BFD) in finanzielle Schwierigkeiten und ging schliesslich Bankrott. Dank Subventionen von Bund und Kanton Wallis konnte der Betrieb auf dieser Strecke trotz Konkurs auf Zusehen hin weitergeführt werden, bis schliesslich mit der im Frühling 1925 gegründeten Furka Oberalp Bahn ein erfolgreicher Neuanfang gelang.

Sammlung Christoph Benz

So wandte er sich mit folgender Strategie an die Bündner Kantonsregierung: «Wir müssen vorläufig mit dem Konsortium Lüthi weitermachen, damit die Westschweizergruppe in ihrem Finanzierungseifer nicht nachlässt, in der Furcht, das Solothurner Konsortium biete dann mehr als sie und rette mit den Bündnern vor allem die Oberalpbahn.» Und gleichzeitig versuchte er, den Skeptikern in der Regierung etwas den Wind aus den Segeln zu nehmen. «Vom Geschäftsstandpunkt aus muss man hie und da etwas riskieren, wenn man zu einem bleibenden Erfolg und einen Schritt weiterkommen will, und wenn uns gelingt, die Westschweizer zu drängen, ihr Vorhaben wirklich in die Tat umzusetzen, so ist dies für Graubünden und die Rhätische Bahn eine ganz unerwartet günstige Lösung, zu der man dann unbedenklich die halbe Million der Oberalp auf die Durchgangslinie übertragen darf.»

Furkabahn: Zum Ersten, zum Zweiten, zum Dritten

Zur grossen Überraschung gaben Auguste Marguerat und seine Mitstreiter aus dem Wallis und der Westschweiz dann doch ein Gebot ab, allerdings deutlich unter dem Anschlagpreis von 2,5 Millionen Franken. Bauunternehmer Lüthi vom Solothurner Konsortium, der an der Gant in Brig dabei war, erstattete Bener unverzüglich Bericht: «Die Visp–Zermatt-Bahn hat an der Steigerung Fr. 1750000 mit Übernahme der Konzession geboten. Zuschlag oder Ablehnung erfolgt im Januar.» Weiter schrieb er, dass die Versteigerung der Furkabahn in gerade mal zehn Minuten vorbei gewesen sei. «Anschliessend haben wir erfahren, dass die ganze Sache vollständig auf unsicherer Grundlage beruhe. Nach meiner persönlichen Überzeugung kommt zum Schluss doch noch unser Programm an die Reihe.» Lüthi zeigte sich also nach wie vor siegessicher – auch wenn er wusste, dass Bener mittlerweile das Lager gewechselt hatte.

Noch während auf den Entscheid des Bundesgerichts gewartet wurde, liefen die Vorbereitungen zur Gründung der neuen Furkabahn-Aktiengesellschaft auf Hochtouren. «Der Betrieb der Dampfbahn Brig–Disentis wird vom Wallis aus besorgt und kann mit dem der Visp-Zermattlinie zusammen besorgt werden, um Kosten zu sparen», so Marguerats Idee. Dagegen hatte RhB-Direktor Bener keine Einwände; hingegen verlangte er, dass das neue Unternehmen nicht einfach Furkabahn heisse. «Der Name der Gesellschaft muss in Furka–Oberalp Bahn (abgekürzt FOB oder FO) erweitert werden oder, wenn man alles ändern will, in ‹Brig–Andermatt–Disentis›. Wenn aus Graubünden rund 500000 Franken an diese Rettung gegeben werden muss, so dürfen wir auch die propagandistisch wertvolle Betonung des Oststückes und der Verbindung Zentralschweiz–Graubünden verlangen.»

Obwohl nun der Weg für einen Neuanfang geebnet schien, lehnte das Bundesgericht das an der ersten Zwangsversteigerung abgegebene Gebot von Marguerat ab und setzte den Termin für eine zweite Gant auf den ▶

4. April 1925 fest. Nicht etwa, weil man den Rettern Steine in den Weg legen wollte, sondern aus rein taktischen Gründen. Damit sollte nämlich den französischen Bankiers und Kapitalisten, die mit der gescheiterten Unternehmung viel Geld verloren hatten, der Eindruck vermittelt werden, man prüfe alle Optionen und werde die Bahn nicht vorschnell unter Wert veräussern – auch wenn die Weichen längst zugunsten Marguerats gestellt waren.

Macht Frankreich Druck?

Die angestossene Gründung einer neuen Furkabahn-Gesellschaft ohne französische Beteiligung gab der Rettung auch in Bundesbern neuen Aufwind. Sollte sich die Eidgenossenschaft nun daran beteiligen oder nicht? Konkret ging es um eine Finanzspritze von rund drei Millionen Franken. Ja, fand der Bundesrat; man unterstütze «jeden ernsthaften Versuch zur Rettung der Bahn».

Das warf – einmal mehr – Fragen auf. In den Zeitungen machte die Vermutung die Runde, dass dieses plötzliche Engagement der Landesregierung für die gescheiterte Furkabahn kaum freiwillig sein könne. Während einer Sitzung des Nationalrats an der Frühjahrsession 1925 gab der für dieses Geschäft zuständige Bundesrat Robert Haab zu Protokoll, er lasse sich – so die Anschuldigung in der Presse – von den französischen Geldgebern unter Druck setzen. Das stimme nicht. «Wenn überhaupt – was nie geschehen ist – ein Druck von Westen erfolgt wäre, so wäre er in der Richtung erfolgt, dass wir hier nicht mitmachen, sondern die Bahn auf Abbruch versteigern lassen, weil unter diesen Umständen die französischen Obligationäre möglicherweise etwas mehr erhalten könnten, als wenn nun die Bahn mit Hilfe des Bundes gerettet wird. Es ist für mich durchaus verständlich, dass der französische Obligationär nicht begreift, dass er von der neuen Gesellschaft weniger erhalten soll, als er beim Abbruch zu erhalten hoffen konnte.» Zur Erinnerung: Während der Abbruchwert der Bahn auf 2,5 Millionen Franken geschätzt wurde, boten Marguerat und seine Leute «nur» 1,7 Millionen Franken. Da die Bahn in diesem Fall nicht zwingend dem Meistbietenden, sondern demjenigen zugesprochen wurde, der sie fertig baut und betreibt, sah es mager aus für die französischen Geldgeber. Und auch wenn sie zuletzt keine ernsthaften Bemühungen zur Überwindung der Krise mehr an den Tag legten, stellte Bundesrat Haab klar, man dürfe sie nicht einfach schlechtreden: «Das waren keine Spekulanten, sondern Leute, die ihr Geld verloren haben, das sie in einem guten Unternehmen anzulegen geglaubt haben.» Dass sie letztlich den Willen verloren hätten, die Rettung ihres Unternehmens selber in die Hand zu nehmen, nachdem sie während zwölf Jahren – also seit der Gründung der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka» – nie auch nur einen Rappen Zins erhalten hatten, sei begreiflich. Trotzdem hielt er fest: «Irgendeine materielle Verantwortung für dieses Missgeschick trifft die eidgenössischen Behörden nicht.»

National- und Ständerat gaben schliesslich das Okay für die vom Bundesrat beantragte Beteiligung an der neuen Furka Oberalp Bahn – und setzten damit ein Zeichen gegen die damals starke Abwanderung aus den strukturschwachen Bergregionen. Der Aargauer Nationalrat Richard Zschokke, ein grosser Befürworter der Furkabahnrettung, brachte es auf den Punkt: «Nun kommt der Moment, wo wir nicht durch Worte, sondern einmal durch die Tat unsere Sympathie zeigen können. Die Leute des Gomsertales, von Urseren und des Tavetsch hoffen auf unsere freund-eidgenössische Mithilfe an dem Werke, das ihnen bessere Verbindung mit der übrigen Schweiz bringen soll und das sie allein nicht durchzuführen imstande sind. Sie sind finanziell zu schwach! Wir wollen ihnen helfen!»

Versöhnung trotz verlorenem Millionengeschäft

Wenig überraschend erhielt Marguerat an der zweiten Versteigerung den Zuschlag, womit die lange und verworrene Leidensgeschichte der Furkabahn endlich ein gutes Ende fand. Der grösste Konkurrent – Bauunternehmer Ludwig Lüthi mit seinem Solothurner Konsortium, das die Bahn zum Abbruchpreis ersteigern und Teile davon gewinnbringend weiterverkaufen wollte – ging leer aus. Zuvor hatte er sich aus dem Konsortium zurückgezogen, weil ihm RhB-Direktor Bener klarmachte, dass er sich nicht mehr umstimmen lasse. Ganz aufgeben wollte das Abbruch-Konsortium aber trotzdem nicht; an Lüthis Stelle trat sein Geschäftspartner Otto Kofmehl, ein bekannter Solothurner Industrieller. Und dieser Kofmehl konnte der eigentlich geritzten Sache insofern gefährlich werden, als er – im Interesse seiner französischen Geschäftsverbindungen, die er angeblich unterhielt – den Preis an der zweiten Gant unnötig hätte in die Höhe treiben können. Er liess es bleiben, nachdem Bener auf Anraten von Bundesrat Haab kurz vor der Versteigerung ein Treffen mit dem Solothurner Konsortium vorgeschlagen hatte, um mit den Geschäftsleuten, die auf einen Millionendeal hofften, reinen Tisch zu machen. Für seinen Rückzieher bot Bener den Solothurnern eine Aufwandsentschädigung von 10 000 Franken an. «Aus den Gesichtern lesend ergab sich mir der Eindruck, dass die anwesenden Geschäftsleute diese Sache damit auf gut bürgerliche Weise als erledigt betrachteten.» Kofmehl indes glaubte bis zuletzt an den grossen Coup. «Wir waren von unserer einzig richtigen Lösung derart überzeugt, dass wir annehmen mussten, man werde auf unser Projekt doch noch zurückkommen, obschon andere Mächte am Werke waren.»

Zwei Tage nach der finalen Versteigerung meldete sich Bener mit einem Brief bei Bauunternehmer Lüthi. «Die Rhätische Bahn ist Dir und Deinen Geschäftsfreunden sehr dankbar für Eure sehr zweckdienliche und geschickte Mitarbeit an der Oberalpbahnrettung, ohne welche die Erhaltung der durchgehenden Linie Brig–Disentis von den westschweizerischen Miteidgenossen kaum so impulsiv aufgegriffen worden wäre.» Auch Lüthi fand in seiner Antwort versöhnende Worte – mit einem Seitenhieb gegen Marguerat, der ihm das erhoffte Geschäft verdorben hatte: «Vorerst möchte ich Dir und Deiner engeren Heimat alles Glück wünschen zur nun endgültig geretteten Oberalpbahn. Übrigens hat Herr Marguerat, falls ihm nicht schon im Furkatunnel der Schnauf ausgehen sollte, nach meiner Rechnung auf alle Fälle schon zu wenig von den netten Dampflokomotiven! Was wird da wohl der kluge Hausvater tun?», womit er auf die von Bener immer wieder angeregte Elektrifikation der Oberalpstrecke anspielte. «Werden wir zwei alten Strategen es noch mit eigenen Augen sehen, wie die elektrischen Lokomotiven die Oberalp bestreiten werden? Da müsste noch ein Tropfen Borgomanero her!» ■

POLITIK, FINANZ UND BAHNKOMPETENZ AN DER SPITZE DER NEUEN FURKABAHN

Nachdem das Initiativkomitee rund um Auguste Marguerat an der Zwangsversteigerung vom 4. April 1925 in Brig den Zuschlag für die Übernahme der Furkabahn erhalten hatte, erfolgte am 17. April 1925 die offizielle Gründung der Furka Oberalp Bahn (FO).

Als Präsident der neuen Gesellschaft amtete der Lausanner Bankier Charles Emile Masson; er war unter anderem bereits Präsident der Visp–Zermatt-Bahn (VZ) sowie Gründer der Bank Masson et Cie., die später mit der UBS fusionierte. Ihm zur Seite stand ein leitender Verwaltungsratsausschuss, dem Josef Escher, ein einflussreicher Walliser Nationalrat und späterer Bundesrat, Robert Herold, Direktor des Eidgenössischen Eisenbahndepartements in Bern, sowie Gustav Bener, Direktor der Rhätischen Bahn, angehörten.

Im Verwaltungsrat sassen elf Mitglieder, darunter Vertreter der drei Bahnen RhB, VZ und Schöllenenbahn, des Bundes sowie der drei Kantone Graubünden, Uri und Wallis. Den Betrieb der neu gegründeten FO übernahm die VZ unter der Leitung von Direktor Auguste Marguerat.



Es geht weiter mit den Bahngeschichten in und um Graubünden

▸ www.loki.ch/loki-shop

Einfach und bequem vorbestellen

Stämpfli Verlag AG | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 63 25 | loki@staempfli.ch | www.loki.ch



Ein grosser Moment: Am 10. Juni 1925 fand eine erste Inspektionsfahrt von Disentis auf den Oberalppass statt, nachdem die Strecke von Schnee und Lawinen geräumt und so weit instand gestellt war, dass sie mit Materialzügen befahrbar war. Mit von der Partie unter anderem die beiden Bahndirektoren Marguerat (dritter von links) und Bener (vierter von rechts).
Archiv RhB

«Viva la Grischa»

Nicht nur bei der Rettung, sondern auch bei der Vollendung der Bauruine, die die pleitegegangene Furkabahn zurückliess, spielte die Rhätische Bahn eine massgebliche Rolle. Es schien fast, als hätten sich die Bündner einen Sport daraus gemacht, den Wallisern zu zeigen, wie man innert rekordverdächtig kurzer Zeit eine Bahn zu Ende baut.

TEXT *Christoph Benz*

Noch bevor die zweite und entscheidende Zwangsversteigerung vom 4. April 1925 stattgefunden hatte, planten die beiden Bahndirektoren Gustav Bener von der Rhätischen Bahn und Auguste Marguerat von der Visp–Zermatt-Bahn (VZ) die Fertigstellung der Furkabahn. Dass dieses Vorhaben in die Hände von erfahrenen Ingenieuren gelegt werden musste, stand ausser Frage – nicht zuletzt angesichts des ambitionierten Zeitplans: Innerhalb eines Jahres sollte die brachliegende Strecke zwischen Gletsch und Disentis vollendet und in Betrieb genommen werden; zudem gab es auf dem bereits seit 1914 befahrenen Walliser Teilstück zwischen Brig und Gletsch noch einiges auszubessern.

Am 13. März 1925 machte Bener seinem «sehr geehrten Herr Kollega» folgendes Angebot: «Herr Oberingenieur Erminio Bernasconi erhält von unserer Direktion die Erlaubnis, als Oberingenieur für die Vollendungsarbeiten der Furka-Oberalpbahn zu amten, wobei aber ausdrücklich betont wird, dass er dies nicht als Beamter der Rhätischen Bahn tut, und dass aus dieser Erlaubnis keine Verantwortlichkeitskonsequenzen für die RhB entstehen dürfen. Da Herr Bernasconi seinen Sitz nicht von Chur weg verlegen und die Oberbauleitung für die ganze Strecke Brig–Disentis nur im Nebenamt betreiben kann, wird ihm ein erfahrener Bauingenieur beigegeben.» Die Wahl fiel auf Hans Conrad, den Adjunkten (Assistenten) und späteren Nachfolger von RhB-Oberingenieur Bernasconi.

Weiter empfahl Bener, für die besonders aufwändige Fertigstellung der halb verfallenen Furka Bergstrecke zwischen Realp und Gletsch mit dem 1874 Meter langen Scheiteltunnel einen ihm persönlich bekannten Ingenieur abzuwerben, der für eine Churer Baufirma tätig war. Für die Ausbesserungen am Teilstück Brig–Gletsch sei zudem «ein junger Walliser Ingenieur» einzustellen.

VZ-Direktor Marguerat, dem die operative und strategische Leitung der neuen Furka Oberalp Bahn (FO) anvertraut wurde,









Impressionen aus der Zeit der Vollendung der Furka Oberalp Bahn in den Jahren 1925 und 1926: Ein Materialzug am Oberalp, das aus einer Lawine ausgegrabene untere Portal des Kehrtunnels bei Gletsch, die soeben fertig gebaute Steffenbachbrücke und eine Inspektionsfahrt mit einer RhB-Draisine im Tujetsch.
Archiv RhB (4)

war mit Beners Vorschlägen einverstanden. Somit übernahmen die Bündner auch in diesem Kapitel eine tragende Rolle in der Geschichte der Furkabahn. Während die Arbeiten zwischen Brig und Andermatt an externe Baufirmen vergeben wurden, übernahm die RhB die Vollendung der Oberalpstrecke Andermatt–Disentis zum Pauschalpreis von 800 000 Franken. «Die Übernahme der Arbeiten durch die Rhätische Bahn ist eine Erleichterung der Rettung der Furka-Oberalpbahn», so die Begründung. Taten statt Worte!

Besser als ihr Ruf

Wie stand es eigentlich um den Zustand der noch unvollendeten Strecke? Diese Frage stellte sich in der Frühjahrssession 1925 auch der Nationalrat, als über eine Beteiligung des Bundes an der Rettung der Furkabahn debattiert wurde. Der Aargauer Nationalrat und Bauingenieur Richard Zschokke – er hatte Gelegenheit, die verlassene Bahnlinie zu begehen – berichtete: «Da muss ich Ihnen schon gestehen, dass der Zustand der Bahn besser ist als ihr Ruf. Wenn man bedenkt, dass an der Strecke Gletsch–Disentis während fast zehn Jahren überhaupt nichts gemacht wurde, dass sie teilweise in schweren Lawinenzügen liegt, so kann man sich höchstens wundern, dass die Linie nicht noch ärger aussieht. Der Laie beurteilt die Bahn gewöhnlich nur nach dem Zustand der Geleise. Er sieht, wie Gras zwischen den Schienen hervorwächst, wie ein Wildbach oder eine Lawine die Linie mit Schutt überdeckt hat, etc. Aber das kommt auch bei in Betrieb befindlichen Linien vor und kann mit verhältnismässig kleinen Summen repariert werden.»
Zu jener Zeit herrschte in der Schweiz die grosse Elektrifizierungswelle; eine Eisenbahn nach der anderen stellte vom Dampf auf Strom um. Es wäre also auf der Hand gelegen, im Zuge der Reaktivierung auch die FO zu elektrifizieren. Nein, fand die Politik. «Erstens hat die Furkabahn zehn sehr gut erhaltene Dampflokomotiven. Zweitens würde die Einführung des elektrischen Betriebes verschiedene Millionen kosten. Drittens ist der elektrische Betrieb gegenüber dem Dampfbetrieb nur so lange im Vorteil, als die Kohlen teuer sind und solange eine Bahn einen intensiven Betrieb hat, was natürlich bei der Furkabahn nicht der Fall ist. Und viertens wäre die Fahrleitung an vielen Orten den Lawinen ausgesetzt und müssten zum Schutze besondere Vorkehrungen getroffen werden. Aus allen diesen Gründen hat man von der Elektrifikation abgesehen.»

