18. JAHRGANG

2021|2022

Die Bündner Kulturbahn

graubünden

Bitte einsteigen!

Abonnieren Sie jetzt die LOKI – Das Schweizer Modellbahnmagazin

Die LOKI ist das meistgelesene Schweizer Magazin für Modellbahnfreunde. Es informiert, vernetzt und unterhält mit viel Wissenswertem aus der Welt der Modellbahnszene. Das Magazin berichtet vor allem über die nationale Gemeinschaft der Modellbahnfreunde. Es zeigt Anlagen, stellt die neuesten Modelle vor, enthält Tipps und Tricks und informiert über Bezugsquellen und Termine.

Machen Sie eine Probefahrt und lernen Sie die LOKI mit einem Schnupperabo kennen. Ein Schnupperabo oder gleich ein Jahresabo können Sie einfach und bequem online bestellen.

CHF 30.–*	**Jahresabo**	**www.loki.ch**
Probefahrt, 3 Ausgaben inkl. Onlinezugang	«Analog», «Digital» und «Panorama»	einfach und bequem online bestellen

Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 62 58 | Fax +41 (0)31 300 66 88 | loki@staempfli.com | www.loki.ch

***Auslandspreise auf Anfrage, inkl. Versandkosten und MWSt. | Preisänderungen und Irrtümer vorbehalten.**

6
50 Jahre S-Bahn Graubünden
VOM «UNGELIEBTEN KIND» ZUM ERFOLGSMODELL

Inhalt

4
VORWORT

30
QUO VADIS, BÜNDNER UR-S-BAHN?

32
ENDSTATION SCHROTTPLATZ

48
AGENDA

37
IMPRESSUM

38
Herzblut, Stolz und Sturheit
DIE BRAUN-STORY

52
EIN GROSSES HERZ FÜR HISTORISCHES RhB-ROLLMATERIAL

50
KULTURBAHNER@WORK
Das Schaffen der Vereine

Das Bündner
Bahnkultur
Magazin

Vorwort

Geschätzte Leserinnen und Leser der «Bündner Kulturbahn»

Die Mitglieder von «historic RhB» und der ihr angeschlossenen Vereine und Clubs verbindet die gemeinsam gelebte Begeisterung, Leidenschaft und Sachkunde für die historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Mit Herzblut kümmern sie sich in unzähligen Stunden um die von ihnen sorgsam auserwählten historischen Fahrzeuge der RhB ganz unterschiedlichster Gattung und Provenienz, darunter vor allem Lokomotiven, Personenwagen und Güterwagen. Sie erfüllen sich dabei das Verlangen ihrer eigenen Passion. Sie erbringen damit für uns alle gleichzeitig aber auch den Dienst, die bedeutendsten historischen Fahrzeuge als edlen Teil aus dem kulturellen Erbe unserer RhB auch für künftige Generationen zu erhalten.

Die Reihe von erfolgreich restaurierten Fahrzeugen ist bemerkenswert. Sie beginnt zielgetreu mit dem ältesten Wagen der ehemaligen Landquart–Davos-Bahn aus dem Jahr 1889 und umfasst beispielsweise auch das Berninakrokodil von 1927. Jedes einzelne Fahrzeug ist für sich ein Juwel – ein Schatz – und ein Teil des Bündner Bahnkulturerbes, dem es als Ensemble wie auch in einzelnen Dingen ganz besonders wachsam Sorge zu tragen gilt.

Zur integral erwünschten Sorge zugunsten der RhB als Bündner Staatseisenbahn gehört, der breiten Bevölkerung auch die Vorzüge der Bahnkultur ins Bewusstsein zu bringen und zugänglich zu machen. Aus nachvollziehbaren Gründen kann dies nicht mit sämtlichen älteren Fahrzeugen geschehen. Ein anschauliches Beispiel dafür ist diesem Magazin zu entnehmen: die Geschichte über die Einführung der S-Bahn-Pendelzüge in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts und deren aktuell vollzogene Ablösung durch die Capricorn-Kompositionen. Die Einführung der Pendelzüge war damals sogar innerhalb der RhB heftig umstritten. Deren Ablösung verläuft heute einvernehmlich. Ebenso urteilen wir über den damals mutigen Entscheid. Er war zweifellos richtig, vorausschauend richtig.

Der Kanton ist sich seiner Mitverantwortung für die Erhaltung des Bahnkulturerbes bewusst und hat bereits bis heute die Restaurierung verschiedener historischer Fahrzeuge mit Beiträgen unterstützt. Allerdings nur einzelfallweise und projektbezogen für die Kosten der Restaurierung. Dies ist zu wenig. Die Bündner Regierung plant daher, neben Investitionsbeiträgen an die Restaurierung künftig zusätzlich insbesondere auch Beiträge an die Betriebskosten von Fahrten mit historischem Rollmaterial ausrichten zu dürfen. Die erforderliche Zustimmung des Grossen Rats im Rahmen der Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vorausgesetzt, wird die Finanzierung der «Bündner Kulturbahn» bereits ab dem nächsten Jahr umfassender und nachhaltig sichergestellt.

Eine Fahrt mit historischem Rollmaterial lässt nicht nur die Herzen der Eisenbahnfans, sondern auch jene der normalen Bahngäste emotionsvoll höher schlagen. Der Erfolg des Versuchsbetriebs mit den Nostalgiezügen durch die wildromantische Zügenschlucht zwischen Davos und Filisur ist eindrücklicher Beleg dafür. Nostalgiefahrten, in unsere Berglandschaft mit ihren wunderschönen Bahnstrecken eingebettet, sind beliebt. Sie bereichern das touristische Angebot ganz bedeutend.

Das kulturelle Erbe unserer RhB, die Bahnkultur, für alle zugänglich zu machen, ist ein unschätzbarer Wert und eine faszinierende Aufgabe in einem. Den Mitgliedern, allen Sympathisantinnen und Sympathisanten und allen Sponsorinnen und Gönnern von «historic RhB» danke ich im Namen der Bündner Regierung und des ganzen Kantons Graubünden dafür herzlich.

Dr. Mario Cavigelli
Regierungsrat

50 Jahre S-Bahn Graubünden

Vom «ungelieb
zum Erfolgs

ten Kind»
modell

Familientreff mit allen drei S-Bahn-Generationen: Einer der 1971/79 in Betrieb genommenen Vorortszüge neben einem gut 40 Jahre jüngeren «Allegra»-Einspannungstriebzug (Baujahr 2011-13) und einem ab 2019 abgelieferten «Capricorn», aufgenommen am 6. November 2020 in Landquart.

Foto: Christoph Benz

Eigentlich wollte die Rhätische Bahn in den 1960er-Jahren den Vorortsverkehr rund um Chur mangels Rentabilität auf die Strasse abschieben, doch ein paar innovative Köpfe rund um den heute 95-jährigen Franz Skvor konnten die Direktion davon abhalten. Stattdessen gleisten sie ein völlig neues Betriebskonzept auf, den «RhB Schnellverkehr»: Kürzere Fahrzeiten dank schnelleren Zügen und weniger Personal dank Selbstkontrolle. Mit dieser Idee legten sie den Grundstein für die heutige S-Bahn. Die mittels einer grossflächigen Propagandaaktion angekündigte Einführung dieses neuen Schnellverkehrs per 23. Mai 1971 endete aber beinahe in einem Desaster: Die dafür benötigten Züge wurden von der Industrie viel zu knapp an die RhB geliefert, und zu allem Übel gingen die Lokführer gegen das neue Betriebskonzept auf die Barrikaden. Eine turbulente Zeit für Franz Skvor. Und doch ging seine Rechnung auf: Der Schnellverkehr florierte; seine damals beschafften Ur-S-Bahnzüge prägten fast ein halbes Jahrhundert lang das Bild des Churer Vorortsverkehrs. Just zum 50. Geburtstag begann letztes Jahr die Ausmusterung dieser Züge.

TEXT Christoph Benz

«Der Besteller und der Liquidator»: Franz Skvor (links) und Ivo Hutter vor einer der Bündner Ur-S-Bahnen aus den 1970er-Jahren. Vier der sechs Züge wurden mittlerweile verschrottet, die übrigen zwei an die Matterhorn Gotthard Bahn verkauft (siehe Seite 30). Landquart, 9. Oktober 2020.

Foto: Christoph Benz

«Der Besteller und der Liquidator», witzelt Franz Skvor, während er zusammen mit Ivo Hutter vor einer der sechs Bündner Ur-S-Bahnen fürs Erinnerungsfoto posiert. Der 95-Jährige arbeitete sich vom Techniker zum Flottenchef und Vizedirektor der Rhätischen Bahn hoch; 1991 trat er in den Ruhestand. «Ich habe diese Züge vor 50 Jahren gekauft und du musst sie nun entsorgen», sagt er zu Hutter, welcher seit zwölf Jahren die Abteilung Rollmaterial leitet. Sie entsprächen eben nicht mehr den Kunden- und Sicherheitsbedürfnissen, erklärt der 53-Jährige und präzisiert: «Keine Klimaanlage, ausschliesslich Hochflureinstiege, keine zeitgemässe Zugsicherung. Ausserdem sind sie in letzter Zeit relativ störungsanfällig geworden.» Komme dazu, dass die RhB mit der sukzessiven Ablieferung der 56 neuen «Capricorn»-Triebzügen auf die in die Jahre gekommenen Fahrzeuge verzichten kann, so Hutter.

Ein «ungeliebtes Kind»

Als der in Luzern aufgewachsene Skvor 1952 bei der RhB eintrat, standen dort noch über 100 alte, zweiachsige Holzklassewagen im Dienst. Diese wurden zwar nach und nach durch moderne Personenwagen ersetzt; für den Vorortsverkehr rund um Chur musste jedoch stets der «älteste Gerümpel» genügen. «Diese Züge waren wirklich keine gute Werbung», erinnert sich Skvor. «Man war bei der RhB halt lange der Ansicht, dass dieser Verkehr sowieso nicht rentiere und man sich darum auch keine Mühe geben müsse. Sogar der damalige Direktor zeigte keinen grossen Willen, daran etwas ändern zu wollen; es gab sogar Überlegungen, den Vorortsverkehr auf die Strasse abzuschieben, um sich so dem ungeliebten Kind zu entledigen.» Der junge Techniker Skvor vertrat hingegen eine andere Meinung, erkannte er doch schon früh das Potential dieses Verkehrs. Und so fasste er anno 1960 zusammen mit dem mittlerweile verstorbenen Josef Hardegger, welcher im damaligen Studienbüro der RhB sass, von der Direktion den Auftrag, aufzuzeigen, wie der Vorortsverkehr modernisiert und rationalisiert werden kann.

Überlastete Strassen und volle Parkplätze

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung im Raum Chur zu jener Zeit, so war die RhB in der Tat gut beraten, etwas zu unternehmen, um von diesem Kuchen ein möglichst grosses Stück für sich abzuschneiden. Zählten die Gemeinden von Thusis bis Schiers 1960 noch rund 48 000 Menschen, lebten dort 1967 bereits über 58 000 Personen, was einer Zunahme von 22 Prozent entsprach. Ein überdurchschnittlicher Wert, besonders wenn man bedenkt, dass für den ganzen Kanton Graubünden im gleichen Zeitraum die Gesamtbevölkerung um nur rund 6 Prozent wuchs. Zum Vergleich: Heute leben in diesem Gebiet rund 90 000 Menschen.

In einer vom Studienbüro herausgegebenen und im RhB-Archiv abgelegten Dokumentation findet sich eine weitere Zahl, welche sich die damaligen Skeptiker des Vorortsverkehrs unbedingt zu Herzen nehmen mussten: 8021 Autos waren 1966 in genannten Gebiet bereits registriert, Tendenz steigend. Und trotzdem sahen die Verfasser noch eine Chance, das Steuer zugunsten der RhB herumzureissen. ▶

Folgende Gründe wurden genannt: «Die sich immer stärker abzeichnenden Parkplatzschwierigkeiten, die hauptsächlich bei Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss überlasteten Strassen, die steigenden Anschaffungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten für das Auto, was beispielsweise im ‹Merkur›, dem Organ der reisenden Kaufleute der Schweiz, kürzlich ausdrücklich bestätigt wurde. Es empfiehlt seinen Lesern, grosse Strecken mit der Bahn zurückzulegen, ‹wobei den Mühsalen der Strasse ausgewichen und erst noch Geld gespart wird›.» Eine darauf abgerichtete Werbekampagne zugunsten der Bahn «dürfte gewiss ihre Früchte tragen», waren Skvor und Hardegger überzeugt. Damit war es aber noch lange nicht getan. Um diese Früchte ernten zu können, mussten nämlich auch in betrieblicher Hinsicht einige Baustellen angepackt werden.

Billiger ...

Zu jener Zeit bestand bei der RhB die personelle Besetzung jedes Personen- und teilweise sogar von Güterzügen ausnahmslos aus mindestens zwei Mann: Dem Lokführer und dem Kondukteur. Für den sonst schon unrentablen Vorortsverkehr zu aufwändig und zu teuer, fanden Hardegger und Skvor, und setzten den Rotstift bei den Personalkosten an. Dazu liessen sich die beiden von anderen Bahngesellschaften inspirieren. Das Zauberwort: Einmannbetrieb. «Es gab Schmalspurbahnen im Mittelland, welche schon in den 1960er Jahren einen beachtlichen und fortschrittlichen Vorortsverkehr aufgebaut hatten», erzählt Skvor.

«Besonders bemerkenswert für uns war, dass es bei diesen Bahnen praktisch keine bedienten Billettschalter mehr gab und auch Kondukteure suchte man dort vergebens; hatte jemand kein Abonnement, musste er wie im Bus vorne einsteigen und konnte beim Lokführer ein Billett kaufen – Billettautomaten waren damals noch kein Thema. Das wollten wir bei uns auch einführen.»

... und schneller

Zeit ist Geld. Um die Vorortszüge also gegenüber dem grössten Konkurrenten – dem Auto – attraktiver zu machen, mussten diese schneller werden. Mit der damals bei der RhB allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit von 75 Kilometern pro Stunde ein schwieriges Unterfangen. Skvor plädierte deshalb auf die Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit; «ein 90er» sollte auf den relativ geraden Strecken im Vorortsverkehr zwischen Schiers, Chur und Thusis schon drin liegen. Erreicht werden konnte dies aber nur mit der Beschaffung von neuen Zügen, da die bestehenden schlicht zu langsam waren. Obwohl die Direktion eigentlich kein Geld in den Vorortsverkehr – geschweige denn in neues Rollmaterial dafür – investieren wollte, bekam Skvor für dieses Vorhaben grünes Licht.

Hickhack um die Polsterklasse

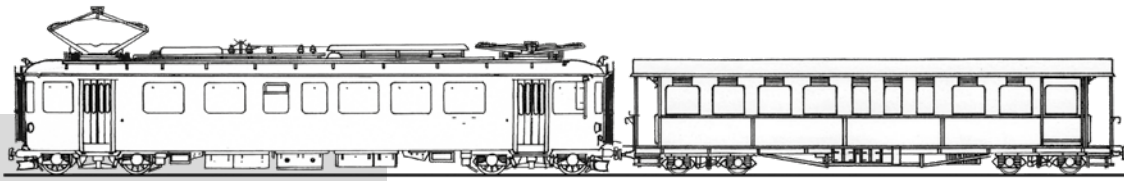
Damit entflammte eine weitere, heiss diskutierte Frage rund um den neu aufzugleisenden Vorortsverkehr im Raum Chur: Soll in den neuen Zügen die erste Klasse angeboten werden oder nicht? Erhebungen in den Vorortszügen ergaben, dass die Polsterklasse im Durchschnitt von null bis

Viel zu langsame Züge mit völlig veraltetem Rollmaterial: Der Vorortsverkehr rund um Chur in den 1960er-Jahren war alles andere als attraktiv; nicht selten wurden unterwegs sogar noch Güterwagen an- oder abgehängt. Dieses undatierte Bild zeigt exemplarisch einen solchen Zug, wie er vor der Einführung der S-Bahn üblich war.
Sammlung Tramclub Basel

drei Reisenden in Anspruch genommen wurde; meistens von Eisenbahnern – höhere Beamte – mit entsprechenden Freikarten. Diese waren natürlich überhaupt nicht einverstanden mit der Idee, dass die neuen Vorortszüge nur noch mit der zweiten Klasse ausgestattet werden sollten. Zusammen mit dem normalen Fussvolk im selben Wagen reisen, nein, das geht ja gar nicht. Die Studienverfasser rund um Skvor und Hardegger hingegen argumentierten, dass es zweifellos zu begrüssen wäre, wenn es in den neuen Zügen im Vorortsverkehr nur noch eine Einheitsklasse gäbe: «Es würden mehr Plätze für die übrigen Reisenden gewonnen, die Konstruktion würde einfacher und es würden sich auch einige andere Probleme nicht stellen (z.B. was zu machen ist, wenn eines Tages zwanzig Reisende 1. Klasse fahren wollen).» Dem hielten die Gegner entgegen, dass sich diese Komfortverminderung bei der RhB rasch herumsprechen würde. «Im Unterland wird sich mancher, der mit der 1. Klasse nach Graubünden reisen will, überlegen, ob er das Risiko eingehen will, dass der Anschlusszug ab Landquart oder Chur diese Klasse nicht mehr führt.» Emotionale Debatten hallten durch die Gänge der Verwaltung, in den Büros rauchten die Köpfe; aufwändige und für Laien kaum verständliche Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden durchgeführt. Erstaunlich: Ein gewisser Oberingenieur Schlumpf, welcher diese Berechnungen leitete und ziemlich sicher selber eine Freikarte für die Polsterklasse in der Tasche hatte, unterstütze die Abschaffung der ersten Klasse: «Die 1. Klasse im Vorortsverkehr bringt der RhB einen Verlust von gegen 1 Million Franken pro Jahr. Die Rhätische Bahn darf diesen Luxus nicht mehr beibehalten!»

Nun meldete sich auch der kommerzielle Dienst – also die Verkaufsabteilung – zu Wort. Solange man bei der RhB Billette für die erste Klasse kaufen könne, sei diese dazu verpflichtet, die erste Klasse in den Zügen mitzuführen. Und zwar in allen Zügen. Zudem könne es ja durchaus sein, dass die neuen Vorortszüge an Wochenenden für Gesellschaftsreisen abgezogen werden. «Immer wieder werden in diesen Extrazügen, besonders bei Firmenreisen, einige Sitzplätze 1. Klasse für die Direktion gewünscht. Wenn wir solche Wünsche abschlagen müssten, wäre das keine gute Werbung für die RhB.» Doch damit nicht genug: Die Abschaffung der ersten Klasse sei ein Affront gegenüber Touristen und Politiker. «Die RhB als Fremdenverkehrsbahn muss – glücklicherweise – immer damit rechnen, dass auch Reisende von auswärts die Vorortszüge benützen. Für eine Strecke den Preis für die erste Klasse bezahlt zu haben, aber nur die zweite Klasse benützen zu können, würde von den Reisenden nicht als in Ordnung angesehen werden. Von der Bündner Bevölkerung benützt nur eine kleine Schicht die erste Klasse. Aber es ist eine Schicht, die auf das wirtschaftliche und politische Geschehen des Kantons Einfluss nimmt und hierbei im Besonderen die Belange des Fremdenverkehrs im Auge hat.» Mit diesen Argumenten waren die Würfel zugunsten der ersten Klasse gefallen; mit den damals wie heute heiligen Kühen – dem Tourismus und der Politik – wollte sich niemand die Finger verbrennen. Da rückten selbst hieb- und stichfeste Argumente wie etwa die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Polsterklasse in den Hintergrund. Ende der Diskussion.

Die aargauische Wynentalbahn (WTB, ab 1958 Wynental- und Suhrentalbahn (WSB), heute Aargau Verkehr AG) lancierte als eines der ersten Eisenbahnunternehmen in der Schweiz einen S-Bahn-Betrieb mit Einmannzügen, Selbstkontrolle und Billettverkauf durch das Fahrpersonal. Dieses Konzept war Vorbild für den RhB-Schnellverkehr.
Archiv Aargau Verkehr AG



DER URAHN ALLER RhB-PENDELZÜGE

Am 5. Dezember 1960 wurde ein neues Kapitel in der Geschichte der RhB eingeläutet:

Das Kapitel der heute allgegenwärtigen und aus dem Bahnalltag nicht mehr wegzudenkenden Pendelzüge, welches an jenem Montag mit der Probefahrt eines geschobenen Zuges von Landquart nach Chur seinen Anfang nahm.

Mit dieser Probefahrt wollten die Ingenieure im Hinblick auf die Einführung von «Pendelzügen auf den Talstrecken der RhB» – wie es im Versuchsprotokoll heisst – herausfinden, «ob bei geschobenen, mit normaler Zugsgeschwindigkeit verkehrenden Zugskompositionen unzulässige Zug-, Druck- oder Seitenkräfte auftreten». Formiert war dieser Urahn aller RhB-Pendelzüge aus den beiden Personenwagen A⁴ 1108 und B⁴ 2209, geschoben vom Triebwagen ABe 4/4 501.

Die Fahrbefehle wurden mittels Funkgerät vom vordersten Wagen in den Führerstand des Triebwagens übertragen. Eigentlich hätte die Fahrt von Landquart bis Thusis gehen sollen; infolge Probleme mit der Funkverbindung war jedoch bereits in Chur Endstation.

Trotzdem konnten wichtige Erkenntnisse protokolliert werden: «In keiner Phase der Fahrt traten irgendwelche ruckartigen Stösse in Längs- oder Querrichtung auf. Die Pufferfederung spielte beim Anfahren 15-20 mm. Ein Drei- bis Vierwagenpendelzug kann bedenkenlos mit RhB-normaler Zug- und Stossvorrichtung versehen werden.»

