



10. JAHRGANG 2013

Die Bündner Kulturbahn



graubünden

Rhätische Bahn

100

BEVER – SCUOL

1913 + 2013



graubünden

100 Jahre Bever – Scuol – Tarasp

2013 feiert die Rhätische Bahn das 100-jährige Bestehen der Strecke Bever – Scuol – Tarasp und mit ihr feiert das ganze Engadin. Eine faszinierende Symbiose aus Natur, Kultur, Sprache und Technik erwartet die Gäste am Wochenende vom 29./30. Juni. Ein weiterer Höhepunkt stellt der Beginn der Elektrifizierung auf der Pionierstrecke im Unterengadin dar. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.rhb.ch/bever-scuol



41

Albula-Bahn-Club Bergün
Unterdorf 20a
7482 Bergün/Bravuogn
www.albula-bahn-club.ch

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



42–45

Club 1889
Postfach 284
7503 Samedan
www.club1889.ch
info@club1889.ch

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



46–49

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinhb.ch
kundendienst@dampfvereinhb.ch

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich für die historischen Fahrzeuge der RhB. Die erwirtschafteten Gewinne aus den Nostalgiefahrten sind bereits in zahlreiche Projekte von *historic RhB* eingeflossen. Seit 2004 betreibt der Verein den Bahnhof Bonaduz und bietet den Kunden nebst vielfältigem Billettangebot auch spezielle Angebote im Bereich Nostalgireisen an.



50–53

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

Im Dezember 1996 wurde der Verein Pro Salonwagen RhB gegründet. Ziel war es, die aus der Belle Epoque stammenden historisch wertvollen Salonwagen AS 1141–1144 der RhB zu erhalten. Nach erfolgter Restaurierung 1999 haben die Initianten dank einer neuen Sammelaktion den Pullman-Zug 2010 mit einem eleganten, stilvollen Piano-Bar-Wagen ergänzt.



54–55

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

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.



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

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



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

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

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

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

Die Bündner Kulturbahn

Titelbild



Der Bahnhof von Scuol-Tarasp in einer kolorierten Postkarte um 1920. Sammlung Renato Mengotti

IMPRESSUM

Redaktion

Geni Rohner, e.rohner@rhb.ch
Fredy Pfister (Layout), pfister.fredy@club1889.ch

Bildbearbeitung

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

Adresse

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

Redaktionsschluss für Texte und Inserate

Inserate und Texte bis 31. Oktober 2013
Inseratvorlagen an: inserate@historic-rhb.ch

Auflage

30 000 Exemplare

Liegt in RhB-Zügen und an den RhB-Bahnhöfen auf.

Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung

Südosstschweiz Print AG, Chur

Bezug

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

ER

OI

CA

Natürlich hat Ludwig van Beethoven nicht an uns gedacht, als er im Jahr 1804 seine dritte Sinfonie vollendete. Aber auch wir stehen für die Zusammenarbeit von ganz verschiedenen Berufsgruppen: vom Layouter bis zum Drucker – ganz wie ein gutes Orchester. Wenn das nicht Musik für die Augen ist!

Die schönste Talbahn der Alpen



Vor rund 100 Jahren erwartete die Direktion der Rhätischen sehnl-ichst ein Telegramm: Die opulente Eröffnungsfeier für die Eröffnung der Bahnlinie von Bever nach Scuol war organisiert und europaweit kommuniziert – es fehlte aber noch die Betriebsbewilligung aus Bern. Mit den Schätzen aus dem RhB-Archiv in Chur lässt sich ein lebendiges Bild von der Eröffnung der Jubiläumslinie zeichnen.

6–17

100 Jahre unter Strom



Dass in der Schweiz die Züge mit Strom fahren, empfinden die meisten wohl als Selbstverständlichkeit. Keine Selbstverständlichkeit war der mutige Entscheid der noch jungen RhB, ihre neue Linie ins Unterengadin gleich von Anfang an mit Wechselstrom zu betreiben und auf bewährte Dampfkraft zu verzichten. Im Nachhinein war es richtig so – und spannend, den Werdegang der Elektrifizierung nachzuvollziehen.

18–23

Bedeutung des Erbes für die RhB



Die Rhätische Bahn besitzt ein reiches Erbe an historischen Fahrzeugen, die weltweit beachtet werden. Dieses Erbe wird aus ökonomischer Sicht von jeder neuen Geschäftsleitung der Bahn in Frage gestellt. In einer eigens erstellten Studie legt Prof. Dr. Christian Laesser von der Universität St. Gallen dar, warum dieses Erbe durchaus auch ökonomisch und touristisch Sinn macht.

32–35

Die Hippsche Signalikone



Sie prägte jahrzehntlang das Bild der Bahnhöfe der Rhätischen Bahn: die Hippsche Wendescheibe. Vor 150 Jahren war sie ein technisches Wunderwerk, heute gilt sie als ware Signalikone! Wenige Exemplare dieses Signaltyps sind heute noch vorhanden. Eine Wendescheibe erhielt der Club 1889 vor Jahren von einer Privatperson und nun will der Verein das Signal für die geplante Lokremise in Samedan restaurieren.

43

Die Bündner Kulturbahn

5 Vorwort: 10 Jahre *historic RhB*

6 Die schönste Talbahn der Alpen

18 100 Jahre unter Strom

25 Las staziuns engiandinaisas

20 Die ersten RhB-Elektrolokomotiven

30-31 Agenda 2013

 **Rhätische Bahn**



32 Bedeutung des Erbes für die RhB

36 Bahngeschichte Erleben



41 Albula-Bahn-Club Bergün



42 Die Hippsche Signalikone

45 Zur Wagenremise in Samedan



46 Jubilare und Jubiläen



50 Luxuszug mit touristischen Chancen



54 Brückenensemble Landwassertal

Schlusslaterne

57 Ausflug ins Verkehrshaus Luzern

58 60 Kilometer lange «Festhütte»



Nachhaltig mobil mit **Bus und Bahn**:

Bündner Generalabonnement (BÜGA)



Amt für Energie und Verkehr
Kanton Graubünden
Abteilung öffentlicher Verkehr

graubünden



10 Jahre historic RhB

Fast wäre es im Brockenhaus gelandet, weil sich für das schadhafte Teeservice aus dem Nachlass der Grosstante niemand interessierte. Die Porzellanklinik in Winterthur bewirkte Wunder - und nun erstrahlt das hundertjährige Service wieder in neuem Glanz.

Diese Geschichte kommt den Freunden von *historic RhB* bekannt vor: Das historische renovierte Rollmaterial der RhB begeistert jung und alt. Wöchentliche Fahrten mit historischen Wagen zum neuen Bahnmuseum in Bergün finden grossen Anklang, ebenso die von *historic-RhB*-Vereinen veranstalteten Pullman- oder Dampflokreisen. – Was wäre wohl geschehen, wenn sich nicht ein paar besonnene Bahnfreunde für deren Erhaltung eingesetzt hätten, zu einer Zeit noch, wo man gemeinhin der Meinung war, man solle mit dem alten «Plunder» abfahren? Eine ausgediente Lok, ein alter Wagen sind schnell verschrottet, aber dann gibt es kein Zurück mehr. Wir sind allen dankbar, die rechtzeitig Gegensteuer gaben, ebenso denjenigen, die Loks und Wagen in ihrer Freizeit restaurieren.

In einem historischen Zug zu fahren macht Freude und fördert die Verbundenheit zu unserer RhB. Das Jubiläum «100 Jahre Chur-Disentis» lockte im Juni 2012 Tausende von Bahnfans ins Bündner Oberland. Manch einer liess sich auch auf beachtliche Kletterabenteuer ein, um beste Bilder der 100 jährigen Dampf- oder Elektrodiene zu knipsen. Ganz klar: wir lieben die historischen Züge, je älter je lieber.

2012 liessen *historic RhB* und die RhB von Professor Christian Laesser von der Universität St.Gallen eine Studie zur Bedeutung des historischen Rollmaterials der RhB erstellen (siehe Bericht Seite 32). Er attestiert dem historischen Erbe der Rhätischen Bahn hohe Bedeutung: «Insbesondere das historische Rollmaterial wertet dieses auf, weil damit die Infrastruktur auf Bedarf hin authentisch in Szene gesetzt werden kann. Damit kann letztlich auch einem wichtigen Kundenbedürfnis an solchen Bahnen entgegengekommen werden».

Das Problem ist nur, dass die Vereine von *historic RhB* selbst nur zu Teilen aus resultierenden positiven Effekten profitieren können. «Sie generierten wichtige ökonomische und kulturelle Nutzen, die aber über Spill Over Effekte bei andern Partnern anfallen, z. B. der Tourismusindustrie.»

Der Besuchererfolg und das Lob in der Presse über das neue Bahnmuseum in Bergün übertreffen unsere Erwartungen. *historic RhB* war bei der Ausgestaltung des Museums massgeblich beteiligt. Das Museum macht die RhB und ihre über hun-

dertjährige Sozialgeschichte erlebbar, gleichsam als Ergänzung zum Unesco-Welterbe Albula- und Berninabahn (siehe Seite 36).

2013 darf bei der RhB wieder gefeiert werden, einerseits wurde vor hundert Jahren die Engadinerlinie Bever-Scuol-Tarasp eingeweiht, andererseits fuhren die ersten Wechselstromlokomotiven in Graubünden, die Ge 2/4 und Ge 4/6. (siehe Seiten 6–29).

Daneben nimmt sich das 10 jährige Jubiläum von *historic RhB* vielleicht bescheiden aus. In dieser Zeit hat sich jedoch viel bewegt: Eine stolze Flotte von historischem, renoviertem Rollmaterial ist für die Zukunft gesichert, im Museum in Bergün erleben wir die ruhmreiche RhB Geschichte visuell und auditiv, für Kinder auch zum Anfassen. Ein Fest für die Sinne ist auch die Fahrt mit historischen Zügen nach Bergün: es rüttelt wie vor 100 Jahren, der Geruch der Plüsch-Salonwagen lässt uns träumen: von den Reichen, die vor 100 Jahren aus ganz Europa per Bahn anreisten und den Ruhm der Bündner Kurorte begründeten.

Sina Stiffler
Präsidentin historic RhB



Foto Frank Daniel

Die schönste Talbahn der Alpen

.....
von Geni Rohner
.....

Seit dem 1. Juli 1913 folgt die Rhätische Bahn dem Wasser des Inns.

Das ursprüngliche Projekt einer Bahnlinie durchs Engadin mit der Erschliessung der höher gelegenen Unterengadiner Dörfer Guarda und Ftan wird zugunsten einer Talbahn fallen gelassen. Der Anschluss der 49 Kilometer langen Engadinerlinie an die 1903 eröffnete Albulalinie bedeutete für Engadinerinnen und Engadiner direkten Bahnanschluss an die Hauptstadt Chur, an die SBB und damit an die «grosse weite Welt».
.....

Mailand–Engadin–München

Die Vision einer internationalen Bahnverbindung hat die Planung der neuen Linie Bever–Scuol–Tarasp massgeblich beeinflusst.

Bereits 1905 wird im technischen Bericht des beauftragten Ingenieurs, Prof. Dr. Friedrich Hennings, der übrigens auch für den Bau der Albulabahn verantwortlich war, folgendes festgehalten: «Es ist unmöglich zu verkennen, dass die Linie Bevers–Schuls [heute Bever–Scuol–Tarasp] nur ein Teilstück sein wird einer künftigen Verbindung Landeck–Chiavenna

oder vielmehr München–Fernpass–Engadin–Mailand. Die letztbenannte Linie – in der Mitte zwischen Brenner und Gotthard gelegen – hat eine Länge von 476 Kilometern und ist um 126 Kilometer kürzer als die Verbindung über den Brenner und um 154 Kilometer kürzer über den Gotthard ...»

Planung und Streckenvarianten

Die Ausarbeitung des Projektes übernimmt das Ingenieurbüro E. Frosté & Cie. aus Paris gemeinsam mit dem Engadiner RhB-Oberingenieur Peter Saluz, welcher aus Lavin stammt. Ist die Linienführung im oberen Engadin zwischen Bever und S-chanf noch weniger anspruchsvoll, wird sie ab Cinuos-chel/Brail aufgrund des immer enger und zerklüftet werdenden Tals und den damit verbundenen Naturgefahren zu einer planerischen und baulichen Herausforderung, welche zahlreiche Kunstbauten erfordert.

Als eindrucklichste dieser Bauten seien hier nur der grosse, 113 Meter lange und 50 Meter hohe Innviadukt bei Cinuos-chel/Brail und der Val-Tuoi-Viadukt bei Guarda mit einer Länge von 111 Metern und 41 Metern Höhe erwähnt. Auf verschiedenen Teilstrecken sind

auch alternative Linienführungen geprüft worden. Namentlich zwischen Bever–Zuoz und Zernez–Susch auf der rechten, sowie Cinuos-chel/Brail–Zernez auf der linken Innseite.

Auf dem Streckenabschnitt ab Guarda wird auch über eine offenere Streckenführung diskutiert, doch aufgrund der ausgedehnten Rutschgebiete und der gefährlichen Lawinenzüge wird die Linie in zwei lange Tunnelns ins Berginnere verlegt. Daraus resultieren der Magnacun-Tunnel mit einer Länge von 1908 Metern und der Tasnatunnel mit 2353 Metern. Der 49,5 Kilometer lange Streckenabschnitt von Bever nach Scuol–Tarasp umfasst insgesamt 17 Tunnelns und 55 grössere Brücken. Einmal mehr ist es Hennings gelungen, die neue Bahn harmonisch in die Landschaft einzufügen, als wäre sie seit jeher Teil davon gewesen.

Im Hinblick auf die geplante Erweiterung des Streckennetzes nach Österreich und ins Südtirol werden die Stationsanlagen von Scuol–Tarasp und Zernez bereits so angelegt, dass einer Weiterführung der Bahn nach Landeck oder der Einmündung der Ofenbergbahn von Meran her nichts im Wege



Durchstichsfeier für den Magnacun-Tunnel; voller Stolz posieren die Arbeiterschaft und die Planer für den Fotografen im Sonntagsstaat (oben). Fotopause vor dem Tasna-Tunnel, dieses Mal in der «Bergmannskluft» (rechts).

Fotos Archiv RhB



steht. Das Ziel des Bündner Eisenbahngesetzes von 1897, «die Erschliessung des Kantons für den allgemeinen Verkehr und die Verbindung der Haupttal-schaften unter sich» ist somit wesentlich erreicht. Im sehr kurzen Zeitraum von nur 15 Jahren hat sich das Netz der RhB von 92 km auf 276 Kilometern Betriebslänge erhöht.

Frühere Betriebsaufnahme möglich?

Mit einem aussergewöhnlichen Gesuch gelangen die Unterengadiner Gemeinden und die Hotelierversammlung am 11. Mai 1911 an den Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn: Die geplante Betriebsaufnahme der neuen Linie am 1. Juli 1913 sei für die Tourismusbranche des Unterengadins höchst ungünstig.

Sie fordern eine gestaffelte Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs. Erfahrungsgemäss treten die damals zahlreichen Kurgäste in der zweiten Mai- oder Junihälfte einen mehrwöchigen Kuraufenthalt an. Mit der Eröffnung der neuen Bahnlinie am 1. Juli 1913 ist zu befürchten, dass diese Klientel den Aufenthalt auf anfangs Juli ver-



Eine der letzte Postkutschen macht sich beim Dorfausgang von Bever auf den Weg ins Unterengadin. Die Fahrt dauert bis Scuol sieben Stunden. Die Bahn wird diese Strecke in knapp zwei Stunden schaffen.

Archiv Flüela Foto+Verlag



Das ehemalige Kurhaus von Scuol mit vorgelagertem Bäder- und Ökonomiegebäude sowie das neue, grosszügig angelegte Bahntrasse der RhB mit den Viadukten Lumes, Val Corgnanca, Nairs Pitschen und Nairs (v.l.n.r.).

Archiv Renato Mengotti

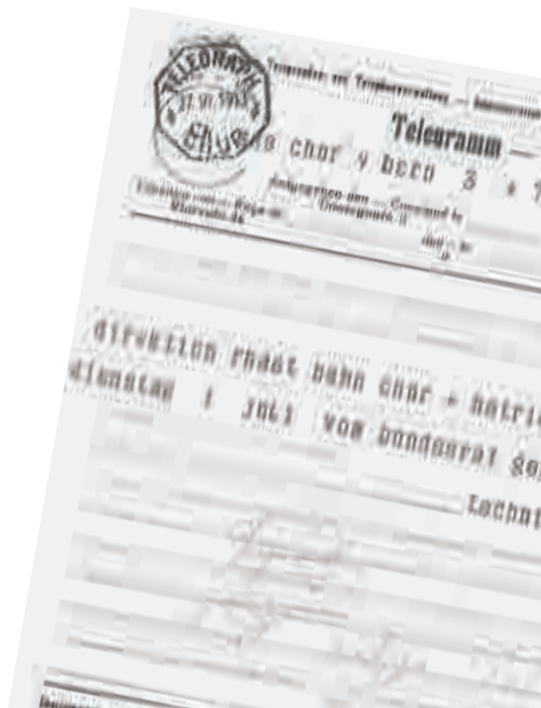
gen könnte. Die Hoteliers gehen ferner davon aus, dass dank der verbesserten Verkehrsverhältnisse und der technischen Pionierleistung eine grosse Anzahl «Neugieriger» in die Region reisen werde und auch übernachten möchte. Die Folge sei eine «unerträgliche Überfüllung mit all den hässlichen und das ganze Tal diskreditierenden Nebenerscheinungen». Es genügt an den Sommer 1903 für das Oberengadin zu erinnern», in welchem die Albualinie bis nach Celerina eröffnet wurde. Mit einer gestaffelten Eröffnung indessen, d.h. Gepäck- und Frachtverkehr auf den 1. Mai 1913 und den Personenverkehr auf den 1. Juni 1913 dürften alle mit einer guten und sehr regelmässig besetzten Saison rechnen. Dieses Gesuch lehnt die RhB aus verschiedenen Gründen ab: Die grossen Rückstände im Bauprogramm (vor allem bei den Tunnelabschnitten) lassen eine frühere Öffnung der Strecke

nicht zu. Mit der Realisierung einer elektrisch betriebenen Vollbahn werde zudem Neuland betreten und man müsse davon ausgehen, dass jeder zusätzliche verfügbare Tag für Testfahrten und Instruktion des Personals genutzt werde.

Knappe Betriebsbewilligung

Schon damals lassen sich die Beamten des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements nicht so schnell aus der Ruhe bringen und bearbeiten ihre Dossiers im gemächlichen «Berner Tempo». In der RhB-Chefetage wird man langsam nervös; zwei Tage vor den geplanten Festivitäten ist die erforderliche Betriebsbewilligung aus Bern noch nicht eingetroffen! Endlich, am Freitag, 27. Juni 1913, um 11 Uhr 40, trifft die sehnlichst erwartete Betriebsbewilligung in Chur ein! Nun steht der aufwendig organisierten und eu-

ropaweit kommunizierten Betriebseröffnung nichts mehr im Wege; die Feierlichkeiten können beginnen! Die eher mühselige Anreise ins Unerengadin mit





Ftan kämpft für eine eigene Bahnstation

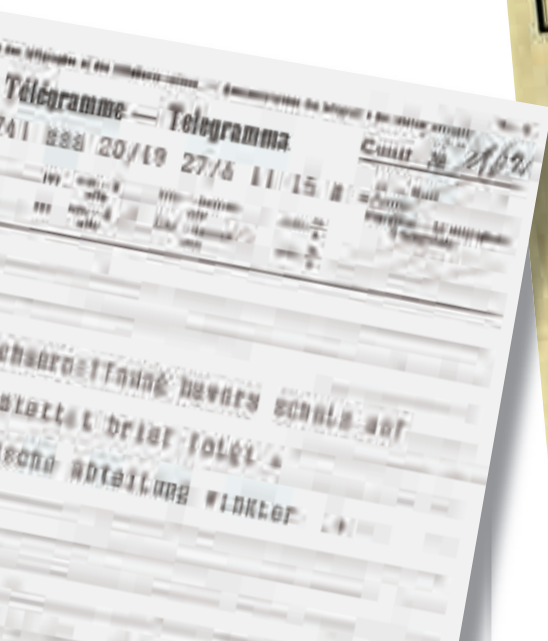
Für Ftan ist ursprünglich keine eigene Station geplant. Das Dorf soll über Ardez und Scuol-Tarasp erschlossen werden. In einem von 1907 bis weit nach Baubeginn dauernden schriftlichen Schlagabtausch zwischen der Gemeinde und der RhB Direktion kämpft Ftan verzweifelt um eine eigene Bahnstation. Schliesslich gelangt die Gemeinde mit dem Anliegen an den Kleinen Rat und ans kantonale Eisenbahndepartement. Aus geologischen Gründen ist die gewünschte Stationsanlage im nahen Tasnatal nicht möglich. Eher widerwillig wird nun der Ausbau der geplanten Kreuzungsstelle beim Weiler Baraigla zu einer «Vollstation» für Güter und Personenverkehr akzeptiert. Für die Ftaner verkürzt sich nun der Weg zum nächsten Bahnhof um 3 Kilometer! Ebenfalls profitieren können die Kurgäste im nahe gelegenen Kurhaus am Inn (vgl. Bild links).



Foto Archiv RhB

Endlich: Der grosse Platz für den Bahnhof Ftan beim Weiler Baraigla ist geschafft! Für die Schüttungen wurde das Ausbruchmaterial des Tasna-Tunnels verwendet. Die Grundmauern des Stationsgebäudes sind im Umrissen auch schon zu erkennen. Ein Grund wohl auch für die Ftaner, auf den Bänken zu tanzen. Archiv RhB

der Postkutsche ist fortan Geschichte. Der noch junge Kur- und Bädertourismus in «Bad Schuls-Tarasp-Vulpera erfährt einen enormen Aufschwung.





Die Ankunft des Extrazuges in Scuol-Tarasp zur Eröffnung der Engadinerlinie findet am 28. Juni 1913 regen Zulauf!