Knacknuss Furkatunnel

Nachdem Marguerat an der Zwangsversteigerung den Zuschlag erhalten und zusammen mit Bener die Vollendung der Strecke organisatorisch aufgegleist hatte, konnte am 24. April 1925 mit den Arbeiten begonnen werden. Diese kamen zügig voran, wie aus einem Sitzungsprotokoll hervorgeht. «Von Disentis aus fahre man mit der Lokomotive bereits bis Sedrun und von Andermatt aus bis zum zweiten Oberalptunnel einerseits und bis Realp andererseits.» Zudem wurde das aufwändigste Baulos – die Fertigstellung des im Rohbau aufgegebenen Furka-Scheiteltunnels – «bedeutend unter dem Kostenvoranschlag» an ein Bauunternehmen vergeben. ▶



Seltener Gast in Landquart: Die im Frühling 1925 von der RhB revidierte HG 3/4 3 der FO. Noch trägt sie die Initialen der Brig–Furka–Disentis-Bahn (BFD).

«LA GRISCHUNA»: DIE BFD-DAMPFLOK HG 3/4 3

Für den Betrieb ihrer 97 Kilometer langen Strecke bestellte die Brig–Furka–Disentis-Bahn (BFD) bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur zehn «Vierzylinder-Verbund-Heissdampflokomotiven für kombinierten Adhäsions- und Zahnradbetrieb». 1913 erfolgte die Ablieferung der ersten Maschinen: Während die Nummern 1 und 2 nach Brig spediert wurden, kam die Nummer 3 nach Disentis. Der finanziellen Krise und dem Ersten Weltkrieg geschuldet, stand sich die fabrikneue BFD HG 3/4 3 im dortigen Lokschuppen die Räder platt; abgesehen von Einsätzen vor Bauzügen oder ein paar wenigen Extrafahrten (siehe Seite 9) gab es für sie nichts zu tun; die spätestens für 1915 geplante Eröffnung der Furkabahn rückte in weite Ferne. Disentis – für die Lok Nummer 3 eigentlich bloss eine Zwischenstation – wurde für über ein Jahrzehnt ihr Zuhause. «La Grischuna» – die Bündnerin also in der Familie der Furkabahn-Dampflokomotiven.

Im Frühling 1925 – als die Rettung der Furkabahn in trockenen Tüchern war – gab es endlich wieder ordentlich zu tun für die arbeitslose Maschine: X Tonnen Baumaterial musste auf die Baustellen im Tujetsch und am Oberalp transportiert werden. Zuvor aber gings zur Kur. Die Neue Bündner Zeitung vom 6. August 1925 schrieb: «Im Mai holten sie die in Disentis seit nahezu zehn Jahren untätig gebliebene neue, schöne Lokomotive aus der Remise, sandten sie nach Landquart, revidierten sie dort und stellten sie wieder ins Oberland zur Ausführung der notwendigen Materialfahrten. Und man greift sich an den Kopf, dass es nun volle zehn Jahre sind, die im Meer der Ewigkeit verschwanden, seit die gleiche Lokomotive diesen Weg erstmals zurücklegte, als sie aus der Lokomotivfabrik Winterthur kommend, in Landquart auf die Schmalspur gesetzt wurde und dann fröhlich rauchend mit den damaligen Dampfrossen der RhB in ihr Tätigkeitsgebiet rollte, wo ihr die Macht der Umstände statt des erwarteten nützlichen Dienstes unfreiwillige Siesta gebot. Freuen wir uns, dass die wackere Lokomotive endlich ihrem eigentlichen Zwecke dienstbar gemacht wird und einen neuen Zufahrtsweg nach Graubünden erschliesst.»

Einen bemerkenswerten Einsatz hatte die HG 3/4 3 am 11. Juli 1925 zu leisten: Mitten in der Bauphase zog sie einen rappelvollen Extrazug mit vier RhB-Personenwagen von Sedrun nach Disentis und zurück. Anlass war eine bedeutende kirchliche Feier: das Hochfest Sogn Placi zu Ehren der Gründerväter des Klosters Disentis. Der Gemeindepräsident von Tujetsch hatte bei der RhB angefragt, ob ein solcher Extrazug möglich wäre und wie viel der Gemeinde dafür in Rechnung gestellt würde. Die Antwort von RhB-Direktor Gustav Bener dürfte den Bittsteller doppelt gefreut haben: «Da es uns vor der amtlichen Kollaudation durch das Eisenbahndepartement nicht gestattet ist, Personen- oder Güterbeförderung gegen Erhebung von Taxen auszuführen, so bieten wir Ihnen einen Zug für 80 Sitzplätze gratis an.» Ein einmaliger Anlass für die Bevölkerung von Sedrun, die dank dieses «Prozessionszugs» bereits ein Jahr vor der offiziellen Eröffnung eine erste Fahrt mit der Furka Oberalp Bahn erleben durfte.

Als im Oktober 1925 die ganze Strecke zwischen Disentis und Brig befahrbar war, gelangte «La Grischuna» erstmals ins Wallis.

Über 40 Jahre lang stand sie im Dienst der Furka Oberalp Bahn und kehrte bis zur 1942 abgeschlossenen Elektrifizierung regelmässig in ihre alte Heimat Disentis zurück. Nachdem sie vorübergehend noch als eiserne Reserve bei der FO verblieben war – primär für die Schneeräumung im Frühling auf der Furka Bergstrecke – wurde sie Ende der 1960er-Jahre ausrangiert, landete jedoch nicht auf dem Schrottplatz, sondern bei der Museumsbahn Blonay–Chamby hoch über dem Genfersee. Seither wird sie dort von Freiwilligen gehegt und gepflegt und kann bis heute regelmässig vor Touristikzügen erlebt werden.



Rappelvoll: Der am 11. Juli 1925 angeordnete «Prozessionszug» bereit für die Fahrt von Sedrun nach Disentis. Während der Bauphase waren Materialzüge das tägliche Brot der in Disentis stationierten Lok 3; Personenzüge waren die grosse Ausnahme.



Inspektionsfahrt: Lok 3 und der zum «Aussichtswagen» umfunktionierten RhB-Güterwagen M 7069 auf dem Oberalppass am 10. Juni 1925. Das Foto ist mit «Erste Fahrt auf Oberalp» beschriftet.
Archiv RhB (3)

Dass die Billigsten nicht zwingend auch die Besten sind, zeigte sich schon bald. Während auf allen Baustellen mit Hochdruck gearbeitet wurde, kam der Tunnelbau nur schleppend voran – zum grossen Ärger des mit der Leitung der FO betrauten VZ-Direktors Marguerat. «Die Unternehmer des Furka-Tunnels scheinen nicht vollauf begriffen zu haben, dass nun alle Einrichtungen unverzüglich ausgeführt werden müssen, wenn der kurze, durch die lokalen und atmosphärischen Verhältnisse gegebene Vollendungstermin eingehalten werden soll.» Der Sommer auf über 2000 Metern über Meer ist kurz, entsprechend eng auch das Bauprogramm. Hinzu kam: Bevor überhaupt im Tunnel gearbeitet werden konnte, mussten fleissige Hände die Strecke von Gletsch her bis zum Tunnelportal bei Muttbach aus dem Schnee und den Lawinenkegeln ausgraben und soweit instand stellen, dass die Baustelle mit Materialzügen beliefert werden konnte. Die am 20. Mai 1925 in Angriff genommene Schneeräumung des 3,7 Kilometer langen Streckenabschnitts nahm 20 Tage in Anspruch. Rund vier Monate blieben den Arbeitern somit noch, um das Bauwerk zu vollenden. Immerhin: Der knapp 1,9 Kilometer lange Tunnel war durchschlagen und bis auf etwa 160 Meter bereits vollständig ausgemauert. Einzig an der Sohle musste noch etwas Fels weggesprengt und das zum Teil durch den Bergdruck deformierte und einsturzgefährdete Mauerwerk ausgebessert werden.

Im Juni 1925 begann die Arbeit im Berg. Oberingenieur Erminio Bernasconi protokollierte die ersten Schritte: «Räumung von Schutt und Material an den beiden Tunnelportalen, Herausholen von altem morschen Gerüstholz und Rollwagen aus dem Tunnel. Am 15. Juni hat man mit den Nachtschichten angefangen. Das Rollbahngeleise ist durch den ganzen Tunnel wieder erstellt und am 29. Juni konnte man mit dem Vollausbruch beginnen. Weil das Wetter in letzter Zeit nicht ganz günstig war, muss man umso mehr und ganz energisch von jetzt an auf dieser Sektion die Arbeiten fördern.»

Elektrisch bis Sedrun?

Während nun also an der ganzen Linie mit Hochdruck geschaufelt und gepickelt, gemauert und gekrampt wurde, legte sich RhB-Direktor Bener für den Winterbetrieb im Tujetsch ins Zeug. Sein Ziel: Noch vor der Eröffnung der durchgehenden Strecke sollte ein bescheidener Verkehr zwischen Disentis und Sedrun angeboten werden: Einmal hin und zurück am Morgen und einmal am Abend. «Durch den über Erwarten raschen Fortgang der Vollendungsarbeiten der Furka-Oberalpbahn und den grossen Fremdenandrang in Graubünden, der dazu führen wird, für die nächste Wintersaison alle heizbaren Hotels zur Verfügung zu stellen, werden wir wahrscheinlich gezwungen, schon auf den Winter 1925/26 den beiden Hotels von Sedrun mit ihren ca. 50 Betten Eisenbahnanschluss zu geben.» Und auch wenn sich Bener bewusst war, dass ein solcher Winterbetrieb mehr kostet, als dass er einbringt, erachtete er diesen als «volkswirtschaftlich nötig und gerechtfertigt». Wenn sich Graubünden schon an der Rettung der Furkabahn beteiligte, sollte wenigstens die Bevölkerung des Tujetsch einen direkten Nutzen davon haben.

Da die Oberalpstrecke anfänglich nicht lawinensicher ausgebaut und das Tujetsch somit im Winter jeweils vom übrigen FO-Netz abgeschnitten war, machte Bener folgenden Vorschlag: «Unsere eingehenden Untersuchungen haben ergeben, dass namentlich für Disentis–Sedrun das Billigste ist, der elektrischen Komposition der RhB das Weiterfahren bis Sedrun zu ermöglichen.»

Benzin statt Strom

Erfreulicherweise zeigte sich schon bald, dass der von der RhB gemachte Kostenvoranschlag für die Vollendung der Oberalpstrecke unterboten werden kann, «sodass es möglich sein dürfte, mit dem Überschuss auch noch das Problem des Winterbetriebes Disentis–Sedrun zu lösen. Diese Lösung sei nun nicht wie anfänglich vorgesehen durch Einrichtung des elektrischen Betriebes bis Sedrun, sondern durch Anschaffung von für Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb geeigneter Triebwagen geplant», steht in einem Protokoll vom 30. Juni 1925. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur erklärte sich bereit, ▶



Als Alternative zum teuren und personalintensiven Winterbetrieb mit Dampf auf der Strecke Disentis–Sedrun entwickelte die SLM im Auftrag der RhB einen «Zahnradbenzinmotorwagen» mit 120 PS Leistung. Auf Anraten der RhB bestellte die FO schliesslich zwei solche Vehikel – eines für das Tujetsch, das andere für das Goms. Wegen verschiedener technischer Probleme erfolgte die Ablieferung der beiden BCm 21 und 22 erst 1927. Das Bild zeigt Motorwagen 22 bei Sedrun, im Hintergrund die markante Spitze des Culmatsch.
Archiv Verkehrshaus der Schweiz



In Rekordzeit geplant, konstruiert und gebaut: Die Steffenbachbrücke. Das Bild vom 6. August 1925 zeigt das fertig montierte Bauwerk. Fünf Tage später fuhr der erste Zug über die Brücke.
Archiv RhB

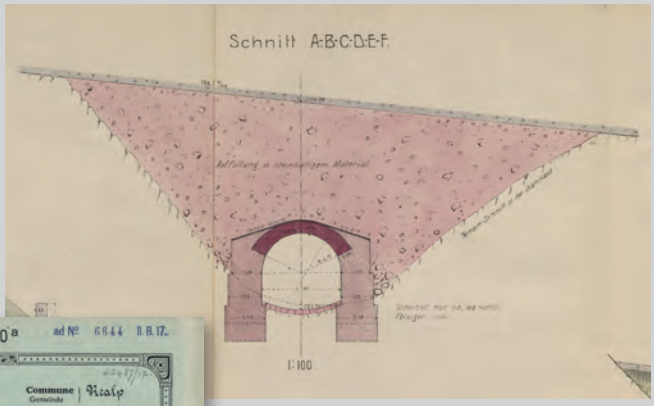
DIE STEFFENBACHBRÜCKE

Sie war ein absolutes Novum in der Schweiz, wenn nicht sogar in Europa: Die 1925 konstruierte, zusammenklappbare Steffenbachbrücke auf der Furka Bergstrecke zwischen den Stationen Realp und Tiefenbach – eine Brücke, «die im Sommer dem durchgehenden Eisenbahnverkehr Brig–Disentis dient, im Winter jedoch höflich dem Lawinenverkehr Platz macht», wie es in einer Ausgabe der Zürcher Illustrierten von 1932 heisst. Bis heute gilt das Steffenbachtobel als berüchtigter Lawinenzug, wo vor allem die im Frühling niedergehenden Grundlawinen nur schwer zu bändigen sind. Die in den 1910er-Jahren für den Bau der Furkabahn verantwortliche französische Unternehmung hatte diesen Lawinenzug jedoch unterschätzt. «An ihrer Stelle stand vorher ein massiver steingemauerter Viadukt. Er war elegant, aber nicht höflich; im Gegenteil, er sollte der Lawine trotzen, deren tiefgefurchtes und breites Bett er überbrückte, er sollte ihr herrisch Halt gebieten. Aber Lawinen sind unberechenbar. Und so wurde der stolze Viadukt in die Tiefe geschleudert.» Das war im Frühling 1915. Die nigelnagelneue Brücke war zerstört, noch bevor je ein Zug darüberfuhr. Als Ersatz sollte ein massiver Damm mit einem Durchlass für den Steffenbach errichtet werden. Doch so weit kam es nicht mehr; der Erste Weltkrieg und die finanziellen Probleme der Furkabahn-Gesellschaft verhinderten den Bau. Bach und Lawinen hatten also freie Bahn. Zehn Jahre lang.

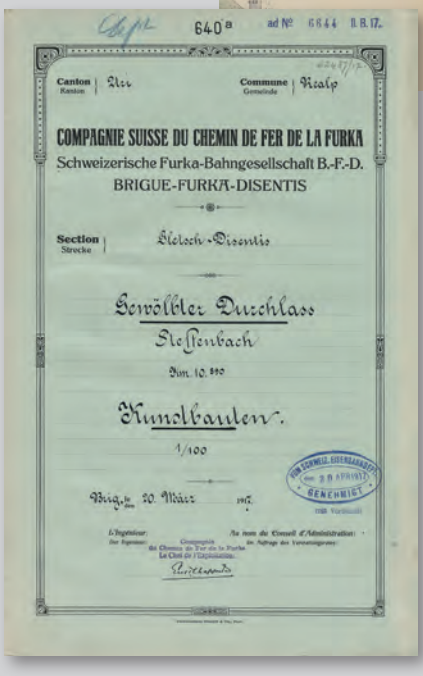
Als im Frühling 1925 die Vollendung der Strecke unter der Leitung von RhB-Oberingenieur Erminio Bernasconi angepackt wurde, stand dieser vor der Frage, wie das Steffenbachtobel überbrückt werden könnte, ohne den Lawinen in die Quere zu kommen. Der zuletzt noch projektierte Damm wurde nicht weiterverfolgt; zu gross das Risiko, dass auch dieser den Schneemassen nicht standhalten könnte. «So wurde ein Preisausschreiben unter Fachleuten veranstaltet», steht in einem zeitgenössischen Bericht. «Manch einer zerbrach sich darauf den Kopf, um eine kluge Lösung zu finden, wie der wilden Lawine ein Schnippchen zu schlagen wäre.

Endlich fand sich guter Rat. ‹Die Bahn verkehrt auf jener gefährlichen Stelle nur in den Sommermonaten›, sagte einer, ‹und so wollen wir sie den im Winter und Frühjahr drohenden Witterungsgefahren nicht aussetzen. Da die Lawine uns nicht Platz macht, so müssen wir ihr eben aus dem Wege gehen. Wir bauen eine zerlegbare Brücke!› – Gesagt, getan. Eine Brücke von so geschickter Bauart entstand, dass sie von sieben Arbeitern in einem Tag aufgebaut und in einem Tag auseinandergenommen werden kann. Ist das nicht eine feine technische Leistung?»

Den Zuschlag für den Bau dieser Konstruktion erhielt die Firma Theodor Bell & Cie in Kriens, die das billigste Angebot im Wettbewerb einreichte. Bemerkenswert ist die rasche Umsetzung dieses Projekts: Nach dem vermutlich im April 1925 lancierten Ideenwettbewerb und dem Vertragsabschluss mit der Firma Bell & Cie am 10. Juli war die Brücke bereits am 5. August fertig montiert. Am 11. August wurde sie erstmals befahren: «Heute Morgen erster Zug über die Steffenbachbrücke», heisst es in einem an RhB-Direktor Gustav Bener übermittelten Telegramm. Am selben Tag erfolgte auch die Belastungsprobe und die Abnahme durch das Eisenbahndepartement. Vier Monate von der Idee bis zur Realisierung – und das für eine komplette Neuentwicklung. Chapeau!