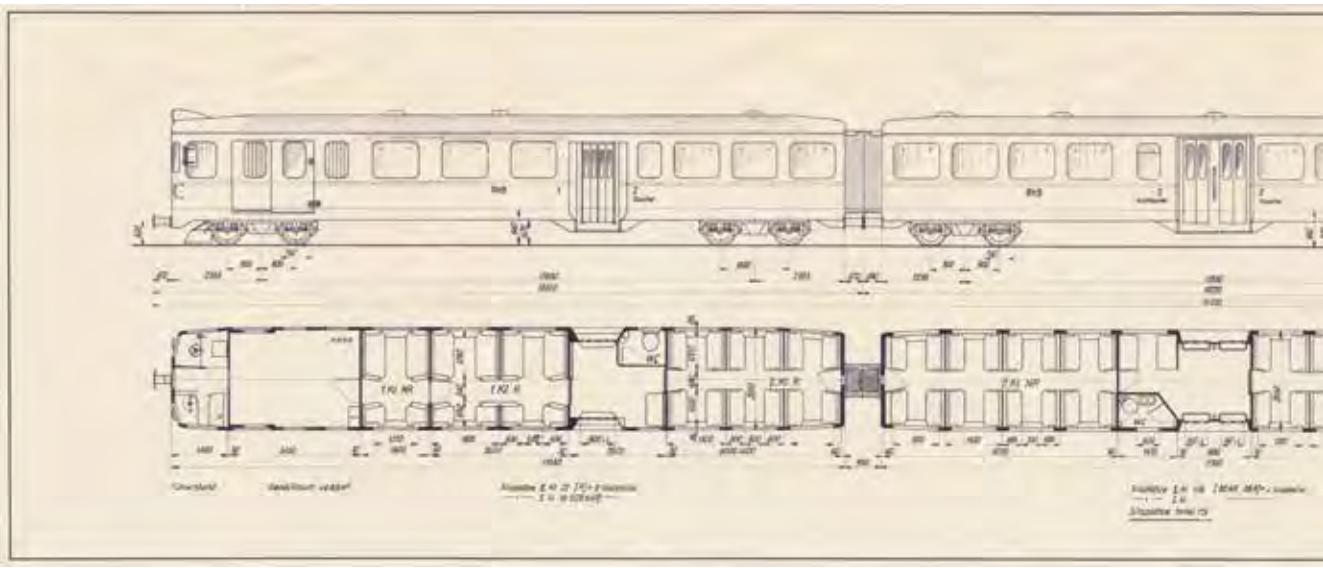
Ein Novum bei der RhB

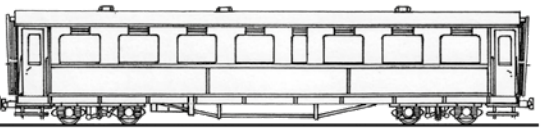
Einigkeit herrschte hingegen von Anfang an in einer anderen, essentiellen Frage: Es war unumstritten, dass die neuen Vorortszüge nicht mehr wie bis anhin lokbespannt, sondern als Pendelzüge verkehren sollten. «Das von den SBB 1959 verwirklichte Pendelzugsprogramm leitete eine eigentliche Renaissance dieses schon in den Zwanzigerjahren eingeführten Betriebssystems ein», lobte eine 1966 verfasste Studie, welche sich mit der Verpendelung – einem Novum bei der RhB – sowohl im Vorortsverkehr zwischen Schiers und Thusis als auch auf der Strecke von Chur nach Arosa befasste. «Wichtigstes Argument für die Umstellung auf den Pendelzugbetrieb ist die damit zu erzielende Betriebsvereinfachung, welche zur Senkung der Rangierkosten und zur Verflüssigung des Betriebes führt.»
Doch würde das auch auf der RhB funktionieren? Denn im Gegensatz zur normalspurigen SBB, welche a) weniger enge Kurven hat und wo b) die Fahrzeuge mit zwei Puffern pro Stirnseite ausgerüstet sind, welche die Stosskräfte aufnehmen, stellte sich den Ingenieuren rund um Franz Skvor die Frage, ob die technischen Voraussetzungen dafür auch bei der «Bündner Staatsbahn» mit ihren engen Radien und Mittelpufferkupplung gegeben sind. Eine am 5. Dezember 1960 angeordnete Probefahrt zeigte: Ja, es funktioniert (siehe Kästchen links).

Grünes Licht für neue Züge

Zu klären waren nun noch die Fragen, wie viele neue Pendelzüge für einen attraktiven und wirtschaftlichen Vorortsverkehr benötigt werden und ob diese zwei- oder dreiteilig formiert sein sollen. Der Entscheid fiel letztendlich auf vier dreiteilige Einheiten mit je 170 Sitzplätzen. Man dürfe ohne

Es wird konkret: Eine der ersten Projektskizzen für die neuen Pendelzüge, bestehend aus Trieb-, Mittel- und Steuerwagen, gezeichnet 1960.
Archiv RhB





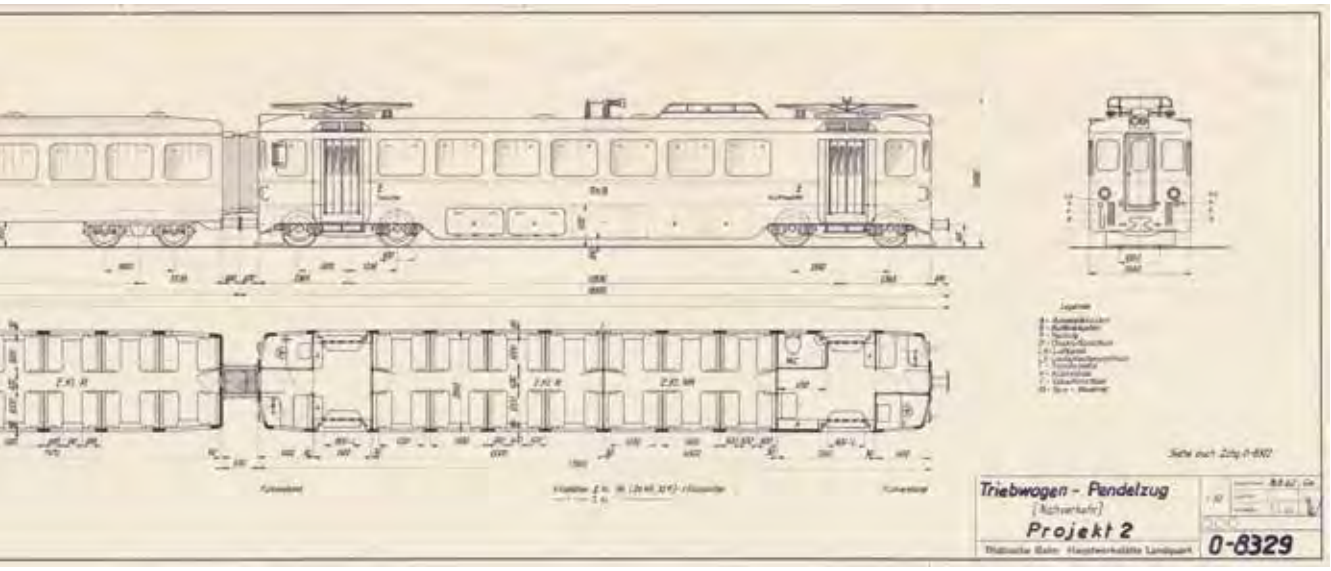
Geschoben von Landquart nach Chur: Die Komposition der Probefahrt vom 5. Dezember 1960.
Grafik: Gian Brüngger

Nüchterne Front mit Faltenbalg: Als Vorbild für die ersten Entwürfe der neuen Vorortszüge dienten die Triebwagen des «Fliegenden Rhätiers» von 1939.
Archiv
Verkehrshaus der Schweiz

Übertreibung sagen, dass mit dem Kauf von vier solchen Pendelzügen das Zweiachserzeitalter bei der RhB abgeschlossen werden könne, so eines der Argumente. Das war der Direktion mehr als recht, konnte sich die RhB, welche wegen des angestaubten Rollmaterials zusehends als Museumsbahn verspottet wurde, endlich von diesem Image verabschieden.

Das Pflichtenheft sah zudem vor, dass die Triebwagen vom Rest des Zuges getrennt werden können, um während den Randstunden am frühen Morgen oder späten Abend als «Alleinfahrer» im Einsatz zu stehen, weshalb die Motorwagen mit zwei Führerständen ausgerüstet sein mussten. Und: «Die Triebwagen müssen für den Einmannbetrieb (Billettausgabe und Billettkontrolle durch den Lokführer) eingerichtet sein. Eine gute Durchsicht durch den ganzen Wagen ist anzustreben. Die Einstiege müssen zur Erleichterung der Billettausgabe und -kontrolle unmittelbar hinter den Führerständen angeordnet sein.»

Auch wenn das Projekt zur Modernisierung des Vorortsverkehrs lange an den Kosten scheiterte, ging es nun vorwärts. Im Herbst 1968 bewilligte der Verwaltungsratsausschuss den nötigen Kredit für die auf rund 7,2 Millionen Franken veranschlagte Rollmaterialbestellung, welche nebst dem Kauf von Fahrzeugen auch die Anschaffung von Ersatzteilen einschloss. Damit bekamen Skvor und seine Mitstreiter endlich das lang ersehnte Okay für ihr Herzensprojekt: Die Beschaffung von neuen, modernen und schnellen Zügen für einen attraktiven Vorortsverkehr.



Das grosse Vorbild: Die zwischen 1965 und 1967 von den SBB für den Vorortsverkehr zwischen Zürich und Rapperswil beschafften RABDe 12/12 alias «Goldküstenexpress». Mit diesen Zügen begann 1968 auch bei den Bundesbahnen das Zeitalter der S-Bahn.

Sammlung Christoph Benz

Ein zeitgemässes Design

Als 1960 die ersten Entwürfe eines Pendelzugs für den Churer Vorortsverkehr auf Papier gebracht wurden, entsprach das Design der Front von Trieb- und Steuerwagen noch dem damals üblichen, klassischen Bild eines solchen Zuges in der Schweiz: Eine senkrechte Stirnseite mit drei Frontscheiben, mittiger Fronttüre und aufgesetztem Faltenbalg; in etwa wie bei den 1939 beschafften Triebwagen des «Fliegenden Rhätiers». Zweckmässig zwar, aber völlig unspektakulär. Damit konnte sich Franz Skvor nicht recht anfreunden, wie er der Direktion in einem Schreiben kundtat: «Aussen aufgesetzte Faltenbälge an den Triebwagen-Frontseiten wirken unästhetisch; sie behindern die Sicht des Lokführers und begünstigen die Ablagerung von Schnee und Staub. Versenkbare Faltenbälge à la SBB müssen wir ablehnen, Gründe: Nischen behindern die Sicht des Lokführers, Faltenbalg-Aufhängung ist kompliziert und störungsanfällig, Faltenbälge könnten im Winter kaum in die Versenkungen hineingebracht werden (Eis).» Ausserdem sei auf die Fronttüre zu verzichten; gerade bei höheren Geschwindigkeiten sorgen diese für Zugluft im Führerstand, so Skvor. Damit traf er den Nerv der Zeit, denn selbst der Präsident des Verwaltungsratsausschusses legte grossen Wert auf Ästhetik. So wünschte er, dass die Frontpartien der neuen Züge möglichst elegant zu gestalten seien, nicht so nüchtern wie etwa bei den Triebwagen des «Fliegenden Rhätiers». Sein Wunsch diesbezüglich war, dass leicht geneigte und elegant gerundete Stirnfronten zur Ausführung gelangen sollten, etwa so wie beim «Goldküstenexpress» der SBB.

Da bei den neuen Vorortszügen der RhB jedoch vorgesehen war, dass innerhalb einer Pendelzugseinheit Passagiere und Personal durchgehend durch alle Fahrzeuge zirkulieren können, musste die mit dem Rest des Zuges gekuppelte Seite des Triebwagens gezwungenermassen eine gerade Front mit Faltenbalgübergang aufweisen. «Dies ist nicht schön, kann aber, da die Triebwagen selten alleine verkehren werden, in Kauf genommen werden», schrieb Skvor in einer Aktennotiz. Damit war auch die Designfrage geklärt.

Das grosse Vorbild

Als es um die Beschaffung der neuen Vorortszüge ging, liebäugelte Franz Skvor mit einem konkreten Vorbild: Dem «Goldküstenexpress». Die ab 1966 von den SBB für den Vorortsverkehr auf der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil entlang des rechten Zürichseeufers – der sogenannten Goldküste – eingesetzten Triebzüge mit der technischen Bezeichnung RABDe 12/12 faszinierten ihn. Einerseits, weil diese Züge dank ihres Allachsantriebs eine enorme Beschleunigung auf die Schienen brachten – rund 0,9 m/s^2 – andererseits, weil diese als Novum mit einer automatischen Geschwindigkeitssteuerung – also einer Art Tempomat – ausgerüstet waren. «Im Vorortsverkehr mit einem Fahrplan, in dem jede Sekunde wertvoll ist, ist es wichtig, die installierte Leistung voll auszunützen», begründeten zwei Ingenieure der SBB in der Schweizerischen Bauzeitung vom

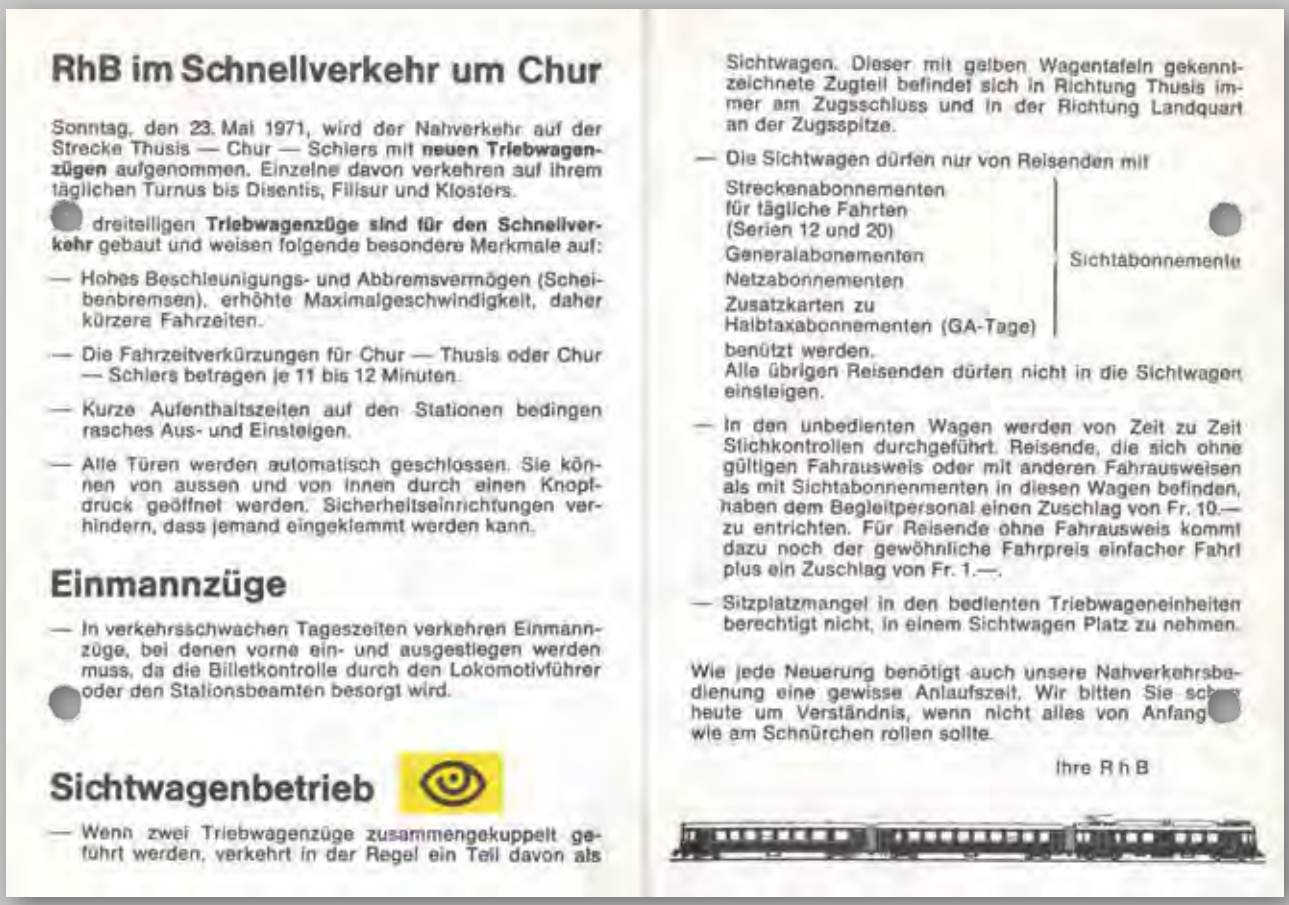
1. Juni 1967 diese neuartige Entwicklung. «Es ist daher angebracht, dem Lokomotivführer ein System zur Verfügung zu stellen, welches die Manipulationen so weit wie möglich vereinfacht. […] Der Lokomotivführer stellt mit einem Fahrschalter die von ihm gewünschte Fahrgeschwindigkeit des Zuges ein. Die Anfahrt oder die Bremsung sowie die Haltung der Sollgeschwindigkeit geschehen automatisch. […] Der Lokomotivführer ist somit von lästigen Operationen entlastet und kann seine volle Aufmerksamkeit der Strecken- und Signalbeobachtung schenken.» Keine Frage, dass der immer schon fortschrittlich denkende Skvor eine solche Geschwindigkeitssteuerung auch in den Vorortszügen der RhB eingebaut haben wollte. Bei einer Mitfahrt im Führerstand des «Goldküstenexpress» liess er sich von deren Zweckmässigkeit und überhaupt von den modernen, weinroten SBB-Vorortszügen überzeugen. Nur etwas wollte ihm ganz und gar nicht gefallen: Die elektropneumatische Hüpfersteuerung, mit welcher diese Züge ausgerüstet waren. «Die Strecke von Zürich nach Rapperswil beträgt 36 Kilometer mit 15 Zwischenhalten. Das heisst, kaum auf Streckengeschwindigkeit beschleunigt, musste der Zug schon wieder abbremsen. Die Hüpfer schalteten also während der ganzen Fahrt praktisch ununterbrochen auf oder ab, begleitet von einem pausenlosen Klacken, was sich irgendwie anhörte wie ein Maschinengewehr. Eine enorme Belastung der einzelnen Schaltelemente, verbunden mit entsprechendem Verschleiss und Wartungsaufwand. Das passte mir nicht.» Stattdessen schlug Skvor für die künftigen RhB-Vorortszüge einen in der Schweizer Eisenbahnlandschaft noch völlig neuen Weg ein: Sie sollen mittels verschleissfreier Steuerelektronik gefahren werden, einer sogenannten Thyristorsteuerung. ▶

Eine auf diesem Gebiet tätige Partnerin war schnell gefunden. «Die Genfer Firma Sechéron forschte intensiv an dieser wegweisenden Technik und erklärte sich bereit, diese in unseren Zügen erstmals serienmässig einzubauen – inklusive der Geschwindigkeitssteuerung, welche ja im «Goldküstenexpress» ihre Bewährung bereits unter Beweis gestellt hatte. Diese war auch bei uns für die Einhaltung des knapp bemessenen Fahrplans zwingend nötig.»
Apropos Fahrplan: Im internen Pflichtenheft, welches zur Festlegung sowohl technischer wie auch betrieblicher Rahmenbedingungen im Vorfeld der Fahrzeugbestellung verfasst wurde, findet sich folgender Beschluss: «Für die Beförderung von artfremden Wagen (Güterwagen, Postwagen usw.) sind die Pendelzüge nicht einzurichten.» Heisst: Die neuen Vorortszüge sollten keine herkömmliche Kupplung erhalten. Der Betriebschef hatte an diesem Passus zwar keine Freude, erinnert sich Skvor, doch seinen Argumenten musste er schliesslich kleinlaut beigeben. «Wir wollten damit nämlich verhindern, dass an den Bahnhöfen unterwegs noch Güterwagen an- oder abgehängt werden, was damals noch gang und gäbe war. Schliesslich sollte mit unserem Konzept ein Schnellverkehr aufgegleist werden, der diesen Namen auch verdient. Da lagen solche zeitraubenden Manöver einfach nicht mehr drin. Deshalb liessen wir die neuen Züge als Premiere bei der RhB nicht mit der klassischen Mittelpufferkupplung, sondern mit einer neuen, automatischen Kupplung analog unserem grossen Vorbild – dem «Goldküstenexpress» – ausrüsten. Da eine solche automatische Kupplung nicht kompatibel ist mit der herkömmlichen Kupplung, war das Thema Güterwagen somit ein für alle Mal vom Tisch.»

Grossflächige Propagandaaktion: Mit Flyern und Plakaten warb die RhB Anfangs 1971 für den neuen Schnellverkehr, und dies, obwohl die dafür benötigten Züge viel zu knapp abgeliefert wurden. An eine angemessene Inbetriebsetzung und Personalinstruktion war nicht zu denken ...
Sammlung Franz Skvor

Massiver Widerstand

Als Skvor das Schnellverkehrskonzept dem Lokpersonal vorbrachte, stiess er auf erbitterten Widerstand. «Vor allem die älteren Lokführer gingen auf die Barrikade. Besonders gegen die Idee mit den Einmannzügen wehrten sie sich mit Händen und Füssen. Es sei nicht ihre Sache, sich mit Billetten und überhaupt mit dem Volk in den Zügen rumzuschlagen, sie seien schliesslich Lokführer und keine Buschauffeure oder Kondukteure! Ich erinnere mich noch an einen, der mir fadengrad ins Gesicht sagte, ich könne machen was ich wolle, er werde sein Leben lang nie ein Billett in die Finger nehmen. Das sei unter der Würde eines Lokführers!» Aber auch gegenüber der neuen Technik habe das Lokpersonal grosse Skepsis und Ablehnung geäussert. «Dass man sich von der handfesten und nachvollziehbaren Elektromechanik zugunsten der undurchschaubaren Elektronik verabschieden wolle, konnten sie nicht verstehen. Und eine Geschwindigkeitsautomatik käme nicht in Frage; sie wollten – wie bis anhin – Beschleunigung und Geschwindigkeit selber regulieren und dies nicht einfach einer Automatik überlassen. Ich solle bei der altbewährten Technik bleiben und keine Experimente mit solchem elektronischen Zeugs eingehen, das sei zu waghalsig.» Skvor konnte die Lokführer schliesslich davon überzeugen, dass der Vorortsverkehr nur dann konkurrenzfähig werde, wenn die Züge schneller fahren, was man wiederum nur erreiche, wenn dank der Elektronik die maximale Beschleunigung aus dem Fahrzeug herausgeholt und mittels Tempomat immer am Limit gefahren werde. In Sachen Einmannzüge und Billettkontrolle durch das Lokpersonal musste er aber nachgeben: Tagsüber wurden die Vorortszüge noch während Jahren weiterhin von Kondukteuren begleitet.
Skeptisch gegenüber Innovationen seien aber nicht nur die Lokführer, sondern generell die Bahnunternehmen gewesen, erinnert sich Skvor. «Eisenbahnen neigten früher dazu, ganz konservativ am Bewährten festzuhalten, weshalb Neuerungen schwierig und nur mit viel Überzeugungsarbeit umgesetzt werden konnten.» In der Dezemberausgabe



RhB im Schnellverkehr um Chur

Sonntag, den 23. Mai 1971, wird der Nahverkehr auf der Strecke Thusis — Chur — Schiers mit **neuen Triebwagenzügen** aufgenommen. Einzelne davon verkehren auf ihrem täglichen Turnus bis Disentis, Filisur und Klosters.

