

21. JAHRGANG

2025

Die Bündner Kulturbahn



Druckerei Landquart

Wir sind
bereit.

Schulstrasse

19

Drucken

D

Ausrüsten

A

Medien

M



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

**DRUCKEREI
LANDQUART**
verlag bezirks-amtsblatt

6

Experiment geglückt
**DIE GESCHICHTE
DER Ge 6/6 II**



Inhalt

4

Vorwort
GAUDENZ F. DOMENIG

34

Portrait
**PETER FLORIN –
DER EWIGE ABLÖSER**

67

IMPRESSUM

40

Zeitreise
**VON CHUR NACH
AROSA**



48

Club 1889
**ARMIN BRÜNGGERS
GROSSES ERBE
FÜR DEN KANTON
GRAUBÜNDEN**



46

kulturbahner@work
«VEREINT IM VEREIN...»

Das Bündner
Bahnkultur
Magazin



Vorwort

Geschätzte Leserinnen und Leser der Bündner Kulturbahn

Meine ersten Erinnerungen an die RhB gehen weit zurück: Ich sass am Stubenfester von Nana und Neni in Tamins, schaute immer wieder hinunter auf die Rheinbrücke bei Reichenau und wartete, bis schliesslich das grosse Krokodil mit einem kleinen Züglein über die Brücke fuhr. Am Mittwochnachmittag durfte ich dann mit Nana nach Reichenau hinunterlaufen und in das Zügli einsteigen, um nach Chur zum Einkaufen zu fahren. Die alten Holzbänke sind mir noch gut in Erinnerung.

Seither ist viel Wasser den Rhein hinuntergeflossen. Ich darf mich als Präsident des Hockey Club Davos und der Burkhalter Gruppe immer wieder daran erfreuen, «unseren» Lokomotiven auf dem Netz der RhB zu begegnen. Als mich Renato Fasciati Ende letzten Jahres anfragte, ob ich bereit wäre, das Präsidium der neu gegründeten Stiftung Bahnkultur RhB zu übernehmen, musste ich nicht lange überlegen. Ich habe sofort zugesagt. Die im Jahr 2019 von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Kantons (Amt für Wirtschaft und Tourismus, Amt für Kultur, Amt für Energie und Verkehr) und der Rhätischen Bahn formulierte Bahnkulturstrategie enthält die bemerkenswerte Passage: «Die privaten Kräfte (Vereine, Stiftungen, etc.) werden aktiv eingebunden. Die Leistungen von freiwilligen Helfern zur Förderung der Bahnkultur werden gefördert und honoriert.»



Wenn ich sehe, wieviel (Fron-)Arbeit seit vielen Jahren von begeisterten Freunden der RhB-Bahnkultur geleistet worden ist, um historische Fahrzeuge vor dem Abbruch zu retten, dann ist für mich offensichtlich, dass es ohne die freiwilligen Helfer nicht geht. Nur zusammen kommen wir vorwärts. Einen wichtigen Schritt macht die RhB jetzt gerade mit der Lancierung der Landwasserwelt und der Inbetriebnahme der neuen Station Schmitten Landwasserviadukt. Nächstes Jahr folgt die Wiederinbetriebnahme der ersten Dampflokomotive Graubündens, der L.D. 1 «RHAETIA». Auf Initiative des Vereins Dampfbahnfreunde der Rhätischen Bahn und mit tatkräftiger Unterstützung durch

Es gilt in den nächsten Jahren das Geschaffene weiter auszubauen, zu unterhalten und zu schützen. Die Bahnkultur Graubündens soll aber auch einem möglichst breiten Publikum zugänglich gemacht werden. Jedermann soll sich an dem erfreuen können, was die Mitglieder von Historic RhB zusammen mit der Rhätischen Bahn heute mit Stolz präsentieren. Unsere Stiftung soll alle unterstützen, die an diesem grossen Projekt mitarbeiten. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Gaudenz F. Domenig

Präsident Stiftung Bahnkultur RhB



den Club 1889 und aller anderen Mitglieder von Historic RhB konnte dieses aussergewöhnliche Projekt realisiert werden. Mit der Gründung der neuen Stiftung unterstreicht die RhB ihrerseits den Willen, die Pflege der Bahnkultur weiter zu fördern.

Zusammen mit Historic RhB betreibt die Rhätische Bahn ein wunderbares «rollendes Museum». Dessen Basis bildet die einzigartige Sammlung von historischem Rollmaterial und das – auch dank privater Initiative entstandene – Bahnmuseum Albula in Bergün.

Dampflokomotive Heidi von 1902 und dazu passende zweiachsige Wagen aus den Jahren 1889 bis 1908 befördern vor Pontresina fröhliche Zugsgäste. Vereine und Stiftungen von Historic RhB, aber auch die RhB selber haben zusammen mit anderen Bündner Bahnvereinen während den letzten Jahrzehnten dafür gesorgt, dass die Bündner Staatsbahn auch im Besitz eines umfangreichen und kulturhistorisch wertvollen fahrenden Bahnerbes ist.

Foto: Georg Trüb

Experiment
geglückt

Die Geschichte der Ge 6/6 II

Vor 70 Jahren begann in Graubünden eine neue Ära: Die Zeit des Kraftwerkbaus. Während rund 15 Jahren prägte eine Grossbaustelle nach der anderen die Landschaft; Staumauern, Kraftwerkzentralen und Hochspannungsleitungen schossen wie Pilze aus dem Boden, über drei Millionen Tonnen Zement wurden verbaut.

Die Rhätische Bahn übernahm eine führende Rolle im Transport dieses Baustoffs. Eine anspruchsvolle Aufgabe; zeitweise benötigten die Baustellen bis zu 1000 Tonnen Zement pro Tag.

Eine Transportleistung, die mit den vorhandenen Lokomotiven nicht zu bewältigen war.

Ein neuer Loktyp machte das Unmögliche möglich: Die 2400 PS starke Ge 6/6 II, entwickelt und gebaut von der Schweizer Maschinen- und Elektroindustrie.

TEXT Christoph Benz

«Die leistungsfähigsten Schmalspurlokomotiven, die je in Europa gebaut wurden», war in der Neuen Zürcher Zeitung vom 11. Juni 1958 zu lesen, kurz nachdem die RhB die erste der sehnlichst erwarteten Maschinen endlich dem Betrieb übergeben konnte. Drei

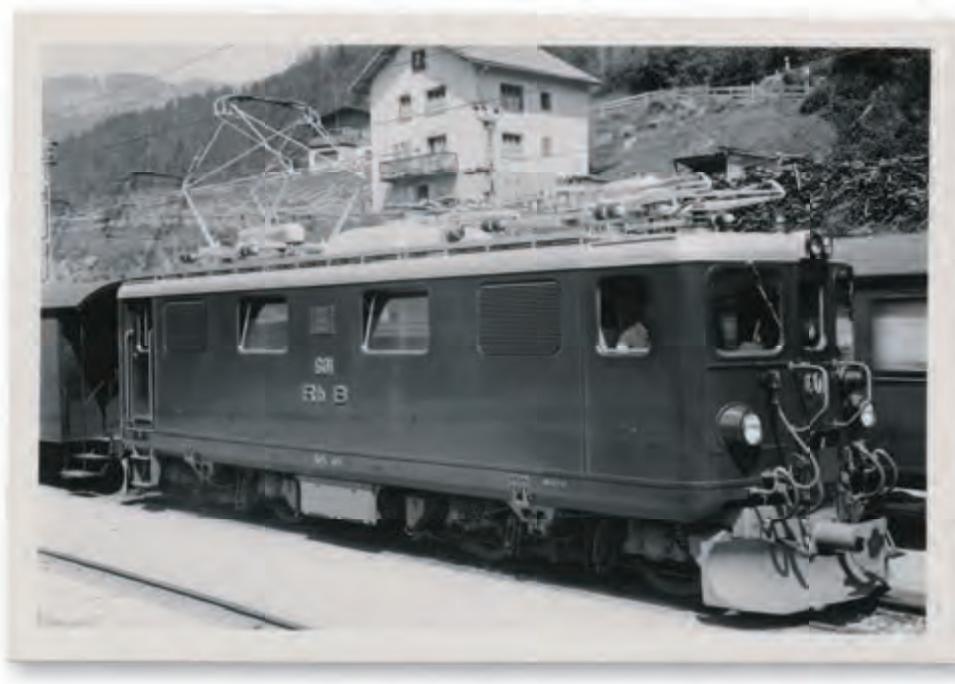
Jahre lang planten und feilten Ingenieure und Techniker der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur, der Brown Boveri & Cie (BBC) in Baden und der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) an diesem Kraftpaket auf sechs Achsen, welches im Stande war, 250 Tonnen

Abfahrbereit: Mit einer endlos scheinenden Schlange aus voll beladenen Zementsilowagen am Haken wartet die im Mai 1958 an die RhB abgelieferte Ce 6/6 701 «Raetia» in Landquart auf die Fahrerlaubnis.
Archiv Verkehrshaus der Schweiz



schwere Züge die 35 Promille steile Albulastrecke hinauf zu schleppen, was der damals maximal zulässigen Belastung der Kupplungen entsprach. Damit konnte das Tagessoll – 1000 Tonnen Zement – mit vier Fahrten erfüllt werden.





Technische Vorbilder für die projektierten Bo'Bo'-Lokomotiven waren die ab 1947 bei der RhB eingesetzten Ge 4/4 I 601–610. Die Aufnahme zeigt die noch fast fabrikneue Lok 601 in Tiefencastel.

Archiv RhB

Co'Co' oder Bo'Bo'Bo'?

Bei der Beschaffung der Ge 6/6 II orientierten sich die Verantwortlichen der RhB an den zwischen 1947 und 1953 in Betrieb genommenen Maschinen des Typs Ge 4/4 I 601–610, intern als Bo'Bo'-Lokomotiven bezeichnet. Bo'Bo' steht in der Eisenbahnersprache für die Achsfolge einer vierachsigen Lok mit zwei Drehgestellen. «An sich wäre es erwünscht, dass die Zahl der Fahrzeugtypen nicht vergrössert wird», so der damalige Direktor der RhB, Paul Buchli an einer Besprechung im Dezember 1955 mit dem Verwaltungsrat. «Es ist festzustellen, dass die Bo'Bo'-Lokomotiven sich bewährt haben.» Und trotzdem sei ihre Leistungsfähigkeit zu gering. «Nachdem gegenwärtig

und in den nächsten Jahren im Zusammenhang mit den Kraftwerkbauten schwere Gütertransporte anfallen, ist ein schwerer und leistungsfähiger Lokomotivtyp wirtschaftlich. Mit Doppeltraktion von Bo'Bo'-Lokomotiven kann das Problem nicht gelöst werden, da die Leistungsfähigkeit von zwei Maschinen nicht ausgenützt werden kann.» Und zwar – wie bereits erwähnt – wegen der sogenannten Zughakenlast, also der maximal möglichen Belastung der Kupplungen. Theoretisch wären zwei Bo'Bo'-Lokomotiven in der Lage gewesen, rund 340 Tonnen die Albulastrecke hinauf zu ziehen; die Kupplungen erlaubten aber maximal 250 Tonnen. Eine Doppeltraktion wäre also übermotorisiert

Dass die gewünschte Leistungssteigerung des neuen Lokomotivtyps nur mit einer sechsachsigen Konstruktion erreicht werden kann, stand für die RhB ausser Frage, da sich einige Jahre zuvor bereits die SBB mit dieser Thematik beschäftigt hatte; auch die Bundesbahnen benötigten neue, leistungsstarke Lokomotiven für den schweren Güter- und Schnellzugsdienst auf der Gotthardstrecke, was zur Entwicklung der Ae 6/6 führte.

Im September 1952 übernahm die SBB mit der Lok 11401 die erste dieser Maschinen, von welchen innert zwölf Jahren 120 Stück gebaut wurden.

Sammlung Christoph Benz

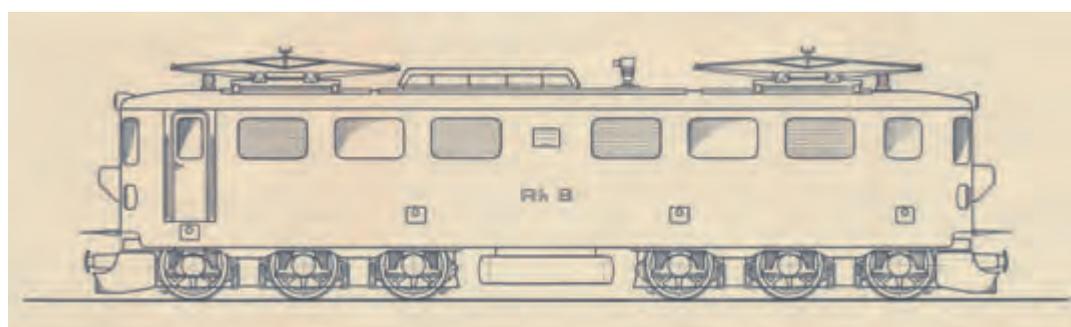
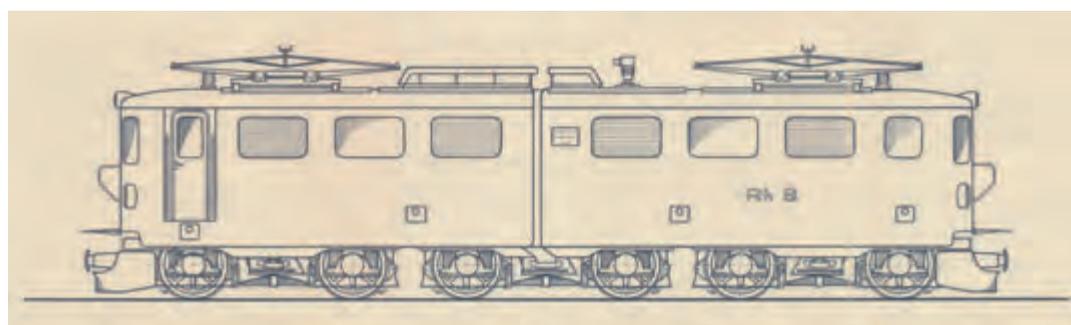




gewesen, was angesichts des Triebfahrzeugmangels bei der RhB schlicht nicht drin lag. Für die Verantwortlichen war also klar: Um die «höchstmögliche Wirtschaftlichkeit der Zugförderung» zu erreichen, mussten sechssachsige Lokomotiven beschafft werden.

Das bekräftigte auf Anfrage auch die SBB, welche kurz zuvor mit der Ae 6/6 ebenfalls sechssachsige Maschinen für die Gotthardstrecke bauen liess. Obermaschineningenieur Gerber von den SBB riet der RhB jedoch ab, quasi eine Schmalspurversion der Ae 6/6 zu bestellen. Es sei

anstelle von zwei dreiachsigen wie bei der Ae 6/6. Schliesslich muss eine RhB-Lok die engeren Kurven durchfahren als eine der SBB. «Dieses System ist allerdings für die Schweiz und für die Schmalspur neu», gab Ingenieur Gerber zu bedenken. Kam dazu, dass bereits die ersten Entwürfe vorsahen, die projektierten Maschinen in der Mitte quasi zu halbieren und mit einem Gelenk zu versehen, welches jedoch nur in vertikaler Richtung arbeitet. Also eigentlich wie ein unten an der Lokomotive angebrachtes Scharnier. Auch das ein



Auf diesen Skizzen wird der Unterschied zwischen den beiden Achsfolgen Bo'Bo'Bo' (drei zweiachsige Drehgestelle) und Co'Co' (zwei dreiachsige Drehgestelle) deutlich. Da sich im Erfahrungsaustausch mit der Industrie und den SBB von Anfang an zeigte, dass für die Streckenverhältnisse bei der RhB eigentlich nur die Bo'Bo'Bo'-Lösung in Frage kommt, dürfte es keine offiziellen Projektskizzen mit der Achsfolge Co'Co' geben. Um trotzdem auch bildlich darzulegen, wie eine «Schmalspur-Ae 6/6» hätte aussehen können, hat der Autor auf Basis der oberen, originalen Typenskizze am Computer eine entsprechende Visualisierung (unten) gezeichnet.

Archiv RhB / Christoph Benz

«festzustellen, dass die bei den SBB angewendete Bauart Co'Co', das heisst mit zwei dreiachsigen Drehgestellen, für die RhB weniger geeignet scheint. Für die elektrische Ausrüstung würden zwar beide Bauarten gleichwertig hergestellt werden können. Im mechanischen Teil drängen dagegen lauftechnische Überlegungen zur Bo'Bo'Bo'-Lösung». Also drei zweiachsige Drehgestelle

Novum, womit gewährleistet werden sollte, dass die etwas mehr als 14 Meter lange Lok auch grössere Gefällsbrüche oder Unebenheiten im Gleis problemlos befahren konnte. Die an diesem Projekt beteiligte Industrie betrat also sowohl mit der Drehgestell- als auch mit der Kastengestaltung Neuland; man könne aber «gutes Vertrauen» in die Lieferfirmen haben, schrieb Gerber in seiner Stellungnahme. Und so beschloss der Verwaltungsrat der RhB am 29. Dezember 1955, dieses Experiment einzugehen und vorerst zwei solche Bo'Bo'Bo'-Maschinen zu bestellen, wozu ein Kredit von rund 2,3 Millionen Franken gesprochen wurde. ▶

GROSSPROJEKT Wasserkraftwerk ALBIGNA

Hunderttausend Tonnen Material

Eines der grössten Kraftwerkprojekte in Graubünden war das Wasserkraftwerk Albigna im Bergell mit seiner markanten, 115 Meter hohen Staumauer, welches zwischen 1955 und 1961 vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (EWZ) gebaut wurde. Für das ganze Projekt rechneten die Verantwortlichen mit einigen hunderttausend Tonnen Baumaterial, die ins Bergell transportiert werden mussten. Schon bei der Konzessionsvergabe durch die Bündner Regierung stand daher das Transportproblem ganz oben auf der Traktandenliste. Und man war sich einig: Baumaterial, Geräte und Maschinen sollten per Bahn vom Churer Rheintal via Albulastrecke ins Engadin gelangen und von dort auf der Strasse ins Bergell. Nebst der RhB konnte so vor allem auch die Bündner Wirtschaft vom Bau dieses Kraftwerks profitieren, namentlich das 1957 eröffnete Zementwerk Untervaz.