Am 11. August 1925 war es so weit: Die Steffenbachbrücke wurde erstmals befahren, gleichzeitig erfolgte die Kollaudation durch das Eisenbahndepartement. Für die Abnahmefahrten kam Lok 3 mit zwei RhB-Güterwagen zum Einsatz. Nebst den Beamten aus Bern waren auch Oberingenieur Bernasconi und Direktor Marguerat auf Platz.
Archiv RhB


640a ad № 6844 II.B.17.

Canton Uri — Commune Realp

COMPAGNIE SUISSE DU CHEMIN DE FER DE LA FURKA
Schweizerische Furka-Bahngesellschaft B.-F.-D.
BRIGUE-FURKA-DISENTIS

Section Streche: Gletsch-Disentis

Gewölbter Durchlass
Steffenbach
Km. 10.990

Kunstbauten.
1/100

GENEHMIGT

Brig, le 20. März 1917.

Kaum gebaut, schon zerstört: Nachdem der erste Viadukt über das Steffenbachtobel 1915 von einer Lawine schwer beschädigt wurde, wollten die französischen Bauherren das Tobel mit einem massiven Damm überbrücken. Das am 30. April 1917 vom Eisenbahndepartement in Bern bewilligte Projekt blieb jedoch in der Schublade.
Schweizerisches Bundesarchiv (2)



«einen 120 PS starken, heizbaren Motorwagen» zu konstruieren und bis Weihnachten der RhB beziehungsweise der FO zu übergeben. Dieses mittels Benzinmotor angetriebene Vehikel sollte der SLM gleichzeitig als Probewagen dienen; offenbar erhoffte sie sich, eine grössere Serie davon auf den Markt zu bringen.

Unter diesen Umständen – ein Benzintriebwagen braucht weniger Personal als eine Dampflokomotive – bot Bener der FO an, dass die RhB den «verlustreichen Winterverkehr Disentis–Sedrun zu ganz billigen Ansätzen, die nicht einmal unsere Selbstkosten decken dürften» für die ersten zehn Betriebsjahre übernehme. Die Rede war von einer Jahrespauschale von 25000 Franken. Und: «Der Winterverkehr 1925/26 ginge ganz auf Kosten und Gefahr der Rhätischen Bahn.»



Erminio Bernasconi war von 1920 bis 1936 Oberingenieur bei der RhB. Seine ersten Erfahrungen als junger Ingenieur sammelte er beim Bau der Albulalinie und der Strecke durch die Rheinschlucht.
Archiv RhB



Uneinigkeit beim Winterbetrieb

Dieses Vorpreschen kam bei der FO nicht gut an. Es sei «sehr unklug», dass Bener den Winterbetrieb im Tujetsch forciere, reklamierte der Verwaltungsrat. Man befürchtete, dass das Bündner Engagement die Bevölkerung im Goms auf die Barrikaden treiben könnte, weil die FO dort nur einen abgespeckten Betrieb vorsah. Ein Thema, das auch im Bundeshaus zu reden gab. In einem Protokoll der Frühjahrssession 1925 des Nationalrats heisst es, das Bahnunternehmen beabsichtige, seine Strecke im Goms nur zwischen Brig und Münster das ganze Jahr offen zu halten, «während von Münster bis Oberwald ein Schlittenverkehr aufgenommen werden soll. Die vier Gemeinden Geschinen, Ulrichen, Obergesteln und Oberwald hätten im Winter also keinen Bahnverkehr. Sie sind nun vorstellig geworden, dass man im Winter bis Oberwald fahren möchte, denn auch sie hätten Beiträge geleistet und hätten sich verpflichtet, am Schneebruch mitzuhelfen. Es sei eine Ungerechtigkeit, wenn man sie den Winter über ihrem Schicksal überlasse.» Und Nationalrat Zschokke legte nach: «Im Weitern ist auch noch darauf aufmerksam zu machen, dass, falls die Schneemassen den ganzen Winter über auf dem Geleise liegen, sie nach und nach vergletschern und der Schneebruch im Frühjahr viel mehr kostet, als wenn der frische Schnee vorweg weggeräumt wird.» Als Begründung für ihre Absicht nannte die FO die schwachen Frequenzen, die für das obere Goms zu erwarten seien. Für Bundesrat Robert Haab jedoch kein Anlass, den Betrieb im Winter komplett einzustellen. Er versprach, dass das Eisenbahndepartement die Frage des Winterbetriebes von Münster bis Oberwald «mit allem Wohlwollen prüfen werde, und wenn die Bevölkerung es übernimmt, beim Schneebruch mitzuhelfen, so werde ich von der Gesellschaft die Zusicherung zu erhalten suchen, dass sie den Winterbetrieb auch bis Oberwald auf sich nimmt.»

RhB-Direktor Bener übrigens reagierte ziemlich eingeschnappt auf die ablehnende Haltung der FO gegenüber seiner – wie er sie nannte – «Entgegenkommensofferte». In einem Brief an Oberingenieur Bernasconi machte er seinem Ärger Luft: «Je länger ich mir die Sache überlege, desto glücklicher bin ich über diese Wendung, die bei Disentis die ‹non plus ultra›-Grenzsäule für die Rhätische Bahn setzt. Wir haben alles Entgegenkommen gezeigt, unsere Termine sind aber nicht genehm befunden worden und jetzt haben wir auch keine Verpflichtungen mehr, weder gegenüber der FO noch gegenüber dem Tavetsch [Tujetsch], das ja effektiv nichts leistet, aber möglichst viel verlangt.» Mit anderen Worten: Sollen FO und das Tujetsch also selber schauen, wie sie den Winterbetrieb besorgen ...

Eine «Vergnügungs- und Reklamefahrt»?

Die von Bernasconi geleiteten Vollendungsarbeiten der Furkabahn machten weiterhin gute Fortschritte. Als er Bener im Frühsommer 1925 wissen liess, dass die ganze Strecke von Brig bis Disentis voraussichtlich Ende September fertig sein werde, stach diesen der Hafer. In einem euphorischen Brief an seinen Direktionskollegen Marguerat schlug er vor, die Bundesversammlung – also National- und Ständeräte – während der Herbstsession Anfang Oktober gemeinsam mit dem Bundesrat zu einer exklusiven Besichtigungsfahrt von Brig bis Disentis einzuladen. Rund 250 Personen sollten so in den Genuss einer Premierenfahrt auf der durchgehenden Furka–Oberalp-



Mit Motordraisinen besichtigten die Ingenieure – chauffiert jeweils von Bahnmeister Hunkeler – die Arbeitsfortschritte auf den Bauplätzen des Bündner Streckenteils, hier am 10. August 1925 bei Garmischeras zwischen Mumpé Tujetsch und Bugnei.



Knapp zwei Monate vor der Betriebseröffnung war der Bahnhof Andermatt noch eine grosse Baustelle.



Die Originalbeschriftung zu diesem Foto lautet: «Erster Materialzug Disentis–Andermatt, 17.6.1925». Zu sehen sind zwei Züge auf der Baustelle der Station Oberalpsee: der linke aus Disentis, der rechte aus Andermatt. Das Ausweichgleis ist noch nicht gelegt.

Strecke kommen, begleitet vom Verwaltungsrat der FO und von ein paar Journalisten. «Diese Fahrt fiele genau ein halbes Jahr nach der Erwerbung der Bauruine (4. April 1925) und ziemlich genau ein Jahr nach der Trunserversammlung (19. Oktober 1924). Sie nagelte einen Schnelligkeitsrekord in Bauvollendung und Organisation fest, würde also bei Gelingen derselben den bisherigen schlechten Ruf der alten Furkabahn einem Schlage in einen vorzüglichen der neuen Furka-Oberalpbahn umwandeln. Die Reise würde auch der dann unmittelbar in Wiederwahl tretenden alten Bundesversammlung, welche die Rettung der ganzen Furka-Oberalpbahn einstimmig beschlossen hat, noch den Dank der Bahnverwaltung für das geschenkte Zutrauen bringen. Für Herrn Bundesrat Haab, Herr Nationalrat Troillet und Sie wäre diese Tour eine glänzende Rechtfertigung für den an den Tag gelegten gesunden Optimismus und für mich für das Bernasconi und Conrad auch hier geschenkte Vertrauen in ihr organisatorisches und technisches Können», schwärmte der RhB-Direktor.

Wieder wurde er zurückgepfiffen, diesmal aber aus Bundesbern. Robert Herold, Chef des Eisenbahndepartements, bekam Wind von Beners Idee einer «Vergnügungs- und Reklamefahrt der Bundesversammlung», wie er sie nannte. Er riet ihm davon ab. «Einerseits wird unsere Bundesversammlung in der zwei Wochen dauernden Herbstsession Dringlicheres zu tun haben, als sich den Luxus zu leisten, im Gebirge herumzufahren. Und sodann muss man gerade weil es sich bei der Furka-Oberalpbahn um eine ‹Zangengeburt› par excellence handelt und sie ihre ‹Rappen› für Bau und Betrieb hübsch zusammenhalten muss, sich doppelt davor hüten, dem Volke Anlass zu Kritiken über unnötige Feste und Ausgaben zu geben. Und der Umstand, dass wir doch auf den Ruinen Anderer bauen, mahnt auch nach aussen zur striktesten Bescheidenheit.»

Heuen statt krampen

Herolds Ablehnung schützte Bener vor einer Blamage: Seine Besichtigungsfahrt Anfang Oktober wäre nämlich ins Wasser gefallen, denn Bernasconis Prognose, die Arbeiten seien bis Ende September 1925 abgeschlossen, erwies sich als zu optimistisch. Nach einer Inspektion im August, bei der der Oberingenieur zusammen mit Vertretern des Eisenbahndepartements die Strecke besichtigte, schrieb er – sichtlich niedergeschlagen – seinem Adjunkten, Ingenieur Hans Conrad, dass die Herren aus Bern einiges auszusetzen hatten. Vor allem die noch unter der Leitung der französischen Bauunternehmung verlegten Geleise im Tujetsch und am Oberalp, die stellenweise arg eingewachsen und mangelhaft geschottert waren, wurden beanstandet. Da stand also noch ein grosser Brocken Arbeit bevor: Das Gleisbett jäten, neu einschottern sowie Schienen und Schwellen regulieren. «Ich war am Abend in sehr deprimierten Zustand. Um uns und in erster Linie die RhB auf keinen Fall zu blamieren, muss die



Bestandsaufnahme: Am 1. Mai 1925 begutachteten die Ingenieure einen beschädigten Brückenpfeiler am «Reussviadukt ob Realp», wie es in der Bildbeschreibung heisst. Beim Herrn mit dem Meterstab könnte es sich um Oberingenieur Bernasconi handeln.

Strecke Andermatt–St. Brida in einem Monat vollendet sein. Entweder muss die RhB mit ihrem Personal einspringen und dieses jeden Morgen von Disentis oder Sedrun nach Oberalp transportieren oder es müssen neue Arbeitergruppen eingestellt werden, was jetzt sehr schwierig wäre.» Und spätestens da war klar: Der Bau würde die RhB noch bis in den Winter hinein stark beschäftigen.

Generell war der August 1925 ein schwieriger Monat: «Die Witterungsverhältnisse waren für die Fortsetzung der Instandstellungsarbeiten nicht günstig, indem es an 14 Tagen Schnee und Regen gab. Ein anderes Hindernis, das wir erwähnen möchten, war der stete Wegzug einheimischer Arbeiter (Walliser) zur Besorgung der eigenen landwirtschaftlichen Arbeiten, was die Einhaltung unseres Arbeitsprogrammes erschwerte», rapportierte Bernasconi in seinem monatlichen Baubericht.

Endlich: Die erste Fahrt

Ein weiteres Sorgenkind war der Furka-Scheiteltunnel, wo die schwere und heikle Arbeit nur schleppend voranschritt; die durchschnittliche Tagesleistung betrug gerade mal 2,2 Meter. Überall lauerten Gefahren: bröckelndes Gestein, einsturzgefährdetes Mauerwerk oder Dynamitreste aus dem Vortrieb. Trotz aller Vorsicht kam es zu mehreren Unfällen, so etwa am 28. September 1925, als ein Arbeiter mit dem Pickel einen Rest Dynamit traf und durch die heftige Explosion schwere Verletzungen erlitt.

Es wurde Mitte Oktober, bis im Tunnel die letzten Meter Schienen verlegt werden konnten. Damit schloss sich die verbliebene Lücke zwischen Brig und Disentis; die Furka Oberalp Bahn war durchgehend befahrbar – ein Moment, auf den alle Beteiligten gewartet hatten.

Unter dem Titel «Die Vollendung der Furkabahn» berichtete die Zeitung «Der freie Rätier» über die erste Fahrt von Brig bis Disentis: «Der 18. Oktober 1925 bezeichnet einen neuen Markstein in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens: an diesem Tage hat der erste durchgehende Personen- oder vielmehr Schnellzug der Furka–Oberalp-Bahn die ganze, 97 Kilometer lange Strecke Brig–Andermatt–Disentis durchfahren. Es brauchte kein Aus- und Umsteigen mehr, die Reisenden, das heisst die Verwaltungsbehörden des Unternehmens, die an der Rekonstruktion beteiligten Firmen, das technische Personal und einige Oberbeamte befreundeter Bahnverwaltungen konnten in den bequemen vierachsigen Wagen sitzenbleiben. […] Die Eröffnungsfahrt, die nur etwa 48 Stunden nach dem Legen der letzten Schiene im Tunnel erfolgte, war keine Eröffnungsfeier; sie diente in erster Linie der Instruktion des technischen Personals und wurde durch die Notwendigkeit ermöglicht, die in Brig und Disentis stehenden Lokomotiven örtlich auszuwechseln. Gleichwohl war die Freude eine grosse: einem einfachen, aber herzlichen Empfang in Gletsch folgte eine Bestaunung durch die halbe Dorfbevölkerung von Andermatt, und bei ▶



Im Juni 1925 nahmen die beiden Direktoren Bener und Marguerat (vierter und fünfter von links) zusammen mit den verantwortlichen Ingenieuren und Persönlichkeiten aus dem Verwaltungsrat der FO an einer mehrtägigen Besichtigung der Strecke teil. Mit Karbidlampen ausgerüstet gings nach dem Gruppenfoto in Muttbach hinein in den 1874 Meter langen Furka-Scheiteltunnel.

Archiv RhB (5)







AUFWÄNDIGE SCHNEERÄUMUNG

Die Öffnung der Oberalp- und Furkastrecke im Frühling 1926 war mit grossen Anstrengungen verbunden. Für die Räumung musste eine der beiden Dampfschneeschleudern der RhB auf die FO detachiert werden. Oberingenieur Erminio Bernasconi berichtete:

«Am 5. Mai begann die Schneeräumung oberhalb Tschamutt [von Hand mit ca. 40 Mann]. Ein Augenschein vom 7. Mai liess die Verwendung des Schleuders wünschbar erscheinen. Am 12. Mai trat derselbe bei km. 78,900 in Funktion und räumte an diesem Tage auf 500 Meter Länge. Bis am 15. Mai mittags war die Linie geräumt bis zum Hinterfellibach bei km. 77,800. Vom eigentlichen Hospiz bis zum Strassenübergang lag der Schnee 5 Meter tief. Am 15. Mai mittags musste der Schleuder wegen Defekt der Steuerung nach Landquart zurückgenommen werden. Am 18. Mai abends langte er wieder in Disentis an. Über Samstag und Sonntag war in Tschamutt ca. 80 cm und auf der Passhöhe weit über 1 Meter Neuschnee gefallen, was zur Folge hatte, dass sämtliche Lawinen und Rutsche von Sta. Brida bis Tschamutt, am Calmot und längs des Oberalpsees wieder niedergingen. Von Hand wurde am 17. und 18. Mai bis Val Val geöffnet und dort am 19. Mai der Schleuder wieder eingesetzt. Am 19. Mai musste die Arbeit um 14 Uhr und am 20. Mai um 9.30 Uhr wegen Lawinengefahr eingestellt werden. Nach anstrengender Arbeit von Schauflergruppe und Schleuder war am 27. Mai mittags bis Hotel Oberalpsee geräumt. Längs des Sees hatten bis 7 Meter tiefe Lawinen durchbrochen werden müssen. Am 27. Mai um 16.15 Uhr traf der Schleuderzug auf der Station Andermatt ein. Am 29. Mai sind mit der Schleudermaschine und den beiden Lokomotiven No. 7 und 9 die Schneeräumungsarbeiten Realp–Steffenbach in Angriff genommen worden. Infolge der kleinen Kurven verbogen Puffer und Zughaken der Maschine, sodass ein Unterbruch entstand.»

Die hier abgebildeten Fotografien aus dem RhB-Archiv zeigen die Schneeschleuder R 12 während ihres Einsatzes auf der Oberalpstrecke im Frühling 1926.

der zwei Minuten vorfahrplanmässigen Ankunft des Zuges in Mustèr [Disentis] war der ganze Flecken auf den Beinen. Alles war hoffnungsfreudig und zukunftsfroh.»
Und Direktor Marguerat wandte sich mit folgenden Worten an seinen Kollegen Bener: «Mit grosser Freude können wir Ihnen mitteilen, dass die Probefahrt von Sonntag, 18. Oktober, tadellos verlief. Der Tag war klar und wunderbar mild, was natürlich unserer Reise den vollen Reiz verlieh. Die Fahrt verlief ohne jegliches Hindernis: Um 7 Uhr Abfahrt von Brig und um 12.18 Uhr Ankunft in Disentis, also ca. 5 Stunden Fahrzeit, obwohl in Gletsch ein kleiner Aufenthalt gemacht wurde und an verschiedenen Stellen langsamer gefahren werden musste. Auch die Rückreise ging ohne Unannehmlichkeit vor sich, so dass wir abends um 8.09 Uhr wieder in Brig eintrafen. Kurz, jeder hat sich über seine eigene Arbeit gefreut.» «So muss es sein!!», ergänzte Bener handschriftlich. Und Bernasconi bekam ein dickes Lob: «Das ist ein neuer Beleg für das glänzende Organisationstalent unseres allgemein hochgeschätzten Oberingenieurs.»