Archiv Flüela Foto+Verlag

Feierliche Eröffnung

Die feierliche Eröffnung der Engadinerlinie ist für den 28./29. Juni 1913 geplant. Bereits am Vorabend empfängt die Direktion der RhB 156 wichtige Gäste im noblen Grandhotel in St. Moritz (dieses Hotel ist 1944 einem «gerufenen» Feuerteufel zum Opfer gefallen). Die übrigen Gäste reisen am frühen Samstagmorgen bereits um 6 Uhr 10 ab Chur mit einem Dampfextrazug ins Engadin. Ab Bever erfolgt die Fortsetzung der Reise im feierlich geschmückten Festzug. Der Lokomotive Ge 4/6 Nr. 351 fällt die Ehre zu, den stattlichen Eröffnungszug von Bever nach Scuol-Tarasp zu führen. In Zuoz, dem einstigen Hauptort des Oberengadins, wird ein erster längerer Halt eingeschaltet. Mit Musik und Würdenträgern verschiebt sich die Festgesellschaft auf den geschmückten Dorfplatz. Zur Erinnerung an diesen denkwürdigen Tag wird vor dem Schulhaus eine Arve gepflanzt. Nach dem kurzen Festakt und einem kalten Bündner Büffet erfolgt die Fortsetzung der Reise. Aus zeitlichen Gründen kann nicht an jedem Bahnhof angehalten werden.

Zur Erinnerung an das schreckliche Unglück beim Val-Mela-Viadukt, bei welchem ein hölzernes Lehrgerüst

eingestürzt war und 12 Tote zu beklagen waren (vgl. *Kulturbahn* 2009, Seite 9) wird eine Langsamfahrt eingelegt und den Opfern gedacht. In Zernez überbringt Pfarrer Guidon die besten

Drei Bundesräte erweisen der neuen Bahn die Ehre!

Eine illustre Gesellschaft feiert die Bahnlinieneröffnung. Auf der Gästeliste sind drei Bundesräte, verschiedene Abordnungen des Stände- und Nationalrates, Mitglieder des Bundesgerichts, der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB sowie die Direktoren der SBB-Kreisdirektionen III und IV aufgeführt. Die Bündner Regierung ist in corpore anwesend. Ebenfalls anwesend sind die Gemeindepräsidenten entlang der neuen Linie und die Vertreter aller Talschaften des Kantons. Aus dem Ausland erweisen Abgeordnete aus Österreich und Italien ihre Ehre. Heute fällt auf, dass keine einzige Frau auf der Gästeliste aufgeführt ist!

Wünsche und Grüße der Gemeinde. Er verweist auch auf den künftigen Ausgangspunkt der geplanten Ofenpass-Linie nach Meran. Pünktlich auf die Minute erreicht der Extrazug um 12.40 Uhr den als «vorläufig» angedachten Endbahnhof Scuol-Tarasp.

Nach einer Begrüssung durch den Gemeindepräsidenten formiert sich auf dem Bahnhofplatz ein Festzug. Zahlreich sind die Schaulustigen, die den langen Umzug ins Dorf hinunter zum Hotel «Belvédère Post Park» begleiten.

Grüsse aus Chiavenna

Am 30. Juni 1913 trifft ein Glückwunschtelegramm aus Chiavenna ein:

«Camera esprime vivi rallegramenti associati comune compatimento apertura linea Engadina bassa augura prossima congiunzione Maloja-Chiavenna.»

Absenderin des Telegramms ist die Handelskammer aus Chiavenna. Zu diesem Zeitpunkt hat sich ja bereits ein Initiativkomitee für die «Bergellerbahn» gebildet und die Gemeinden des Bergells und des Oberengadins haben «kilometrische» Beiträge von 1,05 Millionen Franken zugesichert. Die Verwaltungsrat RhB hat für die nötigen Aufnahmen und Studien den hie-



für erforderlichen Kredit von 100 000 Franken auch schon freigegeben. Als nächstes Projekt soll die Verbindung St. Moritz–Maloja–Chiavenna in Angriff genommen werden.

Ein rau(s)chendes Bankett

Im «Belvédère Post Park» findet für die geladenen Gäste um 14 Uhr ein Galadiner statt. 7 Köche und 61 Service- und Serviertöchter sorgen für das Wohl der 300 Gäste. Während vier Stunden folgt nun ein mehrgängiges Festmenü, gespickt mit Ansprachen prominenter Vertreter aus der Politik und Wirtschaft.

Das Festmenü:

- Hors d'oeuvres
- Consommé double Fédéral
- Féras d'Ermatingen au court-bouillon
- Sauce Cardinal Pommes en Suzette
- Filet de bœuf, Garniture divers
- Asperges, sauce mousseline
- Châpoux de Bresse rôti casserole
- Compote de pêches, salades
- Boules Nelusko
- Pâtisserie
- Fruits desserts
- Café

Von den zahlreichen Reden sei jene des RhB-Verwaltungsratspräsidenten, Nationalrat Dr. Alfred von Planta er-

wähnt. Er dankt den Davosern, die vor 25 Jahren mutig mit dem Bahnbau vorgegangen sind, dem Bündnervolk, das mit Vertrauen und Entschlossenheit die Last auf sich genommen hat und der Eidgenossenschaft für die tatkräftige finanzielle Unterstützung der zahlreichen rätschen Bahnprojekte. Interessante Details liefert die Schlussabrechnung des Hotels: darauf sind 530 Zigarren aufgeführt. Man darf davon

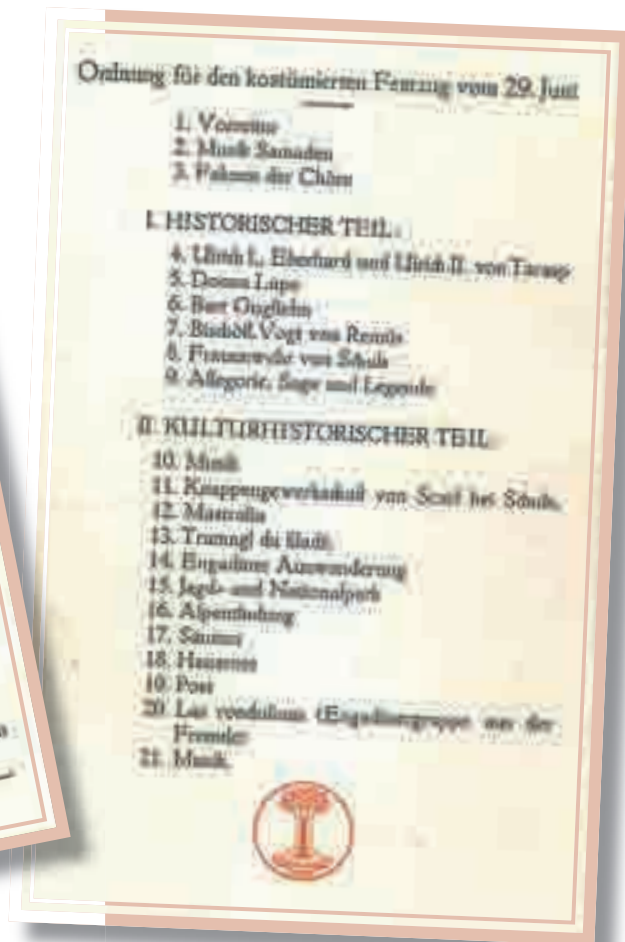
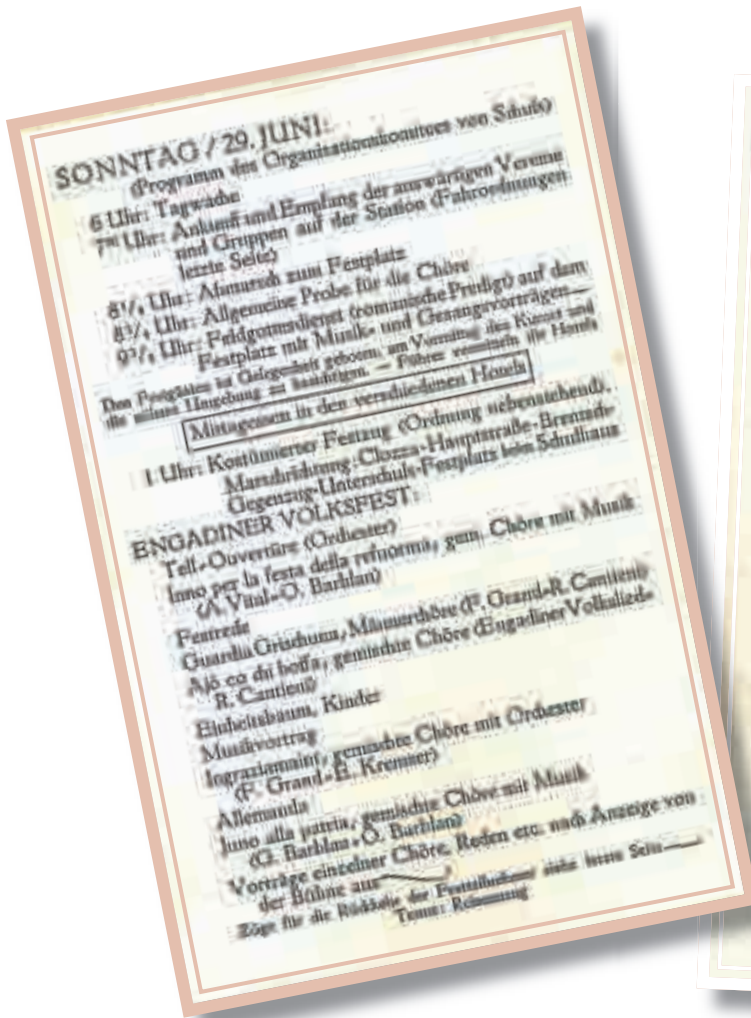


ausgehen, dass sich spätestens nach dem sechsten oder siebten Gang ein gewaltiger Qualm in den verschiedenen Räumlichkeiten des Hotels verbreitete. Alle Weine stammen aus dem Ausland, nämlich aus Deutschland (Moselblümchen und Niersteiner), Frankreich

(Beaujolais Fleurie) und Italien (Veltlin Sassella); insgesamt sind 416 Flaschen leer getrunken. Bei den Getränken ist wenigstens ein Bündner Produkt aufgeführt: 10 Flaschen «Passugger» ...

Grosses Engadiner Volksfest

Mit einem Extrazug aus St. Moritz treffen am frühen Sonntagmorgen die Vereine und Gruppen des Engadins in Scuol-Taraspo ein. Herrschte am Vortag noch trockenes Wetter, meint es Petrus am Sonntag nicht mehr so gut und lässt dunkle Wolken aufziehen. Am Vormittag beginnt es zu regnen; dies kann der guten Feststimmung jedoch nichts anhaben. Um 9 Uhr 45 findet ein Feldgottesdienst mit romanischer Predigt Musik- und Gesangsvorträgen statt. Nach dem Mittag folgt der Höhepunkt des Festwochenendes: Der Musikgesellschaft aus Samedan fällt die Ehre zu, den kostümierten Festumzug zu eröffnen. 21 Gruppen präsentieren dem zahlreichen Publikum die reichhaltige Geschichte und Kultur des Engadins. Unter begeistertem Beifall spricht der Bündner Bundesrat Felix Calonder auf dem Festplatz zur Bevölkerung. Calonder ist erst vor drei Wochen durch die vereinte Bundesversammlung zum



Bundesrat gewählt worden. Als Einheimischer – er ist in Scuol geboren und die ersten sieben Jahre dort aufgewachsen – freut er sich ganz besonders, an diesem denkwürdigen Anlass als Vertreter des Bundesrates beiwohnen zu dürfen. Als zukünftiger «Innenminister» wird er der Entwicklung des Tales und dem weiteren Ausbau der Bahnlinie ein besonderes Augenmerk schenken! Mit dem Engadinerlied und

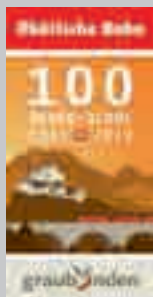
der Nationalhymne wird das Volksfest abgeschlossen. Insgesamt drei RhB-Sonderzüge sind erforderlich, um die geladenen Gäste und die zahlreichen Vereine wieder sicher heimzubringen.

Geplatzte Träume

Die kühnen Pläne für den Anschluss nach dem Tirol und der Fortsetzung ins Bergell liegen bereit, doch der Ausbruch des ersten Weltkrieges setzt in-

dessen allen Ausbauplänen ein jähes Ende. Dies und jenseits der Grenze kommt der Eisenbahnbau zum völligen Stillstand.

Der Zusammenbruch des österreichischen Kaiserreichs, welches die Reschenbahn von Landeck nach Mals bereits geplant und mit dem Bau abschnittsweise begonnen hat, zerstört vorerst den Traum einer internationalen Eisenbahnverbindung. Obwohl



Fakten der Jubiläumslinie

Baukosten bis Ende 1914	Bahnanlage und feste Anlagen	CHF 18 216 666.–
	Rollmaterial	CHF 1 987 116.–
	Mobilien und Gerätschaften	CHF 301 153.–
Elektrische Lokomotiven	14 Lokomotiven (7 à 300 PS, 4 à 600 PS, 3 à 800 PS)	
Streckenlänge:	49 410 m	Minimalradius: 160 m
Grösste Steigung:	25%	Horizontale Strecken: 18 254 m
Anzahl Haltestellen:	13	Geneigte Strecken: 31 156 m
Anzahl Tunneln/Galerien:	17	Tiefster Punkt: Scuol-Tarasp, 1287 m ü. M.
Geraden:	29 315 m	Höchster Punkt: Bever, 1710 m ü. M.
Kurven:	20 095 m	Anzahl Brücken: 79



Fotos Archiv RhB

sogenannte «Sackbahnen», welche an ihren Endpunkten keine weiteren Bahnanschlüsse aufweisen, betrieblich und kommerziell betrachtet eher schwierig zu betreiben sind, kann die RhB dieser Situation durchaus etwas Positives abgewinnen.

Der spätere RhB Direktor Bener meint, eine Öffnung nach Osten würde der RhB in Bezug auf die Versorgung des Engadins eher Probleme bringen; ja, eine handelspolitische Verschiebung via Österreich wäre möglich. Es müsse daher alles unternommen, um die Albulabahn als Zubringerlinie für das Engadin zu stärken.

Eine Konkurrenzierung der Albulalinie kann sich die RhB nicht leisten und Bener kommuniziert damit auch ganz klar, dass die RhB den Anschluss nach Landeck nicht realisieren werde.

Visionen im 21. Jahrhundert

Die Vision der Einbindung der Bahnlinie im Unterengadin in eine internationale Verbindung scheint heute, gut 100 Jahre später, noch nicht ganz ausgeträumt zu sein. Seit der Eröffnung der Vereinalinie 1999 und der Wiederinbetriebnahme der Vinschgerbahn von Meran nach Mals im Jahre 2005 wird die Idee einer Verbindung ins Vinschgau immer wieder angeregt diskutiert. Im Sommer 2012 hatte die Kantonsregierung deshalb beschlossen, die Vision einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. Eine entsprechende Studie sollte den volkswirtschaftlichen Nutzen der Bahn aufzeigen. Die Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau sollte Lücken im europäischen Eisenbahnnetz schliessen und das schweizerische Mittelland mit Venedig und Oberitalien verbinden sowie Graubünden mit dem Südtirol. Gleichzeitig würde so die RhB stark in das europäische Eisenbahnnetz integriert. Zwischenzeitlich ist der Bericht der Bündner Regierung veröffentlicht. Insgesamt elf Varianten wurden genauer untersucht und miteinander verglichen. Drei Projekte wurden genauer unter die Lupe genommen, der Rest landete auf dem «Abstellgleis». Die erwähnte Bahnverbindung ins Südtirol erreicht leider nur die 2. Prioritätsstufe und verschwindet damit wohl für einige Zeit in den Schubladen.

Quellen:

- Archiv RhB
- Geschäftsberichte RhB 1910, 1918, 1921, 1923
- Schweiz. Bauzeitung, Band 61/62 1913; 75/79 1922



Der Bahnhof Scuol-Tarasp kurz vor dem Eintreffen der ersten elektrischen Lokomotiven. Letzte Arbeiten an der Fahrleitung werden ausgeführt.

Archiv Flüela Foto+Verlag

Aus dem 25. RhB-Geschäftsbericht (1913)

Der Geschäftsbericht 1913 gibt interessante Details zur hektischen Phase kurz vor der Eröffnung sowie zu den ersten sechs Betriebsmonaten wieder (damalige Schreibweise übernommen).

Letzte Arbeiten im Unterengadin

Die Ende 1912 noch rückständigen Arbeiten im Magnacun- und Tasnatunnel und an den Zufahrtsstrassen zu den Stationen Guarda, Ardez, Fetan und Schuls, sowie die Vervollständigung der Bekiesung, die Gleisregulierung, die Signaleinrichtungen, die Hochbauten, die Wasserversorgung der Stationen und auch alle Einrichtungen für den elektrischen Betrieb wurden so rechtzeitig vollendet, dass programmgemäss am 23. und 24. Juni 1913 die eidgenössische Kollaudation und am 1. Juli 1913 die Eröffnung der Linie stattfinden konnten.

Betriebsorganisation

Die Organisation der Betriebsverwaltung musste infolge der eingetretenen Netzausdehnung und der dadurch bedingten Arbeits- und Verkehrszunahme in verschiedenen Richtungen weiter ausgebaut werden. Zunächst rief die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Engadiner Linien der Beordnung des elektrischen Zugför-

derungsdienstes und des Depots Samaden. Ferner musste im Zugsdienste die Ausscheidung von Zugführern und Kondukteuren vorgenommen werden.

Personalbestand

Durch die Eröffnung der Unterengadinerlinie erhöhte sich der Personalbestand im Vergleich zum Vorjahr um 376 Einheiten; Ende 1913 standen 795 Männer und 5 Frauen im Dienste der RhB.

Elektrischer Betrieb

Der elektrische Betrieb verursachte seit seiner Einführung am 1. Juli bis Ende Jahr total 37 meldepflichtige Zugverspätungen mit einer durchschnittlichen Verspätung von 27 Minuten per Zug. Die Neuheit der Anlagen und des Betriebes liess eine grössere Zahl von Störungen voraussehen. Die Störungen konnten indessen später, als die elektrischen Lokomotiven eingefahren, die Fahrleitung ausgebaut und das Personal eingeebnet waren, auf ein Mindestmass gebracht werden. Die längsten Störungen im Zugverkehr, die zum Teil Zugsausfall zur Folge hatten, erfolgten durch Bügelentgleisungen mit Beschädigung der Bügel und der Fahrleitung. Auch die Ursachen der in den ersten Betriebsmonaten in grosser Zahl aufgetretenen Kurzschlüsse, die

stets eine Störung im Zugverkehr zur Folge hatten, konnten nach und nach ermittelt und beseitigt werden, so dass jetzt Kurzschlüsse zu den Seltenheiten gehören.

Fahrpläne, Sommerdienst

Die Zunahme des Verkehrs und des Gewichts der Züge, sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der neuen Linie Bevers-Schuls in Verbindung mit der Vermehrung der durchgehenden Wagen nach und von Pontresina, sowie nach und von Schuls-Tarasp brachten eine schwere Belastung der Albulalinie, auf der wir nunmehr in der Hochsaison zur Führung von 14 Zügen in jeder Richtung gezwungen waren. Ein weiterer Ausbau des Fahrplans auf dieser Linie erscheint ohne Schaffung neuer Kreuzungsstellen als ausgeschlossen. Schwierigkeiten bot auch schon die anstandslose Durchführung der 31 Züge in jeder Richtung auf der Strecke Bevers-Samaden neben der Ein- und Ausfuhrung der 22 Zugpaare der Zweiglinie Samaden - Pontresina auf der Station Samaden.

Die auf der Linie St. Moritz-Schuls geführten neun Züge abwärts und zehn Züge aufwärts haben dem Verkehrsbedürfnis im Ganzen genügt. Dagegen hat sich die Umwandlung einzelner



Der markante Val-Tuoi-Viadukt beim Weiler Giarson (Bildmitte) unterhalb von Guarda wurde unter der Bauleitung des bekannten Brückenbauers Hans Studer errichtet, welcher als Sektionsingenieur für die gesamte Engadinerlinie verantwortlich war. Unverkennbar ist die Ähnlichkeit mit dem Wiesnerviadukt. Die Baueingriffe in die Landschaft sind noch gut erkennbar.

Archiv RhB

Schnellzüge in Lokalzüge als zweckmässig erwiesen, worauf im nächstjährigen Sommerfahrplan entsprechend Rücksicht genommen werden wird.

Lokalzug Schuls-Tarasp–Ardez

Auf begründete Eingabe der Hotellerie von Schuls und Tarasp und des Unterengadiner Verschönerungsvereins wird, zwecks Erleichterung von Spa-

ziergängen für die Kurgäste beschlossen, vom 13. Juli bis 31. August 1913 täglich Lokalzüge auszuführen, nachdem zufällig eine Lok verfügbar ist:

Schuls-Tarasp	ab 3.18
Fetan	ab 3.25
Ardez	an 3.37
Ardez	ab 3.45
Fetan	an 3.55
Schuls-Tarasp	an 4.00

Elektrische Lokomotiven

Die elektrischen Lokomotiven hatten sowohl im mechanischen als im elektrischen Teil noch verschiedene Kinderkrankheiten durchzumachen. Bei den Loks der MFO und der AEB konnten diese Mängel während der ersten Betriebsmonate behoben werden. Alle acht Loks der BBC erforderten aber eine Rekonstruktion der Rotoren.



Extrahalt des Probezugs für den Fotografen im Frühling 1913 auf dem Val-Mela-Viadukt; Die beteiligten Ingenieure und Techniker setzen sich mit dem neuesten RhB-Zug so in Szene, dass sie die fabrikneue AEG-Lok Ge 4/4 391 nicht verdecken.

Archiv RhB



Übermorgen ist morgen gestern

Engagieren wir uns also schon heute für die Zukunft

REPOWER
Unsere Energie für Sie.

