



20 Jahre Club 1889

Eine Chronik von 1996–2016

Aktualisierte Auflage Februar 2017 mit Clubjubiläum



20 Jahre Club 1889

Realisierte Projekte 1996–2016 • Clubchronik mit Pressespiegel

Titelbild:

BELLAVISTA-EXPRESS (20 Jahre Club 1889 am 16.10.2016)

Foto: Matti Morelli

Bild nebenan:

HOLSBOER MEMORIAL (20 Jahre Club 1889 am 14.10.2016)



Impressum:

Club 1889

Postfach 284

7503 Samedan

www.club1889.ch

www.bahnoldtimer.ch



Liebe Clubmitglieder und Interessierte

Was schenkt man seinem Verein, wenn er zwanzig Jahre alt wird? Nun, wenn es der Club 1889 «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» ist, muss es eine Chronik sein. Eine Chronik, die zeigt, was in den letzten Jahren gemeinsam alles auf freiwilliger Basis geleistet wurde. Zu Beginn dachten wir naiverweise, es gäbe «ein paar Seiten». Inzwischen sind es über 300!

Unsere Ansprüche an die Chronik waren vielseitig: Erstens sollte der Werdegang des Club 1889 und der einzelnen Projekte erzählt werden. Dies erfolgt nicht aus der Erinnerung, sondern anhand der GV-Protokolle und der Geschäftsberichte. Natürlich müssen in einer seriösen Club-Chronik, als zweiter Punkt, auch die bisher realisierten Restaurationsprojekte detailliert, mit Zahlen und Fakten bzw. in Stunden und Franken vorgestellt werden. Für diese Fakten hat sich Armin Brüngger im März dieses Jahres mächtig ins Zeug gelegt. Einen grossen Dank dafür! Jetzt erst kann ermessen werden, was er, die anderen Projektleiter und alle unsere Handwerker in den letzten zwanzig Jahren geleistet haben. Aber nicht nur die Handwerker, sondern auch unsere Caterer, Souvenirverkäufer, Depotführer, Votragehalter, Lobbyisten, RhB-Göttis usw. haben ihren wertvollen Beitrag geleistet.

Wie sich beim Stöbern in unserem privaten Archiv weiter zeigte, ist es interessant, offizielle Korrespondenzen, Zeitschriften- und Zeitungsartikel und andere Schriftstücke aus unserem Archiv erzählen zu lassen. Wie wir gemerkt haben, ist der Club 1889 in der glücklichen Lage, über einen Hofberichterstatter zu verfügen, welcher bereits von der ersten Stunde an über die Vereinstätigkeit in Bündner Zeitungen und Fachzeitschriften berichtet hat. Tibert Keller, besten Dank auch Dir an dieser Stelle. Die Archivadokumente haben wir mehr oder weniger 1:1 übernommen. Damit kann jeder – als dritter Punkt – gleich selber in unserem Archiv stöbern und selber die eine oder andere Trouvaille entdecken.

Etwas «Politik» haben wir uns als vierten Punkt für die Chronik ebenfalls gegönnt. Was haben die RhB, die Politiker und Touristiker in den letzten 20 Jahren in Bezug auf die historische RhB unternommen? Der grosse Wurf, die herzhafte Unterstützung für unsere Sache ist von offizieller Seite in den letzten 20 Jahren ausgeblieben. Aber im Jahr unseres Clubjubiläums 2016 hat sich das Blatt gewendet. Die Direktion der Rhätischen Bahn hat das Potential ihrer äusserst wertvollen Fahrzeugsammlung auch aus touristischer Sicht erkannt – das lässt uns hoffen, dass auch bald die «Politik» und unsere «Touristiker» mitziehen werden.

Als fünfter Punkt kann in der Chronik der spannende Werdegang einer Fahrzeugeinstellhalle für unsere Fahrzeuge nachgelesen werden. Die Geschichte beginnt 2000 in Preda, führt über Bergün und endet Ende 2016 in Samedan. Offen ist indessen, Punkt sechs, ein fahrplanmässiger, historischer Bahnbetrieb zwischen Filisur und Davos, den wir bereits im Jahr 2000 in unserem Vereinsmagazin präsentiert haben. Er zieht sich als roter Faden durch die Chronik – der Ausgang ist noch offen. Was in dieser Chronik nebenbei zu finden ist, sind interessante Mutationen innerhalb des übrigen historischen RhB-Materials, Änderungen bei jenen historischen Fahrzeugen, welche nicht vom Club 1889 aufgearbeitet wurden. Auch hier finden sich Überraschungen; gute und schlechte. Punkt sieben.

Achter Punkt: Es wird sichtbar, wie viele Personen von ausserhalb des Clubs uns unterstützt haben, mit Material- und Geldspenden, mit Know-how, Ideen, Inseraten, Arbeitsleistungen usw. Dieses Engagement zeigt, dass die RhB von gestern heute keinesfalls ausser Mode gekommen ist. Die Schweizer Bahnen werden immer uniformer. Das Reiseerlebnis schwindet. Wenige Hersteller liefern die immer gleichen Fahrzeugtypen an die Bahnunternehmen ab. Da grenzt sich der vom Club 1889 restaurierte RhB-Fahrzeugpark richtig

bunt und historisch interessant ab. Alle Clubmitglieder, ob aktiv oder nicht, sind der Überzeugung, dass ein historisches Fahrzeug nicht an Wert verliert, dessen Attraktivität mit den Jahren sogar zunimmt. Und für Graubünden als Touris- muskanton mit erlebnishungrigen Feriengästen trifft dies in doppeltem Masse zu.

Was aber beim Schreiben – und das ist unser letzter, der neunte Anspruch – am meisten Freude bereitet hat, ist die Einsicht, dass auch das «Leben einer Vision» und die Freiwilligenarbeit in einer Gruppe Gleichgesinnter grossen Spass machen kann und wohl die entscheidenden Faktoren für den bisherigen Erfolg des Club 1889 darstellen. Viele Aktive sind dem Club über 20 Jahre treu geblieben. Unglaublich, dass 13 Projekte abgeschlossen werden konnten. 13 Fahrzeuge in 20 Jahren exklusiv für die Rhätische Bahn.

Mögen sich viele an den Fahrzeugen erfreuen. Genau so, wie an unserem grossen 20-Jahr-Jubiläum vom 14.–16.10.2016.

Eviva la viafier retica istorica!

Martin und Fredy Pfister

Samedan, im Februar 2017

Realisierte Projekte 1996–2016

G 3/4 11 «Heidi» (1902)	2
Ge 4/4 182 «Cocodrillo del Bernina» (1928)	4
C 2012 «Il Samedrin» (1889)	6
B 2138 «Filisurer-Stübli» (1903)	8
BC 110 «Ul Mesolcines» (1909)	10
C 114 «La Bucunada» (1910)	12
F 4004 «Doris und Calvin» (1896)	14
Z 26 «Bahnpostwagen» (1913)	16
D2 4052 II «Rätia-Stübli» (1913)	18
N 1513/1520 «Langholzwagen» (1906)	20
K1 5615 «Il Grischun» (1913)	22
L3 6603 «Hochbordwagen» (1911)	24
Gbk-v 5563 «25 Jahre Dampffreunde» (1913)	26

Clubchronik und Pressespiegel

1991–1996	30
Das Bewusstsein über den Wert historischer RhB-Fahrzeuge beginnt sich auszuprägen	
1996	38
Die Gründungsversammlung des Club 1889	
1997	42
Genügend Geld für X 9034 vorhanden	
1998	43
Aufrichtfest des C 2012	
1999	48
Übergabefeier des C 2012 an die RhB, Gründungen Associazione 182 und Gruppe Landquart/Chur, Rückholung Bernina-Krokodil	
2000	72
Überführen Bernina-Krokodil und Dampflokomotive «Heidi», Planungen für «Filisurer-Stübli» und Restaurationsbeginn Langholzwagen	
2001	96
Renovation und Übergabefeier von «La Bucunada» an die RhB, Ausstellung im alten Coop von Samedan, eigenes Catering	
2002	120
Aufrichte und Übergabefeier «Filisurer-Stübli», Fertigstellung Langholzwagen	

2003	154	2011	232
Gründung <i>historic RhB</i> , Anlässe «100-Jahre-Albulabahn», Übergabe «Rätia-Stübli», Beginn Restauration K1 5615, Ausstellung «Mini, dini, üsi Bahn...» in VHS Luzern		Sponsoren- und Helfereinfahrt für das Bernina-Krokodil, Pflichtenheft für Einstellhalle Samedan	
2004	172	2012	244
Übergabe K1 5615, Überführungen «Heidi» nach Samedan / «Bernina-Krokodil» nach Poschiavo, viele Clubanlässe, neu strukturiertes Catering		Ein «durchzogenes Clubjahr», Präsentation Z 26, keine Werkstatt mehr für die Gruppe Landquart/Chur	
2005	190	2013	250
Fleissige Projektarbeit, ausgelastetes Catering		Erfolgreiche Einsätze des Bernina-Krokodils, grosse Fortschritte bei der Dampflok «Heidi», Restauration der Hippschen Wendescheibe	
2006	198	2014	258
10-Jahr-Club-Jubiläum, fleissige Projektarbeit		Dampflok «Heidi» erstmals unter Dampf, Beginn Restauration «Hochbordwagen»	
2007	204	2015 bis März 2016	262
Einweihung BC 110 «Ul Mesolcines»		20 Jahre Club 1889, Weitere Probefahrten und Einweihung der Dampflok «Heidi», Einweihung F 4004, Präsentation «Hochbordwagen»	
2008	214	Jubiläum «20 Jahre Club 1889»	298
Fleissige Projektarbeit		«Bahndtimer im Stundentakt» – Ein Fest von Bahnfreunden für Bahnfreunde, 14.–16.10.2016	
2009	220		
Fleissige Projektarbeit, Fahrzeugausstellung in Filisur			
2010	226		
Erste Präsentation und erste öffentliche Fahrten des Bernina-Krokodil, Planungsarbeiten an der 205			



HOLSBOER EXPRESS (20 Jahre Club 1889, 16.10.2016)
Foto: Matti Morelli

Realisierte Projekte 1996–2016

G 3/4 11 «Heidi» (1902)



Das Wichtigste in Kürze:

- Dampflokomotive für den Betrieb der Albulabahn (Eröffnung 1903)
- 1952 kurzer Auftritt in Heidi-Film
- Ab 2015 Dampflokomotive auf neuem Stand der Technik: Betrieb mit schwefelarmen Öko-Heizöl-EL, kein Funkenschlag, elektrische Vorwärmanlage

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1902	G 3/4 11	Rhätische Bahn
1977		Modelleisenbahnfreunde Zweilütschinen, 1990 abgestellt
2000		Kauf durch Club 1889 Rückführung nach Filisur
2004		Überführung nach Samedan
2015	G 3/4 11	Wiederinbetriebnahme

Restaurationszeitraum:

2005–2015

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Präsentation der Öffentlichkeit:

5. März 2015 mit Sponsorenfahrt

Projektleiter:

Armin Brüngger

Steckbrief:

Besteller:	RhB
Ablieferung:	1902, Inbetriebnahme 8. Januar 1903
Ablieferung Neubaukessel:	2006
Baufirma:	SLM, Winterthur
Kesselbaufirmen:	Dampflo- und Maschinenfabrik DLM AG, Winterthur, und HKB Ketelbouw, Venlo (NL)
Beschaffungspreis:	Fr. 48 500.–
Ölfeuerung:	System «DLM/Jucker»
Brennstoff:	Heizöl EL
Fabriknummern:	1476 (Lok), 2675 (neuer Kessel)
Anzahl Achsen:	3 Trieb- und Kuppelräder, 1 Laufachse
Ø Trieb-/Kuppelräder:	1050 mm
Ø Laufachse:	700 mm
Radstand fest:	2600 mm
Radstand total:	4700 mm
Länge über Puffer:	8434 mm
Breite total:	2550 mm
Höhe:	3570 mm
Maximalgeschwindigkeit:	45 km/h
Beleuchtung:	24 V (Batterie, geladen über Alternator)
Leergewicht:	28 000 kg
Gewicht Wasser im Kessel:	2 500 kg
Gewicht Wasservorrat:	3 100 kg
Gewicht Ölvorrat:	820 kg (950 l à 0.86 kg/l)
Öldurchsatz:	400 l/Std.
Maximalgewicht (100% Vorräte):	34 800 kg
Gewicht mit 2/3 Vorräte:	34 000 kg
Bremsgewicht:	28 000 kg
Handbremsgewicht:	20 000 kg

Angaben zur Dampfanlage:

Kesseldurchmesser:	1.11 m	Verdampfungsheizfläche:	50.24 m ²
Grundfläche Feuerbüchse:	1.04 m ²	Überhitzerheizfläche:	14.6 m ²
Anzahl Ölbrenner:	5 Stück (inkl. 1 Pilotbrenner)	Maximaler Kesseldruck:	14 bar
Siederohre:	88 Stück, 42.4 × 2.6 mm	Kessel-Betriebsdruck:	12 bar
	Länge: 3.21 m	Sicherheitsventil:	Typ «Ramsbottom», 1 Stück
Rauchgasrohre:	10 Stück, 127 × 4.0 mm	Durchmesser Zylinder:	340 mm
Überhitzerelemente:	10 Stück, 38 × 3.2 mm	Zylinderhub:	500 mm
direkte Heizfläche:	5.442 m ² (feuerseitig)	Aussensteuerung:	Bauart «Walschaerts»
indirekte Heizfläche:	32.9 m ² Siederohre	Innensteuerung:	Flachschieber mit äusserer Einströmung
	11.9 m ² Rauchgasrohre		

Aufwand Club 1889 / Wert der Lokomotive:

Zeitaufwand:	11 600 Std.
Kosten für Material:	CHF 1 298 000.–
Wert des Lokomotive:	CHF 2 110 000.– (70.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–2560 Stunden):

Peter Adank, Federico Bontognali, Adriano Braun, Armin Brüngger, Niculin Brüngger, Jürg Buxtorf, Carl Cadonau, Menn Capadrutt, Gion Rudolf Caprez, Werner Christoffel, Damian Dorizzi, Albert Eugster, Marcel Fischer, Rico Florin, Kurt Gabathuler, Bruno Galli, Karl Gähwiler, Margrit Gwerder, Patrick Heyer, Theo Hirschi, Max Kienberger, Christian Kopp, Doris Lips, Walter Lips, Otto Lutz, Lieni Pitschi, Robert Reich, Christoph Roner, Marco Roner, Walter Rutz, Ulrico Schmid, Antje Scholz, Emil Stapfer, Hans Stumpf, Max Waibel, Heinz Wäspi, Bernhard Willen, Markus Zaugg

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Doris und Calvin Baeder, St. Moritz; Rico Baumann, Cinous-chel; Erwin Bühler, Samedan; Andrea und Livio Cosutti, Bissone; Roman Delnon, Filisur; Erich Gufler, Filisur, Max Hartmann, Chur, historic RhB, Chur; Kalenderteam Club 1889, Samedan; Tibert Keller, Trin; Hans und Martha Knupp, Herisau; Wolf Dieter Koepp, Berlin (D); Vreni Kugler, Arbon; LGB Gartenbahnen, Nürnberg (D); Lukas Lütjens, Zollikon; Patrick H. Lütjens, Küsnacht; Sven Linden, Dormagen (D); Urs Meyer, Riehen; Modelleisenbahnfreunde Eiger, Zweilütschinen; Ursula und Fritz Oertli, Samstagern; Peter Pfeiffer, Ennetturgi; Hermann Reemtsma, Hamburg (D), Rhätische Bahn AG, Chur; Margrit und Jürg Ruckstuhl, Filisur; Christian Schmid, Filisur; Walter Seidensticker, Bielefeld (D); Lucie und Martin Sieber, Obereingstringen; Jean-Rudolf Sutter, Thusis; Reto und Anna Uffer, Filisur; Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, Bonaduz; Urias von Meyenberg, Rickenbach ZH; Weber E & Cie. AG, Zürich

Ge 4/4 182 «Cocodrillo del Bernina» (1928)



Das Wichtigste in Kürze:

- Durch die ehemalige Bernina-Bahn (BB) beschafftes Einzelstück für die Winterolympiade 1928 in St. Moritz
- Einst stärkste Gleichstromlok der Schweiz
- Aussergewöhnlicher elektrischer Antrieb mit je zwei Motoren je Achse

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1928	Ge 4/4 82	Bernina-Bahn (BB), grosse Schneepflüge
1943		RhB
1946		Entfernung der Schneepflüge
1961	Ge 4/4 182	RhB
1978–1981		VHS Luzern
1984		Privatverkauf nach Frankreich
1999–2000		Kauf durch Club 1889, Rückführung nach Landquart
2000		Überführung nach Samedan
2004		Überführung nach Poschiavo
2010	Ge 4/4 182	Wiederinbetriebnahme

Restaurationszeitraum:

2000–2010

Ort der Restauration:

Samedan

Präsentation der Öffentlichkeit:

19. Juni 2010 anlässlich Fahrzeugparade Brusio

Projektleiter:

Ernst Demonti, Mario Costa (Elektrik)

Steckbrief:

Besteller:	BB
Inbetriebsetzungsjahr:	1928
Baufirmen:	SLM, Winterthur (mechanischer Teil) SAAS, Genf (elektrischer Teil)
Anzahl Achsen:	4
Achsfolge:	Bo'Bo'
Länge über Puffer:	14 000 mm
Länge der Lokbrücke:	7 800 mm
Totaler Achsstand:	10 000 mm
Grösste Breite:	2 400 mm
Höhe Stromabnehmer gesenkt:	3 600 mm
Drehgestellabstand:	2 100 mm (vor 1946: 2 200 mm)
Raddurchmesser:	975 mm
Übersetzung Getriebe:	1:7
Antriebsart:	SAAS-Federantrieb
Dienstgewicht:	43 000 kg (vor 1946 44 800 kg)
Stromart/Spannung:	Gleichstrom 1000 V (vor 1935 750 V)
Steuerungsart:	mechanisch-pneumatische Schützensteuerung
Anzahl Fahrmotoren:	4 × 2 à 100 PS (bis 1935 75 PS)
Fahrmotorentyp:	TC 404 (SAAS)
Stundenleistung am Rad:	760 PS (bis 1935 600 PS bei 16 km/h)
Stundenzugkraft am Rad:	12 825 kg bei 16 km/h
maximale Anzugkraft:	14 200 kg
Maximalgeschwindigkeit:	45 km/h
Anhängelast auf 75%:	50 t
Fern-/Vielfachsteuerung:	keine
Bremsen:	2 Handspindelbremsen auf jedes Drehgestell, Vakuumbremse, elektrische Widerstandsbremse, elektromagnetische Schienenbremse
Sicherheitseinrichtung:	Siste-Sicherheitsapparat Typ BBC

Aufwand Club 1889 / Wert der Lokomotive:

Zeitaufwand:	9339 Std.
Kosten für Material:	CHF 320 440.–
Wert der Lokomotive:	CHF 974 170.– (70.–/Std.)

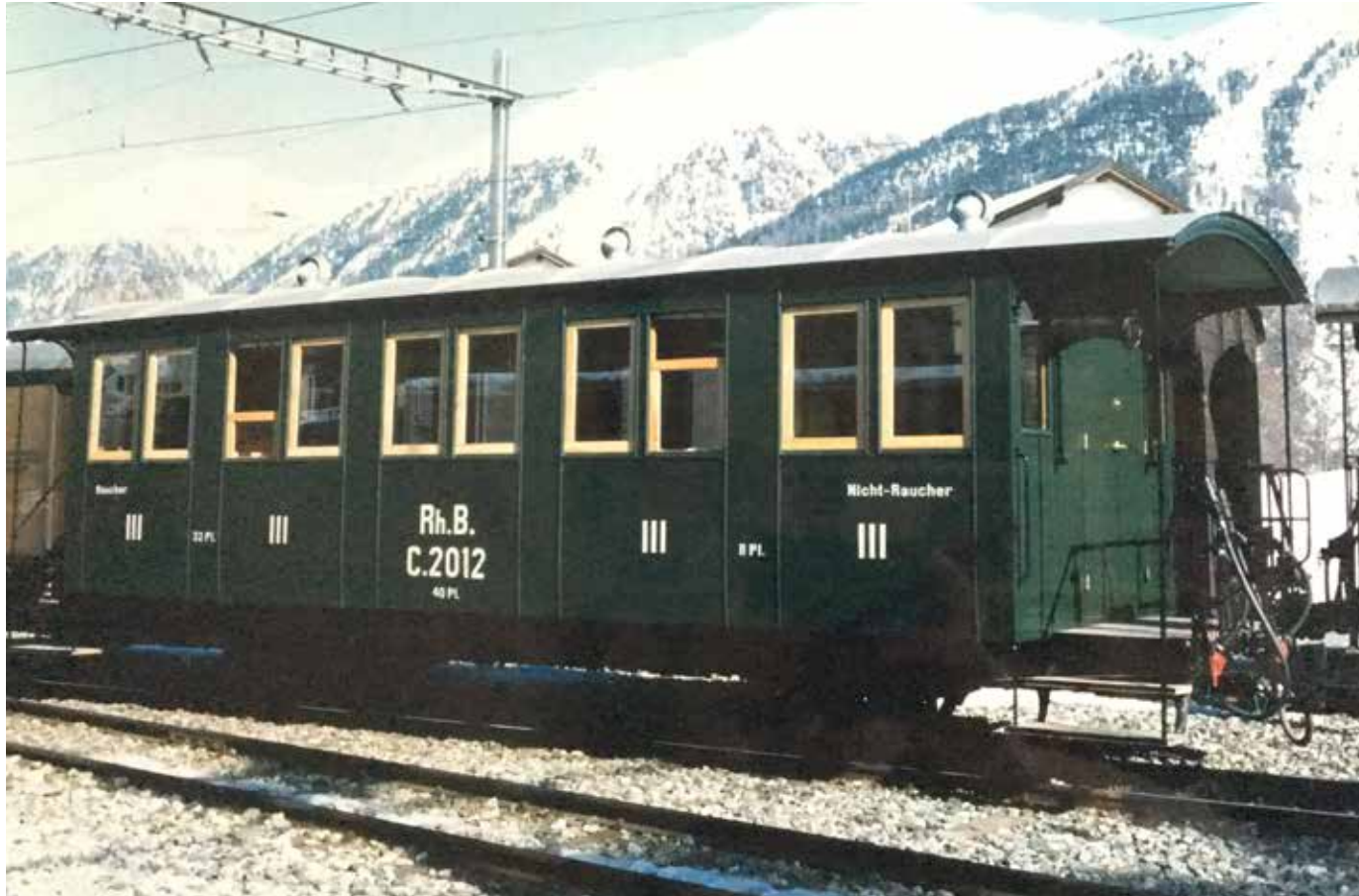
Freiwillige Helfer (20–1192 Stunden):

Adriano Braun, Remo Braun, Armin Brüngger, Franco Compagnoni, Lino Costa, Mario Costa, Giordano Cramerer, Dario Cramerer, Ernst Demonti, Moreno Demonti, Rico Florin, Hans Furgler, Franz Galliker, Theo Hirschi, Riccardo Isepponi, Max Kessler, Giancarlo Lanfranchi, Remo Lanfranchi, Franz Menghini, Nadir Menghini, Giorgio Murbach, Ursin Nett, Enio Pagnoncini, Alfons Pally, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Francesco Prelz, Patric Suter, Dino Tuena, Diego Tuena, Karl Wohlwend, Werner Wohlwend, Isodoro Zala

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

ABB Sécheron SA, Meyrin; Jürg Aeschlimann, Bolligen, Walter Anderau, Kilchberg; Patrick Belloncle, Kerzers; BEMO Modelleisenbahnen, Uhingen (D); Eric Bettega, Grenoble (F); Iginio Bondolfi, Li Curt; Gian Brüngger, Chur; Erwin Bühler, Samedan; Comune di Poschiavo; Mario Costa, Poschiavo; Roman Delnon, Filisur; Klaus Fetzer, Frankfurt a. M. und Zuoz; Finanzverwaltung Graubünden, Chur; historic RhB, Chur; Hans Heinrich Isler, Wädenswil; Josef Jörg, St. Moritz; Kalenderteam Club 1889, Samedan; Peter Kalt, Allschwil; René Kaufmann, Müllheim Dorf; Tibert Keller, Trin; Max Kienberger, Gattikon; Stefan Kiss (KISS Modellbahnen), Viernheim (D); Wolf Dieter Koepf, Berlin (D); Lucien Krieger, Oberwil; Vreni Kugler, Arbon; Walter Mäder AG, Killwangen; Peter Märky (Hotel Steffani), St. Moritz; Urs Meier, Riehen; Repower, Poschiavo; Robert Sägesser, Winterthur; SAP Schweiz AG, Biel; Lucie und Martin Sieber, Oberengstringen; Jean Rudolf Sutter, Thusis; Swiss Re Company, Zürich; Bernardo Tuena, Li Curt; André Vögeli (Mäder Farben), Killwangen; Paul Wieser, Buchs ZH, Peter Zollinger, Bischofzell

C 2012 «Il Samedrin» (1889)



Das Wichtigste in Kürze:

- Ältester Personenwagen der RhB, vormals Landquart-Davos-Bahn (LD), für Kurgäste und Einheimische in der 3. Klasse
- Erstes Restaurationsprojekt Club 1889
- Detailliert nach Originalplänen rekonstruierte Inneneinrichtung
- Seltene Stirnwandbeleuchtung (Petroleum-Leuchtenimitat)
- Seltenes kleines Damen-Nichtraucherabteil
- Riemenzug-Fensteröffnungsmechanismus

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1889	C 32	Landquart Davos Bahn (LD)
1895	C 52	RhB
1899	C 212	RhB
1911	C 2012	RhB
1940	Xk 9034	RhB (Werkstattwagen)
1999	C 2012	RhB

Restaurationszeitraum:

1996–1999

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Offizielle Übergabe an RhB:

20. März 1999 in Samedan

Projektleiter:

Armin Brünger

Steckbrief:

Besteller:	LD
Inbetriebsetzungsjahr:	1889 (Eröffnungsjahr LD)
Baufirma:	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Beschaffungspreis:	Fr. 5800.–
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	9500 mm
Totaler Achsstand:	7100 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h
Sitzplätze 3. Klasse:	40 Plätze
Beleuchtung:	24 V / ab zwei 12-V-Batterien
Heizung:	Stammnetz (elektrisch), Dampfheizung
Farbe:	grün
Fahrfähig:	auf allen Strecken der RhB
Leergewicht:	6000 kg
Dienstgewicht:	9000 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	5600 Std.
Kosten für Material:	CHF 60 000.–
Wert des Wagens:	CHF 340 000.– (50.–/Std.)

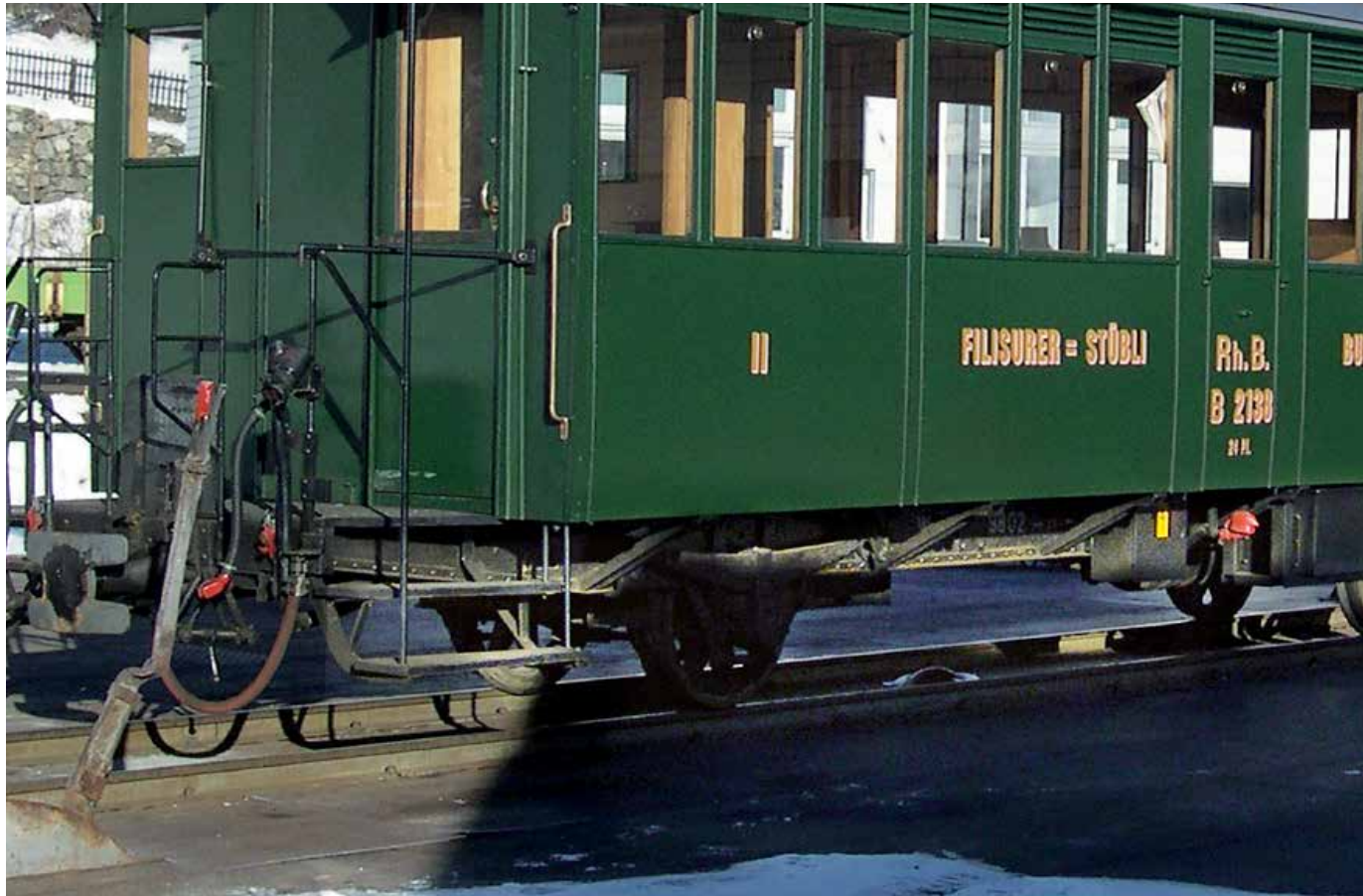
Freiwillige Helfer (20–843 Stunden):

Claudio Bianchi, Armin Brüngger, Niculin Brüngger, Jürg Buxtorf, Peter Buzzetti, Gion Caprez, Christoph Durtschi, Leonardo Godly, Theodor Hirschi, Mario Hotz, Thomas Jauslin, Hans Kärcher, Adrian Kessler, Beat, Kessler, Max Kessler, Yvonne Kessler, Christina Lombriser, Gian Luzi, Rico Niederegger, Reto Pally, Enrico Pirovino, Fredy Pfister, Martin Pfister, Niculina Pfister, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Christian Ticar, Bruno Voneschen, Bruno Wermelinger, Gertrud Wermelinger, Bernhard Willen

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Yvonne und Roger Altdorfer, Winterthur; Heinz Bachmann, Horw; Bell AG, St. Moritz; Gian Brüngger, Chur; Erwin Bühler, Samedan; Bündner Heimatschutz, Chur; Calanda-Haldengut, Samedan; Club engiadinais dals amihs da al viafier (CEAV), Samedan; Roman Delnon, Filisur; Denkmalpflege Graubünden, Chur; Elvia-Versicherungen, Samedan; Armin Etter, Pontresina; Klaus Fetzer, Frankfurt a. M. (D) und Zuoz; Freund AG, Samedan; Gemeinde Samedan; Gredig Bäckerei, Samedan; Freunde der Schmalspurbahnen, Laudenbacher Bau AG, La Punkt; Thusis; Tibert Keller, Trin; Merz AG, Samedan; Urs Meyer, Riehen; Modellbau-Atelier Pirovino, Igis; Schweizer Rückversicherung, Zürich; Venzi Paganini, Samedan; Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, Bonaduz; Georg Vieli, Domat/Ems; Villiger Zigarrenfabrik, Pfeffikon

B 2138 «Filisurer-Stübli» (1903)



Das Wichtigste in Kürze:

- Ehemals luxuriöser Wagen für die Albulabahn (mit 4 Coupés und WC), erkennbar an der originellen Fenstereinteilung
- Für Winter-/Sommersportgäste nach St. Moritz in der 1.+2. Klasse
- Durch die Gemeinde Filisur finanzierter Umbau (durch den Club 1889)
- Buffet-Wagen mit auf nostalgisch getrimmter Inneneinrichtung und eigenem Geschirr (mit «Filisurer-Stübli»-Logo)
- Die perfekte Ergänzung für historische Dampfzüge

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1903	AB 117	RhB
1950	B 117	RhB
1956	B 2138	RhB
1967	X 9064	RhB (Rottenwagen)
2002	B 2138	RhB

Restaurationszeitraum:

2001/2002

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Offizielle Übergabe an RhB:

19. Oktober 2002 in Filisur

Projektleiter:

Armin Brüngger

Steckbrief:

Besteller:	RhB
Inbetriebsetzungsjahr:	1903 (für Eröffnung Albulabahn)
Baufirma:	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Beschaffungspreis:	CHF 13 390.–
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	10 440 mm
Totaler Achsstand:	8 040 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h
Sitzplätze an Tischen:	24 Plätze
Beleuchtung:	24 V / ab Batterie
Heizung:	Stammnetz, Bernina, Dampfheizung
Farbe:	grün
Fahrfähig:	auf allen Strecken der RhB
Leergewicht:	8 520 kg
Dienstgewicht:	10 320 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	3178 Std.
Kosten für Material:	CHF 75 378.–
Wert des Wagens:	CHF 234 278.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–475 Stunden):

Armin Brüngger, Gian Brüngger, Niculin Brüngger, Silvio Brüngger, Jürg Buxtorf, Marcel Fischer, Andri Florin, Roman Florin, Kurt Gabathuler, Roland Haldi, Theodor Hirschi, Hans Kärcher, Adrian Kessler, Max Kessler, Armando Luzi, Florian Luzi, Gian Luzi, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Fredy Pfister, Martin Pfister, Christoph Roner, Hans Stumpf, Andri Stuppan, Max Waibel, Heinz Wäspi, Bruno Wermelinger, Bernhard Willen

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Barbara und Rico Barandun, Filisur; Fida und Georg Barandun-Moritz, Filisur; Ursi und Max Barandun-Studinger, Filisur; W.+H. Clavadetscher (Hotel Schöntal), Filisur; F.+M. Comtesse, Filisur; Roman Delnon, Filisur; Armin Eggenberger, Filisur; Filisur Tourismus; Gemeinde Filisur; J. Schaniel & Sohn AG, Filisur; Georg Janett, Filisur; Ernst und Agatha Kuoni-Beeli, Chur; Angela und Gallus Liesch (Hotel Rätia), Filisur; Jürg und Margrit Ruckstuhl, Filisur; Christian Schmid-Seifert, Filisur; Johannes Schmid, Filisur; Schutz Alpengartencenter, Filisur; Schutz Gartenbau, Filisur; Jakob Schutz, Filisur; Anna und Reto Uffer (Hotel Grischuna), Filisur

BC 110 «Ul Mesolcines» (1909)



Das Wichtigste in Kürze:

- Originaler 2.+3.-Klasse-Wagen der ehemaligen Bernina-Bahn (BB)
- Für Sommertouristen über die Bernina-Bahn mit grossen Fenstern
- In der 2. Klasse originale Korbesselbestuhlung wie bei der BB zeitweilig zum Einsatz kam
- Detailliert nach Originalplänen rekonstruierte Inneneinrichtung

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1909	BC 110	BB
1943	B2 2087	RhB
1974	Xk 9086	RhB (Werkstattwagen)
1996	B 21	S.E.F.T. (Misoixer-Bahn)
2003	BC 110	RhB

Restaurationszeitraum:

2003–2007

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

27. 9.–19. 10. 2003 im Verkehrshaus der Schweiz

Offizielle Übergabe an RhB:

31. März 2007 in Poschiavo

Projektleiter:

Armin Brüngger

Steckbrief:

Besteller:	BB
Inbetriebsetzungsjahr:	1909 (Bernina-Bahn teilweise noch im Bau)
Baufirma:	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	11 340 mm
Totaler Achsstand:	5200 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h (Reihe R)
Sitzplätze 2. Klasse:	12 Plätze
Sitzplätze 3. Klasse:	31
Beleuchtung:	24 V / ab zwei 12-V-Batterien
Heizung:	Stammnetz, Bernina
Farbe:	gelb
Fahrfähig:	auf allen Strecken der RhB
Leergewicht:	8 000 kg
Dienstgewicht:	11 010 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	5500 Std.
Kosten für Material:	CHF 110 000.–
Wert des Wagens:	CHF 385 000.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–628 Stunden):

Riet Bonorand, Armin Brüngger, Niculin Brüngger, Christoph Bühler, Carl Cadonau, Albert Eugster, Marcel Fischer, Andri Florin, Rico Florin, Roman Florin, Kurt Gabathuler, Bruno Galli, Hans Gartmann, Erich Gufler, Theo Hirschi, Max Kienberger, Doris Lips, Walter Lips, Armando Luzi, Florian Luzi, Gian, Luzi, Karin Luzi, Steve Nef, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Georg Plangger, Walter Rutz, Ulrico Schmid, Emil Stapfer, Hans Stumpf, Andri Stuppan, Riet Stuppan, Silvana Stuppan, Markus Vital, Heinz Wäspi, Bruno Wermelinger, Bernhard Willen, Carl Wohlwend

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Walter Anderau, Kilchberg; Biveroni Florio, Schinznach-Bad; Hans Bölsterli, Schaffhausen; Gian Brüngger, Chur; Erwin Bühler, Samedan; Roman Delnon, Filisur; Denkmalpflege des Kanton Graubünden, Chur; Duttweiler AG, Samedan; EAO, Eisenbahnamateure, Oberengstringen; Martin Gut, Frauenfeld; Willy Hochstrasser, Passugg-Araschgen; Tibert Keller, Trin; Kurt Meyer, Emmen; Urs Meyer, Riehen; Heinz von Niederhäuser, Egolzwil; Gerard Popp, Rheinfelden; Sarnafil AG, Chur; Christian Schmid, Filisur; Johannes Schmid, Filisur; S.E.F.T. Società Esercizio Ferroviario Turistico; Martin und Lucie Sieber, Oberengstringen; Jean Rudolf Sutter, Thusis; Reto und Anna Uffer, Filisur; Verein Dampffreunde der RhB, Bonaduz

C 114 «La Bucunada» (1910)



Das Wichtigste in Kürze:

- Ehemaliger 3.-Klasse-Wagen der ehemaligen Bernina-Bahn (BB) mit viel originaler Substanz (ganzer Wagenkasten ohne Täferung)
- Für Sommertouristen über die Bernina-Bahn mit grossen Fenstern
- Buffet-Wagen mit auf nostalgisch getrimmter Inneneinrichtung und eigenem Geschirr (mit «La Bucunada»-Logo)
- Die perfekte Ergänzung für historische Bernina-Bahn-Züge

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1910	C 114	BB
1943	C 2084	RhB
1956	B 2084	RhB
1973	Xk 9079	RhB (Rottenwagen)
2002	C 114	RhB

Restaurationszeitraum:

2001

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Offizielle Übergabe an RhB:

27. Oktober 2001 in Pontresina

Projektleiter:

Armin Brüngger

Steckbrief:

Besteller:	BB
Inbetriebsetzungsjahr:	1910 (BB durchgehend eröffnet)
Baufirma:	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	7490 mm
Totaler Achsstand:	5000 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h
Sitzplätze an Tischen:	24 Plätze
Beleuchtung:	24 V / ab Batterie
Heizung:	Stammnetz, Bernina
Farbe:	gelb
Fahrfähig:	auf allen Strecken der RhB
Leergewicht:	6330 kg
Dienstgewicht:	8130 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	2500 Std.
Kosten für Material:	CHF 35 000.–
Wert des Wagens:	CHF 125 000.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–55 Stunden):

Gian Luzi, Andri Stuppan, Theo Hirschi, Carl Cadonau, Mario Costa, Armin Brüngger, Roman Florin, Bruno Wermelinger, Heinz Wäspi, Bernhard Willen

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

ARGE Tasna/Magnacun Bazzola/Laich, Scuol; Rudolf P. Bindschedler, Bern; Erwin Bühler, Samedan; Club engiadinais das amihs da la viafier (CEAV), Samedan; Heineken Schweiz AG, Winterthur; Tibert Keller, Trin; SIG Holding, Neuhausen; Alfred Stöckl (Maler), Samedan; Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, Bonaduz; Ramon Zangger (Schreiner), Samedan

F 4004 «Doris und Calvin» (1896)



Das Wichtigste in Kürze:

- Durch die neugegründete RhB für die Netzerweiterung Chur–Thusis bestellt
- Typischer, früher weitverbreiteter, Gepäckwagen mit Abteil für Kondukteur.
- Seltener historischer Gepäckwagen mit detailliert rekonstruierter Inneneinrichtung

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1896	F4	RhB
1899	F504	RhB
1911	F4004	RhB
1944	X9038	RhB (Hafnerwagen Samedan)
1989	X2938	Kauf durch DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke)
2000	X2938	Kauf durch Club 1889
2015	F4004	Inbetriebsetzung bei RhB

Restaurationszeitraum:

2008–2015

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Präsentation der Öffentlichkeit:

27. Februar 2015 mit Helfer- und Sponsorenfahrt

Projektleiter:

Armin Brüngger

Steckbrief:

Besteller:	RhB
Inbetriebsetzungsjahr:	1896
Baufirma:	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Beschaffungspreis:	CHF 5290.–
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	8 680 mm
Totaler Achsstand:	3 700 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h (Reihe R)
Heizung:	Stammnetz, Dampfheizung
Farbe:	grün
Fahrfähig:	auf allen Strecken der RhB
Leergewicht:	7 160 kg
Dienstgewicht:	10 000 kg
Breite:	2 700 mm
Höhe:	3 070 mm

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	5413 Std.
Kosten für Material:	CHF 87 274.–
Wert des Wagens:	CHF 357 924.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–760 Stunden):

Federico Bontognali, Armin Brüngger, Jan Buchli, Carl Cadonau, Werner Christoffel, Damian Dorizzi, Armin Eggenberger, Albert Eugster, Marcel Fischer, Rico Florin, Erich Gufler, Theo Hirschi, Max Kienberger, Doris Lips, Walter Lips, Gian Luzi, Karin Luzi, Marco Lütscher, Jon Melcher, Robert Reich, Thomas Rogantini, Walter Rutz, Ulrico Schmid, Emil Stapfer, Peter Studer, Hans Stumpf, Markus Vital, Gianni Vuerich, Simon Wohlhauser, Markus Zaugg, Jürg Zürcher

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Doris und Calvin Baeder, St. Moritz; Erwin Bühler, Samedan; F. Duttweiler AG, Samedan; Josef Meyer Rail AG, Rheinfelden; Kalenderteam Club 1889, Samedan; Kantonale Denkmalpflege, Chur, Tibert Keller, Trin; Modellbau-Atelier Pirovino, Igis; Silvio Pinggera, S-chanf

Z 26 «Bahnpostwagen» (1913)



Das Wichtigste in Kürze:

- Seltener Vertreter eines zweichachsigen Bahnpostwagens der ehemaligen Schweizerischen Postverwaltung (Privatwagen)
- Originale Innenausstattung zu grossen Teilen erhalten

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1913	Z° 321	Schweiz. Bahnpostverwaltung
1931	Z 26	Schweiz. Bahnpostverwaltung
1954	Z° 18 II	Schweiz. Bahnpostverwaltung
1964	Z° 18	Schweiz. Bahnpostverwaltung
1967	Z° 18	RhB
1970	Xk 9076	RhB (Werkzeugwagen BM1)
2002	Xk 9076	RhB (Magazinwagen Club 1889)
2012	Z 26	RhB

Restaurationszeitraum:

2005–2012

Ort der Restauration:

Chur (Gruppe Landquart/Chur)

Präsentation der Öffentlichkeit:

16./17. Juli 2012 in Ilanz

Projektleiter:

Gion Caprez / Karl Gähwiler

Steckbrief:

Besteller: Schweizerische Postverwaltung
Inbetriebsetzungsjahr: 1913
Baufirma: Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren

Anzahl Achsen: 2
Länge über Puffer: 10 500 mm
Totaler Achsstand: 6 000 mm
Maximalgeschwindigkeit: 60 km/h
Heizung: Stammnetz, Dampfdurchleitung
Farbe: grün
Fahrfähig: auf allen Strecken der RhB
Leergewicht: 10 500 kg
Dienstgewicht: 17 500 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand: 3354 Std.
Kosten für Material: CHF 5 147.–
Wert des Wagens: CHF 139 307.– (40.–/Std.)

Freiwillige Helfer (mindestens 20 Stunden):

Gian Brüngger, Werner Capatt, Gion Rudolf Caprez, Werner Christoffel, Albert Eugster, Kurt Gabathuler, Karl Gähwiler, Gian Luzi, René Meier, Samuel Moor, Lucca Projer, Robert Reich, Peter Schegg, Hans Stumpf

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Kalenderteam Club 1889, Samedan, Tibert Keller, Club 1889

D2 4052 II «Rätia-Stübli» (1913)



Das Wichtigste in Kürze:

- Ehemaliger Gepäckwagen für die Engadinerlinie
- Clublokal der «Dampffreunde der Rhätischen Bahn» mit der «Marcello-Bar» (in Erinnerung an den charismatischen Geschäftsführer des Vereins)
- Regelmässiger Einsatz in Dampfzügen

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1913 F 4043 RhB
1964 D2 4043 RhB
1986 Xk 9028 IV RhB (Bahndienstwagen)
1999 D2 4052 II RhB (Barwagen)

Restaurationszeitraum:

2003 (nur Innenausbau)

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Symbolische Übergabe an den Verein

Dampffreunde der Rhätischen Bahn:

19. Mai 2003 in Samedan

Projektleiter:

Armin Brüngger und Gian Luzi

Steckbrief:

Besteller: RhB
Inbetriebsetzungsjahr: 1913
Baufirma: Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Anzahl Achsen: 2
Länge über Puffer: 7490 mm
Totaler Achsstand: 5000 mm
Maximalgeschwindigkeit: 60 km/h
Sitzplätze: keine, nur Stehplätze
Beleuchtung: 18 V / ab Batterie
Heizung: Stammnetz (elektrisch), Dampfheizung
Farbe: grün
Fahrfähig: auf allen Strecken der RhB
Leergewicht: 8270 kg
Dienstgewicht: 9000 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand: 435 Std.
Kosten für Material: CHF 12 000.–
Wert des Wagens: CHF 33 750.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–111 Stunden):

Armin Brüngger, Carl Cadonau, Roman Florin, Theodor Hirschi, Gian Luzi, Martin Pfister, Christoph Roner, Andri Stuppan, Bernhard Willen

Auftraggeber:

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

N 1513/1520 «Langholzwagen» (1906)



Das Wichtigste in Kürze:

- Äusserst seltene Vertreter ehemaliger Lanholz-Drehschemelwagen
- Zwei Wagen werden für eine Holzladung verwendet, werden daher als ein Wagen wahrgenommen

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1906	N 1513/1520	RhB
1911	N 8013/8020	RhB
1917	N 285/282	Chur-Arosa-Bahn
1942	N° 7817/7824	RhB
1958	Lck 7813/7824	RhB
1987	Lck 7813	ausrangiert
2000		Übernahme beider Wagen durch Club 1889
2002	N 1513/1520	RhB

Restaurationszeitraum:

2000–2003

Ort der Restauration:

Chur (Gruppe Landquart/Chur)

Einweihung:

Einweihungsfahrt am 11. Oktober 2002
Chur–Filisur mit Extrazug

Projektleiter:

Gion Caprez

Steckbrief:

Besteller:	RhB
Inbetriebsetzungsjahr:	1906
Baufirma:	Staudinger Waggonfabrik (Ö)
Anzahl Achsen:	2
Länge über Puffer:	3700 mm
Totaler Achsstand:	1500 mm
Maximalgeschwindigkeit:	60 km/h
Farbe:	grau
Fahrfähig:	Auf allen Strecken der RhB (Bernina und Chur–Arosa am Zugschluss)
Leergewicht:	3700 kg
Ladegewicht:	max. 20 000 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand:	3200 Std.
Kosten für Material:	CHF 10 000.–
Wert des Wagens:	CHF 138 000.– (40.–/Std.)

Freiwillige Helfer (mindestens 20 Stunden):

Gian Brüngger, Gion Rudolf Caprez, Kurt Gabathuler, Karl Gähwiler, Christoph Kramer, Armin Rogentin, Peter Schegg, Sandro Triacca

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Bündner Heimatschutz, Denkmalpflege Kanton Graubünden, Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

K1 5615 «Il Grischun» (1913)



Das Wichtigste in Kürze:

- Typischer, früher weitbreiteter, gedeckter RhB-Güterwagen aus einer Serie von ehemals 115 Stück, im Volksmund als «Viehwagen» bekannt.
- Als letzter Vertreter daher seltener historischer Güterwagen

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1913	K1 5615	RhB
1969	Gbk-v 5615	RhB
1970	Xk-v 9077	RhB (Bahndienst)
1996	Xk-v 9398	RhB (Bahndienst)
2004	K1 5615	RhB

Restaurationszeitraum:

2003/2004

Ort der Restauration:

Chur (Gruppe Landquart/Chur)

Präsentation der Öffentlichkeit:

GV Club 1889 am 13. November 2004

Projektleiter:

Gion Caprez

Steckbrief:

Besteller: RhB
Inbetriebsetzungsjahr: 1913
Baufirma: De Dietrich & Cie. Niederbronn

Anzahl Achsen: 2
Länge über Puffer: 8450 mm
Totaler Achsstand: 4200 mm
Maximalgeschwindigkeit: 60 km/h (Reihe R)
Heizung: Stammnetz, Dampfdurchleitung
Farbe: grau
Fahrfähig: Auf allen Strecken der RhB
Leergewicht: 6550 kg
Dienstgewicht: 12500 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand: 435 Std.
Kosten für Material: CHF 9500.–
Wert des Wagens: CHF 31250.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (mindestens 20 Stunden):

Gian Brüngger, Gion Rudolf Caprez, Kurt Gabathuler, Karl Gähwiler, Christoph Kramer, René Meier, Guido Müller, Armin Rogentin, Peter Schegg, Hans Spiess, Sandro Triacca

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Denkmalpflege Kanton Graubünden, Club 1889

L3 6603 «Hochbordwagen» (1911)



Das Wichtigste in Kürze:

- Typischer, früher weitverbreiteter, Hochbord-RhB-Güterwagen,
- Seltener historischer Güterwagen
- Servicewagen für Dampflok Ge 3/4 11

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1911	L3 6603	RhB
1977	E 6603	RhB
2915	L3 6603	RhB

Restaurationszeitraum:

2015

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Präsentation der Öffentlichkeit:

27. Februar 2015 anlässlich Helfer- und Sponsorenfahrt für F 4004

Projektleiter:

Max Waibel

Steckbrief:

Besteller: RhB
Inbetriebsetzungsjahr: 1911
Baufirma: Nicaise et Delcuve, La Louvière (B)

Anzahl Achsen: 2
Länge über Puffer: 8890 mm
Totaler Achsstand: 4700 mm
Maximalgeschwindigkeit: 60 km/h
Heizung: Dampfdurchleitung
Farbe: grau
Fahrfähig: Auf allen Strecken der RhB
Leergewicht: 6 690 kg
Dienstgewicht: 15 000 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand: 550 Std.
Kosten für Material: CHF 3 940.–
Wert des Wagens: CHF 31 440.– (40.–/Std.)

Freiwillige Helfer (mindestens 20 Stunden):

Armin Brüngger, Gian Brüngger, Menn Capadrutt, Werner Christoffel, Albert Eugster, Rico Florin, Theo Hirschi, Walter Lips, Gian Luzi, Robert Reich, Ulrico Schmid, Antje Scholz, Emil Stapfer, Hans Stumpf, Max Waibel

Sponsoren/Gönner (ab CHF 1000.– bzw. Material- und Arbeitsspenden):

Club 1889

Gbk-v 5563 «25 Jahre Dampffreunde» (1913)



Das Wichtigste in Kürze:

- Typischer, früher weitverbreiteter, gedeckter RhB-Güterwagen, im Volksmund bekannt als «Viehwagen»
- recht seltener historischer Güterwagen

Frühere und aktuelle Bezeichnung

1913	K1 5563	RhB
1950		Umbau mit Gestlekasten
1970	Gbk-v 5563	RhB
2001		Neuanstrich durch Club 1889

Restaurationszeitraum:

2001/2002

Ort der Restauration:

Samedan (Gruppe Samedan)

Symbolische Übergabe an den Verein

Dampffreunde der Rhätischen Bahn:

6. 3. 2002 in Untervaz anlässlich GV des Vereins in Untervaz

Projektleiter:

Armin Brünger

Steckbrief:

Besteller: RhB
Inbetriebsetzungsjahr: 1913
Baufirma: De Dietrich & Cie. Niederbronn
Anzahl Achsen: 2
Länge über Puffer: 8450 mm
Totaler Achsstand: 4200 mm
Maximalgeschwindigkeit: 70 km/h (Reihe R)
Farbe: hellgrau
Fahrfähig: auf allen Strecken der RhB
Leergewicht: 7 700 kg
Dienstgewicht: 12 000 kg

Aufwand Club 1889 / Wert des Wagens:

Zeitaufwand: 184 Std.
Kosten für Material: CHF 2 500.–
Wert des Wagens: CHF 11 700.– (50.–/Std.)

Freiwillige Helfer (20–103 Stunden):

Armin Brügger, Carl Cadonau, Hans Kärcher, Gian Luzi, Martin Pfister, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Christoph Roner, Remo Tuena, Bruno Wermelinger, Bernhard Willen

Auftraggeber:

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn



HOLSBOER MEMORIAL und historischer Postbus
(20 Jahre Club 1889, 14.10.2016)
Foto: Georg Trüb

Clubchronik und Pressespiegel

1991–1996

Das Bewusstsein über den Wert historischer RhB-Fahrzeuge beginnt sich auszuprägen

In einer Gesprächsrunde von 1991 der Bündner Sektion des Schweizerischen Werkbundes (Vereinigung von Künstlern und Kunstvermittlern) bezeichnete der bekannte Churer Kunsthistoriker Luzi Dosch die RhB als «Gesamtkunstwerk» (vgl. Dokument **[1.1]**). Dieses umfasse gemäss dem vom Lokführer und RhB-Historiker Gion Caprez an dieser Gesprächsrunde gehaltenen Referat auch «die wenigen noch intakten alten Personenwagen» **[1.2]**.

Um einen ersten Überblick über den vorhandenen historischen RhB-Fahrzeugpark im «Gesamtkunstwerk» zu erhalten, verfasste Fredy Pfister 1992 zu Handen der RhB und des Bündner Heimatschutzes eine Zusammenstellung historischer Zugskompositionen **[1.3]**. Im gleichen Jahr bat die Präsidentin des Bündner Heimatschutzes, Frau Rita Cathomas-Bearth, aufgrund dieser Publikation, «dass vorerst die gefährdeten Wagen an einem geschützten Ort aufbewahrt werden. Eine Restaurierung dieser Objekte zum Gebrauch evtl. auch die Einrichtung eines Museums könnte dann nach und nach erfolgen mit Unterstützung und Förderung von privater Seite. Dazu wäre allerdings ein genaues Konzept notwendig.» **[1.4]**. Der Direktor der Rhätischen Bahn, Herr Silvio Fasciati, versicherte in der Folge unverbindlich, trotz des nicht «unbeträchtlichen Zusatzaufwandes [...] und erst recht in der gegenwärtigen, sehr angespannten finanziellen Situation von Bund und Kanton Graubünden», «gangbare (Zusammenarbeits-)Wege» zu finden. Bemerkenswert war die Ankündigung, «bis zum Vorliegen einer Erhaltungsstrategie für das historische Rollmaterial» keine allfällig wertvollen Fahrzeuge abzubrechen **[1.5]**.

Am 100-Jahr-Jubiläum der RhB von 1989 war zwischen Samedan und St. Moritz von Samedner Eisenbahner ein Zug aus der Anfangszeit eingesetzt worden. Alle Fahrzeuge stammten von 1889 bis 1896. Er war aus der Lok Nr. 1 «Rhätia» sowie zwei originalen Personen- und einem Gepäckwagen, die bereits ausrangiert waren, zusammengesetzt worden. Dieser Zug beflügelte Eisenbahnbegeisterte im Oberengadin aus dem Umfeld der Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV). Als 1993 bekannt wurde, dass der älteste Personenwagen der ehemaligen Landquart-Davos-Bahn von 1889 verschrottet werden sollte, begannen sie sich unter Federführung des Lokführers Armin Brüngger zu organisieren. Der Einsatz galt damit gezielt dem Erhalt des wertvollen Personen-Zweiachsers mit der Nummer X9034 von 1889. Zwei Schriftstücke belegen die Anfänge dieses Engagements **[1.6+1.7]**.

1.1

Samstag, 23. Februar 1991

Bündner Tagblatt

Im Erscheinungsbild der RhB klaffen noch Lücken

Die dritte Gesprächsrunde der Bündner Sektion des Schweizerischen Werkbundes (SWB) fand am letzten Mittwochabend im Sulser-Bau des Bündner Kunstmuseums in Chur statt. Das Erscheinungsbild der RhB ergab das Thema des Abends.

Unter der Gesprächsleitung von Marco Guetg beteiligten sich an der Runde RhB-Direktor Silvio Fasciati, Kunsthistoriker Luzi Dosch, Ingenieur Jürg Conzett und Lokomotivführer Gion Rudolf Caprez.

Einleitend wurde die Jubiläums-Diaschau der RhB vorgeführt, die gewissermassen eine Selbstdarstellung dieses Unternehmens bildet. Die RhB möchte ihre positiven Attribute unterstreichen, die da wären: in Graubünden verwurzelt, dynamisch, qualitätsbewusst, solid, offen.

Vor einem zahlreich erschienenen Publikum hielten alsdann die vier Referenten je ein Kurzreferat aus ihrer spezifischen Sicht der Dinge.

Typisch und prägend für Graubünden

Silvio Fasciati erläuterte, dass die RhB heute einer starken Konkurrenz ausgesetzt sei. Zur Illustration bemerkte er, dass sich der Automobilbestand in Graubünden in den letzten 25 Jahren verfünffacht habe. Das Bahnunternehmen habe vermehrt Schwierigkeiten, Lehrlinge und Personal zu bekommen. Unter diesen Voraussetzungen scheine ihm ein konsequentes Erscheinungsbild äusserst wichtig. Er ergänzte, dass diesbezüglich in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen worden seien. Konkret zeige sich dies in der einheitlich roten Farbgebung des Rollmaterials für den Personenverkehr sowie in der konsequenten Ausgestaltung sämtlicher grafischer Belege und der Berufskleidung des Personals.

Gesamtkunstwerk

Luzi Dosch bezeichnete die RhB als Gesamtkunstwerk. Er beleuch-

tete insbesondere die Architektur der RhB-Bauten und stellte fest, dass in den letzten Jahren einige grosse «Einbrüche» zu verzeichnen waren. Als konkrete Beispiele erwähnte er die Bahnhöfe von Davos Platz, Samedan und Domat/Ems. Nachdem die RhB in den Pionierzeiten unbestrittenermassen Vorbildfunktion auf die serielle Bündner Architektur ausgeübt hat, bröckelt dieser Faktor heute zusehends ab.