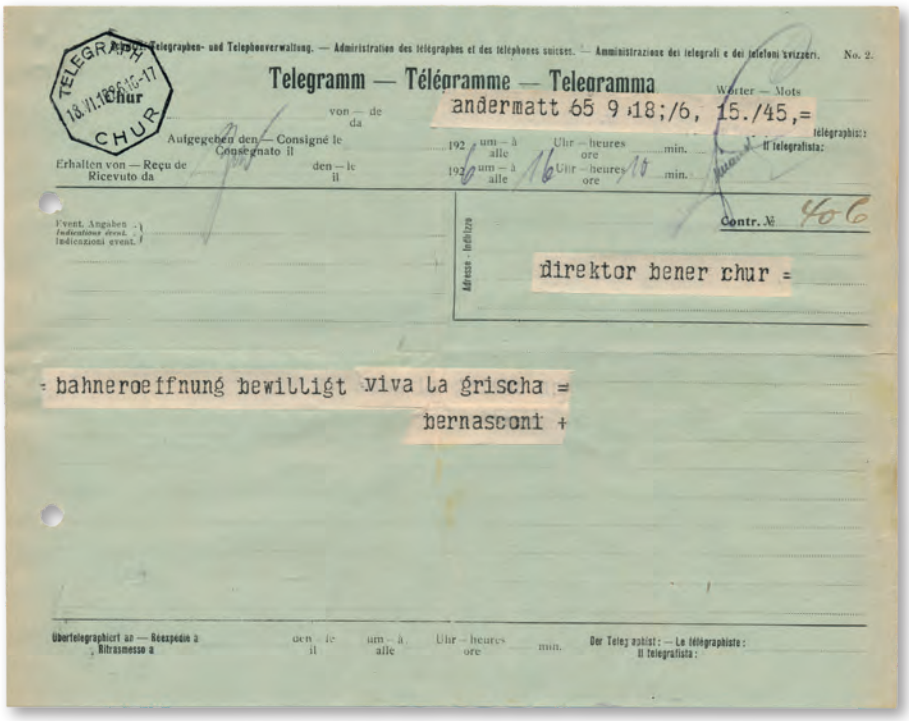


Nur wenige Stunden, nachdem im Furka-Scheiteltunnel die letzten Meter Schienen verlegt wurden, kamen am 18. Oktober 1925 zahlreiche geladene Gäste in den Genuss der allerersten durchgehenden Fahrt von Brig bis Disentis. Rund fünf Stunden dauerte die Reise, die laut Direktor Marguerat «ohne jegliches Hindernis» verlief.
Archiv RhB

Die letzte Hürde

Im Frühling 1926 startete die letzte Phase der Vollendungsarbeiten an der FO-Strecke, wobei diese zuerst aus ihrem Winterschlaf geweckt werden musste. Gerade die Öffnung der eingeschneiten Bergstrecken über Furka und Oberalp sei anspruchsvoll und zeitintensiv gewesen, notierte Bernasconi. «Das schlechte Wetter und speziell der grosse Neuschnee Mitte Mai behinderten den Arbeitsfortschritt sehr stark. […] Eine mächtige Lawine vom Muttbachgletscher überdeckte die ganze Station Muttbach in mindestens 10 Meter Höhe.» Zuvor sorgte starker Regen für Steinschläge und Rüfen; es kam an verschiedenen Stellen zu Unterspülungen und Schäden an Geleisen und Brücken. Mangels Personals verzögerten sich die Reparaturen. «Die einheimischen Arbeiter kamen zum Teil erst am 19. Mai zur Arbeit, weil sie in den Dörfern bei der Abwehr von Rüfen tätig waren», so Bernasconi. Die Zeit drängte, rückte doch die offizielle Eröffnung der Furka Oberalp Bahn immer näher. Und damit auch der Termin der sogenannten Kollaudation, also der Abnahme der Strecke durch das Eisenbahndepartement. Da kamen solche Reparaturen natürlich überhaupt nicht gelegen, hatten die Arbeiter doch ohnehin schon alle Hände voll zu tun. So mussten etwa noch einige Kilometer Geleise geschottert, gerichtet und gekrampt, Wassergräben ausgebessert, Brückengeländer gestrichen oder Signaltafeln entlang der Strecke montiert werden. Alles musste passen – ohne Okay aus Bern keine Betriebsbewilligung und damit auch kein Eröffnungsfest.

Die Anspannung bei Bernasconi und Co. dürfte riesig gewesen sein, als am 18. Juni 1926 die Inspektoren vom Eisenbahndepartement zur Kollaudation erschienen. Jeder Meter wurde aufs Genaueste unter die Lupe genommen – und für gut befunden. Die Furka Oberalp Bahn hatte die letzte Hürde geschafft. Bernasconi, der als Oberingenieur die Hauptverantwortung für das Gelingen der Vollendungsarbeiten trug und unter dessen Leitung aus einer Bauruine eine neue Alpenbahn entstanden war, vermeldete Direktor Bener per Telegramm kurz und knapp: «Bahneröffnung bewilligt. Viva la Grischa.» ■


Telegramm — Télégramme — Telegramma

andermatt 65 9 18;/6, 15./45,=

direktor bener chur =

bahneroeffnung bewilligt viva la grischa =
bernasconi +

«Viva la Grischa» – das Telegramm zur erteilten Betriebsbewilligung markierte nicht nur das glückliche Ende der beinahe gescheiterten Furkabahn, sondern auch den bündnerischen Stolz, den Wallisern ihre Bahnstrecke in rekordverdächtiger Zeit vollendet zu haben.
Archiv RhB

Das Fest der Walser

Am 3. Juli 1926 war es endlich so weit: Die Furka Oberalp Bahn wurde offiziell eröffnet – 16 Jahre nach der Gründung der ersten Furkabahn-Gesellschaft. Ein Freudentag, an den viele nicht mehr geglaubt hatten. Nebst der eigentlichen Bahneröffnung war die Feier vor allem einem Bergvolk gewidmet: den Walsern.

TEXT *Christoph Benz*

Noch während eifrig an der Vollendung der durchgehenden Bahnstrecke Disentis–Brig gearbeitet wurde, machte sich der Direktor der Rhätischen Bahn, Gustav Bener, Gedanken über die Eröffnungsfeier. Einerseits wollte er zahlreiche lokale und nationale Politiker einladen. Und doch sollte es keine Politveranstaltung werden, sondern ein bodenständiges Volksfest. «An der Bahneröffnung sollte mehr ein ganz originelles Verbrüderungsfest der Stammverwandten Lötschentaler, Gomser, Urserntaler und Bündner Oberländer in ihren alten Trachten veranstaltet und hierzu möglichst viele Presseleute zusammengebracht werden. Das ist für die Touristen bessere Propaganda als ein Zug Landesväter.» Tatsächlich waren etliche Journalisten aus der ganzen Schweiz der Einladung gefolgt und berichteten teils schon Tage zuvor über den bevorstehenden Festakt. Die Auferstehung einer todgeweihten Bahn – das zog. Nach jahrelangen Negativschlagzeilen rund um die mit französischen Geldern in Angriff genommene und schliesslich aufgegebene Bahnlinie war nun also das schier Unmögliche geschafft worden. «Der Tatkraft zweier Männer ist da namentlich zu gedenken: die Herren Direktoren Bener und Marguerat (Direktor der Bahn Visp–Zermatt) waren es, die anfangs z. T. unter dem Gespött ihrer Kollegen und einer weiteren Öffentlichkeit sich des ‹verkrachten Unternehmens› annahmen», war in der Zeitung «Der freie Rätier» vom 1. Juli 1926 zu lesen.

Auch die Zeitschrift Schweizer Heimat widmete der Eröffnung der Furka Oberalp Bahn einen mehrseitigen Bericht: «Bereits am 2. Juli hatten die Feierlichkeiten begonnen. Zwei Extrazüge führten die Geladenen, unter denen sich Bundesrat Haab, Vertreter der kantonalen Behörden, der Geistlichkeit, eine Menge Redaktoren und Journalisten befanden, nach Brig. Auf der Rückfahrt wurde in Gletsch die neue Bahn vom sympathischen Walliser Bischof Dr. Bieler eingesegnet. In Andermatt fand ein Bankett statt, an dem u. a. Bundesrat Haab sehr beherzigenswerte Worte sprach, die mit grossem Beifall aufgenommen wurden.» Diese euphorische Rede war in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) vom 9. Juli 1926 nachzulesen, anbei ein Auszug: «Durch die Vollendung der Furka-Oberalpbahn, dieses Zwischenstückes von 100 Kilometer Länge, hat sich nunmehr zwischen unsern Südwest- und Südostalpen der Ring des schweizerischen Eisenbahnnetzes geschlossen. Das Flussgebiet der Rhone, das fruchtbare Wallis, und die reichen lachenden Gestade des Genfersees sind mit dem wildromantischen Reusstal und mit dem Tale des jungen Rheins durch einen leistungsfähigen



Für das Bankett versammelte sich die Festgemeinde im noblen Hotel Bellevue Palace in Andermatt. Serviert wurden unter anderem Forellen «de l'Oberalp au bleu», Rehrücken «uranaise» mit «Pommes chips Tavetsch» und zarte Früherbsen «à l'Andermatt». Dazu wurden «Ehrenwein der Behörden von Uri und Ursern, Vins fins du Valais, Café et Liqueurs» gereicht.
Sammlung Christoph Benz



Sie stahlen allen die Show: Die Walserfrauen aus dem Wallis mit ihren reich verzierten Festtagstrachten, hier vor einem der beiden Eröffnungszüge in Gletsch.
Archiv RhB

Schienenstrang verbunden; zahlreichen, bisher weltabgelegenen Siedlungen ist der Weg zum pulsierenden Leben der schweizerischen Hochebene und zum Auslande geöffnet worden. Die französische Schweiz ist der deutschen und der rätoromanischen näher gebracht, und darin liegt neben der verkehrspolitischen die eminente nationale Bedeutung der Furka-Oberalpbahn. Allen Eidgenossen und tausenden von Besuchern unseres schönen Landes ist eine neue Gelegenheit geboten, mühelos und in kürzester Zeit die Majestät der Walliser Berge, die heroische Landschaft des Rhonegletschers und die grünen Auen des geschichtlich ehrwürdigen Bündner Oberlandes kennen zu lernen. Die Perlen unserer Hochgebirgstäler: Zermatt und Engadin trennt nur mehr eine kurze Tagesreise. Die erhabensten landschaftlichen Genüsse werden durch die neue Bahnlinie erschlossen. Sie ist, wie kaum eine andere, berufen, Freude zu bereiten und Freunde zu werben.»
Und dieselbe Zeitung stellte sich die Frage: «Wie lange wird es dauern, bis der erste direkte Wagen von Zermatt bis nach St. Moritz fährt?»

«O Furkabahn, o Furkabahn»

Der von der NZZ an das Eröffnungsfest geschickte Korrespondent begann seinen Text mit einem Rückblick: «Es war in der Nachkriegszeit, als der Berichterstatter die Passstrasse zur Furkahöhe hinaufwanderte. Schon damals gab es eine Furkabahn, aber sie sah trostlos aus, und ein Bildchen ist aus der damaligen Wanderung ihm haften geblieben bis zum heutigen Tag: ein kleines Stationshäuschen im Urserental, davor ein paar verrostete Geleise, zwischen denen das Gras wuchs und in der Wartehalle zum Trocknen aufgehängte Wäsche. Das war die sterbende Furkabahn, von der man im Oberwallis ein Galgenliedlein sang, das mit den Worten begann: ‹O Furkabahn, o Furkabahn, wie grün sind die Geleise!›. Gestern Abend haben wir es in fröhlicher Runde in Brig zum letzten Mal gesungen…» Feucht-fröhlich muss es also zu und her gegangen sein am Abend vor dem offiziellen Festtag. Die Nacht war kurz; bereits um sieben Uhr am Morgen verliessen die beiden Eröffnungszüge mit den geschmückten Lokomotiven Brig in Richtung Disentis. Ob der Korrespondent – in der Annahme, dass an diesem Abend nicht bloss Wasser serviert wurde – seinen Rausch ausgeschlafen hatte, ist nicht überliefert.

Unterwegs im Eröffnungszug

Gegen neun Uhr erreichten die beiden Extrazüge den Bahnhof Gletsch, wo die Einsegnung der Strecke durch den Bischof von Sitten stattfand. «In prächtiger Fahrt ging es alsdann auf steiler Rampe bergwärts, am grünen Zauberschloss des Rhonegletschers vorbei, den man wohl nirgends in seiner ganzen Majestät so gut zu überblicken vermag, wie durch die mächtigen Salonfenster dieser vornehm-gediegenen Bahnwagen, – altes gutes Material aus der Zeit, da noch die französischen Millionen unternehmungslustig in die Schweiz hineinrollten», schwärmte die Luzerner Zeitung, deren Reporter die Eröffnungsfahrt besonders ausführlich beschrieben hatte. «Da ist schon Muttbach, die erste Haltestelle. Das Bahnhofgebäude? Meterhohe Schneemauern, in die der Name der Station mit Kreide eingezeichnet ist. Zwei Schneelöcher dienen als Warteraum und Telephonkabine. Denn wir sind bereits über 2000 Meter hoch, und der Winter hat dieses Jahr keine Eile, seine lange Einquartierung aufzugeben. Aber die pustende Dampflokomotive pfeift auf ihn; man hat ihr einen guten Weg bereitet, Geröll und wucherndes Unkraut überall hinweggeräumt, Fehlendes ersetzt und den Unterbau verstärkt, wo es nötig war.» ▶

Besonders rührende Worte fand der Zeitungsreporter für die anschliessende Fahrt durch das Urserental. «Auf allen Stationen herrscht freudiges Leben. Böllerschüsse ertönen. Aus alten Kasten und Truhen hat man alles ausgegraben, was an Wimpelzeug und Fahnentuch noch vorhanden war. In Realp und Hospental ist die ganze Bevölkerung am Bahnhof, und manch altes Mütterchen schreit noch einmal aus voller Kehle und mit Freudentränen in den Augen ein frohes Hurra, glücklich, dass es diesen Tag noch erleben konnte, bevor es sich im stillen Berggrab zur Ruhe legt.»

In Andermatt angekommen, fand das grosse Festbankett statt, bevor die letzte Etappe über den Oberalppass in Angriff genommen wurde. «Wundervoll ist der Aufstieg über Andermatt, der Ausblick aufs Urserntal, auf Hospental mit seinem altersgrauen Turm und seinem schmucken Gotteshaus. Es dürfte wenig Bergbahnen geben, die im gleichen Masse das Gefühl des Emporschwebens erzeugen über die Niederungen und die Wohnstätten der Menschen. […] Man war in Disentis, eh' man sich's versah, überall von der Bevölkerung mit dem nämlichen Enthusiasmus willkommen geheissen, wie drüben im Urserntal. Der Festgesang des gemischten Chores von Sedrun klang in seinen weichen romanischen Lauten fast wie ein Dankgebet an den Himmel für dieses einzigartige Geschenk. Mit erhebenden Worten wird in einem kurzen Festakt beim Bahnhof der alten Freundschaft zwischen Wallisern und bündnerischen Walsern gedacht, jenen Männern, die vor Jahrhunderten aus dem Tale der Rhone ausgezogen und in den Talschaften Bündens eine neue Heimat gefunden haben. Heute waren sie herbeigeeilt in ihrer Landestracht, um mit ihren Brüdern aus der alten Heimat zusammen zu sein.»


Juli 1926.

Bilder der Heimat
Beilage zur Neuen Bündner Zeitung

ZUR ERÖFFNUNG DER FURKABAHN
3. JULI 1926

Begrüssung der Teilnehmer an der Eröffnungsfeier in Disentis

Die «Walser» am Eröffnungstag der Furkabahn.

Mehr als eine Bahneröffnung

Mit seiner Idee, die Eröffnung mit einem Trachtenfest zu umrahmen, hatte RhB-Direktor Gustav Bener einmal mehr den richtigen Riecher: Die Zeitungen waren voll des Lobes; die Trachtenfrauen stahlen allen die Show – den geschmückten Dampflokomotiven, den Ehrengästen, ja sogar dem Bundesrat. Da Bener in erster Linie Eisenbahndirektor und nicht



Meterhohe Schneemauern säumten die Station Muttbach am Westportal des Furkatunnels – beste Kulisse für ein weiteres Gruppenfoto mit den Walliser Trachtenfrauen.
Archiv RhB



Zeitungen und Zeitschriften aus der ganzen Schweiz berichteten über die Eröffnung der Furka Oberalp Bahn.
Sammlung Christoph Benz

Volkskundler war, holte er sich Unterstützung bei Dr. Johann Joseph Jörger, Direktor der Klinik Waldhaus in Chur, Dialektautor und Kenner der Walserszene. In der Zeitschrift Schweizer Heimat erschien ein ausführlicher Bericht über diese beachtenswerte Trachtenshow in Disentis und deren Hintergrund. «Den Bemühungen von Herrn Dr. Jörger aus Chur war es gelungen, eine Gruppe von Walsern in originellen alten Trachten aufzubieten, denen sich eine Anzahl Obersaxer in den traditionellen hohen Zylinderhüten, bestickten Westen, Kniehosen und niederen Schuhen anschlossen. Auf besondere Einladung der Direktion der Rhätischen Bahn fand sich auch eine Delegation der Guriner aus dem einzigen deutschsprachigen Tessinerdorf Gurin (ital. Bosco) ein.