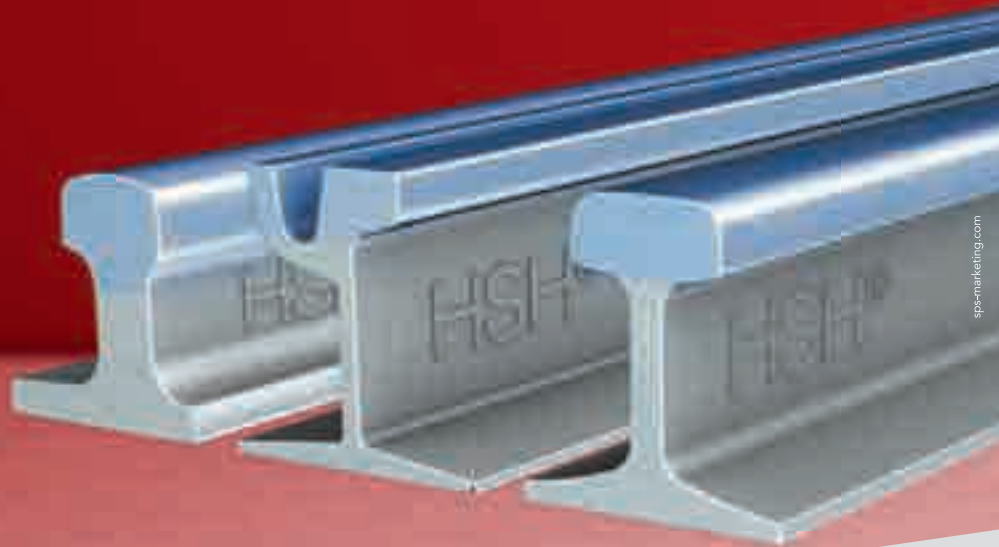
Poschiamo • Bever • Ilanz • Klosters • Landquart • Zürich

T +41 81 839 7111 • F +41 81 839 7299 • info@repower.com • www.repower.com



Wärmebehandelte Premiumschienen von voestalpine:

Intelligent Kosten sparen.



HSH[®] Höhere Leistung – geringere Kosten

voestalpine Schienen GmbH
www.voestalpine.com/schienen

voestalpine
EINEN SCHRITT VORAUSS.



Meilensteine der Jubiläumslinie

27. Juli 1903 Der Verwaltungsrat der RhB beauftragt Prof. Dr. Friedrich Hennings mit der Erstellung einer Projektstudie «Neue Bahnlinie Bever–Scuol-Tarasp».
- Frühling 1909 Erste Sondierbohrungen im Bereich der zwei längsten Engadiner Tunnels Magnacun und Tasna.
- Frühling 1910 Beginn der Vorarbeiten auf den sieben Baustellen.
18. Mai 1910 Der RhB-Verwaltungsrat beschliesst, die geplante Bahnlinie ab Beginn für einen elektrischen Probetrieb einzurichten.
29. August 1911 Einsturz des Lehrgerüsts Val-Mela-Viadukt (romanisch «garstiges Tal»), 12 Tote und 11 Verletzte.



Archiv Flüela Foto+Verlag

Provisorische Hängebrücke zur Baustelle Val-Mela-Viadukt.

21. Dezember 1912 Erste Probefahrt mit der elektrischen Lok Ge 4/6 351 Bever–Zuoz.



Archiv RhB

Imposanter Versuchszug bei Bever

- 28./29. Juni 1913 Eröffnung der neuen Bahnlinie mit Feierlichkeiten auf verschiedenen Bahnhöfen zwischen Bever und Scuol-Tarasp.
1. Juli 1913 Offizielle Betriebsaufnahme Bever–Scuol-Tarasp.
22. März 1927 Ein Zug fährt vor dem Magnacun-Tunnel auf einen herabgestürzten Felsblock. Dabei entgleist die Lok Ge 2/4 206 und wird an die Mauerkante des Tunnelportals gedrückt. Der Lokführer stirbt, 2 Reisende werden schwer und 7 leicht verletzt. 2 Tage Unterbruch des Bahnbetriebs.
19. März 1937 Der letzte Abendzug fährt vor dem Sassal-Tunnel in einen Schneerutsch. Die Lok Ge 4/6 391 wird abgedreht und stürzt über die Strasse in den Inn, die Wagen indessen bleiben auf dem Gleis. Der Lokführer stirbt sofort, die Reisenden in den Wagen kommen mit dem Schrecken davon.



Archiv RhB

Aufwendige Bergungsarbeiten der Lok Ge 4/6 391 aus dem Inn

- 1970–1985 Einführung der Streckenblocks Bever–S-chanf und Guarda–Ardez (1970), S-chanf–Zernez (1982), Zernez–Guarda und Ardez–Scuol-Tarasp (1985)
- 1982+1986 Ausbau Fernüberwachung im Bahnhof Samedan für die Linie Bever–Ardez.
- 1999 Eröffnung der Vereinalinie. Dieser wichtige Bahnzubringer bewirkt einen weiteren Aufschwung für das Unterengadin und das Münstertal.



Rangierfahrt der
Ge 2/4 201
für den Probezug
im Winter 1913 in Bever.

Archiv Renato Mengotti

100 Jahre unter Strom

..... von Geni Rohner

Mit der Betriebsaufnahme der neu eröffneten Bahnlinie Bever–Scuol-Tarasp erfolgt am 1. Juli 1913 gleichzeitig ein Versuchsbetrieb mit Zügen unter Wechselstrom. Erst diese neuzeitliche Stromart bringt für Bahnen den grossen Durchbruch. Im Hinblick auf eine weitere Ausdehnung der Elektrifizierung auf das übrige Stammnetz will die RhB Erfahrungen auf den Engadiner Linien sammeln (inkl. Bever–St. Moritz und Samedan–Pontresina). Vor allem die schwierigen klimatischen Bedingungen sind für alle involvierten Ingenieure und Maschinenbauer eine grosse Herausforderung.

.....

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts steckt die «elektrische Revolution» noch an ihrem Anfang; es existieren praktisch keine Erfahrungswerte von anderen Bahnunternehmungen. In der Schweiz verkehrt ab 1899 die erste elektrisch betriebene Bahn mit Drehstrom (750 Volt) zwischen Burgdorf und Thun, entwickelt von der Brown Boveri & Cie, Baden. Deren Konkurrenz, die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) testet zwischen 1905 und 1909 auf der Strecke Zürich Seebach–Wettingen ein System mit Einphasen-Wechselstrom (15 000 Volt). Ein harter Kampf um die zukunftssträchtige und richtige

Systemwahl des elektrischen Bahnbetriebes zeichnet sich ab. Erschwerend für die Befürworter der grundlegenden Systemumstellung ist der bremsende Einfluss von «Dampf-Konservativen» in den eigenen Reihen. Schliesslich betreibt die RhB seit rund zwei Jahrzehnten einen erprobten Dampfbetrieb auf starken Steigungstrecken mit leistungsfähigen Dampflokomotiven und geübtem Personal.

Am 18. Mai 1910 entscheidet der Verwaltungsrat der RhB die geplante Neubaustrecke Bever–Scuol-Tarasp und die übrigen schon bestehenden Engadiner Abschnitte Bever–St. Moritz und Samedan–Pontresina für einen elektrischen Versuchsbetrieb mit Wechselstrom einzurichten. Etwas früher hat sich die Lötschbergbahn (BLS) für das System MFO entschieden.

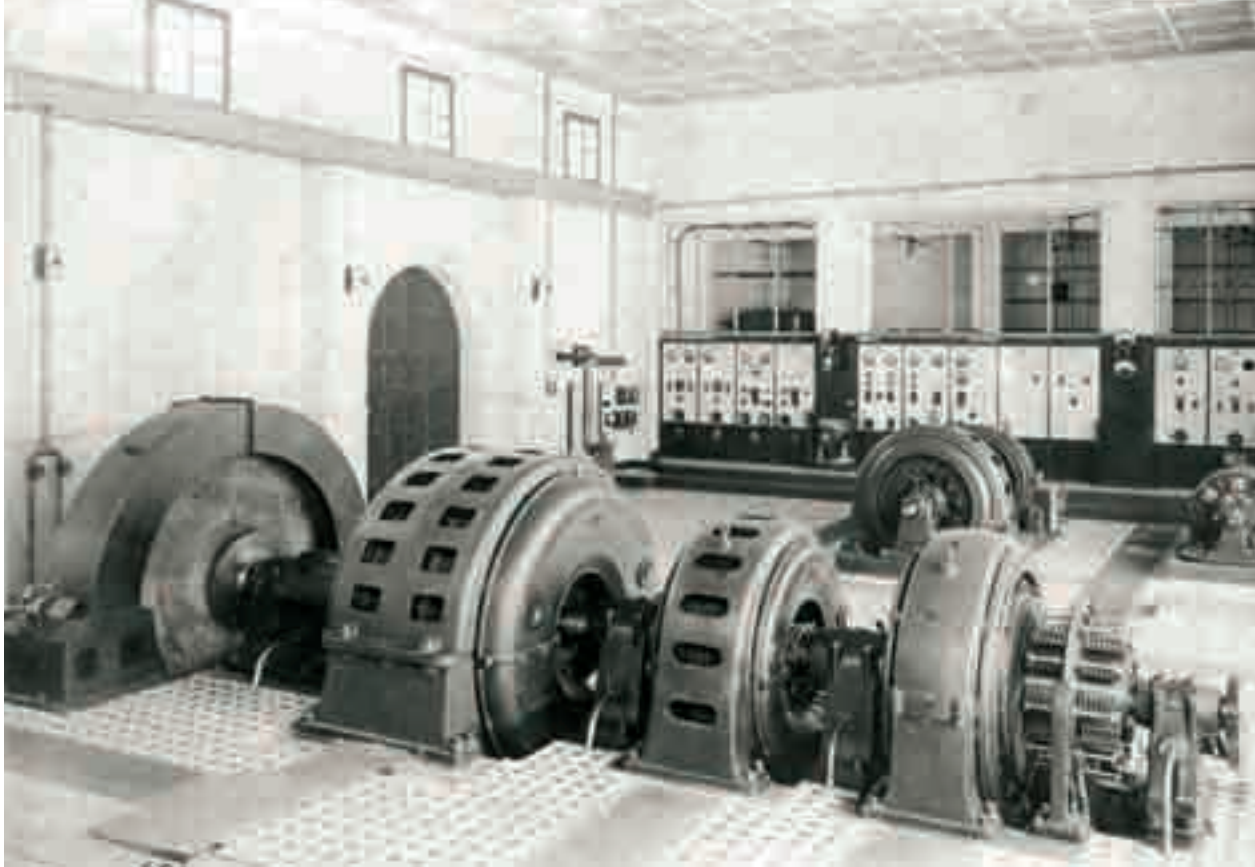
Die RhB wagte indessen wegen der bestehenden kleinen Tunnelprofile zuerst aufgrund von Berechnungen nur 10 000 Volt einzusetzen, um Stromüberschläge von der Fahrleitung auf das Tunnelgewölbe zu vermeiden. Eingehende Studien und Versuche führen schliesslich zur Wahl des Einphasensystems, 11 000 Volt und $16\frac{2}{3}$ Perioden (Wechselstrom). Mit dieser Stromart startet die RhB hoffnungsvoll den Versuchsbetrieb im Engadin mit der Absicht, das ganze Netz so zu elektrifizieren.

Eigenes RhB Kraftwerk?

Schwierigkeiten bereitet die Strombeschaffung für die geplanten Versuchsstrecken im Engadin. Ausführliche Studien ergeben, dass ein Kraftwerk im Unterengadin auch bei sehr wirt-



schaftlichem Betrieb nur mit hohen Erstellungskosten zu betreiben wäre. Aus diesem Grund wird auf ein interessantes Angebot der Kraftwerke Brusio A.-G. (KWB) eingegangen, welche intensiv weitere Stromabnehmer sucht.



Die Umformergruppe und im Hintergrund die Schalttafeln im neu-erstellten Umformer-Gebäude in Bever.

Archiv Renato Mengotti

Am 18. Juni 1910 schliesst die KWB mit der RhB einen 20-jährigen Stromlieferungsvertrag ab. Diese Gesellschaft stellt seit 1908 die (Gleichstrom-)Versorgung der privaten Berninabahn sicher. Es ist wohl das erste Mal, dass eine regelmässige Kraftübertragung über einen 2400 Meter hohen Pass auch während des Winters gewagt wird. Die Ausführung der Hochspannungsleitungen im Hochgebirge ist mit zahlreichen Schwierigkeiten verbunden. Unzählige Lawinenschutzbauten und

speziell robuste Mastenkonstruktionen sind zwei Beispiele, die für die Sicherstellung der Übertragung erforderlich sind. Die Leitungsanlage wird auf Grund der fortschreitenden Erfahrungen und Erkenntnisse im Winterbetrieb laufend verbessert.

Die KWB verpflichtet sich der RhB gegenüber weiter zum Bau zweier unabhängiger Hochspannungsleitungen ab ihren Kraftwerken in Campocologno und Robbia, damit im Störfall rasch von einer Leitung auf die andere

umgeschaltet werden kann. Die KWB baut beim Bahnhof Bever eine Umformerstation. Diese wandelt den Leitungs-Drehstrom (23000 Volt) in den von den zukünftigen Loks benötigten Wechselstrom um. Im Vertrag wird festgehalten, dass der elektrische Probebetrieb am 1. Oktober 1912 aufgenommen werden muss.

Die erste Stromlieferung

Mit einer Verspätung von knapp drei Monaten fliesst am 20. Dezember 1912 zum ersten Mal Strom in die Fahrleitung der RhB. Die Einspeisung ins RhB-Netz erfolgt ab der neuen Umformerstation in Bever. Die bezogene Kilowattstunde wird der RhB mit sieben Rappen verrechnet (siehe auch Artikel Seite 26). Fortan werden die eintreffenden Lokomotiven unter Strom gesetzt und ausgiebig getestet. Auch das Personal muss in der Handhabung mit der neuen Betriebsform, den elektrischen Zügen, vertraut gemacht werden. Eine grosse logistische Herausforderung für alle Beteiligten.

Bau der Fahrleitung

Die Firma Siemens-Schuckertwerke in Berlin (SSW) erhält den Auftrag für die Erstellung der elektrischen Fahrleitung auf den Engadiner Linien. Im Vertrag ist explizit erwähnt, dass die gesamte Leitungsanlage mit Zubehör bis zum 1. Juni 1913 betriebsfertig erstellt sein muss; einschliesslich zweimaligem Anstrich der Fahrleitungsmasten. In der

31. Juli 1913: Ein Monat elektrischer Betrieb

Am 13. August 1913 informiert der verantwortliche Maschinenmeister die Direktion der RhB über die Erfahrungen des ersten Monats mit den elektrischen Einrichtungen:

«Der elektrische Betrieb hat im Juli 1913 eine grosse Menge Störungen zu verzeichnen, von welchen aber der grösste Teil von ganz kurzer Dauer, das heisst von nur wenigen Minuten oder Bruchteilen von Minuten war. Die Umformerstation [Bever] hat sich verschiedentlich schriftlich und mündlich über die vielen Kurzschlüsse beklagt, weil sie in der Regel bei grösserer Belastung der Umformerstation aufgetreten sind. Diese Kurzschlüsse, die wohl bei jeder neuen Bahnanlage unvermeidlich sind, sind der Neuheit der Einrichtungen der Fahrleitung, der Lokomotiven und der Ungewohntheit des Personals zuzuschreiben. Es konnte kein Fall nachgewiesen werden, wo ein Kurzschluss durch Böswilligkeit entstanden ist.

Um die Wirkungen der Kurzschlüsse möglichst abzuschwächen, hat das Umformerwerk seine Schalter so empfindlich eingestellt, dass sehr oft unfreiwillige Ausschaltungen vorkamen, für welche im Bahnbetriebe eine Veranlassung nicht gefunden werden konnte. Diese Ausschaltungen veranlassten Unterbrüche in der Stromlieferung, die für den Bahnbetrieb die gleichen Folgen hatten wie Kurzschlüsse.»



Die neue Betriebswerkstätte Samedan vor Betriebsaufnahme. Im Hintergrund ist noch die Wand der alten Dampfremise sichtbar.

Archiv RhB

Vereinbarung ist enthalten, dass für den Probebetrieb im Winter 1912/13 der obere Streckenabschnitt bis Zuoz fertig erstellt sein muss. Die neuen Maschinen und Anlagen und die eintreffenden Lokomotiven müssen getestet werden. Für einen termingerechten Abschluss dieser Arbeiten hat die RhB der SSW zudem eine Sonderprämie von 50 000 Franken in Aussicht gestellt. Markant am «Siemens-System» ist die von oben betrachtet breite Zickzack-Führung der Fahrleitung, das breite Stromabnehmer bzw. Schleifstücke benötigt. Der Vorteil ist die bedeutend längeren Nutzung der Schleifstücke.

Probefahrten

In der Medienmitteilung vom 15. Januar 1913 beschreibt die RhB die erste Probefahrt mit einer Ge 2/4 wie folgt: «Im Beisein der leitenden Organe der Bahnverwaltung fanden am 10. Januar 1913 auf der Teilstrecke Bevers–Zuoz der im Bau befindlichen Linie Bevers–Schuls Probefahrten statt mit der ersten von der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie gelieferten 300 pferdigen elektrischen Lokomotive mit einem Motor nach Bauart Brown-Boveri-Déri. Die Fahrten wurden nicht nur auf der Lokomotive selbst [Nr. 201], sondern auch an den registrierenden Messinstrumenten des Umformerwerkes genau verfolgt. Die Lokomotive lief in allen Teilen ruhig, ihre Bedienung ist eine höchst einfache und die Stromaufnahme bei Anfahrt und während der Fahrt bewegte sich innerhalb normalen Grenzen. Die Fahrten sind zur Zufriedenheit der Teilnehmer ausgefallen.»

Sonntags-Dampfverbot im Weltkrieg

Die in wirtschaftlicher Hinsicht zunächst bescheidenen Vorteile, die der Übergang vom Dampf- zum elektrischen Fahrbetrieb mit sich bringt, haben zur Folge, dass das gute Beispiel der RhB zunächst wenig Nachahmer findet. Die wachsende Kohlennot sowie die ständig sich drehende Preisspirale für Kohle verursachen indessen zahlreichen Bahnunternehmungen Existenzprobleme. In einigen Fällen wird

einheimisches Holz als Ersatzstoff für die Dampflok verwendet. Wegen des Kohlenmangels sieht sich der Bundesrat gar gezwungen, an Sonntagen ein schweizweit allgemeines Verbot zur Führung von Dampfzügen zu erlassen. Die Direktion der RhB erlässt in ihrer «Dienstlichen Mitteilung Nr. 10» verschiedene Massnahmen zur Einschränkung des Brennmaterialverbrauchs. Darin werden die Albulazüge zwischen Samedan und St. Moritz wäh-

Verzwickte Situation für Verwaltungsratspräsident Dr. Alfred von Planta



Dr. Alfred von Planta, eine Persönlichkeit aus Reichenau, bekleidet gleichzeitig die Posten des Verwaltungsratspräsidenten der RhB und der Kraftwerke Brusio (KWB). Im Nachhinein eine unglückliche Konstellation, weil die ausgehandelten Verträge zur Stromlieferung an die RhB für die KWB alles andere als optimal sind. Mit den ersten

erzielten Einnahmen kann die KWB lediglich die Betriebsausgaben knapp decken und die unerlässlichen Abschreibungen vornehmen. Die Gründe des Misserfolges resultieren aus folgenden Punkten: Berechnungsfehler in der Offerte, verschiedene Korrekturen beim Bau der Übertragungsleitungen über den Berninapass und last but not least: die RhB bezieht bedeutend weniger Strom als geplant. Allein im ersten Betriebsjahr (Juli–Dezember 1913) budgetiert die KWB einen Verlust von 53'125 Franken. Mehrere Male sucht die KWB das Gespräch bei der RhB Geschäftsleitung für einen höheren Verrechnungssatz der Kilowattstunde. Die RhB lässt sich Zeit und will den Winter 1913/14 abwarten und aufgrund der gemachten Erfahrungen zu allfälligen Neuverhandlungen zusammenkommen

rend der Sommermonate 1915 und 1916 elektrisch geführt. Der erforderliche Maschinenwechsel in Samedan von der Dampf- zur Elektrolok oder umgekehrt verursacht Verspätungen auf der Albula-Linie. Einem Hilferuf des Maschinenmeisters aus Landquart vom 5. September 1917 kann entnommen werden, dass der Lokwechsel auch während der Winterszeit erfolgen sollte. Mit dieser Massnahme kann täglich eine Tonne Kohle eingespart werden; von Mitte Oktober bis Ende April ergibt dies einen Berg von 190 Tonnen! Erst gegen Ende des

gungen vor Ort oder Angaben über die ersten Betriebserfahrungen möchten:

- *Nationalrat Eduard Will, Direktor der Bernischen Kraftwerke AG, beabsichtigt im Nationalrat die Einreichung einer Motion «zur rascheren Förderung der allgemeine Einführung des elektrischen Bahnbetriebes in der Schweiz» und wünscht ausführliches Zahlenmaterial zum Engadiner Versuchsbetrieb.*
- *Das auswärtige Ministerium von Norwegen hätte ebenfalls gerne einen Erfahrungsbericht über den Betrieb.*

den dazu erforderlichen Einrichtungen zu sammeln. Von diesem Besuch erhält der Chef des Generalstabes der Eidgenössischen Armee, Theophil Sprecher aus Maienfeld Kenntnis und interveniert beim Präsidenten der Direktion der RhB:

«Aus militärischen Interessen dürfen lediglich Angaben über das angewandte Betriebssystem gemacht werden. Die militärische Leistungsfähigkeit der RhB, die Leistungen der Kraftquellen und der Ersatz der Kraft bei Versagen einer Zuleitung ist auszuschliessen.»



Probezug im Winter 1913 mit Ge 2/4 201; in Bever; im Hintergrund befindet sich das Umformgebäude.

Archiv Renato Mengotti

ersten Weltkrieges findet bei verschiedenen Schweizer Bahngesellschaften der logische Sinneswandel statt. Der hierbei wenig behinderte elektrische Bahnbetrieb erweist sich nun zwangsläufig als Wegbereiter für die beschleunigte weitere Elektrifizierung des übrigen Liniennetzes der RhB.

Die Vorteile eines elektrischen Betriebs sind unbestritten: Nebst umweltpolitischen Argumenten sprechen der hohe Kohlenpreis, das Rauchgas in den Tunnels und die sehr aufwendige und personalintensive Führung sowie der Unterhalt der Dampfzüge für eine rasche Umstellung. Hinzu kommt, dass der erforderliche Strom für die Lokomotiven, unabhängig vom Ausland, durch regionale Wasserkraftwerke produziert werden kann.