Eine Pipeline oder elektrische Lastwagen?

Jetzt aber wäre es einfacher und vor allem auch billiger gewesen, wenn die Baumaterialien in Italien bezogen und von dort direkt ins Bergell gekarrt worden wären. Ob sich das auch ein gewisser Zürcher Stadtrat Baumann gedacht hatte? Jedenfalls wies er im Vorfeld des Baus «auf die Schwierigkeiten hin, die dem Strassentransport seitens der Hotellerie im Oberengadin gemacht werden könnten», worauf die Direktion der RhB ganz pragmatisch vorschlug, «dass im Engadin möglichst wenig darüber gesprochen werden soll, um nicht die allfällige Gegnerschaft zu mobilisieren». Zudem gelangte die RhB mit der Bitte an die Bündner Regierung, sie möge dafür sorgen, dass dem Strassentransport von St. Moritz ins Bergell «keine Opposition gemacht wird». Es ging ja schliesslich nicht nur um die wirtschaftlichen Interessen der RhB, sondern auch um diejenigen des Kantons. Sogar der Bau einer Pipeline für den Zementtransport von St. Moritz auf die Baustelle wurde diskutiert für den Fall, dass die Oberengadiner Hoteliers und Touristiker, aber auch die einheimische Bevölkerung gegen die vielen Lastwagen auf der Malojastrasse protestieren sollten.

Und tatsächlich: Im Frühling 1954 teilte der Obergeringieur der RhB anlässlich einer Sitzung mit, dass er erfahren habe, «die Fremdenverkehrskreise des Oberengadins organisieren die Opposition gegen die Strassentransporte von St. Moritz ins Bergell», worauf es zu einer Aussprache kam zwischen Vertretern der RhB, einer Delegation des Kantons und dem Kurdirektor von St. Moritz. «Es zeigte sich, dass die Gemeinde St. Moritz sich nicht gegen die Transporte über St. Moritz wehren wird, aber eine mögliche Einschränkung des Lärmes erwartet», heisst es im entsprechenden Protokoll. «So wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht eine Trolleybusverbindung geschaffen und später durch die RhB übernommen werden könnte.»

Beide Ideen – eine Pipeline oder elektrische Lastwagen – wurden jedoch nicht realisiert; zu aufwändig und zu teuer. Die von St. Moritz geforderten «Zusicherungen betreffend den Schutz der Kurortsinteressen» mussten hinten anstehen. Und im Frühling 1955 war es dann definitiv: «Das EWZ hat telefonisch mitgeteilt, dass in der Transportfrage für den Kraftwerkbau im Bergell der Entscheid zu Gunsten der RhB gefallen ist.»

Signaturen:

¹ V.G.c.161.:1.14.00961 (Zementumschlag St. Moritz, 22.09.1958), Foto: A.T.P. Bilderdienst

² V.G.c.161.:1.14.00822 (Staumauer Albigna mit Installationen, 22.09.1959), Foto: Hans Plattner

³ V.G.c.161.:1.14.01588 (Schalungsarbeiten an der Mauer, 03.07.1958), Foto: Hans Steiner

⁴ V.G.c.161.:1.14.01439 (Staumauer und Stausee Albigna, ca. 1960), Foto: unbekannt



Der Zementumschlag Schiene-Strasse in St. Moritz. Die grossen Silos dienen als Zwischenlager für die täglich bis zu 1000 Tonnen Zement, welche die RhB von Untervaz ins Engadin transportierte.

Stadtarchiv Zürich¹



Grossbaustelle auf über 2100 Meter über Meer. Bis zu 1500 Personen waren mit dem Bau des Kraftwerks Albigna beschäftigt.

Die Materialversorgung vom Tal hinauf zur Baustelle erfolgte mittels Seilbahnen. Stadtarchiv Zürich²



Die Staumauer wurde als sogenannte Schwergewichtsmauer mit einer Höhe von 115 und einer Länge von 750 Metern gebaut. Die Arbeiten dauerten von 1956 bis 1959 und verschlangen alles in allem fast eine Million Kubikmeter Beton.

Stadtarchiv Zürich³

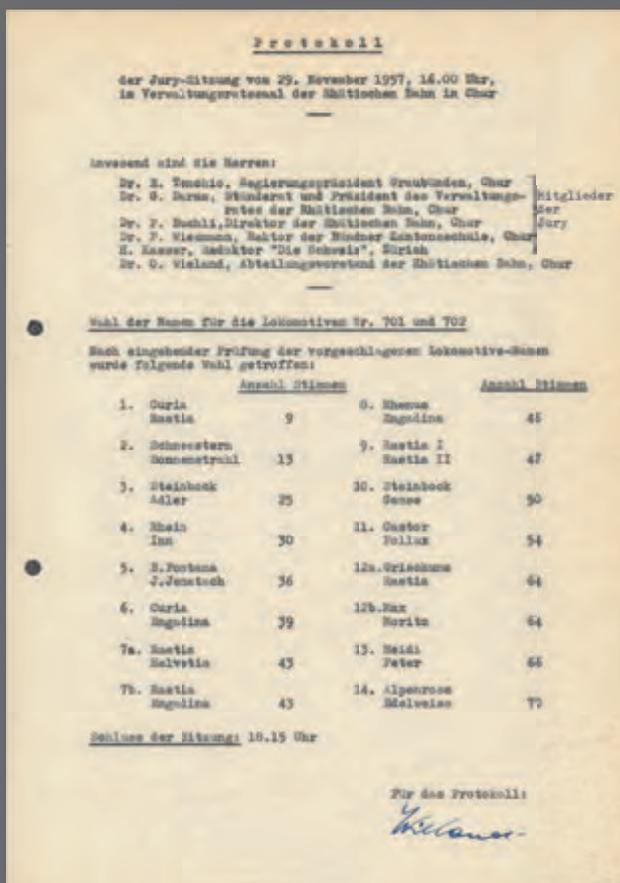


Staumauer und Stausee kurz nach Abschluss der Bauarbeiten. Die Einweihung des Kraftwerks Albigna fand nach sechsjähriger Bauzeit am 5. September 1961 statt. Seither dient die Anlage der Energieversorgung der Stadt Zürich.

Stadtarchiv Zürich⁴

Mit einem Flyer machte die RhB in der Bevölkerung auf den Namenswettbewerb für die beiden neuen Bo'Bo'-Lokomotiven aufmerksam. Zu gewinnen gab es Billett-Geschenkgutscheine im Wert von bis zu 100 Franken.

Archiv RhB



Das Protokoll der alles entscheidenden Jurysitzung vom 29. November 1957, an welcher die Siegernamen «Raetia» und «Curia» auserkoren wurden.

Archiv RhB

Gletscherfee, Munggenpiff oder Sputnik?

Während nun in den Fabrikhallen in Winterthur und Münchenstein mit Hochdruck weitergearbeitet wurde, beschäftigte sich die Direktion mit einer ganz anderen Frage: Wie sollen die zwei neuen Maschinen eigentlich heissen? Soll das wiederum intern bestimmt werden, wie schon bei den zwischen 1947 und 1953 beschafften Ge 4/4 I 601–610, wo sich die Verwaltungsbeamten quasi hinter verschlossenen Türen für die Namen Albula, Bernina, Badus, Calanda, Silvretta, Kesch, Surselva, Madrisa, Linard und Viamala entschieden, also alles Namen von Pässen, Bergen und Talschaften? Nein, diesmal sollte die Bevölkerung miteinbezogen werden, wozu die RhB im Herbst 1957 einen Wettbewerb lancierte, an welchem Namensvorschläge eingereicht werden konnten. Über 7000 Vorschläge landeten im Briefkasten der Verwaltung in Chur – von Alpenrose über Colani, Gletscherfee, Herkules, Jumbo, Munggenpiff, Prima Donna, Schneestern, Sputnik, Transalpina bis Viva la Grischa; die Kreativität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem In- und Ausland war grenzenlos. Dass dieser Wettbewerb mehr als nur ein PR-Gag war, ja sogar zur Chefsache erklärt wurde, zeigte sich in der Zusammensetzung der fünfköpfigen Jury. Diese bestand aus dem Bündner Regierungspräsidenten Tenchio, RhB-Direktor Buchli, Verwaltungsratspräsident Darms, Rektor Wiesmann von der Bündner Kantonsschule in Chur und Redaktor Kasser des renommierten Magazins «Die Schweiz». Die fünf Herren entschieden sich schliesslich für das Namenspaar Raetia und Curia. Damit aber nicht genug: Inspiriert von den Ae 6/6 der SBB sollten die Ge 6/6 II nebst den Namen auch Wappen erhalten; ein Novum damals bei der RhB. Die «Raetia» wurde mit dem Wappen von Graubünden und die «Curia» mit demjenigen von Chur geschmückt. Rund 1000 Franken liess sich das die RhB pro Lok kosten.

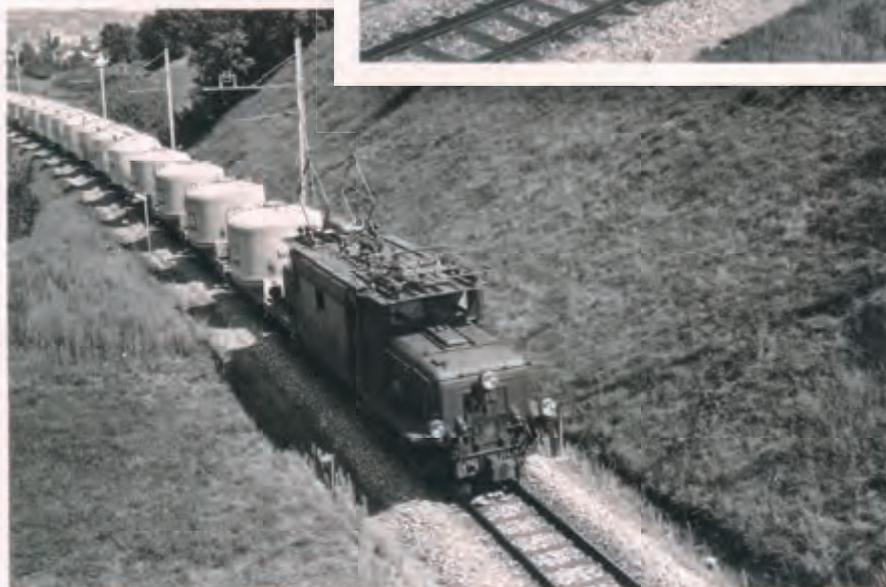
Zu früh gefreut ...

Und wie stand es eigentlich um die Termine? Haben die an der Krisensitzung im Spätsommer 1957 beschlossenen Massnahmen gefruchtet? Direktor Buchli höchst persönlich wollte sich ein halbes Jahr später anlässlich eines Besuchs bei der SLM selber davon überzeugen. «Ich bestätige gerne, dass ich mit einem Gefühl der Beruhigung von der gestrigen Besichtigung und Besprechung in Winterthur heimgekehrt bin», liess er in einem Dankesbrief den SLM-Chef wissen. Die Terminverzögerungen schienen aufgeholt. Doch zu früh gefreut. Am 25. April 1958 schrieb die SLM: «Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass der vorgesehene Fertigungstermin (20.4.58) für die Maschine 701 trotz aller Anstrengungen



Bis die erste Ge 6/6 II endlich an die RhB abgeliefert wurde, musste sich diese wohl oder übel damit arrangieren, für die Zementzüge auf C'C'- und Bo'Bo'-Lokomotiven auszuweichen, auch wenn diese nicht in der Lage waren, die eigentlich pro Zug geplanten Tonnagen zu befördern.

Das Bild unten zeigt ein «C'C'-Krokodil» unterwegs im September 1956 auf der noch einspurigen Strecke zwischen Chur und Felsberg. Ziel der Fahrt ist möglicherweise Ilanz (Zement für die Staumauer Zervreila).



In voller Fahrt:
Ge 4/4 I 608 mit einem
Zementzug für das
Kraftwerk Albigna,
fotografiert am
13. August 1958
am «Bonaduzer Stutz»
zwischen Reichenau
und Bonaduz.

Archiv
Verkehrshaus
der Schweiz (2)

nicht eingehalten werden konnte. In Anbetracht dieser Sachlage haben wir gestern das Arbeitsprogramm zusammen mit Brown Boveri besprochen und gestatten uns, Ihnen die Gründe für die Nichteinhaltung des obgenannten Termins anzugeben. Sie liegen hauptsächlich darin, dass sich gegenüber den früheren Annahmen unvorhergesehene Hindernisse in den Endmontagearbeiten ergeben haben. Die aufgetretenen Schwierigkeiten sind vor allem den durch die Meterspur bedingten prekären Platzverhältnissen zuzuschreiben, ganz abgesehen davon, dass es sich bei diesem Objekt um eine Neukonstruktion und damit eine Erstausführung handelt». Spätestens jedoch am 12. Mai 1958 könne die Lok in Landquart «auf das RhB-Geleise gestellt werden», versprach die SLM; Lok 702 folge rund sechs Wochen später.

Eine Hiobsbotschaft für Direktor Paul Buchli und überhaupt für die RhB; Frust und Enttäuschung wichen der Vorfreude auf die neue Lokomotive. «Wir haben mit grösstem Bedauern von der neuerlichen Verzögerung in der Ablieferung der ersten Lokomotive Kenntnis genommen», schrieb Buchli ein

paar Tage später zurück. «Wir stellen gegenüber den vertraglichen Abmachungen eine Verzögerung von praktisch zwei Monaten fest. Es ist dies für uns insofern sehr unangenehm, als grosse Zementtransporte schon am 14. April 1958 tatsächlich eingesetzt haben und wir nun mit kostspieligeren aufgeteilten Zügen arbeiten müssen. Hinsichtlich der zweiten Lokomotive wirkt sich naturgemäss die Verzögerung noch ungünstiger aus, da ab Anfang Juni 1958 zusätzliche Saisonzüge verkehren. Die Ablieferung erst Ende Juni ist daher für uns unannehmbar. Die zweite Lokomotive benötigen wir dringend Anfang Juni 1958.» Doch damit stiess Direktor Buchli auf taube Ohren, wie die Reaktion aus Winterthur zeigte: «Es dürfte uns beim besten Willen nicht möglich sein, die Maschine 702 entsprechend dem geäußerten Wunsch schon auf Anfang Juni fertigzustellen. Beide Firmen [SLM und BBC] bedauern die Terminverschiebung lebhaft; sie werden sich aber bemühen, nach Möglichkeit noch einige Tage einzuholen und hoffen, dass Sie sich in der Zwischenzeit betrieblich einrichten können. Wir bitten um Ihr Verständnis.»



Elektrische Lokomotive Ge 6/6

Zwei Lokomotiven der Achsfolge Bo'Bo'Bo', deren drei Drehgestelle untereinander durch eine Querkupplung verbunden sind, gelangten 1958 an die Rhätische Bahn zur Ablieferung. Nebst sehr guter Adhäsionsausnutzung zeichnen sie sich durch günstige Einstellung im Kurvenlauf und in Gefällsbrüchen aus. Der als selbsttragende Schweisskonstruktion ausgebildete Kasten ist durch ein Gelenk in zwei Hälften geteilt. Dieses lässt Drehbewegungen nur in vertikaler Richtung und damit ein zwangloses Befahren von Geleiseunebenheiten und Neigungswechseln zu. Die Lokomotive ist mit einer elektrischen Nutzbremse sowie einer direktwirkenden Druckluftbremse und für den Zug mit einer Vakuumbremse ausgerüstet.

Locomotive électrique Ge 6/6

Deux locomotives avec disposition d'essieux Bo' Bo' Bo', dont les trois bogies sont reliés entre eux par un accouplement transversal, ont été livrées en 1958 au Chemin de fer Rhétique. Conjointement à une très bonne utilisation de l'adhérence, elles se distinguent par une bonne tenue dans les virages et lors de changement de déclivité. La caisse autoportante, en construction soudée, est séparée en deux parties par une articulation. Celle-ci ne permet des mouvements de torsion que sur un plan vertical et autorise ainsi une marche souple lors d'un passage sur des voies inégales ou lors d'un changement de déclivité. La locomotive est équipée d'un frein à récupération, ainsi que d'un frein à air comprimé à action directe et, pour le train, d'un frein à vide.

Electric Locomotive Ge 6/6

Two locomotives with a Bo' Bo' Bo' wheel arrangement were delivered to the Rhaetian Railway in 1958. The three bogies of each unit are interconnected by means of a transverse coupling. Apart from the very good adhesion properties, the feature of these vehicles is their favourable running characteristics in the curve and on change in gradient. The body of integral welded construction is articulated in two halves. The articulation only permits turning movements to be made in the vertical plane and thus facilitates unrestricted operation over an uneven track and changing gradients. The locomotive is equipped with an electric regenerative brake, a directly-acting air brake and a vacuum brake for the train set.