Die dreiteiligen **Triebwagenzüge sind für den Schnellverkehr** gebaut und weisen folgende besondere Merkmale auf:

— Hohes Beschleunigungs- und Abbremsvermögen (Scheibenbremsen), erhöhte Maximalgeschwindigkeit, daher kürzere Fahrzeiten.

— Die Fahrzeitverkürzungen für Chur — Thusis oder Chur — Schiers betragen je 11 bis 12 Minuten.

— Kurze Aufenthaltszeiten auf den Stationen bedingen rasches Aus- und Einsteigen.

— Alle Türen werden automatisch geschlossen. Sie können von aussen und von innen durch einen Knopfdruck geöffnet werden. Sicherheitseinrichtungen verhindern, dass jemand eingeklemmt werden kann.

Einmannzüge

— In verkehrsschwachen Tageszeiten verkehren Einmannzüge, bei denen vorne ein- und ausgestiegen werden muss, da die Billetkontrolle durch den Lokomotivführer oder den Stationsbeamten besorgt wird.

Sichtwagenbetrieb

— Wenn zwei Triebwagenzüge zusammengekuppelt geführt werden, verkehrt in der Regel ein Teil davon als Sichtwagen. Dieser mit gelben Wagentafeln gekennzeichnete Zugteil befindet sich in Richtung Thusis immer am Zugsschluss und in der Richtung Landquart an der Zugsspitze.

— Die Sichtwagen dürfen nur von Reisenden mit

Streckenabonnementen für tägliche Fahrten (Serien 12 und 20) Generalabonementen Netzabonnementen Zusatzkarten zu Halbtaxabonnementen (GA-Tage)	Sichtabonnemente

benützt werden.
Alle übrigen Reisenden dürfen nicht in die Sichtwagen einsteigen.

— In den unbedienten Wagen werden von Zeit zu Zeit Stichkontrollen durchgeführt. Reisende, die sich ohne gültigen Fahrausweis oder mit anderen Fahrausweisen als mit Sichtabonnementen in diesen Wagen befinden, haben dem Begleitpersonal einen Zuschlag von Fr. 10.— zu entrichten. Für Reisende ohne Fahrausweis kommt dazu noch der gewöhnliche Fahrpreis einfacher Fahrt plus ein Zuschlag von Fr. 1.—.

— Sitzplatzmangel in den bedienten Triebwageneinheiten berechtigt nicht, in einem Sichtwagen Platz zu nehmen.

Wie jede Neuerung benötigt auch unsere Nahverkehrsbedienung eine gewisse Anlaufszeit. Wir bitten Sie schon heute um Verständnis, wenn nicht alles von Anfang an wie am Schnürchen rollen sollte.

Ihre RhB

1970 der RhB-Personalzeitung wandte er sich deshalb mit mahnenden Worten an die Kritiker seines Vorhabens: «Vergessen wir nicht, dass die Eisenbahn nur dann Chancen für die Zukunft hat, wenn sie alle modernen Mittel der Technik und der Organisation sinnvoll zu nutzen weiss.»

«Eine fast unmenschliche Herausforderung»

Den Auftrag für den Bau der vier neuen Vorortszüge vergab die RhB an folgende drei Firmen: Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA), Société anonyme des ateliers de Sécheron (SAAS), Genf und Schweizerische Industriegesellschaft (SIG), Neuhausen am Rheinfall.
Die FFA baute die Wagenkästen, die SAAS lieferte die elektrische Ausrüstung und die SIG war für die Konstruktion der Drehgestelle verantwortlich. Für einen kompletten Pendelzug hatte die RhB rund 1,9 Millionen Franken hinzublättern. Die Bestellung wurde im Herbst 1968 ausgelöst, gleichzeitig gab der RhB-Direktor höchst persönlich und unmissverständlich den Liefertermin bekannt: «Auf jeden Fall müssen drei Züge im Zeitpunkt des Fahrplanwechsels im Mai 1971 erprobt zur Verfügung stehen, weil ab dann im Vorortsverkehr von Chur ein ganz auf diese Züge zugeschnittener Fahrplan in Kraft gesetzt wird». Ein ambitioniertes Ziel, das war schon damals klar.
Und ja, es kam, wie es kommen musste: Schon während dem Bau der neuen Züge zeichnete sich ab, dass diese nur mit grosser Verspätung abgeliefert werden können. Die Werbeabteilung der RhB hatte aber bereits eine grossflächige Kampagne mit Prospekten und Plakaten lanciert, welche den Start des Schnellverkehrs per Fahrplanwechsel am 23. Mai 1971 ankündete. Skvor spricht in diesem Zusammenhang von einer dramatischen Terminsituation. «Gerne hätte ich etwas mehr Zeit für eine anständige Inbetriebsetzung der neuen Züge verlangt. Das war aber nicht mehr möglich, wurden wir doch mit der ganzen Propagandaaktion so etwas wie erpresst. Es wurde von uns erwartet, dass wir am Tag X das zu bieten haben, was die Reklame versprach.» ▶

7.4.

RHÄTISCHE BAHN
FERROVIA RETICA VIAFIER RETICA

7002 CHUR ✆ 081 22 25 55
Direktion und übrige Dienststellen

7302 LANDQUART ✆ 081 51 26 51
Zugförderungs- und Werkstättedienst
Materialverwaltung

Postcheckkonto 70-39

Termin-Problem

Reg.-Nr

Flug- und Fahrzeugwerke
Altenrhein

9422 S t a a d b. Rorschach

S.A. des Ateliers de Sécheron
Dpt. Traction
Case postale 40

1211 G e n è v e

Schweizerische Industrie-
gesellschaft, Wagonsfabrik

8212 Neuhausen am Rheinfall

Landquart, 13. April 1971 Sk/ve

Einsatz der neuen RhB-Pendelzüge ab 23.5.71

Sehr geehrte Herren,

Die Propagandaaktion für die Modernisierung des Nahverkehrs im Raume Chur - Thusis/Schiers ab Fahrplanwechsel am 22./23. Mai 1971 ist nun voll angelaufen. Rund 40'000 Flugblätter, Aushänge- und Stellplakate nach beiliegendem Entwurf sind im Druck und die Verteilung ist ebenfalls organisiert. Bevölkerung und Behörden der Gegend warten nun gespannt was die RhB bieten wird.

Ohne rechtzeitig abgelieferte und erprobte Triebzüge werden wir am 23.5.71 nicht viel zu bieten haben, vielmehr hätten wir dann bereits die erste Runde verloren. Der Grossteil der Bevölkerung Graubündens wohnt in der Gegend, welche durch die neuen Züge bedient werden soll. Im Hinblick auf die weiteren Erneuerungsprogramme ist es uns keineswegs gleichgültig, was die Bevölkerung von der RhB hält.

Wenn wir am 23.5.71 mit den neuen Zügen nicht einsatzbereit sind und mit langsamfahrenden Ersatzkompositionen operieren müssten, würde ein erheblicher Teil der unvermeidlichen Blamage auf die Lieferfirmen zurückfallen. Wir wären nach einer solchen Propagandaaktion genötigt, uns öffentlich (in allen hier erscheinenden Zeitungen) zu entschuldigen und den unerfreulichen Sachverhalt darzustellen.

Wir bitten Sie ein weiteres Mal um Ihre aktive Unterstützung und verbleiben

mit freundlichen Grüssen
Rhätische Bahn
Zugförderungs- und Werkstättedienst
Der Vorstand

Skw

Kopien an:
KD, TB, Zf, VZW, Kanzlei

Beilage: Entwurf Flugblatt

Akt der Verzweiflung: Mit diesem Brief machte Franz Skvor Druck bei den am Bau der neuen Züge beteiligten Firmen.
Sammlung Franz Skvor

Der in Genf bei der Firma Sécheron fertig ausgerüstete Triebwagen Be 4/4 511 wartet am 9. März 1971 in Romanshorn auf den Transport zurück zur FFA nach Altenrhein zur Endmontage. Die Transporte zwischen den verschiedenen Werken fanden damals ausschliesslich noch per Bahn mittels Rollschemel statt.

Foto: Daniel Heer

Zu allem Übel schlug dann auch noch Murphy zu: Beim Transport des zweiten Triebwagens auf einem SBB-Rollschemel von Altenrhein nach Genf zur Endmontage kam es im Rangierbahnhof Biel zu einem Rangierunfall. «Aus Versehen leitete man den beladenen Rollschemel trotz Abstoss-/Ablaufverbot über den Ablaufberg. Beim etwas unsanften Abbremsen mittels Hemmschuhen wurde der Triebwagen vom Rollschemel gehoben, wodurch dieser stark beschädigt und daher postwendend zurück nach Altenrhein spediert werden musste. Die Ablieferung war sonst schon katastrophal in Verzug, und dann auch das noch. Es war also keinesfalls mehr sicher, ob das gross propagierte Start-Ereignis überhaupt stattfinden kann», so Skvor.

Der erste der vier Pendelzüge traf im März 1971 – also nur zwei Monate vor Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs – bei der RhB in Landquart ein. Während dieser kurzen Zeit mussten Inbetriebnahme, Probefahrten und Personalinstruktionen erfolgen. «Die Einführung des Schnellverkehrs unter diesem Zeitdruck war eine fast unmenschliche Herausforderung; ich war absolut am Limit», erzählt Skvor. Wen wundert's, dass er am 23. Mai 1971 «mit höchst gemischten Gefühlen und ziemlich nervös in den Kampf zog».

Immerhin hatten es die Hersteller geschafft, unter grösstem Zeitdruck drei der vier bestellten Kompositionen rechtzeitig zur Betriebsaufnahme des Schnellverkehrs der RhB zu übergeben, so wie es von der Direktion verlangt wurde. Damit konnten zwar alle geplanten Umläufe mit den neuen Vorortszügen abgedeckt werden, jedoch ohne Reserve. Als Notnagel stand deshalb ein konventioneller, mit einer Ge 4/4 I bespannter Zug bereit, welcher jedoch den engen Fahrplan nur mit Ach und Krach einhalten konnte; auf die Lieferung des vierten Vorortszugs musste sich die RhB wohl oder übel noch drei Monate gedulden.

Werbeflyer der Genfer Firma Sécheron für die neuen, elektronisch gesteuerten Züge.
Sammlung Franz Skvor

Eine Zangengeburt

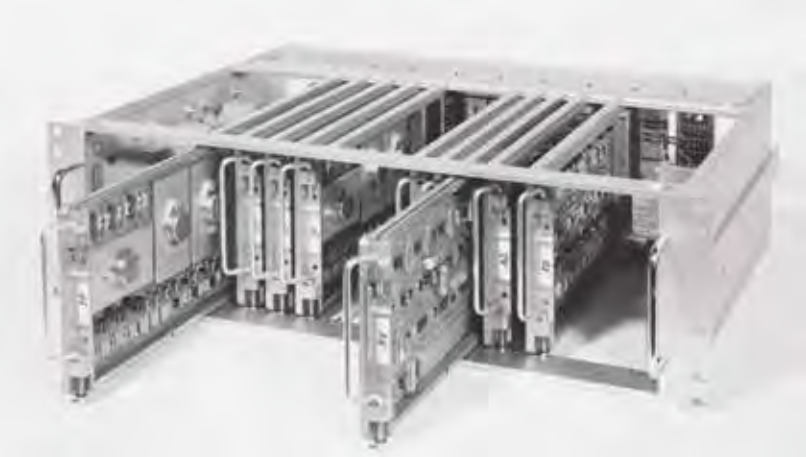
Obwohl der 23. Mai 1971 – Tag eins der Bündner S-Bahn – als Meilenstein in die Geschichte der RhB einging, gab es weder eine feierliche Rede, eine Zugstaufe oder gar ein Volksfest. «Wir waren nicht in Festlaune; es knallten keine Korken», erinnert sich Skvor. Im Gegenteil: Der Start war für alle Beteiligten eine Zitterpartie. «Die katastrophal verzögerte Ablieferung der neuen Fahrzeuge hatte zur Folge, dass wir mit ungenügend erprobten Zügen und ungenügend geschultem Fahrpersonal ‹in den Kampf ziehen› mussten», erzählt er. Um im Falle einer Störung oder gar eines plötzlichen Ausfalls der Elektronik sofort reagieren zu können, wurde während den ersten Tagen jede Fahrt von einem Techniker der Firma Sécheron begleitet; einem Bordmechaniker quasi. Oder besser gesagt Bordelektriker. «Dieser hatte eine Tasche voll mit Ersatzprintplatten dabei. So musste bei einer Störung nicht lange gefackelt werden; stattdessen wechselte der Techniker einfach die betroffene Printplatte», so Skvor. Und das sei öfters vorgekommen, als ihm lieb war, litt doch die elektronische Steuerung anfänglich an einer hohen Störungsanfälligkeit. «Praktisch jeden Tag hatten die neuen Pendelzüge mit Motorabschaltungen, Ausfällen der elektrischen Bremse, Hauptschalter-Einschaltschwierigkeiten und weiteren Problemen zu kämpfen.»

Ein in diesem Zusammenhang von ihm an die Firma Sécheron gerichteter Brief unterstrich in deutlichen Worten die angespannte Situation: «Wir müssen nochmals wiederholen, dass die RhB durch die massiv verspätete Ablieferung der Züge in eine sehr unangenehme und sehr kritische Situation geraten ist! Das Prestige der Bahn wird durch jeden Zugsausfall strapaziert. Man darf nicht vergessen, dass im Einzugsgebiet des neuen Nahverkehrs die Hälfte der Bevölkerung des Kantons Graubünden wohnt. Abonnenten, Pendler und Kurzstreckenfahrer reagieren sofort sehr sauer auf Verspätungen, Zugsausfälle usw. Wir bitten Sie daher sehr dringend, uns nicht im Stiche zu lassen!» Und gleichzeitig forderte er von Sécheron: «Solange die Störungsanfälligkeit der Steuerung nicht erheblich reduziert werden kann (während mindestens einer Woche dürfen keine ernsthaften, den Einsatz gefährdende Störungen mehr auftreten), müssen wir darauf bestehen, dass Sie uns weiterhin qualifizierte Leute als Mitfahrer und zur Störungssuche und -behebung in den Zugspausen zur Verfügung stellen. Wir haben zu wenig eigenes Personal um hier mehr als spontan mitwirken zu können. Den jetzigen personellen Aufwand können wir nicht durchhalten!» Tatsächlich leisteten die Techniker der RhB – unterstützt von den nach Landquart delegierten Leuten der Firma Sécheron – beinahe Übermenschliches zur Aufrechterhaltung des Schnellverkehrs; Überstunden bis weit in die Nacht waren an der Tagesordnung, und das während Monaten. Es dauerte rund ein Jahr, bis die Kinderkrankheiten überwunden waren.

Der fabrikneue Triebwagen Be 4/4 511 in Landquart. Diese seltene Farbaufnahme zeigt den rückseitigen, nur wenig genutzten Führerstand II, welcher später mangels Bedarf wieder ausgebaut wurde.
Foto: Heinz Räss

Doch kaum war ein einigermassen zuverlässiger Betrieb mit den vier neuen Zügen möglich, gesellten sich bereits die nächsten, weit gravierenderen Probleme dazu: Trafoschäden infolge von Kurzschlüssen, welche wegen Fabrikationsfehlern bei den Wicklungen entstanden. Dazu kamen Achsbrüche, herbeigerufen durch einen Montagefehler bei den Drehgestellen. Damit habe nun wirklich niemand gerechnet, erinnert sich Skvor. «Es war davon auszugehen, dass uns die neuartige Elektronik gewisse Schwierigkeiten bereiten wird. Dass aber bei konventionellen Bauteilen wie Trafos oder Achsen schwerwiegende, ja sogar sicherheitsrelevante Probleme auftreten könnten, damit rechneten wir beim besten Willen nicht.»

Zwar hatten gerade die Achsbrüche glücklicherweise keine schlimmen Unfälle zur Folge, doch der Aufwand zur Ursachenforschung und Behebung kostete viel Zeit und Nerven. «Leider scheinen wir mit diesen Triebwagenzügen überhaupt nicht mehr aus den Schwierigkeiten herauszukommen!», ärgerte sich Skvor in einem an die Hersteller gerichteten Brief. Es dauerte mehrere Jahre, bis auch diese Probleme behoben waren. «Die erste Zeit mit den neuen Zügen war wirklich kein Zuckerlecken, im Gegenteil; ich stand unter grossem Druck, es war sehr belastend», erzählt er. «Da stellt man sich schon auch ab und zu die Frage, warum man eigentlich nicht bei der altbewährten Technik geblieben ist und stattdessen ein solches Experiment einging …»



Austauschbar: Die Printplatten der elektronischen Steuerung, welche in den ersten Wochen noch regelmässig für Probleme sorgten und deshalb immer wieder ersetzt werden mussten. Die Fahrzeugelektronik steckte damals noch in den Kinderschuhen.

Sammlung Franz Skvor

Blick in den recht einfach gestalteten Führerstand. Obwohl sich die Lokführer anfänglich beinahe mit Händen und Füssen gegen die neue Technik wehrten, gewöhnten sich die meisten rasch daran.

Sammlung Franz Skvor

Zuverlässig und akzeptiert

Allen Startschwierigkeiten zum Trotz entwickelten sich aus den anfänglichen Sorgenkindern bald zuverlässige Vorortszüge – zur grossen Freude, aber auch zur grossen Erleichterung von Skvor. «Als Flottenchef trug ich die Verantwortung. Hätte die neue Technik versagt und wäre deswegen der gross propagierte Schnellverkehr krepiert, wäre die RhB ‹füdliblutt› dagestanden; wir wären mit Spott und Hohn durch die Medien gezogen worden. Und ich hätte mir wohl einen neuen Arbeitgeber suchen müssen…» Gewissen Lokführern hätte das zwar durchaus in den Kram gepasst, dennoch gewöhnte sich der grösste Teil des Lokpersonals rasch an die neuartige elektronische Steuerung, auch wenn anfänglich deren Potential infolge übervorsichtiger Fahrweise nicht immer voll ausgeschöpft wurde, was oft zu kleineren Verspätungen führte. Skvor zeigte Verständnis, wie er in einer internen Stellungnahme schrieb: «Wenn die Lokführer mit den Fahrzeugen besser vertraut sind und die zulässigen Geschwindigkeiten optimal auszunützen wagen, dürfte bezüglich Fahrzeit noch einiges herauszuholen sein.» Interessanterweise seien selbst diejenigen Stimmen, welche sich zuvor lauthals gegen eine automatische Geschwindigkeitsregelung wehrten, spätestens nach den ersten Fahrten verstummt. Skvor schmunzelt. «Zuerst wehrten sie sich mit Händen und Füssen dagegen; als sie dann aber merkten, dass das ja eine durchaus praktische Sache ist, haben sie einfach nichts mehr gesagt.»

Auch bei den Fahrgästen waren die neuen Züge rasch populär; die Frequenzen im Vorortsverkehr nahmen erfreulich zu, was sicher auch der Fahrzeitverkürzung auf den Strecken Schiers–Chur und Chur–Thusis von je rund zwölf Minuten zugeschrieben werden konnte. 1979 wurde die Flotte mit zwei weiteren Pendelzügen verstärkt.

Frequenzzunahme im Churer Vorortsverkehr

Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1971 bietet die RhB im Agglomerationsverkehr im Raum Thusis - Chur - Schiers einen Schnellverkehr mit neuen dreiteiligen Triebwagenzügen an. Die attraktivere Art von Nahverkehrsbedienung hat schon nach wenigen Betriebsmonaten eine beachtliche Frequenzzunahme mit sich gebracht. Sie beträgt für die Monate Juni bis September im Durchschnitt 7 Prozent gegenüber den ersten fünf Monaten dieses Jahres. Zuvor war der Abonnementsverkehr ständig rückläufig gewesen.

Wie bei allen technischen Neuerungen, war auch beim Schnellverkehr der RhB eine praktische Erprobung notwendig. Wegen verspäteter Ablieferung der Triebwagenzüge musste man sich bei den Einführungs- und Anpassungsmassnahmen sowie bei der Instruktion des Personals auf das Wesentliche beschränken. Inzwischen dürfen die anfänglichen Störungen als überwunden gelten.

In der Erkenntnis, dass sich der Nahverkehr in Zukunft vermehrt auf der Schiene abwickeln wird, hat die RhB weder Kosten noch Anstrengungen gescheut, um ihren Nahverkehrsbereich attraktiver zu gestalten. Mit den Vorzügen der neuen Betriebsart - hohes Beschleunigungs- und Abbremsvermögen, erhöhte Maximalgeschwindigkeit, kürzere Fahrzeiten, verbesserter Fahrkomfort und grössere Laufleistungen - sind für den täglichen Bahnbenützer erhebliche Vorteile verbunden. Die Frequenzzunahme in den ersten vier Monaten darf als Bestätigung dafür gelten, dass auch eine neue Kundschaft die Vorteile der Bahn ausnützt. In der bevorstehenden Winterzeit werden weitere Auto-Pendler sich leichter entschliessen können, von den Vorteilen des Eisenbahn-Schnellverkehrs Gebrauch zu machen.