Technische Pionierleistung

Die Elektrifizierung der Engadiner Linien und der Lötschbergbahn hat technikgeschichtlich internationale Bedeutung. Entsprechend häufig treffen nach Betriebseröffnung Anfragen von Bahngesellschaften, Ingenieurbüros und Regierungen aus dem In- und Ausland bei der RhB ein, die Besichti-

- *Die spanische Regierung schickt Ingenieur Carlos Franco mit dem Auftrag in die Schweiz, Informationen über den Bau und Betrieb schweizerischer elektrischer Eisenbahnen und*

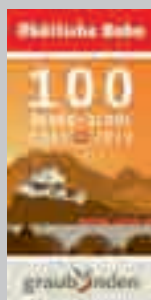
Elektrifizierung ganzes Stammnetz

Wasserkraft ist mittlerweile in Graubünden von grosser energie- und volkswirtschaftlicher Bedeutung. Für die Stromproduktion ist das Wasser-



Mit reiner Manneskraft werden die Fahrleitungsmasten aufgerichtet.

Archiv Beat Kleiner / Kümmler & Matter



Meilensteine zur Elektrifizierung der Rhätischen Bahn

27. Juli 1903	Prof. Dr. Friedrich Hennings wird durch die RhB mit einer Projektstudie «Neue Bahnlinie Bever–Scuol-Tarasp» beauftragt.
2. März 1905	Der Verwaltungsrat beauftragt den Bericht über die Möglichkeit eines elektrischen Betriebes auf «flacheren Teilen des Netzes».
15. April 1905	Der Verwaltungsratsausschuss beschliesst den Beitritt zur «Studienkommission elektrischer Bahnbetrieb» (1904 gegründet).
9. März 1907	Der Verwaltungsrat erteilt die Genehmigung für ein Gutachten über die «Eignung des elektrischen Betriebes bei der RhB».
18. Mai 1910	Der Verwaltungsrat beschliesst, die geplante Strecke Bever–Scuol-Tarasp und anschliessend auch die übrigen schon bestehenden Engadiner Strecken für einen elektrischen Probetrieb einzurichten (62 Kilometer).
18. Juni 1910	Unterzeichnung eines 20-jährigen Stromlieferungsvertrages mit der Kraftwerke Brusio (KWB).
20. Dezember 1912	Erste Stromlieferung der KWB an die RhB ab der Umformerstation Bever.
21. Dezember 1912	Erste Probefahrt im Engadin mit der Lok Ge 4/6 Nr. 351 zwischen Bever und Zuoz. Es wird eine Geschwindigkeit von 45 km/h erreicht.
30. Dezember 1912	Erste Probefahrt mit der Lok 351 zwischen Bever und Samedan.
10. Januar 1913	Erste Probefahrt mit der Ge 2/4 Nr. 201 zwischen Bever und Zuoz.
1. Juli 1913	Aufnahme des elektrischen Betriebes Bever–Scuol-Tarasp.
12. Juli 1913	Aufnahme des elektrischen Betriebs Samedan–St. Moritz/Pontresina; durchgehende elektrische Züge Scuol-Tarasp–St. Moritz.
April 1918	Der Verwaltungsrat beschliesst, alle RhB-Linien zu elektrifizieren.
20. April 1919	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Bever–Filisur.
2. Oktober 1919	Durch das Bundesgesetz erhält die RhB seitens Bunds und des Kantons je 8.75 Millionen Franken für die Betriebsumstellung.
15. Oktober 1919	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Filisur–Thusis.
22. Dezember 1919	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Filisur–Davos Dorf.
1. Dezember 1920	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Davos Dorf–Klosters.
1. August 1921	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Landquart–Thusis.
7. November 1921	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Landquart–Klosters.
21. Mai 1922	Abschluss Elektrifizierung der Strecke Reichenau–Disentis.
1. Juni 1922	Elektrischer Betrieb auf dem ganzen Stammnetz (277 km). Innerhalb von neun Jahren ist das gesamte «Stammnetz» elektrifiziert.
1982	Kraftwerk Klosters Aeuja liefert zu Spitzenzeiten Strom an die RhB.
27. November 1997	Umstellung der Arosalinie von Gleich- auf Wechselstrom.
19. November 1999	Eröffnung Vereina-Linie; Ausweitung des Wechselstromnetzes.
2005	Neue Frequenzumrichter werden in Landquart und Bever erstellt.

Energieverbrauch für die Zugförderung der RhB (in Mio. kWh)

Juli 1913–Juni 1914	1.8
1922 Vollbetrieb auf ganzem Stammnetz	11.5
1931	16.5
1965	38.5
2000 (nach der Vereina-Eröffnung)	81.4
2010	100.2



Für die Elektrifizierung gelangten auch auf dem Stammnetz eiserne Ausleger der Siemens-Schuckertwerke zum Einsatz (ganz links und rechts), mit Ausnahme der Oberländerlinie, wo billigere Ausleger nach System Kummler & Matter (Mitte) montiert wurden.

Archiv Beat Kleiner / Kummler & Matter

schloss Graubünden geradezu prädestiniert. Für die RhB geht es bereits in der Evaluationsphase um die Sicherung der geeigneten Wasserkräfte für den elektrischen Betrieb in Graubünden. Mit dem Kanton wird ein Syndikat zur Nutzung der Wasserkraft gebildet und innert kurzer Zeit sind die erforderlichen Wasserrechtskonzessionen in Nordbünden beisammen.

In Anbetracht der guten Ergebnisse des Versuchsbetriebes entscheidet der RhB-Verwaltungsrat im April 1918, alle RhB-Linien schrittweise zu elektrifizieren. Durch das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 erhält die RhB seitens Bund und Kanton je 8,75 Millionen Franken für die Betriebsumstellung. Der Erlös aus dem Verkauf der teilweise fast neuen Dampflokomotiven – bis 1925 waren 26 Dampfloks für 1.65 Millionen Franken verkauft worden – wird für die rasche Umsetzung der Elektrifizierung eingesetzt.

Seit Ausbruch des ersten Weltkriegs sind die Eisenpreise um ein Mehrfaches gestiegen und man sieht sich gezwungen, für die Fahrleistungsmasten nach einem billigeren Material umzusehen. Der Entscheid fällt zu Gunsten von Lärchenholz-Masten. Das langsam gewachsene Lärchenholz aus den höheren Gebirgslagen ist sehr widerstandsfähig und braucht nicht imprägniert zu werden. Die Produktion der Fahrleitungsausleger erfolgt in der RhB-Werkstätte Landquart und dient gleichzeitig als willkommenes Beschäftigungsprogramm, da nach dem Krieg andere Werkaufträge für längere Zeit ausbleiben.

Die Montage der Fahrleitungen mit Ausnahme der Linie Landquart–Davos wird der Firma Kummler & Matter aus

Aarau übertragen. Diese Firma hat bereits ein grosses Knowhow u. a. bei der Elektrifizierung der Simplon-Strecke erlangt. Unter der Leitung von Hermann Kummler persönlich wird als erstes Projekt die Strecke Bever–Filisur in Angriff genommen, deren Elektrifizierung bereits am 20. April 1919 abgeschlossen ist

Die Elektrifizierung der Strecken Filisur–Thusis und Filisur–Davos schreitet ebenfalls sehr rasch voran; Sieben Monate nach Erteilung des Bauauftrages stehen auch diese Strecken für den elektrischen Betrieb bereit. 1920 sind die Strecke Klosters–Davos und 1921 Landquart–Thusis und Land-

Die Gleichstromlinien der RhB

Im Gegensatz zum Stammnetz werden die von 1942 bis 1944 mit der RhB fusionierten Bernina-, Chur–Arosa- und Misoxer-Bahn von Anfang an elektrisch betrieben – allerdings mit dem damals bei Tram- und Nebenbahnen bereits erprobten, jedoch weniger leistungsfähigen Gleichstromsystem.

Am 27. November 1997 wird die Arosalinie ebenfalls auf Wechselstrom umgestellt.

Die Misoxer-Bahn wird 2003 von der RhB einem privaten Bahnverein übertragen. Somit bleibt nur noch die Berninalinie übrig, die mit Gleichstrom betrieben wird (1000 Volt). Eine

Aktuelles zur Stromproduktion

Auf der Bündner Nordseite wurde die Bahnenergie bis 1960 durch die zwei Kraftwerkgesellschaften, die Rhätischen Werke für Elektrizität in Thusis und die AG Bündner Kraftwerke in Küblis geliefert.

Das Fahrleitungsnetz des RhB-Stammnetzes wird somit unter Berücksichtigung der Südseite an drei Stellen gespeist. Ab 1961 ersetzen zwei Bahnstromgeneratoren in der neu erstellten Zentrale Sils der Kraftwerke Hinterrhein die Generatoren in Thusis.

quart–Klosters mit Fahrdrabt überspannt. Am 21. Mai 1922 erfolgt die Abnahme der elektrischen Installationen auf der letzten Stammnetzstrecke, Reichenau–Diesentis, statt. Aus Kostengründen kommen auf dieser Linie aber Leichtbau-Ausleger System Kummler & Matter zur Anwendung, da für die Surselva keine Bundessubventionen in Anspruch genommen werden können (vgl. *Bündner Kulturbahn* 2012).

Umstellung in absehbarer Zukunft auf ein einheitliches Stromsystem ist aus finanziellen Gründen nicht geplant. Aus diesem Grunde sind die neuen «Allegra-Triebzüge» mit einem Zweistromsystem ausgerüstet.

Quellen:

- Archiv RhB
- Geschäftsberichte RhB 1910, 1913, 1918
- Archiv Franz Skvor, Chur
- Technische Rundschau Nr. 24/1963



www.furrerfrey.ch



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

Telefon +41 31 357 61 11
Telefax +41 31 357 61 00

Furrer+Frey[®]
baut Fahrleitungen



Wir gratulieren zu 100 Jahren Strom!

Für die Rhätische Bahn RhB sind wir im Bereich Fahrleitungen der kompetente, zuverlässige Partner.

Unsere umfassenden Dienstleistungen:

- Projektierung
- Materiallieferung
- Montage
- Unterhalt

Kummler+Matter AG
Hohlstrasse 176
CH-8026 Zürich
Telefon +41 44 247 47 47
Telefax +41 44 247 47 77
kuma@kuma.ch
www.kuma.ch



EIN UNTERNEHMEN DER ALPIQ GRUPPE



Sammlung Peter Pfeiffer



Sammlung Wehrli

Las staziuns engiadinaisas

von Fredy Pfister

Was die «Engadiner Talbahn» von anderen Bahnlinien unterscheidet, sind zwei Eigenschaften: Die grosszügige Linienführung und ganz besonders die staziuns. Die Rhätische Bahn zeigte bei der Ausführung der Bahnhöfe kulturelles Fingerspitzengefühl. So wurden nicht Aufnahmegebäude aus Holz oder «Industriebauten ab Stange» errichtet, sondern gemauerte Gebäude, die ganz im Sinne der Zeit die Engadiner Architektur der Dörfer aufnehmen. Der beauftragte Bündner Architekt Meinrad Lorenz hat drei Typen von Bahnhofsgebäuden geschaffen.

1 Der Bahnhof *Scuol-Tarasp* als Endbahnhof der neuen Bahnlinie und hoffnungsvoller Ausgangspunkt für die Bahnlinie nach Landeck wurde als schlossartiges Aufnahmegebäude erstellt, welches sogar Reisende auch aus dem damaligen Kaiserreich Österreich

würdig im bekannten Kurort zu empfangen gewusst hätte. Die zwei Treppenhäuser zu den Dienstwohnungen treten im Erdgeschoss halbkreisförmig aus der Fassade hervor, der Weg in die Schalterhalle führt durch eine repräsentative Loggia. Ein kleiner Uhrturm krönt das grosse, geschieferte Walmdach. Selbst das separate WC-Häuschen (im Hintergrund) ist gemauert.

2 Etwas bescheidener gestaltete Lorenz den Bahnhof von *Zernez*. Weil das Dorf Ausgangspunkt der geplanten Ofenbergbahn war, musste trotzdem etwas Repräsentativeres geschaffen werden: Das dreigeschossige Gebäude wird ebenfalls durch ein geschiefertes Walmdach gedeckt. Augenfällig auf dem historischen Foto ist die ehemals offene Vorhalle mit Rundbögen.

3+4 Des Meisters Kunst zeigt sich selbst bei den Bahnnebengebäuden und den Zwischenstationen *La Punt-Chamuesch*, *Madulain*, *Zuoz* (4), *S-chanf* (3), *Cinuos-chel-Brail*, *Susch*, *Lavin*, *Guar-*

da, *Ardez* und *Ftan Baraigla*. Unter einem grossen, weit herabgezogenem Satteldach sind Stationsbüro, Wartesaal/Schalterraum und der Güterschuppen hintermassiven Mauern untergebracht. Die jeweiligen Eingänge befinden sich in markanten Rundbögenöffnungen, was sich dahinter befindet, ist in den weissen Torbögen eigenwillig (auf deutsch) angeschrieben. Im Giebel wurden hölzerne Kreuzstreben angebracht, welche den Tiroler Kultureinfluss im Engadin anzeigen. Die Toiletten waren in separaten, kleinen Holzbauten untergebracht. Zuoz hatte analog Zernez eine Vorhalle, hier aber mit hölzernen Rundbögen. Der Grundriss dieser Stationsgebäude entspricht aber im wesentlichen den früheren Zwischenstationen der RhB. An jedem Engadiner Bahnhof bestand ein im gleichen Baustil gestaltetes Schaltäuschen (4). Mit Bedacht wurden die nicht bereits früher umgebauten Stationsgebäude in jüngerer Zeit durch die RhB renoviert.



Sammlung Peter Pfeiffer



Foto Peter Pfeiffer

Die ersten RhB-Elektrolokomotiven

..... von Geni Rohner

1879 präsentierte Werner von Siemens an der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Lokomotive überhaupt. Sie verkehrte auf einem 300 Meter langen Rundkurs mit Personenwägelchen. Die Technikwelt staunte. 34 Jahre später konnten im Engadin erste Serien schwerer elektrischer Lokomotiven bewundert werden – auf der frisch eingeweihten Bahnlinie auf einer Länge von 50 Kilometern. Sechs dieser Lokomotiven sind heute noch vorhanden.

.....

«Schwere Loks» versus Triebwagen

1910 hatte die Rhätische Bahn beschlossen, auf der neuen Bahnlinie Bever-Scuol-Tarasp die elektrische Traktion einzuführen. In Hinblick auf eine mögliche Elektrifizierung der übrigen Bahnlinien wurde als Stromart der so genannte «Einphasen-Wechselstrom gewählt», welcher effizient über grosse Distanzen transportiert werden kann. Der Verwaltungsrat der Bahn musste sich in der Folge mit der Art möglicher Lokomotiven befassen. Sollten es «schwere» Lokomotiven oder lieber

«leichtere» Triebwagen mit Personenbeförderung sein, ähnlich jenen, wie sie z. B. die Berninabahn seit 1908 erfolgreich einsetzt?

Aufgrund vorhandener Gutachten beschloss die RhB, von einer Triebwagen-Bestellung abzusehen und stattdessen auf schwere Lokomotiven zu setzen. Massgebend hierfür ist vor allem die Überlegung, dass der Einbau von Einphasen-Wechselstrom-Motoren (im Gegensatz zu den kleineren Gleichstrom-Motoren der Berninabahn) in die Triebwagen wegen der engen Raumverhältnisse sehr schwierig wäre. Zudem ist der für den Wechselstrom notwendige Transformator schwer und benötigt viel Raum. Schwere Lokomotiven indessen lassen bei der Gesaltung der Motoren und Aggregate freie Hand.

Elf Lokomotiven für den Probetrieb

Die Lokomotivbau-Industrie steckte zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Bezug auf den Bau von Einphasen-Wechselstrom-Motoren in den Kinderschuhen. Wegen der fehlenden Erfahrung im Betrieb insbesondere von schmalspu-

rigen Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven hielt es die RhB daher nicht für sinnvoll, auf nur einen Motorentypen bzw. auf nur eine Konstruktionsfirma zu setzen. Deshalb bestellte die Bahn die kleinstmögliche Stückzahl an elektrischen Lokomotiven bei den drei Firmen BBC (Brown Boveri & Cie., Baden), MFO (Maschinenfabrik Oerlikon) und AEG (Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin). Diese Unternehmen waren nur für die elektrische Ausrüstung verantwortlich, der «mechanische» Teil wie Rahmen, Kasten, Achsen usw. wurde von der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur) produziert.

Die Probelokomotiven

Die Lok-Bestellung für den Probebetrieb umfasste folgende Lokomotiven («G» bezeichnet eine Schmalspurlokomotive, «e» steht für elektrisch angetrieben):

BBC: Ge 2/4 201–207, Ge 4/6 301

MFO: Ge 4/6 351+352 (1914: 353–355)

AEG: Ge 4/6 391



Insgesamt sechs der Pionier-Elektrolokomotiven können heute noch bewundert werden

- 1 Nach den Erfahrungen mit den Ge 4/6 351+352 bestellt die RhB bei MFO/SLM drei weitere grosse Lokomotiven, die Ge 353–355, welche 1914 abgeliefert werden. Die Nr. 353 wird heute für Sonderfahrten eingesetzt (hier bei Ardez) und befindet sich weitgehend im Originalzustand. 2014 feiert das betriebsbereite technische Denkmal den 100. Geburtstag.
- 2 Die Ge 4/6 391 gelangte 1987 ins Deutsche Technikmuseum nach Berlin, wo Sie heute im Zustand nach der Ausserbetriebsetzung 1980 ausgestellt ist.
- 3 Vor dem Modelleisenbahn-Museum Chemins de fer du Kaeserberg bei Freiburg kann die ehemalige Rangierlokomotive Ge 2/4 212 besichtigt werden, welche 1946 aus dem Umbau der Ge 2/4 206 hervorgegangen ist.
- 4 Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern steht die Ge 2/4 207, 1974 ausrangiert, mit geöffneter Seitenwand, so dass der originale Déri-Motor («ein Motorenumlauf = eine Achsendrehung») bestaunt werden kann.
- 5 Die Ge 2/4 222, die ehemalige Rangier- und Vorspannlokomotive für den Albul, befindet sich ebenfalls im Besitz der RhB, doch wird sie nur noch selten eingesetzt. Dieser Loktyp war das Resultat eines umfassenden Umbaus der Ge 2/4 204 mit neuen Motoren im Jahre 1946.
- 6 Die originale Ge 2/4 205 befindet sich im Besitz des Club 1889 und steht dem Publikum nicht zugänglich auf einem Sockel auf dem Bahnhofsgelände von Arth-Goldau. Es wäre das Ziel, sie als Denkmal unter Dach auszustellen, doch fehlen dafür in Graubünden die Interessenten.

Während die kleineren der Lokomotiven, die Nummern 201–207, jeweils einen Motor besitzen, welcher 2 von total 4 Achsen antreibt, sind die grösseren mit jeweils zwei Motoren ausgestattet, welche insgesamt 4 von 6 Achsen antreiben. Die «Kleinen» haben eine Leistung von 300 Pferdestärken (PS), die Grossen sind doppelt so stark. Aber selbst die stärkeren der neuen elektrischen Lokomotiven liegen mit ihrer Leistung deutlich unter jener der grössten RhB-Dampflokomotiven mit

800 PS, welche noch bis ins Jahr 1915 abgeliefert wurden und immerhin als stärkste Schmalspur-Dampfloks von Europa galten.

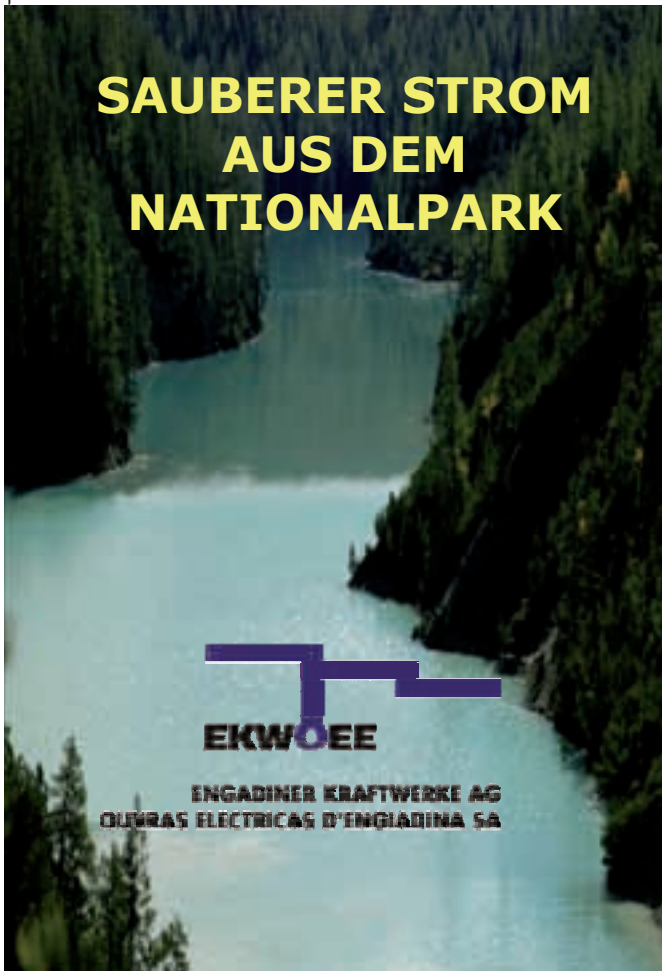
Für alle Fälle: Dampflokomotiven

Die Verkehrsplaner gingen damals davon aus, dass der Durchschnittsverkehr auf der neuen Bahnlinie allein mit den kleinen Ge 2/4 zu bewerkstelligen war. An verkehrsreichen Tagen konnte bei Bedarf den kleinen Loks eine weitere vorgespannt oder überhaupt eine


der stärkeren Dampflokomotiven eingesetzt werden. In Samedan stand ab 1912 die erweiterte Betriebswerkstätte zur Verfügung, in welcher die neuen Lokomotiven gewartet und auch Dampflokomotiven in Reserve gehalten wurden.