SLM

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik
CH-8401 Winterthur
Telefon 052 / 85 41 41
Telegramme: Locomotive Winterthur
Telex 76131 slm ch

Société Suisse pour la Construction de
Locomotives et de Machines, CH-8401 Winterthur
Téléphone 052 / 85 41 41
Télégrammes: Locomotive Winterthur
Télex 76131 slm ch

Swiss Locomotive and Machine Works
CH-8401 Winterthur
Telephone 052 / 85 41 41
Telegrams: Locomotive Winterthur
Telex 76131 slm ch

Ein von der SLM herausgegebenes Datenblatt
mit einer kurzen technischen Beschreibung der Ge 6/6 II.
Sammlung Christoph Benz



Werkaufnahme
der drei Drehgestelle
mit Einzelachsenantrieb.
Technisches Neuland
für die SLM, welche mit der
Ge 6/6 II zum ersten Mal
eine Lokomotive mit der
Achsfolge Bo'Bo'Bo'
realisierte.

Archiv
Verkehrshaus der Schweiz

Die Zeit drängt:
Kaum in Landquart
angeliefert, begann für die
Ge 6/6 II 701 ein intensives
Programm mit verschiedenen
Inbetriebsetzungs- und
Probefahrten.
Am 13. Mai 1958 –
dem dritten Tag nach ihrer
Ankunft bei der RhB –
ging's offenbar Richtung
Malans auf die Strecke;
die aufgesteckte Zugschluss-
scheibe lässt dies vermuten.

Archiv RhB



Die Erwartungen voll erfüllt

Am 10. Mai 1958 traf die erste der beiden Ge 6/6 II endlich in Landquart ein, Lok 702 folgte am 19. Juni. Nebst verschiedenen Versuchsfahrten mussten innert kürzester Frist Techniker, Lokführer und das Unterhaltspersonal auf den neuen Maschinen geschult werden, und das alles unter grossem Zeitdruck; Kinderkrankheiten wären da schlicht nicht drin gelegen. Entsprechend gross die Anspannung bei den Verantwortlichen; man darf schliesslich nicht vergessen, dass die beiden Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven sowohl für die RhB als auch für die Industrie ein Novum darstellten; quasi ein technisches Experiment. Und Experimentieren heisst ja eigentlich, dass man solange ausprobiert, verbessert und optimiert, bis ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht ist. Und das wiederum braucht Zeit. Zeit, die der RhB fehlte; die neuen Lokomotiven mussten sich von Anfang an bewähren, alles andere wäre ein Desaster gewesen. Doch

wie äusserte sich Obermaschineningenieur Gerber von den SBB, als ihn die RhB um seine Meinung rund um diese neuartige Konstruktion bat? Man könne gutes Vertrauen in die Lieferfirmen haben. Und er sollte Recht behalten; es gab nämlich zur grossen Erleichterung aller Beteiligten keine nennenswerten Probleme. «Die bisherigen Fahrten haben gezeigt, dass die neue Bauart in allen vorkommenden Streckenverhältnissen sehr gute Laufeigenschaften besitzt», liess Ingenieur Alfred Bächtiger, Chef der Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZFW) kurze Zeit nach Inbetriebnahme der beiden Maschinen verlauten. Sie hätten «die gehegten Erwartungen voll erfüllt». Die Erleichterung bei den Verantwortlichen war riesig; nun also war die RhB problemlos in der Lage, die geforderten 1000 Tonnen Zement täglich ins Engadin zu liefern. Ihr Ruf war gerettet. ►



Während des Baubooms von Wasserkraftwerken in Graubünden ab Mitte der 1950er- bis in die 1970er-Jahre waren Zementzüge wie dieser hier in Valendas allgegenwärtig auf dem Netz der RhB und die werktägliche Domäne der Ge 6/6 II.

Das zweite Hauptbetätigungsfeld der Bo'Bo'Bo' waren Wochenendeinsätze vor schweren Reisezügen auf der Albulalinie und der Strecke Landquart–Davos. Die hier gezeigte Komposition mit der Lok 702 an der Spitze dürfte aber mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht während eines regulären Einsatzes, sondern anlässlich einer Fotofahrt für den MFO-Werksfotografen zwischen Landquart und Malans unterwegs gewesen sein.



Fototermin zum Zweiten: Auch diese Aufnahme von der Ge 6/6 II 702 zeigt keinen regulären Personenzug, sondern entstand vermutlich im Sommer 1958 während einer Probefahrt zwischen Seewis und Malans auf der damals noch offenen Strecke durch die Klus. Dieser von Hochwasser, Steinschlägen und Lawinen gefährdete Abschnitt wird heute im Klustunnel umfahren. Archiv Verkehrshaus der Schweiz (3)



*Ge 6/6 II in Farbe:
Es war am Abend des
1. Septembers 1962,
als der Eisenbahnfotograf
Peter Willen
im Bahnhof Chur
die Richtung Engadin
ausfahrende Lok 701
auf den in seiner Kamera
eingelegten Farbdiafilm
bannte.*

*In voller Fahrt:
Lok 702 mit einem
Albulaschnellzug
von St. Moritz nach Chur
am Haken unterwegs
zwischen Preda und Bergün
auf dem Albulaviadukt II
im Juni 1964, ebenfalls von
Peter Willen fotografiert.
Damals trugen die meisten
Reisezugwagen noch den
zweifarbigen Anstrich
in Grün/Crème.*



*Am 3. September 1959
stand Peter Willen
ausgangs Samedan
an einem Weiher
im Gebiet Ariefa und
hatte vermutlich darauf
gehofft, den mit
der Ge 6/6 II 702
bespannten Schnellzug
mit Ziel St. Moritz
zusammen mit einer
schönen Spiegelung
im Wasser fotografisch
festzuhalten.
Der Malojawind aber
schien diesen Plan
vereitelt zu haben.
Sammlung
Bernhard Willen (3)*





Bo'Bo'Bo' zum Zweiten

Auch wenn die Beschaffung der beiden Ge 6/6 II 701 und 702 viel Nerven kostete, gelangte die RhB bereits 1959 erneut an die drei Lieferfirmen SLM, BBC und MFO mit der Ankündigung, eine Nachbestellung aufgeben zu wollen. Mit der Bitte um Einreichung eines verbindlichen Angebots drei Jahre später wurde dieses Geschäft dann konkret. Beabsichtigt war, mindestens eine und maximal fünf Lokomotiven zu ordern, ermöglicht durch eine Finanzspritze von Bund und Kanton im Rahmen des Eisenbahngesetzes; aus eigenen Mitteln hätte sich die RhB eine solche Nachbestellung nicht leisten können. Gleichzeitig wurden einige Optimierungswünsche bei den Firmen deponiert. Unter anderem sollten bei den nachbestellten Loks die Stirnwandtüren weggelassen und das Ventilationssystem optimiert werden, damit weniger Bremsstaub und Flugschnee in den Maschinenraum gelangen konnte. Die Offerten liessen nicht lange auf sich warten. Für grosse Fragezeichen sorgte jedoch die Preiserhöhung. Bezahlte die RhB für die beiden Loks 701 und 702 noch je 1,1 Millionen Franken, kostete das Stück gemäss Offerten jetzt plötzlich 1,4 Millionen Franken. Schuld für diesen Preisanstieg sei die Teuerung, liessen die Firmen verlauten.

Zähe Verhandlungen

Es kam zu einer Aussprache mit Vertretern der RhB, der Lieferfirmen und des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, welches insofern ein Wörtchen mitzureden hatte, weil diese Bestellung wie erwähnt grösstenteils mit Bundesmitteln finanziert werden sollte. «Die Finanzverwaltung des Bundes und das EAV müssen zur sparsamen Verwendung dieser Gelder Sorge tragen. Das ist der Grund, weshalb sich das EAV in das zur Diskussion stehende Geschäft eingeschaltet hat», wird der Amtsdirektor in der Aktennotiz zitiert. Zu Beginn der Aussprache stellte sich die grundsätzliche Frage, ob die RhB wirklich eine Nachbestellung von Ge 6/6 II

tätigen möchte, welche in grossen Teilen den ab 1947 in Betrieb genommenen Ge 4/4 I 601–610 entsprechen. Diese Konstruktion sei immerhin bereits 15-jährig, mahnte das EAV. «Mit jetziger Nachbestellung sollte Nachbau Bo'Bo'(Bo)-Typ zum Abschluss kommen. Es zeigen sich heute neue Perspektiven, die auch für die RhB interessant sein könnten, zum Beispiel Gleichrichterlok, Tiefanlenkung Drehgestelle und so weiter. Erfahrungen sollen aber SBB und BLS machen». In den Augen der Herren aus Bern waren die Ge 6/6 II also bereits veraltet. Das liessen die Vertreter der SLM so nicht im Raum stehen. «Wenn man vernünftig bleiben möchte, darf man nicht immer das neuste anschaffen wollen. Der hier in Frage stehende Lokomotivtyp kann als noch ganz moderner Typ angesprochen werden. Die Bewährung eines Fahrzeugs zeigt sich erst auf dem Geleise. Diese Lokomotive hat sich bewährt.» Und auch RhB-Direktor Buchli wollte an der bewährten Technik festhalten, allerdings weniger aus Solidarität gegenüber der SLM, sondern wegen des akuten Triebfahrzeugmangels. Daher könne es sich die RhB schlicht nicht leisten, «mit ganz neuen Konstruktionen zu experimentieren». Er erachte eine Nachbestellung von Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven als «jetzt sicher noch gerechtfertigt». Die Frage sei halt, zu welchem Preis. «Wir sind erstaunt, dass der Preis so stark gestiegen ist.» Vor allem, weil es sich bei dieser Bestellung lediglich um einen Nachbau und nicht um eine Neukonstruktion handle. «Sonst wird immer gesagt, dass die Konstruktionskosten sehr ins Gewicht fallen. Wir möchten aber, dass diese nicht mehr miteingeschlossen werden.» Käme dazu, dass längst nicht alles teurer geworden sei, im Gegenteil. «Es gibt auch Kosten, die kleiner geworden sind.» Diese zwei Faktoren seien aus Sicht der Bestellerin, also der RhB, nicht berücksichtigt worden. «Die Offerte erweckt den Eindruck, dass weil jetzt der Bund mitzahlen hilft, höhere Preise gemacht werden können», so Direktor Buchli. Stimmt nicht, konterten die SLM-Vertreter; im Gegenteil. Gerade in Bezug auf die Konstruktionskosten sei man der RhB sehr entgegen gekommen. «Wenn wir die



Soeben ist die Ge 6/6 II 701 mit einem schweren Zementzug für den Bau der Kraftwerke Vorderrhein der Nordostschweizerischen Kraftwerke (NOK, heute Axpo) in Disentis eingetroffen. Dem in Graubünden anhaltenden Bauboom von Wasserkraftwerken ist es zuzuschreiben, dass die RhB bereits ein Jahr nach Inbetriebnahme der beiden ersten Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven erwog, eine Nachbestellung in die Wege zu leiten.

Archiv Verkehrshaus der Schweiz

Konstruktionskosten bei den ersten Lokomotiven hätten verrechnen wollen, wären diese 100'000 Franken teurer zu stehen gekommen. Die Konstruktionskosten können nicht auf die einzelnen Aufträge verteilt werden, weil dies bei kleineren Stückzahlen nicht möglich ist. Sie werden vielmehr auf die gesamten Aufträge verteilt.» Zudem sei der Bau der ersten beiden Ge 6/6 II für die SLM eigentlich ein Verlustgeschäft gewesen. «Bei der ersten Lieferung hatten wir sehr schlecht abgeschlossen. Wir hatten uns bei dieser Bestellung sehr getäuscht.» Und trotzdem erklärte sich die SLM bereit, der RhB entgegenzukommen. «Dies war bereits bei früheren Bestellungen der Fall, und wir sind auch heute bereit, Konzessionen zu machen. Wir wollen, dass die RhB mit unseren Lieferungen wie immer zufrieden ist.»

Etwas zäher gestalteten sich die Verhandlungen mit den beiden für den elektrischen Teil zuständigen Firmen BBC und MFO. Direktor Buchli redete nicht lange um den heißen Brei: «Die RhB erwartet eine Preisreduktion von zehn Prozent». Diese klare Ansage sorgte für energisches Kopfschütteln bei den BBC- und MFO-Vertretern. Sie seien zwar am Auftrag interessiert, aber eine Preisreduktion in dieser Höhe sei für sie nicht machbar. «In der Schweiz müssen Preise möglich sein, die die Existenz erlauben.» Und die natürlich auch ein bisschen Gewinn einbringen. Und Dividenden für die Aktionäre. Zweieinhalb Stunden lang wurde diskutiert, argumentiert und gerechnet. Schliesslich traf man sich irgendwo in der Mitte; der Preis für eine Lok konnte auf rund 1,3 Millionen Franken gedrückt werden. «Für seine Mitwirkung an den nicht leichten Verhandlungen wissen wir dem EAV grossen Dank», liess die Direktion ein paar Tage später in einem Schreiben an das Amt verlauten.

Knatsch um Lieferfristen

Es folgten verschiedene interne Studien und Überlegungen, aus welchen resultierten, dass es betrieblich am sinnvollsten wäre, die maximale Anzahl von fünf Stück zu kaufen. Bevor

jedoch die definitive Bestellung aufgegeben werden konnte, benötigte Direktor Buchli den Segen des Verwaltungsrats. Dieser musste nun also über die Notwendigkeit einer Beschaffung von so vielen Maschinen überzeugt werden. «Für die Führung der schweren Züge auf den Strecken Landquart–Davos Platz und Chur–St. Moritz stünden dann sieben Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven zur Verfügung und es könnten die immer störungsanfälliger und im Unterhalt kostspieliger werdenden C'C'-Lokomotiven, die heute noch einen grossen Teil des Schwerverkehrs zu übernehmen haben, teilweise ersetzt werden», argumentierte Buchli an der Verwaltungsratssitzung vom 30. Juni 1962. Und er erhielt grünes Licht, womit die Nachbestellung der fünf Ge 6/6 II mit den Nummern 703–707 zwei Tage später, am 2. Juli 1962, ausgelöst wurde mit der eindringlichen Bitte, die Maschinen zwischen Januar und Juli 1965 an die RhB abzuliefern, wobei gerade die SLM einmal mehr mit Vorbehalten reagierte; die gewünschten Liefertermine seien «eher knapp, angesichts des heute bestehenden und wohl auch in nächster Zeit kaum behebbaren akuten Mangels an Arbeitskräften» und können nur dann eingehalten werden, «wenn weder in der Materialbeschaffung, noch in der Fabrikation irgendwelche Schwierigkeiten auftreten. Die sich aus dieser Situation aufdrängende Konsequenz ist nun leider, dass wir Ihnen keine festen Liefertermine garantieren können», so die SLM. Damit war die RhB aber nicht einverstanden. Es folgte ein juristisches Hin- und Her, welches in einem Kompromiss endete: Sollte die Überschreitung der Lieferfrist einer «höheren Gewalt» geschuldet sein, hat das für die SLM keine Konsequenzen. Das heisst, wenn die Termine zum Beispiel infolge Arbeitermangel (Krankheit/Unfall), verspäteten Materialanlieferungen oder Betriebsstörungen nicht eingehalten werden können, hat die RhB keinen Anspruch auf eine Entschädigung; eine solche werde laut Vertrag nur dann gewährt, wenn die Verzögerung durch «grobe Fahrlässigkeit» seitens SLM entstanden sei. ▶



Während die ersten beiden Ge 6/6 II primär für die Führung von schweren Zementzügen beschafft wurden, sollten mit der zweiten Serie nun auch die in die Jahre gekommenen Maschinen aus der Zeit der Elektrifikation zumindest teilweise ersetzt werden, unter anderem die ab 1921 in Betrieb genommenen C'C-Lokomotiven Ge 6/6 I 401–415. Ein frommer Wunsch; der steigende Verkehr auf der RhB erforderte auch Jahre danach noch Einsätze von «C'C-Krokodilen» vor Reisezügen, so wie hier am 9. Juli 1970 in Filisur, wo die Ge 6/6 I 409 einen Personenzug nach Davos bespannte. Neben die 43 Jahre jüngere Ge 6/6 II 705 auf der Fahrt vom Engadin Richtung Chur.
Sammlung Christoph Benz

Die fabrikneue Ge 6/6 II 704 «Davos» wurde als eine der grossen Attraktionen am Jubiläum 100 Jahre Wintersportort Davos dem Publikum präsentiert. Daneben bot die RhB Dampfungfahrten zwischen Davos Platz und Klosters an. Das Bild entstand möglicherweise am 6. Februar 1965 und könnte die morgendliche Überfuhr der Ge 6/6 II 704 und der Dampflok G 4/5 108 von Landquart nach Davos dokumentieren, fotografiert zwischen den Bahnhöfen Dorf und Platz. Im Hintergrund die markante Hochgebirgs-Augenklinik Guardaval und das 2537 Meter hohe Salezerhora.
Archiv RhB



INBETRIEBNAHMEN

Im Gegensatz zu den ersten beiden Ge 6/6 701 und 702, welche von der Industrie mit Verspätung nach Graubünden geliefert wurden, konnten die drei am Bau beteiligten Firmen SLM, BBC und MFO die Termine bei der Nachbestellung einhalten. Die Inbetriebnahme der fünf nachbestellten Maschinen bei der RhB in Landquart erfolgte an folgenden Daten:

Ge 6/6 II 703 «St. Moritz»:	5. April 1965
Ge 6/6 II 704 «Davos»:	3. Februar 1965
Ge 6/6 II 705 «Pontresina/Puntraschigna»:	5. Mai 1965
Ge 6/6 II 706 «Disentis/Mustér»:	9. Juni 1965
Ge 6/6 II 707 «Scuol/Schuls»:	10. Juli 1965



Namen und Wappen

Während nun also die Fabrikation auf Hochtouren lief, widmete sich die Direktion wieder vermehrt anderen Geschäften; entsprechend «ruhig» ist es in den im RhB-Archiv abgelegten Protokollen der wöchentlichen Abteilungskonferenz betreffend Ge 6/6 II. Erst am 9. Dezember 1963 findet sich wieder ein Eintrag: «Es ist daran zu denken, dass für die fünf Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven geeignete Namen zu bestimmen sind. Auf einen Wettbewerb soll diesmal verzichtet werden». Auf den Tag genau drei Monate später, am 9. März 1964, haben sich die Herren der Verwaltung schliesslich entschieden: «Für die neuen Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven werden die Namen der folgenden fünf Endstationen gewählt: Disentis, St. Moritz, Pontresina, Schuls, Davos. Die romanischen Namen können beigelegt werden. Die entsprechenden Gemeindewappen sollen ebenfalls angebracht werden. Die betreffenden Gemeinden werden eingeladen, einen angemessenen finanziellen Beitrag zu leisten». Die erste Reaktion kam prompt, und zwar aus dem Engadin: «Der Kurverein Pontresina hat der Bezeichnung einer Bo'Bo'Bo'-Lokomotive mit dem Namen «Pontresina» zugestimmt und einen Kostenbeitrag von 800 Franken zugesichert. Es darf erwartet werden, dass auch die übrigen vier Kurvereine zustimmen werden», heisst es im Protokoll vom 16. März 1964. Und drei Wochen später: «Es wird festgestellt, dass nun mit Ausnahme von Schuls alle angefragten Kurorte auf unsere Vorschläge für die Benennung der fünf neuen Lokomotiven zustimmend geantwortet haben». Ob und wann auch Scuol seinen Beitrag dazu leistete, wird in den Protokollen nicht erwähnt.