Ziel erreicht: Auch wenn der RhB-Schnellverkehr den Verantwortlichen viel Kopfzerbrechen, Nerven und schlaflose Nächte abverlangte, erfüllten sich die in dieses neue Betriebskonzept gesteckten Hoffnungen vollumfänglich, wie diesem Auszug aus der RhB-Personalzeitung vom Dezember 1971 entnommen werden kann.

Sammlung Christoph Benz

Neben Einsätzen auf ihrer Stammstrecke im Churer Rheintal kamen die neuen Vorortszüge bereits im ersten Betriebsjahr auch regelmässig in die Surselva, hier im Bahnhof Versam-Safien in der Rheinschlucht.

Archiv RhB

THUSIS

Endstation: Einfahrt eines dreiteiligen Vorortszuges von Chur kommend im alten Bahnhof von Thusis im Spätsommer 1971.

Foto: Peter Willen

Auf dem Abstellgleis: Seit der im Sommer 2019 angelaufenen Inbetriebsetzung der neuen «Capricorn»-Triebzüge konnte die Rhätische Bahn zusehends auf die sechs Bündner Ur-S-Bahnen verzichten. Jetzt ist definitiv Schluss: Mit dem Verkauf der letzten beiden Züge an die MGB ging ihre Ära bei der RhB definitiv zu Ende (Untervaz-Trimmis, 19. Januar 2021).

Foto: Christoph Benz

Über 40 Jahre lang bildeten sie das Rückgrat des Vorortsverkehrs zwischen Schiers und Thusis, ehe sie ab 2013 durch neue Fahrzeuge im S-Bahn-Dienst abgelöst und seither vor allem im Raum Davos und im Engadin zum Einsatz gelangten. Mit der 2019 angelaufenen Ablieferung der neuen «Capricorn»-Triebzüge, von welchen dereinst 56 Stück das Bild des RhB-Fuhrparks und damit auch der Bündner S-Bahn prägen werden, hiess es für die alten Vorortszüge definitiv «Endstation Abstellgleis».

Gemessen an der täglichen Kilometerleistung von bis zu 400 Kilometer und dem rauen S-Bahn-Betrieb mit dauerndem Stop-and-go trugen sie in Kreisen des Fahr- und Unterhaltspersonals lange das Prädikat als die zuverlässigsten Fahrzeuge bei der RhB; es kam zu vergleichsweise wenig Störungen im Betrieb. Bis zuletzt legte jeder dieser sechs Züge insgesamt zwischen 4,2 und 5,4 Millionen Kilometer zurück.

Stolz statt Wehmut

Nun also ging die Ära der Bündner Ur-S-Bahn zu Ende. Laut Ivo Hutter, dem heutigen Leiter Rollmaterial, wurden vier der sechs Züge bereits im Frühjahr 2021 verschrottet; die beiden übrig gebliebenen konnten Ende 2021 an die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) verkauft werden (siehe Seite 30). Was bleiben ihm, dem «Liquidator», für Erinnerungen an diese Züge? «Während meiner Lehrzeit pendelte ich täglich zwischen Chur und Ems Werk. Sie haben sich deshalb tief in mein Bewusstsein eingeprägt.»

Wehmut, dass «seine» Fahrzeuge auf dem Schrottplatz landen, verspüre er nicht, sagt Franz Skvor. Vielmehr erstaune ihn, dass sie so lange durchhielten. «Dass die Vorortszüge 50-jährig werden, hätte ich nicht gedacht, wir rechneten damals mit einer Einsatzzeit von 30 Jahren. Ein bisschen stolz macht mich das schon!» ■

BÜGA

Das Bündner Generalabonnement

Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

graubünden

Walo Bertschinger AG Ostschweiz
Gleisbau Ost
Tardisstrasse 217
7205 Zizers
walo.ost@walo.ch
walo.ch

Mit Leidenschaft und Pioniergeist stellen wir uns neuen Herausforderungen im Bauwesen.

An unserem neuen Standort in Zizers bieten wir unter anderem umfassende Leistungen auf Baustellen am Gleis an.

Mit grossem Engagement sorgen wir dafür, dass wir in all unseren Tätigkeiten der zuverlässige Partner für Sie sind.

Quo vadis, Bündner Ur-S-Bahn?

Bei der Rhätischen Bahn haben die alten Vorortszüge aus den 1970er-Jahren ausgedient; vier der sechs Kompositionen wurden bereits verschrottet. Und auch wenn diese Züge Bündner Bahngeschichte geschrieben haben, soll keiner erhalten bleiben.

TEXT Christoph Benz

Abfahrbereit Richtung Wallis: Der erste der beiden an die MGB verkauften Züge wartet in Disentis auf die Fahrt über den Oberalppass. Da die Vorortszüge weder über Zahnradantrieb noch Bremszahnräder verfügen, dient die am Zugschluss gekuppelte HGe 4/4 II 108 während der Bergfahrt als Schublok. Zu diesem Zweck wurde die MGB-Lok beidseitig provisorisch mit der automatischen Kupplung ausgerüstet.

Das hat die Geschäftsleitung der RhB entschieden, und zwar unter anderem aus Platzgründen; ausserdem müsste viel Geld in eine dringend nötige Revision der Fahrzeuge gesteckt werden. Ganz von der Bildfläche verschwinden sollen diese Pionierzüge aber dennoch nicht: Das Bahnmuseum Albula beabsichtigt, eine komplette Frontpartie in Bergün auszustellen. In einer Mitteilung schreibt das Museum: «Die moderne Form der Front mit den grossen Stirnwandfenstern steht gleichsam für eine neue Ära im Schienen-Personennahverkehr anfangs der 1970er-Jahre. Neben der elektronischen, stufenlosen und automatisierten Fahrmotorsteuerung in Thyristor-Anschnitt-Technik wurde eine Reihe weiterer technischer Innovationen im Triebfahrzeugbau sowie zukunftsweisender Neuerungen im Fahrgastbetrieb eingeführt, die heutzutage selbstverständlich sind. Die Stammnetz-Pendelzüge stehen somit am Anfang der Entwicklung hin zu den heute im Personenverkehr zum Standard gewordenen Triebzüge und sind deshalb von historischem Wert.» Wegen der beschränkten Höhe der Ausstellungsräume komme dafür aber nur eine Steuerwagenfront in Frage, heisst es weiter. «historic RhB» unterstützt dieses Vorhaben.

Verkauf an die Matterhorn Gotthard Bahn

Bevor aber dereinst eine Frontpartie im Bahnmuseum Albula ausgestellt werden kann, verdienen die beiden letzten noch erhalten gebliebenen Züge ihr Gnadenbrot bei der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Grund für diese spezielle Aktion ist das BULA – das Pfadi-Bundeslager «mova», welches vom 23. Juli bis 6. August 2022 im Goms stattfindet. Dabei werden laut MGB rund 30 000 Pfadfinderinnen und Pfadfinder erwartet. Da die MGB für diese Aufgabe nicht über genügend eigenes Rollmaterial verfüge, habe man bei der RhB angeklopft. «Die MGB hat ursprünglich für eine Miete von Wagenmaterial angefragt, der Fahrzeugtyp war in der Anfrage nicht definiert. Aus Sicht der MGB wäre bei entsprechender Verfügbarkeit auch ein neuerer Fahrzeugtyp möglich gewesen, welcher im Mietverhältnis zum Einsatz gekommen wäre.» Die RhB habe schliesslich die beiden letzten Vorortszüge angeboten, jedoch mit der Bedingung, dass diese käuflich übernommen werden müssen; über den Kaufpreis haben beide Unternehmen Stillschweigen vereinbart. Eingesetzt werden die beiden Züge auf den Adhäsionsstrecken im Urserental und im Goms.

Obwohl das Bundeslager erst im Sommer stattfindet, musste die MGB ihren Neuzugang bereits letzten Dezember übernehmen, da es der RhB im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau in Landquart derzeit an Abstellgeleisen mangelt. Die offizielle Übergabe an die MGB und die Überfuhr der beiden Züge ins Wallis erfolgte am Abend des 20. Dezembers 2021. Damit ging nach ziemlich genau 50 Jahren und 9 Monaten die Ära der ersten Bündner S-Bahnen auf den Schienen der RhB definitiv zu Ende. Bis zu ihren Einsätzen am BULA sind die beiden vierteiligen Pendelzüge auf einem Abstellgleis in Reckingen abgestellt.
Und was soll im Anschluss an das Pfadi-Bundeslager mit den beiden Vorortszügen geschehen? «Verschrottung nach der Durchführung des BULA», teilt die MGB auf Anfrage mit.

Ein Vorortszug als Restaurant?

Es scheint ein sehr ambitiöses Vorhaben zu sein, aber soll es nach Thomas Frei gehen, einem leidenschaftlichen Modelleisenbahner, landet einer der beiden letzten Vorortszüge möglicherweise doch nicht auf dem Schrottplatz. Auf seiner Internetseite spielmuseum-rhb.ch schreibt er, dass eine dreiteilige Komposition für ein im Raum Bodensee geplantes, privat initiiertes Museum erhalten bleiben und dort als Restaurant dienen soll. Wie konkret dieser Plan wirklich ist bleibt abzuwarten; auf unsere diesbezüglichen Anfragen erhielten wir bis Redaktionsschluss keine Antwort. ■

Er war Vorbild der ersten Bündner S-Bahn: Der «Goldküstenexpress» der SBB (siehe Seite 14). Von den einst 20 beschafften, im Volksmund auch «Mirage» genannten Triebzügen existiert heute einzig noch dieser Torso. Er ist im Besitz des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz. Auch an die Bündner Ur-S-Bahn soll künftig eine solche Frontpartie erinnern, welche im Bahnmuseum Albula in Bergün zu besichtigen sein wird.

Unterwegs ins Wallis: Auf dem Oberalppass angekommen, musste die Schublok für die Talfahrt nach Andermatt an die Spitze gestellt werden. Anschliessend fuhr Lok 108 solo von Andermatt zurück nach Disentis, um den zweiten Vorortspendel über den Oberalp ins Urserental zu holen. Danach ging's für die beiden ehemaligen RhB-Züge in eigener Kraft von Andermatt durch den Furka Basistunnel nach Reckingen im Goms, wo sie vorübergehend abgestellt wurden.

Fotos: Christoph Benz

511

Endstation Schrottplatz

Ein halbes Jahrhundert lang prägten sie das Bild des Churer Vorortsverkehrs: Die 1971 und 1979 von der Rhätischen Bahn beschafften Pendelzüge, auf deren Geschichte wir in dieser Ausgabe der «Bündner Kulturbahn» ausführlich zurückblicken. Generationen von Schülerinnen, Pendlern und Freizeitreisenden fuhren mit diesen Zügen täglich zur Arbeit, in die Schule oder wohin auch immer. Auch Riccardo Keller. Bereits als Kind kam der heute 26-Jährige immer wieder in Kontakt mit dem «Pendel», wie diese Züge im Volksmund genannt wurden. Mittlerweile bei der RhB angestellt, liess er es sich nicht nehmen, einen dieser populären Züge auf der allerletzten Fahrt zum Schrottplatz zu begleiten.

TEXT Riccardo Keller

Ein letztes Treffen in der Pendelhalle: Der für den Abbruch bestimmte Steuerwagen 1713 neben dem heute bei der MGB immatrikulierten Schwesterfahrzeug 1716.
Foto: Riccardo Keller

Wir spulen gleich zu Beginn ein wenig zurück und begeben uns in die 2000er-Jahre. Ich wuchs zu dieser Zeit in Igis und später in Landquart auf und so ergab sich jeweils auf dem Weg nach Bonaduz zur Nonna – zur Grossmutter – eine knapp 40-minütige Bahnfahrt. Oft hiess es dann: «Kommt Kinder, der Pendel wartet nicht!». Wenn dann in Chur noch andere Familienmitglieder dazu stiessen, so traf man sich im Pendel. Nicht etwa in der S-Bahn, im Regio oder einfach im Zug – nein, im Pendel!

Später war es dann ebenfalls der Pendel, der mich über sechs Jahre hinweg Morgen für Morgen nach Schiers ins Gymnasium brachte. Dabei entschied man sich als Schüler morgens um sieben Uhr jeweils spontan, ob man den «Ersten» oder den «Zweiten» nahm, denn um diese Uhrzeit verkehrten zwei Pendel kurz hintereinander, um alle Schüler zu befördern. Ich weiss nicht mehr, wie viele Vokabeln ich auf diesen Fahrten gelernt habe.

Harte Kost für Eisenbahnfans: Verschrottung von Triebwagen Be 4/4 511 am 1. Februar 2021 in Chur.
Foto: Christoph Benz

In eigener Kraft zum Schrottplatz: Unterwegs von Landquart nach Chur in voller Fahrt bei Haldenstein.
Foto: Willy Hartmann

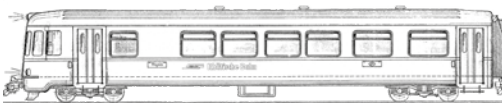
Als dann die Matura näher rückte, kam nach und nach eine neue Fahrzeug-Generation auf der S-Bahn zum Einsatz, welche die guten alten Pendel zusehends verdrängte: Die STZ, die neuen Stammnetz-Triebzüge vom Typ «Allegra». Langsam begann man sich innerlich von den alten Zügen zu verabschieden, nicht ahnend, dass tatsächlich nochmal ein knappes Jahrzehnt folgen würde, in dem die formschönen Fahrzeuge tagtäglich im Einsatz stehen, wenn auch immer weniger in ihrem angestammten Gebiet, der S-Bahn.

Diese Zeit überspringen wir hier und begeben uns direkt in den Frühling 2021. Mittlerweile bei der RhB in Landquart als Teamleiter Support für die neuste Fahrzeuggeneration – die «Capricorn»-Triebzüge – angestellt, bekam ich natürlich mit, als sich am Morgen des 27. April alle drei damals noch vorhandenen Stammnetzpendel – so nannten wir diese Züge intern – in Landquart versammelten. Dort wurde damit begonnen, die Pendel neu zu formieren. Vor allem eine Komposition war mittlerweile sehr in Mitleidenschaft gezogen, Vandalen hatten sich mit Spraydosen an den Fahrzeugen zu schaffen gemacht und einige Scheiben zertrümmert. Damit war das Schicksal dieses Zuges besiegelt; er war der nächste Abbruchkandidat, nachdem Anfangs Jahr bereits zwei Pendel verschrottet wurden.

Anderntags lieferte man zuerst Steuerwagen 1712, dann den 1713 in die Schlosserei, wo fleissige Hände Sitze und Elemente aus den Abteilen der ersten Klasse ausbauten. Mit diesen Teilen soll dereinst das Interieur eines historischen Personenwagens aus den 1960er-Jahren wieder in den Ursprungszustand versetzt werden; daher könnte man hier fast von Organspende im übertragenen Sinn sprechen. Danach ging's in die sogenannte Pendelhalle – in jene Pendelhalle, die zeitgleich mit der Ablieferung der Züge in den 1970er-Jahren gebaut wurde und ihren Namen nicht von

Das letzte Mal unterwegs mit Triebwagen 513.
Foto: Riccardo Keller

ungefähr hat: Jahrzehntelang erfolgte hier die Wartung, der Unterhalt und kleinere Reparaturen an den Pendeln, hunderte Male sind sie durch die beiden Tore dieser zweigleisigen Halle gerollt und vermutlich unzählige Turnsäcke und andere vergessene Gegenstände, welche Schüler und Pendler liegen liessen, hat die Reinigungstruppe hier aus den Zügen gefischt. Im Bewusstsein dessen war es fast ein nostalgischer Moment, als ich für einen Augenschein in die Pendelhalle kam, wo einer der beiden noch intakten neben dem für die Verschrottung vorgesehenen Zug stand. Die Kollegen vom Unterhalt waren gerade daran, ein paar Komponenten zwischen den Bestands- und den Abbruchfahrzeugen zu tauschen, zudem wurden letzteren noch ein paar Teile der Elektronik ausgebaut, welche den Weg ins Ersatzteilmagazin fanden. Wie sich dann herausstellte, liess sich der Triebwagen vom Steuerwagen nicht mehr fernsteuern, weshalb man ihn kurzerhand auf der Drehscheibe abdrehte und ihn an die Spitze des Abbruchzugs setzte. Somit war am Abend der Abbruchzug für seine letzte Reise formiert.



Obwohl ich zuerst davon absah, meldete ich mich am Donnerstagmorgen, 29. April kurzentschlossen von der Arbeit ab und begab mich nach einem kurzen Telefon mit Lokführer Martin – welcher den Abbruchkandidat von Landquart direkt nach Chur zum Recyclingunternehmen fuhr – an den Bahnhof. «Begleite du ‹deinen› Pendel ruhig noch ein letztes Mal», sagte man lachend zu mir.

Diese letzte Fahrt hatte etwas Einzigartiges: Der Zug fuhr nämlich in eigener Kraft direkt zum Schrottplatz. Ein Vorgehen, dass es bei der RhB meines Wissens so noch nie gegeben hat; üblicherweise sind solche Abbruchfahrzeuge entweder defekt oder es werden ihnen so viele Ersatzteile entnommen, dass ein Fahren in eigener Kraft nicht mehr möglich ist.

Endstation Schrottplatz: Der Abbruchkandidat hat sein Ziel erreicht.
Foto: Riccardo Keller

Der Kompressor lief und der Trafo summte, als ich im Führerstand vom Triebwagen 513 Platz nahm. Vertraute Geräusche. Nichts deutete darauf hin, dass das 50-jährige Fahrzeug in Kürze seine allerletzte Reise unter die Räder nehmen wird. Kurz darauf knackte das Funkgerät, die Stimme eines Rangierers ertönte und gab uns den Befehl «Zug 9531, Schrott für Chur, Rückwärts nach Gleis 8». Wir mussten über die ungewohnte Ansage lachen.

Es war kurz vor halb zehn Uhr, als das Ausfahrsignal auf Grün sprang. Lokführer Martin legte den Fahrrichtungsschalter auf Vorwärts und stellte am Fahr-Bremshebel die vorgesehene Geschwindigkeit ein. Der Pendel schnurrte los und kurz darauf schaltete sich der Ventilator der Fahrmotoren zu. Untermalt vom charakteristischen Heulen der Getriebe rollte der Triebwagen mit den zwei Steuer- und einem Mittelwagen im Schlepp ein letztes Mal rheintalaufwärts Richtung Chur.

Kurz nach Untervaz fuhren wir die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometer noch ein letztes Mal voll aus.

In Chur angekommen, stiegen die Kollegen vom Rangierteam zu, welche uns auf dem letzten und ungewohntesten Teil unserer Reise begleiteten: Der Fahrt vom Güterbahnhof auf dem Churer Industriegleis einmal quer durch die Stadt hinunter ins Industriegebiet Maduzengut. Wohl eine Premiere und gleichzeitig die traurige Dernière für Triebwagen 513. Unzählige, teils dicht befahrene Strassen müssen dabei gequert werden; gesichert jeweils durch die Rangierarbeiter. Zuunterst in der Stadt, vor der Querung der letzten Strasse und wenige Meter vor der Einfahrt ins fahrleitungslose Areal des Verwerters, hielt Lokführer Martin den Zug ein allerletztes Mal an. Nachdem die Rangierer die Strasse gesperrt hatten, beschleunigte er kurz, löste den Hauptschalter aus und senkte den Stromabnehmer. Jetzt gab es kein Zurück mehr. Fast lautlos rollte der Zug auf den Schrottplatz und kam punktgenau vor dem Prellbock zum Stehen. Ein letztes Mal erklang die Lokpfeife, ein letzter Gruss zum Abschied, dann rüstete Martin den Triebwagen ab, während einige Kollegen vom Unterhalt damit begannen, einige letzte Komponenten fürs Ersatzteillager auszubauen.

Zeit, um Abschied zu nehmen von einem robusten Fahrzeug, welches ein halbes Jahrhundert lang unzählige Menschen zuverlässig und sicher von A nach B befördert hatte. Für die einen bloss Mittel zum Zweck, für andere ein Stück Technikgeschichte, verbunden mit unzähligen Erinnerungen. Chau 513. ■

AUS DEM EISENBAHNERVOKABULAR

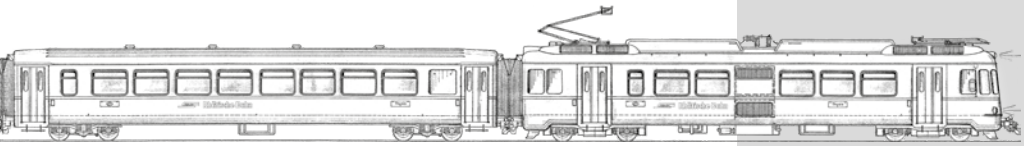
Riccardo Keller hat es erwähnt: Wer die S-Bahn meint, der sprach und spricht teilweise immer noch vom «Pendel»; gerade in Eisenbahnerkreisen hielt sich diese Bezeichnung bis heute.

A: «Wia gohsch uf Chur?» B: «I goh mit em Pendel.» ...

Hat ein Lokführer einen Dienst auf der S-Bahn eingeteilt, dann geht er «pendeln».

A: «Was hesch für en Dianscht?» B: «Mit em Güater uf Landquart und denn muassi go pändla.» ...

Entgegen der landläufigen Meinung, das Personal verwende für die Bezeichnung von Lokomotiven und Triebwagen die offiziellen technischen Bezeichnungen, spricht im Eisenbahneralltag niemand von «Ge 2/4», «Ge 6/6 II» oder «ABe 4/4 III». Bei den Vorortszügen wäre das eine besonders sperrige Kombination, da Trieb- und Steuerwagen je eine eigene Typenbezeichnung und Nummer hatten: Be 4/4 511-516 für die Trieb- und ABDt 1711-1716 für die Steuerwagen. Da diese über ein Jahrzehnt lang die einzigen Pendelzüge auf dem Stammnetz der RhB waren, bürgerte sich intern die Bezeichnung «Stammnetzpendel» ein; eine Bezeichnung, welche sich bis heute gehalten hat.



Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt: Jugendstilperle!

KURHAUS BERGÜN

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

WEISSES KREUZ
BERGÜN

HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

Bärenstarke
Gastfreundschaft!

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

«Tüü-taa-too»

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

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

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

Pontresina — 2,5 km — Abzweigung Morteratsch — 2,5 km — Alp-Schaukäserei Morteratsch — Bernina — Tirano

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

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

www.alp-schaukaeserei.ch

Foto: Tibert Keller, Trin

Impressum

18. Jahrgang (2021/2022), erscheint jährlich

Herausgeberin

historic RhB
«Die Bündner Kulturbahn»
Veja Stazion 11
7482 Bergün/Bravuogn
www.historic-rhb.ch
info@historic-rhb.ch
IBAN: CH4300774110422448500
SWIFT/BIC: GRKBCH2270A, Clearing 774

Geschäftsleitung

Kathrin Josty

Leitung Redaktion

Christoph Benz

Redaktionelle Mitarbeit

Kathrin Josty, Riccardo Keller, Ueli Custer, Rolf Lanz, Fredy Pfister

Grafik und Layout

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

Druck

Druckerei Landquart AG
www.drucki.ch

Auflage

30 000 Exemplare

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

Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.-/Euro 10.- bei

historic RhB
Veja Stazion 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn

bezogen werden.

Rechte

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

Titelbild

Stammnetzpendel in Domat/Ems, Sammlung Franz Skvor

Herzblut, Stolz und Sturheit

Die Braun-Story

Kaum noch jemand verbringt heutzutage seine berufliche Laufbahn von der Lehre bis zur Pensionierung im selben Unternehmen, erst recht nicht generationenübergreifend. Es ist also zur grossen Ausnahme geworden, wenn Grossvater, Vater und Sohn beim selben Arbeitgeber in Lohn und Brot stehen – und das temporär sogar zeitgleich. Beim heute 78-jährigen Adriano Braun war das noch so. 1959 heuerte er in dritter Generation als Maschinenschlosserlehrling bei der Rhätischen Bahn an, liess sich – wie schon sein Nonno – zum Motorwagenführer auf der Berninastrecke ausbilden und wurde Depotchef – aus Protest. Ein Portrait eines Vollblut-Eisenbahners.

TEXT Christoph Benz

«Ich war 44 Jahre, 2 Monate und 20 Tage bei der Bahn», erzählt Adriano Braun bei einem Treffen an einem grauen Novembernachmittag im Aufenthaltsraum vom Depot Pontresina, seinem langjährigen Arbeitsplatz. Die Zeit scheint hier schon seit Jahren still zu stehen; der mit grauem Kunststoff überzogene Spanplattentisch, die klobigen Sperrholzstühle mit Beinen aus Vierkantrohr, die kleine Oldschool-Chromstahlküche mit Gusskochplatten – trister Mief der 80er. Wir nehmen Platz. Eine klassische Eisenbahnerkarriere habe er gemacht, vom Handwerker bis zum Depotchef, sagt der in Pontresina sesshaft gewordene Puschlaver. Er zündet eine Zigarette an und blickt nachdenklich rüber zu seinem längst geräumten Büro, welches mittlerweile einen Schulungsraum beherbergt, nachdem es mit der Schliessung der Werkstatt anno 2007 überflüssig wurde. Das Ergebnis eines Rundumschlags mit dem Rotstift der damaligen Geschäftsleitung, «den Herren in Chur», wie er sie nennt. Ein Glück, dass er das nicht mehr miterleben musste; zwei Jahre vorher wurde er pensioniert. Es hätte ihm das Herz zerrissen.

Schon Adrianos Grossvater Josef Friedrich Braun (Mitte) war ein «ferroviere convinto».

Sammlung Adriano Braun

«Ich war kein Bahnfanatiker, kein Fan, aber trotzdem ein ‹ferroviere convinto›.»

Adriano Braun

«Ich war kein Bahnfanatiker, kein Fan, aber trotzdem ein ‹ferroviere convinto›.» Ein überzeugter, stolzer Bähnler. Er zieht an seiner Zigarette und redet von früher. Immer wieder fällt dieses eine Wort: Früher. «Früher waren wir – die Lokführer und die Handwerker hier in Pontresina – so etwas wie eine Familie. Wie oft trafen wir uns nach der Arbeit noch zum Bier am Stammtisch im Buffet. Ja, wir hielten zusammen!» Er klopft die Asche in den alten, siffigen Plastikaschenbecher auf dem Tisch. «Klar gab es manchmal auch Reibereien untereinander, doch wenn es darauf ankam, war jeder bereit, sein Bestes zu geben und Überstunden zu leisten.» Gerade im Winter, wenn am Abend die Schneeschleuder – von einem harten Räumeinsatz gezeichnet – zurück ins Depot kam und am anderen Morgen wieder ausrücken musste, arbeiteten die Eisenbahner bis spät in die Nacht, um die Maschine für den anderen Tag wieder flott zu machen. Er schmunzelt. «Meine Frau fragte mich mal – als ich wie so oft erst zu später Stunde nach Hause kam – ob ich eigentlich mit ihr oder mit der Bahn verheiratet sei …»

Adriano Braun, 78, arbeitete 44 Jahre lang bei der RhB, zuletzt als Depotchef in Pontresina.

Foto: Christoph Benz

Adrianos Lokführerausweis, die «Licenza per macchinisti». Auch als Depotchef stand er noch regelmässig im Führerstand, wenn auch nur auf der Berninastrecke. Ihm war's mehr als recht ...

Sammlung Adriano Braun

Sie war der Liebling von Adrianos Grossvater Josef: Die Lokomotive Ge 4/4 81, das grösste Pferd im Stall der Berninabahn. Die Maschine kam übrigens 1916 ins Puschlav; der gebürtige Ostschweizer folgte zwei Jahre später – und blieb seiner Wahlheimat auch nach der Pensionierung anno 1963 treu, während die Lok – verdrängt von neuen Triebwagen – das Puschlav 1965 verlassen musste und bei der Museumsbahn Blonay–Chamby hoch über dem Genfersee eine neue Heimat fand.

Sammlung Adriano Braun (2)

Vom Bodensee ins Puschlav

Die Braun-Story bei der Berninabahn begann vor über 100 Jahren. Adrianos Grossvater – Josef Friedrich Braun, geboren 1898 – trat am 7. Oktober 1918 in den Dienst der damals noch eigenständigen Ferrovia del Bernina. Die Liebe zog den Ostschweizer in die Valposchiavo. «Mein Grossvater war ‹Dämpfeler› auf dem Bodensee, also Dampfschiff-Maschinist», erzählt Adriano und betont bei dieser Gelegenheit nicht ohne Stolz, dass er – der Enkel von Josef Braun – bis heute Bürger von Berg (SG) geblieben sei, dem Heimatort seines Nonno. Dieser lernte als junger Bursche eine Puschlaverin namens Elma kennen und lieben, worauf er mit zarten 20 Lenzen seine Zelte in der Heimat abbrach und nach Poschiavo zügelte, wo er seine Elma heiratete und sich bei der Berninabahn zum Motorwagenführer ausbilden liess. Ein durchaus mutiger Schritt, hatte er so nicht bloss seinem vertrauten Umfeld mit Familie und Freundeskreis den Rücken gekehrt, sondern musste sich fortan in einem abgelegenen Tal am Ende der Schweiz zurechtfinden, wo erst noch eine andere Sprache gesprochen wird. Wobei dazu gesagt werden muss, dass viele der Berninabahn-Angestellten – im Speziellen die Handwerker und die Wagenführer – ebenfalls aus der Deutschschweiz stammten, weil es zu jener Zeit für die Einheimischen im landwirtschaftlich dominierten Puschlav nur beschränkte Möglichkeiten gab, einen Beruf in der Elektro- oder Metallbranche zu erlernen – damals noch Voraussetzung, um für die Ausbildung im Führerstand zugelassen zu werden. Der junge Ostschweizer war also längst nicht der einzige in der Valposchiavo sesshaft gewordene «zücchin» – so werden die Unterländer dort genannt.

Adriano drückt seine Zigarette aus und kramt ein paar alte, vergilbte Fotos aus seiner mitgebrachten Mappe. Es ist unschwer zu erkennen, dass schon sein Grossvater – ein stämmiger Mann mit sympathischer Ausstrahlung – ein «ferroviere convinto» gewesen sein muss, einer, der seinen Job liebte. Alles sei er gefahren, erzählt Adriano, von den kleinen, «Asnin» genannten Vorspannlokomotiven bis hin zur mächtigen Ge 4/4 81; sogar auf der Dampfschneeschleuder sei er instruiert gewesen. Später, als er – Enkel Adriano – selber Motorwagenführer wurde, habe er viel von Nonno Josef lernen können, welcher praktisch mit jeder Schwelle der rund 60 Kilometer langen Berninastrecke per Du war; er berichtete von den unterschiedlichen Eigenheiten der einzelnen Maschinen und konnte genau sagen, wo bei Nord- oder Südstürmen im Winter mit Schneeverwehungen auf den Gleisen gerechnet werden musste oder an welchen Hängen es sich vor drohenden Lawinen in Acht zu nehmen galt. Ja, er kannte die Berninabahn fast so gut wie seinen eigenen Hosensack. Kein Wunder, nach fast 45 Dienstjahren. Im Frühling 1963 ging er – 65-jährig – in Pension.

Zurück zu den Wurzeln

Adriano legt die Fotos beiseite, zündet sich eine zweite Zigarette an, nimmt ein paar Züge und erzählt von seinem Vater, Giuseppe Federico Braun, geboren 1923 als drittes von fünf Kindern. Nach der vierjährigen Lehre als Maschinenschlosser in der Depotwerkstätte Poschiavo habe er dem Puschlav und der Berninabahn den Rücken gekehrt und liess sich zusammen mit seiner Frau Anna in Rorschach nieder, wo er in einer Fräsmaschinenfabrik arbeitete. «Früher mussten die Lehrlinge nach der Lehre mindestens ein Jahr weg von der Bahn», erklärt Adriano. «Keiner der Lehrabgänger konnte nahtlos bei der Bahn weiterarbeiten, das war so im Lehrvertrag geregelt. Man musste zuerst etwas Berufspraxis in einer anderen Bude sammeln.»

Adrianos Vater, Giuseppe Federico Braun, war von 1946 bis 1963 Handwerker in der Depotwerkstätte Poschiavo, wo er an einer grossen Drehbank Radreifen überdrehte.

Sammlung Adriano Braun

Im Dezember 1943 erblickte Adriano als ältestes von fünf Kindern im Frauenspital St. Fiden in St. Gallen das Licht der Welt. «Ich verbrachte meine ersten Lebensjahre also am Bodensee», erzählt er. «Ich war zwar noch sehr klein, aber etwas ist mir geblieben: Die Möwen, welche auf den Holzpfählen am Hafen sassen. Dieses Bild habe ich nie vergessen.» Eigentlich erstaunlich, denn kurz nach seinem zweiten Geburtstag zügelte die junge Familie wieder nach Poschiavo. Das Heimweh hatte sie gepackt. Und so kehrte Vater Giuseppe Anfangs 1946 – also kurz nachdem die Berninabahn in die Rhätische Bahn eingegliedert wurde – als Spezialhandwerker zurück in die Depotwerkstätte Poschiavo. Dort verdiente er über viele Jahre sein Brot mit Überdrehen von Radreifen – den sogenannten Bandagen – an einer alten, riesigen Drehbank. Er war der einzige, der diese Arbeit verrichtete.

Wie der Vater, so der Sohn

Wen wundert's, dass im Frühling 1959 auch der 15-jährige Adriano als Maschinenschlosserlehrling bei der RhB anheuerte. In Poschiavo. Wo sonst. «Während meiner Lehrzeit arbeiteten wir sozusagen alle unter einem Dach – mein Nonno, mein Vater und ich», erzählt er stolz. Wobei das auch nachteilig sein konnte, etwa dann, wenn sich das junge Schlitzohr wiedermal einen «Seich» ausgedacht hatte. «Dann bekam ich dreimal auf den Deckel – zuerst vom Depotchef, dann vom Stellvertreter und schliesslich noch von meinem Vater. Nur mein Nonno sah das jeweils nicht so eng», schmunzelt er und zieht genüsslich an seiner Zigarette.
Und dann erzählt er von den Rückenproblemen, die seinen Vater zusehends plagten; so stark, dass er noch während der Lehrzeit von Adriano aus gesundheitlichen Gründen quasi von einem Tag auf den anderen frühpensioniert werden musste – mit 40! Eine Hiobsbotschaft, die alle traf – den Vater, die Familie, die Kollegen – aber auch seinen Arbeitgeber, denn wer sollte fortan an der grossen Drehbank die Bandagen überdrehen? Spontan erklärte sich Adriano bereit, die Arbeit seines Vaters solange zu übernehmen, bis ein Ersatzdreher rekrutiert war. «Das hatte unter den Handwerkern noch lange zu reden gegeben», erinnert er sich. «Ein Lehrling, der an der grossen Drehbank Bandagen überdreht, das hätten sie noch nie gesehen…»

«Ich wollte fischen und jagen»

1963 war dann aber Schluss damit: Adriano schloss seine Lehre in Poschiavo ab und musste sich einen neuen Arbeitgeber suchen, so wie es damals noch der Brauch war. Und so trat der damals 20-Jährige nach der Rekrutenschule bei der Firma Hasler in Chur als Telefonzentralen-Monteur ein. ▶

Ein lukrativer Job für den Jüngling, verdiente er doch monatlich 1027 Franken. Ein stattlicher Lohn! Und weil Adriano seine Arbeit zur vollsten Zufriedenheit verrichtete, kam eines schönen Tages sein Chef zu ihm und machte ihm ein Angebot: Er werde befördert, vom Monteur zum Prüfer, Arbeitsort Bern. Das sei schon sehr verlockend gewesen, erinnert er sich, doch die Sehnsucht nach der Heimat überwog. Schon in Chur konnte er sich nie richtig mit dem Stadtleben anfreunden, wie schwierig wäre es erst in Bern geworden? «Ich hatte halt Sehnsucht nach dem Puschlav, wollte zurück in die Berge, in die Natur; ich wollte fischen und jagen, das war meine Berufung, meine Leidenschaft!» Als er dann noch von seinem Grossvater erfuhr, dass die RhB in Pontresina eine Stelle als Handwerker und Wagenführeranwärter ausgeschrieben hatte, war für ihn klar: Auch wenn es vorerst keine Rückkehr ins heimatliche Poschiavo werden sollte, diese Chance galt es zu nutzen – ab ins Engadin!

Am 1. Juli 1965 hatte der junge Puschlaver seinen ersten Arbeitstag in der Pontresiner Depotwerkstätte. Doch als er Ende Monat den Lohn ausbezahlt bekam, machte er ein langes Gesicht: 890 «Fränkli» habe er bei der RhB verdient, erzählt er. «Ich weiss noch genau, dass ich meinem Nonno ganz enttäuscht sagte, das kann's ja nicht sein, ich gehe wieder weg von der Bahn zurück zur Firma Hasler, dort verdiene ich wenigstens anständig! Doch mein Nonno erwiderte: ‹Hör zu Adriano, selbst wenn du bei der Bahn nur einen Tropfen kriegst, du kriegst ihn immer! Sei dir dessen stets bewusst!›» Adriano drückt den Zigarettenstummel in den Aschenbecher, denkt einem Moment nach und sagt dann: «Zum Glück bin ich dem Rat meines Nonno gefolgt. Das wäre sonst schön in die Hosen gegangen. Bei Hasler wurden nämlich nur ein paar Jahre später alle Telefonzentralen-Monteure mangels Bedarf auf die Strasse gestellt; sie wurden Opfer des Fortschritts. Da habe ich Schwein gehabt, bin ich bei der RhB geblieben. Trotz des bescheidenen Lohns.»

«Selbst wenn du bei der Bahn nur einen Tropfen kriegst, du kriegst ihn immer! Sei dir dessen stets bewusst!»

Josef Friedrich Braun

Von der Putzgrube in den Führerstand

Im Gegensatz zu heute, wo angehende Lokführerinnen und Lokführer praktisch nahtlos und ohne sich gross die Hände schmutzig zu machen vom Theorieunterricht in den Führerstand wechseln, begann die Laufbahn von Adriano quasi «in der Putzgrube». Eine schmutzige und körperlich anstrengende Arbeit: Bremsklötze wechseln, Motoren kontrollieren, Puffer schmieren.

Dazwischen – je nach Arbeitsauslastung – immer wieder ein bisschen Theorie und Fahrpraxis; ein fixer Ausbildungsplan existierte nicht. Die saisonale Verkehrsauslastung und der damit verbundene Personalbedarf diktierten das Tempo der Ausbildung. Adriano hatte Glück: Nach nur sieben Monaten legte er die Prüfung ab – er war gerade mal 22. «Lange war ich der jüngste Motorwagenführer am Bernina. Am Anfang, wenn ich einen Zug eines Kollegen übernahm oder wenn ich abgelöst wurde, musste ich mir immer wieder die Frage gefallen lassen, ob ich junger Schnaufer überhaupt schon alleine fahren dürfe …»

Aber auch nach der Ausbildung verbrachten die jungen Wagenführer viel Zeit als Handwerker im Depot; kurzfristige Fahrleistungen wurden spontan vergeben. Flexibilität war also gefordert; eine feste Einteilung gab es nur für das ältere Fahrpersonal. Wie froh sei er gewesen, wenn mal einer der eingeteilten Kollegen krank wurde oder Ferien hatte und er einspringen durfte, erinnert sich Adriano. Nur im Sommer, da sei er nie zu kurz gekommen, erzählt er, während er in der Innentasche seiner Jacke das Zigarettenpäckli hervorkramt. «Während der Saison, wenn bei gutem Wetter die Züge Richtung Berninapass regelrecht von sonnenhungrigen Unterländern überrannt wurden, kam es immer wieder vor, dass der Depotchef vom Bahnhofsvorstand kurzfristig beauftragt wurde, sofort einen Vorspanntriebwagen bereit zu stellen, weil der Zug für einen Triebwagen zu schwer war. Oder es wurden Zusatzzüge bis Alp Grüm angeordnet. Für solche spontanen Einsätze kamen dann wir Jungen zum Zug. Da blieb nicht mal Zeit zum Umziehen; ich konnte mir knapp die Hände waschen und schon war ich – im blauen Mechaniker-‹Übergwändli› – unterwegs auf der Strecke.

Es waren strenge, aber spannende Tage für Adriano, als er im April 1975 mit der Dampfschneeschleuder auf die Albulastrecke abkommandiert wurde. Trotz dem schweren Geschütz war viel Handarbeit nötig, so wie hier unterhalb Preda, wo die berüchtigte Maliera-Lawine das Portal der gleichnamigen Galerie zugeschüttet hatte.

Sammlung Christoph Benz

Eine schöne Zeit war das!» Nicht zuletzt auch deswegen, weil sich solche Einsätze positiv auf das Portemonnaie auswirkten. «Unser Lohn wurde damals anhand der gefahrenen Kilometer berechnet. Da kam es während der Hochsaison auch mal vor, dass wir jungen Pontresiner Führer mehr verdienten als die älteren, fest eingeteilten Kollegen vom Depot Poschiavo!»

«Ich hätte mich gefreut»

1970, im Wonnemonat Mai, heiratete Adriano seine Lina, mit welcher er im vergangenen Jahr auf die Goldene Hochzeit anstossen konnte. Mit ihr zog er vier Kinder gross, zwei Buben und zwei Mädchen. «Eigentlich hatten wir vor, früher oder später nach Poschiavo zu ziehen», erzählt er, nachdem er sich erneut eine Zigarette angezündet hat. «Als dann aber die Kinder nach und nach in die Schule kamen, verwarfen wir diese Pläne. Wir wollten sie nicht aus ihrem gewohnten Umfeld reissen. So sind wir bis heute in Pontresina geblieben.» Gerne hätte es der «ferroviere convinto» gesehen, wenn auch sein Nachwuchs zur Bahn gekommen wäre. In vierter Generation. Soweit kam es aber nicht. «Einer meiner Söhne sagte mir mal, dass es ja fast keinen Tag gäbe, an dem mal die ganze Familie zusammen am Mittagstisch sässe. Ja, wie oft musste ich am Morgen aus dem Haus, wenn die Kinder noch schliefen; wie oft arbeitete ich am Wochenende, wenn andere Väter mit ihren Kindern etwas unternahmen; wie oft musste am Abend meine Frau die Kinder alleine ins Bett bringen… Dieses unregelmässige Arbeiten, das schreckte sie, meine Kinder, schon ein bisschen davon ab, beruflich in meine Fussstapfen zu treten. Schade, ich hätte mich gefreut!»

Privileg und Gespött

Besonders unberechenbar in dieser Hinsicht war die Schneeräumung. Adriano zieht an seiner Zigarette. «Wenn wir am morgen früh mit dem Schleuder Richtung Berninapass aufbrachen, wussten wir nie, wann wir wieder zurückkehren werden.» Seine Augen leuchten, wenn er vom Kampf gegen Schnee, Sturm und Lawinen erzählt. ▶

Sein ganzer Stolz: Schon als junger Wagenführer wurde Adriano auf dem Dampfschleuder instruiert. Der Depotchef persönlich hatte ihn dafür ausgewählt. Die Schneeräumung mit dieser Maschine war eine ehrenvolle Aufgabe einer kleinen, handverlesenen Gruppe.

Sammlung Adriano Braun (3)

Angst, dass ihm dabei etwas passieren könnte, hatte er nicht. «Angst? Nein … Vor dem Berg musst du Respekt haben», sagt er, und schmunzelt. «Ich muss ehrlich sagen, je heftiger der Schneefall, je stärker der Sturm, desto besser gefiel mir die Arbeit!»