Die erste Fahrt

In einer Medienmitteilung der RhB vom 23. Dezember 1912 wird die erste Fahrt mit einer elektrischen Lokomotive wie folgt und trocken beschrieben:



**SAUBERER STROM
AUS DEM
NATIONALPARK**



**ENGADINER KRAFTWERKE AG
OPWRAS ELECTRICAS D'INGIADINA SA**

www.sersa-group.com

Kompetenz und High-Tech

Mit SERSA sicher ans Ziel




Ihr kompetenter Bahntechnikpartner

Die Sersa Group ist eine der führenden Bahntechnikgruppen Europas, spezialisiert auf qualifizierte und wirtschaftliche Lösungen rund um den Fahrweg Schiene.

Unser breites Leistungsspektrum ist auf die signifikanten Anforderungen öffentlicher und privater Bahnen abgestimmt. Die hoch moderne, innovative Maschinentechologie trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz in allen Spurbereichen bei.

Fordern Sie uns heraus!

info@sersa-group.com
www.sersa-group.com



Ein Unternehmen der
Rhombert Sersa Rail Group




Höchstleistungen im Schweizer Bahnverkehr

Effizienter Transport mit Elektrifizierungslösungen von Siemens.

siemens.ch/bahnstrom

Answers for mobility.



Foto: Stephan Kraus

**Das Schweizer
Magazin für den
Modellbahnfreund.**

**Nicht nur für
RhB-Liebhaber.**

Aber auch!

www.LOKI.ch



den, abends ab 19 Uhr und bis 7 Uhr 45, durch Dampfzüge ersetzt. Damit konnte gewährleistet werden, dass die Messungen nicht durch den Bahnbetrieb gestört waren.

Langfristige Erfahrungen

Die ersten Betriebserfahrungen zeigten auf, dass die Leistung der Ge 2/4 für die Führung von leichten Zügen im oberen Engadin zufriedenstellend ist. Bei schweren Zügen von Scuol nach St. Moritz stiessen die kleine Loks schnell ans Limit ihrer Leistungsfähigkeit. Das Problem wurde mit Anhängen einer zweiten Lok oder der Auswechslung mit einer stärkeren Ge 4/6 gelöst. Wegen der ungenügenden Leistungsfähigkeit wird die Ge 2/4 sehr oft für den Rangierdienst im Bahnhof Samedan und St. Moritz abgeschoben.

Heute vertreten einige Experten die Ansicht, die Leistung der Ge 2/4 hätte nicht den Erwartungen entsprochen. Dem ist entgegen zu halten, dass bei der Evaluation der neuen Lokomotivtypen keine Erfahrungswerte vorhanden waren. Die Leistungsvorgaben bzw. das Pflichtenheft der Lok wurden durch die Industrie erfüllt. Zu bedenken ist ferner, dass die damalige allgemein unsichere politische und wirtschaftliche Entwicklung eine zuverlässigere Verkehrsplanung stark erschwerten. Das Verkehrsaufkommen auf der neuen Engadinerlinie, und damit die gewünschte Leistung der Lokomotiven war kaum einzuschätzen.

Von Pionieren zu Alteisen

Fünf der kleinen Ge 2/4 konnten bereits in den 1940er Jahren umfassend umgebaut werden: Die Nr. 201, 202 und 206 wurden zu modernen Rangierlokomotiven mit neuem Aufbau und den Nummern 211–213 umgebaut, die Nr. 203 und 204 mit neuem Motor zu Vorspannlokomotiven für die Albulalinie umgerüstet (221 und 222). Die Nr. 205 und 207 sind indessen bereits 1974 für museale Zwecke verwendet worden. Die grossen Ge 4/6 dagegen blieben weitgehend unverändert. Während die Nr. 391 bis zur Überführung nach Deutschland 1980 für das Museum in Berlin immer im Engadin stationiert war, verlagerte sich das Einsatzgebiet der übrigen ins Bündner «Flachland», vor allem aber in die Surselva. Die ersten Loks wurden erst 1977 verschrottet. Immerhin sechs Lokomotiven aus der Wechselstrompionierzeit können heute noch bestaunt werden!

«Letzten Samstag, den 21. Dezember 1912 wurden mit der ersten elektrischen Lokomotive von 600 Pferdekraften der Rhätischen Bahn, gebaut von der Maschinenfabrik Oerlikon und der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur [Ge 4/6 351] Probefahrten ausgeführt auf der Teilstrecke Bevers–Zuoz der im Bau befindlichen Bahn Bevers–Schuls. Die Fahrten fanden zuerst mit der Lokomotive allein mit mässiger Geschwindigkeit und dann mit einem Zuge statt, wobei fahrplanmässige Geschwindigkeiten von 45 Kilometer per Stunde erreicht worden sind. Bei diesen Proben hat sich sowohl die Lokomotive, als auch die elektrische Fahrleitung von 10 000 Volt Einphasenstrom von der Firma Siemens-Schuckert-Werke erstellt, sowie das Umformerwerk in Bevers, das seinen Betriebsstrom durch zwei getrennte über den Berninapass geführte Drehstrom-Hochspannungsleitungen von 25 000 Volt erhält und diesen in Einphasenstrom von 10 000 Volt umwandelt, gut bewährt.»

Neue Gefahr in den Tunnels

Wie aus einem zeitgenössischen RhB-internen Papier hervorgeht, zeitigte der Engadiner Winter eine neue Gefahr für den Bahnbetrieb: «Anlässlich eines Kontrollganges der Engadiner Tunnelstrecken im Frühjahr 1913 ist dem Maschinenmeister die starke Eisbildung des nicht verputzten Gewölbes über der Fahrleitung aufgefallen. Herunterhängende Eiszapfen können die leicht gebauten Stromabnehmer der elektrischen Lokomotiven empfindlich treffen und eine Lok an Ort und Stelle ausser Betrieb setzen! Ab kommenden Winter ist das Entfernen der Eiszapfen über der Fahrleitung während des Betriebes nur noch in der Nacht bei ausgeschalteter

Fahrleitung möglich. Gleichzeitig besteht auch die Gefahr des Zerschlagens der Isolatoren. Diese neue Gefahr muss bis zum ersten Winterbetrieb behoben sein.»

Vorbereitungen für den ersten Winter

Im Hinblick auf den ersten Winterbetrieb wurden anfangs Oktober 1913 zur Instruktion des Personals und zur Beobachtung und Ermittlung verschiedener Parameter wie des Spannungsabfalls der Fahrleitung, der Erwärmung von Transformatoren und Motoren, des Energiebedarfs, der optimalen Beschleunigung beim Anfahren usw. umfangreiche Probefahrten mit Extrazügen durchgeführt. Zu diesem Zweck wurden die gleichzeitig mit den Extrazügen verkehrenden fahrplanmässigen Züge während den Randstun-

Zwei Lokführer im Führerstand

Die RhB beschliesst, vorerst für alle elektrischen Lokomotiven die Bedienung wie bei den Dampflokomotiven mit zwei Lokführern beizubehalten. Die Betriebssicherheit wird erhöht und man kann zugleich auf die bei einer Einmann-Bedienung geforderte Übergangsmöglichkeit zwischen Lok und Wagen verzichten. Dank dem Einbau eines Sicherheitssystems (Totmannpedal) auf den Lokführerständen kann ab dem 15. Juli 1920 nach und nach zur Einmann-Bedienung übergegangen werden.

100 Jahre Bever–Scuol–Tarasp



Das hat die Rhätische Bahn noch nie erlebt: 2013 feiert die die Bahn drei Jubiläen! Gefeierte wird das 100-jährige Bestehen der Linie Bever–Scuol–Tarasp. Gleichzeitig mit der Betriebsaufnahme dieser Strecke erfolgte ein Versuchsbetrieb mit elektrischen Zügen – seit dem 1. Juli 1913 steht die Jubiläumslinie 100 Jahre unter Strom. Und last but not least, dank *historic RhB* kann dem Publikum die älteste elektrische, noch betriebsfähige Stammnetz-RhB-Lok präsentiert werden. Eine alte Dame, die Ge 2/4 Nr. 222 aus dem Jahre 1913, dürfte am Wochenende für einmal im Rampenlicht stehen und bei klein und gross für entsprechendes Aufsehen sorgen.

Das Festprogramm für den 29./30.Juni 2013 steht! Eine faszinierende Symbiose aus Natur, Kultur, Sprache und Technik erwartet die Besucher.

Die Attraktionen

- Grosse Jubiläumsparade mit elektrischen Lokomotiven aus allen Zeitepochen (Bever)
- Rollende RhB-Konzertbühne durch das Engadin; am Samstag mit «The Vintage Big Band» und am Sonntag mit den Volksmusik-Lokalmatadoren «Ils Fränzlis da Tschlin»
- «Camera obscura» – wie anno dazumal
- Bever, Zuoz, Lavin und Scuol-Tarasp – vier Festplätze mit zahlreichen Attraktionen für gross und klein
- Historische Züge zwischen Bever und Scuol-Tarasp

100 Jahre unter Strom:

Technische Pionierleistungen 1913–2013

Am Samstagabend präsentiert die RhB vor dem ehemaligen Umformerwerk in Bever einen Rückblick über die gewaltige Entwicklung der Elektrotechnik (Zugförderung). Lokomotiven aus allen Zeitepochen:

Ge 2/4 Nr. 222 (204)	1913	«Schnupftrückli»
Ge 4/6 Nr. 353	1914	«Oerlikoner»
Ge 6/6 I Nr. 414	1929	«Krokodil»
ABe 4/4 Nr. 501	1939	«Fliegender Rätier»
Ge 4/4 I Nr. 610	1953	«BoBo I»
Ge 6/6 707 «Scuol»	1965	«BoBoBo»
Be 4/4 Nr. 511ff	1971	«Stammnetzpendel»
Ge 4/4 II 633 «Zuoz»	1985	«BoBo II»
Ge 4/4 III	1993	«BoBo III»
ABe 4/16 Nr. 3104	2012	«Allegra Stammnetzpendel»

Jubiläumsparade

Erlebniszüge

Zwei Erlebniszüge sorgen für eine attraktive Verbindung vom einen Festplatz zum andern. Am Wochenende verkehren nebst den fahrplanmässigen Zügen folgende zusätzlichen Erlebniszüge:

Alpine Classic Pullman Express

Der mondäne und beliebte Luxuszug der 30-er Jahre. Als besondere Attraktion führt dieser Zug den gediegensten RhB-Gesellschaftswagen: die «Piano Bar». An diesem Wochenende sind die Jubiläumsbillette 2. Klasse auch für diesen Erstklass-Zug gültig!

Historischer Zug («grüner Zug»)

Historischer Zug, wie anno dazumal im grünen Drittklasswagen und mit der beliebten «Oerlikoneri» Ge 4/6 Nr. 353

Das Jubiläumsbillett

Mit dem attraktiven Jubiläumsbillett (Tageskarte 2. Kl.) reist der Besucher an diesem Wochenende beliebig oft von Festplatz zu Festplatz. Jubiläumsbillette sind auf den Festplätzen entlang der Jubiläumsstrecke erhältlich. Der Spezialpreis beträgt CHF 10.- für Kinder (6 – 16 Jahre) und Erwachsene mit ½ Abo; CHF 20.- für Erwachsene.

Einfach für Retour

An den Festtagen gilt das Motto «Einfach für Retour» auf dem ganzen Netz der Rhätischen Bahn und von Postauto Graubünden.

Agenda 2013

Januar

- 5. Bahnmuseum Albula
Führung mit Gion Caprez
- 19. Bernina-Dampfschneeschleuder
«Schnee und Eis»
- 20. **«Gourmetfahrt Winter»**
- 26. Berninabahn und Alp Grüm
- 27. **«Vollmondfahrten»**
- 28.

Mai

- 11. Pro Salonwagen RhB
GV
- 12. Albula-Bahn-Club
GV
- 17. Bahnmuseum Albula
Vortrag Dr. Luzi Dosch
- 19. **«Spargelfahrt»**
- 26. Bahnmuseum Albula
Wanderung und Museumsführung

September

- 1. St. Moritz–Zermatt
- 2. **Private de Luxe Train**
- 1. Bahnmuseum Albula
Klangintervention Guhl
Erlebniszug Albula
- 5. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 11. bis 15. Bahnmuseum Albula
Fotoreise Unesco-Welterbe
- 12. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 14. Dampfzug in Doppeltraktion
Davoser-Rundfahrt
- 19. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 26. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 29. **«Gourmetfahrt Herbst»**

November

- 17. **«Buurametzgeta»**

Februar

- 10. Bahnmuseum Albula
Familihtag
- 16. Bahnmuseum Albula
Führung mit Gian Brünnger
- 17. Dampfzug
Surselva
- 20. Bahnmuseum Albula
Werkstatt für Kiner
- 23. Bernina-Dampfschneeschleuder
«Schnee und Eis»
- 24. Berninabahn und Alp Grüm
- 25. **«Vollmondfahrten»**
- 26.

Juni

- 1. Albula-Bahn-Club
GV
- 2. **Erlebniszug Albula**
- 7. Rhätische Ban
GV Lavin
- 8. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Dreibrückenwanderung
- 9. **Erlebniszug Albula**
- 13. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 16. **Erlebniszug Albula**
Abenteuerwanderung
- 20. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 21. St. Moritz–Zermatt
- 22. **Private de Luxe Train**
- 22. **«Gourmetfahrt Sommer»**
- 23. St. Moritz–Zermatt
- 24. **Private de Luxe Train**
- 23. **Erlebniszug Albula**
- 27. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 29. 100 Jahre Bever–Sculol-Tarasp
- 30. **Volksfest**
- 30. **Erlebniszug Albula**

März

- 2. Freunde der Schmalspurbahnen
GV Thusis
- 6. Bahnmuseum Albula
Familihtag
- 16. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
GV
- 22. Bahnmuseum Albula
Podiumsgespräch «Unesco»
- 23. Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
GV Untervaz
- 24. Bahnmuseum Albula
Führung «Unesco»
- 26. Berninabahn und Alp Grüm
- 27. **«Vollmondfahrten»**
- 28.
- 28. Bahnmuseum Albula
Workshop «Rollmaterial»

Juli

- 4. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 7. **Erlebniszug Albula**
- 11. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 14. **Erlebniszug Albula**
- 18. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 21. **Erlebniszug Albula**
Abenteuerwanderung
- 25. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 26. St. Moritz–Zermatt
- 27. **Private de Luxe Train**
- 28. **Erlebniszug Albula**
- 28. Bahnmuseum Albula
Diashows Club 1889
- 28. St. Moritz–Zermatt
- 29. **Private de Luxe Train**

April

- 1. **«Osterfahrt»**
- 13. Club 1889
GV Scuol
- 20. historic RhB
Delegiertenversammlung
- 21. **«Gourmetfahrt Frühling»**

August

- 1. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 3. Dampfzug
Davoser-Rundfahrt
- 4. **Erlebniszug Albula**
- 8. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 11. **Erlebniszug Albula**
Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
- 15. **Führung Wiesenerviadukt**
Bernina-Pullman-Express
- 18. **Erlebniszug Albula**
- 22. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 25. **Erlebniszug Albula**
- 29. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 30. St. Moritz–Zermatt
- 31. **Private de Luxe Train**

Oktober

- 1. Woche Peter Pfeiffer (Infos unter 079 218 73 41)
Fotowanderwoche Engadin
- 3. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 10. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 13. **«Wild durch Graubünden»**
Bahnmuseum Albula
Abenteuerwanderung
- 17. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 27. **«Gourmetfahrt Sommer»**

Dezember

keine Veranstaltung

historic-rhb.ch

bahnmuseum-albula.ch

Information und Reservation:



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof
7402 Bonaduz

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



Rhätische Bahn

Railservice
Bahnhofstrasse 25
7002 Chur

Tel. 081 288 65 65
www.rhb.ch • railservice@rhb.ch



Foto Urs Jossi

Bedeutung des Erbes für die RhB

.....

Im vergangenen Jahr beauftragte der Vorstand von *historic RhB* und die Rhätische Bahn Prof. Dr. Christian Laesser vom Institut für Tourismus und Verkehr der Universität St. Gallen die Bedeutung des historischen Rollmaterials für die Rhätische Bahn zu evaluieren. Nachstehend finden sich einige Auszüge des Gutachtens.

.....

Historische Bahnen

Historische Verkehrsmittel – wie beispielsweise eine Bahn mit ihrem Dampfbetrieb – sind ein Spezialfall historischer Attraktionen. Ihr primärer Effekt besteht darin, dass sie nostalgische Erinnerungen auffrischen können (speziell bei älteren Generationen) und gleichzeitig neue Erlebnisse (speziell für jüngere Generation) schaffen können, dies oft im Kontrast zu modernen und sehr schnellen Verkehrsmitteln. Anbieter und Konsumenten von historischen Eisenbahnerlebnissen suchen zuerst vor allem authentische Erlebnisse. So überrascht es nicht, dass eben nicht nur die Besichtigung eines alten

Fahrzeuges, sondern vor allem auch die Fahrt und damit auch das direkte Erleben dieses Verkehrsmittels ein nachhaltiges Erlebnis bei den Besuchern hinterlässt.

In einer Studie (Tillmann, 2002) wurde festgestellt, dass zu den grössten Besuchergruppen von Heritage Railways Familien (65%) und Paare (27%) gehören. Die Popularität solcher Angebote bei Familien mag nicht überraschen, als eben genau Mehr-Generationen-Erlebnisse wie eine historische Bahn für unterschiedliche Altersgruppen innerhalb eines Reiseverbundes attraktiv sind. So steht denn im Zentrum der Gründe für des Besuch einer Heritage Railway natürlich das Eisenbahnerlebnis selbst (knapp 50% aller Besucher). Allerdings, und nicht weniger wichtig, gibt es viele weitere Gründe für einen Besuch von Heritage Railway, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Eisenbahnerlebnis stehen. Als Beispiel kann hier angeführt werden, dass ein gemeinsames Eisenbahnerlebnis beispielsweise den Austausch von Geschichten zwischen Generationen

auslösen könnte. Die historische Eisenbahn ist damit also nur mehr Mittel zum Zweck für ein anderes Erlebnis und hat nicht mehr einen Selbstzweck wie bei der zuvor diskutierten ersten Gruppe (Eisenbahnerlebnis im Zentrum). Familien sind darüber hinaus insbesondere für Schweizerische historische Bahnen ein interessantes Segment, da die Schweiz bei dieser Art von Ferien und Tagesreisen vergleichsweise grosse Marktanteile hat.

In Bezug auf die Schweiz ist festzuhalten, dass dieses Land ein reiches Inventar an historischen Transportmitteln beheimatet. Nicht nur die Rhätische Bahn ist hier ein zentraler Pfeiler in diesem Angebot. Eine Reihe anderer Bahnen tragen zusammen mit der Rhätischen Bahn zur Positionierung der Schweiz als (historisches) Bahnland bei. Als Beispiel seien hier (nicht abschliessend) angeführt:

- *Bürgenstock: Die älteste elektrische Standseilbahn der Schweiz.*
- *Montreux Berner Oberland-Bahn: Ein Luxuszug mit seinen Belle-Époque-*



«Heritage Sites»: Existenzielle Attraktionspunkte

Historisches Erbe wird in der Literatur generell unter dem Begriff «Heritage» (Erbe) diskutiert. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, dass jede Person Heritage unterschiedlich empfindet und interpretiert. Heritage oder eben Geschichte im Verbund mit Objekten ist natürlich nicht nur für Einheimische von Interesse, sondern vor allem auch für Gäste von ausserhalb. Gewisse Autoren gehen sogar soweit bzw. erbringen den Nachweis, dass Teile des Tourismus so wie wir ihn heute kennen, nur existiert, weil ich quasi Heritage Sites (Stätten) oder Heritage Objects (Objekte) als Attraktionspunkte habe. Nebst dem dass Leute eine Reise unternehmen und übernachten, um solche Objekte zu besichtigen oder zu erleben, ist international feststellbar, dass historische Attraktionen insbesondere für Tagesausflüge interessant sind.

Generell kann man von vier Gruppen von Besuchern oder Reisenden ausgehen, die historische Objekte oder Orte besuchen: Liebhaber (Bahnfans), Gelegenheitsbesucher, Eventbesucher und Touristen. Ausser bei den Liebhabern ist die Erlebniskomponente von höherer Bedeutung als beispielsweise geschichtliche Fakten.

Dies bedeutet umgekehrt, dass für eine Mehrheit der Kunden die Interaktion mit Heritage erlebnisorientiert ausgestattet werden muss. Auf die Bahnen bezogen heisst dies, dass das historische Rollmaterial eben nicht nur zu besichtigen, sondern nach Möglichkeit auch damit zu fahren.

wagen, welcher beispielsweise auch über einen Weinkeller-Wagon verfügt

- *Gornergratbahn: Die Höchste im Freien angelegte Zahnradbahn Europas.*
- *Blonay-Chamby: Hier gibt es die Schweiz weit grösste Sammlung von betriebsfähigem Meterspur-Rollmaterial.*
- *Glacier-Express: Das Paradebeispiel einer touristischen Bahn, die gleichzeitig auch ein internationaler Attraktionspunkt darstellt*
- *Wilhelm-Tell-Express (Luzern): Ein Beispiel eines historischen Raddampfers mit erstklassigem Oberdeck mit seinem eleganten Salon*

Die Liste liesse sich beliebig fortsetzen und soll nur illustrieren, dass beispielsweise eine Rhätische Bahn mit ihrem historischen Angebot in der Schweiz in sehr guter Gesellschaft ist, in einem Land notabene, dass über die Qualität des öffentlichen Verkehrs international eine ganz klare positionierte Marktstellung erlangt hat. Dies macht sich etwa auch Schweiz Tourismus zu Nutze, welche unter den Transportmitteln eine



Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt:
Das historische Hotel des Jahres 2012

KURHAUS BERGÜN
www.kurhausberguen.ch | T: +41 (0)81 407 22 22

Rhätische Bahn
UNESCO WELTERBE
ALBULA BERNINA
graubünden

«Dampfloks sind etwas für Unterländer.»

Bahnmuseum Albula in Bergün

Elektrifizierung der Strecke Disentis – Muster, Sammlung Beat Kleiner/Kummier-Matter

Verrückt Khöga.
Die Menschen, das Tal und die spektakulärste Bahnstrecke der Schweiz. Und dazu: Krokodil-Lok-Fahrsimulator, Modelleisenbahn, begehbare Tunnel und viele unvergessliche Erlebnisse mehr.

graubünden
www.bahnmuseum-albula.ch

crocebianca
ALBERGO-RISTORANTE

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

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

hotelalbrici
Ristorante-Pizzeria

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

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

swiss historic hotels

RHÜGI GRAFIK UND DRUCK

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

- Von der Idee über das Layout bis zum Druck.
- Wir realisieren Ihre Ideen auf Papier.
- Ausgezeichnet für Nachhaltigkeit.
- Die Druckerei in der Region für die Region.