Im zweiten Bereich seiner Ausführungen wies Dosch darauf hin, dass die RhB vor allem unter Direktor Gustav Bener (1918–1936) sowie dessen Nachfolger Leonhard Branger eine grosse Kunstmäzenin war. Auch diesbezüglich sieht die Situation heute anders aus.

Altes Rollmaterial für die Nachwelt erhalten

Wohlthuend frisch und pointiert äusserte sich der Lokomotivführer Gion Rudolf Caprez zu seinem Anliegen, die wenigen noch intakten alten Personenwagen nicht auch noch zu verschrotten. Es gehe dabei um ein moralisches Anliegen und weniger um den Dualismus zwischen Form und Gestaltung.

Jürg Conzett wies auf die teilweise gesichtslosen Neukonstruktionen hin und stellte die Frage nach deren Ehrlichkeit, die nicht unbedingt zu einem guten Erscheinungsbild führen müsse.

Architekturkonzept wird angeregt

In der anschliessenden Diskussion gaben vor allem die von Luzi Dosch erwähnten Einbrüche in die RhB-Architektur zu reden. Während auf dem Farbgebungs- und grafischen Sektor offensichtlich auf Einheitlichkeit und klares Erscheinungsbild gemacht wird, scheint die RhB-Leitung im Hinblick auf die unzähligen Bauwerke des Unternehmens noch über kein griffiges Konzept zu verfügen. Das Anliegen, diesen Bereich grundsätzlich zu studieren, kommt klar zutage und müsste in den RhB-Chefeten auf offene Ohren stossen.

(HaHa)

Einführungsreferat "Erscheinungsbild RhB"

Im Erscheinungsbild des Gesamtwerks Eisenbahn muss der Reisezug, dh Lokomotive mit Personenwagen, das hervorstechende Element sein, für den Laien sind Eisenbahn und Zug gar Synonyme. Auch um das Bild und Selbstverständnis einer Bahngesellschaft zu erkennen, welcher Aufgabe wir uns heute stellen, ist das Rollmaterial vorzüglich geeignet. Im Gegensatz zu Hoch- und Ingenieurbauten, die in ihrer Mehrzahl aus der Erbauungszeit einer Bahnlinie stammen, sind Lokomotiven und Wagen weniger langlebig (40 Jahre ist ein typischer Wert) und müssen in noch kürzeren Abständen dem technischen Fortschritt und den Ansprüchen des Publikums angepasst werden. Das jeweils neuste Rollmaterial ist immer auch das Aushängeschild einer Bahn.

So werde ich in einem ersten Teil das heutige Erscheinungsbild eines RhB-Zuges besprechen, um dann in einem zweiten Abschnitt historische Reste früherer "Rhätischer Bahnen" auszumachen. Wenn Sie wollen, können Sie das ruhig als Versuch betrachten, einen Dualismus Farbe und Form zu konstruieren.

Der erste Abschnitt, überschrieben "Die Neulackierung"

Das Ereignis wirbelte wenig Staub auf, war aber für viele Eisenbahner mit etwas Wehmut verbunden: ^{vergangen} Dezember verliess uns der letzte grüne Personenwagen, um wie alle andern vor ihm, auf grellrot umlackiert zu werden. Im Verlauf von 10 Jahren erhielten ca 400 Fahrzeuge eine einheitliche Farbgebung und Beschriftung. Um diese Anstrengung ins richtige Licht zu setzen, muss erwähnt werden, dass mW noch nie zuvor bei der RhB eine Farbvariante auf das ganze Rollmaterial angewandt wurde, bevor Farbe oder Schriftzug wieder wechselten. Wie die RhB heute typisch "rot" ist, war sie in früheren Jahrzehnten typisch "buntscheckig".

Wie ein Unternehmen sein Erscheinungsbild findet und dann durchzieht, war ja

Thema des letzten Vortrags dieser Reihe. So will ich das RhB-Rot nur in seiner Auswirkung auf Lokomotiven und Wagen betrachten. Die Farbe akzentuiert, wie zur Eigenwerbung, den Zug in der Landschaft, und zwar als lebendiger Kontrast sowohl zu winterlichem Weiss wie auch zu sommerlichem Grün. Die meist sauber gewaschenen RhB-Kompositionen heben sich auch auf den Umsteigebahnhöfen angenehm von den SBB-Zügen^{ab}, deren äussere Sauberkeit leider nur tiefen europäischen Durchschnitt erreicht.

Eine stark auffällige Farbe ist uns auch willkommen, um von einer Hypothek der RhB abzulenken: einem Wagenpark mit vielen Bauarten unterschiedlichen Alters und Komforts. Die rote Farbe dient so, gepaart mit gutem technischen Unterhalt, durchaus dazu, ältere Wagen noch länger präsentabel zu erhalten. oder einem aus mehreren verschiedenen Wagentypen zusammengesetzten Zug eine zusammenhängende Erscheinung, eben als "Zug" zu verleihen. Im Gegensatz zu den SBB, die das Gespann Lokomotive-Wagen betonen, indem Loks rot, die Wagen aber grün gehalten sind, hat sich die RhB entschieden, Lok und Wagen als einheitliches Band zu behandeln.

Damit darf ich Sie zum zweiten Abschnitt führen, in dem ich mir herausnehme,

"am roten Lack zu kratzen", auf der Suche nach früheren Realitäten.

Sei zuerst die Existenz-Frage gestellt: Hat überhaupt eine bestimmte Bahn ein eigenes Gesicht, das sie des Studiums wert und seine Zeugen erhaltenswert macht? Gewiss wird das Aussehen von Eisenbahnfahrzeugen hauptsächlich von der Lieferfirma bestimmt, der Besteller äussert dann seine Spezialwünsche, die sich häufig lediglich auf Innendekoration und Farbgebung beschränken. Die Rhätische Bahn steht jedoch seit 100 Jahren ziemlich einzigartig in der europäischen Bahnlandschaft. Obwohl schmalspurig und damit in der Gesellschaft von Ueberland- und Vorortsbähnchen, wird sie wie eine Vollbahn betrieben, bemüht sich also dem Kunden alles zu bieten, was er auch auf einer SBB-Hauptlinie erwartet,

1. und 2. Klasse, Schnellzüge mit Speisewagen, usw.

Dazu ist sie ein relativ geschlossener Mikrokosmos von 100 Jahren Eisenbahntwicklung. Und glücklicherweise sind, bedingt durch steten Geldmangel, fast alle Entwicklungsstufen noch in Einzelstücken vertreten.

Die RhB ist auch stolz auf diese historische Substanz. Ins Unternehmensbild einer modernen Bahn passen hist. Präsentierstücke durchaus, um Solidität und Konstanz zu demonstrieren und einen nicht zu vernachlässigenden Markt an Nostalgiefahrten zu bedienen. Dazu soll sich das hist. Material natürlich deutlich vom heutigen Standard abheben.

In diesem Sinne bietet die RhB die legendäre Krokodillok mit Salonwagen als Luxuszug der Dreissigerjahre oder einen Dampfzug ca 1910 an. Beide Kompositionen wurden in Museumsqualität von der RhB in Landquart hergerichtet. Authentisch und geschmackvoll, gehören sie zu den besten Beispielen historischer Eisenbahnfahrzeuge in der Schweiz. Wir müssen schätzen, dass kein Gute-alte-Zeit-Kitsch betrieben wurde, da diese Fahrzeuge in ihrer Zeit Moderne und Komfort verkörpert. Andere Bahnen haben der Versuchung nachgegeben und ihre alten Wagen zu rollenden Bauernmalereien und Tessiner Grottos verwandelt...
Seien wir dankbar,

dass das Bündner Publikum von fahrenden Arvenstüblis mit Sgraffiti *aussen/* um die Fenster verschont wurde.

Dennoch habe ich durchaus Wünsche, was die Pflege der noch vorhandenen alten Substanz betrifft: Wo bei Gebäuden Heimatschutz und Denkmalpflege tun was sie können, sind historische Eisenbahnfahrzeuge noch weitgehend vogelfrei.

Hiermit postuliere ich, dass auch Fahrzeuge von erwiesenem Wert als Kulturdenkmäler vor Abbruch, Verkauf ins Ausland und Verschandelung geschützt werden *soll* en.

(Notwendigkeit)
Um die *(zu)* illustrieren einige Beispiele: eine grosse Serie Personenwagen aus den Zwanziger Jahren hat über 60 Jahre fast keine Veränderung erfahren und damit das Bild der RhB stark geprägt. Nun wurden sie umgebaut, sodass ihre ehemals typische Erscheinung innen und aussen verloren ging. Zwei Erstklasswagen wurden verschont, um später zu Salonwagen umgebaut zu werden.

hingegen
Die Zweitklasswagen mit ihren genieteten Aussenwänden und Holzbänken sind restlos verschwunden...

Aus dem Eröffnungsjahr 1889 sind noch eine Handvoll Wagen erhalten. Von diesen wurde der letzte Gepäckwagen an eine andere Bahn weitergegeben (vor wenigen Wochen) wo ihn ein ungewisses Schicksal erwartet. Der letzte Personenwagen dient heute als Magazin und ist auf einer Station im Churer Rheintal seinem Schicksal überlassen. Vorstufe zum Abbruch oder zur Restaurierung?

Die früher in jedem Personenzug eingesetzten Wagen mit offenen Plattformen können Sie heute noch sehen: im Appenzellerland, in Süddeutschland, in Frankreich gar, nur hier wo sie *von RhB* 50 Jahre Dienst getan haben, sind sie verschwunden.

Was tut not, um Verluste vermeiden oder doch besser verschmerzen zu können? Einmal historische Forschung und Inventarisierung des heute noch Vorhandenen, danach soll eine Wertung vorgenommen *werden* und Ziele formuliert. Nach diesen Kriterien schutzwürdige Fahrzeuge sollten zumindest vor irrtümlichem Abbruch geschützt sein, bevor deren Remisierung und Restaurierung gesichert werden kann.

Ob dann eine zukünftige Bündner Eisenbahnsammlung noch die einzigartige Fülle enthält, die zu wünschen wäre, wird wohl von solchen Schritten in der nächsten Zukunft abhängen.

Gion Rudolf Caprez
Via Retica 223
7503 Samedan

2.4. Die goldenen zwanziger Jahre

1.3

Auszug



Zur Zeit des berühmten Orient-Express (mit den schönen CIWL-Pullmanwagen) beschaffte sich auch die Rhätische Bahn Luxuswagen von schlichter Eleganz, meist mit teuren Eichenholzern gefertigt. Nebst den Speisewagen der MITROPA (Wk 3810-3812, S.33) wurden auch sie in den "Engadin-Express" eingereiht. Gezogen wurde dieser Zug von den neuen Ge 6/6 401-415, die sich aufs beste bewährten und im Volk unter dem Namen "Krokodil" bekannt wurden. Diese Lokomotiven beherrschten während den nächsten Jahrzehnten das Bild der RhB, bis sie in neuerer Zeit durch Thyristorlokomotiven ersetzt wurden. Fünf Stück von ihnen hat die RhB bisher behalten.



Dass ein sanft restaurierter, dem gegenwärtigen Stand der Technik angepasster alter Wagen selbst in normalen Schnellzügen wieder einsetzbar ist, belegen diese zwei Fotos des As 1154. Er besitzt zwei verschieden ausgebildete Fensterseiten und sechs "Coupés".

1986 wurde dieser Erstklasswagen aus dem Jahre 1930 in der Werkstätte in Landquart sorgsam renoviert (siehe dazu S.38)

Ein ganz anderes Schicksal wiederfuhr jüngst einem weiteren Vertreter dieser Epoche, dem A 1207:



Vor vier Jahren begann die Hauptwerkstätte in Landquart 21 alte Wagen (Baujahre 1929, 1930 und 1931, siehe dazu S.42) publikumsfreundlicher zu gestalten. Dabei gingen alle Wagen der Holzklasse dieser Serie für immer verloren. Die Wagen A 1207 und A 1208, ehemalige AS, belies man jedoch vorerst, um sie später als Salonwagen herzurichten.

Dezu die folgenden Fotografien:



Aussenansicht und Innenaufnahmen
des A 1207 vor...



...und nach seinem Umbau zum Schlittlerwagen im Dezember 1991. Wer an der weissen Farbe kratzt, entdeckt an einigen Stellen den alten Nusbaumtfler der früheren Erstklass-Abteile...



Der Gepäckwagen vom Bild auf Seite 19 sei hier mit einem Bild aus unserer Zeit kurz vorgestellt. Es handelt sich um den D 4202 von 1930. Er passt - vielleicht als Barwagen - wunderbar zu den Salonwagen A 1154 und A 1161.



Zum Schluss dieses Abschnittes noch ein Bild in den Grossraum der ehemaligen dritten Klasse dieser Wagenserie. Wie gesagt ist uns keiner in dieser Form erhalten, so dass ich hier auch nicht mehr näher darauf eingehe.



Geschäftsstelle:
 Calanestrasse 24
 7000 Chur
 Telefon 081/274114
 PC 70-889-4

Einschreiben

Herrn
 Silvio Fasciati
 Direktor der Rhätischen Bahn
 Bahnhofstrasse 25

7000 Chur

Chur, 19. März 1992

Historisches Rollmaterial der Rhätischen Bahn

Sehr geehrter Herr Fasciati,

In der Beilage erhalten Sie die Kopie einer illustrierten Dokumentation zu historischem Rollmaterial der Rhätischen Bahn. Die Mappe wurde von F. und M. Pfister, Samedan, zusammengestellt und zeigt, wo welche Objekte liegen und in welchem Zustand sie sind.

Es ist ein Anliegen des Heimatschutzes, dass kulturgeschichtlich wertvolle Zeugen erhalten bleiben. Deshalb gelangen wir an Sie mit der Bitte, diese Dokumentation zu studieren. Unsere Absicht wäre dann ein Gespräch mit Ihnen zusammen mit Vertreter der Interessierten Eisenbahnfreunde, um Mittel und Wege zu erörtern, die zu einem möglichen Erhalt der wichtigsten Objekte führen könnten.

Die Rhätische Bahn ist eine international bekannte Bahn mit unzähligen Freunden und Bewunderern. Das verpflichtet. Es wäre kulturell und touristisch interessant, wenn Ihre geschichtliche Entstehung und

- 2 -

Entwicklung sichtbar gemacht werden könnte. Dazu ist es vor allem notwendig, dass vorerst einmal die gefährdeten Wagen an einem geschützten Ort aufbewahrt werden. Eine Restaurierung dieser Objekte zum Gebrauch evtl. auch die Einrichtung eines Museums könnte dann nach und nach erfolgen mit Unterstützung und Förderung von privater Seite. Dazu wäre allerdings ein genaues Konzept notwendig. Uebrigens sehen Interessierte Kreise in Zukunft eine Unterbringungsmöglichkeit im Sand in Chur.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unseres Anliegens und danken Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne erwarten wir Ihre Mitteilung, ob Sie zu einem Gespräch mit Vertreter unseres Vorstandes und weiteren Interessierten bereit sind und wann und wo dies allenfalls möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

BÜNDNER HEIMATSCHUTZ
 Im Namen des Vorstandes:

Rita Cathomas-Bearth
 Präsidentin

Beilage erwähnt

Kopie an:

- M. Pfister-Florineth, Bahnhofstr. 221, 7503 Samedan

1.5

Rhätische Bahn
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur
Telefon 081 21 91 21
Telefax 081 22 85 01
Telex 993517

 **Rhätische Bahn**
Ferrovìa retica
Viafier retica

Bündner Heimatschutz
Calunastrasse 24
7000 Chur

Chur, 27. April 1992

Historisches Rollmaterial der RhB

Sehr geehrte Frau Cathomas,
sehr geehrte Damen und Herren

Mir haben Ihre umfangreiche und illustrative Dokumentation über das historische Rollmaterial der RhB sowie Ihren Begleitbrief hiezu vom 19. März 1992 erhalten und möchten Ihnen dafür danken.

Auch bei der RhB ist man sich des historischen Werts des Rollmaterials vergangener Tage bewusst. Die Erhaltung repräsentativer Vertreter typischer Generationen stellt einerseits eine gewisse historische Verpflichtung dar, andererseits ist damit ein nicht unbeträchtlicher Zusatzaufwand verbunden. Aus diesen finanzpolitischen Gründen – und erst recht in der gegenwärtigen, sehr angespannten finanziellen Situation von Bund und Kanton Graubünden – sind der RhB die Hände recht stark gebunden.

Um in diesem Zielkonflikt gangbare (Zusammenarbeits-)Wege zu finden, wird sich die RhB im zweiten Halbjahr mögliche solche Zusammenarbeitsformen überlegen und zu gegebener Zeit mit Ihnen (und allenfalls noch weiteren Interessierten) Kontakt aufnehmen.

Bis zum Vorliegen einer derartigen Erhaltungsstrategie für das historische Rollmaterial haben wir Vorkehrungen getroffen, die gewährleisten sollen, dass in der Zwischenzeit keine allfällig wertvollen Fahrzeuge abgebrochen werden.

Für Ihr Interesse danken wir Ihnen und hoffen, Ihnen einstweilen mit unseren Angaben gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüssen
Rhätische Bahn
Direktion

P. Fantiati
S. Fasciati

E. Mannes
E. Mannes

1.7

Rhätische Bahn
Zugförderung und Werkstätten
CH-7302 Landquart
Telefon 081 56 11 71
Telefax 081 51 73 21
Telex 993523
Postcheck 70-39-7

Ihre Zeichen 27. September 1993
Ihre Nachricht von
Unsere Zeichen ZfW/Mn/od
Sachbearbeiter
Reg.-Nr.
Datum 30. September 1993

 **Rhätische Bahn**
Ferrovìa retica
Viafier retica

Herr
Armin Brünger

Depot Samedan

Dienstwagen X 9034

Sehr geehrter Herr Brünger

Vielen Dank für Ihre Schreiben vom 29.9.93. Beide Schreiben werden mithilfe, für die RhB auch in Zeiten mit knappen Geldmitteln Lösungen zur Erhaltung und zum Weiterbetrieb von historischen Fahrzeugen zu finden.

Bezüglich Abbruch von Fahrzeugen besteht momentan ein generelles Abbruchverbot von alten Fahrzeugen. Ein Gespräch mit dem Bündner Heimatschutz, der sich dieser Sache ebenfalls angenommen hat, wird voraussichtlich im November 1993 stattfinden. Nach diesem Gespräch wäre es dann sinnvoll, über Sanierungsmöglichkeiten von alten Fahrzeugen zu sprechen.

Ihre Anregungen bezüglich der Dampffahrten nehme ich auch gerne auf. Die hohen Preise, die heute für eine Dampffahrt bezahlt werden müssen (Miete eines Zuges) können sich in der heutigen Rezession noch weniger Leute leisten. Mit einem günstigeren Angebot und einer besseren Werbung könnte hier sicher noch einiges getan werden. Auch diese Frage werde ich gerne aufgreifen.

Für Ihre Anregungen danke ich Ihnen nochmals.

Mit freundlichen Grüssen

Rhätische Bahn
Zugförderung und Werkstätten
Der Abteilungschef.

E. Mannes
E. Mannes

1.6

Salu Gion

Aus allererster Quelle haben wir erfahren, dass der X 9034 (Trimmis) zum Abschluss freigegeben worden ist. Wir möchten nochmals eine Rettungsaktion starten. Darf ich dafür auch Deinen Vortrag benützen?

Mit freundlichem Gruss

Tel 082/65044

Armin Trisler

1996

Die Gründungsversammlung des Club 1889

Im Januar und Februar 1996 fanden erste Besprechungen und eine Projektsitzung in der Betriebswerkstätte von Samedan mit 22 Interessierten statt. Es wurde erörtert, wie bei der RhB historische Anhängerfahrzeuge revidiert werden können. Am 14. März 1996 um 19 Uhr erfolgte im Instruktionszimmer der Betriebswerkstätte die Gründung des Club 1889. Folgende Personen waren anwesend (in alphabetischer Reihenfolge):

- Armin Brüngger, Lokführer, Celerina
- Jürg Buxtorf, Lokführer, La Punt-Chamues-ch
- Gion Caprez, Lokführer, Chur
- Chirstoph Durtschi, Offsetmonteur, Samedan
- Theo Hirschi, Zimmermann, Samedan
- Roald Hofmann als Vertreter der Direktion RhB
- Mario Hotz, Lokführer, Samedan
- Max Kessler, Lokführer, Samedan
- Gian Luzi, Zimmermann, Celerina
- Fredy Pfister, Typograf, Zürich
- Martin Pfister, Lokführer, Samedan
- Christian Ticar, Betriebsbeamter, Ospizio Bernina
- Bruno Voneschen, Lokführer, Samedan

Im Folgenden werden Auszüge aus dem Gründungsprotokoll vorgestellt **[2.1]**, welche aus heutiger Sicht erstaunen und die vorhandene Weitsicht sowie den Willen zur Zusammenarbeit der Gründungsmitglieder und der damaligen RhB-Direktion aufzeigen:

Grüsse und Erwartungen der RhB

Roald Hofmann «überbringt Grüsse des Direktors. In den Jahren 1994 und 1995 sei über das historische alte Rollmaterial auf der Basis des Inventar von F. Pfister diskutiert worden. Doch die RhB besitzt nicht die Mittel, um diese aufzuarbeiten [...] Es stelle sich für die RhB leider die Platzfrage und auch dem Erscheinungsbild der RhB seien alte, vergammelte Wagen auf Abstellgleisen nicht zuträglich. Doch die RhB sei bereit,

2.1

Auszug

- Protokoll der 2. Projektsitzung X 9034 vom 14. März 1996
- Gründungsversammlung "Club 1889"

Sitzungsort: Instruktionszimmer Betriebswerkstatt Samedan

Anwesend: Th. Hirschi, Ch. Durtschi, F. Pfister, G. Luzi, M. Hotz, M. Pfister, Ch. Ticar, J. Buxtorf, M. Kessler, B. Voneschen, G. Caprez.

Als Vertreter der Direktion der RhB: R. Hofmann

Entschuldigt: B. Wermelinger, D. Schöcht

Vorsitz/

Tagpräsident: A. Brüngger

Beginn: 19.00 Uhr

Brüngger begrüsst die Anwesenden, insbesondere Herrn Hofmann als Vertreter der Direktion der Rhätischen Bahn; er wird der Sitzung beiwohnen. Alsdann gehen wir zum Trittandum über, dem Protokoll der letzten Sitzung, über. Es ergibt sich folgende Korrigenda:

Der 1. Satz im 2. Abschnitt heisst richtig: "Wünig wird die Diskussion, ob die Erhaltung/Instandstellung des X9034 am besten bloss in einer Arbeitsgruppe, durch einen eigens zu gründenden Verein oder durch die Angliederung an einen bestehenden Verein (wobei an dem CEAV oder an die Dampfkennende gedacht wird) geschehen soll."

Der 1. Satz im 6. Abschnitt sollte heissen: "Auss über die Geldfrage, d.h. des Budget für die Revue von des X9034 und die Spenden wird eingehend diskutiert. So findet..."

Zum 7. Abschnitt ist folgendes zu vermerken. 1. Satz: "Caprez schlägt schliesslich vor alle Handwerksarbeit realistisch abzugeben zu lassen". 5. Satz: "Sie stellt aber die Forderung der Mitbestimmung." (Der Rest fällt weg).

Und schliesslich noch im 8. Abschnitt der 4. Satz: "Hotz und Voneschen werden sich der Sache annehmen und Vorarbeit leisten". So wird das Protokoll verabschiedet.

Wagen von historischem Interesse zu behalten, wenn eine Gruppe ernsthaft Interesse zeige. Darum laste auf dem zu gründenden Verein auch ein Erwartungsdruck seitens der RhB. Armin Brüngger sei aber Garant für die Ernsthaftigkeit durch seine Stellung und seinen Erfahrungen bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke.» Roald Hofmann sah «für den X9034 folgende Arbeitsleistung: Der zu gründende Verein leistet die Handwerksarbeit im Frondienst und sucht Spender. Die RhB hilft im Rahmen des Möglichen, z. B. durch das Bandagieren der Räder oder hilft im Bereich der Sicherheit (BAV-Prüfungen). Die Rhätia Tours steuert einen finanziellen Beitrag bei. Der Wagen bleibt aber im Besitz der RhB, doch könnte evtl. auch der zu gründende Verein über ihn verfügen. Darüber muss noch verhandelt werden.» Er schliesst mit den Wünschen für ein gutes Gelingen und Durchhaltevermögen.» Im Fortgang der Sitzung bestätigte Roald Hofmann «die Benützung des Reparaturplatzes in der Betriebswerkstätte von Samedan. Die Werkstätte Chur-Sand werde liquidiert, das daraus resultierende Geld finde für die Untertagelung der Chur-Arosa-Bahn Verwendung.»

Der Clubname

Folgende Vorschläge lagen für einen Clubnamen auf dem Tisch:

- *Historische Eisenbahnen in Graubünden* (Voneschen)
- *Club 1889* (Voneschen)
- *Verein Bahnnostalgic* (Hotz)
- *Viafier nostalgica* (F. Pfister)
- *Rollende Nostalgie* (Brüngger)
- *Verein historisches Rollmaterial Graubünden* (Caprez)
- *Verein Bündner Eisenbahngeschichte* (Caprez)
- *Arbeitsgemeinschaft historisches Rollmaterial* (Caprez)
- *Pro Karra Rara* (Caprez)

Die Versammelten waren der Meinung, der Clubname solle nicht zu lang und nicht zu schwer auszusprechen sein. Sie stimmen für den Voneschen-Vorschlag «Club 1889» (Gründungsjahr der Bahn und Inbetriebsetzungsjahr des X9034), allerdings mit dem Zusatz «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn».

Der erste Vorstand

Armin Brüngger fungierte als Tagespräsident und wurde zum Präsidenten des gegründeten Clubs gewählt. Weiter gemäss Vorschlag bestätigt wurden Mario Hotz als technischer und Martin Pfister als administrativer Leiter, Daniel Schacht (abwesend) und Theo Hirschi als Beisitzer sowie Hans Lechthaler als Kassier.

Die ersten Geldspenden

Als erste Organisationen haben der *Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn* mit 10 000 Franken und *Rhätia Tours* mit 4500 Franken dem Club ihre Unterstützung zugesichert. Am Markttag in Celerina sind durch Bea Luzi mit einem kleinen Informationsstand die ersten 50 Franken gesammelt worden.

Werkstattordnung

Armin Brüngger hatte eine Werkstattordnung ausgearbeitet, welche die Benützung der zwei Gleise in der bahneigenen Betriebswerkstätte durch Clubmitglieder regelte. Sie wurde von der RhB gutgeheissen mit dem Zusatz, dass der Zugang zur Betriebswerkstätte über die Bahnhofsunterführung erfolgen müsse.

Holzbau K. Freund

Durch die zwei Zimmermänner Theo Hirschi und Gian Luzi bestanden gute berufliche Kontakte zur Holzbau K. Freund in Samedan. Gion Caprez wurde beauftragt, einen Brief aufzusetzen, um die Benützung der Maschinen und die Bestellung von Holz über die Holzbaufirma zu erbitten.

Denkmalpflege Graubünden

Durch die persönlichen Kontakte zur Denkmalpflege Graubünden wurde Gion Caprez zudem beauftragt abzuklären, ob ein ausgewiesener Fotograf den Ist-Zustand des X9034 aufnehmen würde. Armin Brüngger wollte die Dokumentation während dem Umbau selber übernehmen.

Verpflegung der Fronarbeiter

Max Kessler wurde die Zuständigkeit für die Verpflegung der Fronarbeiter übertragen. Es wurde überlegt, ob ein ausgemusterter RhB-Dienstwagen vor der Betriebswerkstätte als Unterkunft, evtl. auch für Übernachtungen, benützt werden könnte.

Kostenvoranschlag für die Revision des X9034

Theo Hirschi veranschlagte die Revisionskosten inkl. Arbeit insgesamt auf 100 000 Franken, wovon 15 000 Franken auf Holz für einen neuen Fussboden und für Bänke entfallen.

3.1

Um alle Aufgaben des jungen Club optimal zu bewerkstelligen, wurde der Club 1889 in folgende Arbeitsgruppen mit je einem Vorsteher gegliedert:

- Metallgruppe (Armin Brüngger)
- Holzgruppe (Theo Hirschi)
- Administration (Martin Pfister)
- Logistik (Max Kessler)

Es dauerte rund ein halbes Jahr, bis alle Bewilligungen mit den notwendigen Unterschriften seitens der RhB vorlagen. Am 23. Oktober 1996 begannen die Mitglieder der Holz- und Metallgruppe mit ersten Revisionsarbeiten am X9034, am 2. November hoben sie den Wagenkasten vom Fahrgestell ab, um alle Bauteile demontieren und bearbeiten zu können.

Bis zum Revisionsbeginn wurde durch Mitglieder der Administration ein Clublogo entworfen und zwei Publikationen erarbeitet, um Geld für erforderlichen Baumaterialien zu sammeln. Die erste bestand aus einem einfachen Projektbeschrieb mit Einzahlungsschein [3.1], die zweite aus einer Broschüre mit Textbeiträgen zum X9034 aus den Federn von Gian Brüngger, Gion Caprez und Fredy Pfister [3.2]. Letztere wurde mit 100 Exemplaren an Interessierte sowie an die Bündner und Fach-Presse geschickt. Es blieb gemäss dem Administrativen Leiter zu vermerken, «dass das Echo seitens von Radio und Presse gering, seitens der Hörer und Leser gleich Null war». Immerhin erschien am 5. Dezember 1996 ein erster Beitrag über die Clubtätigkeit in der «Engadiner Post» [3.3].

Ganz Ferien, ganz Graubünden
 Rhätia Tours, der Reiseveranstalter der Rhätischen Bahn, macht Anlässe von Vereinen und Gruppen zu Erlebnissen. Dank ungewöhnlichen Arrangements und dank Fertigkeit. Mit Originalität und mit Exklusivität.
 Rhätia Tours AG
 Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur, Telefon 081 - 253 31 43

... unterstützt das Projekt X9034 des Clubs 1889.
 Verein Dampf Freunde der Rhätischen Bahn
 ESTADLER 1871

K. FREUND
 7000 St. Moritz
 7003 Samedan
 Tel. 081 - 852 31 88
 Tel. 081 - 852 42 48
 Fax 081 - 852 31 87

– Holzplanung
 – Holzbau
 – Zimmererei
 – Schreinerei

Unser Fachwissen über Holz hilft auch diesem Oldtimer wieder auf die Räder.

Engadin Press AG
 Druck und Verlag, 7505 Samedan
 Tel. 081 - 852 50 66, Fax 081 - 852 35 35

Demit Ihre Druckmaschinen ins Rollen kommen...

Oldtimer-Frühling bei der RhB!

Liebe Freunde der Rhätischen Bahn
 Vor rund 10 Jahren hat die Bündner Staatsbahn ihre erste Dampflokomotive, die «Rhätia», zurückgehalten. Bald tauchte die Frage auf, ob auch passende Wagen dazu noch vorhanden seien. Und siehe da – einer, der sogar im Eröffnungszug von 1889 zwischen Landquart und Davos mitrollte, hat ebenfalls mehr als ein Jahrhundert überstanden: der X9034. Leider hat ihm die Zeit arg zugesetzt, wie die Fotos auf der Innenseite belegen. Guter Rat ist teuer, denn die Rhätische Bahn selbst kann in ihrer heutigen finanziellen Lage die Mittel für eine Restaurierung nicht aufbringen, hat aber ein Abbruchverbot für den X9034 erlassen. Somit sind Sie angesprochen, lieber Freund der RhB!



Die «Rhätia» und der Zug am 100. Jahrestag der RhB. Foto: T. Keller

Club 1889
 Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn

Seit März 1996 besteht in Samedan ein Verein, der sich zum Ziel gesetzt hat, den X9034 wieder so herzurichten, wie ihn die Kurgäste nach Davos im 19. Jahrhundert vorgefunden haben. Wollen Sie mithelfen? Sie haben folgende Möglichkeiten:

- Spenden (beiliegender Einzahlungsschein)
- Gönner-Urkunde (ab Fr. 100.-)
- Eintrag auf Spendertafel im Wagenninnern (ab Fr. 1000.-, auch Teilzahlung möglich) oder Sie werden aktives Klubmitglied (auch handwerkliche Mitarbeit ist gefragt).

Kontaktadresse:
 Club 1889, Armin Brüngger
 Station Straz, 7505 Celerina, Telefon 081 - 833 42 38

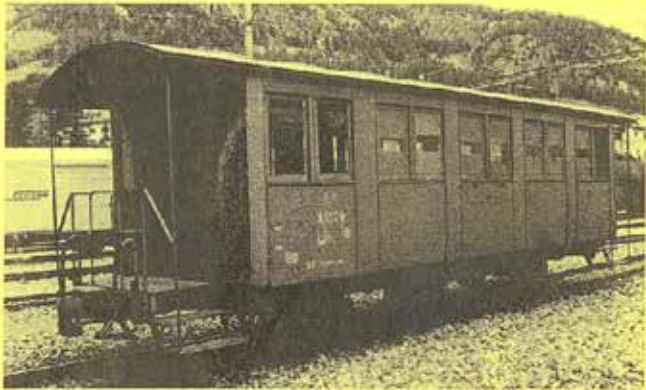
001550863412206

000000000000001550863412206+0700077498+7000021635

Club
1889



„Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn“



Ein Wagen für die Rhätia

Preis: 2 Franken

3.2

Titelblatt

3.3

Engadiner Post

Donnerstag, 5. Dezember 1996

Oldtimer-Frühling bei der Rhätischen Bahn

Altes Rollmaterial erhalten und renovieren

Seit Anfang März besteht in Samedan der Verein «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn», der sich zum Ziel gesetzt hat, einen mehr als 100 Jahre alten Wagen der Rhätischen Bahn wieder dem Reisepublikum zugänglich zu machen.

pd. Vor rund zehn Jahren hat die Bündner Staatsbahn ihre erste Dampflokomotive, die «Rhätia», zurückerhalten. Bald tauchte die Frage auf, ob auch passende Wagen dazu noch vorhanden seien. Aus dem Wagenpark der Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos ist nun noch ein Wagen erhalten, und zwar der X 9034, der sogar im Eröffnungszug der «Rhätia» 1889 von Landquart nach Davos mitrollte. Diesen Wagen will der im März 1996 in Samedan gegründete Verein Club 1889 nun restaurieren und wieder auf die Schiene zurückbringen. Der Vereinsname nimmt Bezug auf die Geburtsstunde der Bündner Staatsbahn und damit auch auf das Ablieferungsdatum des besagten Veteranen. Wie ein genauerer Augenschein am Wagen zeigte, steht für den Club jedoch noch viel Arbeit bevor. Der X 9034 begann seine «Laufbahn» als C 32 (das C steht für die dritte Klasse) 1889 auf, nachdem er von der

Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen an die oben erwähnte Landquart-Davos-Bahn geliefert worden war. Er wechselte in der Folge noch etliche Male die Betriebsnummer. 1940 wurde er als X 9034 zum Werkstattwagen umgebaut und 1988 definitiv ausrangiert. Sein Wagenkasten mit dem offenen Passagierraum nach amerikanischem Vorbild war aus Eichenholz gefertigt worden – dieses hat inzwischen sehr unter den Einflüssen des Wetters gelitten. Der Innenraum wurde bei Dunkelheit mit nur drei Petroleumlampen ausgeleuchtet. Die 10x2 in Holzrahmen gefassten Fenster konnten mit Lederriemen gesenkt und gehoben werden, beleuchtet wurde das Gefährt mit Dampf, der mit Rohren von der Dampflokomotive zugeführt wurde. Aussen ist der Wagen mit Stahlblechen verkleidet. Dem Verein kommt sicher die Mitgliedschaft zweier Zimmermänner zugute, denen die Restauration wohl noch manche Knacknuss bieten wird.

Erstaunlicherweise lässt sich der Oldtimer aus technischer Sicht fast ohne bedeutende Änderungen wieder in Dampfzügen einsetzen. Einzig die Glasscheiben müssen durch modernes Sicherheitsglas ersetzt werden. Wo immer möglich wird originale Substanz aber belassen, und nur fehlende oder gar morsche Teile werden ersetzt. Nach seiner Instandstellung wird er 40 Personen Platz bieten. WC steht keines zur Verfügung – das ist in Anbetracht der vier «harten» Blattfedern der zwei Achsen und der Holzbänke sicher Eisenbahnromantik vom Feinsten. Der Verein hat mit der Restaurierung des alten Wagens begonnen, er sucht nun noch Helfer und Gönner, die ihn mit Material (Sitzbänke, Gusseisen), finanziell oder mit ihrer Arbeitskraft unterstützen.



In der Betriebswerkstätte der RhB in Samedan wurden erste Arbeiten am X 9034 bereits ausgeführt.
Foto: Christian Ticar

1997

Genügend Geld für X 9034 vorhanden

4.1

Die 1. Generalversammlung des Club 1889 fand am 23. August 1997 im Instruktionsszimmer der Betriebswerkstätte in Samedan statt. Aus dem entsprechenden Protokoll sowie aus den Jahresberichten der Arbeitsgruppen sind folgende Punkte erwähnenswert:

- Das finanzielle Ziel, 30 000 Franken in der «Kasse zu haben» wurde dank Spenden erreicht.
- Die Denkmalpflege Graubünden hatte 39 000 Franken für den X9034 gesprochen, und wird das Fahrzeug unter Schutz stellen.
- Es wurden im Clubjahr 1500 Fronarbeitsstunden geleistet.
- Es existierte noch keine eigentliche Clubkasse. Der Antrag von Daniel Friedrich (Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn) zur Auftrennung der bestehenden Projektkasse zur Schaffung einer Clubkasse sowie dem Vorstand eine Finanzkompetenz von jährlich 1000 Franken zu erteilen, wurde von der Versammlung einstimmig angenommen. Die Projektkasse fiel nicht unter diese Regelung, da für alle Ausgaben ein Kostenvoranschlag erstellt werden muss und der Projektleiter selbst für die Kosten verantwortlich ist.
- Daniel Reist wurde als Clubkassier gewählt.
- Der Mitgliederbeitrag wurde bei 10 Franken belassen.
- Die hölzernen Seitenwände des X 9034 mussten weitgehend, der Boden gesamthaft neu erstellt werden.
- Löcher bei den Kupplungsführen mussten «zweimal gebohrt und wieder zugeschweisst werden, bis sie – bei der dritten Bohrung – passten».
- Am 22. August 1997 konnte der Wagenkasten wieder «punktgenau» auf den Rahmen gestellt werden.

Der Club durfte sich zum ersten Mal im «fernen» Zürich in einer Clubzeitschrift vorstellen [4.1].



SCHWEIZERISCHER EISENBAHN - AMATEUR - KLUB ZÜRICH

Anschlussgleis

Mitteilungsblatt für Mitglieder und Freunde des SEAK

Nummer 42

Oktober 1997

Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der RhB

von Fredy Pfister, Samedan

“Schrott”, bald wieder mit Dampfheizung - Der X 9034, ältester Personenwagen der RhB, wird restauriert

In den letzten zwanzig Jahren wurde die Bündner Staatsbahn (BSB oder besser: RhB, man muß sie wohl nicht extra vorstellen) einer tiefgreifenden Modernisierung unterzogen. Daher sind von den vielen Lokomotivtypen, die über Jahrzehnte das Erscheinungsbild der Bahn prägten, nur noch wenige Baureihen im fahrplanmäßigen Betrieb anzutreffen. Die “nostalgischen”

sind in Reserve (so das “Krokodil” und die “Oerlikoneri”) und werden zu besonderen Anlässen eingesetzt. Die RhB besitzt zudem drei Dampflokomotiven: Die zwei bekannten G 4/5 N° 107 und 108 und die erste Lokomotive der LD, die G 3/4 “Rhätia” von 1889. Hingegen zeigt sich der heutige Wagenpark recht monoton.

Vorgestellt

Klubportrait

Für Dampffahrten stehen drei zweiachsige Oldtimer zur Verfügung, darunter ein Erstklasswagen mit Seitengang und drei vierachsige Holzklassewagen der ehemaligen Chur-Arosa-Bahn, die nicht so recht gefallen wollen und erst recht nicht zu den Stammnetz-Dampflokomotiven passen.

Verschiedene Unverbesserliche hatten daher schon seit längerem einen besonderen Personenwagen im Auge; den Dienstwagen X 9034, der bis 1988 als Elektrikerwerkstätte gedient hatte. Die Nachricht aus dem "Buschtelefon", er werde demnächst abgebrochen, brachte Ende der achtziger Jahre verschiedene aufgebrachte Geister auf den Plan, handelt es sich doch um den einen der zwei ältesten Personenwagen der Rhätischen Bahn. Als C 12 im Jahre 1889 in Betrieb genommen, wurde der Wagen 1944 ausrangiert, nachdem er eine Zeitlang als fahrbarer Ausstellungswagen gedient hatte. Er wurde in der Folge zum erwähnten Werkstattwagen umgebaut. Wie er nun entbehrlich wurde, sollte er abgebrochen werden. Die RhB, die bis anhin unbekümmert abgebrochen und verkauft hat, was auf den ersten Blick nicht mehr dem Bahnpublikum zugemutet werden konnte (wobei offensichtlich die von weither anreisenden Bahnfans, die mehr denn je Eisenbahnromantik suchen, geflissentlich außer Acht gelassen wurden), machte keine Anstalten, ihn wieder herrichten zu wollen. Erst nach dem Einwirken von Eisenbahnfreunden und einigen Lokführern konnte zumindest ein Abbruchverbot für den X 9034 erwirkt werden.

Leider zogen weitere Jahre ins Land, bis endlich, im März 1996, der Verein "Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn" in Samedan gegründet wurde, mit dem Ziel, den X 9034 wieder so herzurichten, wie er im letzten Jahrhundert von der SIG Neuhausen abgeliefert wurde. Mit der RhB konnte ausgehandelt werden, daß für die Restauration der Platz und die Infrastruktur der Betriebswerkstätte Samedan an Wochenenden beansprucht werden kann. Der B 2012, wie der Wagen nach seiner Instandstellung heißen wird, bleibt auch nach der Restauration durch unseren Verein im Besitz der RhB, doch darf sie ihn weder veräußern noch in irgendeiner Art mißbrauchen.

Ein Augenschein zeigte bald, daß es mit Pinseln und neuen Bänken nicht getan ist. Die Trägerkonstruktion aus Eichenholz der Seitenwände wurde arg in Mitleidenschaft gezogen. Bis März 1996 stand er auf Abstellgleisen, rostete und faulte still vor sich hin. Ein Souvenirjäger hat den Wagen zudem ausgeschlachtet.

Die Fenster müssen durch modernes Sicherheitsglas ersetzt werden. Das ist bisher die einzige Konzession an die neuen Sicherheitsvorschriften. Die Zug-Stoß-Vorrichtung, ja selbst die Bremsanlage mitsamt dem großen, alten Bremszylinder können allesamt im Original übernommen werden. Die Arbeiten am Untergestell wurden im Sommer ausgeführt. Der Wagenkasten wird zu weiten Teilen neu aufgebaut, nur die Stirnwände können übernommen werden. Dazu sei ein interessantes Detail erwähnt: Der Fußboden bestand und besteht wieder aus zwei verschiedenen Holzarten; im Mittelgang aus beständigerem, teurerem Eichenholz, auf den Seiten unter den Bänken aus billigerem Tannenholz. Viele Arbeiten stehen indes noch an. Die Stahlbleche der Außenwände müssen aufgearbeitet werden, die gesamte Innenausstattung ist wieder herzurichten oder zu restaurieren. Neben der elektrischen Heizung wird auch wieder eine Dampfheizung eingebaut.

Alles Aufgaben die unser Portemonnaie belasten! Unser Präsident, Armin Brüngger, ist jedoch zuversichtlich: Aufgrund der bisherigen Resultate rechnet er damit, den B 2012 im nächsten Jahr wieder in die Dampfzüge der Rhätischen Bahn einreihen zu können. Wer dannzumal ebenfalls möchte sagen können, er habe etwas zur Renaissance dieses alten, sympathischen Vehikels beigetragen, der wende sich an Martin Pfister, Scuot Crusch 2, 7503 Samedan. Gerne sendet er im rückfrankierten Couvert unsere kleine Broschüre mit den Beteiligungsmöglichkeiten zu.

1998

Aufrichtfest des C 2012

1998 wurde die Generalversammlung ob der vielen Arbeit glatt vergessen! Das Protokoll von 1997 konnte deshalb von den «damals anwesenden Mitgliedern» ohne Einwendungen erst 1999 genehmigt werden.

Am 3. Januar 1998 wurde die Werkstatt der Betriebswerkstätte von Samedan in einen kleinen Festsaal für die Aufrichte des X9034 verwandelt. Der Wagen konnte auf Intervention der Denkmalpflege Graubünden nach seiner Fertigstellung neu und alt wieder als «C2012» bezeichnet werden. Damit durfte nach Jahrzehnten wieder ein Drittklasswagen («C») auf den Schienen der Bündner Staatsbahn unterwegs sein. Sponsoren und Behördenvertreter wurden zu dieser Feier eingeladen [5.1+5.2].

Ein etwas launisches Bild über das damalige Clubleben gibt ein Artikel aus der im Juli 1998 überarbeiteten Broschüre über den X9034 [3.2]. Darin werden die verschiedenen Arbeitsgattungen kurz vorgestellt [5.3].

Historischer Fahrzeugpark der RhB

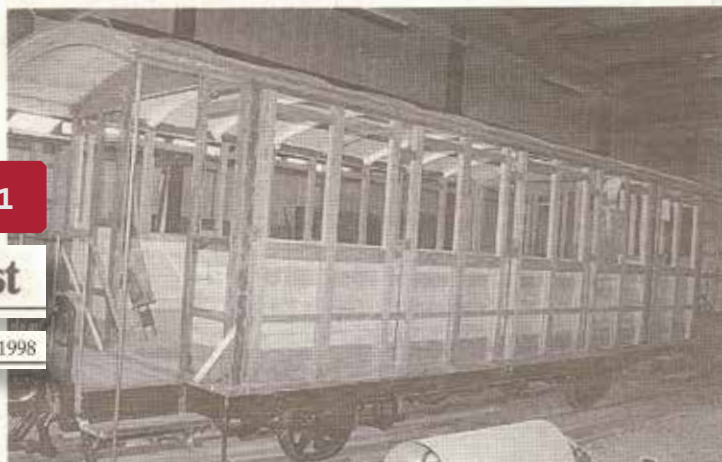
Gion Caprez verfasste eine umfangreiche Dokumentation erhaltenswerter historischer Fahrzeuge der Rhätischen Bahn und wagte den Bogen bis in die 1960er Jahre aufzuspannen [5.4].

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

Im Folgenden wird pro Jahr eine Auswahl über die im Clubjahr erfolgten Mutationen innerhalb des gesamten historischen RhB-Fahrzeugparks aufgelistet:

- 1997-1998 Restauration der Pullman-Salonwagen As 1141-1144 durch den Verein Pro Salonwagen RhB
- Abbruch zweier Triebwagen «Fliegende Rätier» (ABe 4/4 503+504) von 1940

Dienstag, 6. Januar 1998



Der 109jährige Personenwagen X 9023 im Rohaufbau im Depot Samedan.
Foto: F. Kaiser

Bähnler restaurieren Oldtimer in Fronarbeit

«Aufrichte» für 109jährigen RhB-Wagen

Historische Eisenbahnen sind gefragt. Kürzlich konnte in Samedan der Club 1889 die «Aufrichte» feiern bei der Restauration eines Wagens, der im allerersten RhB-Zug 1889 zwischen Landquart und Davos mitgefahren war.

fk. Ziel des im März 1996 in Samedan gegründeten Clubs 1889 ist, historisches RhB-Wagenmaterial zu erhalten. Diese Idee zu verwirklichen war nicht einfach, denn mit der rasanten Entwicklung der Technik im Eisenbahnsektor werden alte Personenwagen laufend liquidiert. Immerhin konnte ein Wagen mit der heutigen Bezeichnung X 9034 in Zizers als Bahnrarität eruiert werden. Er war 1988 ausser Betrieb gestellt worden, nachdem er zuvor noch als Werkstattwagen im Einsatz gestanden hatte. Es stellte sich heraus, dass dies der einzige noch verbliebene Wagen ist, der im Eröffnungszug im Jahre 1889 auf der allerersten RhB-Strecke von Landquart nach Davos im Einsatz war. Der Wagen steht nun im RhB-Depot in Samedan, wo er zur Zeit vom Club 1889 in seinen ursprünglichen Zustand gebracht wird. Bereits haben freiwillige Helfer in 2200 Fronar-

beitsstunden das Fahrgestell zerlegt, neue Achsen eingebaut und gefährdete Bestandteile ersetzt.

Am vergangenen Wochenende konnte nun im Beisein von Behörde und Sponsoren der aus Eichenholz erstellte Aufbau in einer schlichten «Aufrichte» gefeiert werden. Noch ist aber, wie Clubpräsident Armin Brüngger aus Celerina erwähnte, viel Arbeit zu leisten. Für die Materialbeschaffung ist man noch auf Sponsorengelder angewiesen. Es ist vorgesehen, dass der Wagen bei den periodischen Nostalgiezügen mit der vielbeachteten Dampflokomotive eingesetzt wird.

Der Samedner Gemeindepräsident, Thomas Nievergelt, würdigte in seiner Ansprache die enorme Freizeitarbeit, die für die Erhaltung bedeutender Kulturgüter geleistet wird, die auf die Entwicklung des Tourismus im Engadin hinweisen.



Vschinauncha da Samedan
Gemeinde Samedan

Ng/cr

Telefon 081 - 852 46 05
Postbeck 70 861-0
Telefax 081 - 852 45 16

7503 Samedan, 08.01. 19 98

Club 1889
Herr Martin Pfister
Suot Crusch 2
7503 Samedan

«Aufrichte» vom 03. Januar 1998

Sehr geehrter Herr Pfister
Liebe Eisenbahnfreunde

Für die freundliche Einladung zur «Aufrichte» vom 03. Januar 1998 danke ich Ihnen herzlich.

Sowohl Ihre Arbeit wie auch die zahlreichen in Samedan zur Verfügung stehenden historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn haben mich sehr beeindruckt. Gerne hoffe ich, dass Ihre Arbeit Anklang findet und weiterverfolgt wird.

Es würde uns natürlich sehr freuen, wenn über die Tätigkeit Ihres Clubs in der nächsten Padella ein Artikel, wenn möglich mit Bild, erscheinen würde. Ihrer Information diene, dass der Redaktionsschluss am 20. Januar 1998 ist.

Ich wünsche Ihnen ein weiterhin gutes Gelingen Ihres Projektes und verbleibe

mit freundlichen Grüssen

GEMEINDEVERWALTUNG
7503 S A M E D A N
Der Gemeindepräsident:

Th. Nievergelt

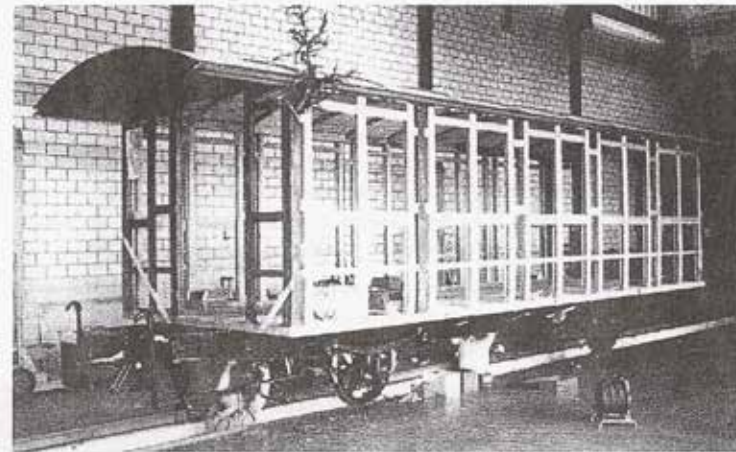
Organisatorisches

Ein (fiktives) Clubmitglied erzählt (Wabru):

Wir sind eigentlich nur etwa 20 Angefressene, die mehr oder weniger regelmässig mittwochs und am Wochenende am X 9034 werken. Zwei von uns reisen manchmal sogar extra aus der Herrschaft ins Engadin, um sich hier gehörig die Hände schmutzig zu machen und ihr Können diesem Idealistenprojekt zur Verfügung zu stellen. Deshalb fehlen wir häufig abends zu Hause. Streng betrachtet müsste man die Ehefrauen aus diesem Grund auch zum Club zählen. Doch sie tragen's mit Geduld und stellen sich sogar für spezielle Anlässe zur Verfügung. Wenn's denn sein muss, backen und kochen sie, was das Zeugnis hält. Als wir zum Beispiel im Januar dieses Jahres die offizielle Aufrichte des Wagens feierten, wozu sich sogar Samedans Gemeindeoberhaupt ins Depot bemühte, waren unsre Frauen als Köchinnen sofort zur Stelle. Man kann sagen, sie unterstützen uns gewissermassen moralisch bei dieser Arbeit, die sich nach aussen nur schwer erklären lässt.

Nun, ich wurde nicht aufgefordert, über Frauen zu schreiben, vielmehr sollte ich mit ein paar Worten die Struktur unseres Vereins erläutern. Wie gehe ich das am besten an? Wohl mit uns selber. Die meisten von uns arbeiten bei der Bahn. Die anderen sind Bahnfans oder sogar im örtlichen Bahn-Fan-Club organisiert. Deshalb bringen wir verschiedene Fähigkeiten mit. Vom Mechaniker, Elektriker, Karosseriespengler, vom Zimmermann, Buchhalter, Offsetmonteur bis zum handwerklich weniger brauchbaren Studenten findet sich im Club 1889 ein grosses Spektrum an Berufen und Berufenen, die hier ihr Wissen und Können anwenden. Und unser Präsident hat bei einer Dampfbahn schon erhebliche Erfahrungen mit dem Flickern rostiger Bahnwagen sammeln können. Es ist immer wieder spannend zu sehen, wie mit diesem Trupp die auftauchenden Probleme jedesmal wieder versenkt werden.

Doch damit wir nicht bei jeder kleinen Frage zu siebt im Kreise stehen und diese zu lösen versuchen (viele Köche verderben ja bekanntlich nicht nur den Brei), haben wir den Club in kleine Einheiten geteilt, die sicher und schlagkräftig zuschlagen, wenn's nötig wird, und natürlich Leute aus anderen Einheiten rekrutieren können. Im grossen ganzen lässt die eine Gruppe die andre in Ruh'. Das ist unser Geheimrezept. So haben wir, um gleich mit den Exoten beginnen zu können, zwei Einheiten, die recht autonom schalten und walten können und sehr wichtig sind: den *Finanzchef* und den *Logistiker*. Letzterer bemüht sich, uns immer optimal nach dem besten Geschmack zu verpflegen (sei's mit Kaffee und Kuchen, sei's mit Wärschaftem). Er hat in dieser Broschüre übrigens auf der letzten Seite seine Exklusivitäten bereit, auf die wir mächtig stolz sind.



Das war ein erster Grund zum Feiern: Das Tännlein auf dem Dach! Nach mehr als einem Jahr stand der (fast neue) Wagenkasten wieder auf dem frisch revidierten Rahmen. Zu diesem Ereignis luden wir am 3. Januar unsere Sponsoren in die Werkstätte. Nicht um sie Hand anlegen zu lassen, sondern um Ihnen das neue „Gartenhäuschen“ zeigen zu können.

Eine weitere lustige Truppe, die sich dazu noch einen komischen Namen gegeben hat, ist die *Gruppe für Administratives*. Ihr Leiter ist um alle schriftlichen Arbeiten besorgt, die von uns an die Öffentlichkeit gelangen. Dazu gehören jedoch nicht nur Postkarten, Zeitungsartikel oder Broschüren wie diese, sondern auch Photographien des Umbaus und Dokumentationen.

Doch vergessen wir jetzt die Randgruppen und sprechen wir endlich über die Arbeit. Der *Technische Leiter* hat gleich vier Untergruppen, über die er gebietet kann: Die *Gruppe Holz*, die unter fachkundiger Führung den Löwenanteil am Umbau zu bewältigen hat. Was darunter zu verstehen ist, ist schnell erklärt: Sie macht alles zwischen Untergestell und Dach. Weiter die *Gruppe Metall*, welche sich am Untergestell, an der Dampfheizung und am Geländer austoben konnte. Ihre Arbeit ist fast abgeschlossen. Mit zu dieser Reihe gehören aber auch die *Stromer*. Sie kümmern sich um die Beleuchtung und um die elektrische Heizung (bekanntlich wird's im Engadin winters sehr kalt). Ja, und wenn alles schön fertig ist, dann kommt noch der *Malermmeister* zum Zug. Er wird unserer Arbeit das Krönlein aufsetzen . . .

Man sieht's unschwer: Ich bin Mitglied eines durchorganisierten Vereinchens.

Teil III Historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn.

Textteil.

Zusammenfassung.

Im Bestand der RhB befinden sich Lokomotiven und Wagen, deren älteste von der Gründung 1889 und eine beträchtliche Anzahl aus der Expansionsphase bis 1914 stammen.

Einige Lokomotiven und Wagen, vor allem Salonwagen, sind als historische Fahrzeuge anerkannt und für „Nostalgiezüge“ eingesetzt. Der Grossteil der betrachteten Fahrzeuge aber hat nach Jahrzehnten des planmässigen Einsatzes und einer folgenden Nutzung als Dienstfahrzeuge den Punkt erreicht, wo innerhalb von Monaten oder wenigen Jahren der Abbruch erfolgen muss, wenn kein Interesse an der Erhaltung angemeldet wird.

Zur Erhaltung werden 7 Lokomotiven und 33 Wagen vorgeschlagen.

Die Analyse dieser Gruppe von Fahrzeugen ergab:

1. Die vertretenen Fahrzeugbauarten sind eine lückenlose Repräsentation von Hauptbahntypen des Zeitraums 1880 - 1920, des Zeitraums, in dem die Eisenbahnen sich technisch konsolidierten und den Höhepunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erreichten.
2. Sie illustrieren die Entwicklung der RhB und ihre Funktion in der Bündner Wirtschaft.
3. Einige Fahrzeuge sind von hoher technischer und gestalterischer Qualität.

Im Vergleich zu anderen schweizerischen Sammlungen von Eisenbahnfahrzeugen hat diejenige der RhB eine Bedeutung, die über ihr geografisches Gebiet hinausreicht. Keine andere Fahrzeugsammlung legt ähnliches Gewicht auf die Transportfunktion der Eisenbahn und kann diese gleich überzeugend mit den Bahnbauten, der Entwicklung der notwendigen Technologien und der Betriebsabwicklung in Beziehung bringen.

Es wird vorgeschlagen, die Fahrzeuge zentral zu remisieren und dem Publikum zugänglich zu machen. Der Platzbedarf beläuft sich auf 230 m Gleislänge, wovon die Hälfte gedeckt sein muss.

Zur Nutzung wird vorgeschlagen, sich zusätzlich zum heute angesprochenen Segment reiner Eisenbahnliebhaber an ein breites kulturell interessiertes Publikum zu wenden, dem die Funktion der Eisenbahn als Freizeiterlebnis vermittelt werden kann.

Mit 4 Folgeprojekten sollen die fachlichen und organisatorischen Grundlagen erarbeitet werden. Es wird vorgeschlagen, für den Standort Preda in Zusammenarbeit mit der Region ein Modell für eine Fahrzeugausstellung weiterzuverfolgen.