In launigem Walserdialekt sprach Dr. Jos. Jörger, der bekannte Walserschriftsteller, zu den Anwesenden, der ‹freien Walser› gedenkend, die vor 600 Jahren der Not gehorchend aus ihrem Heimattal, dem Wallis, ausgewandert waren, um anderweitig ihr Auskommen zu suchen. So gelangten einige ins Valsertal, andere ins Rheinwald und sogar ins Ennetbergische nach Gurin. Aber nie vergassen sie ihr Mutterland und ihre Sprache. Die Begrüssung dieser drei - trachtengeschmückten Gruppen untereinander war eine herzliche und eindrucksvolle.» Alles in allem sei die Eröffnungsfeier vom 3. Juli 1926 mehr gewesen als ein blosser Festakt für die endlich vollendete Furkabahn; «es war gleichsam ein Symbol für die Wiedervereinigung der damals versprengten Walliser.» ■

WALSERTRACHTEN: VON «ROHFARBENER SCHAFWOLLE» BIS «MIT GOLD BESTICKT»

«Die anlässlich der Einweihungsfestlichkeiten zustande gekommene Trachtenschau bot eine wahre Augenweide», schrieb die Zeitschrift Schweizer Heimat am 25. August 1926 in einem ausführlichen Bericht über diese einmalige Modeschau in Disentis. «Da waren die Walliserinnen im dunklen, langärmeligen Kleid mit bunt besticktem Mieder und Halstuch und der spitzenumsäumten Zughaube. Die Rheinwaldnerinnen trugen freundliche weisse Leinenhemden, die in wirkungsvollem Kontrast zum dunklen Rock und Schultertuch standen. Eigenartig war die sogenannte ‹Lochhaube›, die hinten um den Haarknoten gelegt wird und die wertvollen silbernen Haarpfeile freilässt. Originell anzusehen waren die Vertreterinnen aus Gurin. Ein junges Mädchen trug ein Kleid, das sich seit 200 Jahren von der Mutter auf die Tochter vererbt hat. Das Material war dicke Schafwolle. Durch die vielen tiefen Falten im hinteren Rockteil erhält das dunkle Kleid ein unglaublich schweres Gewicht, wozu die dreiviertellange Jacke aus rohfarbener Schafwolle das ihre beiträgt. Ein Brustlatz aus lebhaft grünem Stoff unterbricht die etwas eintönig wirkende Farbe des Kleides und erregt Aufmerksamkeit. […] Die reichste Tracht ist wohl die der Walliserinnen. Sie hat einen vornehmen Einschlag, der schon durch die hohen, oft mit Gold bestickten Hüte hervorgerufen wird und die von Natur aus schon hochgewachsenen Mädchen noch grösser erscheinen lässt. Dazu gehört auch ein eigenartiges Halstuch, das dem feinen Gesicht der Trägerin schmeichelt. Goldene Ohrgehänge vervollständigen das entzückende Bild. Im Gegensatz zu den Oberwallisern tragen die Unterwalliser ein flaches schwarzes Hütlein und ein weisses Leinenhemd mit weiten langen Ärmeln, das sauber vom dunklen Mieder absticht. Sie zeigen auch eher den welschen Typus.»



«Eine wahre Augenweide»:
Das vielgelobte Walsertreffen in Disentis zählte zu den Höhepunkten des Eröffnungsfests der Furka Oberalp Bahn. Die verschiedenen Trachten zeugen von den Wanderungen der Walser: Sie verbinden Elemente der Walliser Herkunft mit Einflüssen der neuen Heimatorte.
Archiv RhB



Ein für die 1970er-Jahre typischer Glacier Express mit Speisewagen am Zugschluss auf der Fahrt von St. Moritz nach Zermatt. Die Aufnahme von Alfred Nett entstand in den steilen Hängen oberhalb von Tschamut. Den Reisenden bietet sich hier ein letzter Blick ins Tujetsch, bevor der Zug für über einen Kilometer in Lawinenschutzgalerien und Tunnels verschwindet und diese erst kurz unterhalb der Oberalp-Passhöhe wieder verlässt.

Entlang der Furka Oberalp Bahn

Eigentlich waren das Schanfigg, das Engadin und das Puschlav die Reviere von Alfred Nett, in denen er sich – bewaffnet mit der Kamera – regelmässig auf die Pirsch begab, auf der Jagd nach dem perfekten RhB-Motiv. Und doch führte ihn sein Weg immer wieder weg von den vertrauten Strecken – hinauf ins Furkagebiet, wo er sich in der kargen, hochalpinen Landschaft auf die Lauer legte …

TEXT *Christoph Benz*

Wenn sich Alfred Nett irgendwo an den Geleisen postierte, dann liess er sich bei der Motivwahl Zeit. Viel Zeit. Er wählte seine Sujets mit Bedacht, wechselte immer wieder den Standort, bis er schliesslich mit dem Blick durch den Sucher zufrieden war. Besonders oft zog es ihn an die Furka Bergstrecke, damals, in den 1970er-Jahren, als die roten Züge der Furka Oberalp Bahn (FO) noch obendurch rollten. Wann immer es Familie und Beruf zuliessen, stieg der RhB-Lokführer in seinen weissen Opel Kadett und fuhr vom Engadin an seine Lieblingsstrecke, wo er seinem Hobby frönte, und das bei jedem Wetter – Regen, Kälte und nasse Füsse hielten ihn nicht davon ab. Er war eben ein richtiger Naturmensch; nebst den Zügen richtete er seine Objektive immer wieder auch auf die einheimische Flora und Fauna.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Eisenbahnfotografen, welche ihre Fotos akribisch mit Aufnahmedatum, Lok- und Zugnummern versehen, finden sich in den spärlichen Notizen von Alfred Nett praktisch keine solchen Angaben. Für ihn zählten einzig das Bild und die damit verbundenen persönlichen Erinnerungen.

Der fotografische Nachlass des 2007 verstorbenen Wahlengadiners befindet sich heute in den Händen seines jüngsten Sohns Ursin. Zum 100-Jahr-Jubiläum der Furka–Oberalp-Strecke begeben wir uns auf eine fotografische Zeitreise – mit einer Auswahl bisher unveröffentlichter Fotos aus seinem vielseitigen Fundus. Eine Reise von Graubünden durch den Kanton Uri bis ins Wallis. ■



Im Sommer 1975 – als dieses Foto entstand – waren die zwischen 1941 und 1956 gebauten HGe 4/4 I die FO-Zugpferde schlechthin. Lok 33 hat mit Zug 222 von Andermatt her soeben Disentis erreicht, als Alfred Nett auf den Auslöser drückte. Im Vergleich zum modernen Vorortspendelzug der RhB wirkt die Komposition aus Wagen mit offenen Plattformen, welche noch aus den Anfangsjahren der Furkabahn stammen, wie aus einer anderen Zeit – ein Kulturschock für jene Passagiere, die ihre Reise Richtung Chur fortsetzen.

Dem Oberalp entgegen: Hoch über dem Dorf Selva, in den steilen Hängen des Tujetsch, gewinnt die Bahnstrecke dank der Zahnstange rasch an Höhe. Die Lawinenverbauungen oberhalb des von Disentis Richtung Andermatt fahrenden Zuges verdeutlichen die exponierte Lage, der die FO hier im Winter ausgesetzt ist.





Ein paar Stunden zuvor erwischte Alfred Nett dieselbe Komposition auf der Hinfahrt von Andermatt nach Disentis auf dem frisch verschneiten Oberalppass. Die Schienen sind vom Schnee bedeckt, nur die Zahnstange ragt aus dem Schnee, was darauf schliessen lässt, dass es sich hier um den ersten passquerenden Zug des Tages handelt.



Selbst bei stockdickem Nebel – wenn andere nicht mal daran denken, den Fotoapparat auszupacken – postierte sich Alfred Nett an der Strecke.
Auf dem Oberalppass gelang ihm dieses stimmungsvolle Bild mit einer Kuh am Strassenrand, die den gemächlich talwärts Richtung Andermatt fahrenden Zug beobachtet, derweil sich auf der Strasse ein Volvo Amazon nähert.
Das erste Auto dieser Reihe wurde übrigens im selben Jahr wie die Lokomotive – die HGe 4/4 37 – abgeliefert: 1956. Während der letzte Amazon schon 1970 vom Band lief, stand die kultige FO-Lok noch viele Jahrzehnte im Einsatz, ehe sie 2007 verschrottet wurde.



Ebenfalls an einem grauen und nassen Tag stand Alfred Nett oberhalb der Station Tiefenbach an der Furka Bergstrecke, als ihm das Neuste entgegenkam, was die FO damals zu bieten hatte:
einer der fünf modernen Pendelzüge mit Deh 4/4 Gepäcktriebwagen – Nummer 51 mit dem Wappen von Disentis – auf Talfahrt Richtung Andermatt.
Die einfache Fahrleitung mit Holzmasten und das krumme Gleis, dessen Schienen womöglich noch aus der Dampflokzeit stammen, bilden einen fast anachronistischen Kontrast zum 1972 abgelieferten Zug. Der Furka-Basistunnel war damals bereits beschlossene Sache; entsprechend wenig wurde noch in die alte Strecke investiert.



Zwischen Realp und Tiefenbach, mitten in der Pampa, wartete der aus Pontresina angereiste Fotograf am oberen Portal des Alt-Senntumstafel-Tunnels I auf den Glacier Express von St. Moritz nach Zermatt. Hier, auf der Urner Seite der Furka Bergstrecke, prägen steile Grashänge, dichtes Gebüsch und selbst im Hochsommer noch Schneefelder die Landschaft. Für Alfred Nett dürfte diese Aufnahme ein ziemlicher Balanceakt gewesen sein, musste er doch aufpassen, im regendurchnässten Gras nicht den Halt zu verlieren.



In der kargen, baumlosen Landschaft kommt der Steinstafelviadukt bei der gleichnamigen Alp besonders gut zur Geltung. Alfred Nett erwischte hier einen fotogen-kurzen Zug mit einem der ABDeh 2/4-Triebwagen von 1941/42, also aus der Zeit der Elektrifikation der Furka Oberalp Bahn. Der angehängte Personenwagen von 1914 – ursprünglich mit offenen Plattformen – stammt sogar noch von der Vorgängergesellschaft Brig–Furka–Disentis (BFD). Dem schwach besetzten Zug stehen bis zur Station Furka noch knapp 250 Höhenmeter bevor.

Nochmals der Steinstafelviadukt, diesmal von der anderen Seite fotografiert. Das Bauwerk überspannt die wilde Furkareuss, die vor allem während der Schneeschmelze – in Kombination mit einem starken Sommergewitter – wiederholt die Bahnstrecke unterspülte. Diesbezüglich bestand hier kein Grund zur Sorge, als der von St. Moritz kommende Glacier Express den Bach überquerte. Die HGe 4/4 I 36 hat den Zug in Disentis von der RhB übernommen und wird ihn in Brig für die letzte Etappe einer Lokomotive der Brig–Visp–Zermatt-Bahn (BVZ) übergeben.





Willkommen im Wallis: Ziemlich genau in der Mitte des knapp zwei Kilometer langen Furka-Scheiteltunnels verläuft die Kantonsgrenze. Ein von der HGe 4/4 I 33 gezogener Personenzug mit FO- und RhB-Wagen erreicht nach der rund fünf Minuten dauernden Fahrt durch den Berg die Haltestelle Muttbach-Belvedere. Vermutlich handelt es sich um den nachmittäglichen Schnellzug 43 Chur–Brig. Auch hier, am Westportal des Scheiteltunnels auf 2118 Metern über Meer, bleibt der Lawinenschnee bis weit in den Sommer liegen.

Der Bahnhof Gletsch war zu FO-Zeiten der betriebliche Mittelpunkt der Bergstrecke; bis zu 20 fahrplanmässige Züge erreichten täglich den inneralpinen Verkehrsknoten am Furka- und Grimselpass. Während der rund viermonatigen Saison war hier sogar ein Bahnhofsvorstand stationiert. In Kürze wird er den von Andermatt her eingetroffenen Personenzug für die Weiterfahrt Richtung Brig abfertigen, nachdem er sich vergewissert hat, dass keine Reisenden mehr herbeieilen. Abgerundet wird die Szene durch den damals noch gut sichtbaren Rhonegletscher.





Ebenfalls von Osten her erreichte dieser kurze Zug mit der HGe 4/4 I 36 an der Spitze Gletsch, als Alfred Nett auf den Auslöser seiner Kamera drückte. Auffällig sind die beiden noch grünen RhB-Personenwagen. Vermutlich waren diese Wagen während der Hochsaison an die Furka Oberalp Bahn vermietet; gerade in den letzten Betriebsjahren der Bergstrecke war der Ansturm so gross, dass die FO zusätzliches Rollmaterial einsetzen musste, darunter auch Wagen der RhB. Solche gelangten üblicherweise nur im Glacier Express oder in den direkten Zügen zwischen Brig und Chur auf die Nachbarbahn.



Kurz nach der Station Gletsch überquert einer der damals topmodernen Pendelzüge auf der Talfahrt Richtung Oberwald den etwas behelfsmässig anmutenden Gletsch-Viadukt. Tatsächlich handelt es sich jedoch nicht um ein Provisorium, sondern um das originale Bauwerk von 1914. Zum Pech der FO donnerte Ende der 1970er-Jahre – also kurz vor der Stilllegung der Furka Bergstrecke – eine Lawine durch die Brücke und zerstörte die beiden mittleren Pfeiler, die durch notdürftig errichtete Betonstützen ersetzt werden mussten. Alfred Nett hatte Glück: Er konnte die Brücke noch im ursprünglichen Zustand fotografieren.



Anders als auf der landschaftlich kargen Urner Seite führt die Strecke unterhalb von Gletsch im Wallis durch einen lichten Bergwald mit Arven, Fichten und Lärchen. Die Neigung beträgt hier bis zu 110 Promille, was ohne Zahnstange nicht zu bewältigen wäre. In gemächlichem Tempo rollt Triebwagen ABDeh 2/4 42 auf der Fahrt hinunter ins Goms durch die Rottenschlucht. Fast eine Stunde dauerte zu FO-Zeiten eine Reise über die Furka Bergstrecke; mit dem 1982 eröffneten Basistunnel verkürzte sich die Fahrzeit von Realp nach Oberwald auf 20 Minuten.

Mit dieser Aufnahme aus dem Fundus von Alfred Nett endet unsere Zeitreise entlang der Furka Oberalp Bahn.



Die alljährliche Öffnung der Furka Bergstrecke bedeutete für die FO ein immenser Aufwand – für gerade mal vier Monate Betrieb. Vor allem auf der Urner Seite musste die Strecke nicht selten unter einer über zehn Meter dicken Schneeschicht ausgegraben werden, so wie hier im Frühling 1963 beim oberen Portal des Alt-Senntumstafel-Tunnels III zwischen Realp und Tiefenbach.

Foto: Peter Berger



«Die Bergstrecke war ein Ballast»

Meterhohe Schneemassen, heikle Lawinenhänge und grosser Zeitdruck: Die alljährliche Öffnung der Furka Bergstrecke war aufwändig und riskant. «Ein Murks», sagt Koni Zingg. Der heute 83-jährige Tiefbauingenieur war kurze Zeit bei der Furka Oberalp Bahn für den Unterhalt zuständig – und damit auch für die Schneeräumung.

INTERVIEW *Christoph Benz*

Sie war unbestritten das Highlight auf einer Reise mit dem Glacier Express: die Fahrt über die Furka Bergstrecke, vorbei am mächtigen Rhonegletscher – Namensgeber des weltbekannten Zuges. Touristisch ein Segen, betrieblich ein Fluch. Wegen ihrer exponierten Lage war die 18 Kilometer lange Strecke zwischen Realp im Kanton Uri und Oberwald im Wallis nur im Sommer befahrbar. Schnee und Lawinen verunmöglichten den Winterbetrieb; acht Monate lang – von Oktober bis Juni – war das Netz der Furka Oberalp Bahn (FO) jeweils in zwei Teile getrennt. Tempi passati: Mit der Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels im Sommer 1982 erhielt die Bahn endlich eine ganzjährige, durchgehende Verbindung.

Als der damals 26-jährige Tiefbauingenieur Koni Zingg 1969 bei der Furka Oberalp Bahn in Brig in leitender Funktion beim Bahndienst eintrat, waren die politischen Verhandlungen rund um das von Bundesrat Roger Bonvin stark geförderte Tunnelprojekt bereits weit fortgeschritten. Die FO sei zwar noch kaum involviert gewesen, erinnert sich Zingg – und trotzdem sei enthusiastisch darüber diskutiert worden. «Die Einwinterung der Furka Bergstrecke im Herbst und deren Öffnung im Frühling war ein grosser und nicht ungefährlicher Aufwand. Vor allem das Aussenpersonal – also die Leute vom Bahndienst und der Fahrleitungsgruppe – drängten darauf, dass der Tunnel gebaut wird.» Und die Bergstrecke stillgelegt. Widerstand habe es keinen gegeben, im Gegenteil: «Allen war klar: Wenn der Tunnel dereinst gebaut ist, brauchen wir die Bergstrecke nicht mehr.»

Koni Zingg, was bedeutete der geplante Basistunnel für Dich persönlich?

Da ich ja selber miterlebt habe, was das jedes Mal für einen Aufwand war, die Strecke im Herbst einzuwintern und im Frühling wieder zu öffnen, begreife ich die Leute, die den Basistunnel so energisch befürworteten. Andererseits machte ich mir schon auch Gedanken darüber, dass es schade ist um die schöne Strecke. Es wurde eine Zeit lang noch in Erwägung gezogen, nach der Tunneleröffnung wenigstens das Teilstück von Oberwald bis Gletsch im Sommer offen zu halten.

Im Winter war die FO jeweils zweigeteilt – wie wurde das im Betrieb gehandhabt?

Ja, wir waren fast acht Monate lang voneinander abgeschnitten – das musste jedes Mal gut organisiert sein. So haben wir im Herbst, bevor die Bergstrecke eingewintert wurde, noch Rollmaterial und Personal ausgetauscht; auf der Walliser Seite benötigten wir weniger Leute als auf der Urner- beziehungsweise Bündner Seite mit der personalintensiven Schneeräumung am Oberalp und den Skizügen zwischen Andermatt und Nätschen.

Eingewintert wurde die Furka Bergstrecke immer Ende September, wenn in der Schweiz der Fahrplan wechselte – vom Sommer- zum Winterfahrplan. Es mag erstaunen, dass der Betrieb bereits so früh eingestellt wurde, wo doch der goldene Herbst noch bevorstand. Das hatte zwei Gründe: Nebst dem nationalen Fahrplanwechsel erhoffte sich der Bahndienst, die Arbeiten möglichst vor dem ersten Schnee abschliessen zu können. Diese wurden unverzüglich an die Hand genommen, erzählt Zingg: «Die beiden Gruppen – die Urner und die Walliser – starteten mit dem Abbau oben auf der Furka und arbeiteten sich kontinuierlich hinab bis Realp beziehungsweise Oberwald. Zuerst war die Fahrleitung ▶

dran: Der Strom wurde abgestellt und der Fahrdraht auf der gesamten Strecke – auch in den Tunnels – abgehängt und auf Bobinen aufgerollt. In den Tunnels deshalb, weil sich dort sehr viel Eis bildete und der Draht dadurch abgerissen worden wäre.»
Weitere Arbeiten umfassten das Demontieren der Fahrleitungsmasten an besonders lawinengefährdeten Stellen. Rund 300 Masten baute die Fahrleitungsgruppe jeden Herbst ab und deponierte sie an einem geschützten Ort – in den Tunnels oder in der Remise beim Bahnhof Gletsch. Des Weiteren musste die Steffenbachbrücke, die einen berüchtigten Lawinenzug überspannte, zusammengelegt und eingeklappt werden, um sie vor Beschädigungen zu schützen. Auch die Tunnels wurden mit Holztoren oder Bretterverschlägen verschlossen. Sonst wären sie bis im Frühling vollgestopft gewesen mit pickelhartem Lawinenschnee. Danach überliess der Bahndienst die Strecke dem Winterschlaf. Da auch die Passstrasse im Winter geschlossen war, gab es keine direkte Verbindung zwischen dem Wallis und Uri; die beiden Betriebsmittelpunkte Brig und Andermatt waren voneinander abgeschnitten.