TRIACCA
DALLA MIA VIGNA

Den Gästen der «kleinen Roten» empfehlen wir unsere feinen Roten.

Wer über den Berninapass – via Tirano – ins herrliche Valtellina kommt, ist auf unserem naheliegenden Weingut «La Gatta» herzlich willkommen. Jeweils Dienstag bis Samstag können auch private Besucher unsere über 500-jährigen Bauten besuchen, im Weinberg spazieren, unsere uralten Weinkeller besichtigen, Weine verkosten und die wunderschöne Landschaft erleben. Benvenuti!

FRATELLI TRIACCA

Weinbauern · 7748 Campascio / GR · Tel 081 846 51 06 · Fax 081 846 57 18
Tenuta La Gatta, via Gatta 33, I-23030 Bianzone (SO)
office@triacca.com · www.triacca.com

HOTEL ALLEGRA

Im Winter Engadinbus und RhB im Oberengadin inbegriffen

Neues Erlebnisbad direkter Zugang vom Hotel Eintritt frei

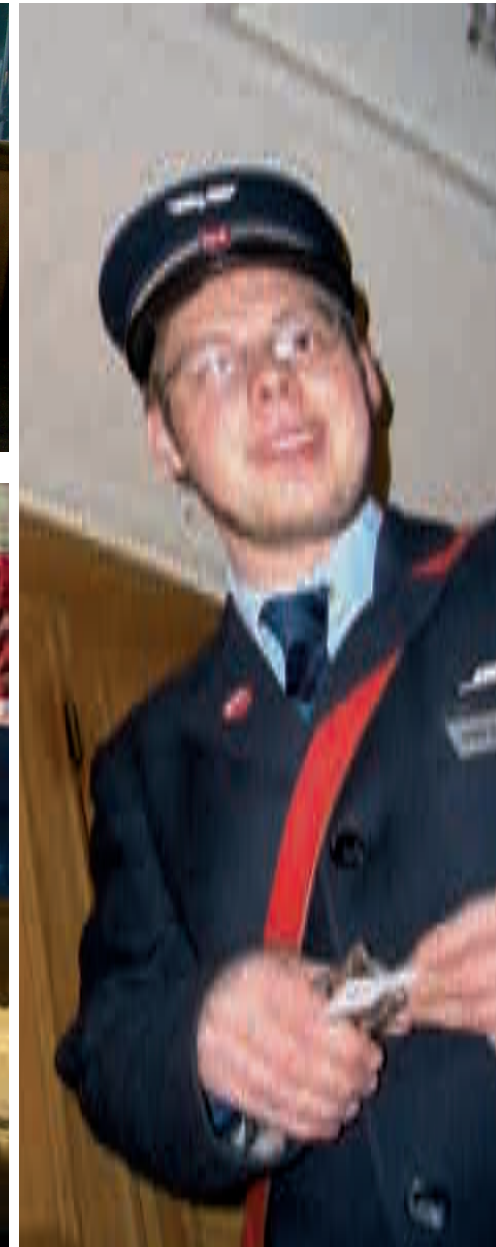
Im Sommer ab zwei Übernachtungen alle Bergbahnen, RhB und Engadin Bus im Oberengadin inbegriffen

Unsere Spezials unter www.allegrahotel.ch

Hotel Allegra CH-7504 Pontresina
www.allegrahotel.ch



Fotos Fredy Pfister



spezielle Rubrik historische Verkehrsmittel aufführt und damit – wenigstens marketingtechnisch – eine virtuelle Vernetzung schafft. Die Suche nach potentiell historischen Bahnfahrten der RhB bleibt derzeit jedoch ohne Erfolg (weshalb in Zukunft die diesbezüglichen Marketinganstrengungen verbessert werden sollten).

Das Erbe in einer Stiftung

Aus den vorhergehenden Ausführungen lässt sich leicht auf eine hohe Bedeutung des historischen Erbes der Rhätischen Bahn schliessen. Insbesondere das historische Rollmaterial wertet dies auf, weil damit die Infrastruktur auf Bedarf hin damit authentisch in Szene gesetzt werden kann. Damit kann letztlich auch einem wichtigen Kundenbedürfnis an solche Bahnen entgegengekommen werden. Das Problem ist, dass die Rhätische Bahn nur zu Teilen an

den hieraus resultierenden positiven Effekten (insbesondere Einnahmen ausserhalb des engen Bahnkreises) profitieren kann und vielmehr Kosten für Geschäftsfelder tragen muss, welche bei einer engen Betrachtung nicht zum Kernauftrag gehören.

Schlussfolgerungen für die Zukunft

Generell ist die Idee einer zukünftigen Stiftung (mit einem Non-Profit Charakter und für gemeinnützige Aufgaben) ein gangbarer Weg, wobei der operativen Stiftung, welche zur Erfüllung des Stiftungszwecks eigene Projekte durchführt oder durchführen lässt, gegenüber der reinen Förderstiftung der Vorzug gegeben werden sollte. Sie ist in der Tendenz als Gemeinschaftsstiftung auszurichten, wobei ihr Vermögen hierbei nicht nur durch eine Stiftung sondern über Zeit auch durch Zustiftungen oder auch Legate, die al-

lenfalls auch in Themenfonds separat verwaltet werden können, wachsen sollen könnte. Der Gutachter unterstützt in der Tendenz eine Gemeinschaftsstiftung mit Auftrag: Im Rahmen der Äufnung des Stiftungskapitals kann und soll der interessierte und insbesondere vom Nutzen einer solchen Stiftung direkt aber auch indirekt profitierende Personen- und Unternehmenskreis so weit wie möglich gefasst werden. Hierbei ist zu überlegen, wie das eigene Rollmaterial als Aktiva quasi ein eigenes historisches Bahnunternehmen stipuliert, welches wiederum operative Leistungen (bspw. Traktion) und Trassen nach eigenem Gutdünken einkaufen kann. Damit kann das historische Bahnangebot auch besser vom durch Leistungsvereinbarungen geförderten Kernangebot der Rhätischen Bahn getrennt werden (organisatorisch, rechtlich).



Fotos Martin Stollenwerk

Bahngeschichte erleben

..... von Nora Hauswirth

Seit der Eröffnung im Juni letzten Jahres hat das Bahnmuseum Albula schon viele Besucher nach Bergün gelockt. Die Inszenierung der Erlebnisausstellung ist dem Ausstellungsmacher Pius Tschumi gelungen: Die Ausstellung spricht nicht nur Bahninteressierte an, viele Erwachsene und auch Kinder können sich im Museum stundenlang verweilen. Oder die Besucher begeben sich gleich selber in den Führerstand der «Krokodillok» und fahren diese virtuell durch das Albulatal.

.....

Eine Reise durch die Zeit

Das Schnauben und Grollen der Lokomotiven, das silberne Band der Schienen in der Berglandschaft, die spektakulären Tunnel und Viadukte, all dies macht die ungebrochene Faszination der Rhätischen Bahn aus. Seit über einem Jahrhundert lässt eine Fahrt über die spektakulärste Bahnstrecke der Schweiz Kinder und Erwachsene staunen. Diese Faszination hält auch an für das Bahnmuseum, welches vergangenen Jahres im Juni in Bergün an der Albulalinie eröffnet wurde.

Der Präsident der Stiftung Bahnmuseum Albula, Yves Broggi, ist erfreut ob dem erfolgreichen Start des Museums: «Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und

historischem Bahnmaterial und dessen Zugänglichmachung an die Öffentlichkeit verantwortlich. Die Ausstellungen haben jedoch nichts zu tun mit Verstaubtem aus der Bähnlervergangenheit. In den ersten fünf Betriebsmonaten haben bereits über 25 000 Besucher das Museum besucht. Fürs erste Betriebsjahr hatten wir mit 30 000 Besucher gerechnet – das enorme Interesse zeigt, dass die Ausstellungen nicht nur für Fachinteressierte spannend sind!»

Lebendig gemachtes Kulturgut

2008 wurde die Albula und Berninalinie zum Unesco-Welterbe erklärt. In der Dauerausstellung von Pius Tschumi im 1. Obergeschoss des denkmalgeschützten ehemaligen Zeughauses wird dieses Kulturgut lebendig.

Auf drei Stockwerken und einer Ausstellungsfläche von 1300 Quadratmetern wandelt der Besucher durch Täler und Tunnel, erfährt Wissenswertes zu den Pioniertaten rund um den Bau der Strecke oder hört den Erzählungen der ersten RhB-Kondukteurin zu.

Zu bestaunen gibt es zudem eine Modellanlage von Bernhard Tarnutzer. Seit Jahrzehnten baut er mit viel Geduld an einer Miniatur-Albulabahn in Spur Om (Massstab 1:45) in verblüffender Detailgenauigkeit. Selber ist er fast immer vor Ort und gibt Auskunft zum Bau der Anlage.

Über das Bahnmuseum Albula

Das Bahnmuseum Albula steht für die einmaligen kulturellen und historischen Werte der wohl spektakulärsten Alpenbahn Europas. Natur, Kultur, Architektur und Museum haben ein enormes gemeinsames Potenzial, das wir sinnstiftend und öffentlichkeitswirksam nutzen wollen – mit direktem Einbezug der täglich erfahrbaren, zum Unesco-Welterbe RhB zählenden Landschaft Albula/Bernina, der tüchtigen Bevölkerung und des aktiven Tourismus.

Das Museum verleiht dem Unesco-Welterbe RhB einen weiteren Akzent: Es erzählt und vertieft Geschichten und Fakten, die auf der Unesco-Welterbe-RhB-Weitwanderung mit inhaltlichen Inszenierungen und örtlichen Informationsstelen angesprochen werden und schafft damit einen zusätzlichen Attraktionspunkt. Der inszenierte Bahn-Erlebnisweg zwischen Bergün und Preda bildet quasi den Aussenraum des Museums: Themen, die im Museum vermittelt werden, können in natura erfahren werden. Bahnlehrpfad und Unesco-Welterbe-RhB-Weitwanderung münden auf den Platz der Bahnfreunde und laden gemeinsam zum Museumsbesuch ein. Zudem bietet das Bahnmuseum ein breites Spektrum an Veranstaltungen zu Bahn und Unesco,

aber auch viele spannende Programmpunkte zu Themen wie Architektur, Fotografie, Medienkunst und Reisen – natürlich immer im Zusammenhang mit der Bahn

Ein Auszug aus dem Programm

Podiumsgespräch Unesco und Bahn

Freitag 22. März, 15 Uhr 30

Die wunderbare Natur und das kulturelle Erbe sind der Reichtum der Schweiz. Die RhB in der Landschaft Albula/Bernina und zehn weitere Juwelen in der Schweiz wurden als Weltkultur- und Weltnaturerbe ausgezeichnet. Wie sieht der Umgang mit der Auszeichnung in der Schweiz und in Indien aus? Im Rahmen der Sonderausstellung Indien über das Welterbe Kalka-Shimla laden wir drei Experten zu einem Podiumsgespräch ein. Am Podiumsgespräch nehmen die folgenden Personen teil:

Nicole Bolomey arbeitet seit sechs Jahren für die Unesco im Bereich Kulturerbe und Entwicklung in Asien und Afrika. In Indien war sie von 2006 bis 2011 zuständig fürs Welterbe und hat dabei immer wieder mit den indischen Eisenbahnen zusammengearbeitet. Dabei hat sie auch den Austausch zwischen der RhB und den indischen Eisenbahn-Welterbestätten initiiert und gefördert.

Gion Caprez ist Mitautor des Dossiers für die Anmeldung «Unesco RhB» und Verfasser diverser Arbeiten zur Verkehrsgeschichte. Er ist als Lokomotivführer bei der RhB und als Konservator des Bahnmuseums Albula tätig.

Günter Dinhobl arbeitet derzeit bei der ÖBB-Infrastruktur AG im Bereich Forschung und hat sich schon seit den späten 1990er Jahren privat für die Auszeichnung der Semmeringbahn engagiert, welche als erste Eisenbahnstrecke als Unesco Weltkulturerbe ausgezeichnet wurde.

Die Teilnahme ist mit gültigem Museumseintritt kostenfrei.

Workshop:

Rollmaterial der RhB in der Sammlung des Bahnmuseums Albula

Donnerstag 28. März, 10 Uhr 30

Gian Brünger (Bahnhistoriker und langjähriger Mitarbeiter der RhB) gibt einen besonderen Einblick in die Sammlung des Bahnmuseums Albula. Im Fokus steht das Rollmaterial aus 120



Hotel RATTIA 7477 Filisur
 Tel. 0041/081/404 11 05
 Fax 0041/081/404 23 53
 E-mail: hotel.rattia@bluewin.ch
 www.rattia.ch



**Filisur ist ein Halt wert
 Hotel Schöntal Filisur.**



Reservationen
 Hotel Restaurant Schöntal
 Erica und Marcus Pfister-Aebli
 CH-7477 Filisur

Hotel Schöntal
 Restaurant
 schöner geht's nicht

Tel. +41(0)81 404 21 72
 info@schoental.ch
 www.schoental.ch



WEISSES KREUZ
 BERGÜN

HOTEL*** RESTAURANT FERIEWOHNUNGEN

**Bärenstarke
 Gastfreundschaft!**

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

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



HOTEL RESTAURANT

CHF 665.-
 [Komfortable Zimmer mit Dusche/WC,
 Radio/Sat/TV, gratis w-lan,
 grosser Parkplatz, Sonnenterrasse, Arvenstube
 und Panorama-Restaurant]



«AI PORTICI»
 * * *
RISTORANTE

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



Gruppenmenüs ab 12.- Euro
 150 m vom italienischen Bahnhof
 und vom Bernina-Express entfernt

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



**Bahntastische Angebote zur
 Ferienregion finden Sie unter:
 www.berguen-filisur.ch**

Bergün Filisur
 Das Bahndorf

**bahnbrechend:
 Achterbahn, Schlittelbahn, Albulabahn**



Foto Martin Stollenwerk

Jahren RhB-Geschichte bzw. Teile davon. Es werden die Ge 6/6 I 407 aus den 20er Jahren mit ähnlichen Lokomotiven und mit historischen RhB-Loks verglichen. Erläutert wird die Entwicklung des Wagenbaus am Beispiel der Sitzbänke des Wagens A 1252 und des Speisewagens WR 3813. Zudem erklären wir den Teilnehmenden die Entwicklung und die Funktion der Vakuumbremse bei der RhB. Der Workshop richtet sich an Fachinteressierte, setzt aber keine speziellen Grundkenntnisse voraus.

Teilnehmer: max. 20 Personen

Workshop: CHF 150.– pro Person
inkl. Workshop-Unterlagen

Vortrag:

Historische Bahnarchitektur in Preda und Spinas von Luzi Dosch

Freitag 17. Mai, 16 Uhr 30

Dr. phil. Leza Dosch gibt einen vertieften Einblick in die Bahnarchitektur in Preda und Spinas. Diese Standorte waren die Stützpunkte für den Bau des Albulatunnels und temporäre Arbeitersiedlungen. Als «Zukunftsstädte» idealisiert, besaßen sie in Wirklichkeit das

Aussehen und die Ausstattung von Barackendörfern. Siedlungsspuren sind auch heute noch zu finden. Interessant sind Preda und Spinas aber auch als historische Stationsanlagen mit einem ausgeweiteten Hochbauprogramm.

Dr. phil. Leza Dosch, Chur, arbeitet als freiberuflicher Kunsthistoriker und Fachgutachter. Er schrieb seine Dissertation über die Bauten der Rhätischen Bahn. Der Vortrag ist mit gültigem Museumseintritt kostenfrei.

Fotoreise im Unesco-Welterbe

Mittwoch–Sonntag, 11.–15. September

Unsere erste Fotoreise in das Unesco-Weltkulturerbe Albula beinhaltet Exkursionen entlang der Albulastrecke, einen Blick hinter die Kulissen des Bahn museums, einen Besuch im Depot Samedan mit Bahnhistoriker Gian Brüngger und vieles mehr. Am Tag nutzen wir das Licht zum Fotografieren, am Abend werden wir die Fotos nachbesprechen. Als Fotomotive dienen uns die diversen Kunstbauten sowie das auf der Strecke verkehrende Rollmaterial. Als besonderes Highlight fotografieren

Bahnmuseum Albula Bergün

Detaillierte Informationen zum Bahnmuseum Albula und zum Programm finden Sie unter:
www.bahnmuseum-albula.ch

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag:
10–17 Uhr

Samstag/Sonntag und Feiertage:
10–18 Uhr

Montags und im November
geschlossen

wir die Dampf-Doppeltraktion auf der Davoser Rundfahrt. Die besten Bilder werden im Bahnmuseum Albula ausgestellt.

Kursleitung: **Christian Zellweger** und **Tibert Keller**. Beide Kursleiter sind ausgewiesene Bahnfotografen und haben bereits diverse Bücher zu Bahnthemen veröffentlicht.

alpingehärtet



schutzfilisur

100 Jahre

Schutz Filisur | Alpin Gartencenter
7477 Filisur | Tel. 081 410 40 70
E-Mail: gartencenter@schutzfilisur.ch
www.schutzfilisur.ch

Schutz Filisur | Gartenbau Sportplatzbau
7477 Filisur | Tel. 081 410 40 90
E-Mail: gartenbau@schutzfilisur.ch
www.schutzfilisur.ch

Die Gärtner Graubündens.

Swiss Made



NEU: exklusiv in der Schweiz
beim Modellbau-Atelier:

ASOA

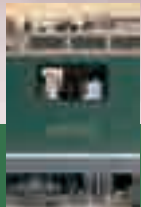
DER Spezialist für Schüttgüter wie
Schotter, Kies, Kohle etc.

MODELLBAU
ATELIER

www.mbapiro.ch

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

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



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

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

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



Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugrösse 1:45

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

model rail ag

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

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



Fotos ABC



Albula-Bahn-Club Bergün

..... von Hans-Jakob Schutz

Der Albula-Bahn-Club Bergün ist der neue Bahnverein in der Familie von *historic RhB*. Er besitzt eine originale RhB-Lok und eine umwerfende Modelleisenbahnanlage.

.....

Alter Verein – viele Mitglieder

Anlässlich der jährlichen Delegiertenversammlung von *historic RhB* 2012 ist der Albula-Bahn-Club aus Bergün (ABC) in den Verein *historic RhB* aufgenommen worden. Der Club zählt 240 Mitglieder. Viele von ihnen stammen aus Deutschland, einige aus Belgien und Frankreich. Der ABC besteht seit 1986, also seit mehr als 25 Jahren, und ist damit einer der ältesten *historic-RhB*-Vereine.

Albulabahn in kleinem Massstab

Das Glanzstück des Vereins ist die Modellbahnanlage (Massstab 1:87) im Dachgeschoss des Ortsmuseums im Dorfkern von Bergün. Stolze 51 Meter misst das Gleis der Modellstrecke von Bergün bis Preda, wobei das gesamte Bahntrasse samt ihren Kunstbauten mit gutem Augenmass und viel Detailliebe nachgebildet ist. Damit können Interessierte die Unesco-Weltkulturstrecke bequem aus der Vogelperspektive bei laufendem Betrieb bestaunen.

Die Anlage ist klimatisch betrachtet besonders interessant: Während in Bergün der Spätsommer herrscht, liegt in Preda erster Schnee! Die Anlage entstand in Fronarbeit durch Mitglieder des ABC. Ein interessanter Videofilm von Daniel Felix über die Anlage sowie die Öffnungszeiten mit Führung findet sich auf der Homepage des ABC (vgl. Seite 1).

Kombiticket «Zwei Modellanlagen in Bergün»

Im Bahnmuseum Albula kann die Modellbahnwerkstatt von Bernhard Tarnutzer in Spur 0m mit Bauten entlang der Albulalinie in den 1950er und 60er Jahren (Massstab 1:45) besichtigt werden.

Im Ortsmuseum Bergün steht eine Streckenabbildung Bergün-Preda des Albula-Bahn-Club (Massstab 1:87).

Bitte beachten Sie die abweichenden Öffnungszeiten.

CHF 15.50 / CHF 12.50 */ 11.– **

* gilt für V/AHV/Legi/Gruppen

** gilt für Kinder 6–16 Jahren

Besitzer eines Krokodils

Der Albula-Bahn-Club ist stolzer Besitzer des RhB-Krokodils Ge 6/6 I 407 von 1922. Der ABC hat die nicht mehr betriebsfähige historische Lokomotive übernommen und pflegte sie als vielbeachtetes Denkmal nicht weit vom Bahnhof Bergün. 2011 konnte die Lok dem Bahnmuseum Albula beim Bahnhof Bergün als Leihgabe zur Verfügung gestellt. In einer spektakulären Zügelaktion im November des gleichen Jahres wurde die Lok vom alten Denkmalstandort vor das neue Bahnmuseum verschoben. Im bergseitigen Führstand der Lok ist hier neu ein Loksimulator der Albulastrecke eingebaut. Mit diesem Simulator können Museumsbesucher unter kundiger Führung gegen einen kleinen Aufpreis zum Museumsticket die Unesco-Welterbestrecke zwischen Bergün und Preda «abfahren».

Traditionelles Auffahrtswochenende

Ein wichtiger Punkt im Jahresprogramm des ABC ist traditionsgemäss das Auffahrtswochenende: Am Freitag können die Mitglieder einen Fahrabend auf der Modellanlage erleben, am Samstag wird ein Clubausflug durchgeführt und am Sonntag erfolgt jeweils die Generalversammlung; ein «Stelldichein» unseres Vereins.



Zufällig angetroffen:

Die Mutter filmt konzentriert vom hohen Podest aus den vorbeifahrenden Zug auf dem Wiesenerviadukt, währenddem ihr Kind die Ohren zuhält; ihm hat es vom Fahrtwind das Mützchen vom Kopf geweht. Im Zentrum dieser Szenerie steht eine historische Signalikone, die

Hippsche Wendescheibe!