Anhang 1:

Rhätische Bahn

Zusammenstellung der erhaltenswürdigen historischen Fahrzeuge
Gian Brüngger, Roald Hofmann, Gion Rudolf Caprez. April 1994)

Verf.

Kriterien für die Auswahl:

- älter als 1914 mindestens 1 Fahrzeug pro Typ erhalten.
- 1914 - 1960 soll eine repräsentative Auswahl getroffen werden, basierend auf den Kriterien:
 - Bauart
 - Zeitepoche
 - typisch für die RhB
 - gute technische Lösung
 - gestalterischer/kunsthistorischer Wert
 - Ensemble mit anderen Fahrzeugen
 - Kosten/Nutzen-Verhältnis der Erhaltung
 - evtl. Rückführung von RhB-Fahrzeugen von anderen Bahnen
- Bei Umbauten sollen Ersatzteile, Griffe, Schilder (Inneneinrichtung, Kleinteile), Stromabnehmer erhalten bleiben.
- Ein Lagerraum für Altware soll bestimmt werden.

1. Dampflokomotiven

- **G 3/4 1 „Rhätia“**
- **G 4/5 107 und 108**
- **Xrotd 6/6 9213** (Bernina-Dampfschneeschleuder)

2. Elektrische Lokomotiven

- Ge 2/4 222 (Ge 2/4 205 teilweise betriebsfähig vor dem Technikum Winterthur, Ge 2/4 207 im Verkehrshaus Luzern)
- **Ge 4/6 353**
- Ge 6/6¹ (1 - 2 Exemplare der Serie 411 - 415)

3. Triebwagen

- 1 Bernina-Triebwagen gelb der Serie 35 - 37
- 1 Leichtbau-Triebwagen rot der Serie 501 - 504

4. Reisezugwagen

- vor 1914
- 2 Flachdachwagen C aus X 9034, 9039, 9003
- 1 Flachdachwagen F aus X 9044, 9045 (heute Heizwagen)
- 1 Flachdachwagen Z aus D² 4002
- **A³ 1102, B² 2060, D² 4052**
- **B 2245 - 2247** (ursprünglich Ch-A) vertreten die Grossserie 1911 - 1914 Vierachser mit offener Plattform
- X² 9064 als Bar-/Rottenwagen grün oder oxidrot
- Salonwagen, Engadin-Express (1929 - 1931)
- A¹ 1154 und 1161 Anstrich als hist. Fahrzeug hellgrün/grünblau
- A¹ 1141 - 1144 ex MOB/CIWL Anstrich crème/dunkelblau
- A 1207 grün
- D 4202 - 4203 1 Ex. Anstrich hellgrün/grünblau

- „Fliegender Rhätier“ (1939 - 1940)
- 1 AB aus A 1251 - 1252 2. Klasse graue Polster, 1. Klasse rote Polster
- 2 C aus B 2301 - 2306 (Holzbänke?)
- D² 4054

Berninabahn

- 1 C fünffenstrig aus X 9079 gelb
- 1 BC sechsfenstrig aus X 9086, 9087 und 9090 gelb

Olympiawagen (1947 - 1949)

- 1 AB aus A 1221 - 1222 crème/grün
- 2 C aus B 2321 - 2331 crème/grün
- 1 F aus D 4204 - 4207 grün

Mitteleinstieg SIG (1956)

- 1B 2334 - 2336 grün mit Aluzierstreifen

Einheitswagen Typ 1 (1963)

- 1 AB 1519 - 1534 grün mit Aluzierstreifen

5. Güterwagen

vor 1914

- 1 K-Wagen aus X 9015, 9017
- 1 K¹-Wagen aus X 9077, 9084
- 1 L³-Wagen aus E 6603..6635
- 1 M-Wagen aus X 8604 (Niederbordwagen ex L-D)
- 1 N-Wagenpaar aus Lck 7815..7820 (Drehschemelwagen)
- 1 O¹-Wagen aus Xak 9314 - 9318

1914 - 1960

- 1 O²-Wagen aus Uh 8101, 8103 (Kesselwagen)
- 1 OB¹-Wagen aus Ucek 8051 - 8060 mit Anschrift „STAG“
- 2 OB¹-Wagen aus Uce 8011 - 8050 und 8067 - 8082 mit Anschrift „RhB“

6. Dienstwagen

- X 9103 (Schneepflug)

Anmerkungen:

Kursivschrift: die Wagen müssen teilweise von Grund auf restauriert, resp. in den Ablieferungs Zustand zurückversetzt werden.

Fettdruck: heute bereits bestehende „historische Fahrzeuge“.

Übrige Fahrzeuge: noch im Regelbetrieb eingesetzt.

1999

Übergabefeier des C 2012 an die RhB, Gründungen Associazione 182 und Gruppe Landquart/Chur, Rückholung Bernina-Krokodil

Ein weiteres Stimmungsbild über die Restaurationsarbeiten im Verein der Jahre 1998 und 1999 gibt der Bericht des Präsidenten wieder, welcher an der 2. Generalversammlung vom 28. August 1999 in der Betriebswerksätze von Samedan verlesen wurde:

«Nach dem Aufrichtfest des C 2012 vom 3. Januar 1998 gingen die Arbeiten am Wagen zügig voran. Da der Kasten nun wieder auf dem Rahmen war, konnten wir mit dem Innenausbau beginnen. Von unten her wurde die Dampfheizung aufgebaut, die elektrischen Leitungen für die Elektroheizung und die Beleuchtung wurden eingezogen. Auf dem Dach wurden nach dem Malen die Dachlüfter aufgelötet. Im Verlaufe des Jahres 1998 wurden dann auch die Aussenbleche montiert. Unser Ziel für die Übergabe des Wagens an die RhB wurde auf den 20. März 1999 gesetzt.

Im Januar 1999 mussten wir feststellen, dass die Arbeiten noch weit von unserem Ziel entfernt waren. Somit organisierten wir im Januar eine Arbeitswoche. In dieser Woche wurden alle Bänke und Hutablagen montiert, Lampen fertig gestellt und montiert. Die Elektroheizungen wurden montiert. Die Elektrosteuering für die Heizung und die Beleuchtung eingebaut, die Vorhänge wurden durch die Frauen der Clubmitglieder genäht und bereitgestellt, die Fenster eingebaut. Nun war auch der Maler gefordert, der innert kürzester Zeit den Wagen mit dem Pinsel gestrichen und von Hand die Beschriftung angebracht hat. Die Arbeitswoche hat so viel gebracht, dass wir nachher bis zum Übergabetermin noch genug Zeit hatten, die Kleinarbeiten auszuführen **[6.1–6.3, 6.5+6.6]**. Eine harte Zeit kam dann vor allem für die Mitglieder des Club 1889 und für die Musikanten der Musica engiadinaisa da la viafier. Denn nun galt es das Übergabefest zu organisieren. Die Musica war gefordert mit dem Musikstück, das wir extra für den Wagen und für die Fernsehsendung «Muuh» komponieren liessen **[6.13]**.

Das Schweizer Fernsehen DRS hat uns den Wagen einem breiten Publikum vorgestellt. Für die Übergabe des Wagens an die RhB wurde von den Mitglieder ein Fest organisiert, das wir und die RhB nie vergessen werden.» **[6.7–6.14]**

Clubanlässe

Familienausflug nach Ftan Baraglia mit dem «Fliegenden Rätier» zu Max Kessler.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

Ein weiteres Revisionsprojekt befand sich 1999 ebenfalls in der Planungsphase. Es handelt sich um die Dampflok G 3/4 11 «Heidi». Die Lok wurde 1977 von den Modelleisenbahnfreunden Eiger in Zweilütschinen der RhB abgekauft, auf dem Netz der Berner-Oberland-Bahnen eingesetzt und 1990 aus technischen Gründen abgestellt. Nun wollte der Verein die Lok wieder weitergeben. Armin Brüngger besichtigte die Lok am 23. Juni, reservierte sie für den Club 1889 und handelte einen Kaufpreis aus. Es folgten Zusagen von 20 000 Franken durch die Dampffreunde der Rhätischen Bahn sowie von 7000 Franken durch die Modelleisenbahnfreunde Eiger. Am 25./26. November reiste eine Clubdelegation mit Armin Brüngger, Max Weibel, Jürg Buxtorf und Gian Luzi nach Zweilütschinen um das detaillierte weitere Vorgehen in Bezug auf eine Rückführung zu besprechen. Sie legten den Überführungstermin auf den Frühling 2000 fest. Anschließend studierte die Delegation ölgefeuerte Dampfloks bei der Briener Rothornbahn.

Gruppe «Associazione 182»

Am 17. Juli wurde im Albergo Ospizio Bernina die Projektgruppe «Associazione 182» gegründet. Diese Gruppe unterstand dem Club 1889 **[6.15+6.16]**.

Die Gruppe wollte das berühmte «Cocodrillo del Bernina», die Lok Ge 4/4 182 von 1928, ins Puschlav rückführen und dort aufarbeiten. Bereits 1996 wurde über den bekannten Berner Bahnenthusiasten und Buchautoren Patrick Belloncle in Samedan ruchbar, dass sich die Lok in Frankreich bei der La-Mure-Bahn in der Nähe von Grenoble in einer Konkursmasse eines französischen Geschäftsmannes befand und in sehr schlechtem Zustand einer ungewissen Zukunft harrrte. Mit Patrick Belloncles Vermittlung und Verhandlungen sogar in Paris konnte die Lok aus der Konkursmasse losgelöst werden. Im

November reisten die «Retter des Bernina-Krokodils» nach Grenoble zu den Abstellgleisen der La-Mure-Bahn. Sie weilten im November für 5 Tage in Frankreich und setzten die 182 im oberen Bahnhof von St-Georges-de-Commiers soweit instand, dass sie auf die Französische Staatsbahn verladen werden konnte. Dazu musste die Lok in ihre drei Hauptteile zerlegt und mit einem 100-t-Kran verladen werden. Sie traf am 29. November in Landquart ein [6.17, 6.18 und 7.14]. Folgende Männer waren an dieser grossen, kühnen Aktion beteiligt: Franco Compagnoni, Lino Crameri, Ernst Demonti, Moreno Demonti, Markus Frank, Stefan Hauri, Max Kessler, Giancarlo Lanfranchi, Franz Menghini, Nadir Menghini, Hans Peter Pitschi, Lieni Pitschi, Diego Tuena, Bruno Voneschen, Karl und Werner Wohlwend.

Gruppe Landquart/Chur

In Landquart fand am 1. September eine Besprechung unter Leitung von Gion Caprez statt. Er gründete die Gruppe Landquart/Chur. Diese sollte die Revision der Dampflok G 3/4 11 «Heidi» sowie von Dampfzugwagen (Personen- oder Güterwagen) unterstützen [6.19]. Die Gruppe sollte die Clubmitarbeit der Fronarbeiter im Norden des Kantons erleichtern indem ein Werkstattlokal in Chur gefunden werden sollte.

X 9064

Anlässlich der Probefahrt (übrigens ein Dankeschön der RhB an die Fronarbeiter) des C 2012 vom 15. März 1999 nach Zernez [6.4] philosophierten Clubmitglieder mit dem in Bahnkreisen bekannten ehemaligen Pfarrer von Filisur und ersten Privatgönner des Clubs, Roman Delnon, über einen Wagenumbau: Armin Brüngger plante als Folgeprojekt zum C 2012, den ehemaligen X9064 in einen «Kaffee-und-Kuchen-Wagen» herzurichten. Roman Delnon fing für das Projekt Feuer und nahm im Anschluss an die Fahrt sofort mit dem Filisurer Gewerbe, Hoteliers und der Gemeinde Kontakt auf. Die Idee des «Filisurer-Stüblis» war geboren. Der Wagen sollte ein Bekenntnis der Gemeinde Filisur für die Albulabahn werden und im Kanton rollend für Filisur werben.

Homepage für den Club

André Hintermann gestaltete die erste Homepage für den Verein.

Eigener Postkartenkalender

Die Gruppe Administration hat zum ersten Mal einen eigenen Postkartenkalender im Namen des «Kalenderteams» herausgegeben. Es sollten jedes Jahr 13 eigene, neue Postkarten mit ausgewählten Sujets der RhB präsentiert werden. Der Reinerlös des Kalenderverkaufs sollte in die Projektkassen fliessen [6.25].

Führungen in der Betriebswerkstätte von Samedan

Unter dem Titel «Bahn-Romantik» bieten Samedner Lokführer aus dem Umfeld des Club 1889 Führungen in der Betriebswerkstätte an. Dieser Anlass wurde unter dem Patronat vom Kurdirektor Andrea Parolini ins Programm der Kurvereine von Bever, Samedan und Celerina aufgenommen und war deren meistgefragtester Anlass [6.20+21].

Offizieller Bündner Tourismus

In einem Artikel in der Bündner Zeitung vom 9. Januar 1999 forderte der Ständerat und Direktor von Graubünden Ferien, Christoffel Brändli, (bahn)touristische Highlights für Graubünden [6.22]. Der Club 1889 präsentierte ihm in der Folge mit einer Mappe die laufenden und geplanten Projekte und lieferte Ideen für ein touristisches, authentisches (Bahn-)Highlight [6.23+6.24].

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

Im Rahmen der europaweiten Veranstaltung «Tag des offenen Denkmals» organisierte Gion Caprez eine Führung im Fliegenden Rätier (1939) von Chur nach Disentis und zurück, wobei er wissenschaftliches zur Kultur- und Verkehrsgeschichte der Surselva erläuterte [6.26]

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Nach 60 Jahren wurden die «Fliegender Rätier» ABe 501+502 von 1939 aus dem regulären Dienst [6.27] ausgeschieden.

Der Club 1889 und sein Wägelchen

In dreijähriger Arbeit hat der Oberengadiner Club 1889 den ältesten Personenwagen der RhB, den C 2012 von 1889, restauriert.

Fredy Pfister

Die Vereinsgründung . . .

Als die Graubündner Staatsbahn 1989 ein rundes Jahrhundert seit ihrer Gründung feiern konnte, kleidete sie sich in den Sonntagsstaat und liess ihre Eisenbahn/technikgeschichte vor Publikum Revue passieren. Das heisst: historische Zugkompositionen, sorgsam zusammengestellt, sollten für das Publikum Zeugen für vergangene Epochen mehr oder weniger bequemer Reisekultur sein. Für Eingeweihte fehlte aber der wirkliche Höhepunkt dieses Anlasses. Die erste Dampflok, die Nr. «Rhätia» von 1889, kehrte nach langer Odyssee wieder in die heimatischen Gefilde zurück. Doch sie stand relativ nackt, ohne passende Komposition da, musste sich mit Wagen jüngerer Generation begnügen. Dieser Zustand war deshalb so unbefriedigend, weil eigentlich eine ganze, stilreine Komposition

Deshalb liessen einige RhB-Angestellte, inoffiziell und in umgekehrter als die für die Schaulzüge vorgesehene Richtung, einen stilreinen Zug fast unbeachtet nach St. Moritz dampfen. Diese Komposition beflügelte noch viele Jahre einige Liebhaber. Ihr Inten-

malpflege, die sich erstmals an einem solchen Projekt beteiligte und die Dampffreunde der Rhätischen Bahn. Ferner war geplant, weitere, private Spender zu finden. Unser Ziel war es, den Wagen wieder in seinen Ablieferungszustand von 1889 zu versetzen.



Der ausser Dienst gesetzte Drittklasswagen X 9034 der ehemaligen Landquart-Davos-Bahn im Januar 1996. Sein Zustand nach 107 Jahren war desolat.



Die Innereinrichtung Ende 1998: ganze Arbeit der vereinseseigenen Zimmermänner!

resse galt denn im Folgenden einem ganz speziellen Wägelchen. Der X 9034 kam 1889 als C 42 in Betrieb, fuhr wahrscheinlich sogar im Eröffnungszug nach Klosters mit, wurde 1936 zum Ausstellungswagen, 1940 zum Werkstattwagen umgebaut und 1988 schliesslich definitiv ausrangiert. Die RhB liess ihn mangels wirklichem Interesse und finanziellen Mitteln als historisch interessanten Wagen vorläufig beiseitestellen.

Das rief die bereits erwähnten Eingeweihten, RhB-Angestellten und Liebhaber auf den Plan. Am 15. Februar 1996 fand in der Betriebswerkstätte in Samedan eine erste Projektsitzung statt. Kurz darauf folgte die Gründung des «Club 1889 –

Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» im Beisein eines Vertreters der RhB. Erste, wichtige Geldgeber waren zu diesem Zeitpunkt bereits gefunden: Die Bündner Denk-

Eine interessante Aufgabe, war doch fast alles Holz morsch und die ganze Einrichtung mit den Jahrzehnten verschwunden.

...die Restauration...

In den folgenden drei Jahren werkten Junge und Ältere, Pensionierte, Jugendliche, Frauen, Profis und Laien, insgesamt 28 Personen, an Wochenenden in der Betriebswerkstätte der RhB in Samedan am Wagen. Viele Geschäfte aus dem Dorf unterstützten uns beim Sandstrahlen, Schleifen, Schrauben, Spachteln, Drechseln, Sägen, Löten, Schweißen, Drehen, Nähen, Streichen, usw. usw.

Der ehemalige Schrotthaufen, der höchstens noch für eine Feuerwehrrücklage hätte gebraucht werden können, entwickelte sich mehr und mehr zu einem kleinen Juwel. Ob die Pläne seinerzeit auch mit so viel Begeisterung, Detailtreue und Freude umgesetzt worden waren, sei dahingestellt. Der X 9034 wurde mehr und mehr zum C 2012. Als die Innereinrichtung mit Bänken, Gepäckträgern, Lampen und Vorhängen, alles authentisch nach Originalplänen rekonstruiert, Gestalt annahm, konnte sich auch der Hinterste und Letzte vorstellen, was in den Köpfen der Eingeweihten, RhB-Angestellten und der Liebhaber seinerzeit umhergeisterte: Die Renaissance eines charmanter Zeugen aus der Anfangszeit der Rhätischen Staatsbahn.

6.1



Nr. 1/99 Vorbild und Modell für Eisenbahnfreunde Tipps und Tricks für Modellbahner Fr. S.

Der X 9034 kurz vor der Ablieferung



Dampfahnen im Dreieck Samedan – St. Moritz – Pontresina

20./21. März 1999: Öffentliche Dampfahnen mit dem ältesten Personenzug der Rhätischen Bahn
Dampflok «Rhätia» 1889, Personenwagen 2012 (1889), 2020 (1903), 1102 (1903)

Fahrplan:

20. März
Samedan 15.30
St. Moritz 15.47 / 16.31
Pontresina 16.45 / 17.15
Samedan 17.35

21. März

Samedan	10.30	Samedan	13.20	Samedan	15.30
St. Moritz	10.47 / 11.11	Zuoz	13.41	St. Moritz	15.47 / 16.31
Pontresina	11.30 / 11.38	Zuoz	14.15	Pontresina	16.45 / 17.15
Samedan	11.47	Samedan	14.36	Samedan	17.35

...das Finale!

Um das Ende der Arbeiten feierlich und würdig begehen zu können, wollen wir den C 2012 im Rahmen einer offiziellen Übergabe der RhB «zurückgeben». Die Schlüsselübergabe geschieht symbolisch für unsere Sponsoren, für die RhB-Vertreter und nicht zuletzt für uns. De facto gehörte der Wagen immer der RhB. Einige Klubmitglieder hatten für diese Feier eine ganz tolle Idee: Um auch andere – so die gewiss aufmerksamen «Lokeli-Journal»-Leser – an der Vollendung teilhaben zu können, werden am 20. Und 21. März 99 im Oberengadin öffentliche Dampfzüge mit der «Rhätia», dem C 2012 und mit der historischen Komposition durchgeführt. Als besondere Attraktion stehen Dampfahnen im Dreieck Samedan – St. Moritz – Pontresina – Samedan auf dem Programm. Auskünfte: Reisezentrum im Bahnhof Samedan, Telefon 081 852 54 04, Fax 081 852 51 71. Eine Reservation empfiehlt sich vorzeitig.

A revair in Engiadina!



SAMEDNER TEAMWORK

Der Club 1889 und Samedner Unternehmer haben in dreijähriger Fronarbeit einen alten Dienstwagen in ein Juwel verwandelt und gleichzeitig der Rhätischen Bahn eine Attraktion beschert.

Wie bereits vor etwas mehr als einem Jahr an dieser Stelle berichtet wurde, besteht in Samedan ein Verein, der Club 1889, dessen Mitglieder den ältesten Personenwagen der Rhätischen Bahn in der Freizeit herrichten. Was zu Beginn wie eine Spinnerei aussah, nämlich den 110jährigen, rostigen und vor allem morschen Schrott zur Freude von jung und alt wieder in Nostalgiezügen mitfahren zu lassen, findet im März einen krönenden Abschluss, an dem wir auch die Samedner Bevölkerung teilhaben lassen wollen (mehr wird weiter unten verraten).



Bitte einsteigen. Mit dem Personenzug aus der Anfangszeit der Rhätischen Bahn ohne umsteigen von Samedan über St. Moritz-Pontresina zurück nach Samedan oder Samedan-Zuoz retour. Fotos: Christoph Durtschi, Samedan

Was mit Optimismus beginnt...

Angefangen hat dieses Unterfangen mit der Vereinsgründung, einem Spendenaufruf und mit viel, viel Optimismus. Insgesamt 28 Mitglieder, weibliche und männliche, ältere und jüngere, pensionierte und berufstätige, versierte und weniger versierte, haben in drei Jahren gereinigt, gesandstrahlt, geschliffen, gepinselt, geschweisst, gelötet, verschraubt, genagelt, geschreinert, gezimmert, gedrechselt, gedreht, genäht usw. Viele Spender aus Samedan und der ganzen Schweiz haben uns nicht nur moralisch, sondern auch mit ihren Moneten unterstützt. Unsere wichtigsten Mäzene waren der Bündner Heimatschutz, die Denkmalpflege, welche natürlich auch ein wachsames Auge auf dieses Projekt gelegt hatte, und die Dampffreunde der Rhätischen Bahn.

Der ehemalige Schrotthaufen, der höchstens noch für eine Feuerwehrröhre hätte gebraucht werden können, entwickelte sich mehr und mehr zu einem kleinen Juwel. Ob die Pläne seinerzeit auch mit so viel Begeisterung umgesetzt worden waren, sei hier dahingestellt. Der ehemalige X 9034 wurde mehr und mehr zum heutigen C 2012. Als die Inneneinrichtung, nach Originalplänen rekonstruiert, Gestalt annahm, konnte sich auch der Hinterste und der Letzte vorstellen, was in den Köpfen der Klubmitglieder umhergeistert: Die Renaissance eines charmanten Zeugen aus der Anfangszeit der Rhätischen Staatsbahn, der nicht zuletzt auch einen Zeugen der Entwicklung des Tourismus in ganz Graubünden darstellt.

... findet oft Unterstützung!

Wir möchten an dieser Stelle jene Samedner Unternehmungen erwähnen, die uns in sehr unkomplizierter Manier geholfen haben:

Freund Holzbau, besonders natürlich die beiden vereinseigenen Zimmerleute Theo und Gian, die alle Holzarbeiten in ihrer Freizeit erledigt haben; *Metallbau Pfister* (Einzelanfertigungen der zu ersetzenden rostigen Bleche); *Lehrwerk-*

stätte für Schreiner (Rekonstruktion der Bänke); *Buzzetti, Maler* (Malerarbeiten an der Aussenwand); *Elektro Merz* (Kabel für die Beleuchtung und Heizung); und weiter: *Lüthi Haushalt und Eisenwaren*; *Camichel Vorhänge-Tapezierer*; *Engadin Press*; *Möbel Badraam*; *Calanda Bräu Samedan*; *Venzi + Paganini*; *Gredig Bäckerei*; *Guido Ratti Elvia-Versicherung*.

Der Wagen ist somit von A bis Z in Samedan restauriert worden. Und weil selbst die Gemeinde einen Beitrag beige-steuert hat, kann wirklich von einem Samedner Teamwork gesprochen werden.

Fahrendes Museum für alle!

Deshalb wird die Übergabefeier, an welcher der Wagen offiziell der RhB übergeben werden soll, auch in Samedan stattfinden. Am 20. und 21. März 1999 werden im Oberengadin öffentliche Dampffzüge mit der «Rhätia» (älteste Dampflokomotive), dem «Samedner» C 2012 und mit der historischen Komposition durchgeführt. Als besondere Attraktion stehen erstmals Dampffahrten im Dreieck Samedan-St. Moritz-Pontresina-Samedan auf dem Programm. Wir würden uns natürlich freuen, viele Einheimische an diesen Fahrten anzutreffen. Für Auskünfte steht das Reisezentrum im Bahnhof Samedan, Telefon 081 - 852 54 04, Fax 081 - 852 51 71, zur Verfügung. Eine Reservation empfiehlt sich vorzeitig.



Nach drei Jahren und 5000 Arbeitsstunden wieder vor der Samedner RhB-Werkstätte. Die letzten Retuschen am «Samedner» von unserem Maler Peter Buzzetti.

Öffentliche Dampffahrten mit dem ältesten Personenzug der Rhätischen Bahn am 20. und 21. März 1999

Dampflokomotive «Rhätia» (1889), C 2012 (1889), B 2060 (1903), A 1102 (1903)

Fahrplan	an	ab		
20. März				
Samedan	15.30			
St. Moritz	15.47	16.31		
Pontresina	16.45	17.15		
Samedan	17.35			
21. März				
Samedan		10.30		15.30
St. Moritz	10.47	11.11	15.47	16.31
Pontresina	11.30	11.38	16.45	17.15
Samedan	11.47		17.35	
Samedan ab	13.20			
Zuoz an	13.41			
Zuoz ab	14.15			
Samedan an	14.36			

Auskunft, Reservation, Billette bei: Reisezentrum Bahnhof, 7503 Samedan, Tel. 081 - 852 54 04, Fax 081 - 852 51 71

Übrigens: Der C 2012 kann privat bei der RhB für Anlässe aller Art gechartert werden.

Hinweis: Das Schweizer Fernsehen zeigt am 24. April um 18.45 Uhr in der Sendung «MUH» eine Aufzeichnung von der Übergabefeier, den fröhlichen RhB-Musikanten und dem Dampffzug.

Club 1889 übergibt der RhB restaurierten Bahnwagen

«Bählerfest» in Samedan

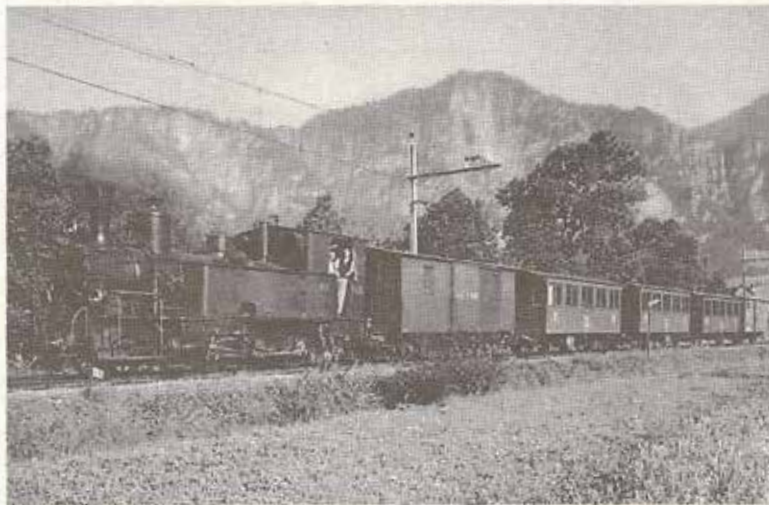
Samedan steht vor einem bahnhistorischen Ereignis: Am 20. März übergibt der Club 1889 in der RhB-Betriebswerkstätte Samedan der Rhätischen Bahn den restaurierten Personenwagen C 2012. Umrahmt mit einer würdigen Feier und öffentlichen Fahrten mit dem Dampfextrazug der «Rhätia» wird der Veteran aus dem Jahre 1889 wieder «auf die Schiene» gestellt.

sr. Für den Club 1889 und seine gut zwei Dutzend Mitglieder ist der 20. März ein Freudentag. Der historische Bahnwagen mit der Bezeichnung C 2012 kann nach einer Planungs- und Restaurierungszeit von knapp drei Jahren der Rhätischen Bahn übergeben werden. Präsident Armin Brüniger sieht damit einen ersten Auftrag erfüllt, dem sich

der Verein verschrieben hat, nämlich «das Erhalten historischer Fahrzeuge der Rhätischen Bahn». Konkret ging es dabei um die Renovation und Indienststellung des mehr als hundert Jahre alten Reisezugwagens, der 1898 unter der Bezeichnung X 9034 im Eröffnungszug der «Rhätia» von Landquart nach Davos mitrollte. Der Ver-

einsname 1889 nimmt damit Bezug auf die Geburtsstunde der Bündner Staatsbahn und damit auch auf das Ablieferungsdatum des restaurierten Reisezugs. Dieser wurde im Jahre 1988, nach einer wechselvollen Geschichte – zuletzt als Werkstattwagen umgebaut und genutzt – definitiv ausrangiert. Einen ersten Höhepunkt in ihrer Arbeit erlebten die Vereinsmitglieder im Januar 1998. Nach erfolgreicher Planungsarbeit, Sponsorensuche und zahlreichen Arbeitseinsätzen konnte «Aufrechte» gefeiert werden. Ein neuer Wagenkasten war auf dem frisch revidierten Rahmen errichtet, und die verschiedenen Teams konnten sich dem Innenausbau und der Verkleidung des 40 Sitzplätze aufweisenden Wagens widmen.

Mit der Übergabe an die RhB erhält nun die «Rhätia», die erste in Dienst gestellte Dampflokomotive, die heute wieder auf dem Schienennetz Dampfahnen unternimmt, einen ihrer Wagen «der ersten Stunde» frisch renoviert zurück. Die offizielle Übergabe im Beisein von Gästen aus dem ganzen Kanton erfolgt am 20. März, vormittags, in der Betriebsstätte der RhB in Samedan. Nach einem gemeinsamen Mittagessen werden Vereinsmitglieder und Gäste zur «Jungfernfahrt» auf der Strecke Samedan–St. Moritz–Pontresina-Samedan aufbrechen, worauf der Dampfextrazug «Rhätia» dann auf der selben Strecke für die Öffentlichkeit verkehren wird.



Dampfzug aus der Anfangszeit der Rhätischen Bahn.

Foto: RhB

6.3

6.4

PROBEFAHRT
Erster Ausflugszug mit dem restaurierten kleinen
«IL SAMEDRIN»



Club
1889

- C 2012 – ältester Personenwagen der RhB von 1889
- Halb dreigeschossiger Bauweise durch den Club 1889 auf Probefahrt in silberner Glanzlack am 13. März 1998 bei Zuzem
- Die vollwertige Innenverkleidung bietet 32 Haupt- und 8 Nichtschneidplätze
- Werkbild vor dem Depot Samedan

Foto: Ch. Dietrich



INFO

An alle Sänger - Musikanten und 1889er

• **Hallo wisst Ihr schon das neueste ?
Nein, aber unser Wagen ist jetzt nun Grün.
Super gemacht Peter und Sohn !!**

- Herr Hartli, Pressechef bei der RhB übernimmt die Medieninformation vom Club 1189 resp. Wagen sowie die Werbung für die Dampfahrten.
- Unsere Stromer sind nun auch im Endspurt.
- Armin braucht noch Dringend fleissige Hände denn der 20. März ist nicht mehr weit. Angesprochene wollen sich bitte bei Armin melden oder sich auf der Liste am Wagen eintragen. Beachtet bitte die **zusatztlichen Arbeitsdaten** :

Donnerstag	21. Januar	1999	ganzer Tag
Freitag	29. Januar	1999	ab 19.30 Uhr
Freitag	05. Februar	1999	ab 15.30 Uhr
Montag	15. Februar	1999	ganzer Tag
Dienstag	23. Februar	1999	ganzer Tag
Donnerstag	04. März	1999	ganzer Tag

Wie geht es jetzt weiter

Ich hoffe es werden sich noch mehr an mir anschliessen und mitmachen.

4. Februar

Euer Präsident de los Clupos

An diesem Tag begutachten die Fernsehleute das Depot sowie die Standorte für Landschaftsaufnahmen vom Dampfzug.

An einem Samstag im März

„Probefahrt“ ins Puschlav. Weiteres folgt !! (Brauereibesuch - Lager - Licht - Lufteigenschaften...)

18. März

Nachmittags / Abends Musikaufnahmen für das Fernsehen.

19. März

Fernsehaufnahmen im Zug auf der Strecke Samedan - St. Moritz - Pontresina - Samedan mit Musiker, Sänger sowie Clubler (evtl. in historischen Kleidern).

20. März

DER GROSSE TAG

Übergabe des Wagens an die RhB gemäss Programm auf der Rückseite dieser INFO.

Freitag 19. März und Samstag 20. März

Einrichten Werkstutte (Freitag) sowie Aufdamen und Herrichten für FEST am Samstag. *Freiwillige bitte vor!!*

Für die Sänger, Musikanten sowie Clubler werden wir bei der Betriebsabteilung resp. LL nach dem 4.2.99 „In Globo“ frei verlangen.

Für weitere Fragen stehe ich Euch gerne zur Verfügung

Freundliche Grüsse

Peter JLANZ

Ueborgabefest des C 2012 an die Rhätische Bahn vom 20. März 1999

Zeit	Verlauf
8.42 Uhr	Eintreffen des Zuges und der Gäste mit Zug 515 im Reservierten A 1154 am Zugschluss. Abholen des Wagens mit Lok 353 und Wagen A 1154 in BW Gleis 1 bringen.
9.00 Uhr	Eintreffen der Gäste in die BW Werkstatt. Musica Engiadinaisa da la viafier retica spielt auf Begrüssung des Präsidenten Club 1889 Kaffe und Gipfel Alphorn auftritt durch Duo Burghorn Drehorgelspiel Musica Engiadinaisa da la viafier retica
9.30 Uhr	Ansage und Vorstellung des Musikstücks durch Mario Hotz u. Herr Ender Komponist, Verdankung an Sponsoren. Uraufführung des Musikstücks für C 2012 durch die Musica Engiadinaisa da la viafier retica
9.45 Uhr	Hintergrund Geräusch: Zugergerausch im Tunnel, Lokpfeife von Lok Wagen wird in die Werkstatt gestossen durch Mitglieder des Club 1889 Schlüsselübergabe durch Präsident Club 1889 an die Rhätische Bahn
10.00 Uhr	Apero Musica Engiadinaisa da la viafier retica, Duo Burghorn und Drehorgel Abwechslungsweise. Dazwischen diverse Ansprachen Besichtigung des C 2012 für die Gäste
11.00 Uhr	Diaschau "Der Wagen erzählt aus seinem Leben"
11.45 Uhr	Gemeinsames Mittagessen mit Unterhaltung der Musiken.
13.00 Uhr	Abmarsch mit Benützung der Unterführung nach Gleis 1 für die Sponsorenfahrt nach St. Moritz - Pontresina - Samedan mit Extrazug.
13.30 Uhr	Abfahrt des Zuges nach St. Moritz
13.47 Uhr	Ankunft in St. Moritz Musikstück Vorgeführt durch Musica Engiadinaisa da la viafier retica
14.11 Uhr	Weiterfahrt mit Extrazug nach Pontresina mit Photohalt in Punt Muragl Staz
14.30 Uhr	Ankunft in Pontresina Musikstück Verggefuhrt durch das Duo Burghorn
14.38 Uhr	Abfahrt des Zuges nach Samedan und Verabschiedung der Gäste.
14.47 Uhr	Ankunft in Samedan.

Oldtimer-Wochenende bei der Rhätischen Bahn

Eisenbahnromantik pur für die ganze Familie
Samstag, 20. März und Sonntag, 21. März 1999



Der 1889
(Zugmitz) in einer
Komposition am
100 Jahre-Jubiläum
am 10. März 1989
Foto P. Bugmann

Willkommen auf der Rhätischen Bahn! Der Zug, mit dem Sie an diesem Wochenende fahren werden, ist ein Überbleibsel aus der Zeit des Dampfbetriebes der Rhätischen Bahn. Der "Club 1889", ein Verein von Eisenbahnfreunden, hat den ältesten Personenwagen der Landquart-Davos-Bahn aus dem Jahre 1889 wieder aufpoliert und verkehrstüchtig hergerichtet. Dieser Wagen wird am Samstag, 20. März 1999 den Betrieb mit öffentlichen Dampffahrten wieder feierlich aufnehmen. Reisen Sie wie anno dazumal durch die verträumte Engadiner Landschaft. Bewirtet werden Sie durch die Mitglieder des "Club 1889" im gemütlichen Barwagen.

Weitere Informationen siehe Rückseite



6.6

6.7

Der Club 1889
wünscht Ihnen
einen angenehmen
und gemütlichen Tag

Übergabe

C 2012
an die



Rhätische Bahn
20. März 1999

Menükarte

vom 20. März 1999

Apèro

Champagner
(Kriero)

Orangenjus

Mittagessen Buffet anno 1889

Wein

Rouge Coquin (Burgunder)
Bier und Mineral-Getränke

Dessert-Buffer

Kaffee und Likör

First-Class-Gäste bejubeln «neuen» Drittklasswagen

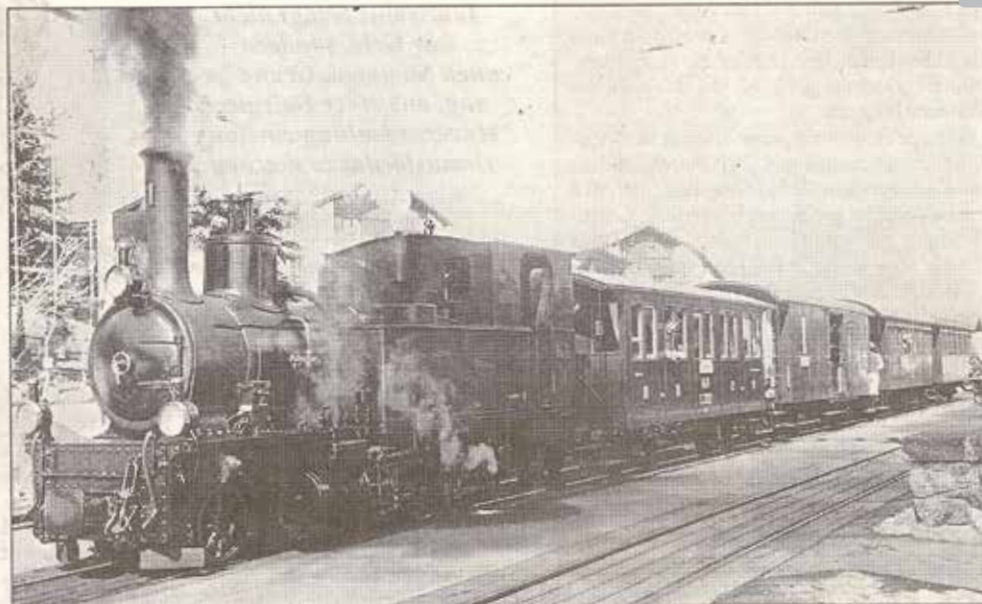
Stelldichein der Prominenz und der Eisenbahnfreunde am Samstag in Samedan: Der stilecht restaurierte Drittklasswagen C 2012 ist wieder der RhB übergeben worden.

Von Arnold Pirovino

Was der RhB aus betriebswirtschaftlichen Gründen verwehrt bleibt, die aufwendige Restauration historischer Fahrzeuge, haben ein weiteres Mal Sponsoren und der Club 1889 wahrgemacht: Jüngstes Kind in der Palette der stilecht restaurierten Fahrzeuge ist der über 100jährige Personenwagen C 2012. Am Samstag wurde er im Engadin feierlich der Rhätischen Bahn übergeben.

Überglücklich

Der Verein Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» – hat sein hochgestecktes Ziel erreicht: 110 Jahre nach der Inbetriebnahme der damaligen Landquart-Davos-Bahn dampft nun wieder die Originalkomposition aus der Eisenbahn-Pionierzeit mit einem der ältesten Wagen auf dem Bündner Schienennetz. Die RhB-Direktion ist natürlich überglücklich über dieses Geschenk, wie Direktor *Silvio Fasciati* bei der Übergabefeier sagte. Er verwies nicht nur



Die Rhätia 1 zieht den Drittklasswagen und weitere historische Fahrzeuge. (Fotos Arnold Pirovino)

auf die kulturelle Bedeutung, sondern auch auf die neue Ausrichtung der RhB als Erlebnisbahn. Fahrten in historischen Zügen durch eine einmalige Landschaft bilden ein wichtiges Segment im Erlebnisangebot der RhB und faszinieren nicht nur Eisenbahnfreunde. Mit der Erhaltung des C 2012 wird die RhB-Dampflobby um eine Attraktion reicher.

Der Drittklasswagen C 2012 war mit grosser Wahrscheinlichkeit 1889 im Eröffnungszug von Landquart nach Klosters eingereicht. In seinem beinahe 50jährigen Einsatz bewährte sich der

Wagen auf dem ganzen Netz. Während im 32plätzigem Raucherabteil vornehmlich Männer Platz nahmen, war das achtplätzigste Nichtraucherabteil alleinreisenden Frauen vorbehalten.

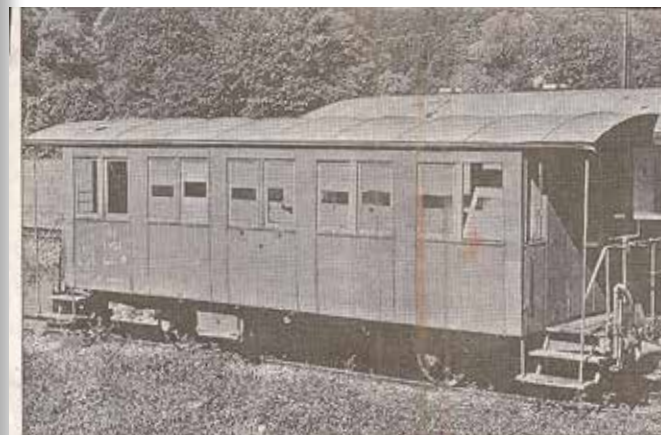
Auf dem Abstellgleis gelandet

Bereits in den dreissiger Jahren setzte der Abstieg des Wagens in die Bedeutungslosigkeit ein. So diente der C 2012 im Sommer 1936 als Ausstellungswagen der Selva, welche darin in ganz Graubünden für Holzheizungen warb ... 1940 erhielt er die Bezeichnung X 9034, einen grauen

Anstrich und gleichzeitig die Degradierung als fahrende Elektrizitätswerkstätte. Eine weitere Kosmetik folgte 1965: Anlässlich einer Revision wurde er oxydrot gestrichen und erhielt ein Blechdach. 1988 schliesslich ist er auch als Dienstwagen ausrangiert worden. Nur dank grosszügiger Spenden und dank des Engagements des Clubs 1889 konnte der Wagen vor dem Abbruch gerettet werden. Während insgesamt 5000 Stunden haben «etwa 20 Angefressene» in Fronarbeit am Fahrzeug gearbeitet, wie Vereinsmitglied *Martin Pfister* nicht ohne Stolz ausführte.

6.8

Bündner Tagblatt, 22. 3. 1999



Die letzten Jahre vor der Renovation verbrachte der Drittklasswagen auf einem Abstellgleis beim Bahnhof Trimmis.



Stilgerecht restauriert: Der Wagen bietet wie im letzten Jahrhundert 32 Plätze im Raucher- und 8 im Nichtraucherabteil.

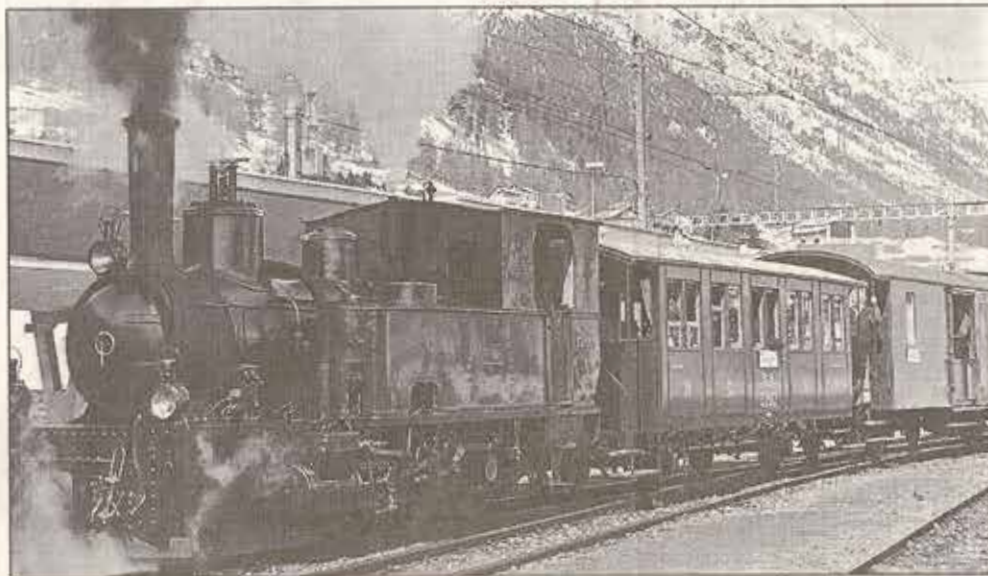
Die wiederentdeckte RhB-Holzklasse III

32 Plätze für Raucher, 8 für Nichtraucher: So präsentiert sich die RhB-Holzklasse III, die am Samstag in Samedan in Form des stilecht restaurierten Personenwagens C2012 der Erlebnisbahn Graubündens übergeben wurde.

sc.- Hart, aber bequem: In der wiederentdeckten Holzklasse III der Rhätischen Bahn sitzen 40 Passagiere, davon gerade mal acht Nichtraucher im hermetisch abgetrennten Kleinstabteil. Vergangene Raucher-Blütezeiten. Denn der stilecht restaurierte Personenwagen C2012 stammt aus der Eisenbahn-Pionierzeit, als vor 110 Jahren die Landquart-Davos-Bahn ihren Betrieb aufgenommen hatte. Der sich in Flaschengrün von der RhB-Moderne abhebende Wagen wurde am Samstag in der RhB-Betriebswerkstätte in Samedan durch den Verein «Club 1889 – wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» feierlich dem Schienenverkehr übergeben.

Werk mit Manpower vollendet

Die Uraufführung des Musikstücks C2012 durch die Musica engiadinaisa da la viafer retica begleitete die gut



besuchte inszenierte Übergabe. «Ich bin überwältigt», so RhB-Direktor Silvio Fasciati, als er von Club-Präsident Armin Brüngger neben einem Markstein den Wagenschlüssel in Empfang nahm. Ein Kunstwerk, das sich aus streng wirtschaftlichen Gründen für die «arme Bahn» nicht lohne, sei nun mit Manpower vollendet. In einer Zeit von Elektrifizierung, Telematisierung und Computerisierung habe die

Nostalgie paradoxerweise Zukunft, so Fasciati. Der Club 1889 könne für sich den Zusatz beanspruchen «(...) und wir geben die Wagen der RhB restauriert zurück». Es gelte, die bedeutsamen Zeugen der Bahngeschichte aufleben zu lassen, meinte Thomas Nievergelt, Gemeindepräsident von Samedan.

Dank des Einsatzes von zahlreichen Bahnliebhabern und des Engagements des 1996 eigens gegründeten «Club

1889» wurde der C2012 als historisch interessanter Wagen eingestuft und vor dem Abbruch gerettet. Etwa 30 Clubmitglieder haben in der Folge 5000 Stunden Frontdienst für den

Ein historischer Moment: RhB-Direktor Silvio Fasciati (rechts) durfte die Schlüssel zum RhB-Wagen «Rhätia» aus den Händen von Armin Brüngger, Präsident des Clubs 1889, in Empfang nehmen.

Bilder Peter de Jong

RhB-Wagen geleistet. Der Nostalgiewagen wird gemäss der RhB-Spitze gut vermarktet, sei dies an Nostalgie-, Vereins- oder Hochzeitsfahrten. Reisen in historischen Zügen bilden ein wichtiges Segment im Erlebnisangebot der RhB. Diese Neupositionierung der RhB als Erlebnisbahn wird nach der Eröffnung der Vereinalinie am 19. November mit neuen Rundfahrtmöglichkeiten noch verstärkt. Mit der Erhaltung des C2012 wird die RhB-Dampfflotte um eine Attraktion reicher.



110jähriger restaurierter Bahnwagen in würdiger Feier der Rhätischen Bahn übergeben

C2012: Mit Pfeifen und Glockenschlägen wieder auf der Schiene

5600 Fronarbeitsstunden haben die Mitglieder des Clubs 1889 geleistet, um den 110jährigen Drittklass-Holzswagen C2012 zu restaurieren. Am Samstag wurde der 40Plätzer in einer perfekt inszenierten Feier der Rhätischen Bahn übergeben.

uc. Die 28 Mitglieder des vor drei Jahren gegründeten «Clubs 1889 – wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» übergaben den Drittklass-Bahnwagen C2012 dort, wo sie ihn in den vergangenen Monaten in insgesamt 5600 Fronarbeitsstunden vollkommen zerlegt und detailgetreu und stilschön wieder zusammengebaut hatten: in der RhB-Betriebswerkstätte Samedan. Eine grosse Gästeschar, darunter RhB-Direktor Silvio Fasciati sowie Vertreter der Denkmalpflege und des Bündner Heimatschutzes, erwartete mit Spannung das Auftauchen des Bahnwagens, der vor 110 Jahren bei der Jungfernfahrt in der ersten RhB-Zugkomposition vertreten gewesen war, nach 50 Betriebsjahren ausrangiert wurde, als Magazinwagen diente und schliesslich auf einem Stumpengeleise in Trimmis landete.

Zeitzeuge aus den Anfängen der Bahnfahrt...

Pfeifen und Glockenschläge des speziell für die C2012 vom freischaffenden Musiker Roger Ender komponierten und von der Musica Engiadinaisa da la Viasia retica uraufgeführten nostalgischen Musikstückes begrüsst den 40plätzerigen Holzwagen zurück auf den Schienen. Dort soll er, geht es nach den Wünschen des Club-1889-Präsidenten Armin Brüngger, fortan Geniesser, Nostalgiker, Hochzeiter, Geburtstagskinder und Dampfliebhaber erfreuen. «Der Reisezugwagen soll ein Zeuge dafür sein, wie man in den Anfängen

der RhB gefahren ist», sagte Armin Brüngger gegenüber der «Engadiner Post». Auch wenn der Wagen der RhB übergeben werde «bleibt es immer unser Wagen», so Brüngger auf die vielen Details hinweisend, die es bei der detailgetreuen Restaurierung zu beachten gegeben habe. Die Petrollampe beispielsweise, deren Zubehör von verschiedenen Stellen zusammengesucht

wurde und die nach alten Zeichnungen wieder zusammengesetzt wurde, oder die Vorhänge, für die extra der Stoff nach einem erhaltenen Muster mit Schweizerkreuzen wieder gewoben wurde.

Dass die zum grössten Teil aus Bähnlerkreisen stammenden Clubmitglieder Fachfrauen und -männer sind, die ihr Handwerk verstehen, davon konnten sich die Anwesenden bei einem Augenschein im Bahnwagen überzeugen. Wie anno dazumal bieten Holzbänke mit gedrehtem Mittelbein Sitzgelegenheit für 40 Personen, der damaligen Zeit entsprechend 32 im Raucher und 8 im Nichtraucherabteil. Dass der komplett von Hand gestrichene Wagen auch aussen wieder seine Originalaufschriften bekam, dafür sorgte die Denkmalpflege des Kantons Graubünden, die als grösste Sponsorin mit Beraterfunktion das Restaurationsteam begleitete. «Ein einmaliges Werk» sei entstanden, meinte denn auch Silvio Fasciati, der von Armin Brüngger den Wagenschlüssel ausgehändigt bekam. «Wir freuen uns über dieses Schmuckstück», so der RhB-Direktor, der seiner Genugtuung Ausdruck gab, dass in einer Zeit der

Elektrifizierung, Telematisierung und Computerisierung, «in einer Cyberspace-Welt», das Bedürfnis nach «Ehrlichem, Echten» nicht verloren gegangen sei. «Nostalgie hat Zukunft», so Fasciati, der den 1889ern versicherte, dass man dem Wagen Sorge tragen werde. Der neue Wagen bildet als Teil des Dampf-Nostalgiezuges ein wichtiges Segment im Erlebnisangebot der Rhätischen Bahn.

...und Attraktivitätssteigerung für die RhB

Beeindruckt vom «Wagen, von der Arbeit, vom Sachverstand, vom handwerklichen und künstlerischen Können und vom Enthusiasmus» zeigte sich der

Samedner Gemeindepräsident Thomas Nievergelt, der dem Club 1889 Lob für die Erhaltung von technischem Kulturgut aussprach. Die Restauration sei nicht zum Selbstzweck erfolgt, sondern als Attraktivitätssteigerung für die RhB.

In einer gelungenen Diaschau erzählte der Wagen gleich selber aus seinem Leben und damit aus der Bahngeschichte im Kanton Graubünden, die noch gar nicht so alt ist. Nach der RhB-Gründung im Jahre 1889, die dem Club

1889 auch den Namen gibt, wurde 1903 die Albulalinie bis Samedan eröffnet. 1908 wurde die Linie Samedan-Pontresina in Betrieb genommen und im Jahre 1914 verkehrte erstmals ein elektrisch angetriebener Zug von Samedan nach Scuol. Viel Rollmaterial sei aus dieser Zeit noch vorhanden und harre einer Auffrischung, sagt Armin Brüngger. Der Club 1889 habe zwar bereits wieder ein Objekt im Hinterkopf, vorerst wolle man nun aber eine Pause einschalten und die Reaktionen auf diese Restaurationspremiere abwarten.

Dienstag, 23. März 1999

Engadiner Post



6.10

Freuten sich berechtigterweise über ihr Werk, die Mitglieder des Club 1889, die den Reisezugwagen in 5600 Arbeitsstunden restauriert haben.

Fotos: U. Costa

Der Club 1889 habe zwar bereits wieder ein Objekt im Hinterkopf, vorerst wolle man nun aber eine Pause einschalten und die Reaktionen auf diese Restaurationspremiere abwarten. «Wenn die Mitglieder mitmachen, werden wir sicher wieder einmal einen Wagen restaurieren.» Einverstanden sein müssen wohl auch die Ehefrauen

der Clubmitglieder, die in der Restaurationszeit oft auf ihre Partner verzichten mussten. Sie wurden mit der Jungfernfahrt des C2012, angehängt an die Lokomotive «Rhätia» von Samedan, über St. Moritz und Pontresina und einem Mittagessen für ihre Geduld entschädigt.



Der grosse Moment: Der C2012 fährt unter dem Gäste- Applaus in die Betriebswerkstätte Samedan ein.

EVIVA
Südhöhen meridional
Grigions meridionale

Text und Bilder von Richard und Trudi Tuffli

6.11 RhB Pressechef Peider ... sollte der C2012 mit grosser Wahrscheinlichkeit im Eröffnungszug der Rhätischen Bahn im Jahre 1889 von Landquart nach Klosters mit. Nach bewegten Jahrzehnten auf bündnerischen Geleisen entkam der Drittklass-Holzswagen vor einigen Jahren – dank dem Einsatz von zahlreichen Bahnliebhabern – dem geplanten Abbruch. Dem daraufhin am 14. März 1996 gegründeten Club «1889» – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn», gelang es in intensiver Fronarbeit, den C 2012 stilecht zu erhalten. «Ich bin überwältigt», meinte RhB-Direktor Silvio Fasciati, anlässlich der Schlüsselübergabe durch Lokführer Armin Brüngger, Celerina, Präsident des «Clubs 1889» in der geschmückten und in eine Festwirtschaft umfunktionierten RhB-Werkstätte Samedan. Weiter meinte Fasciati: «Mit der Erhaltung des C 2012 ist die RhB-Dampflobby um eine ganz besondere Attraktion bereichert worden. Reisen in historischen Zügen bilden je länger desto mehr ein wichtiges Segment im Erlebnisangebot der Rhätischen Bahn, und wir sind hochofren über den wunderschön und mit viel Liebe zum Detail restaurierten Wagen.» Vorgängig der inszenierten Übergabe des historischen Bahnwagens und der Enthüllung des «C 2012-Denkmales», ge-

Die Rhätische Bahn machte Dampf – mit dem «Club 1889» stieg ein grosses Fest

Die wiederentdeckte RHB-Holzklasse III fuhr mit Dampf,
Musik und Champagner
Samedan – St. Moritz – Pontresina – Samedan

5000 Fronarbeitsstunden haben die Mitglieder des «Clubs 1889» geleistet, um den ältesten, dem Abbruch geweihten Drittklasswagen C 2012 von 1889 stilecht zu restaurieren. Im Rahmen einer einzigartigen Feier in der RhB-Werkstätte Samedan und mit einer anschliessenden «2.» Jungfernfahrt – gezogen von der ebenfalls aus dem Jahre 1889 stammenden Dampflokomotive «Rhätia» – wurde am Samstag, 20. März, die Übergabe des 110-jährigen Wagens am 20. März 1999 an die RhB vollzogen. Die Uraufführung des Musikstückes «C2012 – Üseri RhB hät en Wage meh» durch die Musica Engiadinaisa da la viafier retica wird das Fernsehen DRS in der Unterhaltungssendung «Muuh» am 24. April 1999 präsentieren. Nachdem für die Bevölkerung am Nachmittag des 20. März bereits eine Dampffahrt angeboten wurde, organisiert der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, am Muttertag, Sonntag, 9. Mai eine weitere Dampffahrt. Die Komposition mit Dampflok, nostalgischen Personenwagen und Barwagen, wird begleitet von den Grain Square Dixie und verkehrt zwischen Landquart-Davos (Mittagspause)-Filisur-Thusis-Chur-Landquart. (Billettebestellung bis 1.5.99 RhB 081 413 50 50).

schaffen von den Samedaner-Künstlern Peter und Lorenzo Buzetti, erfreute die zahlreichen Gäste der Alphornauftritt durch das Duo Burghorn, ein Drehorgelspiel und insbesondere die

Uraufführung des vom freischaffenden Musiker Roger Ender komponierten Musikstückes «C 2012» durch die Musica Engiadinaisa da la viafier retica. Begleitet mit Zugeräusch im Tunnel,



RhB-Direktor Silvio Fasciati (rechts) und RhB-Vizedirektor Ernst Mannes genossen die Jungfernfahrt..

Lockpfliff von Lok Wagen und Glockenschläge öffnete sich das grosse Werkstattor. Mit der Einfahrt des restaurierten Drittklasswagens C 2012 in den «Festsaal» erreichte der «Club 1889» nach rund 5000 Frondienststunden das hochgesteckte Ziel: 110 Jahre nach der Inbetriebnahme der damaligen «Landquart-Davos-Bahn» dampft nun wieder die Originalkomposition aus der Eisenbahnpionierzeit mit einem der allerersten Personenwagen durch das Engadin und das übrige Graubünden. RhB-Direktor Fasciati verwies nach dem anhaltenden Beifall der vielen Gäste aus Politik, Tourismus, der Denkmalpflege, des Bündner Heimatschutzes, des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn, der Vertreter der Rhätischen Bahn und der geladenen Medien darauf, dass nach der Eröffnung der Vereinalinie am 19. November 1999 die Neupositionierung der RhB als Erlebnisbahn mit neuen Rundfahrtmöglichkeiten (z. Bsp. Landquart – Davos – Vereina – Samedan – Bergün – Tiefencastel – Thusis – Chur – Landquart) weiter verstärkt werde.