Heute, im digitalen Zeitalter, wäre das wohl kein Problem – Teams oder FaceTime sei Dank. Wie lief der Austausch damals zwischen den beiden Betriebsteilen?
Die Verbindung zwischen der Direktion und der Geschäftsleitung in Brig – also im Westteil – und Andermatt im Ostteil funktionierte primär telefonisch oder per Fax. Es gab aber auch Situationen, die einen persönlichen Austausch erforderten. Und das bedeutete für uns eine halbe Weltreise: entweder mit dem Zug via Domodossola und Centovalli nach Locarno und dann hinauf via Gotthard–Göschenen nach Andermatt. Oder wir nahmen den Weg über Lötschberg–Bern–Zürich–Göschenen. Wobei: Wir vom Bahndienst nutzten – solange es die Schneesituation im Spätherbst zuliess – trotz Wintersperre den direkten Weg über den Furkapass. Das heisst, mit dem Auto ging es von Brig durchs Goms bis Oberwald und von dort auf der gesperrten Passstrasse so weit hinauf, wie es noch irgendwie möglich war – wir hatten eine entsprechende Bewilligung vom Tiefbauamt. Meistens kamen wir problemlos bis Gletsch, zum Teil sogar bis zum Hotel Belvedere am Rhonegletscher unterhalb der Passhöhe. Von dort ging es dann mit den Tourenski über den Furkapass hinüber auf die Urner Seite, wo uns der Bahnmeister des Ostteils, Pius Russi – der Vater übrigens des legendären Skirennfahrers Bernhard Russi – mit dem Auto ebenfalls so weit wie möglich entgegenkam. So gelangten wir zur Besprechung nach Andermatt – und am Abend wieder zurück nach Brig.

Acht Monate lang war die Strecke den Launen der Natur ausgesetzt. Anfang Mai verschafften sich auf beiden Seiten je eine kleine Gruppe – angeführt von den Bahnmeistern – einen ersten Überblick über Schneemengen und abgegangene Lawinen. Auf der Urner Seite war das allerdings eher eine Ferndiagnose: Die Bahn verläuft tief unten im Tal der Furkareuss, entlang trügerischer Lawinenhänge. Für die Begehung nutzte die Gruppe deshalb die weit oberhalb der Schienen verlaufende Passstrasse. Von dort konnte die gesamte Strecke – von Realp bis zum Ostportal des Scheiteltunnels – aus sicherer Distanz beurteilt werden.
Aufwändiger war die Rekognoszierung auf der Walliser Seite. Zingg, damals leitender Bahndienstingenieur, war dabei: «Mit den Tourenski folgten wir so gut es ging von Oberwald her der Strecke – Bahnmeister Pius Kreuzer, der Chef der Fahrleitungsgruppe und ich.

PERSÖNLICH: KONRAD «KONI» ZINGG

Koni Zingg, 83, aus Felsberg im Churer Rheintal, entwickelte schon früh ein grosses Interesse an der Bahn. Aufgewachsen als Sohn des Depotchefs der Trogener Bahn in Speicher (Appenzell Ausserrhoden), kam er bereits in seiner Kindheit mit dem Bahnbetrieb in Berührung.

Nach der Lehre als Tiefbauzeichner trat er 1965 bei der Rhätischen Bahn (RhB) in Chur ein und absolvierte berufsbegleitend das Abendtechnikum zum Tiefbauingenieur, das er 1969 abschloss. Da ihm die RhB keine Ingenieurstelle anbieten konnte, wechselte er im selben Jahr zur Furka Oberalp Bahn (FO) nach Brig, wo er für den Unterhalt der Infrastruktur (Gleise, Brücken, Stützmauern usw.) verantwortlich war.

Von 1971 bis 1974 arbeitete Zingg als Bauchef bei der Appenzeller Bahn in Herisau, bevor er 1975 zur RhB zurückkehrte. Dort bekleidete er bis zu seiner Pensionierung 2006 verschiedene Kaderfunktionen im Bereich Infrastruktur.





Im Mai 1970 nahm Koni Zingg an der Rekognoszierung der Walliser Seite teil. In der Rottenschlucht unterhalb Gletsch war die Linie fast bis auf Fahrleitungshöhe eingeschneit. Im Hintergrund der Meienwang mit der Grimselpassstrasse. Dieser berüchtigte Lawinenhang, dessen Lawinen oft das Bahntrassee verschütteten, stand unter besonderer Beobachtung. Die Räumung der Strecke wurde erst dann in Angriff genommen, wenn sich dieser Hang entladen hatte.



Auch der Bahnhof Gletsch lag unter einer meterdicken Schneedecke. Der Walliser Bahnmeister Pius Kreuzer quert mit den Tourenski den mächtigen Schneewall, der sich entlang der Remise gebildet hatte. Angesichts solcher Bilder ist es bemerkenswert, dass die 18 Kilometer lange Bergstrecke innerhalb von nur drei bis vier Wochen geräumt und dem Betrieb übergeben werden konnte.

Fotos: Koni Zingg

Ein besonderes Augenmerk richteten wir unterhalb von Gletsch auf denjenigen Hang, an welchem sich die Grimselpassstrasse mit ihren vielen Kehren emporwindet. Hier ging regelmässig eine grosse Lawine nieder, welche meistens bis hinunter zur Rhone donnerte und die beiden Portale des Kehrtunnels komplett verschüttete. Bevor diese Lawine nicht unten war, musste gar nicht an eine Räumung gedacht werden. Wir stiegen dann über den Lawinenkegel und erreichten schliesslich Gletsch. Hier gab es zum Glück selten grosse Lawinen, und dennoch war die Station tief eingeschneit. Gerade von der bergseitigen Remise war oftmals nur noch das Dach zu sehen. Von Gletsch aus gingen wir dann noch ein Stück dem Talboden entlang Richtung Rhonegletscher und begutachteten von unten die an der Nordflanke ansteigende Bahnstrecke Richtung Muttbach, wo wir uns ebenfalls einen Überblick verschafften, welche Lawinenzüge schon entladen und wo allenfalls noch Niedergänge zu erwarten waren.»

Wie war das für Dich, eine derart eingeschneite Strecke zu begehen?

Ich muss schon sagen, das Bild der meterhoch eingeschneiten und von Lawinen überzogenen Strecke hat mich sehr beeindruckt – so etwas hatte ich zuvor noch nie gesehen. Noch mehr aber beeindruckte mich der Gedanke, dass diese Strecke innerhalb von nur drei bis vier Wochen wieder geöffnet werden muss …

Ein ziemlich sportlicher Zeitplan – oder?

Ja, der Zeitplan für die Öffnung war schon sehr knapp, besonders nach schneereichen Wintern. Deshalb machte der Betriebsdienst jeden Frühling Druck; wir vom Bahndienst sollten so früh wie möglich loslegen mit der Räumung, damit die Strecke auch ja per Fahrplanwechsel Ende Mai/Anfang Juni dem Verkehr übergeben werden konnte. Wir allerdings begannen mit der Schneeräumung erst dann, wenn es die Lawinensituation erlaubte. Das führte immer wieder zu Spannungen zwischen dem Betriebs- und dem Bahndienst. Manchmal kam es sogar vor, dass die Öffnung erst ein paar Tage nach Fahrplanwechsel erfolgte. Denn auch wenn wir vom Bahndienst alles gaben, um die Strecke termingerecht dem Betrieb zu übergeben, riskierte dafür niemand Kopf und Kragen. Wir von der Leitung konnten die Räumtrupps ja nicht bei Lawinengefahr auf die Strecke schicken. Und wie schon erwähnt gab es halt Gebiete, wo wir wussten, dass die Lawine, sofern sie noch nicht unten war, noch kommen musste. Der Steffenbach zum Beispiel war einer dieser Lawinenzüge. Dann hiess es halt abwarten, bis die Lawine kam – erst dann konnte geräumt werden.

Hättet ihr diese Lawinen nicht einfach sprengen können?

Nein, das künstliche Auslösen vom Helikopter aus, wie es heute ja gang und gäbe ist, kannten wir nicht, zumal es seitens der Geschäftsleitung immer hiess, dass Helikopterflüge zu teuer seien. Wobei: Einmal war die Beurteilung der Gefahrensituation auf der Walliser Seite wirklich sehr schwierig. Alle Beteiligten waren sich unsicher – muss an der weitläufigen Nordflanke oberhalb Gletsch noch mit Lawinen gerechnet werden oder haben sich die Hänge bereits entladen? Da durften wir ausnahmsweise einen Helikopterflug machen, um das Gebiet und die Schneesituation zu rekognoszieren. Aber das war ein einziger Flug, mehr lag nicht drin.







Die Entscheidung, wann mit der Öffnung der Furka Bergstrecke begonnen wurde, fällten die beiden Bahnmeister zusammen mit denjenigen Vorarbeitern, die seit Jahren die Räumung vor Ort leiteten. Auch die örtlichen Lawinenkommissionen wurden miteinbezogen. Die Öffnung begann also nicht an einem zuvor festgelegten Tag X; jede Seite entschied für sich, wann die Verhältnisse günstig waren, um zu beginnen. Mal konnten die Walliser vor den Urnern beginnen, mal war es umgekehrt. «Das haben also nicht wir von der Verwaltung in Brig entschieden – für das fehlte uns schlicht die Erfahrung», betont Zingg. Und: «Der Entscheid wurde immer gemeinsam gefällt; nie hat einer allein entschieden.»

Wenn es dann endlich losging: Wie muss man sich diese Schneeräumung vorstellen?

Zu meiner Zeit bei der FO kamen – nebst der unverzichtbaren Handarbeit mit Schaufel und Pickel – auf beiden Seiten zuerst schwere Maschinen zum Einsatz. Raupenfräsen und Trax etwa, mit denen die Strecke vom gröbsten Schnee und vor allem von den hart gepressten Lawinen geräumt wurde. Zudem musste das viele Eis aus den Tunnels gepickelt werden, das sich während des Winters an den Gewölben und am Boden bildete – stellenweise waren Schienen und Zahnstange unter einem dicken Eispanzer begraben, der sich auch im Mai noch hartnäckig hielt. Erst danach konnten für die finale Räumung Lokomotiven mit Schneeschleudern oder Pflügen auf die Strecke geschickt werden. Auf der Urner Seite war das jeweils eine der neuen, 1968 in Betrieb genommenen Diesellokomotiven in Kombination mit einer der elektrischen Schneeschleudern, die von der Lok aus mit Strom versorgt wurde – die Fahrleitung war ja auf der ganzen Strecke demontiert.

Auf der Walliser Seite kam bis in die 1970er-Jahre eine der noch vorhandenen Dampflokomotiven – zuletzt noch die Nummer 4 – zusammen mit einem von der Brig–Visp–Zermatt-Bahn ausgeliehenen Schneepflug zum Einsatz. Im Gegensatz zu den «normalen» Pflügen, wie wir sie auch bei der FO kannten, hatte dieser den Vorteil, dass der Pflugkeil je nach Hanglage der Strecke so verstellt werden konnte, dass der Schnee nur auf der Talseite ausgeworfen wurde.

Bis in die 1970er-Jahre kam für die Schneeräumung auf der Walliser Seite der von der BVZ ausgeliehene Schneepflug X 2901 zum Einsatz, der jeweils von einer Dampflokomotive gestossen wurde. Je nach Hanglage konnte der Pflug nach rechts oder links verstellt werden. Die hier während der Öffnung im Frühling 1963 zwischen Gletsch und Muttbach fotografierte Räumkomposition mit der schiebenden Lok HG 3/4 10 wurde zwei Jahre später auf derselben Strecke von einer Lawine erfasst, wobei der Heizer und zwei Hobbyfotografen, die auf der Lok mitgefahren sind, ums Leben kamen. Die beschädigte Lok wurde nicht mehr repariert und stattdessen verschrottet.

Fotos: Peter Berger

Eigentlich wäre auch auf der Walliser Seite eine Diesellok einsatzbereit gewesen – die Mannschaft war es sich aber offenbar gewohnt, mit der Dampflok zu hantieren und zog das solange es ging auch durch – bis die revisionsfällige Lok dann ausrangiert und als Denkmal in Brig aufgestellt wurde …

Auf welcher Seite war die Räumung aus Deiner Sicht anspruchsvoller?
Ich würde sagen auf der Urner Seite. Dort musste jeweils viel mehr Schnee geräumt werden als auf der sonnigeren Walliser Seite; dazu die vielen Lawinenzüge. Da kam es vor, dass die Gleise stellenweise unter einer über zehn Meter dicken Schneedecke begraben waren. Man war hier also gut beraten, mit der Räumung zuzuwarten, bis wirklich alle Lawinen unten waren.

Kam es auch vor, dass ein Lawinenkegel so hart gepresst war, dass die Räumtruppe ihn sprengen mussten?
Ja, das hat man ab und zu tatsächlich gemacht, aber nur dann, wenn es wirklich nicht anders ging. Wobei das nicht zwingend nur bei Lawinen nötig war. Meistens war das dann der Fall, wenn die Schneeschleuder oder der Pflug anstand, weil sich vom Druck gegen den Schnee eine pickelharte Eiswand bildete.

Das klingt alles ein wenig danach, als sei die Schneeräumung trotz schwerem Gerät und eingespielten Truppen ein Murks gewesen …
Definitiv, ein fixfertiger Murks! Aber was hatten wir für andere Möglichkeiten? Die Mannschaft war sich das so gewohnt und nahmen das alles so hin, und ich als junger, unerfahrener Ingenieur wollte ihnen nicht gross dreinreden, was man allenfalls rationeller machen könnte …

Rund fünfzig Mann beteiligten sich jedes Jahr an der Schneeräumung. Nach besonders schneereichen Wintern kam es zudem vor, dass die FO zusätzliche Helfer von externen Baufirmen engagierte.
Während die Strecke im Herbst von oben nach unten eingewintert wurde, erfolgte die Öffnung von unten nach oben: Die Urner begannen in Realp, die Walliser in Oberwald. Je nach Fortschritt der Arbeiten halfen sich die beiden Bahndienstgruppen gegen Ende der Räumung gegenseitig aus.
Hinter den Schneeräumkolonnen rückte die Fahrleitungsgruppe nach, stellte sukzessive die im Herbst abgebauten Holzmasten wieder auf und begann, den auf Bobinen aufgerollten Fahrdraht aufzuhängen.
Trotz Teamwork und viel Erfahrung blieb der Zeitdruck die grösste Herausforderung. «Die Schneeräumung war immer knapp», erinnert sich Koni Zingg.

Gab es so etwas wie einen Wettbewerb zwischen den Wallisern und den Urnern – wer seinen Streckenteil zuerst geräumt hatte?
Durchaus – aber eben: Trotz der Rekognoszierung vor der Räumung war nie voraussehbar, was sich unter den Schneemassen verbarg. Hinter jeder Kurve musste mit Überraschungen gerechnet werden. Im schlimmsten Fall musste zuerst das Gleis repariert werden, wenn es von einer mit Steinen durchsetzten Lawine beschädigt wurde. Auch das kam vor – und sorgte für grosse Zeitverzögerung. Ebenso wie die manchmal unberechenbare Lawinensituation, die täglich neu beurteilt werden musste. Denn trotz Zeitdruck hatte die Sicherheit des Personals höchste Priorität.

Aber eben: Auf der einen Seite die Sicherheit, auf der anderen der Zeitdruck – wurde da nicht manchmal auch etwas leichtsinnig gehandelt, nur weil der Ehrgeiz, vor der anderen Mannschaft fertig zu sein, überwog?
Nein, das glaube ich nicht. Diese Leute hatten alle so viel Erfahrung – es waren ja alles langjährige Mitarbeiter –, die trotz Ehrgeiz, den Termin zur Öffnung der Strecke einzuhalten oder eben schneller zu sein als die anderen, deswegen nicht kopflos auf Speed gingen …

Nachdem die beiden Bahndienstgruppen und die Männer des Fahrleitungsdienstes ihre anstrengende und nicht ungefährliche Arbeit abgeschlossen hatten, musste die Furka Bergstrecke jeweils zuerst von einem Beamten des Eidgenössischen Amts für Verkehr (EAV, heute Bundesamt für Verkehr) abgenommen werden. Erst danach durfte die Bahnlinie dem kommerziellen Verkehr übergeben werden.

Als leitender Ingenieur beim Bahndienst warst Du bei dieser vom EAV angeordneten Abnahmefahrt mit dabei – wie hast Du diese in Erinnerung?
Wir fuhren, nachdem wir den Beamten aus Bern bei uns in Brig empfangen hatten, mit einer Elektrolokomotive und einem Personenwagen durch das Goms nach Oberwald und dann über die Bergstrecke bis nach Andermatt. Und ich weiss noch genau: Der Beamte kontrollierte bei jeder Station – Gletsch, Muttbach, Furka und Tiefenbach –, ob das Diensttelefon funktionierte. Dieses war essentiell für einen sicheren Betrieb: Da es auf der Bergstrecke keine Sicherungsanlagen gab – also keine Signale –, wurde der ganze Verkehr quasi über das Diensttelefon abgewickelt. Das spielte insbesondere bei Kreuzungsverlegungen oder wenn Extrazüge verkehrten eine wichtige Rolle.



Freie Fahrt für Lawinen:
die nach Betriebsschluss im Herbst abgebaute Steffenbachbrücke.
Für den Auf- und Abbau der zerlegbaren Stahlkonstruktion
war jeweils eine siebenköpfige Mannschaft
rund einen Tag lang beschäftigt.

Bei dieser Abnahmefahrt waren wir von der Führung jeweils auch dabei, sogar der Direktor fuhr mit. In Andermatt angekommen, ging es «in corpore» zum Zmittag und anschliessend zum traditionellen Jass im Bahnhofbuffet. Dieser war den vier «potentesten» Beteiligten im Zusammenhang mit der Öffnung der Furkastrecke vorbehalten: dem Urner Bahnmeister Russi, dem Chef der Fahrleitungsgruppe, dem Direktor und dem Beamten des EAV. Das war über viele Jahre hinweg ein festes Ritual.