Demontage der Wendescheibe in Celerina



So sieht der frisch gestrichene Sockel aus



Rico Florin beim Grundieren des Sockels

Die Hippsche Signalikone

von Armin Brüngger

1862 entwickelte Matthäus Hipp ein drehbares Flügelsignal für die Schweiz, welches bei extremer Witterung zuverlässiger war als herkömmliche Signale mit Seilzügen. Ein Exemplar wird zurzeit durch den Club 1889 in Samedan restauriert.

Die Wendescheibe hatte einen aufziehbaren, mechanischen Antrieb, dieser wurde aber elektrisch ausgelöst. Diese Signale waren bis zu ihrer Ablösung durch moderne Lichtsignale das Standardsignal auf dem Stammbnetz der

RhB. Die Rhätische Bahn hat sämtliche Hippsche Wendescheiben, welche sich in jeder Fahrtrichtung am Eingang zu den Bahnhöfen befanden (Einfahrtssignale), zwischen 1960 und 1980 ausser Betrieb genommen. Die ausgemusterten Wendescheiben wurden oft an Bahn-Enthusiasten verkauft und in Gärten zur Zierde aufgestellt.

Eine Wendescheibe für den Club 1889 Einem der Einfahrtssignale von Celerina erging es ebenso. Frau Maia Honegger aus Zollikon hat ein solches Schmuckstück erworben und bei ihrem Ferienhaus zuoberst von Celerina aufgestellt.

Nachdem Frau Honegger vom Signal genug hatte, schenkte sie es kurzerhand dem Club 1889 in Samedan. Ein kleines Grüppchen vom Club 1889 fuhr daraufhin nach Celerina und hat das schwere Signal in Einzelteile zerlegt und abtransportiert. Einige Jahre lagerte es in einem vom Club gemieteten Schuppen, bis die Idee auftauchte, die Wendescheibe im Sinne einer Füllerarbeit zwischen grossen Restaurantprojekten wieder repräsentativ herzurichten. Sollte die Einstellhalle für historische Fahrzeuge in Samedan realisiert werden, wäre sie bei deren Eingang am richtigen Ort aufgestellt!



revidierter Stellmechanismus



Foto: Armin Brüngger

Hauptscheibe und Laterne



neuer Laternenhut aus Kupfer

zehnderzürich


Die wirtschaftliche Lösung zum Schienenschleifen

Zehnder AG
Wolterstrasse 1
8036 Zürich
T. 01 482 13 28
F. 01 482 88 20
www.zehnderzuerich.ch



Mechanische Werkstatt
Schienenbearbeitung
Schienen-Mess-technik

Elektromotor 2 Weige-Schleifschiff mit Führung AI VM 8000-12



Individuelle Systemlösungen für Weichen

voestalpine Weichensysteme GmbH
www.voestalpine.com/weichensysteme

voestalpine
EINEN SCHRITT VORWAUS.



Märklin, Roco, Bemo, Hag bei uns finden Sie ein umfassendes Angebot, auch für den Anlagenbau.

Schläpfer Spiel+Hobby
Kornplatz Chur



FÜR HÖCHSTE PRÄZISION

vigier rail
LÖSUNGEN AUS LEIDENSCHAFT

www.vigier-rail.ch

Messebau. Ausstellungen. Faltdisplays.



www.exponorm.ch



Schuler Bücher
— lesen - hören - sehen

Bernina, Glacier ... mehr Bahn entdecken mit uns!

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

Bahnhofplatz 3, 7000 Chur
Tel. 081 253 11 70
bahnhof@schulerbuecher.ch

www.schulerbuecher.ch



S **SCHIENEN-**

Schneeräumung

Z

ZANCO AG, EGGERWIL, CH-3637 Eggerwil
Tel. ++41 (0)324 481 91 11, Fax ++41 (0)324 491 91 21
www.zanco-ag.ch, info@zanco-ag.ch



«Schnee und Eis» am 19.1.2013: Die Dampfschneeschleuder wird von der Ge 4/4 Nr. 182 gestossen. Diese Lok wurde vom Club 1889 restauriert und verzückt zahlreiche Eisenbahnfans. Der Schnee indes zerstört auf der anderen Seite frei herumstehende Eisenbahnwagen.

Foto Frank Daniel

Zur Wagenremise in Samedan

..... von Fredy Pfister

In der letzten Ausgabe der Bündner Kulturbahn wurde das Projekt einer Einstellhalle für die der Witterung ausgesetzten historischen Wagen der Rhätischen Bahn in Samedan vorgestellt. Was ist der aktuelle Projektstand?

Die Rhätische Bahn besitzt 18 historische Personen- und Güterwagen (ohne Salon-, Piano- und Speisewagen), welche nur sporadisch für Charter- oder öffentliche Sonderfahrten eingesetzt werden oder noch nicht restauriert sind. Zwei Wagen davon sind noch bei der RhB im Reservebetrieb. Von diesen Wagen hat der Club 1889 seit 1996 insgesamt 8 Wagen fachmännisch restauriert. Eine Restauration ist noch im Gange und zwei sind geplant. Für die notwendigen Arbeiten wurde von zahlreichen Privatpersonen und Firmen bisher rund eine Million Franken gesponsert (Geld- oder Sachspenden). Die Vereinsmitglieder haben allein für die ausgeführten und laufenden Restaurationen bisher total rund 32000 Stunden Fronarbeit geleistet (das entspricht rund 14 Mannjahren). Bei einem fiktiven Stundenansatz von 50 Franken zuzüglich den Geld- und Sachspenden resultiert damit ein Wert der Wagen von über 2,5 Millionen Franken. Fast alle historischen Wagen besitzen ei-

nen Holzkasten und sind deshalb viel empfindlicher auf Wettereinflüsse als moderne Wagen. Die wertvollen Anhängfahrzeuge sind an verschiedenen RhB-Stationen im Freien abgestellt (Chur, Landquart, Samedan und Bever). Sie sind damit schutzlos Feuchtigkeit, Nässe und Kälte ausgesetzt und altern daher rasch. Es besteht die latente Gefahr von Vandalismus und von Rangieraufprallen. Die Unterstellung der historischen Anhängfahrzeuge trägt daher zur Substanzerhaltung derselben bei und vermindert den Erhaltungsaufwand wesentlich – und brennt Clubmitgliedern und Sponsoren schon lange unter den Nägeln!

Was bisher geschah

Im März 2011 erarbeiteten *historic RhB* und *Club 1889* zusammen ein Pflichtenheft aus, in welchem die Anforderungen an eine mögliche Einstellhalle am Standort in Samedan formuliert wurden und reichte dieses der Rhätischen Bahn ein. In Samedan besteht nämlich zurzeit die einmalige Gelegenheit, zusammen mit der Rhätischen Bahn zwei neuerstellte Abstellgleise zu überdecken.

Rund ein Jahr später hat die Rhätische ihrerseits ein «Vorprojekt» in Auftrag gegeben, welche Varianten für diese Halle in Metall und Holz und die entsprechenden Kosten ermittelte. Aufgrund der geschätzt hohen Kosten sah

sich die RhB nach einer günstigeren Lösung um und holte eine Offerte für eine modular aufgebaute Bogenhalle bei einer österreichischen Firma ein, welche ein halbs Jahr später vorlag. Die Kosten für dies Hallenvariante sind bedeutend billiger.

Der Club 1889 hat seinerseits zusammen mit einem einheimischen Architekten ein weiteres Projekt mit hölzerner Halle erarbeitet, welche in etwa gleich teuer wie die Bogenhalle, durch namhafte Eigenleistungen der Clubmitglieder aber sogar billiger wäre. Diese Offerte hat der Club 1889 im Dezember 2012 der Rhätischen Bahn eingereicht.

Geduld ist gefragt

Von der Einreichung des erwähnten Pflichtenhefts bis Redaktionsschluss sind mittlerweile zwei Jahre vergangen ohne dass für Club-Fronarbeiter und für die bisherigen Sponsoren von Seiten der Rhätischen Bahn sichtbare Ergebnisse vorliegen. Dies erstaunt: Der Standort für die Remise wurde 2011 durch die RhB festgelegt, es liegt ein konkretes, bezahlbares Projekt vor, die Finanzierung ist auf der bisherigen Planungsstufe zu mindestens 2/3 durch Sponsoring gesichert und der Wille und die Fachleute zur Erstellung der Halle sind ebenfalls (noch) da. Woran liegt's? Offenbar ist noch etwas Geduld gefragt. Das Wetter im Engadin ändert sich für die Fahrzeuge jedenfalls nicht!





Jubilare und Jubiläen

..... von **Christian Meyer**

«*Wer in der Zukunft lesen will muss in der Vergangenheit blättern.*» (André Malaux)

Ein Fest jagt das andere. Dieses Bild bekommt man sicherlich bei der nüchternen Betrachtung der Aktivitäten der Rhätischen Bahn und der Vereine rund um *historic RhB*.

Nun, wo gefeiert werden kann, soll man dies auch tun. Eine Jubiläumsfeier ist immer der Moment, an dem der Vergangenheit und der Zukunft gedacht wird.

.....

Die Rhätische Bahn lebt von ihrer Vergangenheit, auch wenn sie dies nicht immer sehr aktiv lebt. Was macht die RhB aus? Sind es die neuen Bahnhöfe? Sind es die neuen Zweistrom- und Vortortzüge? Natürlich sind diese Modernisierungen zweckmässig und wichtig für die Zukunft, aber: Die Zukunft wächst aus der Vergangenheit durch die Gegenwart. Die RhB lebt vom Pioniergeist unserer Vorfahren. Sie lebt

durch die kühne Architektur und der in sich sehr gelungen Kombination von diversen Stilelementen. Die RhB ist ebenfalls in der Lage, stilgerechte Züge aus allen Epochen ihrer Geschichte vorzuweisen. Dieser Umstand ist aus Sicht des Verfassers nahezu sensationell. Die

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

Verein Dampffreunde der RhB
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

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

Email:
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

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

Geschichte kann somit an jetzige und zukünftige Generationen weitervermittelt und «erfahrbar» gemacht werden. Leider ist es so, dass solche Gedanken in der Regel nur wenig Beachtung erfahren. Denn wie früher ist es auch heute so, dass man eher nach vorne schaut als zurück. Manchmal kommt es einem vor, als ob Institutionen und Vereine, die sich genau dieser Thematik annehmen, belächelt werden und als «Fanclubs» abgetan werden. Nun, jede Rockband und jeder Sportverein ist stolz auf seine Fans und pflegt diese. Mit dem Jahresprogramm 2013 ist der RhB ein erster Schritt in diese Zukunft gelungen.

Vereinsleben 2012

Der «Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn» setzt sich bereits seit 1977 dafür ein, die historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn betriebsfähig zu erhalten. Wie der Vereinsname aufzeigt, ist unser spezielles Augenmerk auf die Dampfmaschinen und das da-



links:
Das Krokodil und die Dampflok «Albula» bei -25°C kurz vor Davos Platz. Winterdampf ist immer wieder ein spezielles Erlebnis und ein fixer Termin im Jahresprogramm. Drinnen wohlig warm, draussen bitterkalt.

rechts:
Ge 4/5 Nr. 353 und G 3/4 Nr. 11 «Heidi» am 14. Juni 2012: «Leermaterialüberfuhr» von Samedan nach Ilanz. Eine einzigartige Zugskomposition. Unsere Mitglieder waren im Zug dabei!

Fotos Christian Dörsam

zugehörige Rollmaterial ausgerichtet. Diese gerne auch als «grüne Züge» bezeichneten Kompositionen sind unser Metier. Aber auch das restliche Rollmaterial ist für den Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn interessant und erfährt im Vereinsprogramm jeweils spezielles Interesse. Das Jahr 2012 war für den Verein ein sehr wichtiges Jahr.

Nicht weil es grosse Höhepunkte im Programm gab, nein, der Verein hat sich vor allem sich selbst gewidmet. So wurde der Vorstand neu organisiert und die Geschäftsstelle in Bonaduz innerhalb des Vereins gestützt, getreu dem «Aufwärts –Vorwärts» unseres Beitrags in der *Bündner Kulturbahn* 2011. Die gesteckten Ziele der Organi-

sation des Vereins wurden 2012 erreicht und tragen bei, den Verein und die Geschäftsstelle in die Zukunft zu tragen.

Fahrtenprogramm

Das Fahrtenprogramm 2012 war wie immer für gross und klein spannend und interessant. So waren die regulären Fahrten, die auch für nicht Vereins-



Foto Tibert Keller



mitglieder zugänglich waren, sehr gut besucht. Wir erinnern uns da im Speziellen an die Surselva- Fahrt am 27. September 2012, bei der rund 200 Gäste die Dampflokomotive nach Sumvitg-Cumpadials begleiteten. Diese Fahrt hat dem Verein wiederum aufgezeigt, wie beliebt historische Fahrten auf dem Markt sind. Am 14. Juni 12 fand die alljährliche zweitägige Vereinsreise statt. Die Reise

führte die Vereinsmitglieder von Chur nach Samedan und mit dem «Jubi-Zubringer-Zug» nach Ilanz. Dieser Zug war ein ausserordentlich spezielles Fotosujet und für die Mitreisenden ein unvergessliches Erlebnis. Dieser «Zubringer-Zug» bestand aus der «Oerlikoneri» (Ge 4/5 Nr. 353), im Schlepp die sich in Restauration befindliche Dampflokomotive «Heidi» (G3/4 Nr. 11), der

Zweit- und Drittklasswagen «Mesolcines» (BC 110) und der Bistro-Wagen «La Bucunada» (C 114) im fotogenen Berninagelb. Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn möchte sich hiermit beim Partnerverein Club 1889 für die Mitorganisation und die exquisite Bewirtung während der Fahrt bedanken. Diese Fahrt war seit langem wieder einmal eine «Gemeinschaftsfahrt» der bei-

Ungewohnter
Anblick der Dampflokomotive
«Engiadina» in der
Hauptwerkstätte der
RhB in Landquart:
Es fehlen der Kessel
und das Führerhaus
... und natürlich
die schöne Bündner
Landschaft!

Foto Walter Frech





links:
«Zubringer-Zug»
auf der Hinterrhein-
brücke bei Reichenau-
Tamins (vgl. Text).

rechts:
Achtung Fotohalt!
Fotos Peter Pfeiffer

den *historic-RhB*-Vereine. Im Zuge des Jubiläums der Linie Ilanz–Disentis begleitete der Verein zudem die speziellen Jubizüge, die einmal pro Monat von Landquart nach Disentis verkehrten. Diese vier Züge fuhren in den Sommermonaten und waren ebenfalls sehr gut besucht. An dieser Stelle möchte der Vorstand des Vereins Dampffreunde der Rätischen Bahn den vielen freiwilligen Helfern, den Vereinsmitgliedern, den Vereinsgönnern und natürlich unserer treuen Kundschaft danken. Ohne die Unterstützung allseitige, freiwillige und tatkräftige Unterstützung sind Dampffahrten nicht denkbar.

Jahresprogramm 2013

Die Dampffreunde der RhB freuen sich vor allem auf die «Davoser-Rundfahrt» am 23. September 2013. Diese wird von den beiden grossen Dampfrossen «Albula» (G 4/5 Nr. 107) und «Engiadina» (Nr. 108) geführt werden. Unser Verein engagierte sich für den Erhalt der «Engiadina» und freut sich jetzt um so mehr, dass diese schöne Maschine nach aufwändiger Renovation wieder ihren Platz in der Fahrzeugflotte der RhB einnehmen kann.

Die «Engadina» stand im Februar 2010 wegen eines technischen Defekts kurz vor der letzten Fahrt. In den letzten zwei Jahren wurde sie durch die RhB auch dank der Unterstützung durch den Kanton Graubünden aufwändig aufgearbeitet. Nun kann die

stolze Dampflokomotive weiterhin als Zeugin der bahntechnischen Erschliessung des Kantons weiterhin ihre Strecken abfahren und wird hoffentlich viele Mitreisende durch ihr Aussehen, ihre Technik, ihre Geräusche und ihren Geruch erfreuen. Die Dampffreunde der RhB freuen sich, dass am 13. Februar 2013 die alljährliche Winterdampffahrt wieder einmal in der Surselva durchgeführt wird. Speziell an dieser Fahrt ist neben der atemberaubenden Ruinalta sicherlich, dass die Fahrt am Mittag in Disentis endet. Dies kann während der Sommermonate leider nicht bewerk-

stellig werden, da der Abstellplatz im Bahnhof Disentis/Muster den Glacier-Epress-Kompositionen vorbehalten ist. Das Jahresprogramm 2013 verspricht einige Highlights, der Vereinsvorstand sowie die Verantwortlichen der Rätischen Bahn freuen sich auf ein «nostalgisches» Jahr 2013. Die Helfer des Vereins, das Dampfzug-Team und der Vereinsvorstand freuen sich, neue, begeisterte Menschen, ob jung oder alt, in den Zügen begrüßen zu dürfen. Steigen Sie bei uns ein, dampfen Sie mit und geniessen Sie die «nostalgischen Momente in vollen Zügen»!

Wie können Sie unsere Zeile unterstützen?

- Als Reiseführer auf unseren Nostalgiezügen
- auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souveniershop einkaufen
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA)
- Durch Mitgliedschaft (CHF 70.–/Jahr)
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen
- Durch Spenden auf unser Bankkonto
Raiffeisenbank Bündner Rheintal
7402 Bonaduz
IBAN:CH 83 8104 5000 0075 3093 5
Clearing-Nr.: 81045
SWIFT-Code RAIFCH22





Foto Matthias Kurmeier

Luxuszug mit touristischen Chancen

..... von Willy Hochstrasser

Seit alt Bundesrat Moritz Leuenberger im November 1999 bei der Eröffnung des Vereina-Tunnels der geladenen Prominenz aus Wirtschaft, Politik und Tourismus gleichzeitig die frisch restaurierten Pullman-Wagen präsentieren konnte, hat der neue, crème-blaue «Alpine Classic Pullman-Express» sich seinen Platz im Park der Rhätischen Bahn erobert und bildet in der rätischen Landschaft bis hinunter ins Wallis einen gern gesehenen Farbtupfer.

.....

Zwar war klar, dass trotz Erneuerung die «Salonwagen» nicht wesentlich mehr Komfort aufweisen würden als die übrigen neuen 1.-Klass-Wagen. Aber – so das Echo - *«Die restaurierten Pullman-Wagen entführen ihre reisenden Gäste in eine Welt von Glanz und Glimmer. Die warmen, weichen Ohrenfauteuils, die in Messing gehaltenen Gepäckträger, die Garderobe, aber auch die Hostessen oder Gästebetreuer sowie der gehobene Service lassen die Gäste für einige Stunden die Annehmlichkeiten des Lebens geniessen».*

Bereicherung für Tourismus

Dank technischer Anpassungen sind die Fahrzeuge so ausgerüstet, dass sie auch über die Berninastrecke, nach Arosa sowie über die Linien der Matter-

horn-Gotthard-Bahn bis nach Zermatt verkehren können. Es war die Absicht der Rhätischen Bahn und des *Vereins Pro Salonwagen RhB*, der mit Sponsoren den Umbau ermöglicht hat, mit dem «neu-

Kreuzfahrten durch die Alpen

Wer die stilvollen, gediegenen Salonwagen einmal ausgiebig erleben möchte, kann dies mit einer zweitägigen «Kreuzfahrt» durch die Alpen kombinieren.

Als *«Private de Luxe Train»* verkehrt auf der klassischen Route des Glacier Express ein Zug mit den Pullman-Wagen, stilvollem Speisewagen und mit dem beliebten Treffpunkt «Piano Bar» von St. Moritz nach Zermatt oder umgekehrt.

Die Reisedaten finden Sie in der Agenda in der Heftmitte, weitere Informationen erhalten Sie bei der Rhätischen Bahn.



Foto RhB



Foto Frank Daniel

en» Zug das touristische Angebot in mannigfacher Hinsicht zu bereichern. Nicht nur würden die Fahrzeuge wie bis anhin Hochzeits- und Jubilarenfahrten, sondern auch anspruchsvolle

Incentive-Angebote für Industrie, Banken und Versicherungen anbieten. Der Hotellerie schaffen sie Möglichkeiten, Gäste in Chur oder Landquart abzuholen und sie auf ihren Aufenthalt in

Graubünden einzustimmen. Und wer weiss, vielleicht finden einmal ganze Regionen einen Weg, in diesem Zug auf einer Rundreise echte Bündner Gastfreundschaft zu zelebrieren.

Mit mittlerweile fünf Pullman-Wagen und vier aus der gleichen Zeitepoche stammenden Speisewagen (und seit 2010 auch einem Piano-Barwagen) verfügen Graubünden und die RhB über einen Luxuszug erster Güte, der alle wichtigen Tourismuszentren der Region erreicht und das touristische Angebot auf ideale Weise mit einem besonderen Segment ergänzt. Die Piano-Bar schafft dabei ein besonderes Ambiente. Für Apéro, Small Talks und stimmungsvolle Höhepunkte untermalt von gediegener Piano-Musik.

Mit dem «St. Moritz-Zermatt Pullman-Express – Private de Luxe Train» ist eine «Geniesserversion» des Glacier-Express geschaffen worden, erst als Tagesreise, seit 2010 als zweitägige Eisenbahn-Kreuzfahrt mit verschiedenen Zwischenstops und Übernachtung in Andermatt. Bahnt sich hier eine Zusammenarbeit mit Herrn Sawiris an?



Die BLS verbindet. Gestern,
heute und in Zukunft.



Profitieren Sie im Jubiläumsjahr von attraktiven Angeboten und besuchen Sie unsere Jubiläumsanlässe:

29./30. Juni 2013

Nordrampenfest in Frutigen und Kandersteg – «BLS erfahren und erleben»

15. Juli 2013

Sonderfahrt anlässlich «100 Jahre Betriebsaufnahme»

7./8. September 2013

Südrampenfest mit diversen Aktivitäten von Goppenstein bis Brig

Weitere Infos unter www.bls.ch/100



Zwei herausragende Gesellschaftszüge zum ersten Mal gemeinsam vor der Kamera: Der Alpine Classic Pullman Express der RhB sowie der «Churchill» genannte rote Doppelpfeil der SBB in Chur. Dieser Normalspurtriebzug feiert 2014 sein 75-Jahr-Jubiläum. Alby Glatt setzte sich seinerzeit zum Erhalt dieses aussergewöhnlichen Gefährts ein.