Nach einer interessanten Diaschau «Der Wagen erzählt



Das Prunkstück – der «neue» 110-jährige C 2012 geht mit der RhB-Spitze auf Fahrt.

aus seinem Leben» und nach diversen Ansprachen, dem Dank für die tolle Leistung des «Clubs 1889» und die grosszügigen Beiträge der Sponsoren und einem gemeinsamen Mittagessen (grosszügig gesponsert und angerichtet von den Firmen Bell Metzgerei Traiteur, St. Moritz, und der Bäckerei-Konditorei Gredig Gian-Battista, Samedan), mit Unterhaltung der Musiken wurde der Wagen C 2012 in den historischen RhB-Dampfzug integriert. Gezogen von der ebenfalls aus dem Jahr 1889 stammenden Dampflokomotive «Rhätia» ging es mit dem C 2012 nach 110 Jahren auf seine «2.» Jungfernfahrt von Samedan – St. Moritz – Pontresina und zurück nach Samedan. Dabei wurde der «neue» Drittklasswagen auf jedem Bahnhof bestaunt und der Dampfzug auf allen Bahnhöfen und auf der ganzen Strecke bejubelt. Bei jedem Halt stiegen die Mitglieder des «Club 1889» zusammen mit der Musica Engiadinaisa da la viafier retica aus dem Zug, wobei die Musikvorträge und die nostalgische Kleidung der «First-Class-Passagiere» die Reisenden auf allen Bahnhöfen überraschte und erfreute. Das Postkartenwetter sorgte dafür, dass überall zahlreiche Fotoap-



Die RhB macht Dampf – am Muttertagssonntag 1999 geht es auf die kleine Bündnerreise.

parate gezündet und somit viele Bilder des historischen RhB-Dampfzuges auf seiner Fahrt durchs schöne Engadin, in weite Lande genommen wurden.

Historisch interessanter RhB-Bahnwagen

«Eigentlich begann alles im Jubiläumsjahr 1989 – 100 Jahre Rhätische Bahn –» meinte Clubpräsident Armin Brüngger. Weiter erklärte er, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit am 29. September 1889 der Drittklasswagen C 2012 im Eröffnungszug von Landquart – Klosters eingereiht war. In seinem beinahe 50jährigen Einsatz bewährte sich der Wagen auf dem ganzen



Ein gut eingespieltes Duo – Lokführer und Heizer.

RhB-Netz Graubündens. Im 32plätzigen Raucherabteil nahmen vornehmlich Männer Platz, während das achtplätzige Nichtraucherabteil alleinstehenden Frauen vorbehalten war. Im Sommer 1936 diente der C 2012 als Ausstellungswagen der SELVA, welche darin in ganz Graubünden für Holzheizungen warb. Nachdem der Wagen einige Jahre als fahrende Elekrikerwerkstatt diente wurde der Dienstwagen endgültig ausrangiert. Dank grosszügigen Spenden und dank dem Einsatz von zahlreichen Bahnliebhabern und dem Engagement des Vereins «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn», konnte der historisch interessante Wagen vor dem Abbruch gerettet werden. Der Verein «Club 1889» wurde 1996 eigens zur Rettung des C 2012 gegründet. In der RhB Betriebswerkstätte in Samedan haben etwa 20 «Angessene» (so Vereinsmitglied Martin Pfister), die «Wagenruine» C 2012 in rund 5000 Fronar-



Präsident Armin Brüngger – glücklich über das erreichte Ziel und gelungene Fest.

beitstunden vollkommen zerlegt und detailgetreu und stiletch wieder zusammengebaut. Dass am 20. März 1999 viel Prominenz, und Eisenbahnfreunde von weit her – begrüsst auch vom Samedaner Gemeindepräsidenten Thomas Nievergelt –, sich in Samedan ein Stelldichein gaben und anschliessend mit Dampf, Pfiff und Champagner im Dampfzug mitfahren, war für den «Club 1889» Freude und Genugtuung für den geleisteten und mit viel Kameradschaft gepflegten unentgeltlichen Grosseinsatz.

Der Mitgliederbestand «Club 1889» vom 1. Januar 1999 ist mit 28 Mitgliedern aufgeführt: Armin Brüngger, Niculin Brüngger, Gian Luzi, Theodor Hirschi, Max Kessler, Yvone Kessler, Beat Kessler, Adrian Kessler, Bruno Wermelinger, Gertrud Wermelinger, Mario Hotz, Jürg Buxtorf, Bruno Voneschen, Martin Pfister, Niculina Pfister, Fredy Pfister, Christoph Durtschi, Hanspeter Pitschi, Lieni Pitschi, Christian Ticar, Hans Kärcher, Enrico Pirovino, Gion Rudolf Caprez, Claudio Bianchi, Thomas Jauslin, Peter Buzzetti, Leonardo Godly, Rico Niedegger.

Zweite Jungfernfahrt des ältesten RhB-Wagens

R. Es hat eine Zeit gegeben, da wurde bei der bündnerischen Staatsbahn ausrangiertes Rollmaterial einfach verschrottet. Zwar wurde nach dem Zweiten Weltkrieg alles, was noch irgendwie brauchbar war, wie zum Beispiel Drehgestelle abgebrochener Wagen, wieder verwendet. Die Zweiachs-Wagen aus der Anfangszeit (im Volksmund liebevoll «Schüttelbecher» genannt), verschwanden aber sukzessive. Seit Jahrzehnten stehen solche Personenwagen nicht mehr im fahrplanmässigen Einsatz.

Dass einer der 23 allerersten Personenwagen der Rhätischen Bahn (RhB) überhaupt überleben konnte und seit kurzem wieder für besondere Einsätze benutzbar geworden ist, grenzt schon fast an ein Wunder. Eigentlich nur durch ein kleines Wunder gibt es den Personenwagen C 2012, 1889 in den Werken der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen gebaut, heute noch.

Es begann alles im Jubiläumsjahr 1989 «100 Jahre Rhätische Bahn». Mit der damals hundert Jahre alten, 250 Pferdestärken aufweisenden Dampflokomotive Nr. 1 mit dem Namen «Rhätia» sowie mit drei zweiachsigen Personenwagen aus der Jahrhundertwende konnte die RhB einem begeisterten Publikum Zeitzeugen aus den Anfängen des Eisenbahnzeitalters in Graubünden präsentieren. Diese alten Wagen und die Dampflokomotive Nr. 1 haben eine bewegte Eisenbahngeschichte geschrieben.

Nur einer überlebte

Der noch ältere Drittklasswagen C 2012 war beim Bahnjubiläum nicht dabei, sondern rostete still als X-Wagen irgendwo auf einem Abstellgleise vor sich hin. Aber gerade das Mauerblümchendasein dieses Wagens aus der allerersten Lieferung vom Hersteller im Jahre 1889 an die RhB liess ihn überleben. Es ist anzuneh-

men, dass der Drittklasswagen C 2012 mit vierzig Sitzplätzen aus Holz (32 im Raucher- und 8 im Nichtraucherabteil) im Eröffnungszug 1889 von Landquart nach Klosters eingeteilt war.

Rund ein halbes Jahrhundert stand der Personenwagen C 2012 auf dem ganzen Stammbaum im Einsatz. Dann kam der Abstieg in die Bedeutungslosigkeit, weil der Komfort dem modernen Bahnkunden nicht mehr zugemutet werden konnte. Aber genau dieser Abstieg in die Bedeutungslosigkeit ist der Grund, dass dieser Wagen heute

wieder auf den Schienen steht. So diente der C 2012 im Sommer 1936 als Ausstellungs- und ab 1940 als Werkstattwagen. Unter der neuen Bezeichnung X 9034 blieb dieser Veteran bis ins Jahr 1988 als Dienstwagen im Einsatz. Ausrangiert und abgestellt auf einem Stumpengeleise in Zizers wartete der letzte der allerersten Personenwagen aus dem Jahre 1889 auf den Abbruch.

Dort wurde der historisch wertvolle Wagen von Bahnliebhabern entdeckt und beflügelte sofort ihre Phantasie. In der Zwischenzeit sind aus dem alten Wagen noch die letzten Originalholzbänke abhanden gekommen. Nun

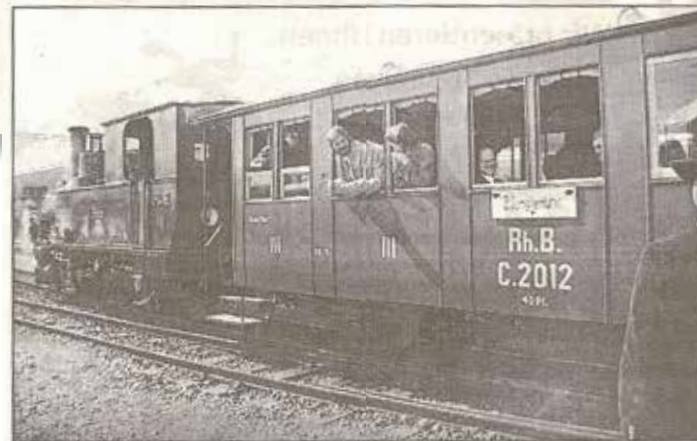
galt es etwas zu unternehmen, um nicht durch unkontrolliertes Ausschichten durch Souvenirjäger noch mehr an unwiederbringlicher Substanz zu verlieren. Ein besonderer Verein mit Namen «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der RhB» wurde 1996 gegründet. Die Mitglieder, rund zwanzig an der Zahl, nahmen sich sofort des alten Wagens an und bauten ihn von Grund auf neu auf.

Über 5000 Arbeitsstunden waren nötig

Die Direktion der RhB, selbst finanziell ausserstande, altes, dem Abbruch geweihtes Rollmaterial zu erneuern, stand dem Projekt des Clubs 1889 von

Anfang an wohlwollend gegenüber und stellte in Samaden die Infrastruktur, die für die Erneuerung des Wagens nötig war, zur Verfügung. Die Bahnfreunde des Club 1889 machten sich mit Hochdruck an die Arbeit, dabei waren einige zum Teil recht knifflige Schwierigkeiten zu überwinden. In über fünftausend Arbeitsstunden stellten die «Fronarbeiter» das historisch wertvolle Fahrzeug vollständig erneuert wieder auf die Schienen. Dass diese Restauration ausserordentlich gut gelungen ist, wurde an der neuerlichen Übergabe des C 2012 an die RhB deutlich vor Augen geführt. So wurde die zweite Jungfernfahrt des ältesten Personenwagens am 20. März 1999 zu einem grossen Erfolg. An einer Rundfahrt im Engadin, der nostalgische Zug wurde selbstverständlich stilgerecht von der immer noch gesund stampfenden «Old Lady», der Dampflokomotive Nr. 1, ebenfalls aus dem Jahre 1889, gezogen, konnte sich männiglich von der vorzüglichen Arbeit der Restaurateure überzeugen.

Die RhB hat also noch einen weiteren historischen Wagen in ihrem Bestand, der für Fahrten mit nostalgischen Zügen zum Einsatz kommen wird. Das Angebot «Fahrten in historischen Zügen» in einer unvergleichlich schönen Landschaft hat bei der RhB einen festen Platz erobert und wird von vielen Bahnfreunden gerne benützt.



Die Dampflokomotive Nr. 1 und der Drittklass-Wagen C 2012 fahren wie 1889 auf dem Schienennetz der RhB als Sonderzüge.

Üsri RhB hät en Wage meh!

Gewidmet C 2012

Text u. Musik
Roger Ender

Et u R h B hät en Wa ge meh! Und mir fah red mit em Bihu li
Ganz be-quem und äs sig fahat mit

Land li uf und ah dät vi A such B. Üs ri R h B hät en Wa ge meh.

Und gah fah red mit em Bihu li him und ber. li Ju bel.

Beg - Nr
Ihr Zeichen
Unser Zeichen ZFW/Mn/od
Sachbearbeiter
☑ Direktwahl
Datum 25. März 1999

Herr
Armin Brünnger
Präsident Club 1889
Staziun Staz
7505 Celerina

Lieber Herr Brünnger

Am letzten Samstag hatte ich Gelegenheit, der Übergabe des renovierten Drittklasswagens C 2012 in Samedan beizuwohnen. Für die Einladung zu diesem eindrücklichen Tag bedanke ich mich nochmals ganz herzlich beim Club 1889. Was die Vereinsmitglieder zusammen mit den zahlreichen Helfern geboten haben, hat alle meine Erwartungen übertroffen. Die Inszenierung der Übergabe darf sich in allen Aspekten messen mit anderen professionell arrangierten Übergaben, die ich in letzter Zeit besuchen durfte (ua. Gardermoon-Express der NSB in Oslo, NINA der BLS in Villeneuve, GTW der MThB in Bussnang).

Die stilgerechte und fachmännische Wiederherstellung des Wagens ist an sich schon eine grossartige Leistung, die volle Anerkennung verdient. Ebenso zu würdigen sind aber auch alle anderen bekannten und unbekanntenen Leistungen, die Sie den Gästen geboten haben. Stellvertretend dafür möchte ich erwähnen die fundierte Beschreibung des Wagens und seiner Geschichte, die musikalischen Darbietungen der Musica Engiadinaisa da la Viafier Retica, die Uraufführung des Stückes "Üsri RhB hät en Wage meh", der eindrücklich inszenierte Roll(in)out, die hervorragend gestaltete Diaschau zur Historie des Wagens und der RhB sowie die exzellente Verpflegung und die eindrückliche Eröffnungsfahrt bei schönstem Wetter.

Ich bin stolz auf die Fähigkeiten, die Kreativität und die Einsatzfreude der RhB-Mitarbeiter und ihrer Helfer. Allen Beteiligten spreche ich meinen Dank aus für die erfolgreiche Realisierung dieses sehr anspruchsvollen Projektes. Es ist für mich nicht selbstverständlich, wenn Mitarbeiter einer Firma in diesem Umfang ihre Freizeit für Leistungen einsetzen, die schliesslich auch wieder dem Arbeitgeber zugute kommen. Ebenso bin ich erfreut über die Tatsache, dass über den ganzen Projektverlauf die Zusammenarbeit mit den beteiligten RhB-Dienststellen sehr gut geklappt hat.

Dem Club 1889 wünsche ich viel Freude am neuen „alten Wagen“ der RhB. Sollte sich nach einer Erholungsphase im Club 1889 wieder der Drang zum Bauen melden, wäre die RhB sicher bereit, über ein neues Projekt zu diskutieren. Die Initiative dazu müsste aber vom Club 1889 her kommen. Einen solchen Wunsch von Seite RhB anzumelden wäre unvermessen.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn
Leiter Zugförderung und Werkstätten

E. Mannes

RETTUNG

6.15

der einzigen
**BERNINA
KROKODIL
LOKOMOTIVE**
Ge 4/4 182



Bernina Krokodil 182 Jahrgang 1928
Cocodrillo del Bernina Nr. 182 anno 1928
Crocodile Bernina 182 année 1928

JETZIGER STANDORT La Mure-Bahn bei Grenoble (Frankreich).

ZUKUNFTSPERSPEKTIVE Die Lok 182 kehrt in Ihre Heimat (Poschiavo) zurück. **KOSTEN** Preis der Lok, Transport, Grenoble - nach Poschiavo, Werden von Sponsoren und Spenden gedeckt.

EINZAHLUNGEN für Spender bitte auf [PC 90-106628-8](mailto:PC.90-106628-8)

UNTERGRUPPE ASSOCIAZIONE 182

PRÄSIDENT Max Kessler.

BEISITZER Patrick Belloncle.

AKTUAR Christian Ticar.

KASSIER Daniel Reist.

TECHNISCHE BERATUNG Mario Costa,
Werner Wohlwend.

WERBUNG Kurt Himmelberger, Cologna.



Nach Poschiavo werde ich zurückkehren

Vom „Club 1889“ mit Sitz in Samedan wurde in letzter Zeit viel positives berichtet. Nachdem nun der Wagen „C 2012“ erfolgreich abgeliefert wurde, suchte der Club 1889 ein nächstes Ziel. Die Wahl für die nächste Erhaltung eines „Historischen Fahrzeuges“ fiel auf das, schon lange vermisste Bernina „Krokodil“ mit der Nummer 182. Zu diesem Zweck wurde im Frühling dieses Jahres die Untergruppe „Associazione 182“ gegründet.

Der mechanische Teil der Lok Nr. 82 wurde von der SLM in Winterthur und der elektrische Teil von der Firma Secheron aus Genf geliefert. Die Lok wurde im Jahre 1928 von der damaligen „Berninabahn“ gekauft, um sie im Güterverkehr sowie im Schneeräumungsdienst einzusetzen. Zu diesem Zweck war sie mit riesigen Schneepflügen ausgerüstet. Nach der Übernahme der Berninabahn durch die RhB in den 40er Jahren wurden einige technische Änderungen an der Lok vorgenommen. Dadurch wurden die grossen Schneepflüge entfernt, was der 182 auch ein eleganteres Aussehen bescherte. Auch wurde sie von Ge 4/4 82 in Ge 4/4 182 umnummeriert. Im Jahre 1978 verliess die Lok leider für immer ihre Heimat, das Puschlav. Sie war dann für eini-



ge Zeit im Verkehrshaus Luzern zu bewundern.

Wieder zurück in Landquart wurde sie dann im 1984 für einen Spottpreis nach Frankreich zur touristisch nicht so bekannten „La Mure Bahn“ verkauft. Die Lokomotive, damals für eine Spannung von 800 - 100 Volt gebaut, konnte aber nie auf dieser Bahnlinie verkehren, da diese mit einer Spannung von 2400 Volt fährt. Und so wurde die doch so stolze Lok auf einem

versteckten Abstellgleis auf der Station Saint-Georges-de-Commiers, circa 20 Km südlich von Grenoble ihrem Schicksal überlassen.

Aber nicht der Rost wird das definitive Schicksal der Lok 182 besiegeln, dafür hat sich am 17. Juli 1999 im Hotel Ospizio Bernina die sehr optimistische Gruppe getroffen um die Lok zu retten. Man kam an der sehr lebhaften Diskussion zum Schlussgedanken, dass dieses schöne Stück Geschichte und Kulturgut nach Poschiavo zurückkehren

sollte, nicht als stehendes Denkmal, sondern als fahrendes Denkmal.

An dieser Versammlung wurden auch Wahlen durchgeführt.

Präsident ist Max Kessler, als technischer Leiter Mario Costa, technischer Berater ist Werner Wohlwend, der Gruppenleiter Restauration ist Ernesto Demonti und für PR resp. Werbung ist Kurt Himmelberger zuständig.

Inzwischen ist der Associazione 182 auch seitens der Gemeinde, SBB, der RhB sowie verschiedenen kleineren aber grösseren Firmen Hilfe und Unterstützung zugesagt worden. Auch durch das sehr gute Echo unter der Bevölkerung im Puschlav beflügelt, ist die Associazione 182 frohen Mutes, der Lok 182 ein neues Zuhause zu geben.

Ernesto Demonti

*Übersetzung:
Kurt Himmelberger*

Foto: Christian Ticar

Lok 182 ist zurückgekehrt und wartet in Landquart auf den Frühling

6.17

Bündner
Tagblatt,
4.12.1999

Eisenbahn-Geschichte

«Bernina-Krokodil» zurückgekehrt

Während Jahrzehnten stand es in Frankreich auf einem Schrottplatz, nun soll es wieder fahrtüchtig gemacht werden: das «Bernina-Krokodil» ist zurück.

Von Tibert Keller



Die aus Frankreich in drei Teilen zurückgekehrte Lok 182 wird in Landquart wieder zusammengesetzt. (Foto Tibert Keller)

Das «Bernina-Krokodil», das Unikat aus dem Jahr 1928, soll nach über 20 Jahren Stilllager wieder fahren. Dieses ehrgeizige Ziel hat sich die Associazione 182 gesetzt. Noch steht aber ein kräftiges Stück Arbeit bevor, bis die formschöne braune Lok dereinst stilvolle Fahrten, zum Beispiel mit den restaurierten Salonwagen, über die einmalige Berninalinie ermöglicht.

Vor rund 20 Jahren fuhr diese nur unter Gleichstrom einsetzbare Ge 4/4 182 letztmals auf ihrer Heimstrecke, der Berninabahn zwischen St. Moritz und Tirano. An einer Sonderschau von 1979 im Verkehrshaus über Krokodillokomotiven konnte die RhB wegen Lokmangel keine ihrer populären, einst 15 Stück umfassenden Serie von Krokodilloks beisteuern. Die Wahl fiel deshalb auf die äusserlich ähnliche, aber nicht mehr benötigte Lok 182. Im März 1984 erstand ein Privatmann aus Paris das Stück und liess es nach Frank-

reich zur «La Mure»-Touristenbahn transportieren. Wegen der zu hohen Fahrleitungsspannung kam es aber nie zu einem Einsatz in der Fremde, und die Lok stand während 15 Jahren meist im Freien herum. Der Zustand verschlechterte sich zusehends.

Rettung mit Hindernissen

Initiativen Personen ist es zu verdanken, dass dieses Einzelstück nach intensiven Verhandlungen und Überwindung unzähliger Hindernisse nun wieder auf RhB-Gleisen steht. Ermöglicht wurde die Aktion auch durch eine grosszügige Spende eines St. Moritzer Hotels. Die Associazione 182 hat

sich nun der Lok angenommen. Dieser Vereinigung ist eine Sektion des Club 1889, der bereits den ältesten Personenwagen der RhB mustergültig restauriert hatte. Im Mai 2000 soll die Lok ab Landquart, wo sie überwintert, in einem Extrazug nach Poschiavo überführt werden. Die Ankunft in der alten Heimat wird mit einem Fest gefeiert. Anschliessend beginnen die Mitglieder mit der Instandstellung. Obwohl der Club ehrenamtlich arbeitet, ist er auf finanzielle Unterstützung dringend angewiesen.

Kontaktadresse für Spenden: Associazione 182, Max Kessler, Suet Stazion, 7503 Sarinon, Telefon 061-852 38 44.

6.16

RhB-Nachrichten,
Juni 1999

REVIVAL Das Steffani bringt ein Krokodil zurück ins Engadin

Das Bernina-Krokodil Ge 4/4 182, die Lok, die bei Eisenbahnfans Begeisterungstürme auslöst, kehrte dank dem Steffani aus Grenoble ins Bündnerland zurück.

Es war einmal ein Krokodil. 1928 gebaut, das täglich als Lokomotive die schmale Spur von St. Moritz ins italienische Tirano fuhr. Die Lok selber begeisterte die Fahrgäste fast genau so wie die Märchenfahrt auf der Berninaroute. Die Rhätische Bahn hatte das Krokodil entwickelt von den Ateliers Sécheron in Genf, das Gehäuse gebaut von der Lokomotivfabrik Winterthur, als Schneeräumungsfahrzeug und als Triebwagen gekauft.

Das Bernina-Krokodil fährt an der Ski-WM wieder von St. Moritz nach Tirano

Schon damals war die Lok ein Wunder der Technik. Ausgestattet mit vier Zwillingmotoren zu je zwei Rotoren, die die Achsen antreiben, ist das Bernina-Krokodil technisch noch heute auf dem neuesten Stand. Aber zu Ende der Sechzigerjahre hatte die 760 PS starke Lok ausgedient.

Dem auf der Strecke von St. Moritz nach Tirano wurde die Stromspannung sukzessive von 750 auf 1000 Volt erhöht. Nur mit einer Serienschaltung der Motoren konnte das Krokodil, angelegt auf eine Spannung von



750 Volt weiterfahren, aber statt der ursprünglichen 45 Stundenkilometer brachte es nur noch knappe 20 auf die Schiene. So kam das Krokodil ins Verkehrshaus Luzern, bis die Lok dann 1984 nach Grenoble verkauft wurde und dort während 15 Jahren ein trauriges Dasein fristete. Abgestellt und unbenutzt nahmen vor allem das Gehäuse und die Verkabelung Schaden.

Der Club 1839, ein Verein zur Erhaltung der historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn, setzte alle Hebel in Bewegung, um das kleine Wunderwerk der Technik zurück ins Engadin zu bringen. Ende Oktober 1999 war es so weit: Das Hotel Steffani übernahm die Kosten für den Rückkauf und den Rücktransport. Zerlegt in drei Teile trat das Bernina-Krokodil die Fahrt nach Landquart an. Die Lokomotive soll nun mit einem Kostenaufwand von gegen 300'000 Franken restauriert werden und an der Ski-WM 2003 die Gäste wieder von St. Moritz nach Tirano transportieren – in altem Glanz.

Das berühmte Bernina-Krokodil Ge 4/4 182 tritt die Heimreise von Grenoble ins Bündnerland zerlegt in drei Teile auf einem Zug an. Ermöglicht hat die Rückkehr das Hotel Steffani, das den Rückkauf der Lokomotive übernahm.

STEFFANI

6.18

**Club
1889**

Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn



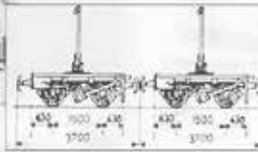
Club 1889 – Projekt V: Historische Güterwagen

Die Rhätische Bahn ist weltweit für ihre historischen Fahrzeuge bekannt. Leider stehen heute viele dieser Lokomotiven und Bahnwagen ungenutzt in Depots und ungeschützt auf Abstellgleisen, weil dem Bahnunternehmen die Mittel für deren Instandstellung fehlen. Um einem breiten Publikum die Faszination dieser Traktionsmittel näherzubringen, unterhält der Club 1889 seit geraumer Zeit vier neue, interessante Projekte, welche die Vielfalt an Fahrzeugen auf den Bündner Geleisen erhalten und die Rhätische Bahn zu einem erlebbaren Geschichtsbuch der Bahntechnik werden lassen sollen.

Die Arbeitsgruppe Landquart/Chur befasst sich mit dem Projekt V: Die Revision historischer Güterwagen, die keinen kommerziellen, dafür um so mehr historischen Wert haben. Auch Sie können sich beteiligen. Sei es als Spender, als Sponsoringpartner (wir können Ihnen eine vielbeachtete PR-Möglichkeit bieten), als Passivmitglieder mit 50 Franken jährlich oder als Aktivmitglied im Club 1889 mit jährlich 30 Franken und 30 Fronarbeitsstunden.

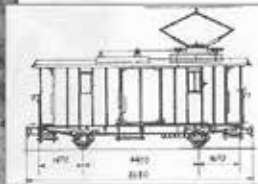
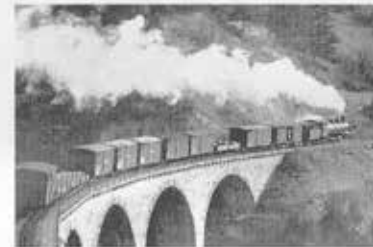


Wir restaurieren historische Güterwagen

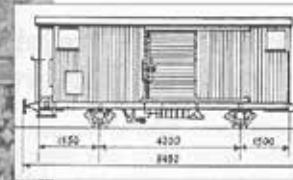


Im Jahre 1913 befanden sich im Bestand der Rhätischen Bahn 693 Güterwagen, dazu noch viele Gepäck- und Postwagen.

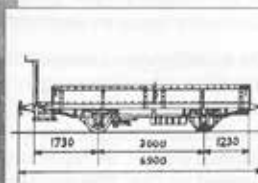
6.19



Ein Jahrhundert lang gehörten Viehwagen, Kohlenwagen, Milch- und Stückguttransport zum Alltagsbild jedes Bahnhofes. Der Wandel im Verkehrswesen macht nun Hunderte einst alltägliche Wagen überflüssig.



Der "Club 1889" will in Zusammenarbeit mit der RhB eine Auswahl typischer Güterwagen erhalten und in historischen Zügen oder als Anschauungsobjekte zur Bündner Wirtschaftsgeschichte nutzen.



Diese Wagen mit Baujahren zwischen 1889 und 1911 werden dem Club 1889 von der RhB zur Revision überlassen und werden mit Ihrer Hilfe bald wieder fahren!

Die Sonneckstrasse bei St. Moritz

CELERINA

im Herzen des Obervals

SAMEDAN

Besser

BAHN-ROMANTIK

FÜHRUNG DURCH DAS BAHNDEPOT

ALTE LOKS

INTERESSANTES UND WISSENSWEERTES
VERMITTELT DURCH DEN KENNER

BAHNWAGEN
ERLEBEN SIE BAHN-ROMANTIK PUR !!

Wann: jeden Mittwoch, 23. Juni bis 13. Oktober '99
Treffpunkt: 16.30 h beim Bahnhof Samedan
Anmeldung: Bis am Vorabend 17.00 h bei:
Kurverein Samedan, Tel. 852 54 32
Celerina Tourismus, Tel. 830 00 11
Tourismusverein Bever, Tel. 852 49 45
Die Führung ist gratis!

6.20

6.21



Engadiner Post

Donnerstag, 8. Juli 1999

Bahnromantik in Samedan

Von aussen wirkt das Bahndepot in Samedan unscheinbar. Aber was für ein Erlebnis ist es, im Innern einen Rundgang mit einem erfahrenen Eisenbahner zu unternehmen. Der Kurverein Samedan organisiert jeden Mittwoch nachmittag um 16.30 Uhr eine kostenlose Führung durch das Depot des Bahnhofs Samedan. Einerseits ist dabei viel Interessantes über einzigartige Lokomotiven und Bahnwagen aus alten Zeiten zu erfahren, andererseits wird auch Wissen über die gesamte Eisenbahngeschichte der Schweiz vermittelt. Der Fortschritt in Technik und Aussehen der Lokomotiven überwältigt und fasziniert die Besucher (Bild), das zeigt die grosse Nachfrage nach dieser besonderen Führung. Die Führungen finden bis am 13. Oktober statt; der Treffpunkt ist um 16.30 Uhr bei der Informationstafel vor dem Bahnhof. Anmeldungen nehmen bis am Vorabend um 17.00 Uhr die Kurvereine Samedan (Tel. 852 54 32), Celerina Tourismus (Tel. 830 00 11) und Tourismusverein Bever (Tel. 852 49 45) entgegen. (Einges.)

«Vier bis fünf Highlights»

Graubünden muss in die Infrastruktur investieren und vier bis fünf absolute touristische Attraktionen kreieren. Zu diesem Zweck müssen laut GRF-Präsident Christoffel Brändli die Mittel gebündelt und vermehrt Zusammenarbeitsmodelle realisiert werden.

• VON OLIVIER BERGER

Der Erfolg im Tourismus hänge im wesentlichen von fünf Faktoren ab, erklärte Christoffel Brändli, SVP-Ständerat und Präsident von Graubünden Ferien (GRF), gestern gegenüber der SO. Die Grundlagen, die Natur und das Wetter, seien nicht beeinflussbar, bei den übrigen Faktoren hingegen könne man durchaus die Rahmenbedingungen für erfolgreiches touristisches Wirtschaften schaffen. Während Graubünden in den Bereichen Events und Marketing relativ gut dastehe, ortet Brändli anderswo dringenden Handlungsbedarf: «In die Infrastruktur und die touristischen Attraktionen müssen wir in Zukunft vermehrt investieren.»

Bei der Verbesserung der Infrastruktur schwebt Brändli namentlich eine Hebung des Qualitätsstandards der Beherbergungsbetriebe vor. «Die Zimmer müssen komfortabler und lärmgeschützter werden, damit sich die Gäste während ihres Aufenthalts rundum wohlfühlen.» Bei der Investition in die Renovation und Erneuerung ihrer Häuser werden die Hoteliers heute für Brändli zu oft allein gelassen: «Die öffentliche Hand muss unbedingt Instru-



Fordert die Schaffung von vier bis fünf touristischen Grossattraktionen für den Kanton Graubünden: Christoffel Brändli.

Bild Jakob Mancini

mente schaffen, um derartige Investitionen zu fördern.» Denkbar seien dabei beispielsweise befristete finanzielle Beiträge oder die Einführung steuerlicher Anreize (vergleiche Frontseite).

Vier bis fünf touristische Highlight für den Kanton

Daneben fordert Brändli die Schaffung touristischer Highlights, «welche jeder, der die Schweiz besucht, unbedingt gesehen haben muss». Als Beispiele für derartige Attraktionen im Ausland nennt Brändli unter anderem das «Euro-Disney» in Paris und den «Europapark» im deutschen Rust. Vergleichbare Anziehungspunkte gebe es in der Schweiz nur sehr wenige: «Si-

cher gehört das Matterhorn zu den Dingen, die jeder sehen will, wenn er in die Schweiz reist. Aber das Matterhorn hat man nicht eigens zu diesem Zweck geschaffen.» Mit dem in Interlaken geplanten Mysterypark von Erich von Däniken oder dem Freizeitbad Alpamare in Pfäffikon (Schwyz) verfüge die Schweiz allerdings über zwei Anziehungspunkte, welche mit dem klaren Blick auf touristische Attraktivität realisiert worden seien.

Allerdings denkt Brändli bei der Schaffung touristischer «Musts» nicht an eine Art voralpinen Disneyland. «Mit der Rhätischen Bahn haben wir schon heute eine Einrichtung, die eine grosse Anziehungskraft ausübt und in ihrer Art einmalig ist.» Allerdings gelte

es, die RhB künftig vermehrt touristisch zu nutzen: «Aus der Bahn kann aus touristischer Sicht sehr viel gemacht werden.» Mit originellen Bahnwagen und ausgefallenen Zügen könne die Attraktivität der Bündner Staatsbahn weiter gesteigert werden. Bestrebungen in diese Richtung unternehme die RhB derzeit ja auch im Hinblick auf die Eröffnung des Vereinatunnels in knapp einem Jahr: «Diesen Weg sollte man aber noch viel konsequenter verfolgen.»

Brachliegende Möglichkeiten ortet Brändli auch beim Nationalpark. Dieser sei an sich schon heute ein touristischer Anziehungspunkt: «Allerdings einer, den man noch verstärkt nutzen sollte.» Es gelte deshalb über weitere attraktive Angebote in der direkten Nachbarschaft nachzudenken, welche mit der unberührten Natur im Park in irgendeiner Weise in Verbindung stehen würden. Neben dem Nationalpark hält Brändli auch die Vorderrheinschlucht für touristisch unterverkauft.

Innovativen Prozess auslösen

Zur Realisierung derartiger touristischer Grossprojekte gelte es allerdings, die vorhandenen finanziellen Mittel gebündelt und optimal einzusetzen: «Man müsste für diese Investitionen in die Zukunft des Tourismuskantons Graubünden über fünf Jahre einen verhältnismässig grossen Betrag bereitstellen.» Ausserdem müssten private Initiativen zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur und zur

Schaffung zugkräftiger Attraktionen von den Behörden aktiv begleitet werden: «Das Zusammenspiel all dieser Faktoren würde mit Sicherheit einen innovativen Prozess auslösen.»

Neben dem Kanton sei es aber auch an den Behörden und den Touristikern, in den Regionen vermehrt zusammenzuarbeiten. Anstelle vieler kleiner Attraktionen gelte es, gemeinsam an der Realisierung eines einzigen grossen Projekts zu arbeiten: «Der Gast ist durchaus bereit, eine Stunde Anfahrt in Kauf zu nehmen, wenn ihm dafür etwas Besonderes geboten wird.»



Fredy Pfister
Stauffacherstrasse 173, 8004 Zürich
Telefon 01 241 16 24, Fax 01 241 16 24
E-mail: donalfreddo@freedur.ch

Samedan, 13. September 1999

Herrn
Christoffel Brändli
Präsident Graubünden Ferien
Alexanderstrasse 24
7000 Chur

Touristisches Highlight und Graubünden Ferien

Sehr geehrter Herr Brändli

Vor geraumer Zeit (am 9. Januar 1999) erschien in der „Südostschweiz“ ein Artikel, in dem Sie vier bis fünf touristische Highlights fordern, um die touristische Attraktivität unseres Kantons markant zu steigern. Zudem sollen Zusammenarbeitsmodelle im für uns wichtigsten Wirtschaftsbereich realisiert werden.

Der „Club 1889 - wir erhalten historische Fahrzeuge der Rätischen Bahn“ verfolgt schon seit bald 4 Jahren ein Ziel, das frappant mit Ihren Forderungen nach einem Touristenmagneten übereinstimmt. Wir wollen nämlich die historische, weltberühmte RhB für alle *erlebbär* machen, also keine toten Ausstellungsstücke herrichten, und vielen Bahnfans, Nostalgikern, aber auch Familien, ein unvergessliches Bahnerlebnis in herrlicher Landschaft bescheren. Weil das historische Rollmaterial authentisch ist, zudem ästhetisch und technisch ansprechend, handelt es sich um ein Vergnügen der ganz besonderen Art. Die (offizielle) RhB hat heute weder Geld noch wirklich zündende Ideen für diesen Touristikbereich. Wie sich RhB-Dampffzüge richtig vermarkten liessen, zeigen beispielsweise die „Dampffreunde der Rätischen Bahn“ in eindrücklicher Weise. Wir vom Club 1889 beschränken uns auf die Erhaltung und Instandsetzung des Rollmaterials, dass für Vergnügungsfahrten eingesetzt werden kann.

6.23

Haben Sie sich schon einmal überlegt, wo die RhB (gemeint sind zum Beispiel historische Loks) „besichtigt“ werden kann? Zurzeit nirgends. Dabei gäbe es eine grosse Anzahl an aussergewöhnlichen Fahrzeugen, die legendär sind, aber nach wie vor ungenutzt in einem der drei Betriebswerkstätten stehen, teuren Abstellplatz beanspruchen, oder auf Abstellgleisen vor sich hin rosten. Wie gross das Bedürfnis ist, „Bahn zu besichtigen“, zeigten Führungen durch die Betriebswerkstätte von Samedan, von Bähnlem unter dem Patronat des Kurvereins während dieses Sommers in der Freizeit durchgeführt.

Man kann sagen:

Bei der RhB liegt noch ungenutztes Kapital aus vergangenen Tagen, das einer Reaktivierung harret. Was sich in dieser Hinsicht machen liesse, wollen wir Ihnen anhand unserer drei neuen Projekte II, III und IV vorstellen.

Deshalb finden Sie im beiliegenden Ordner nicht nur einen kurzen Beschrieb unseres Vereins und dessen Aktivität sondern auch eine Möglichkeit - und damit wären wir beim Punkt -, wie sich Graubünden Ferien daran beteiligen könnte (siehe im Besonderen Projekt II). Es würde uns freuen, bald von Ihnen zu hören. Kontaktieren Sie dazu unseren Präsidenten, Armin Brüngger, Staziun Staz, 7505 Celerina.

Mit freundlichen Grüssen

Fredy Pfister

Kopien erhalten:

Roald Hofmann, Grossprojekt-Controller, RhB
Hanspeter Danuser, Kurdirektor St. Moritz

Club
1889



Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn

Weit mehr als nur ein
Transportmittel:

die Rhätische Bahn
im neuen Jahrtausend

Eine Dokumentation des Club 1889 zur Erlebnisbahn RhB
Projekte, Vorschläge, Anregungen

6.24

Auszüge aus
Präsentationsmappe
für Graubünden Ferien



Die Expresszüge der RhB: Bunte Prospekte wecken Lust

Sage und schreibe sechs Expresszüge wird die Rhätische ab Mitte November für ihre Gäste bereithalten:

- den traditionsreichen, klassischen Glacier-Express
- den in Vegetation, Klima und Kultur sehr variablen Bernina-Express
- den dazu erweiterten Heidi-Express über Davos
- den Alpine Classic, ein einmaliger Schmalspur-Pullmanzug der Extraklasse
- den blaubunt-geblühten Arosa-Express
- den kreisrunden Engadin-Star durch den Vereina- und den Albulatunnel

Weiter soll an dieser Stelle auch der Rail-Rider erwähnt sein, der als „himmlischer Höllenritt“ angepriesen über die Albulalinie im Aussichtswagen hinauf- und im Trottinett wieder hinabfährt. Scheinbar bei jeder Witterung begeistert. Die beigelegten Prospekte geben über diese Innovationen näher Aufschluss.

Wozu überhaupt nostalgische Fahrzeuge?

Kurzes Plädoyer für etwas, das mehr ist als nur Transportmittel!

Die Rhätische Bahn könnte noch weit mehr sein als nur einfach Bahn: Nostalgische Züge lassen *Rollmaterial erleben*, sie sind mehr als nur Mittel zum Transport. Nicht nur die Fahrt, die Umgebung ist wichtig, sondern auch das Wie und das Womit. Das derartige Erlebnisse ein Gästemagnet sein können, ist spätestens seit der gezielten Reaktivierung der Dampfschifflotte auf dem Vierwaldstättersee allen gewiefen Touristikern klar. Der Alpine Classic ist ein erster Schritt in diese Richtung, obwohl er offensichtlich höheren Einkommen vorbehalten sein dürfte. Es gäbe darüber hinaus im wahrsten Sinne des Wortes „drittklassige“ Bahnerlebnisse, für die gerne auch etwas Münz locker gemacht wird, wenn das Angebot attraktiv gestaltet daherkommt. Zudem erschliesst diese Art von Tourismus auch eine ganz andere Dimension: Er führt uns Jüngeren vor, wie früher gereist, erlebt, konstruiert wurde, lässt Technik als Gewachsenes und Entwickeltes erscheinen, öffnet neue Horizonte usw. usf. Um nicht ins philosophische Offside zu geraten, seien auf den nächsten Seiten konkrete Projekte vorgestellt, die nur auf ihre Ausführung (und Finanzierung) warten. Es ist heute um nichts anders als früher: *Nicht* nur das Geld bestimmt die Welt, auch der Willen und das Wollen und - last but not least - das Ziel. Wollen hängt mit Motivation zusammen; motivierte Leute sind bei der RhB und im Club 1889 viele vorhanden. Sie warten nur darauf, etwas zur Erlebnisbahn RhB leisten zu können. *Es* braucht nur kleine Spritzen und Funken, um die Puppe zum Tanzen zu bringen. Noch ist es nicht zu spät, aber der Rost und der Altstoffhändler arbeiten unermüdlich, unwiederbringlich!

6.24

Auszüge aus
Präsentationsmappe
für Graubünden Ferien

Inhalt

Prospekte der RhB

- Prospekte der Expresszüge wecken Lust aufs Reisen
- Wozu überhaupt nostalgische Fahrzeuge? - Ein Plädoyer

Projekt I

- Broschüre zur Restauration des ältesten Wagens der RhB
- Bebilderte Impressionen zur Probefahrt und zur Übergabe
- Stellvertretend für das Presseecho: Bericht aus den RhB-Nachrichten

Projekt II

- Eckdaten zum „Dampfseisewagen“
- Bilder des Küchenwagens von heute

Projekt III

- Bild des Krokodils vor der Abgabe ans Verkehrshaus Luzern
- Prospekt der „Associazione 182“

Projekt IV

- Bild vom „Heidi“ im Berner Oberland
- Protokoll der ausserordentlichen Versammlung Club 1889 vom 6. Mai 1999

Depotführungen

- Prospekt zu den Depotführungen in Samedan

An alle Freunde der Rhätischen Bahn

6.25

Spiegelin, Spiegelin an der Wand – wer hat die schönste Bahn im ganzen Land? So oder anders lauten unsere Texte im neuen RhB-Postkartenkalender für das Jahr 1999. Zum ersten Mal dürfen wir Ihnen einen eigenen, von uns selbst gestalteten Kalender vorstellen. Jede Postkarte ist – im Gegensatz zu den vorangegangenen Kalendern – mit einem Text versehen worden. Ebenfalls neu ist das Kalendarium, welches in Deutsch und Romanisch gehalten ist, was sicher eine Besonderheit für unseren Club darstellt. Im Hintergrund des Kalendariums ist jeweils ein Triebwagens abgebildet. Auf der Rückwand – ebenfalls neu – werden die 3 beteiligten Clubs, respektive Vereine, vorgestellt.

Nur dank der grosszügigen Unterstützung der Engadin Press AG, Samedan, und der Hügi Druck, Pontresina, konnte dieser Kalender verwirklicht werden. Ein grosser Teil der Einnahmen wird unserem Projekt zur Erhaltung von historischen Fahrzeugen der RhB zufließen.



Altes Dampflokomotiv der Rhätischen Bahn
Nr. 14 500 jetzt in der Hand

1999

*Kalender mit 13 ausgestuchten,
zum Teil seltenen
Postkarten der Rhätischen Bahn*



Es würde uns freuen wenn Sie, mit beiliegender Bestellkarte, unseren Kalender für sich oder als Geschenk für Eisenbahnfreunde bestellen würden. Der Preis beträgt sFr. 16,- zuzüglich Versandkosten.

Das Kalender-Team dankt Ihnen für Ihre Unterstützung.
Martin Pfister
Christoph Dartschi

Im Stromlinienzug der 40er Jahre die Surselva bereisen

Samstag, 11. September 1999

Über historische Strecken zu Meisterwerken der Baukunst

Die kompetente Reiseleitung der Kantonalen Denkmalpflege und der Rhätischen Bahn führt Sie entlang der Meisterwerke der Bahnbauer: Historische Brücken, Bahnhöfe, Flussbauten und Arbeiterbaracken. Begleitend erfahren Sie wissenswertes der Kultur- und Verkehrsgeschichte in der Surselva.

Fahrplan

der vor 60 Jahren im Leichtbau erstellten stromlinienförmigen Zugskomposition

Chur	ab 10.00	an 10.55
Feldberg	ab 10.05	an 10.50
Domat-Ems	ab 10.10	an 10.47
Reichenau T	ab 10.15	an 10.42
Dienis	an 11.45	ab 11.15
Freier Mittagsanfecht		

Spezialbillette

Erwachsene Fr. 25,-
Kinder Fr. 12,50

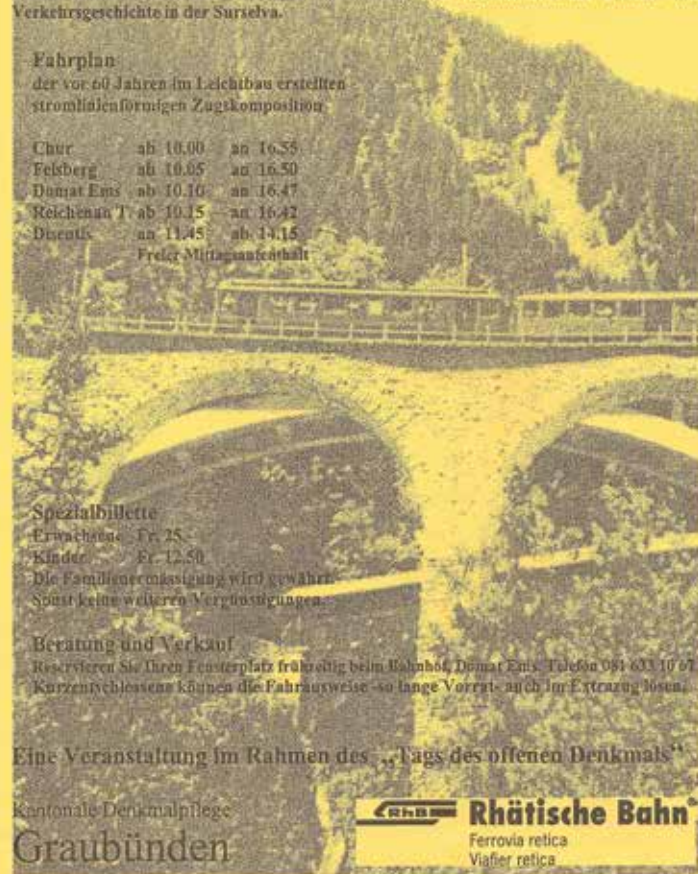
Die Familienermässigung wird gewährt.
Sonderkette weiteren Vergünstigungen.

Beratung und Verkauf

Reservieren Sie Ihren Fensterplatz frühzeitig beim Bahnhof Domat-Ems. Telefon 081 633 10 01.
Kurzentscheidungen können die Fahrausweise – so lange Vorrat – auch im Expresszug lösen.

Eine Veranstaltung im Rahmen des „Tags des offenen Denkmals“

Kantonale Denkmalpflege
Graubünden



Rhätische Bahn
Ferrovia retica
Viafier retica

6.26

6.27

Bündner
Tagblatt
vom
22.3.1999

Rhätische Bahn

«Fliegender Rhätier» im Ruhestand

Nach 60 Jahren Dienst auf der Bündner Staatsbahn sind die beiden letzten alten Triebwagen, die «fliegenden Rhätier», in Pension gegangen.

Von Tibert Keller

Neues Rollmaterial und ein optimierter Fahrzeugeinsatz im Zusammenhang mit der Eröffnung der Vereinalinie haben die einst hochmodernen ABe 4/4 501 und 502 nun aufs Abstellgleis verdrängt. Trotzdem soll einer der beiden Triebwagen dem Schneidbrenner entgehen und als historisches Fahrzeug überleben.

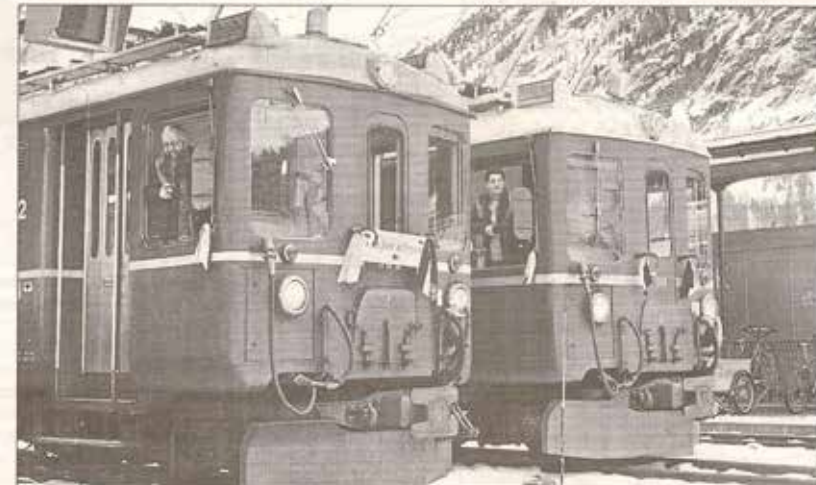
Seit Ende November ist Pontresina Wendepunkt der stündlich verkehrenden Pendelzüge mit den neuen Niederflur-Steuerwagen von Landquart-Vereina-Scuol. Optimale Anschlüsse in Sagliains (Vereinatunnel Süd) und in Samedan lassen dem Fahrgast die Wahl, die Fahrt zwischen Landquart und dem Oberengadin über die 100-jährige Albulalinie oder durch den brandneuen Vereinatunnel zu wählen und dabei gleich lange unterwegs zu sein.

Mit dem gut durchdachten Fahrplankonzept verschwanden auch die jahrzehntelang nur zwischen Samedan und Pontresina pendelnden Zugskompositionen. Meistens tat auf dieser nur fünf Kilometer

langen Strecke das älteste Rollmaterial Dienst. Bis 1982 musste an den Endbahnhöfen die Lok jeweils nach der kurzen Fahrt wieder ans andere Zugsende umrangiert werden. Mit dem Aufkommen von Steuerwagen, die ein Fernbetrieb der Lok vom anderen Zugsende ermöglichen, entfiel bei den damit ausgerüsteten Zügen das umständliche Manöver. Auf dem kurzen Streckenabschnitt verdienten die betagten Triebwagen von 1939 bis vor wenigen Wochen ihr Gnadenbrot. Regelmässige Fahrgäste werden aber diese

rumpelnden und rüttelnden Fahrzeuge wohl kaum vermissen. Zur Zeit ihrer Beschaffung waren dies die ersten Leichttriebwagen der Schweiz für eine mit Wechselstrom elektrifizierte Eisenbahn. Zusammen mit acht passenden Personenwagen zweiter und dritter Klasse bildeten sie hochmoderne und schnelle Züge für die Albulalinie. In Anlehnung an den damals zwischen Berlin und Hamburg eingesetzten «fliegenden Hamburger» erhielten die seit jeher rot gestrichenen Züge folgerichtig den Namen «fliegender

Rhätier». Ein Begriff, der sich bis heute hielt, obwohl im Laufe der Jahre neuere Fahrzeuggenerationen die einst stolzen Wagen in immer niedrigere Dienste verdrängten. Trotz diversen Erneuerungen mehrten sich die technischen Pannen. Bereits letztes Jahr wanderten deshalb zwei Einheiten zum Alteisen. Nun sind Bestrebungen im Gang, wenigstens einen dieser Triebwagen vom gleichen Schicksal zu verschonen und ihn so der Nachwelt auch als Zeuge früheren Schweizer Fahrzeugbaus betriebsfähig zu erhalten.



«Ich fliege in Pension»: Die Lokführer Max Kessler (l.) und Heinz Bürgi haben die beiden Oldtimer anlässlich des letzten planmässigen Einsatzes in Pontresina fotografieren platziert. (Foto Tibert Keller)

2000

Überfahren Bernina-Krokodil und Dampflok «Heidi», Planungen für «Filisurer-Stübli» und Restaurationsbeginn Langholzwagen

Der Besitzer des St. Moritzer Hotels Steffani, Peter Märky, hatte die Rückführung des Bernina-Krokodils massgeblich mitfinanziert [6.18]. Deshalb fand die 3. Generalversammlung am 4. November in seinem Hause statt. Am morgen waren die Clubmitglieder zur Pressefahrt für den gelben Triebwagen eingeladen (vgl. weiter unten). Roald Hofmann überbrachte eine Grussadresse der Direktion [7.1]. Sie enthielt den augenzwinkernden Hinweis, dass sich der «Magazin- und Aufenhaltswagen X 9079 eigentlich bereits im Depotvorhof von Samedan und damit in physischer Reichweite Ihres Tätigkeitsfeldes» befindet und er «sich als «historischer Behelfs-WR BB» in gelber Farbe hinter dem Tw 30 gar nicht so schlecht machen» würde (Der Dienstwagen wurde wegen eines Unfalls ausser Dienst genommen). Damit forderte Roald Hofmann den Club 1889 quasi auf, auch diesen Wagen in Angriff zu nehmen, wie das clubintern bereits diskutiert worden war. Daraus entstand «nebenbei» der Bistro-Wagen «La Bucunada» (vgl. 2001). Der sehr rasch wachsende Verein mit zwischenzeitlich 85 Aktiv- und 85 Passivmitgliedern konnte mit den bestehenden Strukturen und Aufgaben nicht mehr effizient und übersichtlich geführt werden [7.2]. Aus diesem Grund war bereits an der Generalversammlung 1999 die überarbeitete, geplante Clubstruktur mittels Organigramm vorgestellt worden. 2000 wurden folgende Mitglieder in die teilweise neu geschaffenen Clubämter gewählt und Projektleiter für ihre verantwortungsvollen Posten bestimmt:

Präsident:	Armin Brüigger	Projektleiter:	
Vizepräsident:	Mario Hotz	Samedan:	Armin Brüigger
Aktuar:	Christian Ticar	Poschiavo:	Ernst Demonti (Beisitzer)
Kassier:	Daniel Reist	Landquart/Chur:	Gion Rudolf Caprez (Beisitzer)
Administration:	Max Kessler		
Marketing:	vakant		
Revisoren:	Gian Brüigger		
	Hans Peter Pitschi		

Clubzeitschrift «Dr Insider»

Die Clubgrösse und die grosse Anzahl an Projekten führte zeitweise zu etwas chaotischen Zuständen. Deshalb wurde bereits seit geraumer Zeit Unmut laut, dass Mitglieder keine Informationen über die laufende Clubtätigkeit erhielten [7.2]. Der Vorstand lancierte darauf hin Ende November erstmals die Clubzeitschrift «Dr Insider» als offizielles Informationsorgan. «Dr Insider» ist auf Bündnerisch eingedeutsches Englisch und meint inoffiziell/offizielle Informationen unter der Hand. Das Heft wurde bei Peter Hügi, Grafik und Druck, Pontresina in einer Auflage 1000 Exemplaren gedruckt [7.3]. Die Mitglieder streuten das Magazin – gemäss ihren Möglichkeiten – bereits sehr breit, so auch im lokalen Gewerbe. Besondere Arbeit leistete für den «Insider» Christoph Durtschi: Er akquirierte beim lokalen Gewerbe Inserate, um das Magazin finanzieren zu können, ohne Projektspendengelder beanspruchen zu müssen. Im Insider publiziert der Präsident in gekürzter Form seinen Jahresbericht und zudem wird den 1000 Lesern aufgezeigt, was der Club 1889 in Bezug auf den Bündner Tourismus bezweckt [7.4].

Öffentlichkeitsarbeit

Die Administration hat für die 5 Restaurationsprojekte Informationsblätter ausgearbeitet und diverse originelle Souvenirs herstellen lassen. Die Projekte werden mit I–IV nummeriert. Für die zwei Loks und den Wagen X 9034 wurden für die Grosssponsorensuche Präsentationsmappen erstellt. Diese Unterlagen wurden im Kanton Graubünden an diverse wichtige Entscheidungsträger im Tourismus geschickt [7.5]. RhB-Verwaltungsratspräsident Alois Maissen bedankte sich für diese Informationen [7.6].

Clubanlässe

Für den Engadine Golf Club veranstaltete der Club 1889 im September in der Betriebswerkstätte Samedan ein legendäres Turnierabschlussfest. Am 18. November wurde in der Sela Puoz in Samedan ein Club-Familien-Raclette-Abend durchgeführt.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Ge 4/4 182 wurde in Landquart durch die RhB so aufgearbeitet, dass sie «auf eigenen Rädern» zurück ins Puschlav an ihren Ort der Aufarbeitung gezogen werden konnte. Denkwürdig waren die Tage vom 19. bis 21. Mai: Mit einem Sonderzug wurden das «Bernina-Krokodil» und die «Heidi» an ihre vorläufigen Standorte gefahren. So gelangte die wertvolle Elektrolok am Samstag, 20. Mai bis nach Poschiavo, wo sie mit einem riesigen, zweitägigen Volksfest euphorisch empfangen und gesegnet wurde. Die lokale Hotellerie bot für diese «Feiertage» sogar Sonderkonditionen für Übernachtungen an [7.7–7.12].

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

Eine Clubdelegation reiste am 5. April mit Jeep, Pferdeanhänger und PW nach Zweilüttschinnen. Die «Heidi» war durch die Mitglieder der Modelleisenbahnfreunde bereits für die Reise vorbereitet worden, so dass die demontierten Teile nur noch aufgeladen werden mussten. Die «Heidi» selber traf am 7. April morgens um 5 Uhr in Landquart ein. Mit dem gleichen Zug wie das «Bernina-Krokodil» wurde die Dampflokomotive nach Filisur gezogen und am 19. Mai dort in der Remise abgestellt [7.14].

Gruppe Landquart/Chur: N 1513/1520 «Langholzwagen»

Die Gruppe Landquart/Chur erhielt von der RhB in der Halle des RhB-Depots Sand in Chur von Juni bis Oktober einen Standplatz für Restaurierungsarbeiten zugesprochen. Dieser Platz musste aber für den RhB-Winterdienst wieder geräumt werden. Die Mitglieder begannen sofort mit der Revision der beiden historischen sehr wertvollen Langholzwagen N 1513/1520 von 1906 [7.16+7.17]. Auf eine vorerst geplante, einfache Pinselrevision wurde verzichtet und mit der umfassenden Aufarbeitung der Wagen begonnen. Die kantonale Denkmalpflege hat diese Arbeiten finanziell unterstützt.

X 9064

Die RhB hatte in der Vergangenheit alte Reisezugwagen, welche nicht mehr benötigt wurden, teilweise zu Rottenküchen umfunktioniert. Dabei handelt es sich um eine Kantine für Bauarbeiter, in welchen die sogenannten Rottenköcheninnen deftige Kost zubereiteten. Der X 9064, früherer ein Erstklasswagen, diente während Jahrzehnten in dieser

Funktion dem Bahndienst. Armin Brüngger hatte sich zum Ziel gesetzt, diesen Wagen in veredelter Form als Gesellschaftswagen im Dampfzügen verkehren zu lassen [7.18]. Erste Gespräche mit Sponsoren hatten bereits stattgefunden (vgl. 1999).