Wie war diese Abnahmefahrt für Dich – verspürtest Du Anspannung oder Druck?

Ja – es war für alle ein gewisser Druck, wobei wir im Vorfeld die Strecke jeweils schon befuhren. Wir wussten also, dass alles in Ordnung war. Teilweise wurde sogar schon vor der Abnahme Rollmaterial für die bevorstehende Sommersaison ausgetauscht – inoffiziell, muss ich sagen, man hat es einfach gemacht und nicht an die grosse Glocke gehängt.

Was gelegentlich Probleme machte, war die Fahrleitung. Der Draht war über den Winter aufgerollt, wurde nun wieder abgerollt und aufgehängt – dazu kamen die Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht. Da kam es schon vor, dass etwas nicht mehr ganz sauber ausgerichtet war.

Ansonsten bereitete uns diese Abnahmefahrt keine grossen Bauchschmerzen – mit Ausnahme der Lawinensituation. Je nach Wetter und Temperaturen musste damit gerechnet werden, dass da und dort das Trassee nochmals von einem Schneerutsch oder gar einer Lawine verschüttet wurde. Oder dass mit der Schneeschmelze eine der Schneewände entlang der geräumten Strecke einstürzte. Man muss sich vorstellen: Bei der Betriebseröffnung im Mai fuhren wir stellenweise noch durch meterhohe Schneekanäle.



Die 1925 gebaute, dreiteilige Brücke lässt sich –
dank Haspel und Flaschenzug – auf verblüffend einfache Weise
aufklappen und zusammenlegen.

Wurde die Öffnung auch unter dem Personal gefeiert?

Nein, das gehörte zum normalen Ablauf – gross gefeiert wurde das nicht. Die Urner freuten sich, wenn sie ihre Walliser Kolleginnen und Kollegen wieder sahen und umgekehrt, aber es gab kein grosses Tamtam …

Alle Jahre wieder: Die Anstrengungen von Mensch und Maschine für gerade mal vier Monate Betrieb zwischen Realp und Oberwald waren enorm und standen in keinem Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag. «Der Ertrag war nie gut bei der FO, sie galt ja immer als ‹Defizit-Bahn›», sagt Zingg. Dank ihrer im Zweiten Weltkrieg erlangten militärischen Bedeutung – die Bahn führte mitten durch das Réduit, die damals massiv ausgebaute Gotthard-Festung – wurde sie von Bund und Militär stark unterstützt. So wurde zwischen 1940 und 1942 die gesamte Linie von Brig bis Disentis elektrifiziert und der wintersichere Ausbau der Oberalpstrecke in Angriff genommen. Es gab zwar verschiedene Projekte, die Furka Bergstrecke ebenfalls wintersicher auszubauen, welche jedoch alle am Aufwand und an den Kosten scheiterten.

Mit dem 1982 eingeweihten Furka-Basistunnel haben sich diese Probleme schliesslich erledigt, sagt Zingg. «Nicht nur für die Bahn, vor allem auch für die Arbeiter war die Bergstrecke ein Ballast – und gerade diese waren Feuer und Flamme für den Basistunnel.» ■

DIE FURKA BERGSTRECKE HEUTE

Obwohl das Schicksal der im Herbst 1981 stillgelegten Strecke besiegelt schien, entging sie dem Abbruch. Von Eisenbahnfreunden gerettet und Stück für Stück wieder instand gestellt, wird sie heute von der 1985 gegründeten Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG betrieben.



Diesel statt Dampf: Auf der Urner Seite kam jeweils eine der beiden 1968 in Betrieb genommenen Diesellokomotiven HGm 4/4 61–62 zusammen mit einer Schneeschleuder zum Einsatz. Vor der Ablieferung der Dieselloks kam es vor, dass die Fahrleitung von Realp her abschnittsweise montiert wurde. Anschliessend rückte die Schneeschleuder – geschoben von einer Elektrolok – bis zum Ende des elektrifizierten Abschnitts vor, um die Strecke so Stück für Stück zu räumen.

Archiv
Verkehrshaus der Schweiz (3)

Mit Leidenschaft und Pioniergeist stellen wir uns immer wieder neuen Herausforderungen im Bahn-und Bauwesen.

Durch unser grosses Engagement sorgen wir dafür, dass wir in all unseren Tätigkeiten der zuverlässige Partner sind.

Mit unseren Gitterelementen **«Rüglei»** bauen wir eine optimale Bankettsicherung und schaffen so angenehme Unterkünfte für unsere wertvollen Kriechtiere – auch der Rhätischen Bahn entlang.



RÜGLEI

Walo Bertschinger AG Ostschweiz
Gleisbau Ost
gleisbau.ost@walo.ch ♦ walo.ch





50 JAHRE AUF DER RICHTIGEN SPUR

BEMO MODELLBAHNEN 1976-2026

www.bemo-modellbahn.de

Nostalgiefahrten

Bündner Bahnkultur erleben





Mit historischem Rollmaterial durch eine der beeindruckendsten Landschaften der Alpen und durch das UNESCO Welterbe RhB: Die Nostalgiefahrten der Rhätischen Bahn machen Bündner Bahnkultur erlebbar.

Nostalgiefahrten 2026

Erlebniszug Bernina Glaciers

Pontresina/St. Moritz – Poschiavo – Pontresina
Mittwochs und donnerstags, 08.07. – 06.08.2026

Graubünden Rundfahrt

Samedan – Landquart (Rundkurs)
30.08.2026

Dampffahrt Engadin – Albula

Samedan – Surava – Samedan
26.09. und 24.10.2026

Weitere Fahrten
rhb.ch/nostalgiefahrten

«VEREINT IM VEREIN …»

58 EINE OPERETTE AM GLEIS FÜR DIE RHÆTIA

60 RhB KULTLOKOMOTIVE BLEIBT ERHALTEN

62 DIE SALONWAGEN DER RhB BRAUCHEN EINE AUFFRISCHUNG







BEWAHREN UND PFLEGEN | REISEN UND GENIESSEN | HÜTEN UND KOORDINIEREN

Club 1889

Der Club 1889 aus Samedan hat mit über 700 Mitgliedern seit 1996 mit viel Handwerk, Fachwissen und Spenden bisher 2 Lokomotiven und 14 historische Wagen restauriert. Zwei Lokführerteams unterhalten die Dampflok «Heidi» und das «Berninakrokodil». Seit 2021 organisieren sich Jugendliche von 14–25 Jahren in der «Bündner Kulturbahn-Jugend» und seit 2017 vertreibt der Club den «FairFoto-Pass». Das Club-Cateringteam betreibt in den RhB-Charterwagen «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli» ein Catering und bewirtet die öffentlichen Dampfzüge in Südbünden.

Club 1889
CH-7503 Samedan
www.club1889.ch
www.bahnoldtimer.ch
contact@club1889.ch

Stiftung GRÜN & CHROM

Das historische Rollmaterial der RhB ist ein besonderes Zeitdokument der Bündner Bahngeschichte. Die neu gegründete Stiftung GRÜN & CHROM nimmt einen wichtigen Teilbereich der Kulturbahn, nämlich die Zeitepoche von Mitte 1940 bis anfangs 1970 in ihren Fokus. Sie will damit die damaligen technischen Pionierleistungen entsprechend würdigen. Geplant ist die Rückführung der ersten laufachslosen RhB-Lok-Typen Ge 4/4 I, Ge 6/6 II sowie später die Ge 4/4 II in die ursprüngliche Ausführung.

Stiftung GRÜN & CHROM
Veja Stazion 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.gruen-und-chrom.ch

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich seit 1977 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. Zusammen mit Freiwilligen des Club 1889 betreiben sie «Historic RhB Gastro» für eine stilgerechte Verpflegung in den öffentlichen historischen Zügen der RhB.

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinrhb.ch
info@dampfvereinrhb.ch

Verein Pro Salonwagen RhB

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.

Verein Pro Salonwagen RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur
www.verein-pro-salonwagen.ch
info@verein-pro-salonwagen.ch

Verein Welterbe RhB

Für das Management, die Erhaltung und die nachhaltige Nutzung des UNESCO Welterbes RhB ist der Verein Welterbe RhB zuständig. Gestützt auf die UNESCO-Welterbe Konvention und dem Managementplan erfolgt die Sicherung, Vermittlung und Inwertsetzung des Welterbes. Die Aktionsbereiche umfassen den Umgang mit Bahnstrecken, Gebäuden und Kulturlandschaft, die Entwicklung von Ökonomie und Tourismus sowie die Regelung der Organisation und Zusammenarbeit. Am Verein sind die RhB, der Bund, der Kanton, die Provinz Sondrio, die Gemeinden und Tourismusorganisationen beteiligt.

Verein Welterbe RhB
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur
www.rhb.ch/unesco
unesco@rhb.ch

66 DIE MODELLBAHN-WERKSTATT VON BERNHARD TARNUTZER

64 GRÜNDERZUG DER RhB





ZEIGEN UND VERMITTELN

MODELLBAU UND MODELLANLAGEN

HISTORIC RhB

Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser

Die Interessengemeinschaft 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.

Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser
Foppa 4
CH-7015 Tamins
www.igzl.ch
info@igzl.ch

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. Anhand multimedial inszenierten Räumen, originaler Exponate und einer der letzten «Krokodil»-Lokomotiven werden historische und aktuelle Aspekte der spektakulärsten aller Schweizer Bahnstrecken eindrücklich erlebbar gemacht.

Bahnmuseum Albula AG
Veja Stazion 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.bahnmuseum-albula.ch
contact@bahnmuseum-albula.ch

Freunde der Schmalspurbahnen

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB, vorzugsweise in der Spurweite H0m. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch und durch die Teilnahme an Ausstellungen. So sind einige Modulsegmente im Besitze des Vereins, welche unterhalten und verbessert werden müssen. Reiseaktivitäten hauptsächlich auf dem Netz der RhB bilden einen festen Bestandteil im Jahresprogramm. Ferner werden auch andere Schweizer und ausländische Bahnen besucht – mit Schwerpunkt Schmalspur.

Freunde der Schmalspurbahnen
Löserweg 7
CH-7430 Thusis
www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch

Albula-Bahn-Club Bergün

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 30 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 «Krokodil»-Lokomotive Ge 6/6 I 407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

Albula-Bahn-Club Bergün
Veja Alvra 49
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.albula-bahn-club.ch

Die Bündner Bahnkultur begeistert Menschen auf der ganzen Welt. Zusammengeschlossen im Dachverband Historic RhB leben und gestalten sieben Vereine und zwei Stiftungen gemeinsam die Kulturbahn – gestalten Sie sie mit uns.

BAHNHOF SCHIERS

Operette am Gleis

19./20. SEPTEMBER 2026







ZUR EINWEIHUNG



DER RhB-DAMPFLOK Nr. 1
«RHÆTIA»

KÜNSTLERISCHE LEITUNG UND PRODUKTIONSLEITUNG: MAX KESSLER ♪ LIBRETTO UND INSZENIERUNGSBERATUNG: LORENZO POLIN ♪ KOMPOSITIONEN UND DIRIGAT: OTFRIED RICHTER ♪ GASTKOMPOSITION: J. RYAN GARBER ♪ GESANGSTEXTE: LINUK ROBERTSON UND JÜRG KELLER ♪ CHOR: TSCHOO-TSCHOO-SINGERS ♪ SOPRANISTIN: NORA BERTOGG ♪ SCHAUSPIELER: FRANK BAKKER ♪ KONTRABASS: RETO GRUNDBACHER ♪ DREHORGELSPIELER ♪ LAIENDARSTELLER QUERBEET ♪ KULISSE: ORIGINALER RhB-GRÜNDERZUG MIT DAMPFLOK NR. 1 «RHÆTIA» ♪ EVENTORGANISATION/MARKETING/FUNDRAISING: FREDY PFISTER

EIN ENGAGEMENT VON:

Club 1889

Drehorgel Festival
Engadin

LINK:

PATRONAT:

Gemeinde Schiers

British Embassy Berne

Embassy of the Kingdom of the Netherlands

RhB

Eine Operette am Gleis für die RHÆTIA

Graubündens Dampflok Nr. 1, die kleine schwarze «RHÆTIA» von 1889, kehrt im September 2026 nach sechs Jahren Restaurierung zurück auf die Schienen – oder besser gesagt: hinter die Bühne. Sie ist das Flaggschiff, die schwarze Perle des historischen Flottenparks der Rhätischen Bahn. Und weil diese Inbetriebnahme für unzählige Beteiligte den krönenden Abschluss jahrelanger Geldsammlerei, Organisation, handwerklicher Arbeit und Idealismus bedeutet, soll ihr Empfang nicht einfach ein Fest sein, sondern eine «Operette am Gleis», wo sie Kulisse steht und die Bündner Bevölkerung und besonders mit den Prättigauerinnen und Prättigauern erfreuen soll.



Der geistige Vater dieser Operette am Gleis ist Max Kessler aus S-chanf. Seit seiner Pensionierung widmet er sich mit jugendlicher Begeisterung der Drehorgel. Er ist in der Szene schweizweit vernetzt, immer unterwegs, und seit Jahrzehnten treues Mitglied des Club 1889. Seine Musik begleitet die Dampfzüge im Engadin schon seit Jahren so, dass selbst die Lokomotiven und Wagen mitsummen könnten. Nostalgische Melodien, gelegentlich auch ein frecher Rhythmus – und schon tanzt der eine oder andere Dampfzugpassagier auf dem Perron.

2021 gründete Max den Verein Drehorgel-Festival Engadin, dessen Präsident er ist. Sein erstes Konzert in der Kirche Bever, von ihm selber organisiert zu seiner Pensionierung, brachte Drehorgelspielerinnen und -spieler aus der Schweiz und Deutschland zusammen und sorgte durch die kirchenorgelhafte Akustik für Gänsehaut.

Mit jedem weiteren Konzert wollte Max noch eins drauflegen. Vor zwei Jahren reifte bei ihm der Gedanke: «Etwas mit der Bahn müsste man machen.» Und als er mit dem Präsidenten des Club 1889 über die bevorstehende Fertigstellung der RHÆTIA sprach, war klar: Das ist die Chance. Max legte los – mit der Energie eines Mannes, der weiss, dass gute Ideen nicht warten können.

Über seine Drehorgelprojekte lernte Max den Memminger Musikschulleiter Otfried Richter kennen. Als Max ihm von der Operetten-Idee erzählte, sprang Otfried sofort auf den fahrenden Zug auf und bot an, neue Musikstücke zu komponieren. Kurz vor dem letzten Konzert des Drehorgelfestivals Engadin 2024 in La Punt-Chamues-ch traf Max zudem den Engadiner Sänger und Chorleiter Jürg Keller. Auf die Frage, ob er «Ol' Man River» singen würde, funkte es sofort – und Jürg war begeistert, Teil dieses aussergewöhnlichen Operettenprojekts zu werden. Er bot an, mit einem singenden Doppel-Quartett aus dem Oberengadin mitzumachen.

Und dann ist da noch der Samedner Schauspieler Lorenzo Polin – im Oberengadin bestens bekannt und bei Johann Strauss ohnehin zu Hause, wie er durch die schauspielerische Führung durch das Programm einer weiteren Aufführung des Drehorgelfestivals bewies. Lorenzo liess es sich nicht nehmen, die Beratung für eine Inszenierung und selbst die Ausarbeitung eines Librettos zu übernehmen.

So bleibt dem Club 1889 eine Aufgabe für die geplante Einweihung: Die Eventorganisation und die Finanzierung über ein Fundraising über bewährte Kanäle, damit die Operette am Gleis am 19./20. September mit der schönsten Kulisse, die sich ein RhB-Liebhaber überhaupt vorstellen kann, durchgeführt werden kann: Der Gründerzug der ehemaligen Schmalspurbahn Landquart–Davos unter Dampf, auf dem Gleis, aber doch gebührend abseits, damit er den regulären Zugsbetrieb nicht stört. Ein Experiment, weit über das RhB-Gleis hinaus. ■

TEXT *Fredy Pfister*

Eine weitere «RhB Kult-Lokomotive» bleibt erhalten

Die Ge 4/4 I 605 «Silvretta» ist ein echtes Juwel im Fuhrpark der RhB und soll auch in Zukunft auf dem rhätischen Schienennetz eingesetzt werden. Als Teil der zweiten Serie von RhB-Elektrolokomotiven mit Einzelachsantrieb markiert die erwähnte Lok in den 1950er Jahren den technologischen Sprung weg vom Stangenantrieb hin zur modernen Drehgestell-Lok. Dank einer zur Zeit umfassenden Revision wird die «605» auch in Zukunft vor historische Züge gespannt werden können.



Die «Silvretta» unterwegs mit Regionalzug bei Davos-Laret.
Foto: Peter Pfeiffer

Drehgestell-Revision

73 Jahre bringt die Ge 4/4 I 605 auf die vier Achsen! Seit der Inbetriebname im Frühjahr 1953 wurde die Lok über die Jahrzehnte laufend modernisiert, um mit der Verkehrsentwicklung Schritt zu halten. So erfolgte auch im vergangenen Jahr eine Drehgestell-Revision, die verschiedene Arbeiten umfasste:

- *mechanische Aufarbeitung, d. h. die komplette Zerlegung der unzähligen Einzelteile der Drehgestelle.*
- *Reinigung und Prüfung der Rahmen und Achsen auf Risse mittels Ultraschall.*
- *Prüfung der Achswellen und Reprofilierung der Radreifen.*
- *Erneuerung der Achslager sowie der Primär- und Sekundärfederung.*
- *Revision des gesamten Bremsgestänges und die Anpassung an die aktuellsten Sicherheitsanforderungen.*

Als klassische Nostalgielok behält sie die Vakuumsteuerung (für ältere Wagenkompositionen) wie auch die Druckluftanlage zur Steuerung der Bremsen in der ganzen Zugskomposition.

Zugsicherungssystem ZSI 127

Mit der Umstellung auf das moderne Zugsicherungssystem Siemens ZSI 127 erfüllt die Lok die strengen Auflagen des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Dank dem Einbau der modernen Zugsicherung kann die Lok fortan uneingeschränkt auf dem Stammnetz eingesetzt werden. Die Nachrüstung des ZSI 127 ermöglicht engere Zugfolgen, sie überwacht die Geschwindigkeiten in Kurven oder Baustellen und ist die technologische Basis für eine mögliche Vollautomatisierung des Fahrbetriebs.