Wie schon sein Grossvater rückte Adriano im Winter noch regelmässig mit der alten Dampfschneeschleuder aus. Ein Privileg, dass nur wenigen zustand; der Depotchef persönlich hatte ihn dafür ausgewählt. Ein Highlight in seiner Eisenbahnerkarriere. Er könnte stundenlang davon erzählen. Etwa vom Lawinenfrühling 1975, als im April das Engadin und das Puschlav tagelang von der Umwelt abgeschnitten waren. «Damals wurden wir mit unserem Dampfschleuder sogar für mehrere Tage auf die Albulastrecke abkommandiert, wo mächtige Grundlawinen die Geleise in der Val Bever und unterhalb von Preda verschüttet hatten. Der Schnee war hart wie Beton und durchsetzt mit Holz und Steinen, wir kamen fast nicht vom Fleck. Wir mussten sogar eine Nacht im Wartesaal von Preda verbringen; eine abendliche Rückkehr ins heimatliche Depot Pontresina lag nicht drin, die Räumung der Albulastrecke hatte oberste Priorität!» Als die Mannschaft schliesslich damit beginnen konnte, die Berninalinie zu räumen, wurden sie von den Wegmachern, welche die Passstrasse mit Pneuladern und Schneefräsen öffneten, ausgelacht. «Wir waren mit dem Dampfschleuder etwas oberhalb Montebello angelangt, als einer der Wegmacher auf der parallel zur Bahn verlaufenden Strasse zu uns rief: ‹Was wollt ihr hier mit eurem Museumsstück?› Ich erwiderte: ‹Lass uns schauen, wer zuerst in Bernina Suot ist, ihr mit euren Maschinen oder wir mit unserem Museumsstück!› Du kannst dir ja vorstellen, dass wir diese Wette haushoch gewonnen hatten.» Adriano lacht verschmitzt. «Da spöttelte keiner mehr über unser Museumsstück!»

«Ich muss ehrlich sagen, je heftiger der Schneefall, je stärker der Sturm, desto besser gefiel mir die Arbeit.»

Adriano Braun

Der Eigenbrötler vom Bernina

Er drückt die Zigarette aus, schiebt den Aschenbecher zur Seite und schaut hinüber zu seinem ehemaligen Büro. Warum er eigentlich vom Führerstand in die Schreibstube wechselte? «Es war so etwas wie ein Protest», antwortet Adriano und holt aus. «1975 wurden wir Wagenführer vom Bernina in Sachen Lohn mit den Lokführern von der übrigen RhB gleichgestellt, was ja eigentlich eine gute Sache war. Das bedeutete aber auch, dass wir Pontresiner nun auch auf dem Stammnetz fahren mussten und nicht mehr bloss auf unserer Heimstrecke. Zuerst durchs Engadin nach Scuol, etwas später auch über die Albulastrecke nach Chur. Ich war dagegen, das muss ich ehrlich sagen. Zuvor waren wir eine eigene Gruppe und machten unsere Dienstpläne und Einteilungen selber, ohne dass sich andere einmischen konnten. Das war vorbei, weil wir fortan mit dem Einteiler vom Depot Samedan kooperieren mussten. Wir konnten also unsere Dienste nicht mehr so gestalten, wie sie uns gefielen.» Es sei ihm aber nicht bloss um die Dienstpläne gegangen, fährt er fort. «Früher hiess es in der Verwaltung in Chur immer, von denen dort oben höre man nie etwas. Klar, denn wir am Bernina regelten alles bilateral untereinander, da drang fast nie etwas bis nach Chur.» Und er betont einmal mehr: «Wir hielten halt einfach zusammen – ‹uno per tutti e tutti per uno›!» Ein Überbleibsel aus der Zeit, als die Berninabahn noch eine eigenständige Bahngesellschaft war. Kurz gesagt: Adriano hatte Angst, dass sich Chur zu stark einmischen könnte. Eine Angst, die vorerst unbegründet blieb. «Wir hatten gute Chefs. Sie wussten zwar, dass wir in gewissem Sinne Eigenbrötler waren, liessen uns aber gewähren.»

Als es ein paar Jahre später die Stelle als Depotchef-Stellvertreter neu zu besetzen galt, fackelte er nicht lange, bewarb sich – und wurde prompt gewählt. Damit konnte er sich quasi von den Einsätzen auf dem Stammnetz befreien. Denn mit dem Gedanken, nach Scuol oder gar nach Chur fahren zu

MOTORWAGENFÜHRER vs. LOKOMOTIVFÜHRER

Im Gegensatz zur Rhätischen Bahn, wo bis 1939 ausschliesslich Lokomotiven im Einsatz standen, trugen auf der Bernina-, der Arosa- und der Misoxerbahn von Anfang an Triebwagen – früher auch Motorwagen genannt – die Hauptlast des Verkehrs. Entsprechend standen dort keine Lokomotivführer, sondern Motorwagenführer in den Führerständen. Bessere Tramführer quasi. Diese mussten – im Gegensatz zu den «richtigen» Lokführern, welche im blau-weiss gestreiften Überkleid ihre Arbeit verrichteten – analog den Kondukteuren eine Uniform inklusive steifem Hut tragen, da sie auf den Triebwagen stets direkten Kundenkontakt hatten. Ausserdem waren die Wagenführer in der Lohnskala tiefer klassifiziert als die Lokführer. Auch nach der Eingliederung der Bernina-, Arosa- und Misoxerbahn in die RhB während des Zweiten Weltkriegs änderte sich in dieser Hinsicht vorerst nichts, mit Ausnahme der in den 1960er-Jahren aufgehobenen Uniformpflicht, womit auch die Wagenführer ihre Dienste im blau-weiss gestreiften Überkleid verrichten durften. Die Gleichstellung der beiden Berufskategorien inklusive Anpassung der Lohnskala erfolgte erst per 1. Januar 1975, womit «eine Quelle des Unfriedens unter Kollegen endlich abgeschafft war», wie es in einem internen Dokument heisst. Das gesamte Fahrpersonal mutierte zu Lokführern, womit die Bezeichnung Motorwagenführer aus dem Vokabular der RhB verschwand.

Men in Black: Adriano Braun in seiner Motorwagenführeruniform.

Sammlung Adriano Braun

Top, die Wette gilt: Im April 1975 gewann die von den Wegmachern als Museumsstück verspottete Dampfschneeschleuder das Rennen gegen den Pneulader. Damals waren unterhalb Bernina Suot Strasse und Bahn durch mehrere Lawinen meterhoch verschüttet worden.

Sammlung Adriano Braun

müssen, konnte er sich nie anfreunden. Er klaubt die letzte Zigarette aus dem flach gedrückten Päckli, zündet sie an und erzählt, dass es heute noch lautstarke Diskussionen zwischen dem einstigen Pro- und dem Kontralager bezüglich den Einsätzen auf dem Stammnetz gebe, wenn er sich zusammen mit anderen pensionierten Bähnlern am Stammtisch treffe.

«Wir hatten gute Chefs. Sie wussten zwar, dass wir in gewissem Sinne Eigenbrötler waren, liessen uns aber gewähren.»

Adriano Braun

Die Jüngeren setzten sich damals dafür ein, weil ihnen das mehr Abwechslung im Berufsalltag ermöglichte, während viele der älteren Semester partout nicht über ihr Berninarevier hinaus wollten. Das führte zu einem zeitweise recht eisigen Klima untereinander; die alten Lokführer betrachteten die jungen als schwarze Schafe, welche mit ihrer Einstellung die Berninafamilie zerstören würden, während die jungen über die Sturheit ihrer älteren Kollegen bloss den Kopf schütteln konnten. Doch wie so oft im Leben liess die Zeit diesen Streitpunkt im Keim ersticken; der letzte Lokführer, welcher nur am Bernina fahren wollte, ging 2010 in Pension. Heute befährt das Pontresiner Lokpersonal beinahe das gesamte Netz der RhB mit Ausnahme der Strecken von Chur nach Arosa und von Reichenau nach Disentis. Eine Abwechslung, die kaum jemand mehr missen möchte.

The End of the Story – oder vielleicht doch nicht?

Mit der 1997 erfolgten Ernennung zum Depotchef war Adriano auf der obersten Sprosse seiner Karriereleiter angelangt. Eine Eisenbahnerkarriere, die mit seiner Pensionierung am 31. Mai 2005 zu Ende ging. Damit schloss sich das Kapitel der Braun-Story bei der Berninabahn – nach fast 90 Jahren. Oder vielleicht doch nicht? Adriano nimmt einen tiefen Zug an seiner Zigarette und meint fast etwas wehmütig: «Klar würde ich mich freuen, wenn eines meiner Enkelkinder zur RhB käme, um die Generation weiterzuführen. Aber die Jungen sind ja heutzutage nicht mehr bereit, am Wochenende zu arbeiten…» Sagts, steht auf, verabschiedet sich und geht. Zum Bier an den Stammtisch. Wie früher. ■

Tempi passati: Im Depot Pontresina werden längst keine Triebwagen mehr revidiert; die Werkstätte wurde 2007 – zwei Jahre nach Adrianos Pensionierung – geschlossen.

Foto: Christoph Benz

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

DRUCKEREI LANDQUART
verlag bezirks-amtsblatt

SEIT 2000

MONSTEINER

Besichtigungen, Brauseminare, Rundgänge,
Apéros, Erlebnisse in Monstein.

www.monsteiner.ch

HOTEL Grischuna RESTAURANT

Familie R. & A. Uffer
Bahnhofplatz 2
CH-7477 **Filisur/GR**
Tel. +41 (0)81 4041180
www.grischuna-filisur.ch
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch

- Ideal für Bahn-, Wander- und Sportbegeisterte
- Gemütlich, ruhig und sonnig
- Nähe Landwasser-viadukt
- Zentral – direkt am Bahnhof Filisur
- Ausgangspunkt UNESCO Welterbe Albula/Bernina

Herzlich willkommen!

graubünden

Wir gratulieren der RhB zum tollen Erhalt Ihrer "Lokveteranen"

Rhätische Bahn

Nostalgie- und Erlebnis-reisen 2022

Nostalgische fahrplan-mässige Fahrten Davos Platz–Filisur

Geniessen Sie vom 14. Mai bis 30. Oktober 2022 eine Fahrt mit der Kult-Lokomotive «Krokodil» zusammen mit nostalgischen Holzklassewagen auf der wild-romantischen Strecke.

Dampffahrten – Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und raucht: Die Dampf-lokomotiven der RhB nehmen Sie mit auf eine Zeitreise durch Graubündens Talschaften – in der rustikalen Holz- oder der feudalen Polsterklasse.

Charterwagen – Ihr Anlass in unserem Zug

Mit der Rhätischen Bahn lassen sich Anlass und Reise perfekt ver-binden. Mit unseren vielseitigen Charterwagen wird Ihre Reise zum echten Plus – vom rollenden Konferenzzimmer bis hin zur klingenden Bar.

Glacier Pullman Express – Einfach luxuriös

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

Erlebniszug Rheinschlucht

Bahnen Sie sich Ihren Weg durch die eindrückliche Rheinschlucht. Reisen Sie von 14. Mai bis zum 30. Oktober 2022 immer samstags und sonntags in den offenen Aussichtswagen ab Landquart nach Ilanz.

Offene Aussichtswagen – Frischer Wind um die Ohren

Die Cabrio-Wagen der RhB fahren im Sommer zwischen Davos–Filisur, St. Moritz–Tirano, auf der Arosalinie und im Erlebniszug Rheinschlucht. Frischluft und beste Aussichten inklusive.

Gourmino – Die rollende Versuchung

Eine bezaubernde Landschaft vor Augen, feinste Düfte in der Nase – Gaumenfreuden! Das gibt es in den rollenden Nostalgie-restaurants der Rhätischen Bahn.

Alp Grüm-Express

Vom 13. Juli bis 11. August 2022 haben Sie die Möglichkeit, wöchentlich an zwei Tagen mit der nostalgischen Berninabahn von Poschiavo nach Alp Grüm und weiter bis St. Moritz und zurück zu reisen.

Beratung / Reservierung / Verkauf

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

Railservice der Rhätischen Bahn

Tel +41 (0)81 288 65 65
railservice@rhb.ch
www.rhb.ch/bahnerlebnisse

Bonaduz

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Tel +41 (0)79 610 46 72
www.dampfvereinrhb.ch

Kulturbahn-Termine 2022

Was fährt wie und wo auf den Bündner Schienen?

Halten Sie sich über alle nostalgischen Bahn-Highlights auf dem Laufenden über:

www.historic-rhb.ch und **www.bahnoldtimer.ch**

175 Jahre öV Schweiz

2022 feiert der öffentliche Verkehr der Schweiz sein 175 jähriges Bestehen. Gefeiert wird verteilt über das ganze Jahr hinweg in 5 Regionen der Schweiz. Am 11./12. Juni findet in Landquart das RhB Bahnfestival statt. Diverse Aktivitäten und Führungen durch die RhB-Gebäude sowie eine Rollmaterialausstellung mit neuen wie auch historischen Fahrzeugen bieten ein attraktives Programm.

Kinderprogramme
Für die Kleinsten das Grösste

Clà Ferrovia, der Kinder Kondukteur der RhB, erzählt Geschichten über die Bahn und sein abenteuerliches Leben, bastelt und singt mit den Kindern. Im Bahnmuseum Albula gibt es ganzjährig eine Kindertour, ein für kleine Entdecker angelegter Rundgang durchs Museum mit zahlreichen Erlebnisorten.

10 Jahre Bahnmuseum Albula in Bergün

Vom 19. bis 21. August werden in Bergün zahlreiche Highlights anlässlich des 10 Jahre Jubiläums des Bahnmuseums Albula stattfinden. Unter anderem wird die Lancierung des «Modellbahnerlebnis Bergün», eine grosse LGB-Ausstellung, Museums- wie auch Archiv-Führungen, kulturelle- und kulinarische Highlights sowie Extrafahren das Publikum von nah und fern begeistern.

Instandstellung der Pullman-Flotte
Projekt historic RhB

Die Alpine Classic Pullman-Flotte wird ab 2022 durch die RhB instand gestellt. Der Verein pro Salonwagen möchte sich an der Finanzierung und Restaurierung beteiligen, damit die Salonwagen wie gewohnt zum Einsatz kommen können. Spenden sind unter CH42 0077 4110 2339 0050 mit dem Vermerk «Pullman» herzlich willkommen.

Führung Wiesenerviadukt
Der grösste RhB-Kunstbau

Jeden Donnerstag vom 16. Juni bis 20. Oktober 2022. Führungen jeweils um 14.15 Uhr ab Bahnstation Davos Wiesen. Der Viadukt ist mit 89 Metern die höchste und grösste Mauerwerksbrücke der RhB. Weiter erfahren Sie Spannendes über den Bau der Linie Davos–Filisur und über die Natur des Landwassertals.
https://www.igzl.ch/brueckenfuehrung.html

«FairFotoPass»
Solidarischer Beitrag

Der «FairFotoPass» für nur CHF 30.– pro Jahr ist ein Win-Win: Die Fotograf:innen zeigen sich solidarisch, indem ihr Beitrag in ein Restaurierungsprojekt des Club 1889 fliesst. Im Gegenzug erhalten sie laufend Informationen über historische Extrazüge. Weitere Informationen unter:
www.bahnoldtimer.com/fairfotopass

Generalversammlungen
historic-RhB-Vereine

5. März	Freunde der Schmalspurbahnen
7. April	Verein Welterbe RhB
22. April	historic RhB
7. Mai	Pro Salonwagen RhB
14. Mai	Dampffreunde RhB
29. Mai	Albula-Bahn-Club
25. Juni	Club 1889

«VEREINT IM VEREIN …»

61 AUF DEM WEG ZUM ZIEL

58 BAHNKULTUR GRAUBÜNDEN – EIN SATZ MIT WIRKUNG

56 D² 4052 – DAS ROLLENDE VEREINSLOKAL DER DAMPFFREUNDE

52 EIN GROSSES HERZ FÜR HISTORISCHES RhB-ROLLMATERIAL

BEWAHREN UND PFLEGEN

Club 1889

Der Club 1889 aus Samedan hat mit über 700 Mitgliedern seit 1996 mit viel Handwerk, Fachwissen und Spenden bisher 2 Lokomotiven und 14 historische Wagen restauriert. Zwei Lokführerteams unterhalten die Dampflok «Heidi» und das «Bernina Krokodil». Seit 2021 organisieren sich Jugendliche von 14–20 Jahren in der «Bündner Kulturbahn-Jugend» und seit 2017 vertreibt der Club den «Fair-FotoPass». Das Club-Cateringteam betreibt in den RhB-Charterwagen «La Bucanada» und «Filisurer-Stübli» ein Catering und bewirtet die öffentlichen Dampfzüge in Südbünden.

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

REISEN UND GENIESSEN

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich seit 1977 für die historischen Fahrzeuge der RhB.
Die erwirtschafteten Gewinne aus den Nostalgiefahrten sind bereits in zahlreiche Projekte von *historic RhB* eingeflossen. Seit 2004 betreibt der Verein den Bahnhof Bonaduz und bietet den Kunden nebst vielfältigem Billettangebot auch spezielle Angbote im Bereich Nostalgiereisen an.

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

Verein Pro Salonwagen RhB

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

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

HÜTEN UND KOORDINIEREN

Verein Welterbe RhB c/o Rhätische Bahn

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

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

70 WUSSTEN SIE …?

66 ETWAS HISTORIE UND KÜNFTIGES IN DEN «ZÜGEN»

68 10 JAHRE BAHNMUSEUM ALBULA

Die Bündner Bahnkultur begeistert Menschen auf der ganzen Welt.

Zusammengeschlossen im Dachverband «historic RhB» leben und gestalten sieben Vereine und eine Stiftung gemeinsam die Kulturbahn – gestalten Sie sie mit uns.

ZEIGEN UND VERMITTELN

MODELLBAU UND MODELLANLAGEN

Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser

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

Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser
Walter Schmid
c/o Foppa 4
CH-7015 Tamins
www.igzl.ch
info@igzl.ch

Bahnmuseum Albula Bergün

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und historischem Bahnmaterial und dessen Zugänglichmachung für die Öffentlichkeit verantwortlich. 2011/2012 wurde das ehemalige Zeughaus beim Bahnhof Bergün zum Museum umgebaut. Für den Unterhalt der Sammlung und den Betrieb des Museums hat die Stiftung die Bahnmuseum Albula AG gegründet. Anhand multimedial inszenierten Räumen, originaler Exponate und einer der letzten «Krokodil»-Lokomotiven werden historische und aktuelle Aspekte der spektakulärsten aller Schweizer Bahnstrecken eindrücklich erlebbar gemacht.

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

Freunde der Schmalspurbahnen

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

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

Albula-Bahn-Club Bergün

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 30 Jahren und wird von über 200 Mitgliedern aus dem In- und Ausland getragen. Im Ortsmuseum Bergün hat der ABC eine Modellanlage des RhB-Streckenabschnitts Bergün–Preda erstellt. Der ABC ist zudem stolzer Besitzer der «Krokodil»-Lokomotive Ge 6/6 I 407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

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

Ein grosses Herz für historisches RhB-Rollmaterial

Eine weitsichtige Vereinsgründung.

An der Sponsoren- und Helferfahrt vom 25. Oktober 2020 zur Restaurierung des C.66. von 1897 konnte der Club 1889 einen Zug präsentieren, den er mit eigenen Mitteln restauriert hat. Gezogen wurde das Züglein von der Dampflok «Heidi» von 1902, die von Clubfreiwilligen zwischen 2005 und 2015 restauriert wurde.
Foto: Georg Trüb

RhB-Depot Samedan, am 14 März 1996: Elf Handwerker und Bahnangestellte gründen den Club 1889. Wozu? Um den ältesten Personenwagen der RhB aus dem Jahr 1889 vor der Verschrottung zu retten. Sollte das Unterfangen misslingen – so der ebenfalls anwesende Vertreter der RhB-Direktion – sei das Thema «neue historische Fahrzeuge» für die RhB-Direktion vom Tisch. Es kam zum Glück jedoch ganz anders. Heute besitzt die RhB eine bedeutende, historische Fahrzeugsammlung.

Historische Eisenbahnwagen im Fokus

Meistens interessieren sich Bahnfans und Bahnvereine vor allem für Lokomotiven. Wagen gelten eher als «Beigemüse». Die Freiwilligen vom Club 1889 haben von Beginn weg einen anderen Schwerpunkt: Ihrer Ansicht nach sind es vor allem die historischen Eisenbahnwagen, die breitgefächert die gesellschaftlichen, touristischen und wirtschaftlichen Entwicklungen Graubündens vom 19. Jahrhundert bis heute überliefern und so zu rollenden Geschichtsträgern werden.