Die Zweite war die Erste

Im Herbst 1964 erreichte eine Anfrage aus Davos die RhB-Direktion, ob es allenfalls möglich wäre, anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Wintersportort Davos, welches am 6./7. Februar 1965 gefeiert wurde, die entsprechende Lok dem Publikum zu präsentieren. Für die RhB natürlich beste Werbung; und trotz der Ankündigung seitens SLM, dass es schwierig werden könnte mit der Einhaltung der Liefertermine, kamen die Firmen zügig voran mit dem Bau und konnten somit versichern, dass die erste Lokomotive Ende Januar 1965 fertiggestellt sei. «Sie kann somit, allerdings ohne vorherige Probefahrten, anlässlich der Jubiläumsfeier in Davos aufgestellt werden», teilte die für das Rollmaterial zuständige Abteilung Zugförderung und Werkstätten der Direktion mit. Allerdings gab es einen Haken: Eigentlich wäre geplant gewesen, die Lok mit der Nummer 703 und dem Wappen von St. Moritz

als erste nach Graubünden zu spedieren. Somit musste kurzfristig umdisponiert werden. «Da die Namen bereits entsprechenden Nummern zugeordnet sind, wird die Lokomotive 704 «Davos» nun als erste abgeliefert, was wir bereits veranlasst haben». Und tatsächlich: Obwohl die für den Einbau der elektrischen Apparate zuständige BBC unter sehr knappen Personalbestand litt, konnte die Maschine am 28. Januar 1965 im Werk Münchenstein abgenommen, auf einen Rollschemel verladen und mit der SBB nach Landquart transportiert werden, wo sie schliesslich am 3. Februar eintraf. Nebst der Inbetriebnahme reichte die Zeit sogar noch für erste Probefahrten und Bremsproben, bevor sie am Morgen des 6. Februars in eigener Kraft nach Davos überführt wurde. Dort hatte der Bahnhofvorstand auf Anweisung der Direktion dafür zu sorgen, «dass die Lok abgeschlossen ist und das Innere vom Publikum nicht betreten wird». Und er habe eine Bewachung zu organisieren, «damit nicht Schilder, Wappen und so weiter gestohlen werden».

Ein grosses Merci

Drei Tage nach dem Fest in Davos erhielt die BBC, welche für die Endmontage der Lokomotiven zuständig war, einen Brief aus Chur, geschrieben vom RhB-Direktor höchst persönlich. Und für einmal wurde weder reklamiert, noch ermahnt oder gestritten; ganz im Gegenteil: Es war ein Dankesbrief. «Im Zusammenhang mit den auf 6./7. Februar 1965 vorgesehenen Jubiläumsfeiern für «100 Jahre Davos» haben wir Sie mit unserem Brief vom 27. Oktober 1964 gebeten, alles daran zu setzen, dass als erste die mit «Davos» benannte Einheit spätestens Anfang Februar 1965 in Landquart eintreffen sollte, nachdem die mitbeteiligten Herstellerfirmen SLM Winterthur und MFO Zürich-Oerlikon ihre Lieferungen ebenfalls schon termingemäss bereitstellen konnten. Es ist Ihnen dann in vorbildlicher Weise gelungen, diese Lokomotive Nr. 704 genau zum besprochenen Zeitpunkt an uns abzusenden, womit Sie nicht nur uns, sondern auch den gleicherweise interessierten Orts- und Kantonsbehörden sehr gedient haben. Das Fahrzeug ist dann auch am Aufstellungsort Davos gebührend beachtet und bewundert worden. Wir möchten nicht versäumen, Ihnen und besonders Ihrer Montageabteilung in Münchenstein unsern verbindlichen Dank für Ihre speditive Arbeit auszusprechen und wir knüpfen daran unsern besonderen Wunsch, dass es Ihnen möglich sein werde, auch die restlichen vier Exemplare mit gleicher Pünktlichkeit abzuliefern.» Und tatsächlich wurden diesmal alle Termine eingehalten. ▶

Zur Jungfernfahrt der RhB-Lokomotive
Nr. 705, "Pontresina/Puntreschigna" am
5. Juni 1965

Vorstellung und Begrüssung an
Bahnhof Pontresina

An der Spitze eines mit frohgelaunten Pfadfindern vollgepackten Extrasuges ist eben eine Lokomotive in den Bahnhof Pontresina eingefahren, die in ihrer Art für gute und erfolgreiche Beziehungen zwischen Gemeinde und Kurort einerseits und der Rhätischen Bahn andererseits augenfällig Zeugnis ablegen will und darf. Als jüngstes Triebfahrzeug der RhB soll sie Namen und Wappen von Pontresina tragen und auf ihren Fahrten durch den ganzen Kanton Reisenden und Beschauern den frohen Gruss dieser Ortschaft am Fusse des Piz Bernina überbringen.

Im Jahre 1961 hat eine Vereinbarung mit Bund und Kanton der RhB die Bestellung von 5 sechssachsigen Lokomotiven mit je 2400 installierten Pferdekraften erlaubt. Nachdem die beiden vorzüglichen Prototyp-Maschinen

Einweihungsfahrten

Um auch die übrigen vier neuen Paradedepferde im Stall der RhB einer interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren und weil sich die Gemeinden, mit deren Namen und Wappen die Lokomotiven versehen wurden, dazu bereit erklärt hatten, sich an den Kosten dieses Schmucks zu beteiligen, gab es für jede Lokomotive am namensgebenden Bahnhof eine Übergabeveranstaltung, umrahmt von einer kleinen Feier. Um einen gewissen Überraschungseffekt zu wahren, durften die Maschinen auf Anweisung der Direktion vor dem jeweiligen Fest nicht auf der entsprechenden Strecke eingesetzt werden, also Lok 703 mit dem Wappen von St. Moriz zum Beispiel durfte nicht ins Engadin oder Lok 706 nicht nach Disentis fahren.

Auszug aus dem Skript
der Festrede vom 5. Juni 1965
in Pontresina.

Archiv RhB



Festlich geschmückt:
Personal und Publikum
bestaunen die neue
Ge 6/6 II 705, welche soeben
mit einem Extrasug
zur Übergabefeier
in Pontresina eingetroffen ist.

Foto: Gian Brüngger

La nouva Bo-Bo-Bo cul nom da Scuol

In dumengia passada, 18 corr. füt l'inauguraziun da la nouva gronda locomotiva electrica Bo-Bo-Bo da nossa Retica chi porta il nom da Scuol/Schuls. La maschina rivet a Scuol decorada fìch bain e gnit divgnantada da la musica e da la populaziun dal lù.

Sar dir, P. Buchli tgnet ün bel pled e dschet cha la locomotiva a ses aschìgls, la tschinchavla da quist gener, cuosta la bagatella dad ün milliun e mez. La maschina girarà sün tuot il traget da la Retica ed ais üna buna reclama per nossa metropola da Scuol-Tarasp-Vulpera cun sias funtanas salubras da renomna mundiala.

Il president da Scuol, sar dr. J. A. Campell tgnet ün cuort e marcant pled e rendet attent als buns servezzans cha nossa viafier grischuna praista. Sco compatriot «a l'ester» pledet pels da Scuol sr. mag. sec. Cla Biert.

Nus vulain sperar cha la nouva locomotiva possa portar blors giasts a Scuol, in pasch ed armonia e sainza guerras.

Jon Mengiardi-Peita

Jon Mengiardi-Peita,
Korrespondent für
die rätoromanische Zeitung
Fögl Ladin, berichtete in der
Ausgabe vom 23. Juli 1965
über die fünf Tage zuvor
erfolgte Taufe
der Ge 6/6 II 707 «Scuol/Schuls».

Archiv RhB



Paradepferd für schwere Güter- und Schnellzüge:
Die am 18. Juli 1965 in Scuol eingeweihte Lok 707 hat mit einem Albulaschnellzug am Haken soeben den Bahnhof Samedan Richtung Chur verlassen. Hinter der Lok sind ein Post- und ein Speisewagen eingereiht. Man beachte auf dieser undatierten Aufnahme auch die mehrheitlich noch unbebaute Wiese rechts von der Lokomotive, auf welcher sich heute die Gebäude der Academia Engiadina befinden. Archiv Verkehrshaus der Schweiz



Knapp zehn Tage nach ihrer Ablieferung erfolgte die Einweihung der Ge 6/6 II 707 «Scuol/Schuls». Das Bild zeigt die Lok auf der Rückfahrt vom Unter- ins Oberengadin in Cinuoschel-Brail. Eine Premiere, durfte doch die Maschine auf Geheiss der Direktion vor dem Fest diese Strecke nicht befahren: «Die Lok darf bis zur «Taufe» nicht ins Unterengadin verkehren. Sie sollte wenn möglich nur auf der «Nordseite» eingesetzt werden.»

Foto: Ernst Benz



Bündner Nostalgie in 1:45

Faszinierend
wie das Original



9256 122 RhB Ge 2/4 222 Nostalgielok
9356 122 RhB Ge 2/4 222 Nostalgielok Sound
9464 101 RhB Kk-w 7301 Rungenwagen mit Holzladung

9451 104 RhB E 6604 Holzwand-Hochbordwagen
9256 111 RhB Ge 2/4 221 Stangenlok (ohne Abb.)
9356 111 RhB Ge 2/4 221 Stangenlok Sound (ohne Abb.)

BEMO

www.bemo-modellbahn.de



Begeisterung für die Klassiker der Eisenbahnen

→ www.semaphor.ch



Stämpfli Verlag AG | Tel. +41 (0)31 300 63 25
semaphor@staempfli.ch | www.semaphor.ch



Mit dem Abschluss der grossen Kraftwerkbauten in Graubünden kamen die während des Baubooms an Werktagen primär für Zement- und Güterzüge eingeteilten Ge 6/6 II vermehrt auch unter der Woche vor Reisezügen zum Einsatz, vorwiegend auf den Strecken Landquart–Davos und Chur–St. Moritz. Dienste vor Personenzügen auf der Strecke Filisur–Davos dürften allerdings nur schon aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen eher die Ausnahme gewesen sein; für diese Leistungen reichten im Normalfall ältere und schwächere Lokomotiven. Das nicht datierte Bild von der Ge 6/6 II 702 mit einem Regionalzug nach Davos, vermutlich Anfang der 1980er-Jahre in Filisur aufgenommen, könnte also durchaus eine Ausnahmesituation darstellen.

Foto: Heinz Räss



Zuverlässig und beliebt

Über 60 Jahre lang waren die Ge 6/6 II Tag für Tag im Kanton Graubünden unterwegs und genossen dabei bei einem Grossteil des Lok- und Werkstattpersonals den Ruf als zugkräftige, robuste und zuverlässige Maschinen, auch wenn ihr Führerstand im Vergleich zu neueren Triebfahrzeugen eng, laut und zugig war. Abgesehen davon bewährte sich die verbaute Technik; grössere Umbauten oder Modernisierungen waren all die Jahre nicht nötig. Ab 1985 erhielten die bis dato grünen Maschinen nach und nach den bis heute bei der RhB üblichen roten Anstrich, und im Zuge dieser Neulackierung wurden die Fronten der beiden zuerst gebauten Ge 6/6 II 701 und 702 den nachgelieferten Loks angepasst (zwei anstelle der ursprünglich drei Frontscheiben).

140 mal um die Welt

Im Juli 2020 traten bei der Lok 701 verschiedene grössere Mängel auf, worauf diese aus dem Verkehr gezogen und als Ersatzteilspenderin abgestellt wurde. Es war der Anfang vom Ende der Ge 6/6 II. Abgefahrene Bandagen, zunehmende Motordefekte und abgelaufene Revisionsfristen bereiteten zusehends Probleme und führten zu weiteren Stilllegungen. Und am 31. Oktober 2021 ging mit dem letzten offiziellen Einsatztag die Ära der «700er» – wie die Ge 6/6 II vom Personal genannt wurde – definitiv vorbei. Rund 5,5 Millionen Kilometer hat jede der sieben Lokomotiven auf dem Tacho; das entspricht knapp 140 Weltumrundungen. Rekordhalterin ist Lok 702 mit über 6 Millionen Kilometern.

■ WAS WURDE AUS DEN Ge 6/6 II?

Lok 701: Verschrottet (Februar 2021)

Lok 702: Leihgabe an Verkehrshaus (Transport nach Luzern erfolgte am 30. März 2023)

Lok 703: Verschrottet (Juni 2022), beide Führerstände abgetrennt, befinden sich in Altenrhein (SG) und Boltigen (BE) und sollen zu Loksimulatoren umfunktioniert werden

Lok 704: Verschrottet (Juli 2022)

Lok 705: Abgestellt in Landquart (im Freien)

Lok 706: Verschrottet (Dezember 2023)

Lok 707: Abgestellt in Samedan (unter Dach)



Diese und nächste Doppelseite:
Wappen und technische Anschriftenblöcke
aller sieben Ge 6/6 II, fotografiert kurz vor der Stilllegung
der «700er» im Oktober 2021.
Man beachte die unterschiedlichen Schriftarten,
welche im Laufe der Zeit für die Typenbezeichnung
angewendet wurden.

Fotos: Christoph Benz



Jahrzehntelang trugen die meisten Fahrzeuge der RhB ein grünes Farbleid; der rote Anstrich war den Triebwagen, Pendelzügen und ausgewählten Personenwagen vorbehalten. Das änderte sich ab 1983, als die Direktion entschied, das nach 1945 gebaute Rollmaterial sukzessive Rot zu lackieren. Das betraf auch die Ge 6/6 II, welche ab 1985 den roten Anstrich erhielten. Das am 22. Juni 1989 in Samedan entstandene Bild zeigt die bereits errötete Lok 706.
Archiv RhB





*Bis zuletzt praktisch im Originalzustand:
Der Führerstand der Ge 6/6 II. Von Elektronik noch keine Spur,
mal abgesehen vom Funkgerät ganz links im Bild...*

Foto: Christoph Benz





Während ihrer letzten Einsatzjahre wurden die Ge 6/6 II vorwiegend vor Güterzügen eingesetzt. Ein leichtes Spiel für Lok 704 am 17. Dezember 2020, hier unterwegs zwischen S-chanf und Zuoz; die ihr angehängte Güterlast, welche sie von Landquart via Vereina nach Samedan zog, brachte die 2400 PS starke Maschine nicht annähernd an ihre Lastgrenze.

Foto: Christoph Benz



Eine historische «700er»?

Nicht nur beim Personal, sondern auch bei Eisenbahnfans erfreuen sich die Ge 6/6 II einer grossen Beliebtheit. Das weiss auch Markus Zaugg, er ist Leiter Flottenmanagement und Fachleiter historische Fahrzeuge bei der RhB. Ihn erreichen immer wieder Anfragen von Eisenbahnfreunden aus aller Welt, was nun mit den noch erhalten gebliebenen Loks passiere und wann mit einer historischen «700er» gerechnet werden könne. Auch wir von der Bündner Kulturbahn haben ihn um ein Statement gebeten und folgende Antwort erhalten: «Offiziell gibt es von Seiten RhB im Moment noch kein konkretes Projekt zur Aufarbeitung einer «700er». Die RhB hat bis jetzt nur zugesagt, bis auf weiteres keine mehr zu entsorgen. Somit bleiben sicher bis zu einer definitiven Entscheidung alle drei noch vorhandenen Lokomotiven (702, 705 und 707) erhalten. Ob eine Lok wieder einsatztauglich aufgearbeitet wird, hängt im Wesentlichen von der Finanzierbarkeit sowie einem konkreten Verwendungszweck und einem Einsatzkonzept ab. Die RhB stellt sich jedoch klar auf den Standpunkt, dass maximal eine Lok wieder fahrtauglich aufgearbeitet wird. Welche dies sein wird und in welchem äusserlichen Zustand ist durch die verschiedenen Interessensgruppen, Verbände und Vereine festzulegen. Die anderen beiden Maschinen werden voraussichtlich als Ersatzteilspender dienen. Ebenfalls ist jetzt schon klar, dass aufgrund



Während die Ge 6/6 II 701 am 10. Februar 2021 bei einem Recyclingunternehmen in Chur verschrottet wurde, erhielt die Schwesterlok 702 vorübergehend Asyl im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, wo sie bis voraussichtlich 2028 zusammen mit einem Zementtransportwagen an die Zeit des Kraftwerksbaus in Graubünden vor 70 Jahren erinnert. Fotos: Christoph Benz



diverser anderer Projekte und der Werkstattkapazität der Start einer Aufarbeitung frühestens in drei Jahren (2028) möglich sein wird und rund zwei Jahre in Anspruch nehmen dürfte. Übrigens: Erste Untersuchungen haben ergeben, dass in die Aufarbeitung einer historischen «700er» je nach Endzustand rund eine Million Franken investiert werden muss.» Auch wenn also noch nichts entschieden ist, dürfe man davon ausgehen, dass die Lok 707 mit dem Wappen von Scuol dereinst als historische Ge 6/6 II hergerichtet werde, da sich diese ersten Bestands-

aufnahmen zufolge in einem guten Gesamtzustand befände, so Markus Zaugg. Um diesen Zustand möglichst



Markus Zaugg,
Leiter Flottenmanagement
und Fachleiter historische Fahrzeuge bei der Rhätischen Bahn.
Foto: Christoph Benz



Der Traum vieler Eisenbahnfreunde:
Eine historische Ge 6/6 II in Grün. Ob und wann dieser Traum Realität wird,
ist aktuell noch offen. Und doch stehen die Karten gut, dass eine
der noch erhalten gebliebenen Maschinen dereinst wieder im alten Glanz erstrahlt –
so wie die frisch revidierte Lok 707 im September 1981 ...