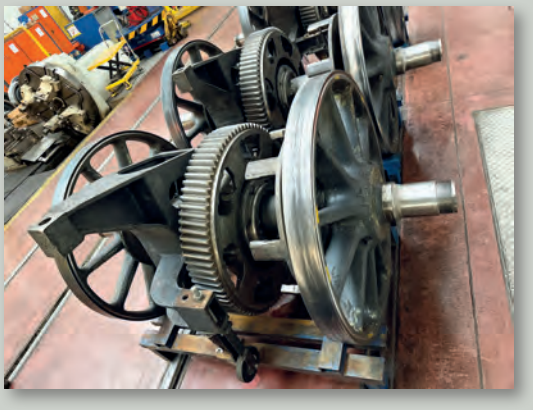
Lokkasten

Das Erscheinungsbild des Lokkastens hat sich über die Jahrzehnte stark verändert. So sind die ursprünglichen Jalousien durch Mehrfachdüsengitter ersetzt worden. Die markanten Fronten mit den drei Fenstern und der Übergangstüre sind längst verschwunden. In den 1980er-Jahren wurden die Führerstände modernisiert und gewährten den Lokführern mehr Komfort und Beinfreiheit. Um diese Lok zu erhalten, muss eine komplette Revision des Lokkastens wie auch eine Neulackierung im aktuellen RhB-Rot durchgeführt werden. Die notwendige Revision des Lokkastens wie auch die Lackierung werden zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen.



Die zwei in Revision befindenden Drehgestelle, die von der «Schwesterlok» 610 übernommen wurden. Originaldrehgestelle der Ge 4/4 605, die bis zum Schluss in der Ge 4/4 I 610 in Betrieb waren.

Ausgebaute Triebachsen bereits ohne Radreifen («Bandagen»). Gut erkennbar ist der auf der Achse montierte Mitnehmer, der ins Grossrad eingreift und das Antriebsdrehmoment von diesem überträgt.





Der Mitnehmer nochmal in besserer Perspektive, die Zapfen mussten aufwendig aufgeschweisst werden, um die die originale Kontur zu erhalten.



Aufgearbeitete Primär-Schraubenfedern bereit für den Einbau. Die gelbe Manschette enthält die Prüfnummer vom Federprüfstand.

Frisch montierte Radreifen; die neuen Radreifen werden im Induktionsofen auf ca. 250 Grad erhitzt und mit der Abkühlung auf den Radstern aufgeschrumpft. Auf einer Unterflur-Radsatzdrehbank werden die Räder noch nachbearbeitet.



Alle Fotos: Tilmann Laube

Die RhB zählt auch in Zukunft auf die Dienste der «Silvretta»

Die Investitionen für den Erhalt und die Modernisierung der Lok sind markant und erfordern eine Summe im hohen sechsstelligen Bereich (schliesslich handelt es sich nicht um eine einfache Instandstellung). Umso mehr befürwortet die Stiftung «GRÜN & CHROM» das Vorhaben der RhB, diese Lok der Nachwelt als Teil der historischen Flotte betriebsfähig zu erhalten. Ein grosses Dankeschön geht jetzt schon an die Geschäftsleitung und die Verantwortlichen in der Hauptwerkstätte Landquart, die mit der Aufarbeitung der «Silvretta» einen bedeutenden Beitrag zum Erhalt des «kulturellen Erbes» leisten.

Seit 137 Jahren bewegt die Rhätische Bahn Personen und Güter auf ihrem Meterspurnetz durch Graubünden. Die Ge 4/4 I 605 «Silvretta» darf auch in Zukunft ihren Beitrag dazu leisten! ■

TEXT *Geni Rohner & Tilmann Laube*

Die Salonwagen der RhB brauchen eine Auffrischung

Nach rund dreissigjährigem intensivem Einsatz sind die historischen Salonwagen der Rhätischen Bahn revisionsbedürftig. Der Verein pro Salonwagen RhB hat deshalb eine Arbeitsgruppe eingesetzt.



Die stilvollen Pullman-Fauteuils im künftigen «Salon Rouge» laden zum Verweilen ein.
Fotos: Rhätische Bahn, Nicola Pitaro

Dies mit dem Ziel, die Inneneinrichtung der Fahrzeuge möglichst originalgetreu an das Gestaltungskonzept von 1931 zurückzuführen. Das Interieur wurde vom renommierten Innenarchitekten und Künstler René Prou (1889–1947) entworfen.

Die fünf Salonwagen der RhB sind eine ausserordentliche Rarität im meterspurigen Bahnverkehr. Sie verkörpern den mondänen Geist des Reisens der 1930er-Jahre und bringen diesen bis heute in die Bündner Bergwelt zurück. Künftig sollen sich die Wagen den Fahrgästen wieder in einer Authentizität präsentieren, die dem historischen Wert und der Einzigartigkeit dieses rollenden Kulturguts gerecht wird.

Die originalgetreue Aufarbeitung stellt hohe fachliche und finanzielle Anforderungen und bewegt sich im Spannungsfeld zum Leistungsauftrag des öffentlichen Verkehrs mit seinen begrenzten Ressourcen. Genau an dieser Schnittstelle engagiert sich der Verein pro Salonwagen RhB. Zu seinen Aufgaben zählen die fachliche Recherche, der Erwerb originalgetreuer Teppiche und Polsterstoffe sowie die Koordination und Beschaffung der notwendigen finanziellen Mittel.

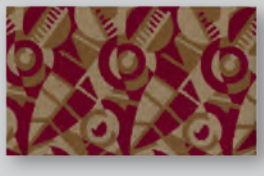
Im Rahmen der geplanten Revisionen in den Jahren 2026-2029 erhalten die Salonwagen einen Neubezug mit originalgetreuen Stoffen sowie neuen Teppichen von Pierre Frey, Paris, gemäss denkmalpflegerischen Vorgaben und in enger fachlicher Abstimmung. Die Umsetzung des Projekts wird durch einen Beitrag der Denkmalpflege Graubünden unterstützt. Sämtliche Arbeiten werden im Kanton Graubünden ausgeführt.

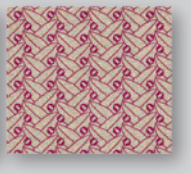












Die Bildbearbeitungen der Schwarz-Weiss-Werkfotografien der As 1141–1144 zeigen die künftigen «Salon Rouge» und «Salon Vert». Dazu die künftigen Stoffe (jeweils links) und Teppiche (jeweils rechts) von Pierre Frey, Paris.

Fotos: SIG, Bearbeitung Michaela Hardmeier



Anlässlich der UNESCO-Welterbetage vom 13./14. Juni 2026 in Bergün konnte der Verein pro Salonwagen je einen Sessel von «Salon Rouge» und «Salon Vert» präsentieren.

Foto: Verein pro Salonwagen

Der Erhalt der historischen RhB-Salonwagen ist nur dank privaten Engagements möglich. Mit Ihrer Spende helfen Sie mit, die originalgetreue Aufarbeitung der Wagen zu realisieren und ein bedeutendes Stück Schweizer Verkehrsgeschichte für kommende Generationen zu sichern. ■

TEXT *Heidi Ruf*

Mit TWINT-Spenden:

oder auf das Konto:
CH61 0077 4000 2339 0050 3
Zu Gunsten:
pro Salonwagen RhB
c/o Rhätische Bahn AG (RhB)
Bahnhofstrasse 25, 7001 Chur
Vermerk: Neubepolsterung

Funktioniert nur mit der TWINT-App

Eine Vision wird Tatsache – Der Gründerzug der RhB

Im kommenden Jahr feiert der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn sein 50-jähriges Bestehen. Mit der geplanten Inbetriebnahme der Dampflok G 3/4 1 «RHÆTIA» am 19./20. September diesen Jahres wird eine Vision wahr, die von den Wenigsten für möglich gehalten wurde.



11. Juni 2014: Zum letzten Mal vor der Stilllegung mit Volldampf durchs Prättigau.
Foto: Fabian Wild



Am 23. September 1989 war der Gründerzug im Rahmen der Feierlichkeiten 100 Jahre RhB zwischen Samedan und Celerina unterwegs.
Postkarte Verein Dampffreunde RhB: P. Bugmann

Die Vision entsteht

Der Gründerzug der RhB – eine ganze, einheitliche Personenzugskomposition aus dem 19. Jahrhundert – ist ein rollendes Schweizer Kulturgut von aussergewöhnlichem bahnhistorischem Wert. Mit der Dampflok RHÆTIA und dem Personenwagen C. 32. von 1889 stammen zwei Fahrzeuge sogar aus dem Eröffnungsjahr der Strecke Landquart–Davos. Sie wurde von der privaten Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos (L.D.) betrieben, aus welcher später die RhB hervorging. Das Unternehmen wurde vor allem für den Transport Lungenkranker mit Anschluss vom europäischen Eisenbahnnetz in Landquart in den ehemaligen alpinen Luftkurort gegründet.

Das Werden des Gründerzuges

Es war im Rahmen der Feierlichkeiten zum 100-Jahr-Jubiläum der RhB von 1989, als einige der späteren Gründungsmitglieder des Club 1889 den stark lädierten Gründerzug in einer inoffiziellen Aktion im Oberengadin verkehren liessen. Damals zog die RHÆTIA – soeben anlässlich des Jubiläums durch die RhB von der Museumsbahn Blonay-Chamby ins Bündnerland zurückgeholt – drei Wagen von Samedan nach St. Moritz. Die kurz vor ihrer Verschrottung stehenden Wagen Xk 9034 (ehemals C. 32.), Xk 9039 (ehemals C. 66.) sowie der ehemalige Gepäckwagen X 9038 (ehemals F. 4.) aus den Anfängen der Bahn haben nur dank ihren Umbauten zu Baudienst-Wagen überlebt.

Im Nachgang zu dieser Fahrt wurde in Samedan der Club 1889 gegründet, der als erstes Projekt die Restaurierung des C. 32. in Angriff nahm. Auch beim Verein Dampffreunde der RhB hatte sich die Vision eingebrannt, einst diesen «Gründerzug» in seinem ursprünglichen Erscheinungsbild wieder als historischen Extrazug zum Einsatz zu bringen.



Der letzte Betriebszustand der RHÆTIA, bevor sie in Revision ging.

Foto: Hansruedi Burkhalter

So unterstützten die Dampffreunde das Projekt als erster, entscheidender Sponsor. In unzähligen Stunden Freiwilligenarbeit wurden in den folgenden 25 Jahren die drei Wagen vom Ehrenamtlichen des Club 1889 restauriert. Der von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft SIG 1889 abgelieferte C. 32. trägt heute wieder die Aufschrift L.D. Als ältester Personenwagen der RhB ist er seit der Bahneröffnung vor 137 Jahren auf dem Streckennetz der RhB unterwegs und zeigt den Reisekomfort von damals in der 3. Klasse. Der acht Jahre jüngere C. 66. entstammt einer späteren Lieferserie, wurde zwar noch von der L.D. bestellt aber bereits von der RhB in Betrieb genommen. Gleiches gilt für den Gepäckwagen F4 von 1896, weshalb diese beiden Fahrzeuge heute auch die RhB Anschriften tragen.

Wertvolles Schweizer Kulturgut

Nachdem die Dampflok RHÆTIA 2014 wegen diverser Schäden abgestellt werden musste, schien es bei einer Vision zu bleiben. Der Verein Dampffreunde der RhB setzte sich vehement für die betriebsfähige Aufarbeitung ein und lancierte eine erste Spendenaktion. Nach dieser erfolgreichen Anstossfinanzierung konnte gemeinsam mit dem Club1889 das Revisionsprojekt lanciert und vorangetrieben werden. Durch unzählige Stunden Freiwilligenarbeit, grosszügige Sponsoren und die gute Zusammenarbeit über die Vereinsgrenzen hinweg findet die Aufarbeitung Ende August diesen Jahres einen erfolgreichen Abschluss und die RHÆTIA wird wieder einsatzbereit sein. Beschriftet als L.D. 1 lässt sie die Vision des Gründerzuges Wirklichkeit werden. Somit ist die RhB als einziges Bahnunternehmen der Schweiz in der Lage, im Rahmen der Bahnkultur Graubünden Reisen in einer originalen Zugskomposition aus ihrer Gründungszeit anzubieten. Ein modernes Unternehmen mit glänzend restaurierten Wurzeln. ■

TEXT *Stefan Wyss*



In Samedan wartet der C66 am 11. April 2015 auf seine bevorstehende Aufarbeitung.

Foto: Stefan Wyss



Am 15. Juni 2019 entstand diese Aufnahme des frisch aufgearbeiteten L.D. C 32 im Bahnhof Ospizia Bernina.



Der Gepäckwagen F 4 im Zustand nach seiner Übernahme von der Dampfbahn Furka Bergstrecke durch den Club 1889.



Der Gepäckwagen F4, nach seiner Aufarbeitung durch den Club 1889.

Foto:
Hansruedi Burkhalter (3)

Seine «Passion» – die Modellbahn-Werkstatt von Bernhard Tarnutzer im Bahnmuseum Albula

Vor über 35 Jahren begann Beni in seinem Wohnzimmer in der Westschweiz mit der Konstruktion seiner Modellbahn im Massstab 1:45 (Spur 0m). Ein Lebenswerk «en miniature», in dem unzählige Arbeitsstunden stecken. 2012 erhielt er das Angebot, die Anlage ins Bahnmuseum Albula in Bergün zu zügeln.





Präzise nachgebaute Trassen und Tunnels, Brücken, Stationen, Häuser mit allen möglichen Details. Neben den Kühen, den Menschen oder den Bäumen und Blumen fällt ein Detail speziell auf: Katzen! Auf jedem Bahnhof sind sie zu finden. Für Beni sind Katzen eine Herzensangelegenheit. Nicht nur im Modell sondern auch zu Hause begleiten ihn die Vierbeiner sein Leben lang …

«C'est ma passion» sagt Beni, wenn er auf den Bau zurückdenkt. Rohstoffe für Bäume, Häuser oder Felspartien hat er eigenhändig in der Natur gesammelt. Die Geleise hat er selber gebaut und an die Holzschwellen genagelt. Die Recherchen zu der Anlage im authentischen Zustand der 1950er- bis 1980er Jahre hat er anhand alter Fotos oder Besichtigung der Original RhB-Abschnitte gemacht.

Beni arbeitet täglich an seiner Anlage im Bahnmuseum Albula und führt diese auch den Besucherinnen und Besucher vor. Meistens ist er am Nachmittag vor Ort. Trotz seiner bald 79 Jahre fährt er vormittags täglich Ski oder spielt eine Partie Golf – als Ausgleich zum Hobby im Museum.

Ein Spielzeug ist es für Beni nicht – es ist eben «Passion»! ■

TEXT *Roman Sommer* / FOTOS *Tibert Keller*

Öffnungszeiten Museum

Täglich geöffnet von 10.00 bis 17.00 Uhr

Betriebsferien vom 23. November 2026 bis 10. Dezember 2026

Öffnungszeiten Büfèt und Shop

Täglich geöffnet von 9.00 bis 17.30 Uhr

Durchgehend warme Küche, keine Betriebsferien











Historischer Zustand: *Die Modelle zeigen Landschaft, Viadukte, Tunnels und Gebäude aus den 1950er bis 1980er Jahren.*

Offene Werkstatt: *Bernhard Tarnutzer ist beinahe täglich persönlich in seiner Modellbahn-Werkstatt anzutreffen, wo er auch Auskunft über den Bau und den Betrieb seiner Anlage gibt.*

Detaillierte Eigenbauten:
Die Modelle wurden anhand von akribischer Recherche von Hand nachgebaut.

Öffnungszeiten: *Täglich von 10.00 bis 17.00 Uhr – die Vorführung der Anlage findet in der Regel jeweils um 15.00 Uhr statt.*

Das Museum ist barrierenfrei und viersprachig konzipiert (deutsch, italienisch, englisch und französisch)







Foto: Tibert Keller, Trin





Impressum

22. Jahrgang (2026), erscheint jährlich

Herausgeber
Historic RhB
«Die Bündner Kulturbahn»
Veja Stazion 11, 7482 Bergün/Bravuogn

www.historic-rhb.ch
info@historic-rhb.ch

IBAN: CH43 0077 4110 4224 4850 0
SWIFT/BIC: GRKBCH2270A,
Clearing 774

Geschäftsleitung
Roman Sommer

Leitung Redaktion
Christoph Benz

Redaktionelle Mitarbeit
Fredy Pfister, Ueli Custer

Grafik und Layout
W & S Agentur für Werbung und Produktion Raphael Schreiner
www.ws-werbeagentur.de

Druck
Druckerei Landquart AG
www.drucki.ch

Auflage
20 000 Exemplare

Liegt in RhB-Zügen, in Bahnhöfen und in ausgewählten Hotels auf.

Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.– (für Bestellungen in der CH und FL) oder EURO 15.– für Europa und Übersee (Mehrkosten für Porto) unter folgender Adresse bezogen werden:

info@historic-rhb.ch

Rechte

Alle Angaben in diesem Magazin wurden von den Autoren sorgfältig recherchiert. Für die Richtigkeit kann trotzdem keine Haftung übernommen werden. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Quellenangaben.

Für unverlangte Einsendungen haftet die Redaktion nicht.

Kulturförderung Graubünden. Amt für Kultur
Promoziun da la cultura dal Grischun. Uffizi da cultura
Promozione della cultura dei Grigioni. Ufficio della cultura
SWISSLOS


Bahnmuseum Albula
in Bergün
Rhätische Bahn
Bahnmuseum Albula
graubünden
Rhätische Bahn
UNESCO WELTERBE
ALBULA BERNINA
graubünden
«Die Bündner Bahnkultur erleben»
www.bahnmuseum-albula.ch
Verruckti Khöga. graubünden



BÜGA

Das richtige Angebot für alle, die häufig mit dem Bündner ÖV reisen und flexibel unterwegs sein möchten. Mit dem Bündner General-abonnement (BÜGA) fahren Sie kreuz und quer durch Graubünden. Mit allen Verkehrsmitteln, wohin Sie wollen und so oft Sie wollen.
invia.ch/buega

Swiss Pass+

invia