X 2938

Durch seine frühere Tätigkeit als Verantwortlicher für das Wagenmaterial der Dampfbahn Furka Bergstrecke konnte Armin Brüngger den Dienstwagen X 2938 erwerben. Es handelt sich um den früheren RhB-Gepäckwagen F 4004 von 1986. Der Wagen wurde vorerst im Gelände der Betriebswerkstätte von Samedan abgestellt.

Führungen in der Betriebswerkstätte von Samedan und Diashow

Die Gästeführungen in der Betriebswerkstätte von Samedan werden fortgesetzt und neu eine Diashow in der ehrwürdigen Chesa Planta unter dem Titel «Ein Wagen erzählt die Geschichte der Rhätischen Bahn» [7.15]. Diese wurde an der Übergabefeier des C 2012 im Jahre 1999 uraufgeführt.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Es wurde auf die Idee von Gion Caprez hin in Bergün der Verein Bahnhistorisches Museum Albula gegründet. Dieser setzte sich u. a. zum Ziel, auf dem wenig genutzten Gleisfeld beim Bahnhof Preda Abstell- und Unterbringungsmöglichkeiten für wenig oder nicht mehr genutztes wertvolles RhB-Rollmaterial zu erstellen. Es war vorgesehen, die Fahrzeuge nicht nur auszustellen sondern auch sporadisch einzusetzen [7.20+7.21].

Offizieller Bündner Tourismus

Auf die Club-Dokumentation vom 13.9.1999 reagierte Graubünden Ferien nicht [6.24].

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Die RhB hat in der Hauptwerkstätte den ehemaligen Bernina-Bahn-Saalwagen von 1928, den WR-S 3814, welcher durch die ehemalige deutsche MITROPA in Betrieb genommen wurde, aufwendig und mit viel Sachverstand restauriert. Das Interieur im Bauhaus-Stil aus ehemals kaukasischem Nussbaumholz erstrahlte in neuem Glanz [7.19].
- Am 4. November präsentierte die RhB auf einer Pressefahrt den durch sie nostalgisch gelb lackierten Bernina-Triebwagen ABe 4/4 30 von 1911.

Chur, 02.11.00

Club 1889

Grussadresse der Direktion der RhB an die GV 2000 des Club 1889

Sehr geehrte Gäste des Clubs 1889 -
Sehr geehrte Mitglieder und GV-Teilnehmer des Clubs 1889 und der Untersektion „Associazione 182“

Sie haben mit Ihrer aktiven Arbeit vor und hinter den Kulissen wiederum ein weiteres, erfolgreiches Vereinsjahr bestritten. Dessen äusserlicher Höhepunkt war sicher die von Erfolg gekrönte Rückführung des Bernina-Krokodils 182. Doch auch hinter den Kulissen hat sich – die Schriftwechsel und die Telefongespräche mit „Chur“ belegen dies – einiges getan, was dank Ihrem freizeithlichen Engagement den historischen Rollmaterialbestand der Rhätischen Bahn bereichern wird.

Die Rhätische Bahn weiss Ihr grosses Engagement sehr zu schätzen. Nicht nur allein deshalb, weil Sie dort in die Bresche springen, wo der Bahn beim Einsatz der öffentlichen Gelder aus finanziellen Gründen die Hände gebunden sind. Nein auch deshalb, weil Sie mit Ihrem Freizeiteinsatz beitragen, unseren Nachfahren und der Zukunft bleibende Werte der rätischen Verkehrskultur zu erhalten. Gerade wegen des enger gewordenen finanziellen Auslaufs könnte sich die RhB den aktuellen und vorgesehenen historischen Rollmaterialpark nicht in diesem Ausmass leisten, wie wir – das heisst Sie und die RhB – es uns nun dank Ihrer Hingabe an die Ideale des Kulturgütererhalts tun können.

Dass aber auch die RhB die Zeichen der Zeit erkannt hat, davon zeugen nicht nur die gute Zusammenarbeit mit dem Club 1889 und die Inhalte der Erlebnisbahn, sondern auch das heute erstmals in Aktion getretene Fahrzeug „BB Tw 30“. Gerne hofft die RhB in diesem Zusammenhang, dass Sie sich bei der Gestaltung Ihrer Arbeits- und Revisionsprogramme mitunter auch an einen der grössten Vorteile unseres Verkehrsmittels gegenüber der Strasse erinnern (lassen) mögen: der Zugbildung. Der Magazin- und Aufenthaltswagen X 9079 steht ja eigentlich bereits im Depotvorhof von Samedan und damit in physischer Reichweite Ihres Tätigkeitsfeldes und würde sich als „historischer Behelfs-WR BB“ in gelber Farbe hinter dem Tw 30 gar nicht so schlecht machen ...

Unabhängig davon und von Ihrem konkreten Revisionsprogramm freut sich die RhB gerne auf eine gemeinsame Zukunft unserer schönen Bahn mit ihren vielen interessanten Zeugen der Verkehrsgeschichte Graubündens.

In diesem Sinne dankt Ihnen die Direktion der RhB für Ihren selbstlosen Einsatz und wünscht Ihnen für Ihr nächstes Geschäftsjahr alles Gute.

Namens der Direktion der RhB

7.1

**Club
1889**

Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn

Club 1889
Postfach 294
1603 Samedan

www.club1889.ch / info@club1889.ch

An alle Gruppen
des Club 1889:

Armin Brttinger
Kurt Himmelberger
Gion-Rudolf Caprez
Daniel Reist

Zürich, 23. Juli 2000

Start einer Club-1889-Zeitschrift

Salut Kurt!

Das letzte Vereinsjahr war geprägt durch eine ausgesprochene Aktivität der einzelnen Gruppen. Durch einige Erfolge sind wir zurzeit in vielen Mündern. Zudem sind zahlreiche Neumitglieder zu uns gestossen. *Leider warten diese zum Teil schon seit Monaten auf Post von uns.* Weil wir noch keine angepassten Statuten mit neuen Kompetenzen und Pflichten haben (diese Strukturklärung durch GV wird wohl oder übel unumgänglich), ist nicht klar, wer von wem informiert wird. Wir erscheinen von aussen je länger je mehr als Chaotenverein zusammengesetzt aus kleinen Gruppen und Grüppchen und werden in naher Zukunft wohl mit harscher Kritik rechnen müssen. Zeit zu reagieren!

Um etwas Ordnung und Durchsichtigkeit zu schaffen, haben wir (Christoph, Martin und ich) uns überlegt, eine Club-1889-Zeitung zu lancieren, mit welcher wir Mitglieder/Sponsoren aller drei Gruppen und die „Öffentlichkeit“ gleichzeitig und jährlich oder allenfalls halbjährlich über uns *als Ganzes* informieren.

Die Struktur und der Inhalt (zumindest der ersten Nummer) könnte wie folgt aussehen:

- Einführung und Erläuterung über Sinn/Zweck der Zeitung
- Genaues Clubportrait mit Organigramm und den wichtigsten Adressen (Durchsichtigkeit: Wer steckt hinter den einzelnen Gruppen)
- Eine vollständige Mitgliederliste (Wer kennt sie schon?)

7.2

- Kern der Postille bilden die *drei Rubriken der Arbeitsgruppen*:

- Gruppe Landquart/Chur
- Gruppe Samedan
- Gruppe Poschiavo / Associazione 182 (deutsch/italienisch)

Diese Rubriken werden in den einzelnen *Arbeitsgruppen selbst verfasst und verantwortet*. Sie umfassen beispielsweise Berichte der Gruppenleiter, Zukunftsaussichten, Reportagen, Problembesprechungen usw., also sehr gruppenspezifische Probleme

- Eine weitere Rubrik umfasst das Mitgliederwesen. Hier wird über wichtige Termine (GV, Vorträge, Extrafahrten usw.) informiert
- Wünschenswert wären ferner Dokumentationen und Berichte zum historischen Rollmaterial der Rhätischen Bahn. Wir haben ja klubintern ware Spezialisten. Und Material für Geschichten ist sehr viel vorhanden . . .

Es soll eine billig hergestellte, informative und lebendige Postille werden. Der „übergeordnete“ Club 1889 würde also lediglich für Gestaltung, Druck und Versandt besorgt sein, womit nach aussen ein einheitlicher Auftritt gewährleistet wird. Gerne würde ich diese Arbeit übernehmen. Aber dringlichstes Ziel vorerst ist eine umfassende, klare Information für alle Mitglieder, die uns schon Geld gegeben haben und nicht irgendwie Bekannte im Verein haben oder sonstwie zu Insiderinfos kommen. Somit: es eilt ein wenig!

Das beigelegte Muster soll als erster Vorschlag verstanden werden. Der Inhalt ist noch nicht relevant. Andre Hintermann ist auch schon informiert, schön wäre eine enge Zusammenarbeit Zeitung/Internet. Anregungen zu Titel, Inhalt, Form und allenfalls erste Artikel sind dringend erbeten unter:

Fredy Pfister, Stauffacherstrasse 173, 8004 Zürich Tel./Fax 01 24 118 24
E-mail: donalfreddo@freesurf.ch

Mit schönem Gruss

Beilage:
Erster Gestaltungsvorschlag

Frey

7.3

7503 Samedan
1. Ausgabe
Ende November 2000

Dr Club 1889 - Insider

Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn

www.club1889.ch

Informationsblatt für Mitglieder und Gönner der drei Arbeitsgruppen des Club 1889

Inhalt

Editorial	1
Impressum	2
Wozu der Club 1889?	2
Der Präsident meint . . .	3
Grussadresse der RhB an die GV des Club 1889	3
Bericht über die GV vom 4. November 2000	5
Bahnromantik in Samedan	5
Gruppe Samedan	
Der X 9064 – eleganter Gesellschaftswagen	6
Drei Stationen im Leben des C 2012	7
Dampflokomotive „Heidi“ wieder in Graubünden	9
Mitgliederantrag	9
Gruppe Poschiavo	
Rückblick auf das Bahnhoffest in Poschiavo	10
Zum Sponsoring im Club 1889	11
Ein „goldiger Triebwagen“ für die Bernina-Bahn	13
Gruppe Landquart/Chur	
Zur Revision der Langholzwagen	15
Laufbahnen historischer RhB-Fahrzeuge	
Die Langholzwagen N 7801-7820	16
Der X 9064, ex AB 119	19
Ein Blick zu den Nachbarn	
Die Dampffreunde der Rhätischen Bahn	20
Club Engiadinais das amih da la viafier (CEAV)	21
Die Erlebnisreisen der Rhätischen Bahn	23

Editorial

Ein Insider mit Informationen für alle!

Der Club 1889 hat eine Grösse und geographische Ausdehnung erreicht, die eine umfassende Information für alle Mitglieder, die zum Teil weit verstreut sind, verlangt. Es ist vielleicht gar nicht abwegig, wenn man behauptet, es sei selbst für Mitglieder von einer der drei Arbeitsgruppen interessant zu sehen, was jenseits des Zauns geschieht, spricht: was in den anderen zwei Arbeitsgruppen passiert. Allein schon deshalb und um dem Verein eine Klammer zu geben entstand die Idee einer Vereinszeitung. Sie soll das Sprachrohr der Sektionen sein und zwar im Turnus. In dieser Nummer beginnen wir mit Samedan, gefolgt von Poschiavo und Landquart (geordnet nach Gründungsdatum), doch werden wir diese Reihenfolge mit jeder Ausgabe ändern.

Selbstredend ist diese kleine Postille nicht nur für Clubmitglieder gedacht. Vielmehr soll sie sein Fenster für die Öffentlichkeit sein. Neumitglieder ansprechen und ein Medium darstellen, uns bei potentiellen Sponsoren vorstellen zu können. „Dr Insider“ (englisches Bündnerdeutsch) enthält also Insiderinformation, die wir gerne allen preisgeben!

Finanzierung über Inserate

„Dr Insider“ soll aber die Vereinskasse nicht zu sehr belasten. Das garantieren einerseits sein (vorerst) rares, jährliches Erscheinen und die Inserenten, denen wir trotz einer Auflage von 1000 Exemplaren und einer Streuung in einigen Hotels, Kurvereinen und Bahnhöfen günstige Konditionen bieten können (siehe Insertionsbedingungen im Impressum).

Innenseite

„Inside“ meint auf Englisch Innenseite. Um diese gut ausleuchten zu können, sind Beiträge von möglichst vielen Mitgliedern auf deutsch oder italienisch gefragt. Der erste Teil der Zeitung bringt allgemeine Vereinsinfos. Der zweite ist den Sektionen vorbehalten. Der letzte wiederum soll bunt, informativ, allgemein, kreativ sein, ganz wie der Club 1889. Wer also in Zukunft etwas zu berichten weiss, sei's über Anlässe, Arbeiten, sei's über historisches Rollmaterial, der RhB, der wende sich an den entsprechenden Redaktor!

Das Redaktionsteam

Wozu der Club 1889?

Oft wird man gefragt: Wozu das alles? Warum restauriert ihr diesen Schrott? Nun, einerseits weil es Freude macht, diese schönen Oldtimer wieder mit fröhlichen Fahrgästen fahren zu sehen. Andererseits gibt es an unserer Arbeit noch einen ganz anderen Aspekt:

Touristisches Highlight für Graubünden

Kein geringerer als der Ständerat und Direktor von Graubünden Ferien, Herr Christoffel Brändli, forderte in einem Artikel in der „Südostschweiz“ die Schaffung von fünf absoluten touristischen Grossattraktionen in Graubünden. Mit originellen Bahnwagen und ausgefallenen Zügen könne die Attraktivität der Bündner Staatsbahn weiter gesteigert werden. Dabei sehe er aber nicht eine Art Disney-Land für unseren Kanton, die Attraktionen müssten sich durch Qualität auszeichnen. Die Rhätische Bahn selber positioniert sich seit geraumer Zeit als „Erlebnisbahn“ und hat dafür sogar neue Exprezzüge lanciert. Wir meinen, dass auch nostalgische Fahrzeuge – oder noch besser: ganze Züge – Attraktionen darstellen können, sofern sie nicht nur sporadisch sondern vor allem regelmässig auf ausgewählten Strecken verkehren. Die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge sind nicht als Museumsfahrzeuge sondern als weitere *Bausteine* für eine gehaltvolle Grossattraktion RhB gedacht. Wenn so bald wie möglich RhB, Graubünden Ferien, der Club 1889, Gemeinden und andere zusammen an einem *Gesamtkonzept* für eine „historische RhB“ arbeiten würden, na dann Herr Brändli, dann . . .

Wozu überhaupt nostalgische Fahrzeuge

Plädoyer für etwas, das mehr ist als nur Transportmittel

Die RhB könnte noch weit mehr sein als nur einfache Bahn: Nostalgische Züge lassen Rollmaterial erleben, sie sind mehr als nur Mittel zum Transport. Nicht nur die Fahrt, die Umgebung sind wichtig, sondern auch das Wie und das Womit. Das derartige Erlebnisse ein Gästemagnet sein können, ist spätestens seit der gezielten Reaktivierung der Dampfschifflotte auf dem Vierwaldstättersee allen gewieften Touristikern klar. Der Alpine Classic ist ein erster Schritt in diese Richtung, obwohl er offensichtlich höheren

Einkommen vorbehalten sein dürfte. Es gäbe darüber hinaus im wahrsten Sinne des Wortes „drittklassige“ Bahnerlebnisse, für die gerne auch etwas Münz locker gemacht wird, wenn das Angebot attraktiv gestaltet daher kommt. Zudem erschliesst diese Art von Tourismus auch eine ganz andere Dimension: Er führt uns Jüngeren vor, wie früher gereist, erlebt, konstruiert wurde, lässt Technik als Gewachsenes und Entwickeltes erscheinen, öffnet neue Horizonte usw. usf. Um nicht ins philosophische Offside zu geraten, seien in dieser Zeitung konkrete Projekte vorgestellt, die nur auf ihre Ausführung (und Finanzierung) warten. Es ist heute um nichts anders als früher: *Nicht* nur das Geld bestimmt die Welt, auch der Willen und das Wollen und – last but not least – das Ziel. Wollen hängt mit Motivation zusammen; motivierte Leute sind bei der RhB und im Club 1889 viele vorhanden. Sie warten nur darauf, etwas zur Attraktion RhB leisten zu können. Es braucht nur kleine Spritzen und Funken, um die Puppe zum Tanzen zu bringen. Noch ist es nicht zu spät, aber der Rost und der Altstoffhändler arbeiten unermüdlich, unwiederbringlich!

Fredy Pfister

Der Präsident meint . . .

Rasante Entwicklung

Der Club 1889 – „Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ wächst und wächst. Zu den ersten rund 20 Oberengadiner Mitgliedern sind inzwischen etwa 160 Aktive und Passive aus vielen Teilen Graubündens, der Schweiz und sogar aus Deutschland gestossen. Offenbar vermag das Thema Rhätische Bahn und deren historische Fahrzeuge im besonderen immer grössere Kreise zu schlagen.

Leider humpelten unsere Vereinsstrukturen für längere Zeit dieser für uns rasanten Entwicklung etwas nach. Es wurde schwierig, alle Mitglieder, die man vorher bei der Arbeit oder im Dorf sah, über Neuigkeiten zu informieren. Erschwerend war in dieser Hinsicht der glückliche Umstand, dass der Club 1889 zwei neue Arbeitsgruppen erhalten hat, eine in Landquart/Chur, die andere in Poschiavo. Sie verfolgen beide eigene Projekte, die in dieser Zeitung vorgestellt werden.

Die GV vom 4. November 2000 hat nun vieles ins Lot gebracht und auch die Kompetenzen zum Teil neu geregelt. Ein Verein mit vier recht ambitionösen Projekten, die auch eine grosse finanzielle Herausforderung darstellen, muss es schaffen, effizient zu arbeiten. Nicht nur an den Wagen und Lokomotiven selber sondern auch im Mitgliederwesen, im Suchen von Sponsoren und in der Pflege der Kontakte zu RhB, Presse und Gewerbe.

Erfolgreiche Jahre

Bei alledem darf eines nie vergessen werden: Der Verein besteht aus Laien, die mit ihren Visionen und aus Freude am historischen Rollmaterial mitmachen. Die letzten 4 Jahre waren für den Club 1889 sehr erfolgreich. Wir konnten den ältesten Wagen der RhB nach 5500 Frohnarbeitsstunden restauriert dem Betrieb übergeben, haben die Ge 4/4 der Bernina-Bahn von Frankreich zurückgekauft und nach Poschiavo überführt, ebenso die G 3/4 11 „Heidi“ vom Berner Oberland zurückgeholt und 2 Langholz-Güterwagen bald restauriert und so interessante Technikgeschichte gerettet. Jetzt geht es darum, die Qualität zu wahren und zielbewusst die begonnenen Projekte zu realisieren.

Grosssponsoren gesucht!

Dies ist die Stelle, allen, wirklich allen, die uns in den letzten vier Jahren unterstützt haben, zu danken. Ebenfalls bitte ich diejenigen, die lange nichts von uns gehört haben, obwohl sie etwas einbezahlt haben, um Nachsicht, weil die ganze Entwicklung für alle Beteiligten rasant war, um nicht zu sagen vielleicht etwas zu schnell.

Seit der letzten GV liegen die Zahlen auf dem Tisch: Wir benötigen für die zwei Lokomotiven sehr viel Geld, um das nötige Material zur Instandstellung beschaffen zu können. Priorität hat in der Mittelbeschaffung das Bernina-Krokodil. Wir werden hierzu eine detaillierte Dokumentation ausarbeiten, um damit auf mögliche Grosssponsoren (Firmen, Banken) zugehen zu können. Ihnen können wir im Gegenzug und gegenseitigen Gespräch eventuell neue Perspektiven im „Nostalgiemarkt Graubünden“ offerieren!

Armin Brüngger



Samedan, 25. April 2000

An alle, die sich
mit der Bündner Erlebnisbahn
befassen

Der Weg zum Bündner Highlight

Sehr geehrte Damen und Herren

Wer Tageszeitungen liest, die Mitteilungen der RhB studiert, wer die Philosophie des Club 1889 kennt und im Kanton Graubünden lebt und arbeitet, merkt: Die Rhätische Bahn ist im Aufbruch!

Und wer genau liest, studiert und hinschaut konstatiert, wie hier mehrere „Visionäre“ am gleichen Strick ziehen.

Die RhB soll in eine *erlebnisreiche* Zukunft fahren. Wir vom Club 1889 haben hierzu 4 neue Projekte bereit, die sich ergänzend, ja geradezu bereichernd in die einzelnen Leitbilder einfügen.

Mehr Informationen erhalten Sie aus den beigelegten Prospekten oder unter www.club1889.ch.

Mit freundlichen Grüssen

Der Club 1889

Beilage

Bunte Zusammenstellung

7.5

Dr. Alois Maissen
VR-Präsident RhB
Traubenweg 19
7000 - Chur

Chur, 22. Mai 2000

Club 1889 & Engadiener
Eisenbahnfreunde
Herrn Martin Pfister
Suot Crusch 2
7503 S A M E D A N

Ihre "Information" vom 2. Mai 2000

Sehr geehrte, liebe Freunde der RhB

Zurückgekehrt von einem kurzen Auslandsaufenthalt, habe ich Ihr Paket, Information Kalender und eine dicke Zigarre, vorgefunden. Für dieses unerwartete Geschenk und die damit verbundene Aufmerksamkeit - ich wusste nicht einmal, dass es eine Vereinigung Bündner Eisenbahnfreunde gibt - möchte ich mich bei Ihnen herzlich bedanken. Ich kann mir vorstellen, dass Ihre Information mir nützliche Dienste leisten wird, möglicherweise schon anlässlich der nächsten im Unterengadin am 28. Juni nächsthin stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre der RhB. Es ist gut zu wissen, dass auch bei uns das Volk hinter der Eisenbahn steht und gute Freunde die Unternehmung und ihr Schicksal besonders begleiten. Ich möchte Ihnen für Ihr Engagement zugunsten der Bahn und damit zugunsten des Dienstes am Volk bestens danken. Möge Ihre Tätigkeit nicht nur erfolgreich sein, sondern Ihnen allen auch persönlich viel Freude bereiten. Ich wünsche Ihnen und selbstverständlich auch unserer Staatsbahn für die Zukunft alles Gute und

grüsse Sie freundlich

Dr. A. Maissen, VR-Präsident der RhB

7.6



Heimkehr zweier Auswanderer der RhB

In 2 Tagen auf gemütliche Art und Weise von Landquart nach Poschiavo

Wir erleben lebendige Fahrten der Lokalbahn

7.7

Freitag 19. Mai und Samstag 20. Mai 2000

Wie Sie sicher schon gehört haben, kehren 2 „Auswanderer“ wieder zurück in ihre ursprüngliche Heimat. Einerseits ist es das „Bernina - Krokodil“, welches nach Poschiavo zurückkehrt, andererseits die Dampflok „Heidi“ welche vorübergehend in Filisur abgestellt wird. Der Club 1889 wird dann für die Restauration dieser beiden historisch wertvollen Lokomotiven zuständig sein. Zu diesem Zweck führen wir eine exklusive Reise von Landquart nach Poschiavo durch. Unsere beiden Stars werden im Extrazug mit von der Partie sein.

Programm :

Freitag 19. Mai 2000

Treffpunkt 9.30h in Landquart bei Gleis 8

Ankunft : ca. 18.30h in St. Moritz

- Überfuhrerextrazug Landquart – St. Moritz am Freitag mit div. Erlebniswagen, hist. Elektroloks sowie „Bernina – Krokodil“ und Dampflok „Heidi“ (bis Filisur)
- Musikalische Unterhaltung mit dem bestbekanntesten Pianisten Fritz Trippel
- Exklusive Fotohalte
- Essen im Speisewagen
- Eisenbahnerlebnis pur

Samstag 20. Mai 2000

Treffpunkt : 9.45h in St. Moritz Gleis 5

Ankunft : ca. 14.30h in Poschiavo

- Überfuhrerextrazug St. Moritz – Poschiavo mit historischen Fahrzeugen der RhB und natürlich mit dem „Bernina – Krokodil“
- Exklusive Fotohalte
- Bahnhoffest in Poschiavo

Programmänderungen bleiben vorbehalten.

!! Achtung die Platzzahl ist limitiert !!

Preise :

- | | | |
|--|-----------|---|
| • Gesamtprogramm 2 Tage | CHF 250.- | (inkl. Essen im Speisewagen, exkl. Getränke, ohne Übernachtung) |
| • Teilstrecke Freitag Landquart – St. Moritz | CHF 150.- | (inkl. Essen im Speisewagen, exkl. Getränke) |
| • Teilstrecke Samstag St. Moritz – Poschiavo | CHF 100.- | |
| • Übernachtung in St. Moritz im ****-Hotel | CHF 80.- | (wir übernehmen Reservation bezahlen können Sie dann direkt im Hotel) |

Ein allfälliger Reingewinn kommt dem Club 1889 zugute.

Ihre Anmeldung senden Sie bitte bis am **15. April 2000** an folgende Adresse :

Mit der Reisbestätigung erhalten Sie von uns einen Einzahlungsschein. Ihre Buchung wird erst mit der Bezahlung des ausstehenden Betrages definitiv.

Club 1889
Postfach 284
7503 Samedan
E Mail : info@club1889.ch

Internet : www.club1889.ch

Email : info@club1889.ch

Club 1889
Wir erleben lebendige Fahrten der Lokalbahn

78

Club 1889

Turismo Val Poschiavo

Associazione 182

7.8

Bahnhoffest in Poschiavo am 20/21 Mai 2000

Feiern Sie mit uns die Rückkehr unserer Lok 182 (Berninakrokodil) aus dem Jahr 1928

Programm

Samstag 20. Mai 2000

Beginn um 10.00 Uhr

Erwartete Ankunft der Lok in Poschiavo ca. 14.15 Uhr
Begrüssung durch die Bevölkerung
Volksfest mit verschiedenen Attraktionen
20.30 Uhr Konzert des Musikvereins Brusio
Festwirtschaft mit Live Musik aus S. Carlo

Sonntag 21. Mai 2000

Beginn um 11.00 Uhr

11.15 Uhr, Konzert der Musikgesellschaft Poschiavo
11.40 Uhr Pause und Gebet und Segen der Lok 182
anschliessend Fortsetzung des Konzertes
Volksfest mit verschiedenen Attraktionen
Festwirtschaft bis 18.30 Uhr

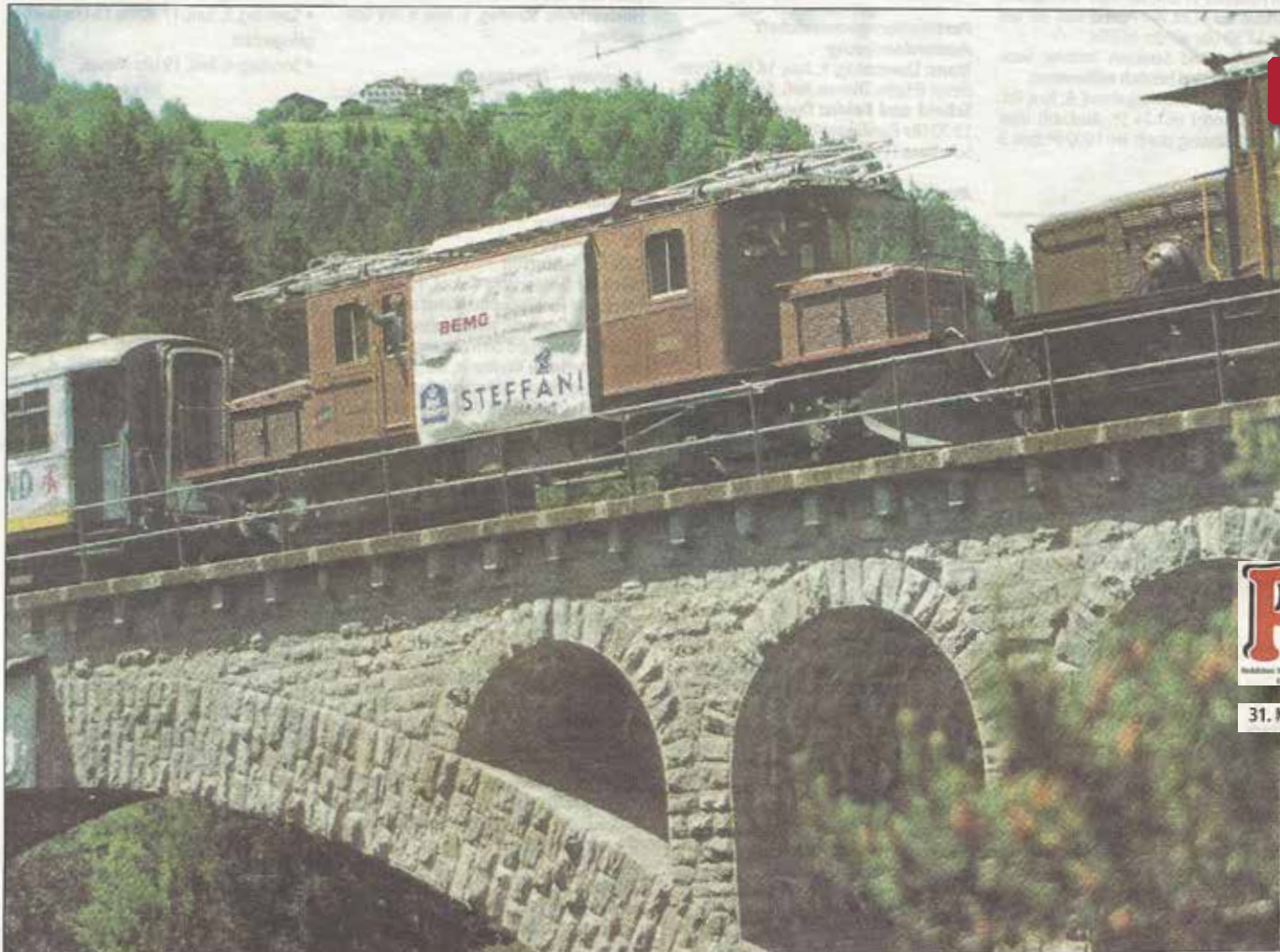
Attraktionen: Wochenmarkt mit Puschlaverspezialitäten, Berufswerbung RhB/PTT
Dampfbahn zum Mitfahren für Gross und klein, Modelleisenbahnen,
Modellbahnerhersteller, Fahrzeugausstellung der RhB, Depotbesichtigung
diverse Überraschungen, welche es nur an diesem Tag geben wird.usw.usw.

Ein Besuch von Nah und Fern lohnt sich bestimmt. Bitte benützen Sie die RhB, Parklätze sind limitiert. Fahrplanauskünfte und Billetpreise erhalten Sie am nächsten Bahnhof in Ihrer Nähe.

Spezielle Konditionen in den Hotels im ganzen Val Poschiavo, Infos und Anmeldung unter: Associazione 182, casella postale 11 7743 Brusio, tel. 081/8443420

Eine «verlorene Tochter» kehrt heim

7.9



31. Mai 2000 Nr. 22 111./18. Jahrgang AZ

Einst war sie eine Lokomotive voller technischer Leckerbissen. Das war im Jahr 1928, als die damalige Berninabahn einen Grossandrang an Olympiade-Besuchern nach St. Moritz zu bewältigen hatte. Bis Ende 1977 tat die Lok 182 der ehemaligen Berninabahn ihren Dienst zwischen Tirano und St. Moritz. Nach einem kurzen Abstecher nach Luzern ins Verkehrshaus im Jahr 1978 kam sie aufs Abstellgeleise in Landquart. 1984 fand ein Franzose Gefallen an dieser einmaligen Lokomotive und erwarb sie käuflich. Doch in Frankreich konnte sie abweichender Stromstärke wegen nicht wie geplant eingesetzt werden. So fristete sie dort ein kümmerliches Dasein, ungeschützt Natur und Vandalen ausgesetzt. Mitglieder der Associazione 182 holten die Lok im letzten Spätherbst wieder nach Graubünden zurück, wo sie wieder flottgemacht werden soll. Kürzlich fand die Rückkehr der «alten Dame» ins Puschlav statt. Mit historischen Lokomotiven wurde sie über die Albulastrecke und den Berninapass nach Poschiavo gezogen. In vielen Orten entlang der befahrenen Strecke wurde der «verlorenen Tochter» ein grosser Empfang bereitet, der in Poschiavo mit einem richtigen Volksfest endete. Unser Bild zeigt die Überführungskomposition auf der Solisbrücke, gezogen vom RhB-Krokodil 415.

Grosser Bahnhof für alte Bernina-Lok

Nach über 20 Jahren in der Fremde ist die Lok 182 wieder in ihre alte Heimat nach Poschiavo zurückgekehrt. Die Überfuhr der alten braunen Lok und das Eisenbahnfest zogen Bahnstalgiker aus nah und fern an.

Von Tibert Keller

Es ist immer wieder erstaunlich, welche Faszination alte Eisenbahnfahrzeuge auf Jung und Alt ausüben. Dabei beschränkt sich das Interesse längst nicht nur auf Dampflokomotiven. Historische Elektro-Lokomotiven und Reisezugwagen mit Lederrücken-Fenster und Holzbänken erinnern eindrücklich an längst vergangenes Reisen. Wenn es sich dabei um Fahrzeuge der Rhätischen Bahn handelt, ist sogar internationales Interesse festzustellen. In diesem Zusammenhang kann auch die Odyssee der Lok 182 betrachtet werden, die mit der Ankunft in Poschiavo am Samstag einen Höhepunkt erreichte. Es handelt sich um eine Elektro-Lok aus dem Jahre 1928, die von der Berninalinie via Verkehrshaus Luzern nach Frank-

reich gelangte und von vielen Freiwilligen des «Club 1889» als Ruine zurückgekauft und in den letzten Wochen in Landquart wieder rollfähig hergerichtet wurde.

In zwei Tagen nach Poschiavo

Stillecht zog am Freitag eine herkömmliche Krokodil-Lok die optisch ähnliche, aber technisch völlig unterschiedliche Lok 182 mit höchstens 30 Kilometern in der Stunde über die Albulalinie nach St. Moritz. Im aus Speise-, Bar- und Salonwagen formierten Extrazug hatten sich gegen hundert, teilweise von weit hergereiste Gäste einquartiert. Die gemächliche Fahrt wurde durch viele Halte für die Kontrolle der Loks und das Abwarten von fahrplanmässigen Zügen unterbrochen. An mehreren Bahnhöfen spielte die RhB-Musik auf, die den alten Zug jeweils mit den Schnellzügen überholte. Bei der Lokparade in Filisur präsentierte sich neben den beiden Krokodil-Loks zusätzlich die Lok «353» aus dem Jahr 1914.

Am Samstag erwartete dann in Poschiavo eine riesige Menschenmenge die Ankunft «ihrer» Lok 182, die das Tal 1977 verlassen hatte. *Roald Hofmann* würdigte im Namen der RhB-Direktion die geleistete Arbeit des Klubs, der es geschafft hat, innert nur 13 Mona-



Die aus dem Berner Oberland zurückgekehrte «Heidi» (links) bleibt vorerst in Filisur stationiert.



Ein gefundenes Fressen für Eisenbahnfreunde: Parade von historischen RhB-Loks in Filisur mit der Lok 182 ganz links. (Fotos Tibert Keller)

Dienstag, 23. Mai 2000

ten die Heimkehr erfolgreich durchzuführen. Am Sonntag, während des Bahnhof-Fests, wurde die Lok gesegnet.

Auch «Heidi» will dampfen

Obwohl von Landquart bis Filisur am gleichen Zug angehängt, stand die vom Berner Oberland zurückgekehrte kleine Dampflokomotive «Heidi» von 1902 etwas im Schatten des Geschehens. Auch diese Lok möchte der «Club 1889» wieder fahrfähig herrichten. Sie soll dereinst mit neuem, heizölgefeuerten Kessel wirtschaftliche Fahrten ermöglichen. Bis es so weit ist, gewährt die alte Remise in Filisur Unterschlupf. Bei der kostspieligen Wiederinbetriebsetzung der beiden Loks hofft der Klub auf breite Unterstützung. Der Rücktransport der Lok aus Frankreich war beispielsweise vom Hotel «Steffani» in St. Moritz finanziert worden.

Infos: www.club1889.ch oder bei Club 1889, Postfach 284, 7503 Samedan.

Triumphale Rückkehr des Berninakrokodils

Eisenbahnarren aus nah und fern sowie eine Unzahl von Schauspielstigen liessen es sich nicht nehmen, bei der Heimführung einer legendären Lokomotive dabei zu sein und das historische Bahnergebnis mit einem volksnahen Bahnhoffest in Poschiavo zu feiern. Die Ge 4/4 182, besser bekannt unter ihrem Übernamen Berninakrokodil oder Wiesel kam somit zu fast staatspolitischen Ehren.

mcj. Auf den Gleisen und den Perrons standen sie – grosse wie kleine Isebähler – im Bahnhof von Poschiavo und schauten erwartungsvoll Richtung Norden, Richtung Bernina. Von dort her musste sie bald kommen, diese legendäre braune Lok mit charakteristischer Schnauze. Und sie liess nicht lange auf sich warten. Mit geringer Verspätung tuckerte der Überführzug in würdevoll gedrosselem Tempo und unter begeistertem Applaus und Willkommensrufen in seinem Heimatbahnhof ein.

Ganz vorn auf der Brücke der gefeierten und kranzgeschmückten Lokomotive eine Gruppe von jubelnden und winkenden Zugführern in blauweissgestreiftem Bähnleroutfit. Bei der Einfahrt unter Akkordeonklängen und Heimatliedern sorgten sie gleich selbst für eine steigend gute Stimmung. Aus den angehängten historischen Bahnwaggons des Nostalgiezugs versuchten die teils von weither angereisten Passagiere, alle Eisenbahnfans, auf den mit Menschen vollgestopften Bahnsteig auszusteigen. Allgemeines Staunen und Begucken einer Lokomotive, die Seltenheitswert hat.

Bündner Lok mit wechselvoller Geschichte

1928 auf der Berninastrecke in Betrieb genommen, diente die Ge 4/4 zuerst als Schneepflug auf der Paradenstrecke der RhB und dann als zugkräftige Güterlokomotive. Diese Diesellok ist ein Juwel der rhätischen Eisenbahngeschichte. Wie der OK-Präsident des Bahnhoffestes Kurt Himmelberger ausführte, handelt es sich bei diesem Krokodil um ein Unikat. Das einzige Exemplar auf dieser Welt hat traurige zwanzig Jahre hinter sich. Denn nachdem die Lok 1977 ausrangiert worden war und eine Weile im Luzerner Verkehrshaus vor sich hindümpeln konnte, wurde sie 1984 zu einem Spottpreis an eine Privatperson weiterverkauft und nach Savoyen überführt. Dort hätte sie gemäss ursprünglichem Vorhaben ihrer Erwerber für den Museumsbetrieb eingesetzt werden sollen. Die unterschiedliche Stromspannung und fehlende Finanzmittel für den Umbau setzten diesen Plänen ein rasches Ende.

Auf einem Abstellgleis im Freien rostete sie während Jahren dahin, regelmässig heimgesucht von Vandalen, die ihr beträchtlichen Schaden zufügten.

Im Mai 1999 taten sich ein paar Eisenbahn-Enthusiasten zusammen und beschlossen, die Rückführung dieser



Ankunft des Festzugs im Bahnhof von Poschiavo.

Fotos: M.-C. Jur

Südbündner Lokomotive anzupacken. Vereint in der «Associazione 182», einer Untersektion des Nostalgieclubs 1889, gelang es ihnen dank der Unterstützung zahlreicher Lokomotivfreunde und Sponsoren, darunter auch des St. Moritzer Hotels Steffani, das ehemalige Paradeferd des Bündner Lokomotivstalls nach über siebzig Jahren wieder in seine Puschlaver Heimat heimzuholen.

An der WM 2003 wieder zugkräftig

Sie soll nun, laut Aussage von Kurt Himmelberger, im Depot gründlich

überholt werden. Dafür werden sich die siebzig Vereinsmitglieder des Vereins 182 – zwanzig aus dem Puschlav, fünfzig aus dem Oberengadin – mit all ihren Kräften einsetzen. Bevor die Diesellok auf die WM 2003 hin wieder Personenwaggons über die Berninastrecke ziehen kann, stehen Reparaturen für schätzungsweise 350 000 bis 400 000 Franken an. Materialkosten für die zu ersetzende Verkabelung, Stromabnehmer sowie die Auffrischung der Aussenfassade. Möglicherweise sollen auch noch die Motoren gewechselt werden. Die Arbeiten werden im Frondienst von den Clubmitgliedern ausgeführt. Um sie in Angriff nehmen zu können, müssen noch finanzielle Mittel be-

schafft werden. Durch eine enge Zusammenarbeit mit anderen Bähnlerclubs und der Eröffnung eines Souvenir-Shops in Brusio sollen die Restaurationsgelder bald fließen, meinte Zugführer Himmelberger inmitten der Menschenmenge unter dem Dach des Puschlaver Depots.

Dort hatten sich hunderte von Zugfreaks jeglichen Alters und beiderlei Geschlechts um Drehgestelle geschart, verfolgten Kids mit Argusaugen die Fahrten der Mini-Krokodile auf Modelleisenbahnschienen, fachsimpelten Bähnler aus der ganzen Schweiz und aus halb Europa über Drehgestelle, Bremszylinder, Schlussleuchten und historische Zugtafeln.

Derweil die kleinsten Kids draussen eine Runde mit dem Dampfzug über den Bahnhofplatz hinkurvt, unterhielten sich die Erwachsenen bei Zigeunerspiess und «182 Veltliner» in den verschiedensten europäischen Idiomen. Die Festlichkeit des Anlasses wurde durch Ansprachen, die musikalische Umrahmung durch den Musikverein von Brusio und die Segnung der Lokomotive am Sonntagmorgen würdevoll unterstrichen.

«Ein voller Erfolg» fasst OK-Präsident Himmelberger dieses Festwochenende zusammen. Neben einer Bombenstimmung hat das Bahnhoffest 10 000 Franken in die Vereinskasse gebracht, wobei die Hälfte durch den Verkauf von virtuellen Krokodil-Quadratcentimetern erfolgte. Mit dieser Art Sponsoring für jedermann (bei 1 Fr./cm²) war der Modellplan, auf den das Berninakrokodil aufgemalt war, bei Veranstaltungsschluss von aufgeklebten Donatorenzetteln übersät.



Eine noch nie da gewesene Zugsformation: Die Gleichstromlok 182 mit Sonderwagen, gezogen von den historischen Wechselstromlokomotiven 353 und 415.

Verkehr – Die unglaubliche Geschichte der Lok 182

Formschön dank kleiner Vorbauten

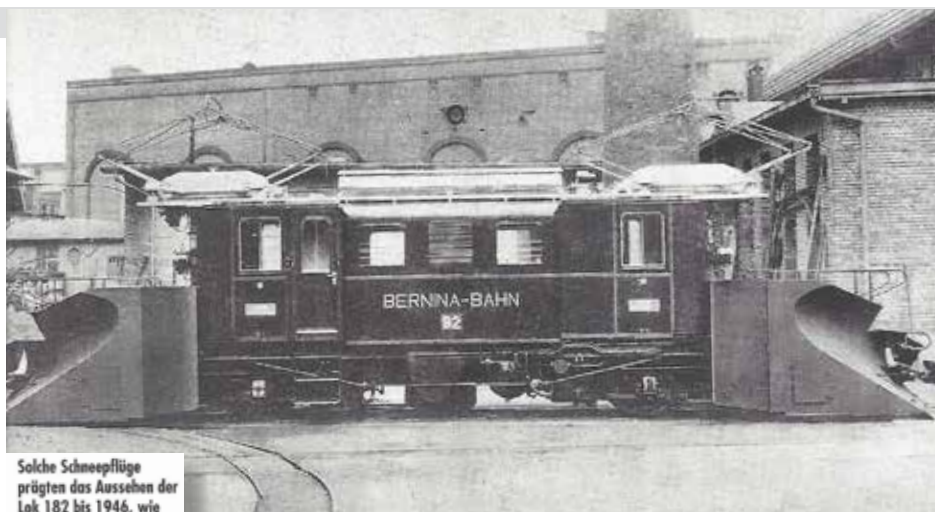
VON TIBERT KELLER, TRIN

Ein Unikat, vergleichbar mit einer seltenen Briefmarke, schien verloren. Doch dann überstürzten sich die Ereignisse. Der Entschlossenheit, dem Durchhaltewillen und tatkräftigen Einsatz einer immer grösser werdenden Zahl von «Aktivisten» ist es zu verdanken, dass die einmalige Lok 182, eine Krokodillokomotive der Rhätischen Bahn, erhalten und nach langem Auslandsaufenthalt in einer spektakulären Aktion in die Heimat zurückkehren konnte.

So viele Leute habe er noch nie zuvor am Bahnhof Poschiavo gesehen, sagt Ernst Demonti, RhB-Lokführer und aktives Mitglied in der Associazione 182, einer Abteilung des Club 1889. Anlass war die feierliche Ankunft der Lok 182 am vergangenen 20. Mai nach über 20 Jahren Abwesenheit in der Fremde. Ein wahres Volksfest, das das ganze Wochenende dauerte und eine riesige Menschenmenge anlockte. Was ist es denn, was so viele Leute, Einheimische und Fremde, Junge und Alte an dieser Lok so fasziniert? Demonti, der im Puschlav

aufgewachsen ist, bezeichnet sich keineswegs als Eisenbahnfan, und dass er heute als Lokführer bei der RhB wirkt, ist eher Zufall. Doch als Schüler habe er oft am Vormittag, wenn der Güterzug mit eben der Lok 182 Poschiavo Richtung Berninapass verliess, die Fahrt über die Kehren und Schleifen hinauf verfolgt. Es sind also nicht nur die Dampflokomotiven, die Eisenbahnen so populär machen. Schon die grossen Krokodillokomotiven der Gotthardlinie, die durch ihre langen Vorbauten zu ihrem Übernamen kamen, waren der Inbegriff

leistungsfähiger Elektrolokomotiven im Alpenraum. Ähnlich ist die Situation bei der Rhätischen Bahn. Auch hier sorgen die braunen, als «CC» bezeichneten Krokodilloks aus den Zwanzigerjahren für grosses Interesse. Bis vor wenigen Jahren noch täglich im Einsatz, sind heute nur noch drei Exemplare betriebsfähig vorhanden und für Sonderfahrten heiss begehrt. Besonders zusammen mit den kürzlich restaurierten Salonwagen ergeben sich äusserst stilvolle und attraktive Züge. Nur eben, ihr Einsatzgebiet ist auf das so genannte Stammnetz beschränkt. Es sind dies die mit Wechsel-



Solche Schneepflüge prägten das Aussehen der Lok 182 bis 1946, wie dieses beim Hersteller in Genf entstandene Fabrikbild von 1927 beweist.



Während Jahren im Freien dem Zerfall preisgegeben präsentierte sich die «182» im Jahr 1991 in Frankreich.

strom elektrifizierten Strecken. Ausgeschlossen sind Fahrten auf der Arosalinie und auf der weltweit einzigartigen Berninalinie. Und da könnte nun die «182» voll zum Zug kommen!

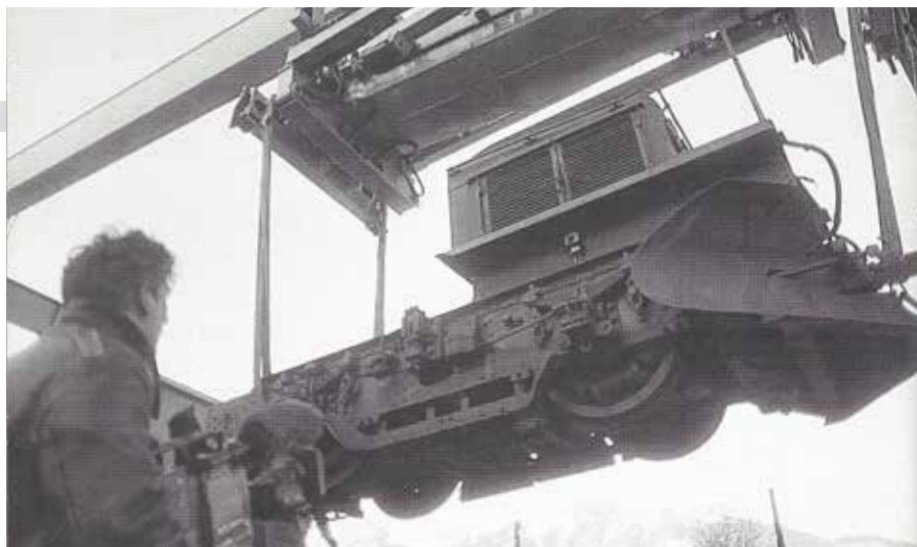
Die Berninabahn – ein Abenteuer

Die Bahn über den Berninapass ist eine der grossartigsten Eisenbahnlinien überhaupt. Die damals eigenständige Bahngesellschaft liess von 1908 bis 1910 die Verbindung vom Weltkurort St. Moritz nach Tirano als mit

Gleichstrom elektrisch betriebene Schmalspurbahn ohne Zahnstangenabschnitte bauen. Die für die beachtlichen Höhendifferenzen notwendigen Steigungen von sieben Prozent bewältigten ausschliesslich gelb gestrichene vierachsige Triebwagen, von denen einige, wohl durchgreifend modernisiert, heute noch vorhanden sind. Vorerst als reine Touristenbahn nur im Sommer in Betrieb, wagte man bereits ab 1914 den Ganzjahresverkehr. Grosse Aufwendungen waren für Lawinenschutz und Räumungsfahrzeuge nötig. 1916 gesellte sich eine erste grosse Lok mit damals beachtli-

chen 620 PS dazu. Doch dieses «Möbel» bereitete trotz Umbau mit Leistungssteigerung auf 960 PS manchen Kummer, und 1970 «entsorgte» die RhB diese «181» an eine Museumsbahn am Genfersee, wo sie heute noch gelegentlich herumkurvt. 1927 ist das Geburtsjahr der Lok 182. Die Berninabahn wollte für die Olympischen Spiele 1928 in St. Moritz gerüstet sein und bestellte bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) eine leistungsfähige, vierachsige Lok. Sie sah äusserst seltsam aus: zwei riesige, etwas unförmige Pflüge an beiden Enden domi-

nierten ihre Erscheinung. Nicht sichtbar, aber aussergewöhnlich, ist die elektrische Ausrüstung der SA des Ateliers de Sécheron in Genf: Die vier Triebachsen erhielten je einen Doppelmotor. Dieser besteht aus zwei Rotoren in einem gemeinsamen Stator und leistete so zweimal 75 PS, also für die ganze Lok total 600 PS. Mit Erhöhung der Fahrleitungsspannung von 750 auf 1000 Volt im Jahr 1935 stieg auch die Leistung auf 760 PS. Die wuchtige und damals stärkste Gleichstromlok in der Schweiz wurde oft in der Winterlandschaft abgebildet und damit stolz für die Berninabahn



Ein Dreigestell mit Vorbau schwebt am Landquartener Kran vom Normalsperrwagen auf das heimische Gleis.

geworben. 1946 verlor die Lok ihre eigenwillige Erscheinung, indem kleinere Vorbauten die riesigen Pflüge ersetzten. Das Resultat war ein äusserst formschönes Triebfahrzeug, das stark an eine Krokodillok erinnert. Ab 1963 verdrängten leistungsfähige Triebwagen die alten Fahrzeuge zunehmend in die Reserve. So hatte auch unsere, inzwischen als «182» bezeichnete Lok kaum mehr Arbeit. Als dann die RhB für die internationale Krokodillok-Ausstellung im Verkehrshaus Luzern eine ihrer damals unentbehrlichen «CC» entsenden sollte, fiel die Wahl naheliegenderweise auf die nicht mehr benötigte «182». Während dreier Jahre, von November 1978 bis

Oktober 1981, weilte sie also inmitten weit grösserer Namensvetter in der Leuchtenstadt. Zurückspeidiert, stand sie nun im Freigelände der Hauptwerkstätte Landquart herum, bis sich ein französischer Privatmann ihrer erbarmte und sie 1984 zur La-Mure-Touristenbahn südlich von Grenoble transportieren liess. Die dortige Fahrleitungsspannung von 2400 Volt verunmöglichte aber den Einsatz, sodass sie im Laufe der Jahre zusehends verrottete und von Kupferteilen «befreit» wurde.

Rettung als weiteres Abenteuer

Nun war es Patrick Belloncle, Mitarbeiter der Lötschbergbahn, der sich – wie viele andere – ihrer erbarmte. Er hatte sich zum Ziel gesetzt, die Lok in die Schweiz zurück-

Kontaktadresse

Club 1889, Postfach 284
7503 Samedan, www.ciub1889.ch

Lokgeschichte

- 1927 gebaut als Ge 4/4 82 für die Berninabahn
- 1943 Die Rhätische Bahn übernimmt die Berninabahn
- 1946 Umbau der Lok, Entfernung der riesigen Schneepflüge
- 1961 In Ge 4/4 182 unnummeriert
- 1978 im Verkehrshaus ausgestellt
- 1981 zurück zur RhB; in Landquart abgestellt
- 1984 Abtransport nach Frankreich
- 1999 Rückkehr nach Landquart
- 2000 Rückkehr nach Poschiavo (derzeit in Samedan untergestellt)

zubringen, und wenn er sie vors Haus in Kerzers stellen müsste. Doch er fand schnell einige RhB-Mitarbeiter, die seine Pläne tatkräftig unterstützten und sich für eine Rückkehr der Lok 182 ins Heimattal einsetzten. Die Associazione 182 war somit gegründet. Der Rückkauf erwies sich aber schwieriger als erwartet. Der in Paris wohnhafte Besitzer der Lok ging Konkurs und wollte aus dem Verkauf der nun begehrten Lok Kapital schlagen. Belloncle wurde bei den Verhandlungen mit ihm und den Behörden auf eine harte Probe gestellt, bis er endlich den unterzeichneten Kaufvertrag in Händen hielt. Dank einer namhaften Spende des Hotels «Steffani» in St. Moritz konnte der Rücktransport überhaupt finanziert werden. Vom 6. bis zum 10. November 1999 haben Klubmitglieder die in



Grosse Anteilnahme am Etappenziel Poschiavo. Viele Freiwillige werden nun mithelfen, die Lok 182 wieder für den Einsatz auf ihrer ursprünglichen Strecke zwischen dem Engadin und dem Veltlin flottzumachen.

drei Teile zerlegte Lok in St-Georges-de-Comiers auf zwei Güterwagen verladen. Unerwartete Schwierigkeiten mit mehreren Tagen Verzögerung gab es dann auch noch am Zoll zu überwinden. Nachdem die Lok am 29. November in Landquart endlich wieder auf RhB-Gleisen abgeladen und zusammengesetzt war, überwinterte sie im Gelände der Hauptwerkstätte.

Noch viel zu tun

Am 19./20. Mai fand die spektakuläre Überfuhr ins Puschlav statt, nachdem die Lok ihre Rolltauglichkeit auf verschiedenen Probefahrten bewiesen hatte. Die einmalige Zugszusammenstellung, die sich mit höchstens 30 Kilometern in der Stunde bewegte, lockte unzählige Eisenbahnbegeis-

terte aus nah und fern in den Zug oder an die Strecke.

Bis Filisur führte eine «gewöhnliche» Krokodilllok den Konvoi mit der optisch ähnlichen «182». Für die Fahrt weiter nach St. Moritz half die «353», eine Elektrolok der ersten Generation, über die Schleifen und Brücken der Albulalinie. Am folgenden Tag überwand der nun von zwei alten Triebwagen bewegte Tross den Berninapass, bevor er vom jubelnden Publikum in Poschiavo empfangen wurde.

Eine Riesenarbeit steht nun bevor. Doch der Club 1889 hat bereits mit der muster-gültigen Restaurierung des ältesten Personenwagens bewiesen, dass er anspruchsvolle, aber lohnenswerte Arbeiten auch erfolgreich zu Ende führen kann. Ebenfalls in dessen Obhut befindet sich nun auch das

«Heidi», die 23 Jahre im Berner Oberland weilende kleine Dampflokomotive, die ebenfalls wieder auf dem RhB-Netz dampfen soll. Die Vereinigung ist aber dringend auf finanzielle Unterstützung angewiesen, weil viele zerstörte oder geraubte Teile ersetzt werden müssen. Es soll für alle Helfer und Sponsoren eine verdiente Genugtuung sein, wenn die einmalige Lok 182 dereinst dank des uneigennütigen Einsatzes zur Freude des internationalen Publikums stilvolle Züge über die «schönste Eisenbahnlinie der Welt» ziehen kann.

Tibert Keller ist Fotograf und freier Journalist und hat schon verschiedentlich über Bahn-Themen publiziert.

Rückblick auf das Bahnhoffest in Poschiavo und Vorschau in die Zukunft

| Kurt Himmelberger, Poschiavo

7.13

Insider
2000

Mit einem grossen Aufgebot an Helfern, vor allem unter den pensionierten Mitarbeitern der RhB, konnte das Fest in Poschiavo zu einem guten Ergebnis gelangen. So haben nicht nur sehr viele Leute aus der Talschaft das Fest mit grossem Aufmarsch besucht, sondern wir konnten auch zahlreiche Gäste aus nah und fern bei uns in Poschiavo begrüßen. Wir



Erwartungsvolle Photographenmenge in Poschiavo.

hörten nicht nur Italiener, Spanier Holländer und Engländer sprechen, sondern auch aus dem fernen Japan wurde das Fest besucht.

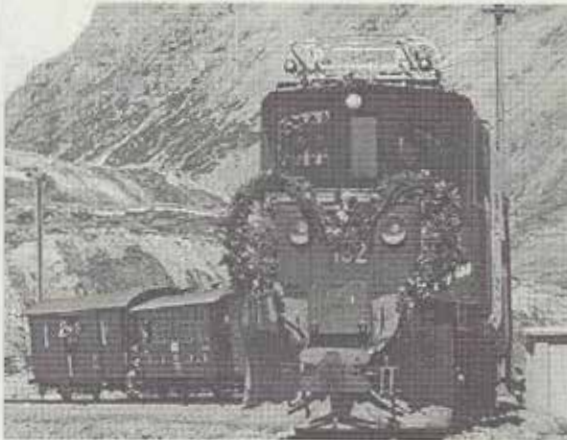
Die Kombination aus Eisenbahnfest, Volksfest mit Markt und den Konzerten am Abend durch die Musikgesellschaften hat sich als richtig erwiesen. Vermutlich hätten wir nicht so viele Personen mit nur einem Eisenbahnfest nach Poschiavo locken können. Als grosse Renner haben sich herauskristallisiert:

- Die Dampfbahn für Erwachsene und für die Kinder, welche ohne grössere Unterbrüche und fast unermüdlich einige Runden auf dem Bahnhofvorplatz gedreht hat
- Die Ausstellung im Depot mit unserer Verkaufswand der Quadratzentimeter für das Krokodil
- Das Restaurant mit den fast unermüdlichen Pensionierten

Natürlich hätten wir gerne noch etwas mehr geboten, doch verschiedene Umstände, die nicht zu ändern waren, zwangen uns dazu, auf einiges zu verzichten, welches aber doch noch geplant gewesen wäre. Wir werden dies am nächsten Fest

bestimmt besser machen. Auf alle Fälle haben die meisten Besucher das Tal mit einem guten Eindruck verlassen, und uns auch versprochen, beim nächsten Event wieder dabei zu sein. Auch von der finanziellen Seite her war das Fest, natürlich auch Dank der Tatsache, dass alle Helfer ehrenamtlich und gratis geholfen haben, ein voller Erfolg geworden. Wir haben mit Hilfe unserer Gäste sicher dazu beitragen können, einen namhaften Betrag für die Renovation der Lok 182 zu Verfügung zu stellen.

