# WENN DIE RHÄTISCHE BAHN ALT AUSSIEHT

## Noch ein Jubiläum bei der RhB

**In diesen Tagen feiert der in Samedan beheimatete «Club 1889» das 20-jährige Bestehen. Ein Verein, der historisch wertvolle RhB-Fahrzeuge weitgehend in Eigenregie wiederbelebt hat. Die amtliche Fahrbewilligung für die in zehnjähriger Arbeit reaktivierte Dampflok «Heidi» erscheint da wie ein Jubiläumsgeschenk. Gefeiert wird am 15. und 16. Oktober mit einem Volksfest.**

Text und Fotos Tibert Keller

↑ Die auf Ölfeuerung umgebaute Dampflok «Heidi» bildet den aktuellen Höhepunkt in der 20-jährigen Geschichte des «Club 1889».

Es lohnt sich, die komplexe Situation der hiesigen RhB-Nostalgiefahrzeuge wenigstens rudimentär zu betrachten. Das Streckennetz ist nicht nur faszinierend, es stellt Rollmaterialhersteller vor spezielle Herausforderungen. Daraus resultierten über all die Fahrzeuggenerationen pionierhafte Lösungen, welche die Attraktivität der RhB steigern. Doch deren Fokus liegt im Leistungsauftrag als Transportunternehmen. Bei der Pflege des historischen Erbes, soweit es nicht das Unesco-Label tangiert – und da ist das Rollmaterial nicht enthalten –, scheiden sich die Geister. Aus der breit gefächerten Anhängerschaft von alten Zügen und Fahrzeugen – einigen ist das Dampfen und Zischen, anderen die historische Substanz wichtig – kommen laufend Forderungen, bestimmte Loks und Wagen zu erhalten. Immerhin pflegt die RhB das eher teure, aber wenig ertragreiche Segment der Erlebniszüge als Teil der Imagepflege.

← Dampf-Doppeltraktionen, wie hier am 21. Juni 2014 auf dem Landwasserviadukt, locken viele Gäste nach Graubünden.

Die mit dem Dachverband Historic RhB ausgehandelte, dynamische Liste mit erhaltenswerten Fahrzeugen spiegelt den Kompromiss zwischen Wollen und Nicht-Können. Interessierte finden bei historic-rhb.ch das Verzeichnis sowie eine fundierte Dokumentation zum Herunterladen. Ausserdem entsteht unter dem Label Industriekulturprojekt ISIS ein schweizerisches Inventar technischen Kulturguts, worin auch RhB-Fahrzeuge enthalten sind.

## Museumslok seit über 80 Jahren

Nach der 1922 abgeschlossenen Elektrifikation konnte die RhB fast alle Dampfloks in die ganze Welt verkaufen. Ausgenommen acht Reserveloks und, das ist bemerkenswert, die Nr. 1, «Rhätia», besass schon 1928 den Status der ersten Museumslok. Nach einer Odyssee durch die Schweiz kehrte der Urahn der Bündner Staatsbahn 1989 zum RhB-100-Jahr-Jubiläum in die Heimat zurück. Jetzt erzwingen Altersschäden an der selten verwendeten Lok eine teure Reparatur, wenn die 127-jährige Lok wieder dampfen soll. Dafür macht sich besonders der Dampfverein der RhB mit einer Spendenaktion stark. Die Vereinigung engagiert sich finanziell am Fahrzeugunterhalt und in der Organisation von Extrazügen.

Nutzniesser dieser Unterstützung sind auch die beiden mächtigen, für die Albulalinie konzipierten Dampfloks 107 und 108. Bis zur Ablösung durch Dieselloks, Mitte der 60er-Jahre, war ihre Existenz als strategische, stromunabhängige Einsatzkraft gesichert. Nur

> «Bei der Pflege des historischen Erbes scheiden sich die Geister.»

dank externen Finanzhilfen stehen beide Loks weiterhin für Sonderfahrten, ganz selten auch in Doppeltraktion, zur Verfügung.
Gar bis in die 70er-Jahre unterhielt die RhB zwei der kleineren Dampfloks als Rangierlokreserven. Ebenfalls von Dieselloks verdrängt, verschlug es die Nr. 14 ins Appenzellerland. Nach Langem ist sie wieder fahrfähig. Die Nr. 11, Kinoheldin im Heidifilm von 1952 und seither «Heidi» genannt, fand im Berner Oberland eine neue Heimat, bis sie 1999 zur Disposition stand. Da griff der «Club 1889» zu. Die treibende Kraft im Verein, der RhB-Lokführer Armin Brüngger, schaffte es mit seinem Team und dank namhaften Sponsorengeldern die Lok in über zehnjähriger Arbeit betriebstüchtig herzurichten. Es ist nun die erste, mit Leichtöl statt Kohle betriebene Dampflok aus dem RhB-Bestand. Trotz Umbau sieht sie aus wie im Lieferjahr 1902. Mit den Attributen sauber, rasch einsetzbar, keine Brandgefahr durch Funkenwurf, ist «Heidi» eine günstige Alternative im Segment der Nostalgiezüge.