Zwei Loks und vierzehn Wagen

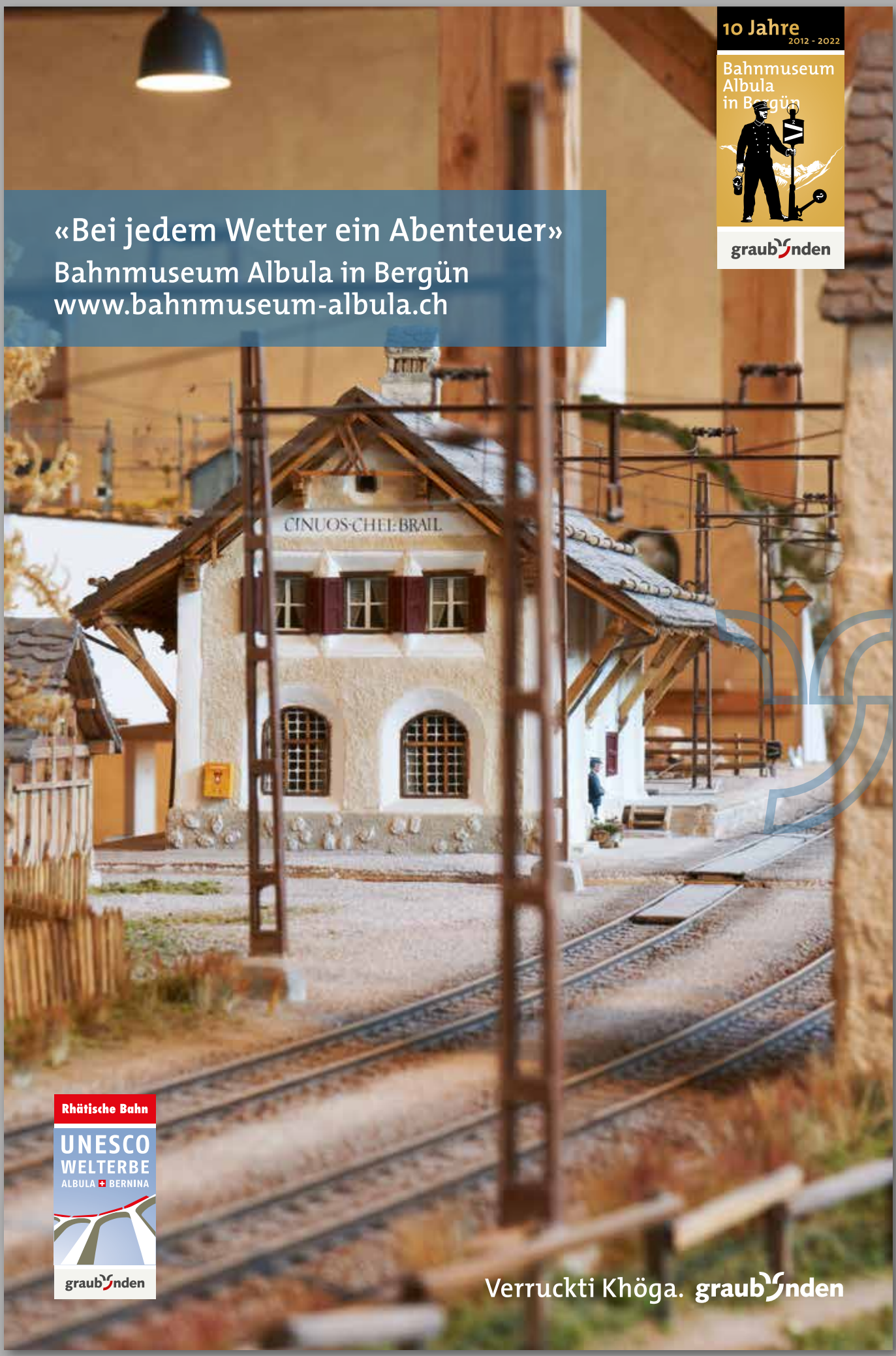
Neben der heute in öffentlichen Dampfzügen beliebten, leichtölgefeuerten Dampflok «Heidi» von 1902 und der einzigartigen Elektro-Lokomotive Ge 4/4 182 «Berninakrokodil» von 1927 haben die aktiven Clubmitglieder in den letzten 26 Jahren eine beachtliche Zahl an Personen-, Post, Gepäck- und Güterwagen aus den Jahren 1896 bis 1913

Da können sich am 13. August 2020 vier Clubmitglieder freuen: Clubzimmermann Theo Hirschi, Clubpräsident Fredy Pfister, der Projektverantwortliche Armin Brüngger und die starke Stütze für Metallarbeiten, Marcel Gwerder, beim Rollout des Drittklass-Personenwagens C. 66. von 1897 im Güterumschlagszentrum von Samedan.
Foto: Club 1889

Am 14. August 2021 vor dem Gepäckwagen F. 4. mit der noch trocknenden und von Hand aufgetragenen Farbe und Beschriftung haben sich (von links) aufgereiht: Raphael Schurter, Rolf Linder, Fabian Wild, Marcel Fischer, Silvia Philipp, der Projektverantwortliche Armin Brüngger sowie Hansruedi Burkhalter
Foto: Club 1889

mit privaten Geldern, der RhB und mit Hilfe der Bündner Denkmalpflege ehrenamtlich restauriert.
Die historischen Wagen dokumentieren, wie früher Menschen, Alp- und Marktvieh, Gepäck- und Postsendungen, Baumaterialien wie Holz und Ziegel, der früher wichtige Energieträger Kohle, Lebensmittel und generell «Stückgut», z. B. auf Paletten und in Fässern, per Bahn transportiert wurden. Daraus lässt sich unmittelbar ableiten, wie wichtig die RhB für unseren Kanton war, nicht nur für den Tourismus – auch für Baubgewerbe, Landwirtschaft und die Industrie – und dies insbesondere während des Bündner «Autoverbots» von 1900 bis 1925.

Ein Rangiertraktor und zwei weitere Güterwagen warten
Aktuell arbeiten die Clubmitglieder am Rangiertraktor Tm 2/2 62 von 1962, welcher für Wagenmanöver an vielen RhB-Bahnhöfen eingesetzt wurde.


10 Jahre
2012 - 2022
Bahnmuseum
Albula
in Bergün
graubünden
«Bei jedem Wetter ein Abenteuer»
Bahnmuseum Albula in Bergün
www.bahnmuseum-albula.ch
CINUOS-CHEL-BRAIL
Rhätische Bahn
UNESCO
WELTERBE
ALBULA BERNINA
graubünden
Verruckti Khöga. graubünden

Als nächste Restaurierungprojekte sind ein zweiachsiger Zisternenwagen von 1926 sowie ein Vertreter der RhB-typischen Zementsilowagen von 1959 vorgesehen. Diese Wagen zeigen, wie im 20. Jahrhundert die wichtigen Rohstoffe Zement und Öl in grossen Mengen auf Baustellen und zu Händlern im Kanton transportiert wurden. Alle diese Güterwagen können heute in so genannten «Fotozügen» präsentiert oder in öffentlichen Nostalgiezügen als bereichernde Schauobjekte eingesetzt werden.

Ein grosser, vernetzter Verein

Der Club 1889 zählt aktuell über 700 Mitglieder aus Graubünden, der Schweiz, Europa und aus Übersee. Der Vorstand arbeitet eng mit den Werkstätten der RhB in Landquart, der Denkmalpflege Graubünden aber auch mit anderen Museumsbahnen in der Schweiz und in Frankreich zusammen, was für den Know-how-Austausch wichtig und spannend ist. Seit letztem Jahr hat der Club 1889 übrigens eine eigene Jugendgruppe mit 14- bis 20-Jährigen, die «Bündner Kulturbahn-Jugend» (BKJ). ■

TEXT Fredy Pfister

Der gedeckte Güterwagen K 5342 von 1903 ging am 10. Dezember 2021 nach einer vollumfänglichen Revision auf Probefahrt. In S-chanf stellen sich alle Projektbeteiligten vor dem Wagen auf.

Foto: Club 1889

Vier Mitglieder der Gruppe Landquart stehen auf ihrem soeben vollendeten Werk, auf dem Niederbord-Güterwagen M 7070 von 1903. Von links: Gianni Braun, Samuel Mohr, Jonas Krummenacher und Hansruedi Burkhalter kurz vor Jahresende 2019.

Foto: Club 1889

D² 4052 – das rollende Vereinslokal der Dampffreunde

Was wäre ein Verein ohne Vereinslokal? Wie kam es dazu, dass der Verein Dampffreunde der RhB ein «rollendes Vereinslokal» hat? Was ist die Geschichte dahinter? Fragen über Fragen, die man nach 44 Jahren zu Recht stellt.

Der rote D² 4054 kam nach dem Unfall des D² 4052 in den Dampfzügen zum Einsatz, auf dem Bild in einem nostalgischen Güterzug mit Personenbeförderung bei Trin am 29. August 1998.

Foto: Hans-Jörg Konrad

Noch bevor der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn als erster Verein im Umfeld der RhB gegründet wurde, entschied die Bahn 1973, den Gepäckwagen D² 4052 mit einer Bar für die Einsätze in Dampfzügen auszurüsten. 1977, nach der Gründung der Dampffreunde, wurde dieser Barwagen auf den Fahrten zum Treffpunkt für die Vereinsmitglieder. Kaum ein Dampfzug war seither ohne den D² 4052 unterwegs.

Zum 100-Jahr-Jubiläum der RhB 1989 hatte der Verein Dampffreunde der RhB Routentafeln mit der Aufschrift «Rhätia-Stübli» für den Wagen hergestellt. Seither ist der Wagen unter diesem Namen unterwegs. 2003 ergriff Marcello Haudenschild, der damalige Geschäftsführer des Vereins Dampffreunde der RhB die Initiative, um das Wageninnere in Zusammenarbeit mit dem Club 1889 aufzufrischen.

Blick ins Innenleben des alten Rhätia-Stübli.

Foto: Tibert Keller

Der D² 4052 wie er heute in den Nostalgiezügen eingesetzt wird.

Foto: Christoph Benz

Für die Einsätze im Dampfzug wurde der D² 4052 stellenweise neu lackiert. Landquart, 23. August 1985.

Foto: Werner Hardmeier

Leider verstarb Marcello bereits 2004 bei einem tragischen Verkehrsunfall. In Gedenken an Ihn hängt im Wagen seit da die Namenstafel **«Marcello-Bar»**.

Beim D² 4052 handelt es sich allerdings nicht mehr um den ursprünglichen Gepäckwagen, sondern um den 1913 in Dienst gestellten F 4043. Denn das Original erlitt im Jahr 1998 in Grüsch einen Rangierunfall und wurde dabei so stark beschädigt, dass es danach abgebrochen werden musste. Deshalb wurde das «Rhätia-Stübli» im gleichen Jahr ersetzt. Spenderfahrzeug war der ehemalige F 4043, der bis dahin als Dienstfahrzeug erhalten blieb. Das Innenleben wurde durch den Club 1889 aufgebaut.

Nach nunmehr über 20 Jahren hat der Zahn der Zeit seine Spuren hinterlassen. Der Verein Dampffreunde der RhB wird deshalb sämtliche eingehenden Spenden 2022/2023 der Aufarbeitung des Vereinslokals zukommen lassen. Spenden und Beiträge sind herzlich willkommen. Mehr dazu findet man auf ***www.dampfvereinrhb.ch***.

Der Verein Dampffreunde der RhB freut sich, zukünftig auf seinen Fahrten über ein frisch renoviertes Vereinslokal zu verfügen. ■

TEXT Christian Meyer

Seit dem Jubiläum 100 Jahre RhB anno 1989 ist der D² 4052 als Rhätia-Stübli unterwegs.

Foto: Stefan Wyss

Bahnkultur Graubünden – ein Satz mit Wirkung:

> *«Der Kanton kann an Massnahmen zum Erhalt und zur Vermittlung des geschichtlichen und kulturellen Erbes des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren.»*

In der letzten Ausgabe der «Bündner Kulturbahn» haben wir über die neue Strategie für die Bahnkultur Graubünden informiert. Aber wie geht es jetzt weiter?

Gemeinsam mit den Amt für Kultur, dem Amt für Wirtschaft und Tourismus und demjenigen für Energie und Verkehr soll eine Leistungsvereinbarung zur Sicherung, Vermittlung und Inwertsetzung des kulturellen Erbes der RhB geschaffen werden. Dafür soll im Gesetz für den öffentlichen Verkehr des Kantons Graubünden ein neuer Artikel mit dem einleitend formulierten Satz geschaffen werden. Dieser bildet die Rechtsgrundlage, damit der Kanton die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen kann. Denn nur so kann das kulturelle Erbe sichtbar gemacht werden.

Wertvolles Rollmaterial, aufwändiger Unterhalt

Im gesamten Bahnkulturbereich gilt das historische Rollmaterial als besonders wertvoll. Gleichzeitig ist der Unterhalt besonders aufwändig. Fahrzeuge und Anlagen verlieren mit ihrer Ausserbetriebsetzung plötzlich die rechtliche Grundlage. Dies gilt es mit vereinten Kräften und der neuen Strategie für die Bahnkultur Graubünden zu verhindern. Die Verantwortlichen der RhB und von Historic RhB sorgen dafür, dass die Geschichte der RhB erhalten bleibt. Im Vergleich zu anderen Bahnen verfügt die RhB über ein ausserordentliches nationales und internationales Bahnkulturgut inklusive UNESCO Welterbe. Nun ist es an der Politik und der Gesellschaft zu bestimmen, ob die RhB dieses kulturelle Erbe auch für kommende Generationen erhalten und vermitteln darf und soll.

Bleiben wir also gespannt auf die weitere Entwicklung und die politischen Entscheide und hoffen wir auf die Umsetzung der Strategie für unser gemeinsames und unwiederbringliches Kapital – die Bahnkultur Graubünden.

TEXT Roman Cathomas

«10 Jahre Bahnmuseum Albula»
Jubiläumsfest
19. bis 21. August 2021
www.bahnmuseum-albula.ch
10 Jahre
2012 - 2022
Bahnmuseum Albula in Bergün
graubünden
Rhätische Bahn
UNESCO WELTERBE
ALBULA BERNINA
graubünden
Verruckti Khöga. graubünden

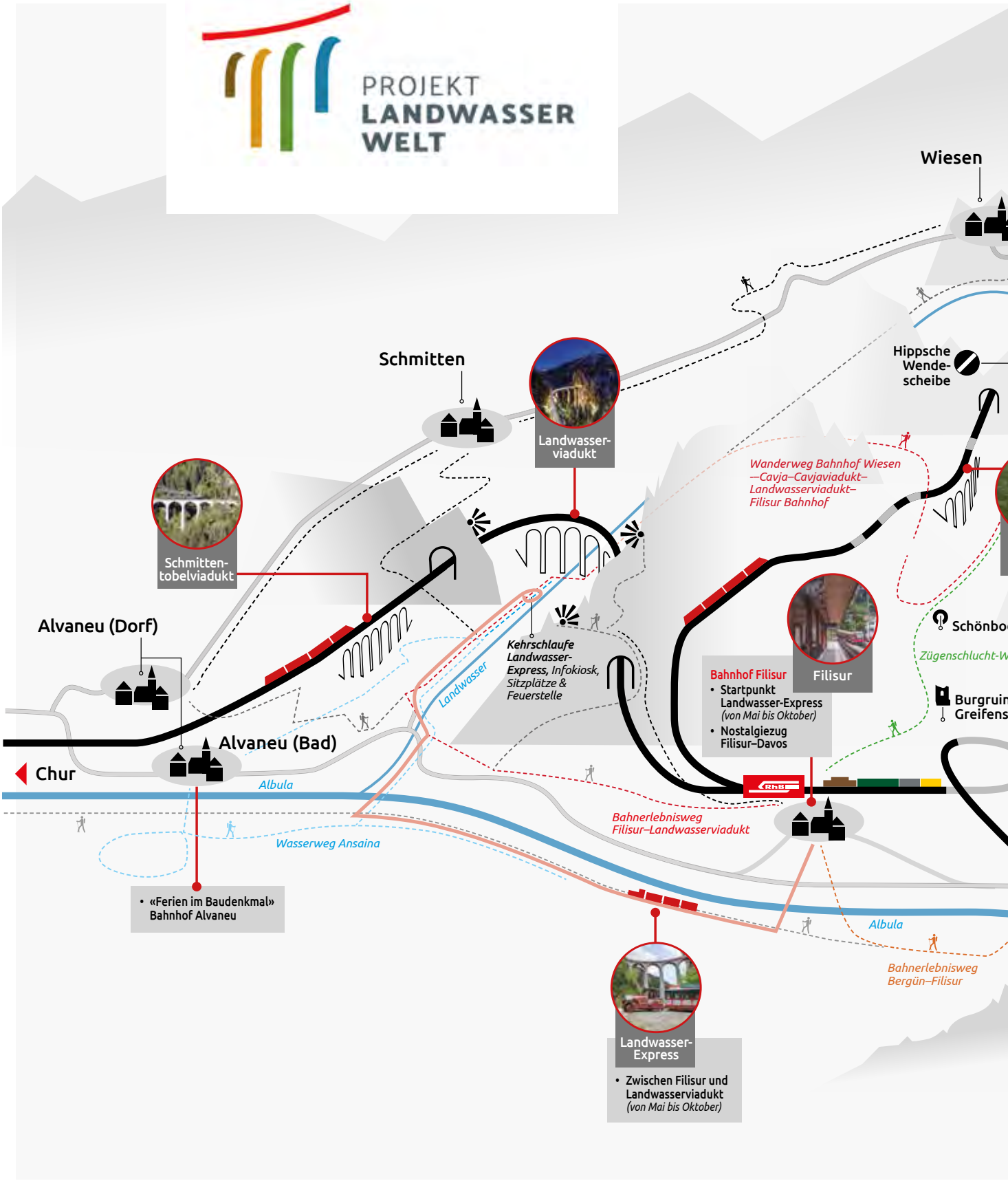
11./12. Juni 2022
Grosses Jubiläumsfest des öffentlichen Verkehrs in Landquart
175 Jahre ÖV Schweiz
Besuchen Sie historic RhB auf dem Platz der Bahnfreunde.
Unsere Mitgliedervereine präsentieren:
• Grosse Ausstellung historischer Fahrzeuge inkl. Dampfzug
• Kinderland
• Modelleisenbahnanlage
• Szenische Führungen
• Gastronomie im Filisurerstübli
• Musikalische Unterhaltung
HISTORIC
RhB
DIE BÜNDNER KULTURBAHN
Dachverband historic RhB
Wir erhalten und pflegen das historische Erbe der Rhätischen Bahn.
Club 1889
zügen-landwasser
natur kultur geschichte
Freunde der Schmalspurbahnen

Auf dem Weg zum Ziel

Seit dem Sommer 2021 steht fest: die Bevölkerung rund um den Landwasserviadukt will die Landwasserwelt – und braucht diese auch.
So wie die Region benötigt aber auch das Welterbe RhB den Raum Landwasserwelt, um das kulturelle Erbe der «Bündner Staatsbahn» zu präsentieren.
Der Masterplan zur gemeinsamen Entwicklung des Bahnkultur-Ausflugsortes für Graubünden wurde von den Gemeindeversammlungen von Albula/Alvra, Bergün Filisur und Schmitten sowie vom Grossen Landrat der Gemeinde Davos mit überwältigendem Mehr angenommen.

Dieser demokratische Prozess war den Projektträgern wichtig; denn ein wichtiger Teil der nachhaltigen Entwicklung einer Welterbe-Region sind der gesellschaftliche Konsens sowie die Mitwirkung der lokalen Bevölkerung. Weitere Elemente der Nachhaltigkeit in Welterbe-Stätten sind die kulturellen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte. «Kapital erhalten und von den Zinsen leben» – so lautet die Strategie. Für den Erhalt des kulturellen Erbes notwendige Einnahmen können nur generiert werden, wenn das Angebot marktkonform ausgerichtet ist.
Die Landwasserwelt hat durch die einzigartige Vernetzung der Attraktionselemente das Potenzial, der Abwanderung entgegen zu wirken, indem die Tourismuswirtschaft angekurbelt wird und damit neue Arbeitsplätze schafft. Das Landwasserviadukt als Wahrzeichen Graubündens!
Das Produktekonzept der Landwasserwelt sieht vor, die bahnkulturellen Produkte mit weiteren Attraktionen wie Erlebnisbauernhof, Modellbahnpark, Baumgleiter, Wegnetz, Aussichtpunkte, Landwassershuttle, historische Züge, Landwasser-Express zu verknüpfen. Damit sollen Bahnfans, Naturfreaks, Genussapostel, Spasssuchende und Familienmenschen als Zielpublikum angesprochen und gewonnen werden.
Die Zeichen für die Landwasserwelt stehen auf grün. Ein hartes Stück Arbeit steht noch vor uns. Die Projektträger nehmen nun die nächste Etappe in Angriff, damit in naher Zukunft der feierlichen Eröffnung der Landwasserwelt nichts mehr im Wege steht. ■

TEXT Roman Cathomas



- Bahnlinie Rhätische Bahn
- Gewässer
- Autostrasse
- Landwasser-Express
- Wanderweg Bahnhof Wiesen–Cavja–Cavjaviadukt–Landwasserviadukt–Filisur Bahnhof (3-Brückenwanderung)
- Zügenschlucht–Wanderweg
- Wanderweg Monstein–Jenisberg–Wiesen
- Bahnerlebnisweg Filisur– Bergün–Preda
- Wasserweg Ansaina
- Schlittelbahn Preda–Bergün

Davos

Bergbau-museum Monstein

Brombenz-viadukt

Bahnhof Monstein
- Bergbaumuseum Graubünden

Wiesener-viadukt
(höchste RhB-Brücke, 89 m)

Bärentritt

Zügenschlucht - Wanderweg

Monstein (Dorf)
- Brauerei Monstein

Landwasser

Bahnhof Wiesen
- Historischer Bahnhof Davos Wiesen
- Zügen Beizli
- Viadukterlebnis *(wöchentliche Führungen donnerstags im Sommer)*
- Aussichtspunkt Wiesenerviadukt *(Weg: vom Bahnhof über den Viadukt)*

Wanderweg Monstein–Jenisberg–Wiesen

Jenisberg (Dorf)

Cavja-Viadukt

Albula-karussell UNESCO-Strecke

Albulapass/ St. Moritz

Albulatunnel

Schlittelbahn, beleuchtet

Albula

Stugl/Stuls
- Historischer Bahnhof

Sesselbahn Darlux/Bergün

Bahnhof Preda
- Infoarena Albulatunnel
- Winter: Start/Abfahrt Schlittelbahn Preda–Bergün

Schlittelbahn, beleuchtet

Bahnerlebnisweg Preda–Bergün

Bergün

Bahnhof Bergün
- Bahnmuseum
- Ortsmuseum mit Modelleisenbahn-anlage vom Albula-Bahn-Club
- Startpunkt Bahnhof mit der RhB zur Schlittelbahn Preda–Bergün

Die schönsten Schweizer Dörfer · Bergün Filisur · Parc Ela · zügen-landwasser natur kultur geschichte · Rhätische Bahn

„VALSER“ CONTAINERWAGEN IN 1:87

2291 170 RhB R-w 8380 Containerwagen „Valser“
2291 172 RhB R-w 8382 Containerwagen „Valser“
2291 174 RhB R-w 8384 Containerwagen „Valser“
2291 175 RhB R-w 8385 Containerwagen „Valser“

BEMO

www.bemo-modellbahn.de

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

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

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

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

EUROMODEL

Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugrösse 1:45

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

model rail ag

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

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

Verlosung

Der Verein Welterbe RhB und die Stiftung Wohnen im Baudenkmal verlosen unter den Lesern eine Ferienwoche am Bahnhof Alvaneu. E-Mail mit dem Stichwort: «FIB-Alvaneu» senden an: ***unesco@rhb.ch****. Die Verlosung findet anlässlich der Schweizer Welterbetage am 11. Juni 2022 statt.*

Mehr Informationen: ***www.rhb.ch/unesco*** *und* ***www.ferienimbaudenkmal.ch***

Ferien im Welterbe RhB – Ferien im Baudenkmal

Wenn andere ans Meer fahren und in Strandnähe ein Haus mieten um dem Rauschen des Meeres zu lauschen, halten sich RhB-Liebhaber möglichst nahe an den Bahnstrecken auf, um die vertrauten Töne der vorbeifahrenden Züge zu geniessen. Zum Beispiel in einem Stationsgebäude aus den Anfängen der RhB. Ein solcher Traum wird nun dank dem Verein Welterbe RhB Wirklichkeit: Ab Frühling 2022 kann die Stationswohnung am Bahnhof Alvaneu als Ferienwohnung gebucht werden.