Auch der Shop in Brusio entwickelt sich langsam aber sicher zu einem Renner. Die Bestellungen für unsere Souvenirs treffen laufend aus der ganzen Welt bei uns ein. Die Öffnungszeiten konnten nun den Zeiten der Poststelle angepasst werden, da sich die Posthalterin freiwillig zur Verfügung gestellt hat, unser Sortiment zu verkaufen. Wir werden bis Ende Jahr das Sortiment auch im Internet anbieten und hoffen dadurch, unseren Umsatz im nächsten Jahr zu verdoppeln. Bitte machen Sie doch von den Souvenirs Gebrauch, man kann diese übrigens auch sehr gut weiterverschenken ...



Als ob das Krokodil den Zug selber zöge ... Bilder: Ursin Nett

Tja, wie geht es nun in Poschiavo weiter, fragen mich immer wieder die pensionierten Mitarbeiter, aber auch sehr viele Einheimische und Gäste auf den Zügen. Wir sind in der Zwischenzeit immer noch auf der Suche nach Sponsoren, ob gross oder klein. Wir werden auf jeden Fall uns noch eine Idee einfallen lassen müssen, wie wir die Lok, auch wenn sie zurzeit nicht da ist, trotzdem den interessierten Gästen und Einheimischen präsentieren können. Ich hoffe, in der nächsten Ausgabe des „Insiders“ mehr darüber berichten zu

können. Besucht uns in der Zwischenzeit doch einmal im Internet, vielleicht sind da schon wieder Neuigkeiten vorhanden. Wir hoffen jedoch in jedem Fall, so rasch wie möglich einen geeigneten Platz für die Lok 182 hier in Poschiavo zu finden, so dass sie niemanden stört und doch wieder ein Anziehungspunkt mehr wird, für welchen sich ein Besuch im schönen Puschlav lohnt.

Un cordiale saluto da parte di tutta la popolazione della valle di Poschiavo e degli membri e soci dell'Associazione 182. A presto ...



Das sind die stolzen „Retter“ der 182 im oberen Bahnhof von St-Georges-de-Commiers. 5 Tage weilten sie im November 1999 in Frankreich, um die durch Vandalen und Witterung arg in Mitleidenschaft gezogene Lok auf die SNCF zu verladen. Die 182 musste in drei Teile zerlegt werden. Mit einem 100-t-Kran hiefte man die Stücke auf einen Normalspur-Güterwagen, auf dem sie nach Landquart transportiert wurde. Im Frühling 2000 fand eine spektakuläre Überfuhr der Lok auf den eigenen Rädern ins Puschlav statt, wobei sie natürlich von anderen Lokomotiven gezogen oder – siehe 2. Bild auf Seite 10 – gestossen werden musste.

Dampflok „Heidi“ wieder in Graubünden

| Fredy Pfister, Samedan

Ein Filmstar aus dem Bündnerland

Ein weiteres Projekt, das zurzeit eher auf Eis liegt, weil unsere Kräfte für den Gesellschaftswagen gebraucht werden, ist die Dampflok G ¼ 11 „Heidi“, die zurzeit verborgen im Schuppen in Filisur steht und dort auf ihre Instandstellung wartet. Diese Lok darf man ruhig als Filmstar bezeichnen, konnte sie doch bei der bekanntesten, schwarzweissen Heidi-Verfilmung als dampfende, bezaubernde Statistin mitwirken.



Die Dampflok G ¼ 11 „Heidi“ im Berner Oberland.

Bild: Modelleisenbahnfreunde Eiger

Bald eine „saubere“ Dampflok für die RhB?

Am 8. Januar 1902 wurde die Dampflok G ¼ Nr. 11 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur an die Rhätischen Bahn geliefert, wo sie nach erstem Personen- und Güterzugsdienst später, nach der Elektrifizierung, in Landquart Rangierdienst tat. Als sie auch in diesem Bereich entbehrlich wurde, verkaufte die RhB diese schöne Lokomotive ins Berner Oberland zu den Modelleisenbahnfreunden Eiger, die sie viele Jahre auf den Schienen der Berner Oberland Bahnen dampfen liessen.

Weil der Kessel einer Revision bedarf, schrieben die Berner Oberländer die Bündnerin zum Verkauf aus. Der Club 1889 stand vor der Wahl, ob die G ¼ 11 irgendwohin verschachert werden solle oder ob man sie zurückholen möchte. Die Berner gaben unserem Verein gerne den Vorzug und so nutzte der Club 1889 die Gunst der Stunde.

Vorläufige Bleibe in Filisur

Mittlerweile konnte die G ¼ 11 nach Filisur in die Remise überführt werden. Sie kann dort leider nicht besichtigt werden, weil das Gebäude nicht zugänglich ist, das Betriebsgelände nicht betreten werden darf und das Bahnpersonal keine Zeit für kleine private Führungen hat. Um Interessierte nicht in Versuchung zu führen, wurden die Fenster der Remise abgedeckt.

Es ist vorgesehen – wenn dannzumal das Geld beisammen ist – die „Heidi“ mit der weitaus saubereren, ökonomischeren, Ölfeuerung wieder aufzuarbeiten. Dadurch würden günstigere Einsätze auch am Albula möglich. Was für Zukunftsaussichten!

7.14

Insider
2000



Für die einen wohl ein schmerzlicher Abschied (die Berner schrieben die Ge ¼ 11 nicht ganz freiwillig zum Verkauf aus), für die anderen ein freudiges Wiedersehen: Gruppenbild mit Mitgliedern der alten Besitzer, den Modelleisenbahnfreunden Eiger, und des Club 1889 in Interlaken. Die Lok ist bereits auf einen Normalspurgüterwagen verladen worden und zur Heimkehr bereit!

7.15

**DIAVORTRAG BAHNROMANTIK:
 «EIN WAGEN ERZÄHLT DIE GESCHICHTE
 DER RHÄTISCHEN BAHN»**

Im Sommer 1999 wurden in Zusammenarbeit mit dem Kurverein Samedan und der Rhätischen Bahn kostenlose Führungen durch die RhB-Betriebswerkstätte in Samedan organisiert. Sie wurden jeweils am Mittwoch nachmittag durchgeführt und fanden grossen Anklang bei den Interessierten; die Teilnehmerzahl musste jedoch aus Sicherheitsgründen auf 15 beschränkt werden. Wer dann jedoch durch das Depot schreiten durfte, staunte oft ob der zum Teil musealen Belegung. Gegenüber der grossen Halle, wo die aktuellen Fahrzeuge gereinigt und gewartet werden, befindet sich eine kleinere, die meistens wahrlich Kostbarkeiten der Bahntechnik beherbergt wie zum Beispiel eine Dampflokomotive von 1908, «Krokodile» aus den zwanziger Jahren, wohl die älteste Elektrolok der Schweiz von 1914, ein wuchtiger Schneepflug von 1903, usw.

Für den Winter haben wir nun eine weitere Überraschung für die vielen Bahnfans vorgesehen:

Ein Diavortrag über die Geschichte der Rhätischen Bahn, die vom ältesten Personenwagen der RhB «erzählt» wird. Zur 100-Jahr-Feier hat die Bündner Staatsbahn ihre erste Dampflokomotive, die «Rhätia», zurückerhalten. Auf die Frage, ob auch passende Wagen dazu noch vorhanden seien, fand man den Eröffnungszug von 1889, den X9034, der damals zwischen Landquart und Davos mitrollte und mehr als ein Jahrhundert überstanden hat.

1996 wurde in Samedan der «Club 1889 – wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» gegründet mit dem Ziel, fortan die RhB auf ihre Raritäten aufmerksam zu machen und diese wenn möglich sogar zu restaurieren. So hat nun auch der X9034 wieder sein damaliges Aussehen erlangt wie ihn die Kurgäste nach Davos im 19. Jahrhundert vorgefunden haben. Und aus diesem Grund kann uns der älteste Personenwagen seine Geschichte erzählen, von seiner Geburt in der SIG Werkstätte Neuhausen am Rheinfluss, von der Eröffnung der Landquart-Davos-Bahn, aus seinem Alltag, vom Entstehen, der Erweiterung und der Elektrifikation der RhB, seinem Abstieg zum Dienstwagen, dem Aufenthalt auf dem Abbruchgleis, seiner Restauration und vielem mehr.

Die Diavorträge finden jeweils um 20.30 Uhr in der Chesa Planta statt. Die Durchführungsdaten sind folgende: 27. Jan., 10. Feb., 9. und 23. März sowie 6. April 2000.

7.16

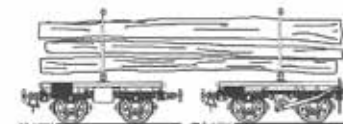


Club 1889
 Gruppe Landquart-Chur
 Gion Rudolf Caprez
 BW Chur

Geht an:
 Mitglieder und
 Freunde des Club 1889
 Anschläge

Trin, 29. Juni 2000

Jetzt geht's los!



Liebe Kollegen

Von der RhB haben wir Bericht bekommen, dass uns von **Mitte Juni bis Mitte Oktober ein Gleis im Depot Sand** zur Verfügung stehen wird. Die beiden Langholzwagen werden in diesen Tagen dorthin überführt.

Damit können wir mit der Revision der N-Wagen sofort loslegen. Am **Samstag 8. Juli** beginnen wir mit der Demontierung des ersten Wagens. Darauf werden die Teile in der HW Landquart gereinigt und ab Samstag 15. Juli können wir im Depot Sand mit Malen und Montieren beginnen. Am 8. und 15. Juli arbeiten wir von 7-12 und 13 bis 17 Uhr im Depot Sand. Wer mitmachen kann, soll bitte den Talon unten an Gion Caprez, BW Chur einsenden. Wer zu anderen Zeiten arbeiten kann, soll sich mit Gion Caprez, 079 628 56 31 oder Gian Brüngger Dienst-Tel 990 460 in Verbindung setzen.

Herzlichen Dank für Eure Mithilfe!

Ich bin dabei!

8. Juli vormittags / nachmittags
 15. Juli vormittags / nachmittags

Name: Tel:

Zur Revision der Langholzwagen

7.17

Insider
2000

| Gion Rudolf Caprez, Trin

Seit Juli dieses Jahres arbeiten wir nun an der Revision der Langholzwagen (siehe dazu auch Artikel von Gian Brüngger, Seite 16) im Depot Sand. Wir möchten kurz Bilanz ziehen und uns Mut für die zweite Hälfte machen.

Stand des Projektes

Unser provisorischer Standplatz im Depot Sand besitzt zwar weder Putzgrube noch Kran, hat sich aber gut bewährt. Wir danken der Rhätischen Bahn und den Mitarbeitern des Baudienstes für die gute Zusammenarbeit!

Unsere Mitglieder haben bisher weit über 200 Arbeitsstunden investiert. Eine kleine Kerngruppe von Begeisterten leistete den grössten Einsatz, dafür herzlichen Dank! In dieser Zeit wurden beide Wagen demontiert, beide Untergestelle gesandstrahlt und grundiert und ein guter Teil aller Einzelteile gereinigt und grundiert.

Ein finanzieller und zeitlicher *Mehraufwand* ergab sich aus folgenden Gründen:

- Durch einen lange zurückliegenden Kollisionsschaden ist das eine Untergestell beschädigt worden. Es wurde notwendig, Teile davon zu ersetzen und andere zu demontieren und gerade zu richten.
- Wir haben beschlossen, keine rasche „Pinselrevision“ durchzuführen, sondern die Fahrzeuge für längere Zeit vor Korrosion zu schützen, damit sie, auch wenn sie über Jahre im Freien stehen, keinen Schaden nehmen werden. Deshalb werden auch die kleinsten Teile sorgfältig gereinigt, entrostet und grundiert. Für die Grundierung und den Endanstrich nehmen wir hochwertige und leider etwas teure Zweikomponentenfarben.

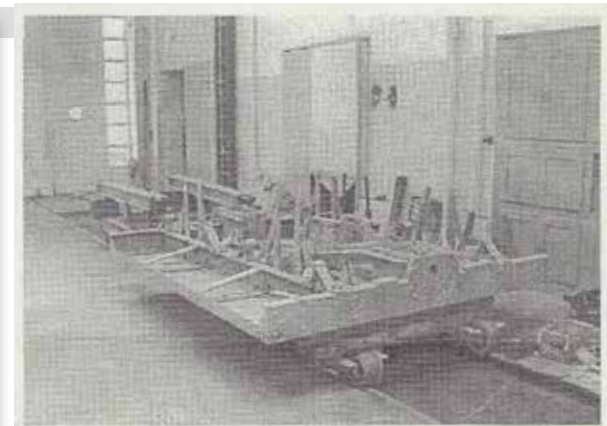
- Entgegen dem ursprünglichen Revisionskonzept werden wir die Scheibenradsätze durch originale Speichenräder mit neu gegossenen und geschabten Gleitlagern ersetzen, was die Revision zeitlich verlängert, aber im Endeffekt zu einem besseren Resultat führen wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt können wir bald mit der Montage des einen Wagens beginnen. Die aktuellsten Informationen sind (neben einem Telefon an die Mitarbeiter unserer Gruppe) auf der Internetseite des Club 1889 (<http://www.club1889.ch>) und von Chr. Kramer (<http://www.eisenbahn-nostalgie.ch>) zu finden.

Stand der Finanzierung

Die Finanzierung des laufenden Projektes ist im grossen und ganzen gesichert, dank grosszügiger Beiträge des Kantons, der Dampffreunde und des Bündner Heimatschutzes. Die oben erwähnten Mehraufwände führen aber dazu, dass wir nach der Fertigstellung wieder „auf dem Trockenen“ sitzen werden. Deshalb suchen wir ständig neue Sponsoren und Mitglieder. Prospekte, mit denen wir hoffentlich neue Interessenten werben können, sind bei mir erhältlich (Adresse siehe Kopf dieser Seite).

Neue Projekte unserer Arbeitsgruppe können nur bei gesicherter Finanzierung in Angriff genommen werden!



„Füsse nach oben“. Ein Untergestell eines frisch gesandstrahlten und grundierten Langholzwagens im Depot Sand. Bild: Gion Caprez

Weiteres Vorgehen

Der Winter kommt bald. Und dann benötigt der Baudienst einen Teil unseres Raumes für die Schneeschleuder. Deshalb ein Aufruf:

Wenn jedes unserer Mitglieder noch zwei Tage Einsatz leistet, schaffen wir es vor Wintereinbruch, den einen Wagen teilweise wieder zu montieren und für die Überwinterung im Freien herzurichten. Für den zweiten Wagen sollte der uns verbleibende Teil im Depot Sand reichen, so dass wir daran weiterarbeiten können.

Wir arbeiten normalerweise am Samstag und einen oder zwei Abende unter der Woche. Wir freuen uns auch, wenn Vertreter unserer Sponsoren den Fortschritt der Arbeiten besichtigen wollen.

Der X 9064 – bald eleganter Gesellschaftswagen

7.18

Insider
2001

Die Sektion Samedan kann mit der Herrichtung eines Gesellschaftswagens beginnen, der die alte Zweiachser-Dampfkombi in idealer Weise ergänzt. Der folgende Artikel stammt aus der Dokumentation, die wir zusammengestellt haben, um Interessierte zu finden, die uns finanziell unterstützen wollen. Mit Erfolg – das Dorf Filisur an der Albula will die Finanzierung übernehmen, damit die Gemeinde quasi einen „eigenen“ Wagen besitzt. Das sind neue Perspektiven!

| Armin Brüngger, Celerina

Der X 9063 – ein Familienwagen

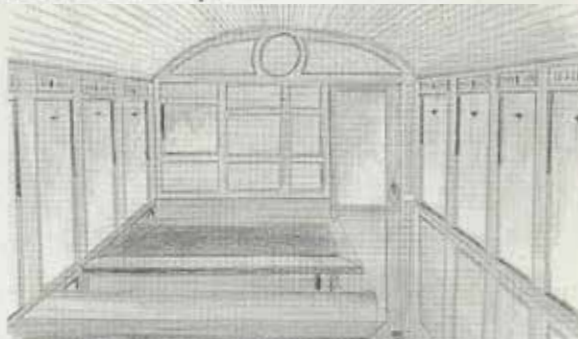


Für viele ein bekanntes Bild, der X 9064 von Bergün.

Seit geraumer Zeit verkehrt auf rätschen Schienen der „Alpine Classic Pullman Express“ mit seinen schönen Salonwagen. Leider – das darf man freimütig eingestehen – ist er höheren Gehältern vorbehalten. Für Familien bleiben somit, wollen sie auch einmal etwas Bahnostalgie erleben, die Dampffahrten, von RhB und Dampffreunden organisiert. Und genau hier besteht zurzeit ein grosses Manko. Die hier eingesetzte Komposition ist eigentlich nur zum Mitfahren-, nicht aber zum Miterleben geeignet. Der Barwagen mit ausschliesslich Stehplätzen ist für Erwachsene, die standfest sind, o.k. Sie können in ihm ihren „Kaffee mit Dampf“ oder ein Bierchen trinken. Wenn ihnen der ehemalige Gepäckwagen zu laut ist, müssen die Fahrgäste ihren Tee mit Kuchen über die nicht ganz ungefährlichen offenen Trittbretter zu ihrem Sitzplatz zurückjonglieren. Deshalb ist die Idee eines „Kaffee-und-Kuchen-Wagens“ mit Rundblick nicht aus der Luft gegriffen. Ein Wagen, der sich äusserlich nahtlos in die alte Zweiachserkomposition einfügt, innen aber bedeutend mehr bietet als nur eine Sitzgelegenheit. Ausgestattet mit vier Tischen, langen Bänken und einer Anrichte ist er prädestiniert, in historischen Zügen die Funktion eines Speisewagens zu übernehmen. Und die Eltern müssen sich nicht um ihre Kinder sorgen.

Der X 9064 – ein idealer Wagen für Gesellschaften

Der zukünftige Gesellschaftswagen hat noch einen anderen, gewichtigen Vorteil: Die anderen Zweiachser könnten leichter vermarktet werden als dies bisher der Fall war. Im Fahrzeugbestand der Rhätischen Bahn befinden sich zwei stiefmütterlich behandelte Juwelen, die schweizweit einmalig sind. Der älteste Erstklasswagen der Bahn, der A 1102 mit 4 Coupés, von 1903, und der mit Holzbänken ausgestattete C 2012 von 1889 mit seiner rekonstruierten, originellen Innenbeleuchtung. Diese bilden in Kombination mit dem Gesellschaftswagen ganz aussergewöhnliche Paare, wie sie sich Geburtstagsgesellschaften oder Hochzeitspaare nur wünschen können, um eine unvergessliche Fahrt ins Glück zu erleben. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass „historischer Zug“ nicht per se bedeutet, dass er von einer Dampflok gezogen werden muss. Es stehen nicht minder interessante, alte Elektrolokomotiven wie das Krokodil oder die „Oerlikoneri“ zur Verfügung, die ebenfalls hervorragend zu den Zweiachsern passen.



So könnte sich der Innenraum dereinst ausnehmen. Die hellen Seitenwände und die Schiefertische verströmen Gemütlichkeit, die Gäste hoffentlich Heiterkeit. Bild: Fredy Pfister

Zudem besitzt die Rhätische Bahn eine ideale Strecke, auf der Zweiachser eingesetzt werden können: die Bernina-Linie. Kleine Geschwindigkeiten, eine faszinierende Strecke und kleine Kurvenradien ziehen nicht nur Bahnfans in ihren Bann. Könnte es somit nicht sein, dass man in Zukunft vielleicht öfters geschlossene Gesellschaften auf zwei Achsen, kaffeetrinkend und kuchenessend Richtung Poschiavo oder Tirano fahren sieht?

Der X 9064 als Gesellschaftswagen – machbar!

1. Die Aufarbeitung des X 9064 zum Gesellschaftswagen ist nicht utopisch. Viele wichtige Erfahrungen konnten mit dem C 2012 gesammelt werden. Dabei wurde nicht nur technisch, sondern auch menschlich und organisatorisch viel gelernt. Häufig sind Details, die nicht bedacht wurden, die schlimmsten und kostspieligsten.
2. Anders als beim C 2012 rechnen wir damit, mehr Teile des Holzkastens wiederverwenden zu können, weil der X 9064 etwas in besserem Zustand ist. Und wie die Erfahrung gelehrt hat, ist es ineffizient, die Holzteile wie Leisten, Lüfter usw. selber herzustellen. Wir hoffen, eine Schreinerei zu finden, die sich ebenfalls für „altes Holz (und Eisen)“ begeistern kann.
3. Die Rhätische Bahn hat den Wagen und gewisse Einrichtungen der Betriebswerkstätte in Samedan bereits zur Verfügung gestellt. Ferner haben erneut viele Fronarbeiter ihr Interesse bekundet und haben Lust, erneut viele Freizeitstunden in den neuen Oldtimer zu stecken. Erneut haben sich die unabdingbaren Fachleute zur Mitarbeit angemeldet.
4. Alles steht und fällt letztlich mit dem lieben Geld. Doch dank der Gemeinde Filisur ist das Projekt aus finanzieller Sicht auf bestem Wege, wir können mit der Arbeit beginnen.

Detaillierte Dokumentation erhältlich unter www.club1889.ch



Armin Brüngger und Max Kessler räumen den X 9064 aus.

Der schönste Speisewagen der Welt . . .

| Fredy Pfister, Zürich

1928 kam der heutige WR-S 3814 als B⁴⁰ 162 bei der ehemaligen Bernina-Bahn in Betrieb. Betrieben wurde er von der deutschen MITROPA. Unter dem Einfluss des Bauhauses wurde er im Pullman-Stil als reiner Saalwagen konzipiert. Seine aussergewöhnliche Fenstereinteilung ermöglicht einen guten Blick ins Freie. Deshalb kann er auch als Aussichtswagen bezeichnet werden. Er verkehrte zusammen mit dem Bruderwagen B⁴⁰ 161 mit einem separaten Küchenwagen. Sein Interieur bestand aus kaukasischem Nussbaumtäfeln mit schönen Messingarmaturen, die heute noch erhalten sind. Die Sitze waren mit rostbraunem Plüsch überzogen. Der WR-S 3814 hat mittlerweile eine sehr bewegte Geschichte hinter sich. Deshalb sei hier unter den Schlaglichtern nur das wichtigste erwähnt: Während dem Krieg, 1943, Einbau einer Küche in Berlin. Jahrzehntelanger Einsatz im Glacier-Express. 1987 Remisierung, 1990 Verkauf an die Dampfbahn Furka Bergstrecke (Bernhard Studer, Eisenbahn-Amateur 1991).



Verspritzt, ausgeräumt, verrostet – ein Bild des Speisewagens im Jahr 1999 im Werkgelände der RfB in Landquart. Club 1889

Seit Ende 2000 steht er jedenfalls wieder auf rätischen Schienen und verkehrt sogar im Glacier-Express. Und wie! Was die Handwerker in Landquart geleistet haben, begeistert auf der ganzen Linie. Die alte Küche wurde ausgebaut und der Wagen, abgesehen vom WC, wieder in den Ursprungszustand versetzt. Was uns innen erwartet, ist eine Symphonie von Nussbaum, Messing und passendem Plüsch. Die zwei Säle bieten eine phantastische Aussicht. Aussen hat er das Pullman-Blau wie die vier Salonwagen A⁵ 1141-1144 erhalten, und da, wo früher das WC-Fenster war, prangt heute das schöne „Festina lente“-Emblem („Geniesse langsam, bedächtig“). Die goldige „GOURMINO“-Aufschrift ist sehr angemessen und feierlich.

Im Club-1889-Logo steht: Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Wenn das die Werkstätte in Landquart in dieser Weise selber tut, dann machen wir ein Kompliment!



Filigran und leicht wirkt der ehemalige Bernina-Bahn-Speisewagen. Besonders durch die geschickte Farbgebung passt er ausgezeichnet zu den vier Alpine-Classic-Pullman-Wagen. Club 1889



Die zwei Säle des WR-S 3814 mit je 18 Plätzen. Gedeckt mit weissen Tischtüchern sucht er seinesgleichen. Die schlichten Wände leben vom Nussbaumholz, das dem lichten Raum Wärme gibt. Club 1889

7.19

Insider
2001

Grosse Pläne für Preda

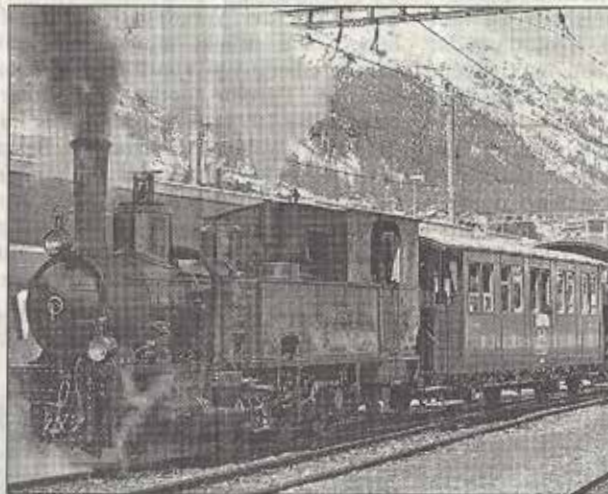
Ein bahnhistorisches Museum soll das Albula-Erlebnis ergänzen

7.20

Am Donnerstagabend wurde in Bergün der Verein Bahnhistorisches Museum Albula aus der Taufe gehoben. Er will die Gründung einer Stiftung vorantreiben, die beim Bahnhof Preda ein Museum mit erhaltenswertem Rollmaterial der RhB verwirklichen soll.

● VON JANO FELICE PAJAROLA

Das Albulatal setzt in Sachen Tourismus weiterhin und sogar noch verstärkt auf die RhB: Nachdem vor kurzem Pläne vorgestellt wurden, den erfolgreichen bahnhistorischen Lehrpfad von Preda nach Bergün in Richtung Filisur zu erweitern, will nun der Verein Bahnhistorisches Museum Albula mit seinem Museumsprojekt noch einen Schritt weiter gehen. Gion Rudolf Caprez, RhB-Lokführer, Bahnhistoriker und -inventarist sowie Urheber der Idee und Gründungsmitglied des Vereins, stellte vorgestern in Bergün die Idee vor: «Die RhB befindet sich in einer Phase der Modernisierung, und das heisst auch, dass gewisses Rollmaterial ausgemustert wird», schilderte er die Ausgangslage. Diese Fahrzeuge, die zum Teil erhaltenswert seien, würden aber auf lange Sicht zerstört, wenn man sie einfach auf Abstellgleisen den Witterungseinflüssen aussetze. Man müsse sie also unter ein Dach stellen, wenn man sie schützen und erhalten



Das Albulatal plant ein Bahnmuseum: In Preda soll historisches Rollmaterial der RhB gezeigt werden.

wolle – und wenn man das tue, so habe er sich gedacht, könne man das alte Rollmaterial auch gleich einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich machen. Mit anderen Worten: Man könnte ein Museum gründen – und welcher Ort würde sich dafür besser eignen als Preda?

Platz auf Materialdeponie

Denn der Bahnhof von Preda ist nicht nur Schnellzugshaltestelle und Ausgangspunkt des bahnhistorischen Lehrpfads, in Preda wäre auch der nötige Platz für das Museum vorhanden. Eine ehemalige Materialdeponie der RhB gleich neben dem Eingang des Albulatunnels würde dem Verein für die Realisierung des Vorhabens zur

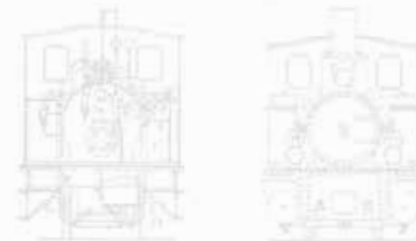
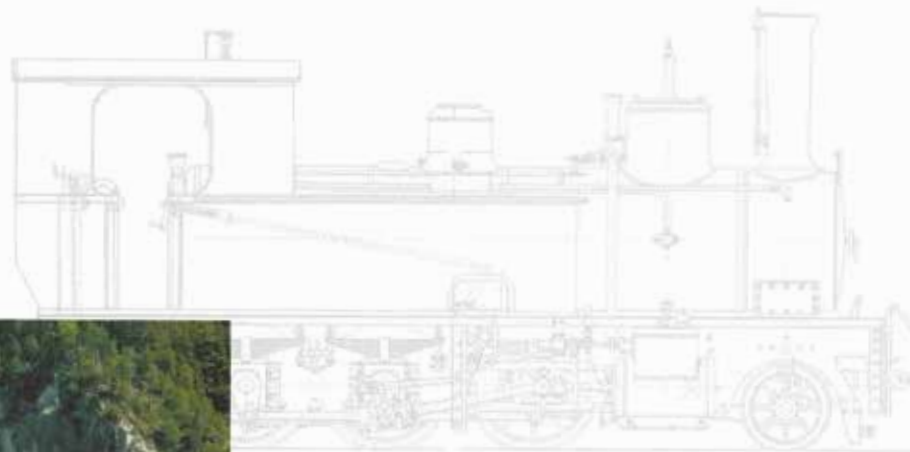
Verfügung stehen. Rund 300 Meter Gleise könnten dort verlegt werden, zum Teil in einer Halle, zum Teil unter freiem Himmel. Die Ausstellung mit dem Rollmaterial würde als sommerlicher Saisonbetrieb geführt, angepasst an die Wanderzeit. Im Winter würden alle schützenswerten Fahrzeuge in der Halle eingestellt.

Eine erste, wenn auch noch vage Projektskizze sieht vor, fünf Gleise direkt an das RhB-Netz anzuschliessen; auf ihnen kämen die noch fahrtüchtigen Loks und Wagen zu stehen, zum Beispiel ein kompletter Dampfzug, der nach Bedarf auch zu Rundfahrten auf der RhB-Strecke aufbrechen könnte. Auf weitere Gleise, abgetrennt vom Netz, würde man jenes Rollmaterial stellen, das nicht mehr lauffähig ist.

Ziel des Museums werde es sein, den Besuchern allen Alters im Sinne einer Familienattraktion Funktion und Technik der Bahn zu vermitteln, erläuterte Caprez.

«Gute Ausgangssituation»

Laut Caprez hat sich die RhB bereits damit einverstanden erklärt, dem Museum das historische Rollmaterial leihweise zur Verfügung zu stellen. «Eine gute Ausgangssituation», freute er sich: «Wir haben alles, was es braucht, um ein populäres Museum zu machen.» Als erstes wird nun der neu gegründete Verein, zu dessen Präsident Hugo Fisch gewählt wurde, die Einrichtung einer Museumsstiftung vorantreiben. Der Verein selbst soll klein und übersichtlich bleiben; vertreten sind in ihm neben den Mitgliedern der bisherigen Interessengemeinschaft für das Museum Preda nur die Gemeinden und Verkehrsvereine von Bergün und Filisur sowie der Touristikverein Albulatal und das Ortsmuseum Bergün. Die finanziellen Mittel für den Bau des Museums soll nämlich nicht der Verein, sondern die noch zu gründende Stiftung Bahnhistorisches Museum Albula zusammenbringen. Um diese Stiftung möglichst bald verwirklichen zu können, wird nun eine Broschüre über das Projekt zusammen- und ein Businessplan aufgestellt. «Den Grundstein für unser Vorhaben haben wir gelegt», meinte Fisch nach der erfolgreichen Vereinsgründung, «jetzt beginnt die wirkliche Arbeit.»



Projektinformation

Bahnhistorisches Museum in Preda
Bahnerlebnis Preda - Bergün - Filisur - Tiefencastel

Schweiz/Graubünden

Die bahnhistorische Sammlung

Die Fahrzeugsammlung hat einen zeitlich, räumlich und nach Transportfunktion abgegrenzten Dokumentationsauftrag.

Die Gesamtheit der Exponate wie auch jedes Exponat für sich entsprechen diesem Auftrag. Lücken in der Sammlung werden nicht überspielt, sondern kenntlich gemacht. Auf Repliken wird verzichtet.

Die Fahrzeugsammlung ist eingebettet in ein Erhaltungs- und Präsentationskonzept, das auch Fahrbahn, Bauten und Betrieb der Bahn umfasst.

Der Standort Preda hat idealen Bezug zur Eisenbahn und somit zur Sammlung selbst. Es existieren räumliche Bereiche für den aktiven Einsatz, Unterhalt/Restaurierung und Präsentation.

Die Fahrzeuge sind nach nachvollziehbaren Kriterien restauriert. Die Restaurierungen sind gut dokumentiert und als solche erkennbar.

Fahrzeuge von historischer oder technikgeschichtlicher Bedeutung sind in der Originalsubstanz restauriert. Beschränkungen im Fahreinsatz werden in Kauf genommen.

Fahrzeuge, deren Bedeutung im Zusammenhang mit ihrer Transportfunktion steht und die diese Funktion noch erfüllen können, sind mit Schwerpunkt auf die Einsatzfähigkeit restauriert.

Die Fahrzeugsammlung der Rhätischen Bahn zeigt auf eindrückliche Weise **wie** die Eisenbahn funktioniert und **was** die Eisenbahn leistet.

Im Mittelpunkt stehen Eisenbahnfahrzeuge, die im funktionalen Zusammenhang aufgestellt und präsentiert werden.

Das Ausstellungskonzept

Die Ausstellung hat im Vergleich zu anderen schweizerischen Präsentationen eine Bedeutung, die weit über das geografische Stammgebiet hinausgeht. Keine andere Fahrzeugsammlung legt ähnliches Gewicht auf die Transportfunktion der Eisenbahn und kann diese gleich überzeugend mit den Bahnbauten, der Entwicklung neuer Technologien und der alltäglichen Betriebsabwicklung in Beziehung bringen.



Das Konzept weckt das Interesse einer breiten Öffentlichkeit. Mit täglichen Besichtigungen und Fahrten werden wir das Wissenswerte auf ein vielseitig interessiertes Publikum ausrichten. Also nicht nur auf Eisenbahnliebhaber und -fachleute.

Die Ausstellung wird vom Frühjahr bis Herbst geöffnet sein.



Das Ausstellungsgut

Aus der Fülle von historischen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn werden wir 7 Lokomotiven und 33 Wagen in die Sammlung aufnehmen. Davon wird eine wechselnde Anzahl ausgestellt sein. Die so vertretenen Dampf- und Elektrolokomotiven, Personen- und Güterwagen sind eine fast lückenlose Repräsentation der Hauptbahntypen von 1880 bis 1920. In diesem Zeitraum erfolgte

eine technische Konsolidierung der Eisenbahnen, verbunden mit dem Höhepunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.



Unser Ausstellungsgut illustriert eindrücklich die Entwicklung der Rhätischen Bahn und ihr grosses Gewicht in der Bündner Wirtschaft. Mehrere Fahrzeuge sind zudem von hervorragender, technischer und gestalterischer Qualität.



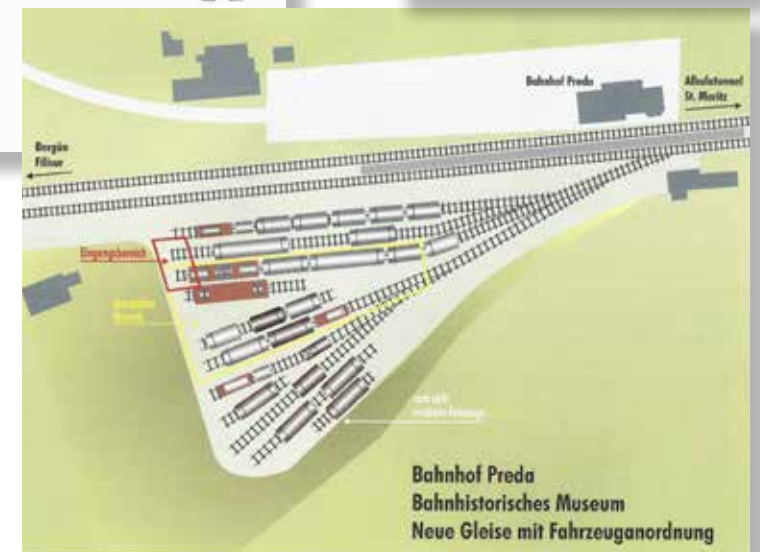
Das Raumprogramm

Wir benötigen für die ausgestellten Zugkompositionen zwei Gleise von mind. 65 m Nutzlänge. Diese stehen in Verbindung mit den Stationsgleisen der Rhätischen Bahn. Die Zugkompositionen können dadurch für ihre Betriebseinsätze auf der Station Preda verkehren.

Für Einzelfahrzeuge planen wir mindestens sechs Standplätze von je 8 - 11 m Länge. Auf diesen werden die Fahrzeuge dem Publikum gut zugänglich sein.

Eine Halle wird Lokomotiven und Wagen vor Witterungseinflüssen schützen. Für die Realisation sehen wir einen Architekturwettbewerb vor, um einen markanten Akzent am Eingang zum Albulatunnel setzen zu können.

Noch nicht restaurierte Fahrzeuge werden in einem dem Publikum nicht zugänglichen Abstellareal untergebracht.



2001

Renovation und Übergabefeier von «La Bucunada» an die RhB, Ausstellung im alten Coop von Samedan, eigenes Catering

Für die 4. Generalversammlung vom 3. November 2001 wurde das Hotel Hirschen in Samedan ausgewählt. Es war die erste Generalversammlung, an welcher die Gruppenleiter den Mitgliedern über den Fortschritt ihrer Projekte berichteten.

Clubzeitschrift «Dr Insider»

Die Clubzeitschrift erscheint neu mit einer Auflage von 2500 Exemplaren **[8.1]**.

Broschüren für die Sponsorensuche

Für mögliche Grosssponsoren der Loks wurden umfangreiche Dokus zusammengestellt.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Das «Bernina-Krokodil» wurde durch die RhB nach Samedan überstellt. Die RhB-Verantwortlichen wollten der Gruppe Poschiavo in der dortigen Betriebswerkstätte keinen Platz für die Lok-Aufarbeitung zur Verfügung stellen. Das führte bei Ernst Demonti zu Kopfzerbrechen, weil die Puschlaver ihrerseits wenig Motivation zeigten, nach Samedan für freiwillige Restaurationsarbeiten reisen. Eine Lösung dieses Problems wurde trotzdem gefunden: Demontierbare Lokteile konnten in die Werkstatt der Fratelli Lanfranchi nach Cologna gefahren und dort aufbereitet werden. Immerhin stellte die RhB für diese Transporte kostenlos einen Güterwagen zur Verfügung. Die Mietkosten für die Werkstatt übernahm die Raiffeisen-Bank. Der Gemeindepräsident von Poschiavo, Guido Lardi, und der Kurdirektor von St. Moritz, Hanspeter Danuser, bekannten sich als Paten zum Bernina-Krokodil **[8.3]**.

Dampflok G 3/4 11 «Heidi»

Zu Studienzwecken besichtigte Armin Brüngger am 28. Juni und am 29. Juli die Dampflok Hg 2/3 7 «Breithorn» der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, welche mit einer Ölfeuerung ausgerüstet worden war.

Gruppe Landquart/Chur: N 1513/1520 «Langholzwagen»

Die Langholzwagen konnten bis Oktober nicht ganz fertiggestellt werden. Deshalb mussten die frisch gesandstrahlten und grundierten Wagenrahmen im Freien ausserhalb der Depots Sand überwintert werden.

X 9064

Nach einer denkwürdigen Präsentation des Gesellschaftswagen-Projekts mit für Filisurer Gewerblern, Gemeindevertretern sowie Privatpersonen am 12. Februar im Hotel Grischuna in Filisur gingen die Clubmitglieder mit einer sehr gut gefüllten Projektkasse nach Hause. Das war die einzige Projektsitzung mit den Filisurern. Die Arbeiten liefen wegen anderer Projekte im Frühling und Sommer etwas auf Sparflamme.

X 9079 – «La Bucunada»

In nur einem Jahr wurde aus dem X 7079, dem ehemaligen Rottenwagen der Baudienstgruppe Bernina, der C 114 «La Bucunada». Der Wagen befand sich generell in recht gutem Zustand, weshalb im Innern «nur» die Wand-/Deckenverkleidungen aus den 1950er Jahren entfernt, das originale Holz aufgefrischt, ein neues, passendes Täfer eingesetzt, neue Bänke und Tische von Theo Hirschi erstellt und die Elektrik erneuert werden mussten. Um seine geplante Aufgabe als Bistro-Wagen auf der Berninalinie erfüllen zu können, wurde eine spartanische Küche eingebaut. Der Wagen wurde am 23. September als Probefahrt nach Poschiavo in die Werkstätte geführt, die er am 27. Oktober mit goldgelbem Originalanstrich wieder verliess. An diesem Tag wurde er in einer sogenannten «Sponsorenfahrt» offiziell der RhB übergeben. Der Wagen wurde von den Triebwagen AB3 4/4 30+34 über den Bernina zurück nach Pontresina geführt, wo für ihn die Clubmitglieder in der dortigen Betriebswerkstätte einen grossen Empfang bereitet haben. Er wurde offiziell auf den Namen «La Bucunada» getauft **[8.4–8.10]**.

Gbk-v 5563

Am 30. Juli erhielt Armin Brüngger vom Geschäftsführer des Vereins Dampf Freunde der Rhätischen Bahn, von Marcello Haudenschild, die Anfrage, ob der Club 1889 einen alten gedeckten Güterwagen, den Gbk-v 5563 von 1913, historisch neu streichen könnte. Der Club-Vorstand nahm den Vorschlag an unter der Bedingung, dass sie Kosten und das Organisatorische von den Dampf Freunden übernommen werde. Ende November war die alte Farbe entfernt und Marcel Haudenschild konnte die neue Farbe auslesen.

**Clubeigenes Catering**

Inspiziert durch den Ausbau der «Bucunada» begann Max Kessler ein Catering aufzuziehen mit den Ziel, zukünftig Gruppen im Wagen stilsicher bewirten zu können. Es wurde das Logo «La Bucunada» kreiert und markenrechtlich geschützt. Max Kessler führte Gespräche mit einheimischen Produzenten und Lieferanten, wobei der Fokus auf Puschlaver Spezialitäten und Veltliner Weine gelegt wurde. **[8.11]**.

Führungen in der Betriebswerkstätte und Diashow, Ausstellung im Coop Samedan

Die Führungen wurden weiterhin angeboten. Auf Anfrage der Gemeinde Samedan konzipierte der Club 1889 zusammen mit den Engadiner Eisenbahnfreunden (CEAV) im leerstehenden Coop eine Ausstellung. Der CEAV baute ein Modellbahnanlage auf, der Club 1889 präsentierte an den Wänden seine Restaurationsprojekte und Betrieb einen Souvenirshop. Die Ausstellung war am Donnerstag ab 18 Uhr geöffnet. Das romanischen Fernsehen besuchte am 27. Januar für einem Beitrag in der Sendung «Telesguard» die Ausstellung und berichtete generell über die Clubaktivitäten **[8.12–14]**. Auf einer grossen Holzwand, die mit dem Bernina-Krokodil bemalt war, konnten quadratzentimeterweise Kleber gekauft werden. Eine originelle Art, an Spendengelder zu gelangen. Die Diashow wurde neu im Rahmen der Ausstellung im Coop-Lokal gezeigt.

Offizieller Bündner Tourismus

Hansjörg Trachsel forderte in seiner Abschiedsrede als Standespräsident die Bündner mit Blick auf den Tourismus auf, aus Träumen Vision und aus Visionen Projekt werden zu lassen **[8.2]**. Der Club formuliert im «Insider» zum ersten Mal die Bahnvision eines «Bahnmekkas Graubünden». Zentrales Element dafür sollte die wenig genutzte Bahnstrecke von Davos nach Filisur sein **[8.20]**.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

Anfangs Juli zeigte der Bielefelder Industrielle Walter Seidensticker während zwei Tagen seiner originalen Heeresfeldbahn-Dampflokomotive «Nicki & Franz», welche er auf der Ostseeinsel Rügen betrieb, Graubünden und die RhB. Der Zug wurde von der Dampflokomotive G 4/5 107 gezogen, die «Nicki & Franz» selber wurde auf einen Güterwagen verladen. So konnte in Filisur ein einmaliges Treffen mit der Dampflokomotive «Heidi» arrangiert werden, welche eigens für Fotos aus dem Schuppen geholt wurde. **[6.15]**.

Das Schweizer Fernsehen drehte am 1. Dezember eine Folge der beliebten Sendung «Fensterplatz» im Engadin, wobei auch der gelbe Triebwagen ABe 4/4 30 sowie «La Bucunada» zum Zuge kamen **[8.16]**.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Die RhB liess einen zweiten Triebwagen der Bernina-Bahn, den ABe 4/4 von 1908, im nostalgischem Gelb erstrahlen.
- Der As 1154, ein 4-Achs-Stahlwagen mit 6 eleganten 1.-Klass-Coups von 1930, wurde am 12. Juni ausrangiert und ins Deutsche Museum (München) als Leihgabe abgegeben.
- Die Krokodillokomotive Ge 6/6 411 von 1925 wurde ebenfalls nach München geführt. **[8.17+18]** Ein Clubmitglied hatte vorgängig auf den Wert des für eine Schmalspurbahn aussergewöhnlichen Erstklasswagens hingewiesen **[8.19]**.

Dr Club 1889 - Insider

Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rätischen Bahn

www.club1889.ch

Informationsblatt für Mitglieder und Gönner der drei Arbeitsgruppen des Club 1889

Inhalt

Editorial	1
Impressum	3
Politiker und Träume	3
Unser Präsident meint . . .	5
Symbiose zwischen RhB und Club 1889	5
Der Traum vom Bahnmecca Graubünden	6
Rätische Schlaglichter	
Der schönste Speisewagen der Welt . . .	9
Ein RhB Krokodil für München	10
75 Jahre Furka-Oberalp-Bahn	10
Erlebniswochen „A la carte“	10
Gewichtiger Besuch in Filisur	11
Club-Schlaglichter	
Besuch der Televisiun Rumantscha	11
Gruppo Poschiavo	
Die zwei Paten des Bernina-Krokodils	15
Eppure qualcosa si muove anche a Poschiavo	17
Das Bernina-Krokodil quadratzentimeterweise	19
Souvenir-Shop unter www.club1889.ch	19
Gruppe Landquart/Chur	
Neues aus dem Depot Sand	20
Gruppe Samedan	
Filisur erwartet sein „Fillsurer Stübli“	22
Das „Fillsurer Stübli“ in Samedan	27
La Bucunada Poschiavina	30
Mitgliederantrag	31
Laufbahnen historischer RhB-Fahrzeuge	
Die alten Bernina-Bahn-Triebwagen	33
Die RhB in kleinen Massstäben	
1. Modellbaukritischer Beitrag	41
Perfekte Umsetzung im Modell	41
Ein Blick zu den Nachbarn	
Neues vom Verein Dampffreunde der RhB	45
CEAV: Impressionen vom alten Coop Samedan	46

Editorial

Ein Insider, der bald keiner mehr ist

Ein Verleger würde eine dicke Cohiba anzünden bei folgenden Zahlen: Verdoppelung der Druckseiten, Verdreifachung der Auflage und Vervierfachung des Inseratevolumens in einem Jahr. Wir sind keine Verleger, aber uns freut's trotzdem. Peter Buzzetti schrieb in seinem letzten Inserat: „Alle Zeitschriften sind ein Geschenk der Inserenten“. Wenn das nicht stimmen würde, dann gäbe es keinen „Insider“. Kurzum: Wir danken allen Inserenten ganz herzlich für ihre Annoncen und hoffen, dass sich auch der eine oder andere Erfolg einstellt. Sie tragen wesentlich dazu bei, die vielen kreativen und phantasievollen Ideen zu einer lebendigen RhB, die in unzähligen Köpfen umherschwirren, zu verbreiten. Mögen doch die vielen Bahnfans jenen Laden oder jene Beiz berücksichtigen, die zur Bahn stehen! Zur faszinierenden, umwelt- wie familienfreundlichen Bahn!

Ein ganz grosses Dankeschön geht nach Pontresina zu unserem Drucker Peter Hügi. Was er in seinem Ein-Mann-und-eine-Frau-Betrieb für den Insider leistet, geht auf keine Schmalspurschiene . . . sorry: Kuhhaut.

Das Bernina-Krokodil, Chur und Filisur

Über drei grosse Neuigkeiten gibt es im vorliegenden Insider zu berichten. Erstens: Poschiavo erhält bei der Sponsorensuche für das Krokodil Unterstützung von zwei Persönlichkeiten, die sich als Paten zur Verfügung stellen. Zudem wurde mit der Demontage der Lok begonnen. Zweitens: In Chur wurden die Langholzwagen sorgfältig restauriert. Bilder waren vor Redaktionsschluss noch keine erhältlich, doch dafür gib't dann auch den nächsten Insider. Drittens: In Filisur sammelt das ganze Dorf Geld, um für's 100-Jahr-Jubiläum der Albulabahn eine Attraktion zu haben: den eigenen, 100jährigen Bahnwagen. Ferner haben wir für die Rätische Bahn noch eine Überraschung, „ein Häppchen“ sozusagen, doch davon später (Seite 30).

Drei neue Rubriken

Der „Insider“ hat zu seiner zweiten Ausgabe gleich drei neue Rubriken erhalten: „Rätische Schlaglichter“ und „Club-Schlaglichter“, die verschiedenes Kurzfutter enthalten. Kleine Spots berichten über Begebenheiten rund um das historische RhB-Rollmaterial und über ausgesuchte Begebenheiten im Vereinsjahr. Die Rubrik „Die RhB in kleinen Massstäben“ ist selbstredend und bereits sehr exklusiv!

Das Redaktionsteam

8.1

Insider
2001

8.2

Insider
2001

Politiker und Träume

In der letzten Ausgabe des Insiders haben wir an dieser Stelle Herrn Christoffel Brändli, Ständerat und Direktor von Graubünden Ferien, zitiert. Er hatte vor geraumer Zeit in der „Südostschweiz“ die Bildung eines (bahn)touristischen Highlights für Graubünden gefordert. Wir haben gedacht: Ein Mann, ein Wort und haben Frühlingsluft gewittert. Diese Forderung deckt sich mit unseren Vereinszielen eins zu eins. In unserem Traum sahen wir schon kantonales Geld in unsere stets ausgetrockneten Projektkassen fließen und haben ihn deshalb angeschrieben. Ohne Antwort.

Weil die Katze das Mäusen und wir das Politisieren auch nicht lassen können, zitieren wir an dieser Stelle erneut einen Politiker. Es ist dies der Bündner Hansjörg Trachsel. Er meinte in seiner Abschiedsrede als Landespräsident 2000: „Skeptiker, die an allem zweifeln, die nur mahnen und selber nichts anpacken, haben wir genug [. . .] Aus Träumen werden Visionen und aus Visionen verwirklichte Projekte [. . .] Träumt und glaubt an Eure Träume. Setzt Euch dafür ein, dass sie verwirklicht werden.“

Wenn Bündner Politiker öffentlich träumen, dann meistens von prestigeträchtigen Olympiaden und dergleichen Spectaculi. Wir haben, Herr Trachsel, im Kanton viele Träumer, die anders, sogar „nachhaltig“ Träumen und selber an deren Verwirklichung arbeiten. Einige Beispiele gefällig? Aber bitte: Im Puschlav träumen einige vom wirklich einmaligen Bernina-Krokodil, das Touristen, junge wie alte, gemächlich über den Bernina zieht und der Linie eine weitere Identität verschafft – Sie haben die Lok bereits aus Frankreich zurückgekauft und demontiert. In Chur träumen einige, historisch wertvolle Güterwagen, die Zeugnis ablegen für unsere wirtschaftliche Entwicklung, zu erhalten und zu restaurieren – zwei sind bereits restauriert. Im Oberegg sind bereits zwei Träume in Erfüllung gegangen: Der älteste Personenwagen der Rätischen Bahn schaukelt bereits staunende Gäste durch den Kanton und ein ehemaliger

Hanspeter Danuser und Guido Lardi: die zwei Paten des Bernina-Krokodils

(gelber) Bernina-Bahn-Wagen kann für schöne Anlässe gemietet werden. Ein weiterer Traum schlummert in der Filisurer Remise: Die Dampflokomotive „Heidi“ soll dereinst ökonomisch und auch etwas ökologischer Züge von Filisur nach Davos und am Albula ziehen. Und wenn wir schon in Filisur sind: Die *Filisurer* träumen vom eigenen Bahnwagen, dem „Filisurer Stübli“. Mit ihrer finanziellen Unterstützung arbeitet der Club 1889 bereits daran. Mit einer Feier soll er in einem spektakulären Zug übergeben werden. Das ganze Albulatal träumt übrigens vom Bahntourismus, man denke an die Verlängerung des Bahnlehrpfades und ans Predner Bahnmuseum. Aber es kommt noch dicker: Sehr viele Schweizer und ausländische Feriengäste träumen von fahrplanmässigen Fahrten in historischen RhB-Zügen. Gezogen von wirklich weltberühmten Lokomotiven, die sie jetzt nirgends mehr besichtigen können.

Wer weiss, vielleicht träumt mittlerweile sogar der eine oder der andere gewiefte, über's Tal hinaus und auf den ersten Blick unpopulär denkende Politiker von einem umweltfreundlichen, schönen, Bündner Freizeitpark bei dem es heisst: listiga bitte, vorwärts it Vergangahait. Miar bütat oi fahrplanmässig richtigi Highlights. Für dia ganzi Familia!

Herr Trachsel, was meinen Sie als „Insider“: Dürfen wir auf die Unterstützung von Bündner Politikern zählen? Oder sind Politiker-Träume doch nur Redner-Schäume?

Fredy Pfister

8.3

Insider
2001

Das Bernina-Krokodil hat zwei Paten. Einen im Norden, im mondänen St. Moritz, den anderen im Süden, im lieblichen Poschiavo. Das ist naheliegend, denn die Lok soll dereinst durch die zwei Kulturkreise fahren. Es freut uns, dass beide sich für die Sache des Krokodils begeistern können und sich für die Lok einsetzen!

Liebe Eisenbahnfreunde

Am 13. Juni 2001 zeigten mir die Männer vom Club 1889 die Lok Ge 4/4 182 im Depot Samedan. Ich war und bin begeistert. Die Gruppe Poschiavo hat das „Bernina-Krokodil“ bereits so hergestellt, dass sie kaum mehr zu erkennen ist nach den damaligen Bildern ihres verwahrlosten Zustandes während dem Aufenthalt in Frankreich. Ich gratuliere allen Beteiligten zu ihrer Arbeit, und ich bewundere ihre Hingabe und ihren Einsatz zu Gunsten dieses „Krokodils mit Herz und Charisma“.



Ich hoffe sehr, dass die Ge 4/4 182 bis zum bevorstehenden Hundert-Jahr-Jubiläum der Albula-Bahn wieder in alter Pracht auf der Schiene steht, allerspätstens bis zum hundertsten Geburtstag des St. Moritzer Bahnhofs 2004. Dann folgen sich die gewichtigen Eisenbahnjubiläen ja Schlag auf Schlag: 75 Jahre Glacier-Express im Jahre 2005, 100 Jahre Muottas-Muragl-Bahn 2007 und – als Höhepunkt – 100 Jahre Bernina-Bahn im Jahre 2008, die erste vollelektrifizierte Bahn der Schweiz.

Ich wünsche dem Club 1889 mit dem Bernina-Krokodil viel Freude, und ich hoffe, dass diese wunderschöne Lok an keinem der bevorstehenden Jubiläen fehlen wird.

Mit herzlichem Gruss

Dr. Hanspeter Danuser
Kurdirektor St. Moritz

Cari amici del Coccodrillo del Bernina

Merita l'ammirazione ed il riconoscimento di tutti – non da ultimo da parte della classe politica – il fatto che un gruppo di persone fortemente legate alle tradizioni ferroviarie del Cantone e della Regione si sia preso a cuore l'impegno di conservare alcuni fra gli esemplari più validi e rappresentativi del materiale rotabile originale. Fra di essi il „Coccodrillo del Bernina“, il leggendario „82“ nel linguaggio popolare, rappresenta uno squarcio di storia e di cultura della vecchia „Bernina“, a sua volta una vera e propria istituzione per la Val Poschiavo nella prima metà del secolo scorso.



L'importanza economica della Ferrovia del Bernina, integrata poi nella rete della Ferrovia retica, non può essere disgiunta dalla sua valenza dal punto di vista tecnico; la realizzazione della stessa – impresa tecnica ardua e pionieristica, contemporaneamente abbinata a quella dello sfruttamento della forza idrica della nostra regione – ci ha salvato dall'isolamento e ci ha consentito di dare il via alle attività turistiche destinate alla clientela nazionale e internazionale.

L'intento di riportare allo stato ed all'efficienza originale il „Coccodrillo del Bernina“ è anche un contributo alla creazione di una particolare coscienza storica e culturale; quella riferita ad un'epoca che, per i vari suoi aspetti caratteristici, assolutamente non va e non può essere dimenticata. Chi ne salva le testimonianze più significative rende un servizio fondamentale alla società; un servizio generoso e disinteressato del quale non possiamo che essere grati.

Guido Lardi
Podestà di Poschiavo

(Deutsche Übersetzung Seite 18)

Häppchenweise in den Süden

Die Rhätische Bahn erhält mit «La Bucunada» morgen einen weiteren historischen Wagen zurück



Fast wie neu: Der Club 1889 hat den Wagen C 114 der Bernina-Bahn restauriert und wird ihn morgen der RhB übergeben, die ihn unter dem Namen «La Bucunada» für Spezialfahrten anbieten will.

Leuchtend gelb und auf der Seite mit der Aufschrift «Bernina» versehen, so präsentiert sich der «neueste» Wagen der Rhätischen Bahn. Nach einem bewegten Bahnwagen-Leben ist «La Bucunada» generalüberholt worden – der Drittklasswagen von 1910 ist heute ein Prunkstück.

● VON FREDY PRISTER (TEXT)
UND CHRISTIAN TICAR (BILDER)

Der 27. Oktober 2001 ist ein denkwürdiger Tag für den Club 1889 und für die Rhätische Bahn (RhB). Morgen Nachmittag nämlich findet in Pontresina die Taufe des C 114 statt – der Club 1889 hat diesen ehemaligen Drittklasswagen der Berninabahn (BB) in mühevoller Kleinarbeit restauriert und in seinen Urzustand versetzt. Mit der Taufe wird der Wagen wieder offiziell auf die Schienen zurückkehren. Der Club übergibt den C 114 morgen der RhB, welche ihn unter der Bezeichnung «La Bucunada» einsetzen wird.

Zur Taufzeremonie wird «La Bucunada» eigens aus dem Bahndepot in Samedan, wo der Wagen restauriert wurde, nach Pontresina überführt. Allerdings mit einem kleinen Umweg über Poschiavo – die Sponsoren und Clubmitglieder, die im Extrazug mitfahren dürfen, der von zwei gelben Triebwagen gezogen wird, sollen schliesslich einen unvergesslichen Tag erleben

«Bucunada pusc'ciavina»

Das Wort «bucunada» kommt aus dem Puschlaver Dialekt und meint so viel wie «Häpp-

chen» im Sinne von Znüni oder Zvieri. Eine «Bucunada pusc'ciavina» umfasst Brot, Trockenfleisch, Käse und natürlich ein Gläschen Veltliner. Und genau das soll im C 114 fortan serviert werden.