Archiv RhB



lange zu erhalten, habe man entschieden, die stillgelegte Lok im Trockenbau zu remisieren, auch wenn gedeckte Abstellplätze – vor allem für betrieblich nicht mehr benötigte Fahrzeuge – ein rares Gut sind bei der RhB. Das Depot Samedan bietet bis auf Weiteres Unterschlupf für die

mittlerweile 60-jährige Maschine, welche so geschützt vor Wind und Wetter auf weitere Entscheide wartet. Ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zur langfristigen Erhaltung einer «700er». ■

Bahnmuseum Albula in Bergün

Rhätische Bahn

Bahnmuseum
Albula



graubünden



«Die Bündner Bahnkultur erleben»
www.bahnmuseum-albula.ch



Verruckti Khöga. **graubünden**



Landwasserwelt

Die Faszination Graubündens an einem Ort erleben.

Jetzt entdecken unter:
landwasserwelt.ch



Erlebniswelt
Landwirtschaft

Erlebniswelt
Bahn

Erlebniswelt
Wald

Erlebniswelt
Kultur

Erlebniswelt
Wasser

Eröffnung
2025



Welterbe erfahren. **graubünden**

1/2 Preis
GÜLTIG 2 Tage
LaPunt-Chamues-ch
Poschiavo
via Punt Muragl & St. Moritz



2. Kl. Fr. 18.-
00058

GÜLTIG 1 Tag
Celerina
St. Moritz
Samedan

2. Kl. Fr. -.80
Celerina-St. Moritz
Fr. -.80
04393

18.10.73
1/2 Preis
Gültig 10 Tage
St. Gallen
Samedan
via Rorschach - Chur -
Thusis o Davos



2. Kl. Fr 0 2 1 0 0
0 2 1 0 0
6302 00 4168
6289

GÜLTIG 15.10.94 - 14.11.94
SARGANS
SCUOL-TARASP
VIA CHUR ODER DAVOS-SAMEDAN

2. Kl. 1/2
02 169060 14100948
AUSGABE SELZACH
Fr. 46.50
007072

Taxmarke Nr. 332116
Scontrino di tassa
Cupon da taxa

Fr. 23.-

31 741095 Nr. 531

ad
Abonnement
Abbonamento
Abonament

Unterschrift des Reisenden
Firma del viaggiatore
Sottascriziun dal viaggiatur

Nur gültig im Zug, in welchem die Marke abgegeben wurde.
Valevole solo nel treno nel quale lo scontrino è stato rilasciato.
Valeivel mo en quel tren nua ch'il coupon è vegni consegnà.

Rhätische Bahn
Ferrovie retice
Vallée rhéca

RNB 2.87 - 20000

07. NOV. 2007
1/2 Preis
GÜLTIG 10 Tage
Cazis
0811.RNB01173
ZÜRICH HB
via Chur



2. Kl. CHF 42.-
inkl. 7.0% MWST/255452 RNB
00150

Valevole 2 giorni
Biglietti d'escursione
Tirano/Campocologno
St. Moritz



2. Kl. Lire 10000
Tirano-St. Moritz
Bigl. d'usc. L 10000
0093

22.07.85
1/2 Preis
Gültig 10 Tage
Rundfahrt 1325
St. Moritz -
Muottas Muragl und ab
Alp Languard -
Pontresina -
St. Moritz

Nur in dieser
Fahrrichtung gültig

2. Kl. Fr 0 0 8 3 0
0 0 8 3 0
9253 00 0297
0543

GÜLTIG BIS 17.09.07
Alp Grüm
Ospizio Bernina



2 Kl
R 357 17091103 02683 CHF. 2.30
09181 INKL. MWST/255452

20. Mai 1989
**100 Jahre
RbB**

Erinnerung an die
Publikumsfahrt mit dem
Glacier-Express
Fr. 5.-
00085

GÜLTIG 1 Tag
La Punt-
Chamues-ch
Samedan
S-chanf

2. Kl. Fr. 2.60
La Punt-Ch.-Samedan
Fr. 2.60
03494

18. JULI 1998
1/2 Preis
Pizzoccheri Alp Grüm
GÜLTIG 1 Tag
St. Moritz, Celerina Sfaz
Samedan, Pontresina
Alp Grüm



2. Kl. Fr. 18.-
0043

Das tägliche Brot
von Peter Florin:
Billette in verschiedenen
Formen und Farben,
wie er sie während seinen
42 Dienstjahren auf dem
Zug immer wieder
kontrolliert und gelocht hat.
Sammlung Christoph Benz

12.07.85
1/2 Preis
Gültig 2 Tage
Samedan
Bern



via Thusis - Chur o
Davos - Zürich - Ofen

2. Kl. Fr 0 2 8 5 0
0 2 8 5 0
931 00 0083
3962

9 AUG 71
Tarif 639
Gültig 2 Monate
Bergün/Bravuogn
Davos Dorf
Thusis

2. Kl. Fr. 1.40
01215

1/2 Preis
GÜLTIG 1 Tag
Bever
St. Moritz
Pontresina

2. Kl. Fr. 1.50
02136

21.10.95 KLASSENWECHSEL
SCUOL-TARASP
CHUR
VIA SAMEDAN

1. Kl. 1/2
02 067312 21100912
Fr. 18.00

Rhätische Bahn
DIE KLEINE ROTE.
WÜNSCHT EINE GUTE FAHRT
Gutschein
www.rhb.ch



Portrait | Der ewige Ablöser

42 Jahre lang kontrollierte Peter Florin in den Zügen der RhB die Billette, gab ratlosen Touristen Auskunft und sorgte für die eine oder andere Kundenverblüffung. Stationiert war der in Samedan aufgewachsene Zugführer fast das ganze Berufsleben lang in seinem Heimatdorf. Inoffiziell. Weil eigentlich wäre Chur sein Arbeitsort gewesen. Im Portrait über den heute 79-jährigen Samedrin erfahren wir, warum. Und er erzählt uns von einem Jahrhundertereignis, einem ganz speziellen Duft und einem rekordverdächtigen Spurt.

TEXT Christoph Benz

Er habe immer Zeit, ausser am Montag, dann treffe er sich jeweils mit Kollegen zum Jassen, sagte mir Peter Florin, als ich ihn am Stammtisch seines Lieblingslokals in Samedan auf meine Absicht ansprach, ein Portrait über ihn und sein Berufsleben schreiben zu wollen. Und so treffen wir uns ein paar Tage später in seiner Wohnung am Dorfrand von Samedan direkt an der Bahnstrecke nach St. Moritz. Und noch während wir uns am Esstisch für das Gespräch einrichten, rauscht fast unbemerkt ein Zug vorbei;

man hört ihn kaum. Wir schauen ihm nach. Die neuen Züge seien zwar sehr leise, aber für ihn seien das keine richtigen Züge mehr, sondern Trams, meint Florin, während der «Capricorn»-Triebzug Richtung Celerina verschwindet. Dass er ein Eisenbahner durch und durch war, sieht man in seiner Wohnung nicht auf den ersten Blick; kaum ein Bild oder ein Relikt aus seiner langen Zeit bei der Rhätischen Bahn schmücken die Wohnung. Nicht mal die unter Sammlern sehr gefragte Kondukturmütze hat er aufbewahrt. Und dabei habe ich insgeheim gehofft, ich könne ihn mit dieser Mütze für dieses Portrait fotografieren. Er habe halt



Ohne Mütze, dafür mit einer Anerkennungsurkunde: Der heute 79-jährige Peter Florin war von 1966 bis 2008 zuerst Kondukteur und später Zugführer bei der RhB.

Foto: Christoph Benz

vieles weggegeben, als er altersbedingt vor ein paar Jahren in die jetzige Parterrewohnung in der Eisenbahnersiedlung Ariefa umgezogen sei. Und auch wenn ihm das Laufen zusehends Schwierigkeiten bereitet, spaziert er fast täglich durch «sein» Samedan, wie er sagt. Hier

ist er 1946 geboren und aufgewachsen, der Sohn eines Eisenbahners; sein Vater arbeitete in der Depotwerkstätte. Und trotzdem wollte er als junger Bursche nicht zur Bahn; sein Traumberuf sei – man staune – Metzger gewesen. Daraus wurde aber nichts; er fand nach der Schule keine passende Lehrstelle. Warum also nicht doch zur Bahn? «Weil mein Vater fand, «am besten gehst du jetzt erstmal weg vom Engadin und entdeckst so ein bisschen die Welt». Und das war rückblickend gar nicht so schlecht.»

«Ich fühlte mich alleine»

Und so sei er 1962 bei der Post gelandet. In Zürich. Nur für drei Jahre, habe man ihm gesagt, danach kriege er eine Stelle in Graubünden. «Und ich als naiver Mensch damals habe natürlich nichts Schriftliches verlangt. Drei Jahre später ging ich auf die Verwaltung mit der Bitte, man möge mich nun versetzen, so wie es mir versprochen wurde. Ob ich das schriftlich hätte, wollte der Beamte wissen – nein, habe ich nicht. Und damit war das Thema Versetzung vom Tisch.» Worauf Florin kündete. «Ich habe die Berge vermisst, wollte nicht länger in Zürich bleiben.» Ein richtiger Heimweh-Engadiner sei er gewesen; keine Gelegenheit liess er aus, um nach Hause zu fahren. Wie war das eigentlich für ihn, als er als Sechzehnjähriger zum ersten Mal seine Heimat gen Zürich verliess? Er sei verloren gewesen in dieser grossen Stadt, fühlte sich alleine; und was ihm am meisten aufs Gemüt schlug, dem sonnenverwöhnten Engiadinais, war das Wetter. Vor allem im Herbst und im Winter. «Da hat man monatelang keinen Sonnenstrahl gesehen, nur Nebel, Nebel und nochmals Nebel, und dann diese Kälte; ganz anders als im Engadin. Da konnte man drei Jacken übereinander anziehen und hat trotzdem gefroren...» Ja, der erste Winter in Zürich, der sei hart gewesen. Und trotzdem unvergesslich. Es war im Januar 1963, als der ganze Zürichsee komplett zufror. Eine über zehn Zentimeter dicke Eisdecke erstreckte sich von Rapperswil bis ins Zürcher Seebecken. Die



Seegfröni, ein riesiges gesellschaftliches Ereignis, welches hunderte Menschen mit Schlittschuhen, zu Fuss oder sogar mit dem Velo auf den See lockte, nachdem das Eis von den Behörden freigegeben wurde. «Zusammen mit Kollegen von der Post bin ich mit den Schlittschuhen von Zürich bis nach

Rapperswil und wieder zurück gelaufen», schwärmt Florin. «Wir haben sogar ein «Gstättli» gebastelt mit einem Segel, welches wir uns wie ein Rucksack auf den Rücken schnallen konnten. So liessen wir uns vom Wind über den See treiben. Das war eine Schau!» Und er erinnere sich noch gut an die vielen Bratwurst-, Cervelat oder Marronistände mitten auf dem See. «Die Wochen der Seegfröni waren schön.»

Von der Post zur Eisenbahn

Nachdem Peter Florin bei der Post also den Bettel hingeschmissen hatte und von Zürich zurück nach Samedan zog, bekam er im Sommer 1965 eine Anstellung bei der RhB, und zwar als Kramper (Gleismonteur) beim Bahndienst. Ein Knochenjob; praktisch alle Arbeiten mussten damals noch von Hand erledigt werden, Maschinen für den Gleisbau und den Unterhalt gab es so gut wie keine. Zum Glück sei er zeitweise als Streckenwärter eingeteilt worden. Das sei fast so etwas wie Erholung gewesen. «Und man war auf sich alleine gestellt, hatte also seinen Frieden.» Florin weiss noch genau, wie dieser Dienst ablief: «Am Morgen ging's mit dem ersten Zug von Samedan nach Preda, wo ich die Karbidlampe, welche wir damals noch hatten, anzündete und dann ging's zu Fuss ab ins Loch, ab in den sechs Kilometer langen Albulatunnel, wo ich Ausschau hielt nach Schienenbrüchen oder losen Schrauben. Etwa eineinhalb Stunden benötigte ich, um durch den Tunnel zu gehen. Der spezielle Geruch –

man kann ihn kaum beschreiben – so eine Mischung aus feucht-modrig, erdig und metallisch – hängt mir heute noch in der Nase. Ich mochte ihn. Wieder draussen an der frischen Luft in Spinas musste ich jeweils einen Blick in den Wartesaal werfen und diesen allenfalls aufräumen, dann nahm ich den Zug nach Samedan, wo ich zu Hause die Mittagspause verbrachte. Um viertel vor Eins ging's dann wieder mit dem Zug nach Spinas, von wo ich dann die Strecke bis nach Samedan ablief. Alles in allem 12 Kilometer Fussmarsch. Eine schöne Arbeit.» Und doch war für ihn klar, dass er nicht bis zur Pensionierung beim Bahndienst bleiben möchte.

*Ein Jahrhundertereignis:
Die Seegfröni lockte im Februar 1963 tausende Menschen
auf den komplett zugefrorenen Zürichsee, hier im Zürcher Seebecken.
Auch Peter Florin war dabei.*

Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich



Lange musste er sich nicht gedulden: Bereits ein Jahr später wechselte er quasi vom Gleis in den Zug – als Kondukteur-Aspirant. Mit einem kleinen Wehmutsstropfen: Dienstort war Chur. Damit konnte er leben. Während der rund einjährigen Ausbildung war Florin zusammen mit seinem Lehrmeister unterwegs. Und er erinnert sich noch genau, was ihm Berni Tuor – so hiess sein Lehrmeister – am ersten Tag einbläute: «Es geht niemand aus dem Zug, der nicht kontrolliert wurde.» Die Billettkontrolle stand also an erster Stelle, Kundendienst war zweitrangig. Respektspersonen seien sie gewesen, mit ihrer schwarzen Uniform, der Krawatte und der Mütze mit den weissen Streifen, welche den Dienstrang anzeigten. Als Aspirant hatte er keinen, mit dem Aufstieg zum Kondukteur nach bestandener Prüfung einen. Und nach ein paar Jahren hatten die Kondukteure die Möglichkeit, erneut eine Prüfung abzulegen und zum Zugführer aufzusteigen; dieser trug dann zwei Streifen am Hut. Und der Oberzugführer drei. Soweit liess es Florin aber nicht kommen; er belies es beim Zugführer.

Der ewige Ablöser

Drei Jahre waren verstrichen, als ihn Betriebschef Durisch in die Verwaltung zitierte und ihm anbot, er könne nach Samedan. Als Ablöser. Für drei Monate. Florin lehnte ab. Das bringe ihm nichts. Wemnschon möchte er fix ins Engadin und dort dann heiraten. Frustriert verliess er das Büro, ging zurück zum Bahnhof und traf dort Zugführer Donatz, welcher für die Personaleinteilung zuständig war. Dieser wusste natürlich Bescheid, schliesslich liess Florin immer schon durchblicken, dass er sich gerne nach Samedan versetzen lassen möchte. «Donatz sagte mir, ich solle dem Betriebschef unbedingt zusagen, den Rest erledige er. Und so trat ich am 1. April 1969 in Samedan meine dreimonatige Ablösung an. Und blieb bis zur Pensionierung. Obwohl ich nie offiziell versetzt wurde.» Florin schmunzelt. So habe die Bahn damals funktioniert; man hielt zusammen und vieles wurde unter der Hand geregelt.

Die Orientierung verloren

Fortan war er vor allem im Engadin, auf der Albula- und auf der Berninalinie unterwegs, seiner Lieblingsstrecke. «Einmal», beginnt er zu erzählen, «war ich mit dem letzten Zug vom Puschlav Richtung Pontresina unterwegs. Nur der Lokführer und ich, wir hatten keine Passagiere. Oben auf dem Pass gerieten wir in einen zünftigen Schneesturm, und so kam es, dass der Zug etwa einen Kilometer vor der Station Bernina Ospizio in einer Schneeverwehung stecken blieb.