## Elektroloks im Schatten der Dampfer

Weniger attraktiv in der Wahrnehmung sind die Loks der pionierhaften Wechselstrom-Elektrifikation, obwohl sie gerade deshalb einzigartiger sind. Ein Original, sozusagen der ersten Stunde, ist die in Filisur hinterstellte, 103-jährige Elektrolok 205. Mit ihrem riesigen Originalmotor bildet sie weltweit eine Rarität. Historic RhB hofft, sie mit Spendengeldern aufzufrischen und vor dem Bahnmuseum in Bergün aufstellen zu können.
«Dummerweise» ist im Luzerner Verkehrshaus die praktisch identische Lok 207 ausgestellt. Auch im betriebsfähigen RhB-Nostalgiesortiment findet sich mit der Nr. 222 ein äusserlich ähnlicher Abkömmling der gleichen Serie. Der entscheidende Hauptunterschied: Die in den 40er-Jahren komplett ersetzte Antriebs- und Elektrotechnik verbirgt sich im Innern.
Ebenfalls zur Generation 1913/1914 zählt die grössere Lok 353. Die betriebsfähige Maschine ist mit ihrer Originalausstattung das Highlight dieser Kategorie. Trotzdem stehen die ältesten Elektroloks als unspektakuläre braune Kästen im Schatten der Krokodilloks 414 und 415 der erfolgreichen Folgegeneration. Sie wirken mit ihren charakteristischen, kurvengelenkigen Vorbauten wesentlich attraktiver.
Handicap des innovativen, roten «fliegenden Rhätiers» von 1939 sind die Triebwagen 501 sowie die passenden Wagen mit grossen Fensterflächen, die fürs Alter ein überraschend modernes Äussere abgeben – geschuldet der aufkommenden Strassenkonkurrenz.

> «Das «Heidi» ist die günstige Alternative im Segment der Nostalgiezüge.»

## Berninabahn prominent vertreten

Von den drei 1942/1943 einverleibten Gleichstrom-Privatbahnen haben weder die Triebwagen der Arosa- noch der Misoxerbahn überlebt. Letztere steht für das Schicksal so manch vorerst «geretteter» Wagen: Dem Misoxer Museumsbahnverein fehlte die Unterstützung für den Erhalt des 1909 erbauten Fahrzeugs. Besser kommt die Berninabahn davon. Zwei im Gelb der einstigen Unternehmung umlackierte Triebwagen 30 und 34 ergeben historisch

↓ Ausser dem «pseudohistorischen» Berninabahn-Triebwagen und dem -Gepäckwagen hat der «Club 1889» alle Fahrzeuge restauriert. Vorn das «Bernina-Krokodil» 182.

↑ So endet der letzte Misoxertriebwagen im 2011, weil die Mittel für die Erhaltung des über Hundertjährigen fehlten.

betrachtet zwar viele Ungereimtheiten. Hauptsache, sie lassen sich optisch als Originale wahrnehmen. Diesbezüglich mehr Substanz bietet das «Bernina-Krokodil», die Lok 182 aus dem St. Moritzer Olympiajahr 1928. Das jüngste Kapitel ihrer abenteuerlichen Geschichte schrieb der «Club 1889» im Jahr 2010. Denn seither kann die Lok – nach zehnjähriger Arbeit – wieder Züge auf der Heimatstrecke führen. Leider passiert dies recht selten. Beispielsweise zusammen mit dem Star der Publikums-Schleuderfahrten am Berninapass: Die 103-jährige 9213 ist weltweit die einzige betriebsfähige und selbstfahrende Dampfschneeschleuder. Noch älter, aber viel bescheidener kommen die Kleinlokomotiven 161 und 162 daher. Als «Asnin = Eselchen» benannt werden sie immer noch in Poschiavo und Tirano als Rangierloks gebraucht.

## Sicherheitsfaktor als «Spielverderber»

Zu den Loks und Triebwagen gesellen sich diverse Anhängewagen. Die RhB begnügte sich in den 70er-Jahren mit je einem kleinen Polster- und Holzklassewagen. Verstärkung folgte in Form grosser Vierachser. Die drei Original-Arosabahnwagen fuhren immer in elektrischen Zügen, nun aber «unhistorisch» oft in Dampfzügen. Ausser bei Puristen ist dieser Aspekt irrelevant.

Künftige «Club 1889»-Mitglieder hatten aber echte historische Züge im Visier. Im Jubiläumsjahr 1989 formierten sie mit der zurückgekehrten Lok 1 einen inoffiziellen Extrazug mit drei Wagen, ebenfalls der ersten Generation. Diese waren zwischenzeitlich in der untersten Hierarchiestufe, also bei den umfunktionierten und ramponierten Dienstwagen gelandet. Aus diesem Pool reaktivierte der «Club 1889» inzwischen zwölf prächtige Fahrzeuge. Das 13. (der dritte Wagen im damaligen Spezialzug) ist in Arbeit. Wenn der Viehwagen als letztes Projekt abgeschlossen ist, beginnt die Arbeit von vorn: Das restaurierte Rollmaterial muss laufend aufgefrischt werden.

Für den Wetterschutz der aufwendig aufgearbeiteten Fahrzeuge zeichnet sich in Form einer durch den Verein finanzierten Einstellhalle in Samedan endlich eine Lösung ab. Wenn's rund läuft, soll sie bis im Herbst stehen.

Zusätzlich verteuern ständig strengere Vorschriften und Sicherheitsvorkehrungen das Erlebnisbahnsegment weiter. Es besteht zusehends die Wahl, historische Fahrzeuge sicherheitstechnisch zu verunstalten oder sie zu «Stehzeugen» zu degradieren. Die Zukunft wird weisen, welch praktikable Kompromisse sich aushandeln lassen.

### «CLUB 1889» AKTIV

Am 9. April, zur Jubiläums-GV, gibts für Clubmitglieder eine Extrafahrt mit der «Heidi», der ersten Zugskomposition mit Fahrgästen.
Fürs Wochenende vom 15./16. Oktober ist eine Art Volksfest mit abwechslungsreichen Oldtimerfahrten im Oberengadin geplant (siehe www.Club1889.com).

**Autor** Tibert Keller ist freischaffender Journalist mit Spezialgebiet Eisenbahnen (namentlich RhB). Er lebt in Trin Staziun.
*tibert@gmx.net*
**Online** www.Club1889.com
www.historic-rhb.ch