Die Gäste sitzen an acht Tischen und werden von einem Office aus bedient, das sich am einen Wagenende befindet. Ein Fässchen mit Veltliner, ein Kühlschrank für den Weisswein, ein Gasherd für das Kaffeewasser, ein kleines Becken mit fliessendem Wasser und Abstellfächer für das exklusive «Bucunada»-Geschirr sorgen für eine gepflegte Reisekultur im Wagen. Grosse Fenster, die Aussicht auf Seen, Gletscher, Berge, Täler und Weinberge gewähren, sorgen beim Reisevergnügen für das Tüpfelchen auf dem «i».

Leuchtend gelb wie vor fast 100 Jahren

Von aussen ist die gelbe «Bucunada» ganz und gar original. Sogar die grosse «Bernina»-Aufschrift prangt wieder in der Wagenmitte. Auffallend sind die Messingstangen auf Augenhöhe. Sie waren 1910 als Sicherheitsmassnahme bundesamtlich vorgeschrieben und sind «typisch Bernina». Innen sind die alten Teile gut von den neuen zu unterscheiden. Das soll so sein, denn in der «Bucunada» sollen sich alt und neu,

Jung und Alt, modern und antik, Praktiker und Philosophen zu neuen und alten Geschichten treffen.

Traditionreiche Berninabahn

Ein kurzer Blick zurück auf die traditionsreiche Berninabahn sei erlaubt. Sie verkehrte zwischen 1908 und 1944 auf der Bahnlinie zwischen St. Moritz und Tirano. Die Berninabahn war von Betriebsbeginn an bereits voll elektrisch – dies zu einer Zeit, in der weltweit Dampflok rauchten und fauchten, was das Zeug hielt.

Die alten Fahrzeuge der Berninabahn stechen dem Laien aber auch heute noch aus einem ganz anderen Grund ins Auge: Sie waren gelb und mit der grossen Aufschrift «Bernina» versehen. Ob diese ehemalige Berninabahn nun zitronen- oder postgelb war, ist eigentlich eine Frage, die allenfalls Historiker und Bahnfanatiker interessieren dürfte. Als es im letzten Jahr darum ging, die alten Bernina-Bahn-Triebwagen ABe 4/4 30 und 34 – sie werden morgen den Zug mit «La Bucunada» ziehen – wieder auf nostalgisch zu trimmen und mit Originalfarbe und Originalbeschriftung zu versehen, wurde diese Frage plötzlich aktuell.

Die RhB wollte die beiden BB-Triebwagen von 1910 und 1908 zumindest farblich wieder in den Originalzustand versetzen. Das Resultat ist so überzeugend, dass das «Bernina-Gelb» auf den RhB-Strecken längst wieder zu einem Blickfänger par excellence geworden ist.

Verborgener Schatz

Das Bedürfnis nach alten, authentischen Fahrzeugen, die ein Bahnerlebnis erster Güte versprechen, ist bei Graubünden-Reisenden gross. Und mit der Restaurierung der beiden Triebwagen ist dem Wunsch der RhB-Kunden nach historischem Rollmaterial noch längst nicht Genüge getan. Dies wussten auch die Mitglieder des Club 1889, als sie auf einen Wagen aufmerksam wurden, der ein Schattendasein als Rottenwagen für den Baudienst fristete: Der C 114, der ab morgen offiziell «La Bucunada» heisst. Er ist einer der vielen verborgenen Schätze auf Abstellgleisen, die es zu entdecken und reaktivieren gilt.

Holzbänke und grosse Fenster

Der Wagen mit der alten Betriebsnummer C 114 wurde 1910 von der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen an die BB geliefert. Er

war ein reiner Drittklasswagen mit Holzbänken und für jene Klasse untypisch grossen Fenstern. Er galt aber in seiner Zeit als aussergewöhnlich komfortabel. Damals gab es in Europa noch drei Klassen: Die erste, eine ausgesprochen teure Luxusklasse, eine zweite, meist grau bepölpelte, und eine dritte, die mit Holzbänken ausgestattet war – so, wie eben «La Bucunada».

In den Fünfzigerjahren erfuhr der Wagen inwendig ein Facelifting, ausrangiert wurde er erst 1973. Danach fand er als Mannschaftswagen X 9079 mit oxydrotter Farbgebung eine neue Verwendung. Es war damals üblich, alte, nicht mehr benötigte Personenwagen auszuräumen und mit neuer Einrichtung den Arbeitern am Gleis und an der Fahrleitung zur Verfügung zu stellen.

Alte Täfer-Wände

Als der Club 1889 den X 9079 übernahm, sollte er zum Verpflegungswagen für die Vereinsmitglieder in Samedan umgebaut werden. Beim Ausbau der Kücheneinrichtung kam hinter Span- und Pavatex-Platten zufällig das alte Täfer aus Eichen- und Lärchenholz zum Vorschein. Auch die alte Decke mit weissen Holzleisten war hinter den «Modernisierungsanstren-

gungen» der Fünfzigerjahre verborgen. Nachdem alles Störende herausgerissen war, standen die Clubmitglieder in einem original Berninabahn-Wagen von 1910. Es fehlten nur eine Zwischenwand, zwei Fensterscheiben und die Bänke mit den Gepäckträgern.

Eine Rekonstruktion stand nicht zur Debatte, der Aufwand wäre zu gross gewesen. Man einigte sich darauf, die Originalsubstanz zu belassen und aufzufrischen und gleichzeitig die Wagenmöblierung neu zu konzipieren.

Projekte des Club 1889

Projekt I: Restauration des C 2012, ältester Personenwagen der RhB von 1889. 1999 vollendet. Läutete wieder eine Ära von «Drittklassreisen» bei der RhB ein.

Projekt II: Herrichtung des «Filisurer Stüblis», eines Gesellschaftswagens für die Gemeinde Filisur.

Projekt III: Instandstellung des Bernina-Krokodils Ge 4/4 182. Lok aus Frankreich zurückgekauft. Wird zurzeit in Samedan zerlegt.

Projekt IV: Dampflok G 11 «Heidi». Lok aus Berner Oberland zurückgekauft.

Projekt V: Restauration eines Langholzwagenpaars. Die Güterwagen stehen kurz vor Inbetriebnahme.



Alte Hülle, neuer Inhalt: Im ehemaligen Drittklasswagen musste neue Holzbänke eingebaut werden, die weissen Holzleisten an der Decke und das Täfer an den

Gute alte Zeit: «La Bucunada» wurde in den Farben der Berninabahn gespritzt.



Der Club 1889

so.- Unter dem Titel «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» besteht ein Verein mit Arbeitsgruppen in Samedan, Poschiavo und Landquart/Chur. In Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn sollen historische Fahrzeuge (Dampf- und Elektrolokomotiven, Personen- und Güterwagen) erfasst, restauriert und in betriebsfähigem Zustand für alle Interessierten «erfahrbar» gemacht werden. Der Vereinsname nimmt Bezug auf die Geburtsstunde der Bündner Staatsbahn, welche 1889 erstmals zwischen Landquart und Klosters verkehrte.

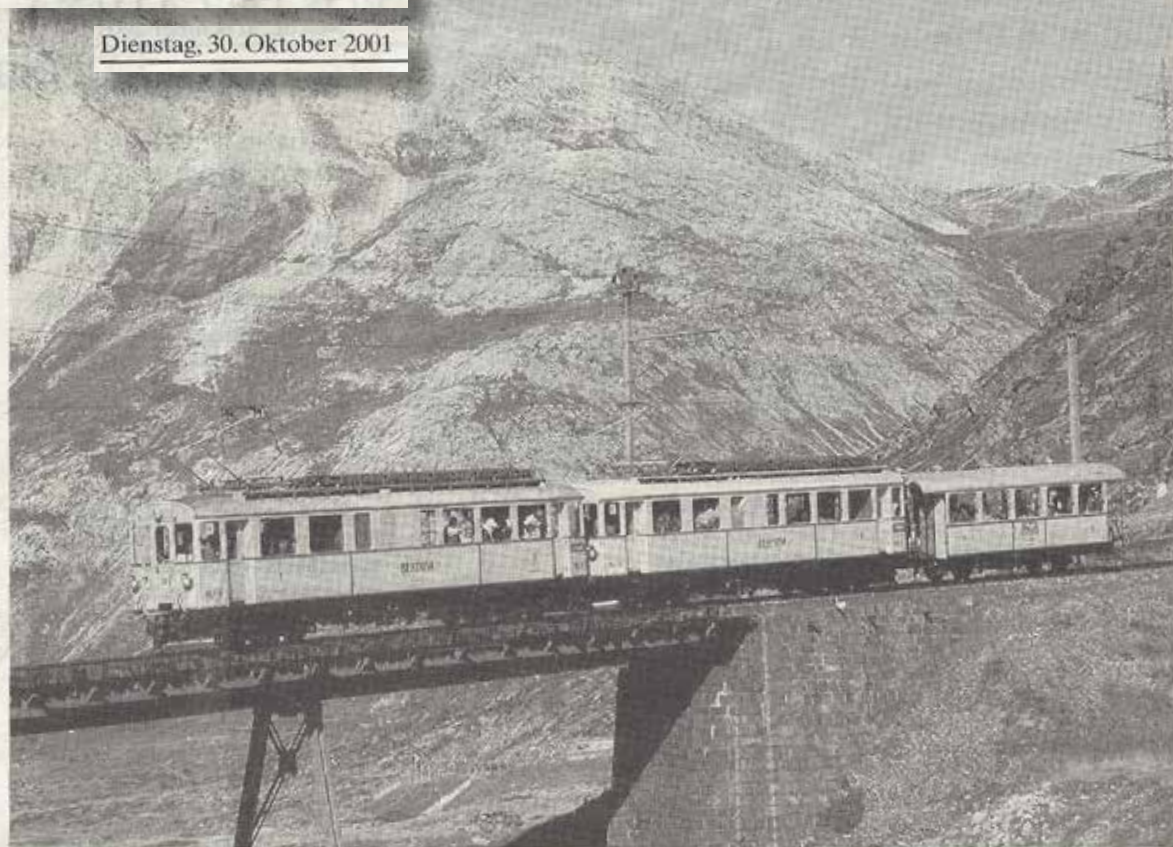
Die rund 250 Aktiv- und Passivmitglieder aus Grau-

bünden, der ganzen Schweiz und anderen europäischen Ländern verfolgen in erster Linie ein Ziel: Die Bildung von Erlebniszielen mit historischem Rollmaterial. Diese stellen eine touristische Bereicherung für den Kanton Graubünden dar.

Die Clubmitglieder arbeiten freiwillig in ihrer Freizeit. Gönner aus der ganzen Schweiz und aus Deutschland ermöglichen mit ihren Spenden die Anschaffung von Material und die Übergabe von hochqualifizierten Arbeiten an Dritte.

Der Club ist unter folgenden Adressen erreichbar: Club 1889, Postfach 284, 7503 Samedan; info@club1889.ch; www.club1889.ch

Dienstag, 30. Oktober 2001



Fotostopp für den erstmals komplett eingesetzten restaurierten Berninabahnzug oberhalb von Alp Bondo. Fotos: T. Keller

8.5

«Club 1889» restaurierte alten Personenwagen

Historischer Wagenpark der Berninalinie erweitert

Der Samedner «Club 1889» hat mit RhB- und Sponsorenunterstützung mit ihrer «La Bucunada» einen wertvollen Beitrag zum Erhalt historischer Fahrzeuge geleistet und ein uralter Triebwagen landete nicht auf dem Schrott, sondern ist gelb gestrichen wieder aufgestanden. Am Samstag war Einweihung.

...tke. Nur noch wenige können sich erinnern, wie die Berninabahn mit gelben Zügen über die grandiose Alpenbahnstrecke fuhr. Und nun stehen nach Jahrzehnten gleich drei originalgelb gestrichene Fahrzeuge wieder zur Verfügung. Während letzten Herbst der erste derart umgestaltete Triebwagen 30 für grosses Aufsehen sorgte, sind seit letzten Samstag gleich zwei weitere Wagen dazu gekommen. Zum einen ist es der Triebwagen 34 vom ersten Berninabahnjahr 1908, der nach einer Entgleisung letzten Winter glücklicherweise nicht abgebrochen, sondern wieder instand gestellt wurde und gleichzeitig den ursprünglichen Anstrich erhielt. Die beiden nun gelben Triebwagen können dank Vielfachsteuerung durch einen Lokführer 80 Tonnen Anhängelast mitnehmen. Dies entspricht beispielsweise zweier der beliebten Alpine-Classic-Salonwagen. Auch der alte Personenwagen, nun «La Bucunada» genannte C 114 hat eine wechselhafte Geschichte erlebt, bevor ihn der in Samedan wirkende «Club 1889» reaktiviert hat.

Puschlav im Zentrum des Ereignis

Mit der Eröffnung des durchgehenden Betriebes der Berninabahn 1910 wurde dieser Drittklasswagen abgeliefert und fuhr dann bis 1973 mit unzähligen Gästen über die einzigartige Alpenbahn. Seine Farbe wechselte mehrmals über grün-creme auf grün. Wagenbaulich praktisch im Originalzustand stand er fortan, nun oxydrot gestrichen bis vor zwei Jahren den Gleisbauarbeiter als Unterkunftswagen zur Verfügung. Dabei ist er mit seinen originalen Messingstangen an den Fenstern so manchem ins Auge gestochen und der Club 1889, der schon den ältesten RhB-Personenwagen «C 2012» mustergültig restauriert hatte, durfte sich mit Unterstützung der RhB und namhafter Sponsoren an die Aufarbeitung des historisch wertvollen Wagens heranzumachen. Am Samstag konnte das Ergebnis in festlichem Rahmen in Pontresina präsentiert werden.

Klubpräsident Armin Brüniger aus Celerina freute es, wie überraschend viele Junge mitgewirkt hätten. Besonders erwähnte er auch, dass die Samedner Firma Zanger ihren Lehrling Corrado Serena für den Einbau einer Küche «spendete». In der Bahnbetriebswerkstätte Poschiavo verliehen die RhB-Berufsleute dem Zweiachswagen den gelben Anstrich und die his-



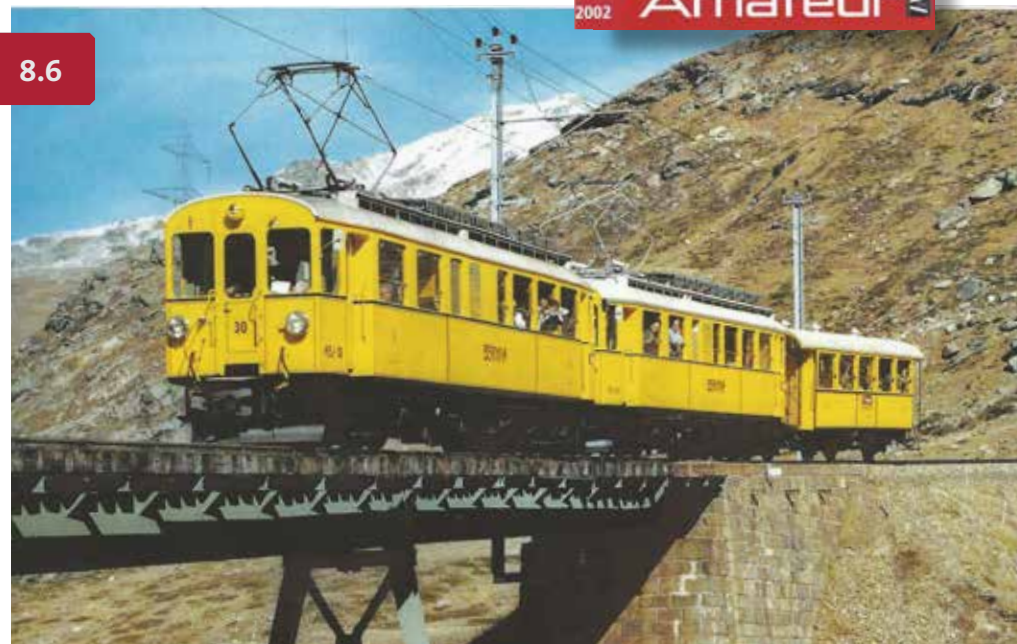
Mario Costa in alter Wagenführeruniform vor dem als «La Bucunada» bezeichneten C 114 von 1910, den der «Club 1889» restauriert hatte.

RhB verspricht weitere Unterstützung

Für Funktionäre der Bahn, Sponsoren und Mitwirkende war am Samstag erstmals ein Zug mit allen drei historischen Berninabahnwagen gebildet worden. Diesen führte Lokführer Mario Costa in alter Wagenführeruniform von Poschiavo nach Pontresina.

Beim anschliessenden Fest in der dortigen Bahnbetriebswerkstätte sorgten die Worte von RhB-Vizedirektor Ernst Bachmann für grosse Begeisterung. Er sicherte dem Klub die weitere Unterstützung durch die Bahn im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu und weil viele gemeinsame Ansatzpunkte bestehen, möchte er die Zusammenarbeit intensivieren. Die Klubarbeit sei ein wichtiger Faktor im Segment Erlebnisbahn, das mit viel Freude verbunden ist. Für die Vereinigung ist dies ein Ansporn, die weiteren Projekte voranzutreiben, wovon das Berninakrokodil 182 als besonders arbeits- und finanzintensives Objekt auf breite Unterstützung angewiesen ist. Es gibt nicht viele Klubs, die sich im Kanton derart selbstlos und tatkräftig für den Erhalt von Kulturgütern einsetzen. Sie lassen sich mit jenen vergleichen, die alte Burgen erhalten wollen.

torischen Anschriften. Der Puschlaver Name des als Barwagen konzipierten Oldtimer bedeutet übrigens «Znüni». Und dies freute auch den anwesenden Podestà von Poschiavo und Grossrat Guido Lardi, der sagte: «An diesem denkwürdigen Tag steht das Puschlav im Zentrum des Ereignisses.»



Nachdem der von 1911 stammende Triebwagen ABe 4/4 30 bereits vor einem Jahr den historischen gelben Anstrich erhalten hat, besann sich die RhB auch noch des in Celerina Staz abgestellten Dienstwagens X 9079. Dieser 1910 gebaute Wagen wurde vom Club 1889 restauriert und als C 114 «La Bucunada» mit einer rustikalen Gesellschaftswagen-Innen-einrichtung mit Holztischen versehen. Und nachdem der ABe 4/4 34 (Baujahr 1908) nach einem Unfall einer umfangreichen Reparatur unterzogen werden musste, lag es nahe, diesen mit dem «30» vielfachsteuerbaren Triebwagen ebenfalls mit dem historischen Anstrich zu versehen. An allen Fahrzeugen sind ausserdem die seinerzeit behördlich vorgeschriebenen Messing-Schutzstangen an den Seitenfenstern sowie die zeittypischen Zuglaufschilder angebracht worden. Das Foto ist am Samstag, 26.10.2001, auf der Alp Bondo zwischen Berr Ospizio Bernina entstanden.



Nostalgischer Zvieriwagen auf der bernina Strecke.

Text und Bilder Richard Tuffli

Der 27. Oktober 2001 war ein denkwürdiger Tag, sowohl für den «Club 1889» wie auch für die Rhätische Bahn. In einem Festakt mit Sponsorenfahrt und Taufe übergab der «Club 1889» den ehemaligen Drittklasswagen C 114 der Berninabahn generalüberholt und in seinen Urzustand zurückversetzt «Berninagelb» und mit der Originalschrift «Bernina» versehen, der Rhätischen Bahn.

Mit der «Taufe» wird der Wagen unter der Bezeichnung «La Bucunada» wieder offiziell auf die Schiene zurückkehren und von der RhB für Spezialfahrten auf der Berninastrecke angeboten. «Bucunada» heisst etwa soviel wie Marend, Häppchen oder Zvieri.

Mit einem Umweg über Poschiavo, wurde der Wagen «La Bucunada» vom Bahndepot Samedan, wo der Wagen im Frontdienst restauriert wurde, nach Pontresina überführt. Im Extrazug bestehend aus den beiden gelben «Bernina» Triebwagen Abe 4/4 30 und 34 und dem ebenfalls gelben «Bucunada»-Wagen konnten dadurch Sponsoren, Clubmitglieder, Gäste und Medienvertreter eine unvergessliche Berninafahrt bei Postkartenwetter erleben.

Traditionsreiche Berninabahn

Die selbständige «Berninabahn» verkehrte 1908 bis 1944 zwischen St. Moritz und Tirano. In der Zeit wo weltweit Eisenbahnen mit Dampflokomotiven betrieben wur-

Poschiavo–Bernina–Pontresina: «La Bucunada» Poschiavina in Verkehr gesetzt

Der «Club 1889» hat den Personenwagen C 114 aus dem Jahre 1910 der Berninabahn restauriert und nach Sponsorenfahrt von Poschiavo nach Pontresina und Taufe vor der RhB Betriebswerkstätte Pontresina, der Rhätischen Bahn übergeben. Unter dem Namen «La Bucunada» will die RhB den restaurierten Drittklasswagen, ausgerüstet mit acht Holztischchen und Bänken als Prunkstück für Spezialfahrten auf der Berninastrecke anbieten.

den, war die «Berninabahn» bereits vom Betriebsbeginn (1908) an voll elektrifiziert. Das ganze Rollmaterial zu jener Zeit war Gelb und mit grosser Aufschrift «Bernina» versehen. Als es im letzten Jahr darum ging, die ersten «Bernina»-Triebwagen wieder in den Urzustand herzurichten wurde plötzlich die Frage aktuell, ob die Originalfarbe der «Berninabahn» Zitronengelb oder Postgelb war. Die Rhätische Bahn wollte die beiden BB-Triebwagen von 1908 und 1910 zu mindestens farblich wieder in den Originalzustand versetzen.

Historisches Rollmaterial gewünscht

Mit der Restaurierung der beiden BB Triebwagen in Postgelb wird offenbar dem Wunsch der RhB-Reisenden nach historischem Rollmaterial noch längst nicht Genüge getan. Dies wussten auch die Mitglieder des «Club 1889» als sie auf den seit zwei Jahren ausrangierten Personenwagen aufmerksam wurden. Weil der von 1973 bis 1999 zum Dienst- und Mannschaftswagen umgerüstete C 114 Personenwagen noch im guten Zustand war, haben die Arbeitsgruppen des «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhäti-

schen Bahn», kurzerhand beschlossen den Wagen zur «Bucunada Poschiavina» herzurichten. In mühevoller Kleinarbeit mit finanzieller Unterstützung von Privatpersonen und bedeutenden Firmen wurde der ehemalige Drittklasswagen restauriert indem die Originalsubstanz belassen wurde um gleichzeitig mit einer neuen Wagenmöbelierung ausgerüstet zu werden. Die Fahrgäste sitzen je zu Viert auf Holzbänken an je acht Tischchen und werden von einem Office aus (ausgerüstet mit Gasherd, Kühlschrank und fliessendem Wasser), bedient.

Eine «Bucunada Poschiavina» umfasst Brot, Trockenfleisch, Käse, ein Gläschen Veltliner (oder Mineralwasser). Und genau das soll im C 114 fortan serviert werden.

Von Aussen ist die gelbe «Bucunada» ganz und gar original. Sogar die grosse «Berninaaufschrift» ist in der Wagenmitte angebracht.

«La Bucunada» – ein Prunkstück

Die geladenen Gäste, Sponsoren und Medienleute waren sich anlässlich des Festtages in Poschiavo-Pontresina einig: «Der Drittklasswagen C 114 aus dem Jahre 1910 ist heute ein Prunkstück. Präsident des «Clubs 1889» seines Zeichens

RhB Lokführer freute sich über den gelungenen Ablauf – von herrlichem Herbstwetter begleiteten Tages, und wusste das Teamwerk von Handwerkern sowie die Unterstützung von Sponsoren und besonders auch der Rhätischen Bahn zu würdigen. RhB-Direktor, Silvio Fasciati sowie RhB-Vizedirektor, Ernst Bachmann, fanden nur lobende Worte. Sie versicherten den Vereinsverantwortlichen des «Clubs 1889» die weitere Unterstützung der RhB im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Gemäss Bach steht nun eine wunderschöne historische Zugkomposition bestehend aus den beiden Originaltriebwagen Abe 4/4 30 und 34 und dem C 114 Wagen «Bucunada» für Sonderfahrten auf der Berninalinie St. Moritz-Tirano zur Verfügung. «La Bucunada» – eine echte Puschlavverbrennung auf dem C 114 freute besonders auch den anwesenden Podestà (Gemeindepräsident) von Poschiavo, Guido Lardi. Grossrat Lardi erklärte: «Das Puschlav steht heute im Mittelpunkt des Ereignisses.» Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass die bisher guten Verbindungen zur Rhätischen Bahn via Berninastrecke weiterhin von Bestand sein dürfen und dass der «Club 1889» in Zukunft noch manche so gute Idee wie die gelungene «La Bucunada» in verdankenswerter Fronarbeit – unterstützt durch ein unermüdliches Sponsoring – verwirklichen kann: «Viva la Grischa! – Viva la Bucunada!»



Schwungvolle Fahrt nach Pontresina (vor der Station Diavolezza)

La Bucunada; ein neuer, alter Wagen für die Erlebnisbahn

8.8

InfoRetica
2001 Nr. 4

Am Samstag, 27. Oktober 2001, über- raschte der Club 1889 und die Rhätische Bahn die geladenen Gäste mit einer ein- maligen Fahrt im Panoramawagen über den Berninapass nach Poschiavo. Dort erwartete uns ein weiterer Leckerbissen. Ein Zug wie zu Anfangszeiten der Berni- nabahn stand für uns bereit. Nachdem schon am 1. November 2000 der Trieb- wagen ABe 4/4 30 in leuchtendem Gelb in Betrieb genommen werden konnte, waren es am 27. Oktober 2001 der ABe 4/4 34 und der Zweiachs-Personenwa- gen C 114.



Der ABe 4/4 34 erlitt im letzten Winter einen Unfall (Entgleisung in der Galeria Lungha). Lange Zeit wusste niemand, was mit ihm geschehen soll. Weil die elektrische Ausrüstung mit dem Tw 30 übereinstimmt und die Rhätische Bahn überzeugt werden konnte, dass am Bernina die Erlebnisbahn nicht Halt machen darf, wurde der Tw 34 in der Werkstätte Poschiavo wieder repariert. Gleichzeitig erhielt er wie der Tw 30 ein gelbes Farbleid.

Nun fehlte noch ein passender Perso- nenwagen. Er wurde in einem alten Bernina-Zweiachser gefunden. Im Eilzugs- tempo und im Geheimen wurde dieser Wagen in die «Bucunada Poschiavina» zu einem Verpflegungswagen umgebaut.

Beim Abbruch der alten, aus bahndienst- lichen Zeiten stammenden Einbauten, kam der Originaltäfer in noch erstaun- lich gutem Zustand zum Vorschein. Die- ser Täfer und die Dachunterseite wurde in recht aufwendiger Arbeit aufgefrischt. Neue Tische und Bänke sowie ein Of- fice-Abteil verleihen dem Wagen ein hei- meliges Aussehen.

Mit dem gelben Anstrich passt er nun vorzüglich zu den beiden Tw 30 und 34. Wir hoffen, dass er als C 114 häufig am Bernina für Jung und jung gebliebene unterwegs sein wird. Die Verkäufer sind nun gefordert, denn sie dürfen die gel- be Komposition als Erlebnisbahn auch auf der Bernina-Bahn verkaufen.

Die Taufe der «Bucunada» fand anschlies- send an die erste Fahrt über den Berni- napass im Depotareal Pontresina statt. In kurzen Worten erzählt Armin Brüngger, Präsident des Club 1889, die Geschichte des Täufelings. Der Wagengeist, der ein- mal behauptete, dieser Wagen werde nie mehr im gelben Farbleid verkehren, hat für einmal unrecht. Trotzdem wünscht er dem C 114 noch ein recht langes und unfallfreies Leben auf der Bernina-Bahn.



Standesgemässe Taufe.



Die illustre Gästeschar mit Präsident Armin Brüngger (vorne rechts).

Zum ersten Mal unterwegs: «La Bucunada»®

Unsere Bucunada «erfuhr» im Oktober 2001 zusammen mit den beiden gelben Triebwagen Ge 4/4 31+34 ihre zweite Jungfernfahrt unter Teilnahme von Prominenz und Presse. Seither – so kann behauptet werden – ist «La Bucunada» ein gesetzter Name im Kanton Graubünden. Ein kleiner Marketingtreich des Clubs 1889 sozusagen. Der folgende Artikel erschien am 27. Oktober 2001 im «Bündner Tagblatt».

Text und Bilder: Tibert Keller, Trin

Förderung durch die RhB

Privatpersonen sowie bedeutende Firmen hatten mit der finanziellen Unterstützung die Realisation ermöglicht. Besonderen Dank erhielt die RhB, die schliesslich dem Wagen in der Betriebswerkstätte Poschiavo im Auftrag des Clubs 1889 den gelben Originalanstrich und Anschriften verlieh. Eine wohl knifflige Arbeit, die von den dortigen Handwerkern mit Freude sehr sauber ausgeführt wurde. Auch hatte die RhB entscheidend zu diesem besonderen Festtag beigetragen.

Grossen Applaus erntete das Versprechen von Vizedirektor Ernst Bachmann, als er nach der Würdigung der Vereinsleistungen die weitere Unterstützung durch die Bahn nach Möglichkeit zusicherte. Die Anstrengungen für den Erhalt der historischen Fahrzeuge sei ein wichtiges Element der mit viel Freude verbundenen Erlebnisbahn, und er möchte die Zusammenarbeit fördern, denn es bestanden gemeinsame Ansatzpunkte. Den Club 1889 freut dies natürlich sehr, wollen doch noch einige hochinteressante historische Fahrzeuge – zum Beispiel das Bernina-

Zweiter originalgelber Triebwagen

Zur grossen Überraschung der Teilnehmer stand in Poschiavo ein ausschliesslich im ursprünglichen Berninabahn-Outfit gehaltener Extrazug für die Gäste bereit. Mario Costa in alter Wagenführeruniform führte die leuchtend gelbe Komposition – mit attraktiven Fotohalten unterwegs – nach Pontresina.

Einer Entgleisung im letzten Winter ist es zu «verdanken», dass nun ein zweiter uralter Triebwagen im leuchtenden gelben Originalanstrich auf der Berninalinie einsatzfähig ist. Weil der über 90-jährige ABe 4/4 34 über eine Vielfachsteuerung mit dem bereits letzten Herbst gelb gestrichenen Triebwagen 30 verfügt, wurde er nicht, wie zuerst vorgesehen, abgebrochen, sondern der beschädigte Führerstand repariert und das Fahrzeug historisch gelb umgespritzt. Die Vielfachsteuerung ermöglicht die Doppeltraktion dieser Triebwagen durch einen Lokführer, und als Anhängelast können beispielsweise zwei der beliebten Alpine-Classic-Salonwagen über den Berninapass mitgegeben werden.

Gemäss Bachmann stehen nun die gelben Wagen (zwei Triebwagen und die «Bucunada») für Sonderfahrten zur Verfügung, und die Bahn macht sich Gedanken über weitere Vermarktungsmöglichkeiten.

Abschliessend bezeichnete der Gemeindepräsident von Poschiavo und Grossrat Guido Lardi den Anlass als denkwürdigen Tag: «Das Puschlav stand im Mittelpunkt des Ereignisses.» – mit den drei gelben Botschaftern, die das Wort BERNINA stolz in die Schweiz tragen.



So werden Träume wahr: Manch ein Clubmitglied hat in seiner Jugend ein ähnliches (Glasplatten-)Bild in einem bekannten RhB-Buch gesehen und gewünscht, möge doch die Bernina-Bahn wieder gelb werden und die charakteristischen Stangen auf Augenhöhe an den Fenstern erhalten! Die Montebello-Kurve von der schönsten Seite.

«Maximal!» Mit diesem Ausdruck brachte es ein Meggener Modelleisenbahnhändler und Mitsponsor der «Bucunada» auf den Punkt. Die zweite Jungfernfahrt des ersten restaurierten Originalpersonenwagens der Berninabahn am Samstag bei prächtigem Herbstwetter war für die geladenen Gäste in jeder Hinsicht ein freudiges Ereignis. Mit viel Engagement hat der Club 1889 einmal mehr bewiesen, dass Macher auch Träume realisieren können. Clubpräsident und RhB-Lokführer Armin Brüngger weiss das Teamwork von Handwerkern sowie die Unterstützung durch Sponsoren und Rhätische Bahn (RhB) entsprechend zu würdigen. «Früher wurden wir belächelt», erinnert sich Brüngger. Dies änderte sich, nachdem sie vor zwei Jahren den ältesten Personenwagen mustergültig restauriert hatten. Besonders die Zusammenarbeit mit der RhB hat sich erfreulich

verbessert, wobei Roald Hofmann, Projectcontroller der RhB, entscheidend dazu beigetragen habe. RhB-Direktor Silvio Fascati, welcher der Feier ebenfalls beiwohnte, fand auch nur lobende Worte: «Die Zusammenarbeit mit den Clubvertretern ist ausgezeichnet.» Der als «La Bucunada» – was im Puschlav «Zvieri» bedeutet – bezeichnete Zweiachswagen wurde 1910 mit der Fertigstellung der Berninabahn als Drittklasswagen C 114 gebaut und hat bis in die heutige Zeit im äusserlichen baulichen Originalzustand überdauert. Von 1973, nach dem Rückzug vom Normalbetrieb, bis vor zwei Jahren diente er den Gleisbauern als Kantine, wobei eine Küche, Tische und Bänke die alten Sitze ersetzte. Nachdem ein neuer Wagen diese Funktion übernommen hatte, hat sich der Club 1889 seiner angenommen und ihn mit viel Liebe zu einem Gesellschaftswagen umfunktioniert.



Sie bringen ihre Freude über die «Bucunada» zum Ausdruck (oben, von links): Roald Hofmann, Projektcontroller RhB; Mathias Novak der Firma Villiger (Götti der Bucunada); Guido Lardi, Podestà von Poschiavo; Silvio Fasciati, RhB-Direktor; Elenore Schudel der Firma Heineken (Gotte), sowie Max Kessler und Armin Brüngger



Mario Costa in alter Wagenführeruniform vor der originalen Beschriftung der Bucunada. Nebst seinem grossen Engagement als RhB-Ingenieur bei der Restaurierung des Bernina-Krokodils hat er auch bei der Beschriftung der beiden Triebwagen und des C 114 einen wesentlichen Beitrag geleistet. «Mister Bernina» und seine Bahn sozusagen . . .



«Häppchenweise in den Süden»

Unter diesem Slogan vermarktet die Rhätische Bahn den Wagen an Gesellschaften jeglicher Art. Bereits haben erste Charterfahrten über den Bernina stattgefunden, mit gutem Erfolg. Das wageneigene Gästebuch zeugt von zufriedenen Fahrgästen. Der Club 1889 zeichnet sich unter Beizug von einheimischen Produzenten für das Catering zuständig. Dabei wird auch hier auf Qualität und Authentizität Wert gelegt. Die RhB gibt gerne weitere Auskünfte. www.rhb.ch (fpf)

Bündner Tagblatt

Dienstag, 30. Oktober 2001

Berninabahn mit viel RhB- Originalgelb aufgewertet

Wenn ein Zug mit der gelben «La Bucunada» in Poschiavo, von Tirano herkommend, einfährt, wird sie gleich von Schaulustigen umstellt. Sofort wird gefragt, ob man mitfahren dürfe. Die Farbe und die schöne Beschriftung sind wie ein Magnet. Aber hinter dem Wort «Bucunada» steckt noch mehr!

Text: Fredy Pfister, Samedan

Reaktionen der Gäste

Nach dem Besuch der «Bucunada» in Le Prese (siehe Seite 43), haben Primarschüler und -schülerinnen aus Le Prese einige Gedanken zu Papier gebracht: «Im alten Bahnwagen habe ich mich als König gefühlt. Die Atmosphäre ist wirklich romantisch.» «Ich werde den Wagen Bucunada nie mehr vergessen!» «Danke, wir durften in den Wagen steigen um zu essen und zu trinken. Es war fabelhaft; die Lichter waren alt und schön. Ich möchte ein Zugführer sein.» «. . . wir grüssten die Passanten durch die Fenster, aber vor allem fühlte ich mich wie in einem Film aus dem Jahre 1900.» «. . . und hoffe, wiedereinander einsteigen zu dürfen.»

Ähnlich begeistert sind die Erwachsenen, was man an den Gästebucheinträgen erkennen kann. Ja, Sie haben richtig verstanden: Die «Bucunada» hat ein Gästebuch! Darin haben sich bereits ein halbes Dutzend Reisegruppen verewigt, die den Wagen gechartert haben. Es waren Familientreffen, Hochzeitsgesellschaften, Geburtstage Weinfreunde. Wir haben selbst Tage nach den Fahrten Fotos erhalten, damit wir sie ins Buch kleben.

Einige haben vom «Bucunada»-Catering Gebrauch gemacht, das heisst, im Wagen während der Fahrt gegessen und getrunken. Darüber lohnt es sich, einige Worte zu verlieren:

Das regionale Catering

Es handelt sich um eine Zusammenarbeit der Rhätischen Bahn mit dem Club 1889 sowie einheimischen Produzenten. Zusammen bieten sie eine Art «Regio-Erlebnisbahn».

Der Club 1889 hat den Namen «La Bucunada» beim Amt für geistiges Eigentum in Bern registrieren lassen. Wir hatten damals im Hinterkopf, eventuell eine Marke zu kreieren, die die einmalige Kombination von schönem, altem Wagen mit schöner Landschaft und gutem, einheimischen Essen dazu, umfasst. Max Kessler hat erfolgreich Kontakte geknüpft mit qualitativ guten Lieferanten: Calanda Bräu (Heineken), Weine Triacca, Metzgerei Plinio Samedan, Bäckerei Zisler, Samedan, sowie neu der Kaffeerösterei Badilatti in Zuoz. «La Bucunada» ist also längst nicht mehr nur ein Zvieri, wie es die Puschlaver sagen, sondern ein Rundumerlebnis der ganz besonderen Art, vor allem am Bernina. Die Rhätische Bahn übernimmt die eigentliche Vermarktung und den Einsatz des Wagens sowie die Entlohnung der obligatorischen, freundlichen Hostesse.

Dabei profitieren RhB und Club 1889 gemeinsam: Die Bahn hat einen neuen, authentischen Regio-Erlebnisbahnwagen, den sie recht günstig an Gesellschaften vermieten kann. Er steigert die Attraktivität der Bernina-Linie. Der Club 1889 erhält einen Zehntel der Fahrkosten indirekt in die Projektkassen sowie den Gewinn für Essen und Getränke. Weil «La Bucunada» nur für rund 24 Personen Platz bietet, wird das «Filisurerstübli» nach der Vollendung eine ideale Ergänzung besonders für Gesellschaften auf der Alpennordseite sein. Die Speisen und Weine in diesem Wagen werden aber eine andere Herkunft haben . . .

Eisenbahn statt Lebensmittel im Dorfzentrum

kte. Als vor einem Jahr der neue Coop in Samedan eröffnet wurde, hat die Gemeinde den alten Laden im Dorfzentrum gekauft, nachdem die Gemeindeversammlung diesem Vorhaben zugestimmt hatte. Ziel war es, das Zentrum weiterhin belebt zu halten. Am folgenden Ideenwettbewerb, der sich besonders an Architekten, Verkehrsplaner und Ökonomen richtete, beteiligten sich 20 Teams. Davon sind nach der Vorausscheidung zehn Kandidaten eingeladen, ihre Ideen zu präsentieren. Damit bis zum definitiven Entscheid und Baubeginn etwa Ende September die Lokalität nicht leer steht, fragte die Gemeinde die örtlichen Eisenbahnclubs, die durch ihre Aktivitäten schon mehrfach Publikumerfolge erzielen konnte, ob sie nicht den ehemaligen Verkaufsraum mit grossen Schaufensterflächen für die Passanten beleben könnten. Dem Gemeindepräsidenten Thomas Nievergelt liegt die Rhätische Bahn besonders am Herzen. Schliesslich bietet die Rhätische Bahn schon seit bald 100 Jahren viele Ganzjahresarbeitsplätze.

Nicht wenige dieser Eisenbahner engagieren sich in diesen Hobbyvereinigungen und tragen mit ihrer Freizeitbeschäftigung zu einem guten Image der Bahn bei. Inzwischen haben die Hobbybähnler den Raum liebevoll eingerichtet. Ausser vielen Exponaten sticht vor allem die grosse Modelleisenbahnanlage ins Auge, die ausserhalb der Öffnungszeiten von Passanten

mittels Knopfdruck in Gang gesetzt werden kann. Das Lokal ist jeweils donnerstags von 18.00 bis 21.00 Uhr offen und durch Clubpersonal besetzt. Am 16. August, sowie am 6. und 20. September (eventuell auch am 11. Oktober) gibt es ab 20.00 Uhr zusätzlich eine Diaschau zu betrachten. Nach Voranmeldung auf Telefon 081 851 00 60 (Fax 66) finden jeweils Mittwochnachmittags auch fachkundige Führungen durch das Eisenbahndepot von Samedan statt, das mehrere historische Fahrzeuge beherbergt.

8.12

CEAV: Impressionen vom alten Coop in Samedan

| Martin Pfister, Samedan

Zusammen mit dem Club 1889 konnten wir auch in der Sommersaison 2001 die Ausstellung „Bahnvorbilder – Bahnbilder – Bahnmodelle“ im alten Coop in Samedan weiterführen. Die Gemeinde stellte uns im letzten Jahr die Lokalität gratis zur Verfügung, nachdem der Laden an die Bahnhofstrasse gezügelt ist und das Schicksal der alten Liegenschaft noch nicht feststeht. Die Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV) betreiben die grosse Spur-III-Modellbahnanlage, die von aussen durch die grossen Schaufenster gut einsehbar ist. Per Knopfdruck kann ein Zug in Bewegung gesetzt werden. Jeden Donnerstag von 18 bis

21 Uhr bieten wir richtigen Fahrbetrieb, der bei Kindern grossen Anklang findet. Für Erwachsene plaudert der älteste Personenwagen der RhB, der C 2012, in einer Diashow jeden zweiten Donnerstag abend aus seinem Leben. Der Club 1889 stellt an den Wänden seine Projekte vor. Das Echo, besonders bei den Gästen, ist sehr positiv! Weil die Ausstellung unter dem Patronat des Kurvereins steht, liefert er auch nähere Informationen. Es kann sein, dass die Ausstellung auch im Winter wieder stattfindet.

Verkehrs- und Kurverein Samedan, Plazzet 21, 7503 Samedan
Telefon: 081 851 00 60



Theo Hirschi wird besonders von den Jungen scharf ins Visier genommen. Der begehrteste Mann am 1. August.

fp.



Heinecken sponsorte die T-Shirts und Käppli. Mitglieder beider Vereine posieren am 1.-August-Fest in Samedan.

fp.

8.13

Insider
2001



Kleine Leute, grosse Bahn: Interessante Perspektiven der Spur III. Offenbar lassen sich die jungen vom Hobby begeistern. Die Grösse der Modelle und die Höhe des von Gian Luzi und Theo Hirschi angelegten Trassees auf Modulen übt geradezu eine magische Wirkung auf die jungen Ausstellungsbesucher aus.

fp.



Grosse Leute, kleine Bahn: Andrea Parolini, Kurdirektor Samedan; Guido Ratti, Kundenberater Helvetia Patria (Club-1889-Sponsor); Korpskommandant Fischer, geladener 1.-August-Festredner; Thomas Nievergelt, Gemeindepräsident Samedan; Daniel Reist, Kassier Club 1889 – auf einen Sprung in der Ausstellung.

fp.

Club-Schlaglichter

Besuch der Televisiun Rumantscha

| Gruppe Samedan

Kurz nach dem Erscheinen des letzten Insiders erhielten wir ein Telefon aus Chur: Herr Berther, Journalist beim romanischen Fernsehen, beabsichtigte, einen kurzen Beitrag für die romanische Sendung „Telesguard“ zu drehen. Zusammen mit einem extra aus Zürich angereisten Kameramann drehte er in der Ausstellung im alten Coop von Samedan und in der Betriebswerkstätte der RhB. Es war wieder einmal erstaunlich zu sehen, wieviel Arbeit in einem nur wenige Minuten dauernden Beitrag steckt. Und unser Präsident legte sich (romanisch) ins Zeug.



Präsident Armin Brünegger steht im C 2012 Red und Antwort.

Foto: Martin Pfister

Zufällig war auch unser guter alter C 2012 anwesend. Wir danken hier Herrn Berther für seinen zwar kurzen, aber prägnanten und genauen Beitrag!



Details und Eindrücke werden professionell festgehalten.

Foto: Bernhard Willen

8.14

Insider
2001

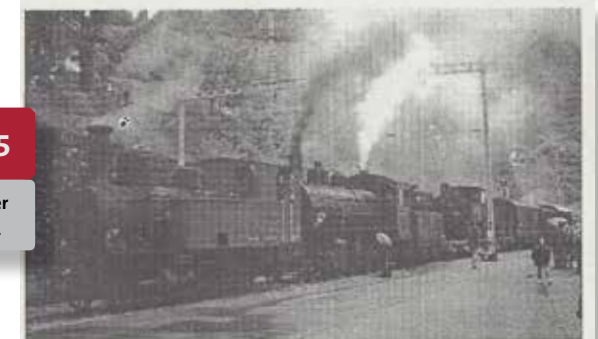
Gewichtiger Besuch in Filisur

| Martin Pfister, Samedan

Am 9. Juli fand in Filisur ein interessantes, wohl einmaliges Dampfloktreffen statt. Der deutsche Industrielle Walter Seidenstricker aus Bielefeld wollte seiner Heeresfeldbahn-Dampflokomotive (was für ein Wort!) „Nicki & Franz S“ während zweier Tage die Rhätische Bahn zeigen. Weil ihre Spurweite nur 75 cm beträgt, wurde sie nach dem Transport per Lastwagen von der bekannten Insel Rügen nach Landquart auf einen Güterwagen verladen. Während die Gäste nun in Filisur Mittag assen, haben die Leute vom Club 1889 die nicht betriebsfähige G 3/4 11 „Heidi“ aus dem Filisurer Schuppen geholt und vor den Zug gespannt. Zur Freude der Photographen sorgte Club-1889-Mitglied Jürg Buxtorf für Rauch aus dem Kamin der „Heidi“. Von Filisur bis Davos ist dem Extrazug ein Krokodil vorgespannt worden. Nach Ausfahrt des Zuges verschwand unser „Heidi“ wieder im Schuppen und der einmalige Spuk war vorbei.



Die Heeresfeldbahn-Dampflokomotive „Nicki & Franz S“ in Filisur.



G 3/4 11, G 4/5 107 und die „Rügener“ in Filisur. Fotos: Martin Pfister

8.15

Insider
2001

8.16

Rhätische Bahn
ferrovie retica
vialler retica

Chur, 28. November 2001/Ka

RhB – MP – P – BLZ
Tel. 990 372
Memo: XRHB01
e-mail: BLZ@rhb.ch

KS 322

SF DRS Fensterplatz „Engadin“

Extrazüge und weitere Anordnungen

Pontresina – Ospizio Bernina

Samstag, 01. Dezember 2001

Es verkehren gemäss diesem KS bzw. Df:

9417	Pontresina – Ospizio Bernina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)
9446	Ospizio Bernina – Pontresina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)
9427	Pontresina – Ospizio Bernina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)
9452	Ospizio Bernina – Pontresina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)
9437	Pontresina – Ospizio Bernina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)
9462	Ospizio Bernina – Pontresina	Tw 34 und C114 („La Bucunada“)

Die verschiedenen Drehsequenzen von SF DRS sind dem Drehplan zu entnehmen.

Formation: ABe 4/4 34 und C 114

Begleitung: durch P. Härtli

Bemerkung: Der C114 steht im Moment im BW Samedan. Samedan leitet den C114 am Freitag mit Zug 5751 nach Pontresina. Tw 34 und C114 sind im Depot in Pontresina über Nacht abzustellen.

Besteller: Direktion RhB

Empfangsbescheinigung: Gemäss FDR 10.6

Betriebsleitzentrale RhB:
Kessler

8.17

DIE SÜDOSTSCHWEIZ

MITTWOCH, 13. JUNI 2001

Fröhliche Krokodilstränen



Krokodilstränen zum Abschied: Eine der letzten RhB-Lokomotiven des Typs Ge 6/6 – im Volksmund meist Krokodil genannt – zieht nach München ins Deutsche Museum (Seite 2). Und weil Krokodilstränen keine echten Tränen sind, lachten Roald Hofmann und Museumsdirektorin Sylvia Hladky gestern auch fröhlich um die Wette.

Bild Peter de Jong



DIE SÜDOSTSCHWEIZ

MITTWOCH, 13. JUNI 2001

Abschied von der «Heimat»: Das Krokodil 411 ist bereit für die Reise nach Deutschland.

RAI Peter de Jong

Die RhB fährt nach Bayern

Das Deutsche Museum in München erhält eine «Krokodil»-Lokomotive geschenkt

Eine der legendären Krokodil-Lokomotiven der Rhätischen Bahn (RhB) verlässt Graubünden in Richtung Deutschland. Sie wird in Zukunft im neuen Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München zu bestaunen sein. Damit verbleiben noch drei «Krokodile» im aktiven Streckendienst.

• VON STEFAN SCHMID

In den Fünfzigerjahren verkehrten 15 Lokomotiven mit der technischen Bezeichnung Ge 6/6, die auf Grund ihrer dreiteiligen, gelenkigen Konstruktion von Eisenbahnfreunden liebevoll «Krokodile» genannt werden, auf dem

Streckennetz der RhB. Seit der gestrigen Übergabe der Krokodil-Lokomotive mit der Nummer 411 an das Deutsche Museum in München verkehren von den legendären RhB-Lokomotiven noch drei – mehr oder weniger regelmässig – in Graubünden.

Neuer Job für das Krokodil

Das Krokodil 411 erhalte in Deutschland eine neue Bestimmung und werde als Botschafterin der RhB für die Erlebnisbahn Graubünden werben, sagte Roald Hofmann, Grossprojektecontroller der RhB, gestern an der Übergabe des Krokodils in Landquart. Zusammen mit einem Salonwagen aus dem berühmten Engadin-Calais-Express wird es in Zukunft in der Halle «Schienenverkehr» des zurzeit im Bau befindlichen Verkehrs-

zentrums des Deutschen Museums ausgestellt. Nach einem feierlichen Empfang in München morgen Donnerstag werden die Krokodil-Lok und der Salonwagen – bis zur Eröffnung des Verkehrszentrums im Jahr 2003 – in einem Depot in Oberschleissheim (Deutschland) untergebracht.

Die Direktorin des Verkehrszentrums, Sylvia Hladky, bedankte sich bei der RhB für das grosszügige Geschenk. Sie sei froh, dass es dem Deutschen Museum nach zehnjährigen Bemühungen endlich gelungen sei «diese technik- und kulturgeschichtlich bemerkenswerte Schmalspurlok» nach Deutschland zu holen. «Das Krokodil 411 wird eines der Highlights im neuen Verkehrsmuseum», betonte Hladky gestern in Landquart. Besonders interessant sei die Lok für das Museum wegen ihrer ungewöhnlichen

Bauart. Ausserdem stehe das Krokodil als Symbol für die Luxusreisen in den Dreissiger- und frühen Fünfzigerjahren sowie als Beispiel für die frühe Elektrifizierung, so Hladky.

Seit 1920 im Einsatz

Die ersten sechs RhB-Krokodile wurden im Dezember 1919 bestellt. Sie waren speziell darauf ausgerichtet, um mit schweren Zugkompositionen auch steile Streckenabschnitte überwinden zu können. Die dafür notwendigen, leistungsstarken Fahrmotoren erforderten eine Länge der Lokomotive von 13,3 Metern. Um trotzdem die engen Kurvenradien einer Schmalspurbahn passieren zu können, entwickelten die Ingenieure die charakteristische dreiteilige Konstruktion des Krokodils.

Club
1889

Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn

Samedan, 28. August 1998

Rhätische Bahn
z.H. Herrn Roald Hofmann
Bahnhofstrasse 25
7000 Chur

Plädoyer für den As 1154 der RhB

Sehr geehrter Herr Hofmann

Wie Sie uns mündlich zugetragen haben, bestehen Pläne, den As 1154 in einen Barwagen umzubauen. Das ist aus Sicht unseres Vereins ein wenig sinnvolles Unterfangen. Mit diesem Brief möchten wir darlegen, warum.

Wo muss der As 1154 eingeordnet werden?

In den zwanziger und dreissiger Jahren bestellte die RhB bei der SIG eine ganze Serie neuer vierachsiger Wagen mit Übergängen, die heute allgemein als Stahlwagen bekannt sind. Alle diese Wagen sind äusserlich normalspurigen Schnellzugswagen nachempfunden. Besonders in der ersten Klasse wurde angestrebt, den Luxus und die Ästhetik der Wagen der grossen europäischen Expresszüge für das betuchte Reisepublikum nach St. Moritz ebenfalls in Schmalspur anzubieten. Als Vorlage dazu dienten (besonders für den heute gern wieder eingesetzten As 1161) die Wagen der CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens) mit ihrer Pullman-Sitzordnung. Das heisst: grosse Fauteuilssessel mit Tischchen, an denen Essen am Platz serviert wird. Auch die drei nostalgischen Ex-Mitropa-RhB-Speisewagen und eben der As 1154 versprühen den Charme dieser sehr gepflegten Reiskultur.

Wer einmal in den schön restaurierten CIWL-Wagen des Reisebüros Mittelthurgau gereist ist und verfolgt, mit wieviel Erfolg diese Komposition vermarktet wird, zieht schnell Parallelen zum legendären Engadin-Express (siehe Bild aus dem Buch „Bahnsaga Schweiz“, Beilage 1) mit den schönen Stahlwagen und fragt sich, warum nicht ähnliches bei der Erlebnisbahn RhB möglich ist. Ein Anfang wurde kürzlich mit der Renovation von zwei ehemaligen Montreux-Oberland-Bahn-Salonwagen gemacht, deren neue Farbgebung an die originale CIWL-Farbgebung anknüpft. Der As 1154 ist innen von einer bestechenden Eleganz, ausgestattet mit edlen Hölzern wie Mahagoni und Nussbaum, mit vielen originalen Messingteilen und alten gerahmten Photographien, die - nach dem letzten Augenschein - inzwischen gestohlen oder sonstwie entfernt wurden. Dem Stile nach passt er ausgezeichnet zum As 1161 und zu den alten Speisewagen (um ehrlich zu sein: besser als die As 1141-1144, die im Grunde keine echten RhB-Wagen sind), nicht nur von innen sondern auch von aussen gesehen.

Umbau zum Barwagen?

Nachdem der As 1154 1986 grundlegend restauriert worden war, schien es, als sei seine weitere Zukunft gesichert (siehe Bericht von F. Sivor, „RhB-Nachrichten“ vom 2. Juli 1986, Beilage 2). Leider konnte er sich nie richtig als Salonwagen etablieren, vielmehr wurde er als Reserve-Erstklasswagen eingesetzt, was vor allem mit seinen sechs Abteilen begründet wird. Ihn deshalb als Barwagen umzubauen, ist aus folgenden Gründen wenig sinnvoll:

1. Für den Ausbau eines Tanzwagens stehen viele andere Stahlwagen der gleichen Serie zur Verfügung, (A 1207-1211, B 1615-1620 und B 2281-2284), welche Ende der achtziger Jahre in Landquart wenig glücklich für Spitzenzeiten umgebaut wurden und allmählich ausser Dienst gesetzt werden. Sie bilden eine gute Quelle für „Sonderwagen“. Äusserlich passen sie ebenso gut zur „Stiva Retica“, zum As 1161 und zu den Speisewagen wie der As 1154.
2. Der As 1154 hat eine für einen Gangwagen seitenspezifische Fenstereinteilung. Als Grossraumwagen wirkt er allenfalls originell, bestimmt nicht schön.
3. Der Wert des Wagens wurde erkannt; Herr Sivor liess ihn Mitte der achtziger Jahre in Landquart technisch erneuern und restaurieren. Im Film „Jürg Jenatsch“ von Daniel Schmid gelang er sogar zu kinematographischen Ehren, was belegt, dass es sich hier nicht um einen gewöhnlichen Wagen handeln kann, zog er doch die Aufmerksamkeit eines Regisseurs auf sich.
4. Ein Umbau zum Barwagen setzt eine Sùlsicherheit voraus - wenn er zu den anderen Salonwagen passen soll - die RhB-„Innenarchitekten“ nach jüngsten Erfahrungen nicht mehr aufbringen. Der As-1154-Barwagen würde immer als Umbau zu erkennen sein.

Fazit: Es ist schwer einzusehen, weshalb für einen Barwagen ein historisch interessanter, ästhetisch bestechender, ein vor zwölf Jahren aufwendig restaurierter Wagen mit wertvoller Innenausstattung verwendet wird, wenn genügend Alternativen vorhanden sind.

Wie weiter mit dem As 1154?

Im heutigen Zustand gibt der As 1154 in der Tat nicht viel her. Seine Abteile wirken öde und unfreundlich. Die Polsterung wie in den Zweitklasswagen (sic!) neuerer Generation leistet wohl einen beträchtlichen Beitrag dazu. Wir glauben, mit *wenigen Eingriffen* sei es möglich, aus dem As 1154 wieder einen einsetzbaren Salonwagen machen zu können. Die Philosophie dazu muss sein, den Abteil- (sprich: *Séparée*)charakter zu betonen anstatt verneinen zu wollen, und dem Wagen wieder seine ursprüngliche Eleganz zu verpassen, die vom geniesserischen Bahnkunden (Familien, kleinen Gruppen usw.) besonders in der schönen Alpenwelt verstanden, und im gediegenen Abteil quasi in den „eigenen vier Wänden“ erlebt werden kann.

Die nötigen Eingriffe:

- Die crème-bleue Farbgebung wie für die vier Ex-MOB-Salonwagen stünde ihm ausgezeichnet.
- Der aktuelle Polsterüberzug müsste wieder durch dunkelroten Plüsch ersetzt werden.
- Weisse Tücher auf Kopfhöhe und über die Ohrenbacken an den Sitzbänken, bestickt mit dem schönen Salonwagenemblem der RhB, unterstreichen die Exklusivität des Wagens.
- Ersetze man die aktuellen Tischchen durch grössere, wäre es vielleicht möglich, Essen im Abteil zu servieren. Godeignes Licht spendet ein Tischlämpchen. Ähnliches gibt es im Pullman-Wagen „Côte d’Azur“ des Reisebüros Mittelhurgau (siehe Beilage 3, Auszug aus dem Prospekt des Nostalgie-Orient-Expresses von Alby Glatt, dem grossen Entdecker und Restauratoren von eleganten CIWL-Wagen). Der As 1154 könnte mit einem alten Speisewagen eingesetzt die sehr beliebten nostalgischen Speiseplätze um mindestens 24 Plätze erhöhen.

Ein Einsatz erfordert Phantasie und Feingefühl. Ist es beispielsweise nicht möglich, Tische im Speisewagen zusammen mit einem Abteil im As 1154 für eine Reise zu verkaufen? Ergänzen sich die zwei schweren Salonwagen As 1154 und As 1161 nicht wunderbar, indem sie den Mitgliedern einer grossen Reisegesellschaft ermöglichen, sich im grossen wie im kleinen Rahmen zu unterhalten? Viele Menschen mögen es, unter sich zu sein.