Lokführer Linder versuchte alles Mögliche, aber der Triebwagen machte keinen Wank mehr, weder vorwärts noch retour. Keine Chance. Und Zugfunk hatten wir damals noch keinen. Also sagte Linder, ich solle mich zu Fuss durch den Sturm zur Station kämpfen und von dort telefonisch Hilfe anfordern. Ich solle aber unbedingt die Schiene zwischen



Mit der Beförderung zum Zugführer zierten fortan zwei Streifen seinen steifen Hut.
Aus dem Fotoalbum von Peter Florin

die Füsse nehmen, nicht dass ich mich noch verirre; der Sturm wütete so stark, dass man die Hand nicht vor den Augen sah. So lief ich also los, die Schiene immer schön zwischen den Füssen. Irgendwann, auf halbem Weg vielleicht, bin ich gestolpert, stand wieder auf, klopfte den Schnee von der Uniform ab und ging weiter – bis ich wieder vor dem Triebwagen stand. Ich hatte, nachdem ich «uf d'Schnurra» flog und wieder aufgestanden bin, nicht bemerkt, dass ich in die falsche Richtung marschierte, so schlecht war die Sicht. Beim zweiten Versuch hat's dann geklappt und ich konnte im Buffet – das Stationsbüro war um diese Zeit nicht mehr besetzt – einen Hilfszug aufbieten, welcher den steckengebliebenen Triebwagen dann aus dem Schnee zog. Anstatt um halb neun bin ich an diesem Abend erst um halb zwölf heimgekommen.»

CHAMPEX-LINDEN® Modellspielwaren

Wir sind eines der führenden Versandhäuser für LGB-Modelleisenbahnen und Zubehör. Unser vollständiges Liefersortiment finden Sie unter

www.champex-linden.de

CHAMPEX-LINDEN Modellspielwaren
Schloßstraße 60 · 88353 Kißlegg / Allgäu



schutz filisur
Gartenbau Landschaftsbau

Schutz Filisur
Gartenbau Landschaftsbau AG
Dorfstrasse 1
CH-7477 Filisur

T 081 410 40 90
www.schutz-filisur.ch

Neuheit 2025



28447 E-Lok Nr. 611 (Serie Ge 4/4 II), RhB, Ep. VI

Die 57 cm lange E-Lok der Serie Ge 4/4 II mit der Betriebsnummer 611 der Rhätischen Bahn ist in historischer Lackierung der Epoche IV-Zeit ausgeführt. Alle 4 Radsätze sind von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder, welcher diverse Licht- und Soundfunktionen sowie die motorische Funktion der heb- und senkbaren Dachstromabnehmer bietet.



Erfahren Sie mehr unter: www.lgb.de



Zur Lok passende Wagen:



LGB: Die Rhätische Bahn im Modell – für Drinnen und Draussen



Ein rekordverdächtiger Spurt

Und dann gibt es noch eine Anekdote, welche bis heute die Runde macht bei der RhB. Passiert ist diese Geschichte nur wenige Jahre vor seiner Pensionierung. Es war an einem schönen Sommertag, als Florin den Bernina Express Richtung Süden begleitete. In der Station Alp Grüm musste ein Gegenzug abgewartet werden. Und noch während Florin draussen auf dem Perron vor seinem Bernina Express stand, fuhr dieser durch ein Missverständnis nach der Kreuzung vor seiner Nase ab. Alles Rufen, Winken und Pfeifen nützte nichts. «Also fackelte ich nicht lange und rannte auf direktem Weg den steilen Hang hinunter, in der Hoffnung, den Zug vor der Station Stablini einzuholen. Als ich ausser Atem unten an der Strecke ankam, fuhr gerade der letzte Wagen an mir vorbei. Kurzenschlossen nahm ich mein Natel, wählte die Nummer der Zugleitstelle und sagte, sie sollen den Zug unbedingt in Cavaglia aufhalten. Und dann rannte ich weiter, querfeldein, über Stock und Stein, hinunter nach Cavaglia. 17 Minuten habe ich gebraucht.» Man hätte es ihm fast nicht zugetraut; er, der für sein gemütliches, sein «pachifiges» Wesen bekannt und geschätzt war. Und doch erntete Florin unter seinen Kolleginnen und Kollegen nicht nur Bewunderung für diese sportliche Höchstleistung. «Es gab solche, die sagten, ich sei ein «dumma Siech»; sie wären

garantiert nicht dem Zug hinterher gerannt und hätten stattdessen im Buffet auf den nächsten gewartet», erinnert er sich. «Konnte ich aber nicht», fährt er fort, «ich hatte ausgerechnet an jenem Tag Gäste im Zug, welche den Pass für den Grenzübertritt im Hotel vergessen hatten. Und ich habe ihnen gesagt, ich werde das in Campocogno, dem Grenzbahnhof zwischen der Schweiz und Italien, für sie regeln». Kundendienst par excellence. Das lobte auch sein Chef, Oberzugführer Dolf. «Man sieht, du zeigst Interesse», sagte er mir. Und gleichzeitig gab's einen Rüffel. Es sei Blödsinn, was ich gemacht habe; ich hätte stürzen und mich verletzen können und niemand hätte mich gefunden, mitten in der Wildnis. Da musste ich ihm Recht geben; daran hatte ich in der Hitze des Gefechts gar nicht gedacht.»

Und so könnte uns Peter Florin noch manche Episode erzählen; Langeweile kannte er in seinen 42 Dienstjahren als Kondukteur und später als Zugführer nicht. Und auch wenn er sich mit 62 entschied, vorzeitig in Pension zu gehen, war auf seiner letzten Fahrt von Chur ins Engadin am 28. November 2008 natürlich auch etwas Wehmut dabei. «Schliesslich ging mit diesem Tag ein Lebensabschnitt zu Ende.» Und als der Zug dann in den Albulatunnel fuhr, sei er am offenen Fenster gestanden und habe sich noch einmal eine grosse Portion feucht-modrige Tunnelluft um die Nase wehen lassen. ■



Februar 1980 stolzer
Kondukteur einer
Dampflokomotive 108

Ein weiterer Blick ins Fotoalbum von Peter Florin, hier mit historischer Uniform vor einem Dampfzug. Auch das gehörte hin und wieder zu seinem Job als Zugführer. Und offensichtlich hatte er Spass daran.

Bereit zur Fahrt von der Bündner Hauptstadt hinauf nach Arosa:
Der 1957 in Betrieb genommene ABFe 4/4 483 auf dem Churer
Bahnhofplatz am 24. März 1963.

Sechs Stück dieser modernen und damals stärksten
Schmalspurtriebwagen der Schweiz ersetzen einen Grossteil
der sechs alten Chur-Arosa-Triebwagen von 1914 und 1925.
Diese waren mit einer maximal möglichen Anhängelast
von 48 Tonnen auf Bergfahrt für den gestiegenen Verkehr –
vor allem im Winter – nicht mehr leistungsfähig genug.
Mit den Neuen konnte die Anhängelast auf 60 Tonnen
gesteigert werden.
Und sie brachten als die ersten rot lackierten Fahrzeuge
Farbe in den Fuhrpark der Arosabahn.





Zeitreise | Von Chur nach Arosa

Obwohl die beiden Platzhirsche der Fotoindustrie – Agfa und Kodak – bereits in den 1930er-Jahren erste Farbfilme auf dem Markt brachten und sich die Farbfotografie nach dem Zweiten Weltkrieg langsam durchzusetzen begann, galt sie gerade unter Profifotografen lange als Spielerei und war entsprechend verpönt; wer etwas von sich hielt, der fotografierte auch weiterhin Schwarzweiss.

Joachim von Rohr, ein deutscher Elektroingenieur, sah das nicht so eng, schliesslich war er kein verbissener Profi-, sondern ein leidenschaftlicher Amateurfotograf.

TEXT *Christoph Benz*

Bereits in den 1950er-Jahren begann er, mit Farbfilmen zu fotografieren, obwohl viele Fragen damals noch offen waren, zum Beispiel, wie lange Farbfotografien überhaupt halten und welchen Einfluss die Alterung auf die Farben hat. Heute wissen wir: Ein wichtiger Faktor in der Konservierung von Farbbildern ist die Lagerung. Kühl, trocken, dunkel. Und es scheint, dass sich Joachim von Rohr daran gehalten hat; seine unzähligen Farbdias aus den 1950er- und 1960er-Jahren haben die Zeit bis heute bestens überstanden. Fotografiert hat er vor allem Eisenbahnen, unter anderem auch in der Schweiz, wo er verschiedene (zum Teil längst verschwundene) Schmalspurbahnen festhielt, darunter natürlich auch die Rhätische Bahn. Seine umfangreiche Sammlung befindet sich heute in Kanada in Obhut von Klaus Peter Canavan. Und wie schon

in der letzten Ausgabe der Kulturbahn dürfen wir auch in dieser Nummer wieder einen Teil der wertvollen Zeitdokumente publizieren. Nach einem Abstecher ins Misox geht's jetzt ins Schanfigg. Die Wintersaison war bereits am Ausklingen, als Joachim von Rohr am 9. und am 24. März 1963 die Arosabahn im Fokus hatte. Der Betrieb auf der gerade mal 26 Kilometer langen Strecke bot damals noch eine ausserordentliche Abwechslung an Trieb- und Personenzugwagen, und es darf als grosses Glück bezeichnet werden, dass heute, über 60 Jahre später, mit den Farbbildern von Joachim von Rohr gleichzeitig auch die farbliche Vielfalt des Rollmaterials gezeigt werden kann – vom heute üblichen Rot über Grün bis Grün/Crème war damals noch alles dabei. Unsere Bilderreise beginnt in Chur und führt uns auf den folgenden Seiten hinauf bis nach Arosa. ■



Bis zur Beschaffung der neuen Triebwagen in den 1950er-Jahren wurde der gesamte Verkehr mit den sechs vorhandenen Originaltriebwagen bewältigt. Da vor allem der Wintersportverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg stark anzog, musste Verstärkung her, wozu die RhB vier Triebwagen der Berninabahn für Einsätze auf der Chur-Arosa-Bahn umbaute. Diese konnten fortan unter 1000 Volt (Bernina) als auch unter 2400 Volt Gleichstrom (Arosabahn) betrieben werden. Am 9. März 1963 erwischte Joachim von Rohr beim Depot Sand in Chur den ehemaligen Berninabahn-Triebwagen BCe 4/4 1 von 1908, welcher 1946/47 arosabahntauglich gemacht wurde und dabei die neue Nummer 31 zugeteilt bekam.



Als Joachim von Rohr am 24. März 1963 die Arosabahn fotografierte, stand mit dem Triebwagen 487 noch ein einziger von ursprünglich sechs Originaltriebwagen der 1914 eröffneten Chur-Arosa-Bahn im Einsatz, hier unterwegs ausgangs Chur bei der 1901 gebauten Kraftwerkzentrale Sand.



Triebwagen 482 an der Spitze eines talwärts fahrenden Zuges bei der Einfahrt in die Station St. Peter-Molinis auf der Moliniserbrücke am 9. März 1963.



Eine der fotografischen Perlen von Joachim von Rohr, aufgenommen am 9. März 1963, als der Berninatriebwagen 31 dem Arosabahn-Oldtimer 487 auf der Fahrt von Chur hinauf nach Arosa Vorspann leistete. Noch während der Zug in die Station Peist rollt, springt der Kondukteur ab dem fahrenden Triebwagen.



Am späten Nachmittag des 24. März 1963 – ein Sonntag – präsentierte sich der ABFe 4/4 487 von 1929 als letzter Vertreter seiner Art beim Halt in Langwies im besten Licht. Die kurze Komposition – möglicherweise ein Entlastungszug – ist gut besetzt mit müden Wintersportlerinnen und Wintersportler, welche das Wochenende im frisch verschneiten Arosa bei bestem Wetter so richtig genossen.





Der 24. März 1963 war ein traumhafter Wintersonntag im Schanfigg mit frisch verschneiter Landschaft bei bestem Wintersportwetter. Während also auf den Pisten rund um Arosa nochmals richtig viel Betrieb herrschte, stapfte Joachim von Rohr auf der Suche nach dem perfekten Motiv dem Gleis entlang durch den frischen Schnee, als ihm oberhalb der Station Litzirüti der alte Triebwagen 487 vor die Linse fuhr. Man beachte die einfache, ja fast schon primitive Fahrleitung ...



Am selben Tag entstand dieses Bild vom 1957 in Betrieb genommenen Triebwagen 486, welcher als vormittäglicher Alleinfahrer von Arosa nach Chur in der Station Litzirüti auf einen Gegenzug wartete.



Mit Einsetzen des Rückreiseverkehrs am Abend reichte dann ein Alleinfahrer bei weitem nicht mehr. Die Aufnahme mit dem in der Abendsonne glänzenden ABFe 4/4 485 im Bahnhof von Arosa bildet den Abschluss unserer Zeitreise in Farbe.

Alle Fotos:
Joachim von Rohr /
Sammlung
Klaus Peter Canavan

«VEREINT IM VEREIN ...»

50 DIE GRÜNE ZEITEPOCHE



48 ARMIN BRÜNGGERS ERBE



56 NEUES GLOCKENSIGNAL



52 HISTORIC RhB GASTRO



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 Dampflokomotive «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 bewirbt 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 lauffachlosen RhB-Loktypen Ge 4/4 I, Ge 6/6 II sowie später die Ge 4/4 II in die ursprüngliche Ausführung.

Stiftung GRÜN & CHROM
Veja Station 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 Biletangebot auch spezielle Angebote 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



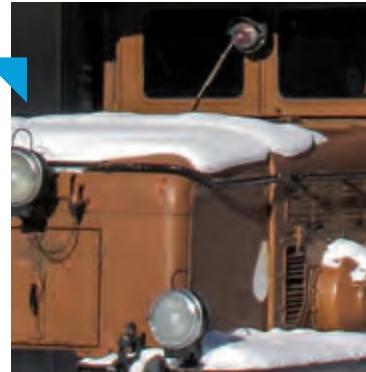
60 | DIE LEGENDÄRE
BAHNHOFSUHR



54 | DIE
SALONWAGEN-
LOK



64 | NEUES ZUR LOK 407



62 | MODELLBAHNLANDSCHAFT



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 Bahnmateriale 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 Station 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 1407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

Albula-Bahn-Club Bergün
Veja Alvrä 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.*



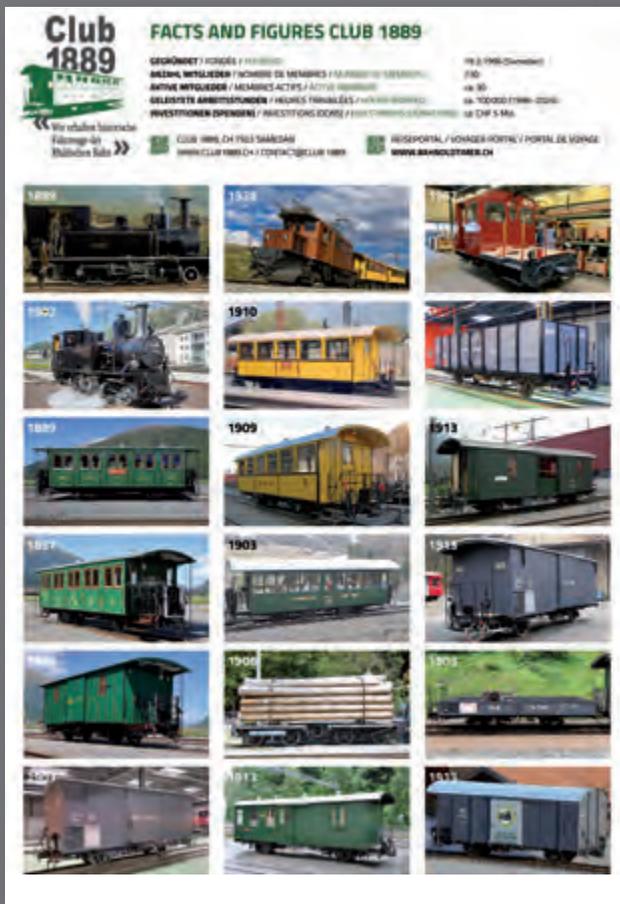
Armin Brünggers grosses Erbe für den Kanton Graubünden

Die Anfänge waren bescheiden, das Resultat gross.

Der Samedner und ehemalige Lokführer Armin Brünger hat von 1996 bis zu seinem Tod am 25. Juli 2024 die Restaurierung von zwei Dampf- und einer Elektrolokomotive, einem Stationstraktor und vierzehn historischen Personen, Gepäck-, Post- und Güterwagen der Rhätischen Bahn verantwortet oder stark unterstützt. Armin Brünger ist damit im Kern mitverantwortlich dafür, dass die Rhätische Bahn heute im Besitz der vielbeachteten Sammlung an historischen Eisenbahnfahrzeugen ist, für welche sie weitem bewundert wird.



↑
*Handybild von Lebenspartnerin Margrit Gwerder
mit Armin Brünger im Führerstand seiner Dampflok «Heidi».
Für schmutzige Arbeit war er sich nie zu schade,
um so mehr glänzen heute seine Fahrzeuge.*



Ein Auszug aus einem Flyer für Führungen des Club 1889 im Depot Samedan von 2024 zeigt eindrücklich Armin Brünggers Erbe. Die meisten Fahrzeuge befinden sich im Besitz der RhB.

Auch die Wageneinstellhalle von Samedan hat er mit dem Pontresiner Architekten Romano Brasser initiiert und die Mittel für deren Bau beschafft. Dieser geschützte Unterstand trägt – weil vor deren Bau witterungsbedingte Schäden an den hölzernen Wagenkasten aufgetreten sind – bei Clubmitgliedern den Übernahmen «Arche Brasser».