Auf Anfrage des Vereins Welterbe RhB, «übergab» das Team des Hochbaus und der Immobilien RhB dem Verein das Stationsgebäude Alvaneu mit dem Ziel, die Wohnung exemplarisch für die Erbauerzeit und die Bahngeschichte erleben zu lassen.

Zusammen mit der Stiftung «Ferien im Baudenkmal» (FIB) wurde abgeklärt, wie mit einem Minimum an Interventionen ein Maximum an Qualität aus dem Objekt herausgeholt werden kann, ohne dass die Gäste auf gewisse Annehmlichkeiten des 21. Jahrhunderts verzichten müssen.

Damit erhält der verwaiste Bahnhof Alvaneu als Ferienobjekt eine neue, belebte Zukunft. Neben dem Aspekt des Heimatschutzes sollen die Gäste auch einen Bezug zur lokalen und regionalen Geschichte und ihren Traditionen knüpfen können. Ganz im Sinne eines nachhaltigen Tourismus im Welterbe RhB in der Landschaft Albula/Bernina.

Für die Renovation wurde unter anderem anhand alter Pläne ermittelt, welche Elemente des von A. Ludwig, dem Architekten der Albulalinie definierten «Standard-Stationstyp I mit Güterraum rechts» seit 1899 angepasst wurden. Aussen wurde das Gebäude unter der Leitung von Niculin Vital, dem Leiter Hochbau der RhB, achtsam saniert. Heute erstrahlt es im alten Glanz.

Innen mussten zusammen mit der Denkmalpflege passende Lösungen gefunden werden. Dazu wurden Innenarchitekten beigezogen und ein Möblierungskonzept erstellt. Nichts blieb dem Zufall überlassen. Alles sollte harmonisch daherkommen. Doch bevor es ab dem Frühling mit Ferien am Bahnhof losgehen kann, haben die Handwerker noch einiges zu tun. «Wir sind überzeugt, dass die Ferienwohnung am Bahnhof Alvaneu eine starke Auslastung und eine gute Resonanz haben wird. «Wir freuen uns, die ersten Gäste begrüssen zu dürfen» sagt Dr. Renato Fasciati, Direktor der RhB und Präsident des Vereins Welterbe RhB. ■

TEXT Roman Cathomas

Etwas Historie und künftiges in den «Zügen»

Friedrich Hennings (1868-1922), Oberbauleiter beim Bau der Albulabahn und Projektant des Bauabschnittes Monstein bis Filisur.

Sammlung IGZL

Landkarte um 1925 mit der Bahnlinie (rot) und der Zügenstrasse (gelb).

Sammlung IGZL

So verwirrend der Titel auch klingen mag: Es gibt nicht nur Eisenbahn-Züge sondern auch ein Gebiet westlich von Davos mit dem Namen «Zügen» beziehungsweise «In den Zügen». Die so benannte Landschaft umfasst das Gebiet entlang des Flusses Landwasser von Davos Monstein/Schmelzboden bis Davos Wiesen. Der Fluss hat sich im Verlaufe der Jahrtausende tief eingefressen. Beidseitig ist das Tal teilweise dicht bewaldet und mit zahlreichen Lawinenzügen durchzogen. Das gab dem Gebiet den Namen «Zügen» mit der «Zügenschlucht» oder eben «In den Zügen».

Speziell dieser Schluchtabschnitt stellte die Ingenieure für den vor 150 Jahren begonnene Bau von Verkehrswegen vor herausfordernde Aufgaben. Bis 1873 führte nur eine Wegverbindung ab Glaris dem rechten Talhang entlang über die «Steigmäder» und hinunter zum Dorf Wiesen. Erst im Jahre 1874 wurde die heute als Wander- und Bikeweg benutzte Fahrstrasse durch die «Zügen» eröffnet.

Als ab 1905 die Projektierung für den Bahnbau Davos-Filisur begann, konnte man bei der Linienwahl bezüglich Lawinen- und Steinschlaggefahr auf die Erkenntnisse an der Zügenstrasse zurückgreifen. Auch hatte man vom Bau der Albulabahn (Eröffnung 1903) in Sachen Streckenführung einiges gelernt und erfahren. Denn der verantwortliche Ingenieur Friedrich Hennings war bereits massgeblich bei der Projektierung der Albulalinie beteiligt. Er entwarf auch die anspruchsvolle Linienführung durch die «Zügen» mit dem Wiesenerviadukt und weiter bis Filisur. In Betrieb ging die Bahnlinie am 1. Juli 1909. Schon zehn Jahre später wurde die Linie elektrifiziert: Ab 11. Dezember 1919 verkehrten die Züge elektrisch. Mit der Entwicklung des motorisierten Verkehrs – im Kanton Graubünden war das Automobil erst ab 1925 zugelassen – wurde auch die Strasse durch die Zügenschlucht immer mehr befahren. Sie war jedoch im Winter wegen Lawinengefahr oder bei Starkregen und Gewitter oft geschlossen. Schon bald richtete die RhB einen Autoverlad zwischen Wiesen und Glaris ein. Für den Verlad von Personenautos standen 2-achsige, für Lastwagen auf Voranmeldung 4-achsige Flachwagen im Einsatz. Der Auf-/Ablad erfolgte über die Güterschuppenrampen. Ein bis zwei Flachwagen standen jeweils auf den beiden Stationen bereit und wurden den Fahrplanzügen mitgegeben. Nach der im Dezember 1974 erfolgten Eröffnung des 2,5 km langen Zügen-Strassentunnels erübrigte sich der Autoverlad.

In die Zukunft geschaut, gibt es einige Projekte die der Verein IGZL angehen will oder bereits angegangen ist. So soll die Fotoausstellung im Wartsaal des Bahnhofs Wiesen über den Bau des Wiesenerviaduktes neugestaltet werden. Es gilt für die Brückenführungen zum Wiesenerviadukt, die jeweils im Sommer zwischen Juni und Oktober angeboten werden, eine bessere Übersicht nach Themen zu erhalten.

Eine «Autokolonne» 1933 beim Brombenz-Viadukt – Autos durften in Graubünden erst ab 1925 verkehren.

Sammlung Chris Stein

Wiesenerviadukt nach Bahneröffnung 1909, ab 1. Dezember 1919 elektrischer Betrieb.

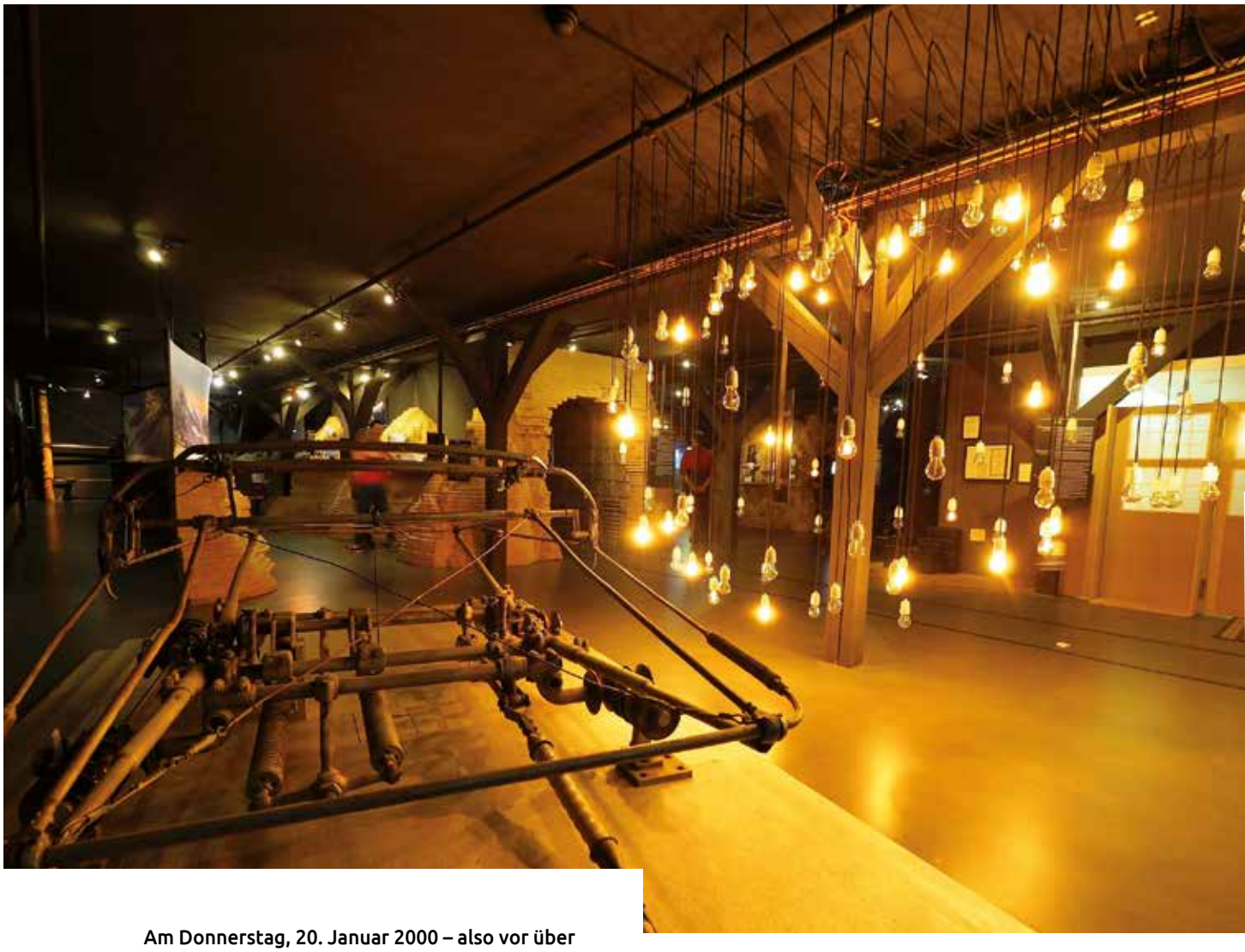
Sammlung IGZL

Vor dem Bahnhofsgebäude Wiesen steht immer noch das ursprüngliche Läutewerk (Signalglocke). Es ist seit Mitte der 1980er Jahre, als der Streckenblock zwischen Davos und Filisur eingeführt wurde, nicht mehr im Betrieb. Die Signalglocke soll wieder klingen wie heute noch am Bahnhof Filisur und an einzelnen Stationen an der Berninalinie. Nähere Abklärungen für eine Sanierung des Glockenantriebes und einer zugehörigen Zugsansteuerung verliefen positiv. So ist das Ziel, bis im Jahre 2023 wieder eine funktionsfähige Signalglocke vorführen zu können; ein Objekt, dass ebenso zum bahnbetrieblichen und technischen Kulturgut gehört wie eine Dampflokomotive. ■

TEXT Koni Zingg

10 Jahre Bahnmuseum Albula

Zum Jubiläum: Grossprojekt



Am Donnerstag, 20. Januar 2000 – also vor über 21 Jahren – wurde in Bergün der Verein Bahnhistorisches Museum Albula gegründet.

Bis zur Eröffnung Anfang Juni 2012 vergingen also noch mehr als zehn Jahre. Denn ursprünglich sollte in Preda auf dem Gelände einer ehemaligen Materialdeponie der RhB, direkt neben dem Nordportal des Albulatunnels, eine Halle aufgestellt werden in der die rollenden Zeitzeugen untergebracht und gleichzeitig ausgestellt werden sollten. Denn Gion Rudolf Caprez, RhB-Lokführer und Urheber der Idee, erkannte damals, dass die RhB auf Grund der angelaufenen Modernisierung laufend Rollmaterial ausmustern würde.

Wie man heute weiss, kam es dann völlig anders. Heute ist das Bahnmuseum Albula in Bergün im nicht mehr benötigten Zeughaus der Schweizer Armee untergebracht. Im Innern des Museums ist sicher die Nachbildung der Albulastrecke im Massstab 1:45 eines der Highlights. Dazu kommen wechselnde Sonderausstellungen, ein Büfèt und ein Shop.

Öffnungszeiten Museum

Dienstag bis Freitag von 10.00 bis 17.00 Uhr
Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonntag und allg. Feiertage von 10.00 bis 17.00 Uhr
Montags geschlossen (ausser Monate Februar, Juli, August und September)
Betriebsferien des Museums: Vom 14. Nov. bis 8. Dez. 2022.

«Modellbahnpark Bergün»

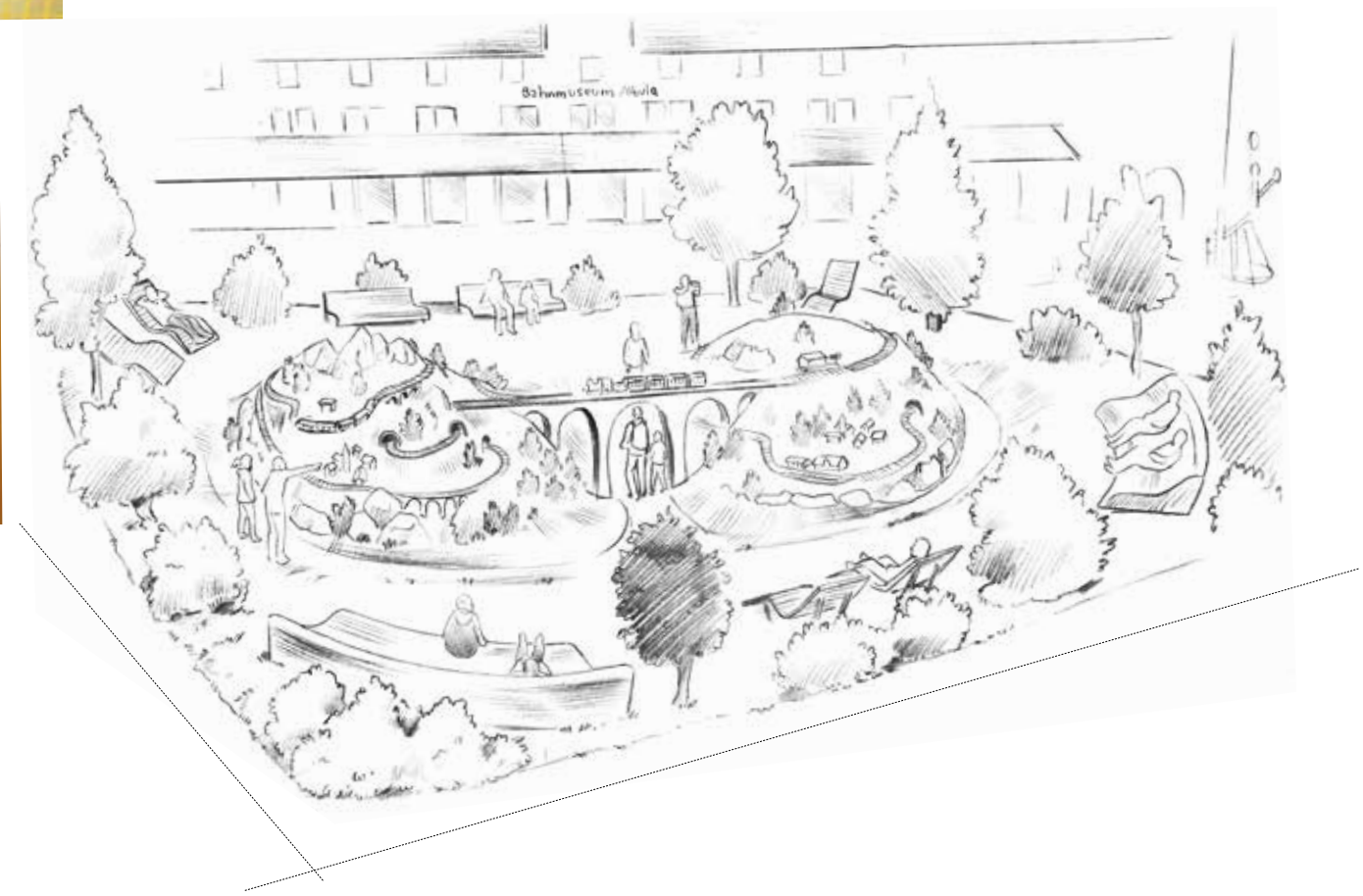
Am Jubiläumswochenende des Bahnmuseums, vom 19. bis 21. August 2022, findet die Lancierung des Grossprojektes «Modellbahnpark Bergün» statt. Auf rund 4000 m² soll die Vielfalt der Rhätischen Bahn in der Bündner Bergwelt im Massstab 1:22,5 präsentiert werden. Das Grundstück südlich des Bahnmuseums Albula ist der perfekte Standort für die Realisierung dieses zukünftigen Besuchermagnets.

Schwerpunkt der ganzen Investition bildet die Lehmann Gartenbahn. Im Mittelpunkt der Anlage stehen die Highlights des UNESCO Welterbes RhB Albula/Bernina. Dazu gehören namentlich der Landwasserviadukt, der Kreisviadukt Brusio im Puschlav, die Stationen Alp Grüm und Stuls oder die kühne Architektur zwischen Muot und Preda auf der Albulastrecke.

Für den Betrieb der Bahn ist eine neue LGB Community geplant. Dazu soll ein Verein gegründet werden deren Mitglieder sich um den Unterhalt der Anlage kümmern und die diversen Züge fahren lassen werden. Mitten durch diese Attraktionen der Rhätischen Bahn führt ein Spazierweg. Ergänzt wird der Modellbahnpark durch einen Spielplatz (siehe Skizze) und das Grotto 491 im Triebwagen BDe 4/4 491, der bis 2013 auf der ehemaligen Misoxerbahn verkehrte.

Finanziert wird das Projekt durch Gönner, Sponsoren und Mäzene. Mehr dazu ist auf der Website (***https://www.bahnmuseum-albula.ch/de/modellbahnerlebnis-berguen***) zu erfahren. ■

TEXT Roman Sommer



Öffnungszeiten Büfèt und Shop

Montag bis Freitag von 09.30 bis 17.30 Uhr
Samstag von 09.30 bis 18.30 Uhr
Sonntag und allg. Feiertage von 10.00 bis 17.00 Uhr
Keine Betriebsferien

Kontakt

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

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

Wussten Sie ...

... dass es neben der Modellbahnanlage beim Bahnhof in Bergün eine weitere Anlage unter dem Titel «Das Albula-Karussel en miniature» gibt?

Sie ist im Massstab H0m (1:87 Schmalspur) gebaut und im Ortsmuseum an der Veja Alvra 49 zu finden. Betrieben wird sie vom Albula-Bahn-Club. Er wurde 1986 gegründet und hat sich zwei Hauptaufgaben vorgenommen:

- *Erstellung und Unterhalt einer Modellbahn-Anlage im Ortsmuseum Bergün/Bravuogn*
- *Erhalt/Unterhalt der Lok Ge 6/6 I Nr. 407 (Baujahr 1922) der RhB (steht vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün/ Bravuogn)*

Die Modellbahnanlage zeigt das interessante Teilstück der Albulalinie von Bergün nach Preda im vorbildgetreuen Ablauf. Die 1988 erstellte, erste Anlage wurde im Dezember 2015 zurückgebaut.

Die Anlage wird durch das ST-Train-Programm digital gesteuert, die Loks werden mittels Selectrix-Decoder erfasst. Jährlich besuchen über 1000 Kinder und Erwachsene Modellbahn-Anlage und Museum. Wir hoffen, dass wir Sie «gluschtig» machen konnten und als Besucher/Besucherin im Ortsmuseum begrüssen dürfen.

Der Wiederaufbau begann im Januar 2016 und bis heute wurden von den freiwillig mitarbeitenden Clubmitgliedern mehr als 3000 Arbeitsstunden geleistet. Nicht eingerechnet ist dabei die Zeit von Mitgliedern oder Gönnern, die für die Herstellung der Tunnelportale, Brücken und Galerien aufgewendet wurde.

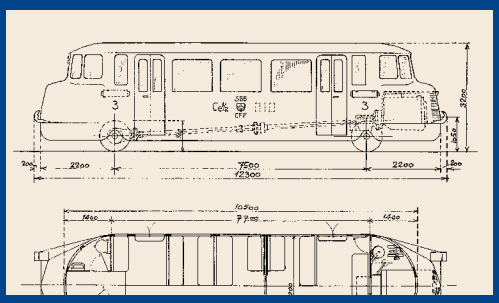
Die Öffnungszeiten des Ortsmuseums und die Betriebszeiten der Modellbahn finden Sie auf unserer Homepage (***albula-bahn-club.ch***) oder durch Einscannen des QR-Codes. ■

TEXT Ernst Hauri

semaphor

Klassiker der Eisenbahnen

Das Magazin für Freunde historischer Schweizer Bahnen



semaphor erscheint viermal jährlich (März, Juni, September, Dezember)
Im Jahresabonnement: CHF 90.–; Einzelverkaufspreis: CHF 27.50

zu bestellen bei www.semaphor.ch/shop oder per E-Mail: aboservice@semaphor.ch

Bernina Express

Von den Gletschern zu den Palmen

Die spektakulärste Alpenüberquerung

Jetzt online buchen:
www.berninaexpress.ch

Rhätische Bahn
UNESCO WELTERBE
ALBULA BERNINA
graubünden