Foto Peter Pfeiffer

Alby Glatt – geistiger Vater attraktiver Eisenbahnprogramme



Seit den siebziger-Jahren ist sein Name mit luxuriösen Bahnwagen und attraktiven Eisenbahn-Kreuzfahrten eng verbunden. Seine Fahrten im «Nostalgie-Orient-Express» hatten Kultcharakter. Seit 1997 bis heute ist Alby Glatt auch bei *Pro Salonwagen RhB* dabei, davon 10 Jahre als Präsident. Viele der unvergesslichen Adventsfahrten und die Eisenbahn-Kreuzfahrten ins Wallis tragen seine Handschrift. Er hat es immer verstanden, gepflegte Nostalgie bei der Eisenbahn mit hochstehenden Kulturerlebnissen zu verbinden. Im Mai 2013 tritt er ins zweite Glied zurück. Danke, Alby, für dein grossartiges Wirken!

Positive Gästereaktionen

Dass diese Erweiterung beim Publikum geschätzt wird, zeigt die Reaktion von Gästen: *«Auf der Fahrt im Pullman-Express genossen wir nicht nur den Luxus der Wagenausstattung, sondern auch die Eile mit Weile, die Unterbrechungen alle zwei Stunden. Und vor allem den Service! Das Begleitpersonal war von einer ausgesprochenen Freundlichkeit, einer uns warm umgebenden Herzlichkeit. Wir waren schnell wie in einer grossen Familie. Es war einfach wunderbar!»*

Solches Echo erfreut und bestätigt die Anstrengungen von Unternehmung und Crew, dass Preis und Leistung stimmen. *«Quality is remembered long time after Price is forgotten».*

Jährliche Anerkennung für Sponsoren

Die Mitglieder des Vereins *Pro Salonwagen*, die mit ihren Spenden Rettung und Erhalt des Pullman-Zuges erst ermöglicht haben, geniessen «ihren» Zug alljährlich bei einer nur ihnen zugänglichen Adventsfahrt. Mit dabei sind neben allen Pullman auch die Piano-Bar und vier nostalgische Speisewagen- ein wahrlich stolzer Pullman-Express, bei dem einmal mehr sowohl Preis als auch Leistung stimmen. 2012 führte die Fahrt von Chur über Landquart-Davos-Reichenau nach Disentis zu einem exklusiven Konzert der «St. Petersburg-Singers».

Auch Staatsoberhäupter reisten mit

Es gehörte schon immer zur Tradition, dass Staatsgäste auf Besuch in Graubünden mit der Bahn reisen und als besondere Geste der Gastgeber in einem der Pullman-Wagen:

- So war schon das Japanische Thronfolgerpaar im Wagen 1161 unterwegs.
- Der ganze Pullman-Zug war häufig für Schah Resa Pahlavi aus Persien gechartert und auch Persönlichkeiten aus dem Show-Geschäft sowie berühmte Musiker wie Herbert von Karajan fühlten sich in den weichen Polstern geborgen.
- Die Schwedische Königin Silvia ist auf einer Reise ins Engadin vom damaligen RhB-Direktor und heutigem Vorstandsmitglied von *Pro Salonwagen RhB*, Silvio Fasciati, im Pullman-Wagen begleitet und betreut worden.

Die Landesregierung in der Piano-Bar

Anlässlich der alljährlichen Bundesrats-Reise im Kanton der Bundespräsidentin beehrte 2012 der Gesamtbundesrat auf der Fahrt vom Engadin ins Prättigau den Piano-Barwagen mit seinem Besuch.

Ein sympathischer Eintrag im Gästebuch ist eine bleibende Erinnerung an die der RhB erwiesene Ehre. Besonderen Dank verdient dabei der Barkeeper Renato Feuer!





Archiv RhB

Brückenensemble Landwassertal

..... von Koni Zingg

Unter der Bezeichnung Ensemble versteht man meistens eine Gruppe von Musizierenden. Dass man dieses Bild übertragen kann auf Mauerwerksbrücken klingt etwas aussergewöhnlich, ist aber in diesem Fall ebenso zutreffend. Anstelle von verschiedenen Musikinstrumenten treffen unterschiedliche Brücken aufeinander. Hohe, lange, kleine, gebogene, gerade und so fort. Die einzelnen Objekte sind verschieden, bilden aber einen Kontext im Zusammenspiel der Materialien (Stein), Bauform (Bogenöffnungen) und damit Charakter. Eine halbtägige Wanderung zu den Objekten Wiesener-, Cavja-, Landwasser- und Schmittenobelviadukt im Landwassertal versinnbildlicht das Empfinden und Wahrnehmen eines Ensembles.

.....

Bahnhof Wiesen

Die (Ensemble-)Wanderung beginnt man am besten beim Bahnhof Wiesen. Schon hier gibt es auf kleinstem Raum eine Gebäudegruppe zu bewundern, die ebenso einmalig ist. Das Stationsgebäude und Bahnwärterhaus im traditionellen Holzbaustil aus der Bahnbautezeit und daneben das «Steinhaus», das einem Engadinerhaus gleicht. Vier Bahnbedienstete mit Familie fanden in der Anfangszeit des Bahnbetriebes hier ihr Auskommen. Seit Mitte der 1980er Jahre ist die Station nicht mehr bedient und auch kein Bahnangestellter wohnt mehr in einer der Wohnungen. Im Wartsaal des Stationsgebäudes kann man seit drei Jahren eine

interessante Dokumentation und Bilderausstellung über den Bau der Linie von Davos nach Filisur und des Wiesenerviaduktes einsehen.

Wiesenerviadukt

Vom Bahnhof Wiesen geht es über die Bahnschranke der Jenisbergerstrasse und dann westwärts entlang dem Gleis zum Wiesenerviadukt. Bequem über den angebauten Fussgängersteg traversiert man das Landwasser und bestaunt die Höhe des Viadukts. Man stelle sich die Bau- und Zimmermannsleute vor, die damals noch ohne irgendwelches Schutzgerüst oder sonstige Sicherungseinrichtungen arbeiteten. Am filisurseitigen Ufer gibt es einen einzig-

artigen Aussichtspunkt mit Schautafel, wo die ganze Brücke in ihrer vollen Grösse und Eleganz einsichtbar ist. Es ist die höchste Brücke der Rhätischen Bahn mit 88.9 Metern Höhe und das grösste Steinviadukt mit 9950 Kubikmeter Mauerwerksvolumen. Weiter führt der Weg in Richtung Filisur oberhalb der Bahnlinie zum Schönboden, wo man nach rechts abzweigt hinunter zum Landwasser.

Cavjaviadukt

Auf dem Weg dorthin unterqueren wir den Cavjaviadukt, eine elegante Steinbrücke mit sieben Öffnungen zu 15 Metern und in einem Horizontalradius von 100 Metern. Von unten wirkt



das Objekt noch imposanter und wuchtiger, obwohl es nur rund 30 Metern hoch ist. Von einem 500 Metern oberhalb der Bahnlinie gelegenen Bruch wurde seinerzeit das Steinmaterial per Transportbahn zum Viadukt geführt.

Landwasserviadukt

Weiter des Weges findet man eine mannigfaltige Flora, so in der Blütezeit Ende Mai / anfangs Juni die Orchidee «Gelber Frauenschuh». Büschelweise fällt er einem ins Auge und leuchtet mit seinem vollen Gelb entgegen.

Das Landwasser auf einem Holzsteg überquerend gelangt man einmal rechtsseitig und dann linksseitig des Flusses in Richtung Landwasserviadukt. Von weitem erkennt man einen Teil der Brücke bevor man nach einer Wegkurve unvermittelt vor dem kühnen Objekt unten an den Fundamentpfeilern steht.

Faszinierend die Ausmasse der Fundamente und eleganten Pfeiler und wie der vermeintlich filigrane Überbau in 65 Metern Höhe im Bogen über das Landwasser und ins Tunnel der senkrechten Felswand führt. Hochachtung und Bewunderung für die Projektingenieure und ausführenden Handwerker befällt einem. Eindrücklich und natürlich fotogen, wenn ein roter Zug zugleich noch das Viadukt überquert.

Schmittentobelviadukt

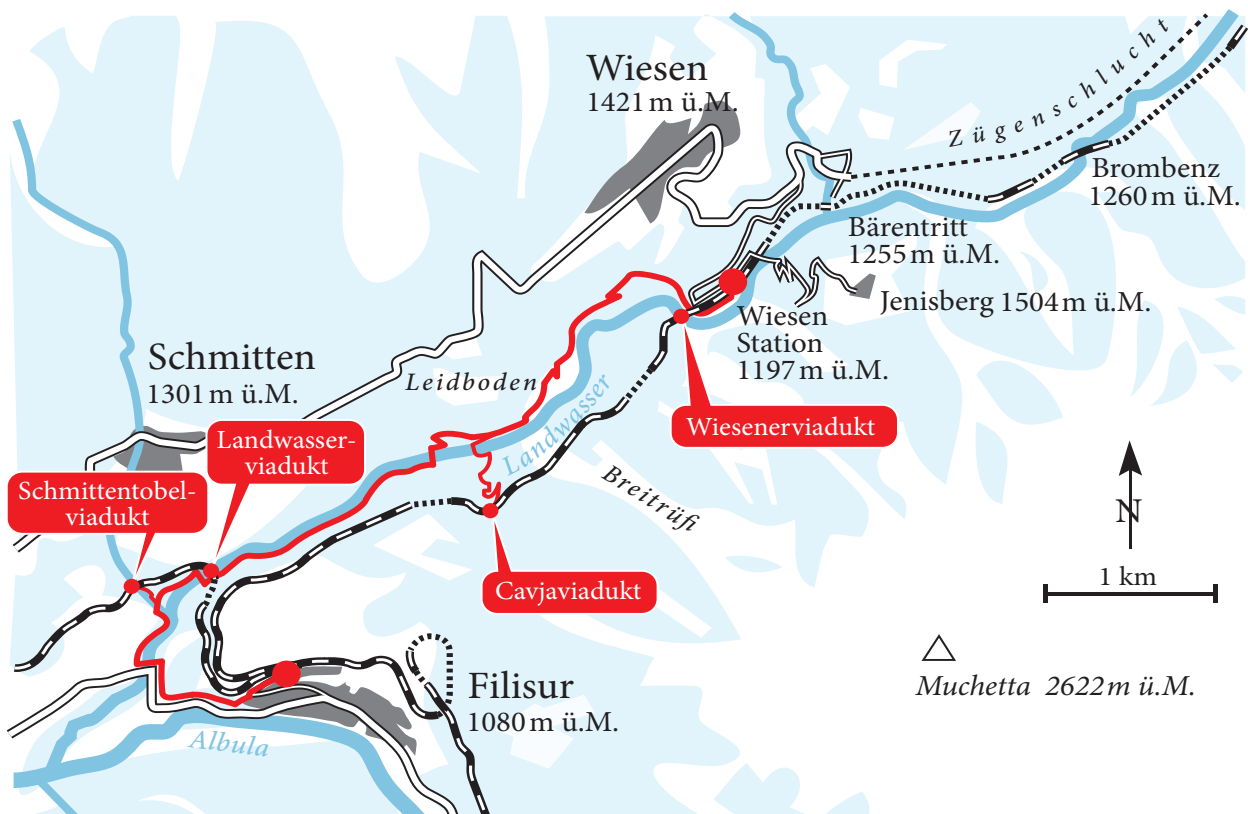
Einen wunderbaren Foto- und Aussichtspunkt auf das Viadukt besteht über dem Zalaint-Tunnel der Bahnlinie von Tiefencastel her. Der Weg dorthin



Fotos Koni Zingg

windet sich vom Landwasser unter dem Schmittentobelviadukt durch über die Albulabahnlinie zum Aussichtsort. Der Schmittentobelviadukt, wiederum ein gemauertes Bauwerk mit sieben Öffnungen zu 15 Metern und 140 Meter lang reiht sich in die Kette der einzigartigen und naturnahen Bauwerke ein. Man könnte fast das ganze Netz der Rhätischen Bahn mit seinen unzähligen Mauerwerksobjekten als ein Brückenensemble bezeichnen. Nirgends auf so engem Raum aber wie im unteren Landwassertal kann man derart spannenden Objekten begegnen. Es macht vor allem die prägnante Einbindung und Rücksichtnahme zur Natur auch

aus. Die damaligen Projektingenieure verfolgten in ästhetischer Hinsicht folgenden Grundsatz, Zitat aus der Veröffentlichung «Steinerne Brücken der Rhätischen Bahn» von Hans Studer aus dem Jahre 1926: «Es war die hohe Auffassung massgebend, durch mögliche Fernhaltung eines naturfremden und durch die Wahl eines im wahrsten Sinne des Wortes bodenständigen Brückenbaumaterials den Unterschied zwischen Menschenwerk und Natur so weitgehend als möglich zu verwischen, dieses Menschenwerk so unauffällig und bescheiden wie möglich in die Schönheit und Gewalt der hehren Gebirgsnatur einzupassen, ihre Harmonie nicht oder nur in geringem Masse zu stören!»



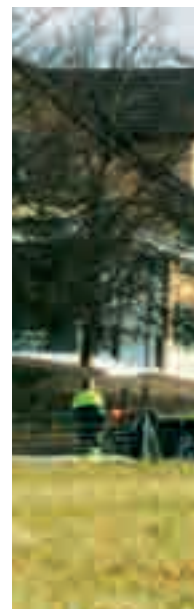


Foto Photopress



Abschiedslied für die Ge 4/4 | Nr. 602 «BERNINA»

Ihr werdet euch noch wundern, wenn ich mal Rentner bin!
Dann ade, du liebe RhB, ich fahr einfach irgendwo hin
Heut fahr ich nach Luzern, ich freu mich ungemein
kommt doch alle hin, dort gibt's ein grosses Stelldichein
und sehen mich die Bahnfans entrüstet an und streng;
da sag' ich nur: «Meine Lieben, ihr seht das viel zu eng!»

Mit 65 Jahren, da fängt das Leben an!
Mit 65 Jahren, da hat man Spass daran.
Mit 65 Jahren, da kommt man erst in Schuss
Mit 65 ist noch lang nicht Schluss!

Ich hocke auf einem Tieflader und ganz ohne Stress
ich fege durch die Gegend mit über fünfhundert PS
Ich pfeif zum Abschied, dass jeder nur so staunt.
hoch auf dem gelben Wagen ertönt ein irrer Sound,
Im Museum von Luzern bin ich der grosse Star
oh super denn mit mir freut sich eine riesige Schar

Refrain: Mit 65 Jahren ...

Ich bin dem Schredder entronnen, welch grosses Glück
nun geniess' ich mein ruhiges Rentnerleben, Stück für Stück,
und abends mache ich mich mit Kroki auf den Weg
da gehn' wir nämlich tanzen, in eine Discothek
beide aus heavy metall, darum heisst es bock auf rock
dann lassen wir es krachen, bis die Sonne wieder lockt

Refrain: Mit 65 Jahren ...

(Melodie «Mit 66 Jahren» von Udo Jürgens)



Foto Photopress



Fotos RhB

Ausflug ins Verkehrshaus Luzern

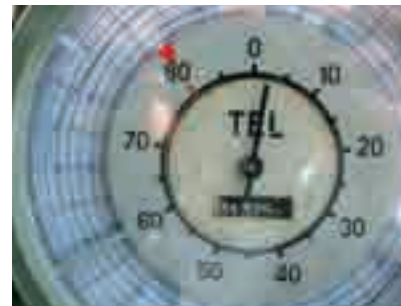
von **Geni Rohner**

Die Ge 4/4 I Nr. 602 «Bernina» hat ihren Dienst quittiert: nach 5 313 252 Kilometer treuer Pflichterfüllung auf Graubündens Schienen geht die Lok nun in Pension!

Ein kurzer Rückblick: Im Sommer 1947 liefert die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) vier Ge 4/4 I, allgemein bekannt als «BoBo» (vgl. *Kulturbahn* 2012). Mit einer Stundenleistung von 1600 PS löst sie die damals stärkste RhB-Lok, die legendäre Krokodillokomotive ab. Die Lokomotiven stehen vor allem bei den Schnellzügen auf der Albulalinie im Einsatz. Dank den guten Betriebserfahrungen bestellt die RhB 1953 sechs weitere Exemplare.

Mit der Ge 4/4 I der RhB, der Ae 4/4 der BLS und der Ae 6/6 der SBB stehen nun drei Vorzeigelokomotiven der Schweizer Bahnen und der schweizerischen Maschinenbauindustrie im Verkehrshaus Luzern. Der Kanton Graubünden ist mit seiner Staatsbahn, der RhB, im Museum prominent vertreten: Zu bewundern sind neben der «BoBo» die Krokodillok Ge 6/6 I, Nr. 402 (Baujahr 1921) und die RhB-Elektrolok Ge 2/4, Nr. 207 aus der ersten Lieferserie (1913).

Ein ungewöhnlicher Strassentransport war am 7. März 2012 angesagt: Ein Sattelzug mit vierachsigem Tiefbettaufleger mit einer Nutzlast von 65 Tonnen verkehrt von Landquart (Werkstätte RhB) nach Luzern (Verkehrshaus). Viele Schaulustige säumen in den Dörfern die Strassen und beobachten den nicht alltäglichen Konvoi. In Luzern kommt der Verkehr fast zum Erliegen. Bei der Passage durch die Dörfer ertönt das



5 313 252 km zeigt der Tachometer im Lokführerstand! 132 Mal fuhr die Lok um die Welt! Die letzten 200 km durfte die Rentnerin auf dem Tiefladewagen nach Luzern geniessen.

speziell kreierte Abschiedslied aus den Lautsprechern...

In einer Sonderausstellung «Sonne bewegt» stehen Lok und ein offener Aussichtswagen nun im Mittelpunkt des Geschehens.





Foto RhB



Foto Cornelia Vinzens



Foto Tibert Keller



Foto RhB



Foto RhB



Foto RhB



Foto Swissimage / A. Mettler

60 Kilometer lange «Festhütte»

Am Wochenende vom 16./17. Juni 2012 standen wiederum Jubiläumsfeierlichkeiten für eine 100-jährige Bahnlinie auf dem Programm. Die ganze Surselva und das Churer Rheintal mit der Hauptstadt Chur verwandelten sich während zwei Tagen in eine 60 km lange «Festhütte». Acht Festplätze mit unzähligen Attraktionen sowie das Naturmonument Ruinaulta sorgten für eine festliche Ambiance.

Bei herrlichem Wetter genossen an einem Juni-Wochenende 2012 über 15 000 begeisterte Besucherinnen und Besucher die stimmungsvollen Festplätze auf den Unterwegsbahnhöfen zwischen Chur und Disentis. Die bewährte Einbindung der ganzen Region in die Planung und Umsetzung der Jubiläumsfeier wirkte sich positiv auf die Themeninhalte und Angebote der einzelnen Festorte aus. Das attraktive Fahrplanangebot mit historischen, modernen oder dem «Railrider» lockte unzählige Gäste von einem Ort zum anderen. Wer nach dem Besuch am Churer Bahnhoffest, welches am selben Wochenende «über die Bühne» ging, in die Ruinaulta eintauchte und die Fahrt weiter Richtung Ilanz – Disentis fortsetzte, fand sich buchstäblich in einer anderen Welt wieder.

Attraktionen am laufenden Band...

Nebst den vielen Darbietungen auf den Unterwegsbahnhöfen mit Festwirtschaften mit lokalen Spezialitäten wohnten der Taufe des Allegra-Triebzuges in Trun zahlreiche Besucher bei. Als Patin fiel der Tochter des Künstlers, Domenica Carigiet, die Ehre zu, den neuesten Triebzug auf den Namen ihres Vaters, «Alois Carigiet», zu taufen.

Bengalische Beleuchtung

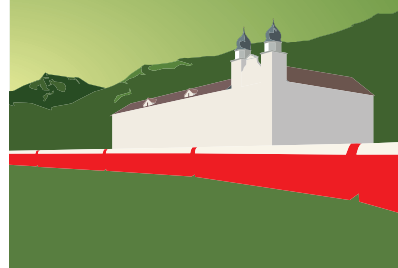
Einmalig war auch die bengalische Beleuchtung der Ruinaulta am Samstagabend. Bei der imposantesten Stelle, bei Versam, wurde die wildromantische Schlucht in ein anderes Licht getaucht. Bizarre Fels- und Steinformationen vermittelten dem Betrachter mystische Eindrücke. Das bengalische Licht verzauberte die zahlreichen Felspyramiden und -vorsprünge sowie die Wasserlandschaft in märchenhafte Formen.

Die «rollende Konzertbühne»

Gross war der Ansturm bei den Auftritten der Lokalmatadorin Marie Louise Werth mit ihrer Formation der «Rolling Mountain Swing Big Band». Die Platzkonzerte auf den Bahnhöfen Disentis/ Mustér, Rabius-Surrein, Trun, Ilanz, Trin und Chur sorgten beim Publikum für Begeisterung.

Rhätische Bahn

100
CHUR – DISENTIS
1912 + 2012



graubünden

~~BEMO~~



Spur 0m / 1:45 jetzt im Fachhandel

Gedeckter Güterwagen
der Rhätischen Bahn:
9482 114 RhB Gbk-v 5574
9482 119 RhB Gbk-v 5599
9482 125 RhB Gbk-v 5525 „Cargo Domizil“
9482 143 RhB Gbk-v 5503

www.bemo-modellbahn.de





Drittclasswagen C 2012
von 1889
Projektabschluss 1999

«Filisurer-Stübli»
von 1903
Projektabschluss 2002

«Bernina-Krokodil»
von 1928
Projektabschluss 2010

Foto Urs Jossi



Jeder Franken zählt – unterstützen Sie unsere Bahnprojekte!

«Wir erhalten und pflegen das Erbe der RhB»

Konkret geht es um folgende Aufgaben:

- Errichtung einer Einstellhalle für historische Wagen in Samedan
- Umfassende Renovation Dampflokomotive G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 und Einbau einer Ölfeuerung
- Umfassende Restauration Gepäckwagen F 4004 von 1896
- Einbau neues Getriebe in elektrische Lok der ersten Generation Ge 2/4 Nr. 222 von 1912

Mehr zu unseren Projekten erfahren Sie unter www.historic-rhb.ch

Unsere Bankverbindung:

Graubündner Kantonalbank

7002 Chur

PC-70-216-5

IBAN CH43 0077 4110 4224 4850 0

Damit Bahnfahren Spass macht!



Stadler Rail Group
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 620 20 20
stadler.rail@stadlerrail.com