Armin Brüngger zeigte sein Können nicht nur durch das Aufgleisen von Projekten und der Mittelbeschaffung. Vor allem bei der Ausführung in der Werkstatt bewies er seine Meisterschaft. Er legte als begnadeter Handwerker mit grosser Leidenschaft für historische Fahrzeugtechnik immer selber Hand an. 28 Jahre lang war Armin Brüngger der Leiter der Gruppe Samedan des Club 1889 im Depot von Samedan. Dort hatte er bis zum Schluss grosse Unterstützung erhalten von zahlreichen freiwilligen Helfern aus der Region und dem Unterland. So auch von den Oberengadiner Zimmermännern Theo Hirschi und Gian Luzi, sie brachten sich vor allem bei den Holzarbeiten für die historischen RhB-Wagen engagiert ein. Zusammen haben sie viele Zehntausend Stunden freiwilliger Arbeit geleistet

Bescheiden bis in den Tod

In Graubünden und bei der RhB hat Armin Brünggers Tod im letzten Jahr wenig Resonanz ausgelöst – in Anbetracht seiner Leistung erstaunlich. Dafür war er als eingefleischter Handwerker wohl zu bescheiden. Schweizweit war die Anerkennung seiner Leistungen in der Szene und bei Fachleuten aber gross. Mit Blick auf das eindrückliche rollende RhB-Erbe, das er dem Kanton



und seiner Bahn hinterlässt, ist das nur logisch. Armin Brünggers Lieblingskind, die ölgefeuerte Lok «Heidi» von 1902, und die vorbildlich restaurierten Wagen aus dem 19. Jahrhundert, haben viele Bewunderer. Ein besonders herzergreifender Ausdruck dafür waren Lokpiffe von Dampflok- und einem Dampfschiff des Vierwaldstättersees am Todestag von Dampf-Kollegen, von denen er als ehemaliger Dampflokführer viele hatte.

Armin Brüngger hat mit seiner Art und seinem Wirken viele Menschen motiviert, sich ebenfalls für die fahrenden Zeugen der alten RhB einzusetzen. Das ist vielleicht sein noch grösseres Erbe für die RhB und den Kanton, eine ganze Generation mit Fackelträgern und Spendern für die Bündner Bahnkultur animiert zu haben. ■

TEXT Fredy Pfister



Die grüne Zeitepoche ist lanciert

Mit dem Rollout der Ge 4/4 II 611 «Landquart» im Frühling 2024 wurde ein erster Meilenstein für die Stiftung «GRÜN & CHROM» gelegt. Fortan sorgt die grüne Lok auf dem bündnerischen Meterspurnetz für Aufsehen und ist für die neugegründete Stiftung ein willkommener Werbeträger.

Rund 50 Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Baureihe «Bo'Bo' II» konnte in enger Zusammenarbeit mit den Hauptwerkstätten der RhB das erste Projekt realisiert werden. Die Lok Ge 4/4 II 611 «Landquart» präsentiert sich wieder in der grünen Originallackierung und den erhabenen Chrombuchstaben. Somit steht dieses «rollende Schmuckstück» seit dem Frühling 2024 praktisch täglich auf dem Stammnetz der RhB im Einsatz und wird verschiedensten Zugkompositionen vorgespannt. Für die zahlreichen Bahnfreunde aus dem In- und Ausland ein attraktives Fotosujet in der Bündner Bahnlandschaft. In Fachzeitschriften und Lokalzeitungen wurde über den Neustart der «grünen Lokepoche» berichtet und stiess bei Jung und Alt auf entsprechendes Interesse. Nebst der medialen Präsenz konnte anlässlich der UNESCO-Welterbetagen in Bergün die Stiftung «GRÜN & CHROM» einem breiteren Publikum näher vorgestellt werden. Zwei Lokomotiven der Baureihen Bo'Bo' I (605) und Bo'Bo' II (611) bildeten vor Ort die Hauptattraktion dieser Veranstaltung. Der Stiftungszweck besteht darin, aus der Reihe Ge 4/4 I, Ge 4/4 II und Ge 6/6 II je eine Lok in den grünen Ursprungszustand zurückzubauen und eine weitere Lok im letzten Betriebszustand in Rot zu erhalten. Im Winter 2024/25 wird unter der Regie der RhB in der Hauptwerkstätte Landquart die Ge 4/4 I 605 «Silvretta» im aktuellen Erscheinungsbild in Rot einer umfassenden Revision unterzogen. Ziel ist, ab



Ein schönes Gespann: die Ae 6/6 11407 «Aargau» des Vereins Mikado und die Ge 4/4 II 611 «Landquart» am 15. März 2025 bei Zizers.
Foto: Jarrah Peckover

Mitte Mai 2025 die revidierte Lok 605 den fahrplanmässigen Nostalgiezügen zwischen Davos Platz und Filisur vorzuspannen.

Zur «grünen Zeitepoche» zählen auch grüne vierachsige Personenwagen (Einheitswagen I und II), die in einem weiteren Schritt in den grünen Ursprungszustand zurückgebaut werden sollen. Eine besondere Überraschung lieferte die Hauptwerkstätte der RhB im vergangenen Herbst mit dem grünen Anstrich des vierachsigen Gepäckwagens D 4205. Auf der Sonderfahrt «Bierkult trifft Bahnkultur» verkehrte zur Freude der Reisenden der grüne D 4205 als «Treffpunkt- und Barwagen» im Sonderzug; als Traktionsfahrzeug stand natürlich die grüne Lok 611 im Einsatz!

Der Start der Stiftung «GRÜN & CHROM» ist geglückt und die Bahnenthusiasten dürfen sich auf weitere grüne Objekte freuen. ■

TEXT Geni Rohner



Güterzug mit der grünen Lok auf dem Schmitterobelviadukt.
Foto: Georg Trüb



Ein klassischer grüner «Blockzug Valser» mit der passenden Lok 611 bei Castrisch.
Foto: Georg Trüb



Die Ge 4/4 II 611 mit Panoramawagen des «Glacier Express» unterhalb der Kirche St. Peter Mistail auf der Albulastrecke Richtung Engadin.
Foto: Georg Trüb



Verein Dampffreunde der RhB und Club 1889 spannen zusammen



Für den Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
und den Club 1889 ist schon lange klar:

Kein gepflegter Nostalgiezug ohne etwas gepflegte Gastronomie an Bord.

**Statt jeder für sich profitieren ab Januar 2025 beide Vereine
von den Stärken des anderen.**

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn und der Club 1889 spannen nach erfolgter Zustimmung beider Vereinsvorstände beim Catering ab Januar 2025 zusammen. Sie wollen ein effizienteres und feines Gastroangebot auf allen historischen Extra-fahrten anbieten können. Beide Vereine profitieren durch diesen Schritt zudem personell voneinander.

Das bisherige Catering beider Vereine heisst neu «Historic RhB Gastro». Der Reingewinn soll jeweils per Jahresende einem Restaurierungsprojekt gutgeschrieben werden. Als Leiter dieser Gruppe fungiert Andy Jenny, welcher viele Jahre Leiter des Zugspersonals Süd bei der RhB war und vorher das Hotel Stolzenfels in Davos führte.





← Gastrochef Andy Jenny in seiner Zugsbar «F.4.» im Engadiner Dampfzug.
Fotos: Fredy Pfister



Neues gemeinsames Lager in Samedan

Das Lager für das benötigte Catering-material befindet sich in der Betriebswerkstätte Samedan beim Club 1889. Der Verein Dampffreunde RhB muss sein bisheriges Cateringlokal bedingt durch den Abriss des ehemaligen SBB-Bahnhofs von Landquart per Ende November 2025 aufgeben. Für alle Zahlungsmöglichkeiten und die Produktbewirtschaftung kann auf die IT-Infrastruktur des Club 1889 zurückgegriffen werden.

Dieses Jahr finden 35 historische Extrafahrten für ein hoffentlich grosses Publikum statt, deshalb kommt dieser Schritt gerade rechtzeitig. Es ist gar nicht so einfache, im weitverzweigten Bündner Schienennetz in historischen Zügen auf allen Zügen allen Gästen etwas Gastrobetrieb bieten zu können.

Buchungen für die 1. Klasse in Dampfzügen oder anderen Angeboten wie zum Beispiel die Fahrten mit unserer Lok 182 über den Bernina erfolgen über den Bahnhof Bonaduz.

Für die Vorbereitung, die Gastoarbeit auf den Zügen und den Abwasch nach den Fahrten steht somit neu ein Team von ca. 30 jüngeren und älteren Helferinnen und Helfern aus der Region und der Deutschschweiz zur Verfügung.

Die zwei Vereine freuen sich auf die Zusammenarbeit und hoffen auf viele zufriedene Gäste. Seid alle herzlich willkommen bei Historic RhB Gastro im neuen Jahr! Unser erster gemeinsamer Einsatz unter der Flagge von Historic RhB Gastro war die Engadiner Dampffahrt vom 26. Januar 2025. ■

Das Historic RhB Gastro Team freut sich auf Ihren Besuch!

TEXT Fredy Pfister



← Der erste gemeinsame Einsatz beim Engadiner Dampfzug am 26. Januar 2025.
Foto: Club 1889



Die Salonwagen haben jetzt eine passende Lokomotive

Seit 2024 besitzt die Rhätische Bahn eine neue Werbelok,
passend zu ihren historischen Salonwagen.



→
Lok 626 anlässlich
der Tauffahrt
«Alby Glatt»
am 21. März 2025
bei Ardez.
Foto:
Jarrah Peckover

Jahrzehntelang wurden die RhB-Salonwagenzüge von einem der berühmten, braunen Krokodile Ge 4/4 414 oder 415 von 1929 gezogen. Leider können diese nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 55 Kilometern pro Stunde fahren. Das ist im aktuellen Fahrplan zu wenig, um einen Salonzug zum Beispiel von St. Moritz nach Disentis führen zu können, ohne den regulären Zugsbetrieb massiv zu stören.

Eine Idee, wie dieses Problem stilvoll gelöst werden könnte, lag auf der Hand: Die so genannten Lokomotiven Bo'Bo' 2 der RhB werden aktuell rundum erneuert, um weiterhin fit für den modernen Bahnbetrieb zu sein. Deshalb könnte doch eine solche stolze und typische RhB-Lok mit einem passenden Design versehen werden, welche zum Salonzug passt. Deshalb suchte ich nach passenden Designvorlagen. Fündig wurde ich bei der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB), der ehemaligen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), bei der Südostbahn (SOB) und bei der RhB selber.



↑
Das blaue Krokodil am 5. Juni 2005
in Filisur.
Foto: Peter Pfeiffer

Diese Bahnen hatten in den Vergangenheit Lokomotivdesigns umgesetzt, die zu den blau-crèmen Wagen der ehemaligen Compagnie Internationale des Wagons-Lits passten.

Besonders das blaue, heiss diskutierte Krokodil der RhB hatte es mir angetan.



↑ LGB-Modell der Lok 626 auf der Gartenanlage von Hendrik Hauschild.
Foto: Hendrik Hauschild

Nach hitzigen Diskussionen am Ziel

Ich beauftragte Grafikerin Michaela Hartmeier aus Andermatt, erste Entwürfe für eine Werbelok auszuarbeiten. Auf Vorschlag meiner Gattin Gisela habe ich angeregt, die Lok nicht in Blau sondern in Blaucrème auszuführen. Ein Modell, das unser Vereinsmitglied und LGB-Markenbotschafter Hendrik Hauschild beim gleichnamigen grossen Modellbahnhersteller in der gewählten Variante ausführen liess und das an den UNESCO-Welterbetagen vom Juni 2024 in Bergün präsentiert werden konnte, führte zu hitzigen Diskussionen. Als Resultat dieser Kontroversen wurden Verbesserungen vorgenommen. Die RhB ihrerseits

hat vorgegeben, dass die Lok unten am Kasten graue «Schürzen» erhielt und der Goldstreifen damit höher gesetzt werden musste. Am 17. September 2024 konnte «unsere» Lok 626 in der Rotonde der Hauptwerkstätte Landquart der RhB schliesslich unseren Vereinsmitgliedern präsentiert werden. Wir sind zufrieden und stolz, endlich eine Lok im Fuhrpark der RhB zu haben, die perfekt vor unsere Salonwagen passt und alle RhB-Fahrpläne einhalten kann. ■

TEXT Beat Muggli



Das Glockensignal an der RhB-Station Davos Wiesen läutet wieder

Das historische Glockensignal der Station Davos Wiesen, das in den 1980er-Jahren verstummte, konnte erfolgreich wieder zum «Zwei-Klang» gebracht werden.



Station Wiesen
um 1977.
Archiv RhB

Die Interessengemeinschaft Zügen–Landwasser (IGZL) setzt sich dafür ein, technische und historische Anlagen sowie Bauwerke entlang der Strecke Davos–Filisur zu erhalten.

Seit 2018 verkehrt während des Sommerhalbjahres ein nostalgischer Zug zweimal täglich auf der Linie Davos–Filisur. Mit der Einführung dieses Nostalgiezugs verfolgte die IGZL konsequent die Idee, das vor rund vierzig Jahren ausser Betrieb genommene Glockensignal (Läutwerk) wieder erklingen zu lassen.

Am 4. Juli 2024 war es so weit: Das restaurierte Glockensignal wurde in einem feierlichen Akt offiziell in Betrieb genommen – passend zur Ankunft des Nostalgiezugs aus Filisur. Das sogenannte Säulenläutwerk wird nun automatisch ausgelöst, wenn ein Zug die Nachbarstation verlässt. Angetrieben wird der Glockenklöppel neu von einem elektrischen Synchronmotor. Das charakteristische Geläut ist während des fahrplanmäßigen Betriebs des Nostalgiezugs tagsüber zu hören.



Das Glockensignal und der
Nostalgiezug Filisur–Davos.
Foto: Walter Schmid

Mechanismen von elektrischen Läutwerken

Elektrische Läutwerke sind Vorrichtungen, die dazu dienen, den Bahnwärtern und den auf der Bahnstrecke beschäftigten Arbeitern durch Läutesignale gewisse Nachrichten und Aufträge zu geben. Es handelte sich um kräftig gebaute Schlagwerke mit Gewichtsbetrieb, ähnlich den Turmschlagwerken und mit elektromagnetischer Auslösung. Die geläufigste Bauart waren die Läutwerke der Firma Siemens & Halske Aktiengesellschaft Berlin, die im Jahre 1847 erfunden wurden.

Der Mechanismus im Inneren wurde durch den Gleichstrom des Induktors ausgelöst und sperrte sich nach Ablauf der für die Strecke vorgesehenen Anzahl von Glockenschlägen selbständig. Die Antriebskraft für den Glockenklöppel lieferte ein Gewicht, das nach etwa 25maliger Betätigung des Läutwerkes abgelaufen war. Danach musste das Gewicht vom Wärter wieder aufgezogen werden. Durch einen Stromstoss aus dem Läuteinduktor wurde der Auslösemagnet erregt.

Historische Bedeutung

In den ersten Jahrzehnten nach der Eröffnung der Linie Davos–Filisur im Jahr 1909 dienten Läutwerke bzw. Glockensignale zur Sicherung des bescheidenen Zugverkehrs. Die Stationsbeamten nutzten sie, um benachbarte Stationen – in diesem Fall Wiesen von Filisur her – über bevorstehende Zugfahrten zu informieren. Ende 1987 wurde das Glockensignal durch die Einführung des Streckenblocks (Zugsicherung) überflüssig, blieb jedoch glücklicherweise erhalten.

Restaurierung und Finanzierung

Die umfassende Restaurierung des Glockensignals wurde 2024 von Lernenden der login Berufsbildung AG in Landquart durchgeführt. Die Projektleitung, Montage und Inbetriebnahme übernahm die Rhätische Bahn (RhB). Die Finanzierung der gesamten Restaurierung wurde von der RhB-Infrastruktur, der IGZL und dem Fonds des Kantons Graubünden (im Rahmen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und der Bahnkultur Graubünden) getragen. ■

TEXT Walter Schmid

QUELLE Bahnzauber Europa, H.R. Lüthy-Pavan

Das restaurierte Glockensignal als optisches wie auch akustisches Schmuckstück vor der Station Davos Wiesen.

Foto: Walter Schmid



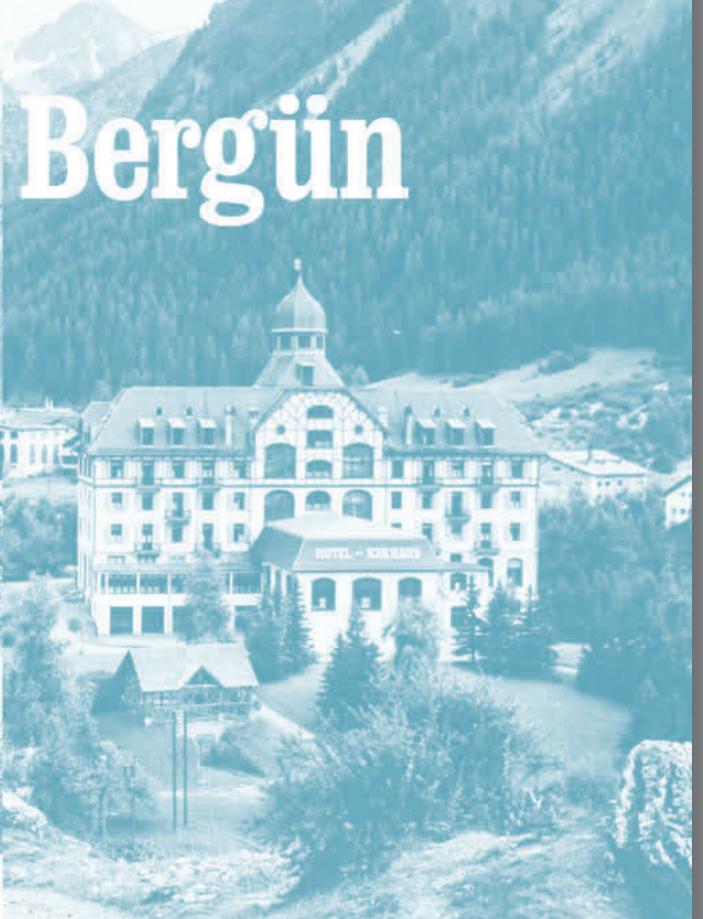
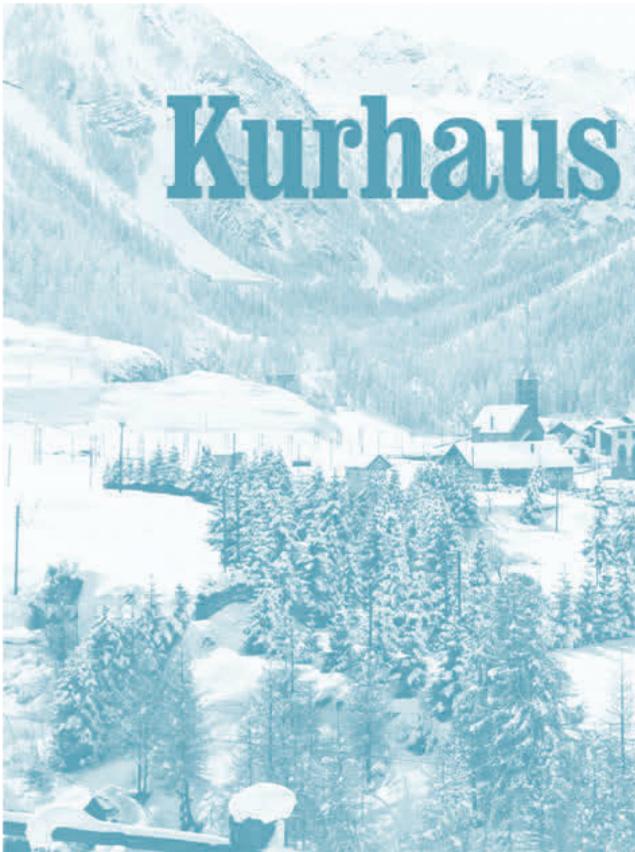
↑
Montagearbeiten des revidierten Signals.
Foto: Walter Schmid



↑
In der Werkstatt der login Berufsbildung AG in Landquart.
Foto: Simon Künzler



Kurhaus Bergün



www.kurhausberguen.ch

«Gönnerclub 407»

Werden Sie jetzt Mitglied!
www.bahnmuseum-albula.ch



Verrückt! Khöga. **graubünden**

Alp-Schaukäserei
Morteratsch

Alp-Erlebnis

GEMÜTLICH, KÖSTLICH, KÄSIG.
ALP-RESTAURANT & SCHAUKÄSEREI.

© Engadin St. Moritz / Romano Salis

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 Strecke 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

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

RÜGGLEI

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

Die legendäre Bahnhofsuhr gibt auch im Bahnmuseum Albula die genaue Zeit an

Interessierte am System «Eisenbahn» finden im Schaudepot des Bahnmuseums Albula (BMA) einen reichen Fundus an ausgestellten Sammelobjekten aus verschiedenen Entwicklungsepochen von Technik und Betrieb der RhB.

Erfunden hatte das heute verwendete Uhrensystem der Uhrmacher Matthias Hipp um 1840.

Dank seiner Erfindung benötigte nicht mehr jede Uhr ein Uhrwerk mit Pendel, sondern es genügte eine zentrale Mutteruhr im Gebäude.



↑ Temporäre Uhren-Revisionswerkstatt im BMA-Schaudepot.



↑ Sven Maflì (l) und Romeo Bee (r) beim Justieren der Perron-Nebenuhr im Bufèt.

In mehreren Etappen werden einige dieser Objekte revidiert und wieder in Betrieb genommen, um deren Funktion verständlich zu machen. Als Pilotprojekt konnte kürzlich das Thema «Bahnuhren» umgesetzt werden. Heute trägt oder besitzt jeder mindestens eine Uhr bei sich, im Smartphone oder als Armbanduhr. Doch die Uhrenanlagen auf den Bahnhöfen, in öffentlichen Gebäuden und in Schulen haben deswegen noch nicht ausgedient.

Die heutige Bahnhofsuhr mit der einfachen und reduzierten Darstellung des Zifferblatts entwarf der SBB-Ingenieur Hans Hilfiker 1944. Sie ist mittlerweile im ÖV allgegenwärtig und überdies zu einem regelrechten Schweizer Designklassiker geworden.

Von Müttern und Töchtern

Dank freundschaftlicher und intensiver fachlicher Unterstützung durch die beiden Initianten des Industrie-Uhrenmuseums Luzern, Sven Maflì und Romeo Bee sowie durch den RhB-Mitarbeiter Simon Künzler konnten diese Sammlungsobjekte erfolgreich revidiert und wieder in Betrieb gesetzt werden.



Anstelle einer Pendeluhr übernimmt heute eine elektronische Quarz-Hauptuhr mit Funkuhr-Synchronisation (Mobatime) die korrekte Anzeige der Uhrzeit. Diese Hauptuhr (Mutteruhr) steuert im Bahnmuseum verschiedene angeschlossene Nebenuhren (Tochteruhren). So zeigt den Gästen im Buffet die Perronuhr (ex. Bahnhof Davos Platz) oder im Eventraum im Dachgeschoss die Perronuhr (ex. Thusis) die genaue Zeit an.

Wies ein Standort, wie zum Beispiel Landquart, mehrere Uhren auf, unterteilte man die Nebenuhren in zwei bis mehr Gruppen, damit bei einer Störung nicht alle Uhren betroffen wurden. Die Steuerung wurde über eine Überwachungs- und Nachstellgruppe (ÜNE) realisiert und ist in Betrieb (mit grauem Metallgehäuse).

Nebenuhren können auch als Schaltuhren eingesetzt werden, zum Beispiel um auf einem Bahnhof nach dem letzten Zug automatisch die Perronbeleuchtung abzuschalten. Die ausgestellte originale Schaltuhr in edlem Holzgehäuse hat diese Aufgabe auf der Station Cavadürli fast 50 Jahre lang bis zu ihrem Ersatz tadellos erfüllt. ■

TEXT *Simon Künzler und Max Hohl*



Weitere geplante Teilprojekte im BMA-Schaudepot:

- *Inbetriebnahme des Domino 55-Stelltischs «Bergün» im Bereich «Bahnsicherung»*
- *Inbetriebnahme von Teilen der Telefonzentrale Ilanz im Bereich «Bahnkommunikation»*
- *Vitrinen zur Demonstration der Entwicklung der Fahrmotorsteuerung von elektrischen Triebfahrzeugen im Bereich «Bahnfahrzeuge».*



← Nach getaner Arbeit (von links): *Sven Mafli und Romeo Bee (Initianten des Industrieuhren-Museums Luzern), Christian Meyer (seit Nov. 2024 neuer Leiter Bereich Museales im BMA).*



↑ Die im Block «Bahnkommunikation» ausgestellten betriebsfähigen Haupt- und Nebenuhren.
Fotos: *Simon Künzler*

Öffnungszeiten Museum

*Täglich geöffnet von 10.00 bis 17.00 Uhr
Betriebsferien von Montag, 17. November 2025 bis einschliesslich Donnerstag, 4. Dezember 2025 und von Montag, 23. November 2026 bis einschliesslich Donnerstag, 10. Dezember 2026*

Öffnungszeiten Büfèt und Shop

*Täglich geöffnet von 9.00 bis 17.30 Uhr
Durchgehend warme Küche,
keine Betriebsferien*

Kontakt

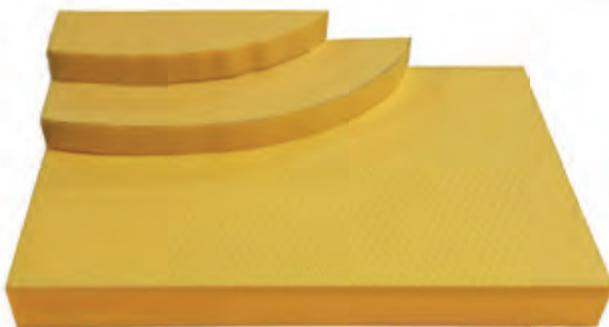
*Bahnmuseum Albula
Veja Stazion 11
7482 Bergün / Bravuogn
Telefon +41 (0)81 420 00 06
contact@bahnmuseum-albula.ch
www.bahnmuseum-albula.ch*

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



Wie eine Modellbahn- landschaft entsteht

Der Verein besitzt nicht wie andere Vereine ein Vereinslokal oder eine gemeinsame Clubanlage. Der Thusner Verein bietet aber verschiedene Aktivitäten zum Thema Schmalspurbahnen in der Schweiz, wobei die Rhätische Bahn im Mittelpunkt steht. Allerdings finden auch Exkursionen zu Schmalspurbahnen in der ganzen Schweiz statt. Die Mitglieder verbindet zudem der gemeinsame Modellbau, welcher einen festen Bestandteil in Historic RhB darstellt.



Im Herbst beginnt die Saison der Modelleisenbahnerinnen und -bahner. Den Auftakt ins neue Vereinsjahr machte das Thema «Landschaftsgestaltung und Begrünung». Ziel war es, interessierten Mitgliedern einen spannenden, inspirierenden und lehrreichen Kurs mit modernen, realitätsnahen Materialien anzubieten. Obwohl die Kursteilnehmenden den Weg vom «Faller-Streumaterial» aus gefärbtem Sägemehl längst verlassen haben, gibt es in der Branche immer wieder Weiterentwicklungen, welche jede Modellbahnszenerie der Wirklichkeit noch ein Stück näherbringt.

Landschaftsgestaltung mit 9-Volt Batterie

(Bildreihenfolge 1–10)

Zuerst galt es, aus einem Hartschaumblock das gewünschte Gelände zu formen. Dazu wurden die gewünschte Grundstruktur vorgegeben und der Erdboden gestaltet. Mit einer Strukturpaste lässt sich realitätsnahe Erde gestalten und anschliessend kolorieren. Das Geländeteil präsentiert sich nun bei allen erdbraun. Anschliessend entsteht nach und nach eine realistische Landschaft mit einer naturnahen Nachbildung der Pflanzen und Hölzer. Wichtig ist, dass keine Stilbrüche in derselben Szenerie vorkommen, denn jede Vegetationszeit hat ihre speziellen Farben. Für die Begrünung wird ein Begrasungsgerät verwendet. Sie werden seit einigen Jahren in der Modellbahnbranche angeboten und haben die realitätsnahe Landschaftsgestaltung geradezu revolutioniert. Mittels eines elektronischen Schaltkreises, den eine simple 9-Volt Blockbatterie erzeugt, wird ein starkes elektrisches Feld gebildet. Die im Behälter liegenden Fasern werden negativ aufgeladen und haften unmittelbar nach Austritt aus dem Begrasungsgerät auf dem vorher mit cremigem RTS-Klebstoff bestrichenen Dioramateil. Durch das elektrische Feld stellen sich die Fasern senkrecht auf.

Nachdem die Anlernstufe verlassen werden konnte, haben die Kursteilnehmenden mit unterschiedlichen Faserlängen und -farben den Feldweg und die Wiesen ihres Dioramas gestaltet. Ob Alpenrose, Enzian oder Silberdistel, jede Farbe belebt das Landschaftsstück auf ihre Art.

Dem Verein ist es ein Anliegen, das Wissen mit Freude und Kompetenz zu vermitteln. Dazu können unter anderem Jugendliche im Thusner Verein zu einem besonders attraktiven Mitgliederbeitrag beiwohnen und selber mitwirken.

Obs im kommenden Winter auch einmal für einen Gestaltungskurs für eine Winterlandschaft reicht, sind sich die Modellbahner uneins: «So traumhaft der Winter in Graubünden auch sein kann, auf der Modelleisenbahnlage sind die Jahreszeiten Frühling und Sommer doch zeitloser und lebendiger.» ■

TEXT und BILDER Michael Marugg

/ 3



/ 4



/ 5

/ 2



/ 6



/ 7

/ 10



/ 9



/ 8



Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Lok 407

Am 20. Juli 1922 wurde die Ge 6/6 I mit der Nummer 407 bei der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen und nach 63 Jahren ausgemustert.

Die Schweizerische Bankgesellschaft (heute UBS) übernahm die Lokomotive und stellte sie vor ihrem grossen Rechenzentrum in Zürich Altstetten auf.



Die frisch lackierte Lok 407 am 18. September 1981 in Bever. 1985 wurde sie ausrangiert. Archiv RhB

Diese Aktion rettete die Lokomotive 407 vor dem Abbruch. Nach neun Jahren wäre eine Aufarbeitung notwendig gewesen. Dieser Umstand und der nicht ganz optimale Standort veranlasste die Bank nach einem neuen Eigentümer zu suchen. Es gab wohl einige Interessenten, im Rennen verblieben schliesslich nur noch die Ballenberg Dampfbahn und der Albula Bahn Club (ABC). Letztlich hat sich die Bank dann für Bergün und die ehemalige Heimat der Lokomotive 407 entschieden. Die Bank hat die 66 Tonnen schwere Lokomotive dem Albula Bahn Club inklusive Transport geschenkt. Als die Lokomotive in Bergün im Jahre 1994 ankam wurde sie einer Pinsel-Renovation unterzogen. Jedes Jahr kümmern sich Ehrenamtliche des Vereins ABC um das äussere Erscheinungsbild der Lokomotive. Sie wurde nach dem Römerturm zum zweiten Wahrzeichen von Bergün. Im Jahr 2012 wurde die Lokomotive dann – noch vor der Eröffnung des heutigen Bahn museums Albula – als dauerhafte Leihgabe dem Museum zur Verfügung gestellt.

Später, als das Bahnmuseum eröffnet wurde, bekam das «C'C'-Krokodil» einen neuen Standort vor dem Museum und ein Dach über dem Kopf. Dank der grossartigen Zusammenarbeit mit dem Bahnmuseum Albula, welches heute zur Lokomotive schaut, erfreut es sich nach wie vor grossem Interesse der Besuchenden. Sie haben die Möglichkeit sich an einem eingebauten Fahrsimulator als Lokführerin oder Lokführer auf der Albulastrecke zu versuchen.

Der ABC möchte sich in naher Zukunft gemeinsam mit dem Bahnmuseum einer Aufarbeitung der Lokomotive annehmen. Denn der Zahn der Zeit nagt an der über einhundert-jährigen Ge 6/6 I. Die Zeit ist nun gekommen, das Äussere aufzuarbeiten. Eine Pinselrevision reicht da aber nicht mehr.



Transport der Lok 407
nach Bergün am 5. Juli 1994.
Foto: Heinz Räss



Lok 407 der Witterung
ausgesetzt, aufgenommen
am 10. Februar 2013.
Foto: Christoph Benz

Die Aufarbeitung soll in der Werkstätte Landquart der RhB erfolgen. Dort muss die 407 gründlich vom Rost befreit und anschliessend mit einem neuen Farbanstrich versehen werden. Fehlende Teile wie Dachaufbauten und Lokomotivschilder müssen ergänzt werden. Einige Vereinsmitglieder haben sich bereits einiger Teile der Lokomotive angenommen und nun strahlen sie wieder im «alten» Glanz. Nach der äusseren Aufarbeitung soll auch ein neuer Fahrsimulator eingebaut werden. ■

TEXT Team Albula-Bahn-Club





Bonaduz



Jede erfüllende Nostalgiereise beginnt am Bahnhof Bonaduz – mit kompetenter Auskunft.



Alle Billette und Abonnements für die ganze Schweiz erhältlich – mit kleiner Cafeteria und nettem Personal.



Verein Dampffreunde der RhB
Bahnstrasse 1, 7403 Bonaduz
Tel. 081 641 11 78 (8:15–12.15 Uhr)
kundendienst@dampfvereinrhb.ch



Geld soll man nicht liegen, sondern anlegen lassen.

Für die beste Zukunft aller Zeiten.

gkb.ch/anlageberatung



Zu dunkel...? Zu leise...? Nichts los...?

Wir setzen Ihren Zug ins richtige Licht!

Ihr lokaler Partner für Eventtechnik und Sicherheit



music production center
Postfach 99 | 7503 Samedan
contact@mpc-online.ch | www-mpc-online.ch

Foto: Tibert Keller, Trin



@izzy.nightburst wünscht Ihnen eine gute Unterhaltung auf jeder Fahrt mit der RhB oder beim Lesen der Bündner Kulturbahn.



troeger-2m.de

Beschriftungen für die Gartenbahn

Im Winkel 1a
14974 Ludwigsfelde
Deutschland
info@troeger-2m.de
www.troeger-2m.de

Telefonisch erreichen Sie mich montags, mittwochs und donnerstags von 17-19 Uhr unter **0049 3378 874285**



22 Jahre Historic RhB – 20 Ausgaben Bündner Kulturbahn



Impressum



21. Jahrgang (2025), erscheint jährlich

Herausgeber

Historic RhB
«Die Bündner Kulturbahn»
Veja Station 11
7482 Bergün/Bravuogn

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

IBAN: CH4300774110422448500
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) bei

Historic RhB

Veja Station 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
bezogen werden.

Rechte

Alle Angaben in diesem Magazin
wurden von den Autoren sorgfältig
recherchiert. Für die Richtigkeit
kann trotzdem keine Haftung über-
nommen werden. Nachdruck und
Vervielfältigung, auch auszugsweise,
nur mit Quellenangaben.
Für unverlangte Einsendungen
haftet die Redaktion nicht.

Titelbild

Rund zehn Jahre hatte sie bereits
auf dem Buckel, als die 1965 von der
RhB in Betrieb genommene Ge 6/6 II
706 mit dem Wappen von Disentis/
Mustér auf der Drehscheibe vor dem
Lokdepot in Landquart von einem
jungen Lokomotivführer-Anwärter
fotografiert wurde. Die Maschine
befand sich zu diesem Zeitpunkt
noch weitgehend im Ablieferungszu-
stand. Fast 60 Jahre lang war sie auf
Graubündens Schienen unterwegs
und legte dabei knapp 5,2 Millionen
Kilometer zurück, ehe sie im Dezem-
ber 2023 verschrottet wurde.

Foto: Heinz Räss



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

SWISSLOS



BÜGA

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