Vielseitiger Salonwagenpark

Eine kleine Phantasie:

Wie wäre es, anstelle des As 1154 einen der As 1141-1144 zum Barwagen umzubauen? Dies würde sehr stilvoll, weil der Barwagen ohne grosse Veränderungen erstellt werden kann. Die Bar mit Kühlschrank und Musikanlage käme in den Bereich der ovalen Fenster zu liegen, und durch das Entfernen der Trennwand entstünde ein überzeugender, schöner Grossraum. Die Fauteuils könnten irgendwo eingemottet oder je nach Anlass wieder in den Barwagen gestellt werden. Dieser Wagen liesse sich als Bar-, Tanz- oder normaler Salonwagen einsetzen, auch in Kombination mit einem anderen der gleichen Serie. Kulturhistorisch wäre damit nichts verloren, weil die RhB dann immer noch drei originale Ex-MOB-Salonwagen besässe. Zusätzlich hätte sie einen sehr eleganten Abteilsalonwagen mit Tischgelegenheit und einen gediegenen Pullman-Salonwagen im Angebot. Wirklich ein interessanter, flexibler Salonwagenpark, der sich vielseitig einsetzen lässt.

Letzte Chancen

Wir vom Club 1889 hoffen, Ihnen mit diesem Beitrag vermitteln zu können, was uns am As 1154 gelegen ist. Die Auseinandersetzung mit dem Rollmaterial der Rhätischen Bahn - teils in der Freizeit, teils beruflich - zeigt, dass die Bündner Staatsbahn im internationalen Vergleich viele aussergewöhnliche Fahrzeuge besass und einige wenige noch besitzt. Sie werden in der Zukunft noch an Wert gewinnen, wenn sie richtig vermarktet anstatt verkauft, verschrottet oder verunstaltet werden. Der As 1154 gehört unserer Meinung nach zu diesen Raritäten. Es handelt sich hier um eine der letzten Chancen für die RhB, Stil und Grösse zu zeigen und mit etwas Phantasie dem Bahnkunden besonderes Ambiente zu verkaufen und gleichzeitig auch der Nachwelt ein Stück Bündner Bahngeschichte zu erhalten. Dieses Schmuckstück auf Schmalspurschienen einem zeitgeistigen Einfall zu opfern, wäre leichtfertig und würde später aus obgenannten Gründen bestenfalls mit Unverständnis und Ärger kommentiert werden. Der Verein Pro Salonwagen RhB fordert ja seinerseits: „SOS - Helfen Sie mit, diese historischen Salonwagen zu retten!“ Vom Zerstören war nicht die Rede, oder?

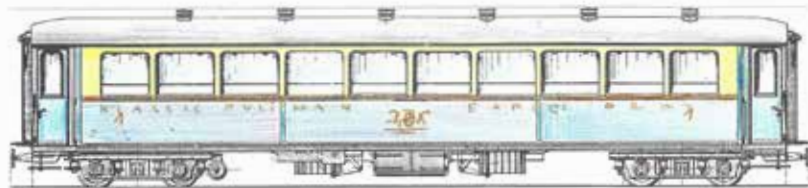
Mit freundlichen Grüssen
für den Club 1889

Fredy Pfister

Beilage:
Beilagenkatalog



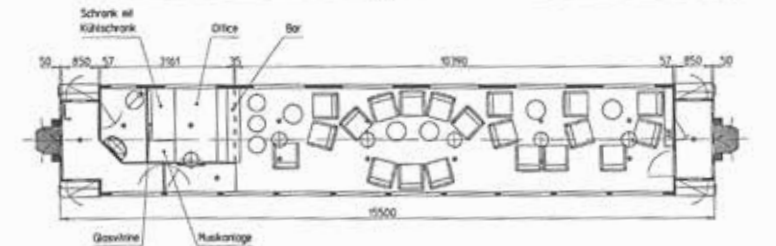
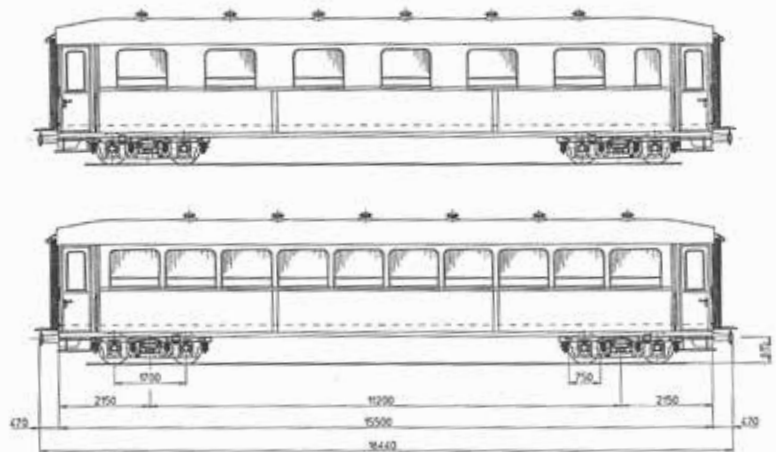
Beilagenkatalog



Beilage 1 Die Blütezeit: im Engadin-Express

Dieses bekannteste Bild aus den dreissiger Jahren (hier aus dem Buch „Bahnsaga Schweiz“) verdeutlicht die Idee des Engadin-Express: Normalspurkomfort auf Schmalspur. Hinter dem Gepäckwagen ist der Aⁿ 54 eingereicht, ganz links ein Speisewagen, hier noch mit „Mitropa“ angeschrieben. Diese Wagen kommen bei Reisenden auch heute noch gut an, weil sie mit viel Holz ausgekleidet wurden und eine gemütliche Eleganz versprühen, wie sie die heutige hitzige Industrie nicht mehr zustande bringt. Welche Schmalspurbahn in Europa besitzt noch vergleichbare Originale jener Zeit?





Sitzplätze lose Sitze	17-24
Sitzplätze barstühle	3
Sitzplätze Total	20-27

Zeichnung: 20472 Ausführung: 1954 Maßstab: 1:50 Blatt: 1 von 1 Datum: 1954		Baugruppe: 20472
--	--	---------------------

Name: Barwagen Art: 150 Hersteller: ZR		Anzahl: 1 Material: 150 Gewicht: 150 Länge: 150 Breite: 150 Höhe: 150
20472 ZR		2-20472

Der Traum vom Bahnmekka Graubünden Davos-Filisur mit historischen Zügen

Vor rund einem Jahr entstand eine ungeheure Idee in gewissen Köpfen des Club 1889: Wie wäre es, fahrplanmässig historische Züge in der Zügenschlucht zwischen Davos und Filisur verkehren zu lassen?

Armin Brüngger, Celerina
Martin Pfister, Samedan

Unbefriedigende Situation

Eines wissen nicht nur die Insider und jene, die ihn lesen: Die Rhätische Bahn ist ein bedeutender Anziehungspunkt für viele in- und ausländische Eisenbahnfreunde in der Schweiz. Die Bahn ist in der glücklichen Lage, eine spektakuläre Linienführung über schönste Kunstbauten in einer vielbesungenen Landschaft zu haben. Das Rollmaterial war und ist immer auf dem neuesten Stand der Technik und stets auch von ausgesuchter Ästhetik.

Leider ist es heute nur durch Zufall möglich, ein RhB-Krokodil, eine Ge 6/6 I aus den zwanziger Jahren, im Einsatz zu erleben. Für den täglichen Einsatz nicht mehr geeignet, kommen sie nur noch bei Lokmangel zum Einsatz. Eine Wir meinen deshalb, mit *fahrplanmässigen historischen Zügen* wäre unser Kanton um einen Anziehungspunkt reicher. Züge mit besonders interessanten Lokomotiven und den entsprechenden historischen Wagen mit Restaurant oder Bar gefallen nicht nur den Fans, auch Frauen und Kinder sind solchen Kompositionen sehr angetan.

Eine ideale Museumsstrecke

Es wurde einmal gemunkelt, die Linie von Davos nach Filisur würde eingestellt. Das ist heute nicht mehr aktuell. Aber die Strecke ist nicht so ausgelastet wie der Albula, bietet aber verschiedene Attraktionen, prädestiniert für einen Museumsbetrieb. Die Zügenschlucht bedingte den Bau zahlreicher Brücken und Tunnels. Beispiele sind der

Brombenz-Viadukt, der Sägentobel-Wasserfall, die Station Wiesen mit Sicht auf den atemberaubenden Wiesner-Viadukt samt Hippscher Wendescheibe, der Cavia-Viadukt und die Nähe zum Landwasserviadukt. Die Station Filisur ist selber schon Museumsbahnhof mit der Remise (samt „Heidi“), dem Wasserkrahn und der Drehscheibe. Entlang der Strecke verläuft der gut ausgebaute Wanderweg. Bei jeder Station kann die Fahrt unterbrochen und ein Stück gewandert werden.

Damit nicht genug. Auf dem Schmelzboden bildet das Schaubergwerk am Silberberg einen Anziehungspunkt und neuerdings lockt auch die Brauerei Monstein zunehmend Besucher ins Dorf. Die romantische Station Wiesen bietet eine Gartenwirtschaft an, von der sich der Bahnbetrieb beobachten lässt.

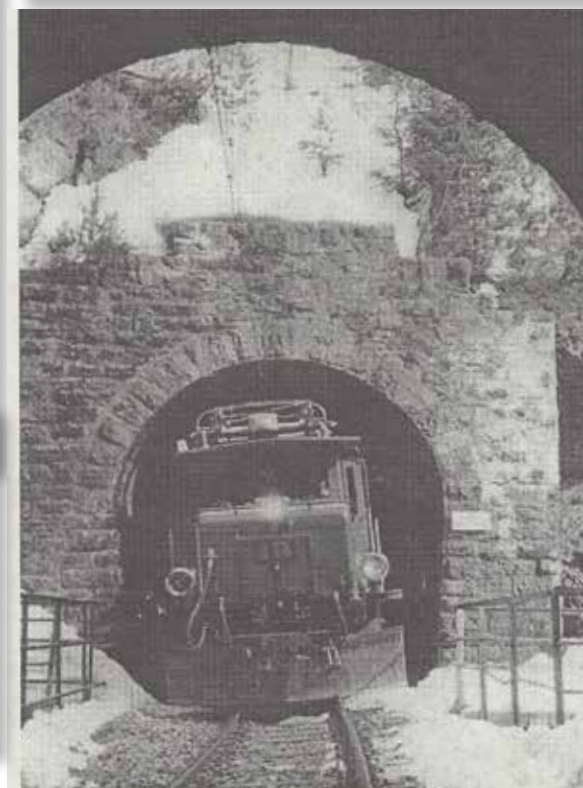
Fast schon beschämend ideal ist die Lage der Strecke. Sie beginnt in der höchstgelegenen Stadt Europas, Davos, und bietet in Filisur Anschluss ins Oberengadin und in die Südtäler. Sie ist über den Wolfgang leicht vom Prättigau und durch den Vereina vom Unterengadin erreichbar, der Weg vom Schams, vom Oberhalbstein, vom Hinterrhein und vom Domleschg ist ebenfalls nicht weit!

Eine genauere Überlegung wert

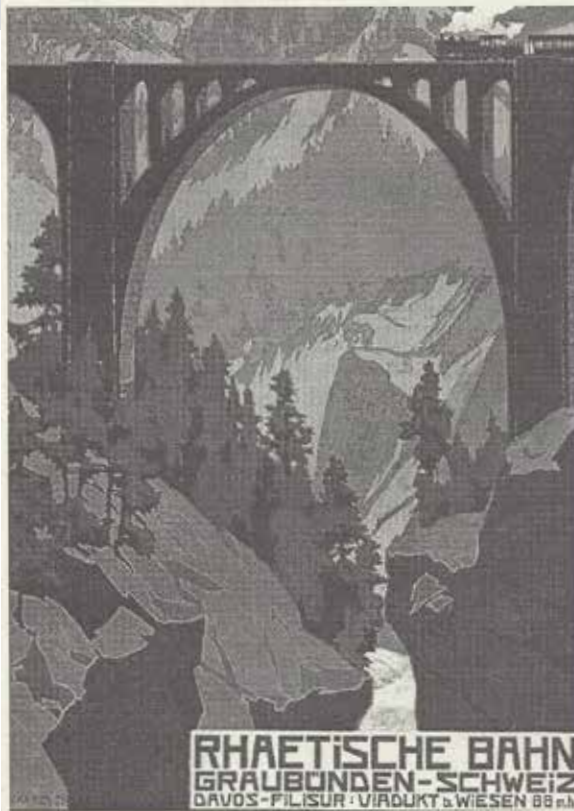
Das Projekt ist für den kleinen Club 1889 natürlich zu gross. Wir veröffentlichen diesen Artikel, um die Diskussion anzuzetteln. Es ist nämlich alles da: die Fahrzeuge, die Strecke, die Landschaft, die Wanderwege! Es geht nur noch darum, Züge *fahrplanmässig* einzusetzen, damit eine Familie im Aargau genau weiss, an welchem Wochentag sie nach Filisur kommen muss, um Bahn pur erleben und gleich noch den Besuch des Bergwerks miteinplanen zu können. Die Anreise ist per Bahn *aus allen Himmelsrichtungen möglich* und sie dauert nicht lange. Also: wie wär's?



Die Oerlikoneri 353 beim Sägentobel-Wasserfall. Fotograf
Foto: Tibert Keller



Die Ge 6/6 I 414 im Sägentobel, eine der Attraktionen der Linie.
Foto: Tibert Keller



Walter Koch: Plakat für die Rhaetische Bahn 1909. Stillsiert ist das Wiesner-Viadukt mit Dampfzug dargestellt.
Postkarte des Museums für Gestaltung Zürich



Gut frequentiertes Bahnhofsbeizli in Wiesen. Foto: Furter, Davos



Die Zügenschlucht. Foto: Furter, Davos

Bergbaumuseum Graubünden im Schmelzboden, Davos

Mining Museum of the Grisons at Schmelzboden Davos



Bergbauiedhang, Aining süßgen Schmelzboden-Hoffnungsau, Davos.
Aquarell Water color 1842

Schaubergwerk am Silberberg

Historical Mining Sites at Silberberg

Gesteinslehrpfad Zügenschlucht

Educational Rockpath at the Zügenschlucht

Aufrichte und Übergabefeier «Filisurer-Stübli», Fertigstellung Langholzwagen

Wegen den guten freundschaftlichen Beziehungen mit den Filisurern fand die 5. Generalversammlung zum ersten mal ausserhalb des Oberengadins statt, und zwar am 18. Januar im Hotel Grischuna.

An der Versammlung wurde dank der Vorarbeit des Vorstandes ein wichtiges Traktandum in relativ kurzer Zeit abgehandelt: der Beitritt zum neu zu gründenden Verein «historic RhB». Es zeigte sich aus Gesprächen der letzten Jahre, dass der «Verein pro Salonwagen RhB» (um Alby Glatt und Willy Hochstrasser), die «Dampffreunde der Rhätischen Bahn» (um Marcello Haudenschild) und der «Verein Bahnhistorisches Museum Albula» (um Willy Ziltener) ganz ähnliche Ziele verfolgten und die Anstrengungen deshalb auch gegenüber der RhB kanalisiert werden müssten. Der Beitritt wurde als Chance erkannt, die eigene Arbeit im Kanton besser bekannt zu machen und leichter an Sponsoren zu gelangen. Deshalb wurde die bisher erfolgreiche Gruppe «Öffentlichkeit und Sponsoring» (Marketing) aufgelöst. Wie Diskussionen im Vorfeld ergeben hatten, war die Gründung von «historic RhB» nur mit einem Beitritt des Club 1889 sinnvoll. Dank dem Hinweis, dass ein Austritt jährlich möglich wäre, wurde dem Beitritt mit 24 Ja-Stimmen zu 2 Enthaltungen zugestimmt.

Mario Hotz gab sein Amt als Vizepräsident ab, so dass die Stelle vakant blieb. Neu wurde Fredy Pfister als Aktuar gewählt.

Im der Zeitschrift «Das Beste» vom Reader´s-Digest-Verlag erschien ein Artikel über den «Bahnenthusiasten» Armin Brüngger

Clubzeitschrift «Dr Insider» / «Die Bündner Kulturbahn»

Die Clubzeitschrift «Dr Insider» erschien in neuem Layout und vierfarbig in einer Auflage von 3000 Exemplaren [9.1]. An der GV wurde angekündigt, die Clubzeitschrift in die von *historic RhB* herausgegebene «Bündner Kulturbahn» aufgehen zu lassen.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Restauration des Bernina-Krokodils zeigte erste Erfolge, so konnte das Drehgestell 1 in neuem Zustand präsentiert werden. Alle Isolatoren der Motoren waren noch in gutem Zustand. In der Hauptwerkstätte Landquart konnten die Achsen kontrolliert und überdreht werden. Viel Zeit wurde für Transporte zwischen den Werkstätten in Samedan und Poschiavo investiert. Mario Costa berechnete die Lok-Elektrik neu, dafür musste der Club 1889 eigens ein Programm anschaffen [9.2].

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

Die Sponsorsuche für die «Heidi» wurde vorangetrieben. Armin Brüngger überlegte sich sogar, die Lok einem Sponsoren für Werbezwecke ein Jahr lang zur Verfügung zu stellen. Weil die Lok mit Ölfeuerung ausgestattet werden sollte, wurden insbesondere Brennstoffhändler angesprochen [9.3].

Gruppe Landquart/Chur: N 1513/1520 «Langholzwagen», K1 5615, Xk 9076 (Z 26)

Die Langholzwagen wurden von der Gruppe Landquart/Chur fertiggestellt [9.4+9.5] und am 11. Oktober mit einem Extrazug eingeweiht [14.9]. Am 19./20. Oktober wurden sie anlässlich der Vereinsreise der Dampffreunde der Rhätischen Bahn einem grösseren Publikum präsentiert. Vorgängig, am 6. März, zeigten die Mitglieder der Gruppe die Wägelchen anlässlich der Generalversammlung des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn in Untervaz auf Güterwagen, weil die Wagen noch nicht fahrtüchtig waren [9.26]. Zur Freude der Gruppenmitglieder erhielten sie von der RhB den ehemaligen zweiachsigen Bahnpostwagen Z 26, welcher 1970 zum Dienstwagen Xk 9076 umfunktioniert worden war, als Magazin- und Werkstattwagen zugeteilt. Die Firma Müller Gleisbau AG, welche im Depot Sand in der daneben liegenden Werkstatt eingemietet war, überliess den Clubmitgliedern ihre Werkstatt zur Mitbenützung.

Als nächstes Restaurationsprojekt nahm die kleine, sehr gewissenhaft arbeitende Gruppe Landquart/Chur den K1 5615 in Angriff, ein letzter Repräsentant einer einstmals grossen Serie von «Viehwagen» von 1911.

X 9064 – «Filisurer-Stübli»

Die Restaurationsarbeiten kamen gut voran, so dass am 6. April Aufrichte mit einem Engadiner Tännlein und den Filisurer Sponsoren gefeiert werden konnte [9.6–9.10]. Bereits am 19. Oktober wurde dank des planmässige Arbeitsfortschritts [9.11+9.12] mit einem grossen Bahnhofsfest in Filisur der Wagen der Gemeinde und der RhB übergeben werden. Der pünktlich aus Samedan eingetroffene Extrazug wurde mit der Filisurer Dorfmusik empfangen. Am gleichen Tag fuhren Extrazüge nach Davos und zurück, am Folgetag mit dem «Filisurer-Stübli» nach Samedan (Stammnetz-Krokodil) und nach Scuol (Dampflokomotive) statt [9.13–9.25].

Gbk-v 5563 «25 Jahre Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn»

Der Güterwagen Gbk-v 5563 war Ende Winter fertig gestrichen, auf seinen Türen wurden zwei grosse Logos mit dem Schriftzug «25 Jahre – Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn» aufgezogen. Anlässlich eines «Apéros unter Kollegen» übergaben die Clubmitglieder Marcello Haudenschild den Wagen am 6. März in Untervaz [9.26].

Clubeigenes Catering

Die Filisurer wollten nach Vorbild der «La Bucunada» ebenfalls ein regionalspezifisches Catering im «Filisurer-Stübli» mit Hilfe des Club 1889 betreiben. Das war auch für mögliche Lieferanten nicht zuletzt ein Grund, Geld für den Wagen zu spenden [9.27].

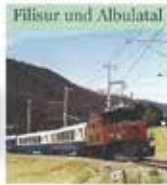
Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

Wohl zum ersten Mal überhaupt fuhr «La Bucunada» im blauen «Arosa-Express» durchs Schanfigg. Für die Lokalpresse war das ein Artikel wert [9.29].

Plinio Lardi, Hotelier aus Le Prese, liess «La Bucunada» im Rahmens eines kleinen Marktes mit regionalen Produkten als besonderen Blickfang neben die Gleise vor sein Hotel «La Romantica» stellen [9.30+9.31] und bewirtete im Wagen Gäste.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Der im Jahr 2000 gegründete Verein Bahnhistorisches Museum Albula diskutierte einen weiteren Standort für das geplante Bahnmuseum; es wurde neu auch das alte Zeughaus in Bergün ins Feld geführt. Es bot sich mit diesem Museum, eine 2. Chance, die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge unterzubringen.



Insider



9.1

Jährlich erscheinendes Informationsblatt der drei Arbeitsgruppen des Clubs 1889 mit Berichten zur historischen RhB



**Langholzwagen
wieder mit Ladung**

**Gruppe Landquart/Chur
Seite 24**

**Regio-Erlebnisbahn-
Sonderwagen**

**Gruppe Samedan
Seiten 9, 32**



**Erster Erfolg
beim BB-Krokodil**

**Gruppe Poschiavo
Seite 39**



www.club1889.ch

Stand der Arbeiten an der Ge 4/4 182

Text: Ernst Demonti, Cologne

Deutsche Zusammenfassungen: Fredy Pfister

Seite 39

9.2

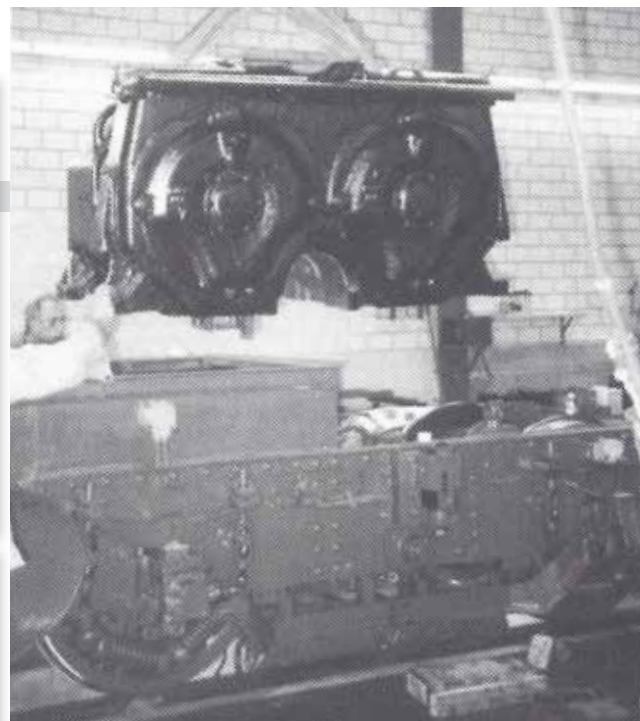
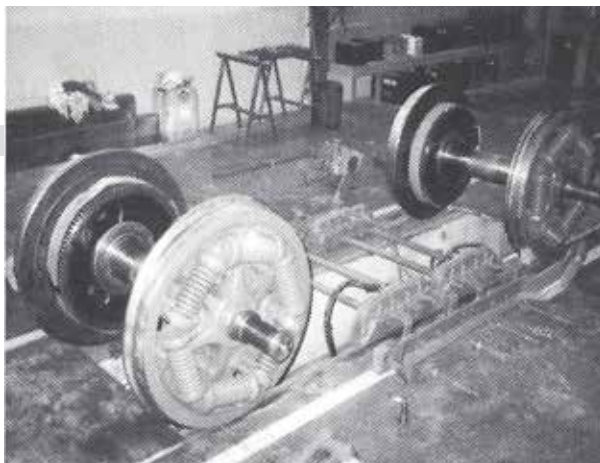
Insider
2002

Nach dem negativen Entscheid der Rhätischen Bahn für einen Renovationsplatz in der Betriebswerkstätte in Poschiavo hatten unsere Motivation und unser Idealismus wieder Aufwind bekommen: Wir haben uns organisiert und mit Hilfe und Unterstützung unserer Sponsoren die Werkstatt neben der Garage der Gebrüder Fratelli Lanfranchi in Cologne eingerichtet. Andere Renovationsarbeiten haben wir durch die Hilfe unserer Samedner Freunde im Depot in Samedan ausgeführt.

Das Drehgestell I präsentiert sich in neuem Zustand. Die Motoren wurden demontiert, gereinigt, gestrichen und wieder montiert. Mit Erstaunen haben wir nach verschiedenen Tests festgestellt, dass alle Isolationen in gutem Zustand waren – in der Vergangenheit wurde offenbar gute Arbeit geleistet. In Landquart wurden die Achsen kontrolliert und überdreht. Nachdem auch das Bremsgestänge überholt wurde, konnten wir wieder alles zusammenfügen.

In Cologne, wo wir uns jeden Donnerstag treffen, haben wir die zwei Ventilatoren und den Kompressor überholt. Zurzeit nehmen wir die Vakuumbremspumpe auseinander. Viel Zeit investieren wir in Transporte, so zum Beispiel, um Hochdruckreinigungen im Depot von Poschiavo vorzunehmen. Nach dem Zusammenbau in Cologne fahren wir die grossen Teile zum Bahnhof, wo wir sie in einem gedeckten Güterwagen zwischenlagern können. Die Fratelli Lanfranchi vereinfachen uns diese recht komplizierte Angelegenheit durch das kostenlose Zurverfügungstellen von Auf- und Ablageanlagen. Ein grosser Dank geht an alle Sponsoren, die uns mit kleinen und grossen Gaben und Spenden die Arbeit ermöglichen. Im Innern der Lok müssen alle elektrischen Kabel entfernt werden, um für die neue Verkabelung Platz zu schaffen. Der Kasten und die Vorbauten müssen gesandstrahlt werden. Unser Ingenieur, Mario Costa, bereitet die Schemen für das Elektrische vor, mit einem Programm, das der Club 1889 eigens für diese Zwecke erstanden hat.

Ich hoffe, weiterhin auf die Freundschaft und die schönen Stunden zählen zu können, und dass sich weitere motivierte Arbeitskräfte finden lassen, die unser Ideal teilen. Nach einem ersten, wohl zu optimistischen Termin (2003) haben wir kein Datum für die Vollendung der Lok gesetzt. Wir möchten uns nicht verpflichten, sind aber überzeugt, dass die Lok «eines nicht allzu fernen Tages» ihren Zug über den Bernina ziehen wird!



Das Innenleben der Ge 4/4 182

Text: Mario Costa, Poschiavo

Seite 40

Während des Jahres 2001 begann in Samedan der Umbau der Lok Ge 4/4 182 mit der Demontage mechanischer Teile. Der folgende Text beschreibt kurz die Arbeiten rund um die Schemen elektrischer und pneumatischer Komponenten, die die Basis sind für die Rekonstruktion der Steuerelemente. Der Club 1889 hat dazu eigens das Programm AutoCAD LT angeschafft, das effizientes Arbeiten ermöglicht.

Der Besitzer der Lok in Frankreich hat wichtige, funktionierende Teile der Steuerung für andere Lokomotiven verwendet. Diese Stücke müssen somit ersetzt, erneut errechnet, rekonstruiert oder – falls zu kostspielig – aus auf dem Markt erhältlichen Teilen umgebaut werden. So werden auch die Pläne der Lok nach neuen Kriterien und Erkenntnissen und vor allem besser lesbar neu gezeichnet. Das Bild 1 zeigt einen Ausschnitt eines alten Schemas, sehr schwierig zu interpretieren und zu verfolgen. Die Bilder 2, 3 und 4 illustrieren Detailschemen, die zahlreich sein werden. Diese sind in die einzelnen Stromkreise unterteilt und deshalb im Vergleich zum Original einfacher zu lesen, weil sich nicht das ganze Programm auf einem Blatt befindet. Dank der Mitarbeit von Franz Galliker, Ingenieur und Experte bei der ABB und seit Mai 2002 bei der Stadler in Dussnang, konnte der Zustand der Fahrmotoren verifiziert und die jeweiligen charakteristischen Kurven gezeichnet werden.

Der Verfasser zeichnet nun die einzelnen Schemen. Die Herausforderung besteht im Errechnen einer Traktions- und Bremssteuerung mit Last, vorwärts und rückwärts, wobei die originalen Steuerelemente fehlen. Um alte und neue Pläne korrelieren zu können, werden die Originalbezeichnung und -positionen der Verkabelung verwendet. Widerstände sollen eine allzu komplizierte Steuerung vermeiden. Das Krokodil besass einst Favelay-Stromabnehmer, die in Frankreich verblieben sind. Neu werden Pantographen des Typs Pp 2000 montiert werden. Es werden mechanisch wie auch auf der Ebene der Projektstudie und der Erstellung der Schemen noch viele Arbeitsstunden geleistet werden müssen. Wir wünschen aber, dass die Lok in wenigen Jahren historische Züge über den Bernina zieht.



«Wir erhalten historische Fahrzeuge der RhB»

9.4

Rhätische Bahn-Freaks aus ganz Graubünden haben sich zum «Club 1889» zusammenschlossen, der sich darauf spezialisiert hat, längst ausrangiertes Rollmaterial bis zur Fahrtüchtigkeit zu restaurieren und somit der Nachwelt zu erhalten. Gewerkt wird auch im Arosabahn-Depot im Sand, wo das Augenmerk historisch wertvollen Güterwagen gilt.

Text und Bilder: Tibert Keller

Die RhB mag für viele Einheimische nur ein Transportmittel sein, doch sie ist eine Eisenbahn mit Weltruf. Wo finden sich sonst noch eine derartige Fülle an landschaftlichen, klimatischen, kulturellen und vor allem an technische Aspekte auf so kleinem Raum? Es tönt für uns unglaublich, aber unzählige pilgern hauptsächlich wegen der RhB zu uns. Neben der atemberaubenden, mit Kunstbauten wie Brücken und Tunnel gespickten Linienführung faszinieren natürlich die eingesetzten Fahrzeuge. Eine derart anspruchsvolle Gebirgsbahn verlangt nach entsprechend konstruierten Eisenbahnfahrzeugen.

Zeitzeugen erhalten

Besonders populär sind Triebfahrzeuge, dessen Sortiment nicht nur Loks, sondern auch Triebwagen, Rangierlokomotiven, Schienentraktoren und Sonderfahrzeuge für den Unterhalt der Bahnanlagen in einer einzigartigen Fülle von Konstruktionen umfasst. Die Krokodillokomotiven, wovon noch drei fahrfähige Exemplare erhalten sind, gelten sogar als legendär.

Die Liste setzt sich dann fort in den Reisezugwagen, vom Salonwagen über «gewöhnliche»

Die Churergruppe mit (v.l.) Gian Brügger, Gion Rudolf Caprez, Christoph Kramen, Sandro Trucca und Kurt Gabenthuler haben die Langholzwagen im Depot Sand restauriert.



Wagen, Speisewagen bis zu den offenen Aussichtswagen. Weniger bewusst, aber bei der RhB besonders erwähnenswert, sind die Güterwagen. Kaum eine touristisch so stark genutzte Schmalspurbahn findet sich auf dieser Welt, die einen solch intensiven Güterverkehr zur Entlastung unserer Strassen abwickelt. Noch weniger bekannt schliesslich sind Dienstwagen für den bahninternen Bedarf, wo eine besonders grosse Vielfalt herrscht und worunter sich die ältesten Wagen verbergen.

Was die Attraktivität des Fahrzeugparks noch steigert, ist die technische Entwicklung über die Jahrzehnte. Viele erinnern sich noch an die Holzbänke und an die 1956 abgeschaffte dritte Klasse. Doch wer hat noch die fahrplanmässigen Dampfzüge erlebt? 1922 war das gesamte Netz der heutigen RhB mit Fahrdraht überspannt.

Im Gegensatz zur Linienführung, wo über die Jahrzehnte nur punktuelle Veränderungen stattfanden, ist der Wechsel beim

Rollmaterial am ausgeprägtesten. Weil gerade bei den Fahrzeugen viele Pioniertaten vollbracht wurden, ist es natürlich schade, wenn solche Zeugen vergangener Baukunst bei der Inbetriebnahme von Nachfolgemodellen sang und klanglos verschwinden. Andererseits ist es verständlich, wenn ein wirtschaftlich geführter Betrieb, der an allen Ecken und Enden sparen muss, nicht beliebig viele alte Fahrzeuge behalten kann.

Ein Club übernimmt Verantwortung

Damit aber historische wertvolle Exemplare nicht einfach für immer verschwinden, indem sie dem Altmaterial zugeführt werden, hat sich aus Persönlichkeiten, die historisch, technisch und handwerklich versiert sind, der «Club 1889» gebildet. Zusammen mit der RhB, die viel Goodwill für die Vereinigung zeigt, entstand eine Liste mit langfristig erhaltenswerten Fahrzeugen.

Bereits hat der Club den ältesten Personenwagen von 1889

(diese Jahreszahl gab dem Verein den Namen) mustergültig restauriert, der sich nun in Sonderzügen grosser Beliebtheit erfreut. Ebenfalls mit grossem Medieneco gelang kürzlich die Wiederinbetriebnahme eines originalen, nun historisch gelb gehaltenen Reisezugwagens der Bernina mit Verpflegungseinrichtung. Ein besonders grosser Brocken ist die im Depot Samedan laufende Reaktivierung der von Frankreich zurückgeholten Bernina-Krokodillok von 1928. Auch recht teuer wird die fahrfähige Aufbereitung der noch unangetasteten, 100-jährigen Dampflok Heidi. Denn trotz der von den RhB zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten und der handwerklichen Leistungen der Clubmitglieder sind grosse finanzielle Mittel nötig, die erfreulicherweise immer wieder von Firmen, Privaten und sogar von der kantonalen Denkmalpflege eintreffen. Dies wohl auch, weil mit diesen Vorhaben viele Sympathien verbunden sind, denn die Eisenbahn strahlt

eine unverminderte Faszination aus. In diesem Zusammenhang ist das «Filisurerstübli», ein Personenwagen von 1903, erwähnenswert, das gegenwärtig mit der wohl bisher noch nie praktizierten Unterstützung von Gemeinde, Gewerbe und Privaten entsteht.

Das Cluborgan ist der jährlich erscheinende «Dr Club 1889 Insider», mit interessanten Beiträgen zu RhB-Themen.

Churer Abteilung im Depot Sand

Neben den Vereinsgruppen im Engadin und Puschlav arbeitet die dritte und jüngste Abteilung des Vereins im alten Arosabahn-depot im Sand. Sie widmet sich den historisch wertvollen Güterwagen, dank deren Erhaltung realistische Zugkompositionen von damals formiert werden können.

In letzter Minute vor dem Abbruch gerettet haben die Vereinsaktivisten zwei Exemplare der kleinsten Güterwagengattung und sie dann in minuziöser Kleinarbeit reaktiviert. Möglicherweise gelang das Wagenpaar an den RhB-Sonderfahrten vom 22. bis 25. August zum Einsatz.

Der nächste Auftrag für die Churergruppe betrifft die Restaurierung eines «grossen Viehwagens» von 1911. Der «K1 5615» von 1913 soll nämlich nächstes Jahr beim 100-jährigen Jubiläum der Albulabahn im alten Glanz erscheinen. Wer mithelfen möchte, melde sich bei Gion Rudolf Caprez in 7014 Trin, Telefon 081 635 18 29; caprez.brechtbuchl@freemove.ch

Kontakt:

www.club1889.ch
Spendenkonto 90-106628-8
Club 1889, Postfach 284
7503 Samedan
info@club1889.ch



Die Dampflok «Heidi» von 1902 soll wieder dampfen. Doch für dieses Unternehmen muss noch viel Geld gesammelt werden.

Holzladung und Rahmenbedingungen für Inbetriebsetzung

9.5

Insider
2002

Christoph Kramer,
Küblis

Die Revision alter Eisenbahnfahrzeuge ist eine Sache; – eine ganz andere hingegen ist deren Inbetriebsetzung: Die Langholzwagen, wie sie vor ca. 100 Jahren eingesetzt wurden, genügen den Anforderungen des modernen Eisenbahnbetriebes längst nicht mehr. So liegt die Achslast bei einem unbeladenen Fahrzeug lediglich bei 1,7 Tonnen, statt wie heute gefordert bei deren vier! Dadurch wäre das zuverlässige Ansprechen der Sicherungsanlagen der Bahn nicht mehr gewährleistet

und die Entgleisungsgefahr mit den heutigen Fahrgeschwindigkeiten viel zu hoch. Um die Langholzwagen trotzdem wieder für Museumszwecke dem Verkehr übergeben zu können, behelfen wir uns einem ziemlich einfachen Trick: Die Wagen werden in beladenem Zustand mit fix montierten Holzstämmen dem Betrieb übergeben. Dies bedeutet, dass die beiden Langholzwagen faktisch als «ein» Wagen immatrikuliert werden, welcher nie entladen werden darf: Ladung und Fahrzeuge bilden also in Zukunft eine Einheit. Das Ladegewicht wurde so gewählt, dass der besagte minimale Achsdruck erreicht wird und die Bremsen das Bruttogewicht effizient, aber ohne Radblockierungen verzögern können.

Dies alles würde sich noch ziemlich einfach anhören, spielte uns die Physik nicht noch einen zusätzlichen Streich: Da die norma-



Das erste Bild der beladenen Langholzwagen am 31. Mai 2002 im Depot Sand in Chur.

Foto: Samuel Keller

le Fahrzeugkupplung gefedert ist, bildet die Ladung die einzige fixe Verbindung zwischen den Wagen. Werden die Langholzwagen nun in einem Zugverband unter Druck gesetzt – wie dies beim Bremsen üblich ist –, nimmt anstelle der Puffer die Ladung einen Grossteil dieser Stosskräfte auf. Dies bewirkt ein Neigen der Fahrzeuge und somit eine zusätzliche Belastung der äusseren, bzw. eine Entlastung der inneren Achsen. Wie stark der zulässige Pufferdruck im Endeffekt sein darf, werden die bevorstehenden Tests zeigen, welche bis zum Redaktionsschluss unserer Klubzeitschrift noch nicht praktisch durchgeführt wurden.

Es darf aber bereits jetzt davon ausgegangen werden, dass dieser Umstand ein guter Grund wäre, die Wagen jeweils am Zugschluss einzureihen. Dort präsentieren sie sich dann den Fotografen von der Schokoladenseite . . .

Vom grossartigen Bahnerlebnis im Albulatal

9.6



Nostalgiefahrten mit altem Rollmaterial wie hier in Filisur haben bei der RhB eine lange Tradition. Auch für die Erhaltung der bahnhistorischen Wagen und Lokomotiven treten immer mehr Vereinigungen ein. (Bild Vrena Cramerli)

Weil die Rhätische Bahn vor allem im Albulatal an Schönheit sehr viel zu bieten hat, will man versuchen, die Bahn und ihr Rollmaterial einem möglichst breiten Publikum näher zu bringen. So werden alte, ausrangierte, nicht mehr gebrauchte Bahnwagen und Lokomotiven zum Teil zurückgekauft, restauriert und wieder fahrtüchtig gemacht.

• Von Vrena Cramerli

Schon früh hat man in Filisur erkannt, wie wichtig die Rhätische Bahn für das Dorf und das ganze Albulatal ist. War sie während des Bahnbaus der wichtigste Arbeitgeber, so ist sie heute immer noch als Arbeitsplatz wichtig, doch kommen viele Touristen aus der ganzen Welt, um sich die einmalige Alpenbahn in natura anzusehen, was einem grösseren Kreis zu Arbeitsstellen verhilft. Die RhB verfügt über leistungsfähiges, zeitgemässes Rollmaterial. Dass man da versucht war, das alte, unbrauchbare weiterzuverkaufen oder einfach irgendwo abzustellen, liegt deshalb nahe. Doch die Bahnfans begeistern sich nicht nur für das Heute, sondern sind sehr an Historischem interessiert. Die Nostalgiefahrten mit den Dampflokomotiven oder dem «Krokodil» sind immer ausgebucht. So kommt es nicht von ungefähr, dass sich Gruppen gebildet haben, um Altes, Vergessenes wieder hervorzuholen und in den Bahnbetrieb zu bringen. Der Club 1889 hat dafür gesorgt, dass die Liste des betriebsfähigen historischen Rollmaterials immer länger und reichhaltiger wird. Mit grossem Einsatz der Mitglieder, aber auch mit namhaften Sponsorenbeiträgen und der Unterstützung der RhB selbst konnten verschiedene Projekte in Angriff genommen werden.

Ein lebendes Museum auf Schienen

Die Bahnstrecke Filisur-Davos ist nicht so ausgelastet wie jene durch den Albulatunnel. Trotzdem bietet sich hier dem Bahnfan Unvergleichliches an Bauwerken wie Viadukten, Brücken, Tunnels. Wenn es möglich wäre, diese

Strecke auch mit fahrplanmässigen, historischen Zugkompositionen befahren zu lassen, würde dies

sicher die Herren der Bahnen höher schlagen lassen. Noch ist dies eine Vision, doch der Club 1889 hat sich in die Arbeit gestürzt.

Das «Filisurer Stübli»

Im Jahr 2003 wird man im Albulatal 100 Jahre Rhätische Bahn feiern. Grund genug, etwas Spezielles für diesen Anlass zu bieten. Seit einiger Zeit ist man daran, den Wagen X 9064 vollständig zu erneuern und zu renovieren. Diese Arbeiten werden in der Werkstatt in

Samedan durchgeführt. Der Wagen wurde fast vollständig abgebrochen. Was wieder verwendet werden kann, wird aufgefrischt, morsches Holz ersetzt. In den renovierten Wagen wird eine neubestellte Küche eingebaut und das Restaurant eingerichtet. Der Name steht bereits fest: «Filisurer Stübli». Damit all diese Arbeiten überhaupt in Angriff genommen werden konnten, mussten namhafte Beiträge gesprochen und gesponsort werden. So erhielt der Club 1889 von der Gemeinde, dem Kurverein, den Gewerbetreibenden, Hoteliers und Privaten starke Unterstützung. Sie

alle sind sich (nebst dem Wert des Erhaltens alter Substanz) auch bewusst, dass der Name «Filisurer Stübli» auch ein fahrbarer Werbeträger ist. Der Club 1889 weiss auch bereits, wann dieser Wagen übergeben werden soll. So hat man das Datum im Rahmen der Festlichkeiten festgesetzt. Am 19. Oktober 2002 um 10.20 Uhr soll ein Zug mit geladenen Gästen in Samedan abfahren. Gleich hinter der Lokomotive wird das «Filisurer Stübli» mit dessen Sponsoren eingereiht. Der Zug besteht aus sechs Zweiachsern. Drei Wagen der Zugkomposition sind umgebaute «Beizen». Der gelbe Bernina-Bahnwagen wird ebenfalls mitgezogen und ist der Farbtupfer in der Komposition. Gegen 11.15 Uhr dürfte der Zug in Filisur ankommen. Dann findet die offizielle Übergabe statt. Danach werden öffentliche Fahrten mit historischem Rollmaterial zwischen Filisur und Davos durchgeführt.

Die Informationen zu diesem Artikel stammen aus dem Bulletin des Clubs 1889, «Der Insider». Adresse für weitere Auskünfte: Club 1889, Postfach 284, 7503 Samedan. Internet: www.club1889.ch; E-Mail: info@club1889.ch.

Aufrichtefest in Samedan

Dank Filisur entsteht neuer Nostalgiewagen

9.7

Zurzeit restauriert der in Samedan ansässige «Club 1889» einen ausrangierten Mannschaftswagen und funktioniert ihn zu einem Barwagen um. Am letzten Samstag wurde das Aufrichtefest gefeiert.

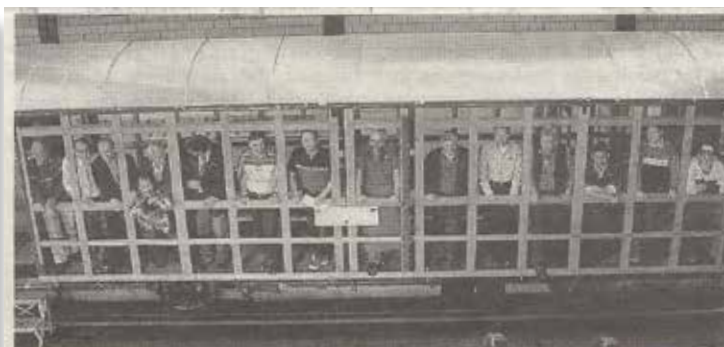
Die «Club 1889» hat schon öfters für Aufmerksamkeit gesorgt. Bereits zwei historisch wertvolle RhB-Wagen haben die aktiven Mitglieder im Depot Samedan restauriert. Obwohl die RhB diesen Anstrengungen positiv gegenübersteht, ist es Aufgabe des Clubs, die nötigen Mittel zu beschaffen. Wohl einmalig in der Geschichte ist das Beispiel des jüngsten, in Arbeit befindlichen Projekts «Filisurerstübli». Politische, gewerbliche, touristische und private Kreise in Filisur haben namhafte Beiträge für die Verwirklichung dieses Vorhabens beigesteuert. Clubpräsident Armin Brügger ist über die in dieser Art erstmalige und unkomplizierte Unterstützung hoch erfreut: «Dieses Beispiel darf ruhig Schule machen.»

Aussen alt – innen gesellig

Aus einem ausrangierten Mannschaftswagen der Gleisbaugruppe von Bergün entsteht ein Barwagen für historische Züge auf dem Netz der RhB. Dieser Wagen wurde vor 99 Jahren abgeliefert, als die Albulalinie den Betrieb aufnahm. In diesem zweischichtigen, als «AB 117» bezeichneten Fahrzeug reisten Gäste mit Billetten der ersten und zweiten Klasse auf Polstersitzen in Abteilen. Damals gab es ja noch die dritte «Holzklasse.» Der «Club 1889» macht nun daraus einen Barwagen, der äusserlich annähernd an den Ursprungszustand versetzt wird, im Innern jedoch ein geselliges Zusammensein erlaubt. Als erstes RhB-Fahrzeug wird dieser mit Heizsystemen für das Stammnetz, der Berninalinie und auch noch für Dampfzüge ausgerüstet, was den freizügigen Einsatz übers ganze Jahr ermöglicht.

Pfarrer schlägt Brücken

Dass sich ein Dorf für diesen Wagen stark macht, hat mehrere Gründe. Der Ort fühlt sich mit der nächsten Jahr 100-jährigen Albulalinie sehr verbunden. Mit dieser tatkräftigen Unterstützung möchten sie im Hinblick auf dieses Jubiläum ein Zeichen setzen, das auch im neuen Wagen Namen «Filisurerstübli» Ausdruck findet. Wesentlichen Anteil am Zustandekommen dieser Zusammenarbeit hat der kürzlich pensionierte Filisurer Pfarrer Renato Delnon. Der seit jeher Eisenbahnbegeisterte hat hier viele Brücken geschlagen. Letzten Samstag feierten die Vertreter der Sponsoren und Mitwirkenden sowie die aktiven Klubmitglieder im Depot Samedan das Aufrichtefest. Der Wagen präsentierte sich im rekonstruierten Holzgerippe. Die Wiederinbetriebnahme ist auf den 19. Oktober angesetzt, die mit einem grossen Bahnhofsfest in Filisur gefeiert wird. Dazu gehören auch von der «Krokodillok» gezogene Nostalgiefahrten zwischen Filisur und Davos. Am nachfolgenden Tag kehrt der Wagen mit Fahrgästen ins Engadin zurück und wird einem Dampfzug ins Unterengadin mitgegeben.



Die Samedaner Gruppe des «Club 1889» feiert im Gerippe des im Wiederaufbau befindlichen «Filisurerstübli» die Aufrichte. Foto: T. Keller

«Filisurer Stübli» nimmt Formen an

Die Gemeinde Filisur, der Tourismusverein und Gewerbler unterstützen finanziell und materiell den Club 1889, damit der alte Bahnwagen AB 117 der RhB restauriert und ab Herbst 2002 in Betrieb genommen werden kann. Im Eisenbahndepot Samedan konnte das Aufrichtfest gefeiert werden.

• Von Vrena Cramer

Ein rollender Werbeträger für die Gemeinde Filisur wird das «Filisurer Stübli», das ab komendem Herbst auf dem Schienennetz der RhB verkehren wird. Der Bahnwagen wurde 1903 zur Eröffnung der Albulalinie als Erst- und Zweitklassewagen AB 117 geliefert. Nachdem man den Wagen nicht mehr gebraucht hatte, wurde er umgebaut und diente in Bergün als Mannschaftswagen für die Gleisarbeiter.

Der Club 1889 entdeckte den Wagen, und die Pläne, ihn zu restaurieren, waren bald gemacht. Da die Restauration nebst viel Ide-

alismus auch Geld kostet, ging man auf die Suche nach Sponsoren. In Filisur stiess man sowohl bei der Gemeinde, bei Privaten wie auch beim Tourismusverein und den Gewerbetreibenden auf offene Ohren. Finanziell und materiell wird das Vorhaben unterstützt.

Der pensionierte reformierte Pfarrer Roman Delnon, ein «angefressener» Bähnler, hatte in Filisur ebenfalls Reklame für das Vorhaben gemacht, das er selbst auch unterstützte. Johannes Schmid, Schreiner in Filisur, wird die Tische und Bänke für das «Filisurer Stübli» liefern, denn man will den Bahnwagen zum Barwagen um-

bauen, sodass man die Bahnfahrt mit Verpflegung verbinden kann.

Aufrichtfest im Depot Samedan

Am 6. April konnte das Aufrichtfest im Depot Samedan gefeiert werden. Das Fest wurde vom Club 1889 finanziert, und zwar nicht mit Sponsorengeldern, welche voll und ganz den Objekten zukommen müssen, so der Präsident Armin Brüngger. Drei der fünf Gemeindevorstandsmitglieder von Filisur, Johann Jegher, Christian Schutz und Georges Barandun, sowie Reto Barblan und Reto Uffer, welche den Tourismus und die Gewerbetreibenden vertraten, waren beim Aufrichtfest dabei. Der Club 1889 hat bereits zwei alte Bahnwagen restauriert. Jetzt wird der alte Bergüner Mannschaftswagen, welcher bis ins letzte Detail auseinander genommen worden war, restauriert. Aussen wird das «Filisurer Stübli» im ursprünglichen Zu-

stand zu bewundern sein. Das Innere ist jedoch nicht mehr zu erkennen. Eine Küche sowie Holzische und -bänke sind hier eingebaut. Der Fahrgast wird sich auf der Reise verpflegen können. Als erster Bahnwagen wird das «Filisurer Stübli» sowohl auf dem Netz der RhB, Wechselstrom, als auch auf der Berninalinie, Gleichstrom, geheizt werden können. Zudem ist es auch noch mit einer Dampfheizung ausgerüstet.

Einweihung am 19. Oktober

Am 19. Oktober 2002 wird der restaurierte Bahnwagen, das «Filisurer Stübli», in einem grossen Bahnhoffest in Filisur eingeweiht werden. In einer historischen Zugkomposition, welche zwischen Filisur und Davos pendelt, wird er zu sehen sein. Am folgenden Tag kann sogar bis ins Engadin gereist werden. Von hier aus gehts per Dampfextrazug weiter ins Unterengadin.



CLUB 1889: WIE MAN EINEN EISENBahnWAGEN AUFRICHTET

Der Club 1889 «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn», vielen Samednern durch die Ausstellung im alten Coop von Samedan bekannt, hatte am 6. April wieder einmal Grund zum Feiern. Der Verein mit Sitz in Samedan konnte eine Filisurer Delegation im Depot in Samedan empfangen. Sie wurde mit einem Extrazug vom Gleis 1 in die Werkstätte gefahren! Warum kommen denn Vertreter der Ortspolitik, der Kurdirektor und verschiedene Vertreter des Gewerbes der Albulataler Gemeinde ausgerechnet in die Betriebswerkstätte der RhB in den Oberengadiner Hauptort? Die Frage lautet eigentlich vielmehr: Wie richtet man einen Eisenbahnwagen auf oder wie lassen sich Visionen verwirklichen? Doch schreiben wir uns nach dem andern.

«Il Samedrin» - ältester Wagen der RhB

Im Jahre 1999 konnte der Club 1889 der Rhätischen Bahn ihren ältesten Wagen nach dreijähriger, freiwilliger Arbeit offiziell der Bündner Staatsbahn übergeben. Dieser zweiachsige Drittklasswagen mit den rekonstruierten Holzbänken und der originellen Beleuchtung trägt vereinsintern den Übernahmen «Il Samedrin». Der kleine Samedner leitete eine ganz neue Ära der Bahnreisen in Graubünden ein: Drittklassreisen. Die dritte Klasse wurde bei den europäischen Bahnen Mitte der fünfziger Jahre abgeschafft. Heute, wo fast nur noch normierte, klimatisierte Züge Reisende von A nach B bringen, hat man sie wieder entdeckt, die Reisen auf Holzbänken in charaktervollen Eisenbahnwagen. Nicht nur das Reiseziel ist wichtig, sondern auch das Wie und vor allem das Womit.

Die Denkmalpflege setzte sich, zumal sie Geld in das erste Projekt steckte, bei der RhB dafür ein, dass dieser älteste Personenwagen der RhB auch äusserlich wieder in den Ursprungszustand versetzt wird. Mit der Anschrift III-Klasse und einem sehr kleinen Abteil für Nichtraucher. Wie sich herausstellte, war dieses Abteil nicht unbedingt den Nichtrauchern, sondern allein reisenden Damen vorenthalten...

«La Bucunada»

Letztes Jahr gelang dem Verein ein weiterer Streich. Aus der Idee, einen alten Berninabahnwagen von 1908 in eine Kantine für die arbeitenden Vereinsmitglieder im Depot umzubauen, entstand ein neues Projekt. Bei den Umbauarbeiten kamen das alte Täfer sowie die schönen Lüfter zum Vorschein. In einer Nacht-und-Nebel-Aktion wurde das originale Bernina-Wägelchen äusserlich wieder so gestrichen, wie ältere Puschlaver ihre Bahn noch kennen: als gelbe Panoramabahn mit der schönen Jugendstilaufrichtung «BERNINA».

Nachdem Sponsoren gefunden werden konnten (so z.B. die Schreinererei Zangger und die Metzgerei Plinio), gestalteten die Clubmitglieder den Innenraum aber anders, als es die Drittklassreisenden früher gewohnt waren. Der Wagen erhielt 8 Tische und 16 Bänke. Die Idee der «Bucunada» war geboren! Bucunada bedeutet im Puschlaver Dialekt Zvieri, wobei dabei vor allem an Trockenfleisch, Brot und Veltliner gedacht wird. Der Wagen kann also von Gesellschaften (bis 24 Personen) für eine Fahrt reserviert werden, wobei ihnen einheimische Produkte aus biologischem Anbau und natürlich der südliche Rebensaft vom Triacca nebst einer gemütlichen Fahrt über den Bernina geboten werden. Somit steht «Bucunada» nicht nur für ein offiziell getauftes Vehikel, sondern für ein rundes, unvergessliches und erst noch authentisches Erlebnis erster Güte.

Jubiläum beflügelt Dorf

Doch kommen wir zurück zu den Filisurern. Nächstes Jahr feiert der Kanton sein bedeutendstes Bauwerk: die Albulabahn. Diese technisch, denkmalpflegerisch, wirtschaftlich und optisch bedeutende Bahnlinie wird 100 Jahre alt. Filisur wollte dabei seinen Gästen auch etwas bieten und wurde auf den Club 1889 aufmerksam. Auf Einladung konnten die Mitglieder einem konspirativen Kreis im Hotel Grischuna in Filisur gleich ein neues Projekt vorstellen: Einen zweiachsigen Wagen mit Rundumsicht von 1903, der ebenfalls mit kleiner Küche, Tischen und Bänken versehen ist. Gleich wurde von den Vertretern aus Politik, Tourismus und von Privaten Geld auf den Tisch gelegt und in einem Wettbewerb auch ein Name für den Wagen gefunden «Filisurerstübli».

Mit unheimlichem Elan setzte sich vor allem der pensionierte Pfarrer Roman Delnon für die Sache ein und mobilisierte viele Filisurer für die rollende Stube. Ohne schriftliche Verträge, mit nur zwei Sitzungen und im besten Einvernehmen mit der Rhätischen Bahn trieben alle den Umbau zügig voran. Die Erfahrungen, die der Club 1889 mit dem «Samedrin» und der «Bucunada» gesammelt hat, konnten und können laufend in das Projekt einfließen.

Das Tännchen auf dem Dach

Am 6. April war eine erste, wichtige Hürde geschafft. Unser Zimmermann, Theo Hirschi, der zusammen mit Gian Luzi den Löwenanteil an den wichtigen Holzarbeiten leistet, konnte, wie es in seiner Zunft üblich ist, ein Engadiner Tännchen auf das Dach montieren. Die Filisurer Sponsoren sowie alle aktiven Clubmitglieder wurden eingeladen, den «Rohbau» zu bestaunen. In gelassener Stimmung wurde diskutiert, wie der Wagen später (kulinärisch) eingesetzt werden kann und wie er vielleicht einmal aussen aussehen könnte. Wahrscheinlich wird Filisur die erste Gemeinde der Schweiz mit eigenem Bahnwagen werden... Ein attraktiver Anziehungspunkt für alle, die Eisenbahn erleben möchten, und das mitten in Graubünden an der weltberühmten Bahnlinie.

Für die Clubmitglieder bedeutete die Aufrichte aber auch eine Mahnung. Der Übergabetermin des Wagens ist gesetzt. Am 19. Oktober 2002 wird ein Extrazug mit 5 zweiachsigen Personenwagen - etwas, das es seit 30 Jahren auf der Albulalinie nicht mehr gegeben hat - das Filisurerstübli in die neue Heimat bringen.

Samedan und das Jahr 2003

Für die Hundert-Jahr-Feier der Albulabahn hat sich die Rhätische Bahn etwas ganz Besonderes ausgedacht. An fast jedem Wochenende der Sommersaison verkehren von Chur nach Samedan und zurück originale Züge aus den Zwanziger- und Dreissigerjahren, gezogen vom weltberühmten Krokodil. Billette werden an jedem Schalter der RhB sowie der SBB erhältlich sein. Die Preise lassen sich zeigen: 40 Franken für einen Weg in der 1. und 20 Franken in der 3. Klasse sind vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass zahlreiche Touristen in das eigentliche Engadiner Bahndorf kommen. Vielleicht erwartet sie hier auch eine kleine Überraschung...

Idealistische Samedner

Der «Insider» ist die Zeitschrift des Clubs 1889, sie erscheint in einer Auflage von 2500 Exemplaren und wird im ganzen Kanton Graubünden und den in- und ausländischen Eisenbahnfreunden verteilt. Sie trägt wesentlich dazu bei, den Club 1889 auch landesweit bekannt zu machen und neue Sponsoren zu gewinnen. Wir möchten an dieser Stelle den zahlreichen Samedner Inserenten danken. Natürlich hoffen wir, auch in der neuen Ausgabe wieder viele Inserate aus Samedan in der Postille zu haben.

Ein Angebot für Sie?

Sollten Sie demnächst einen runden Geburtstag feiern oder sonst etwas zu feiern haben, würde es uns freuen, sie in der «Bucunada» begrüssen zu dürfen. Auskunft erteilt gerne der Schalter am Bahnhof oder die Rhätische Bahn in Chur.

Handwerklich Begabte oder zumindest Interessierte sind herzlich eingeladen, uns am Dienstag Abend oder am Samstag in der Betriebswerkstätte in Samedan zu besuchen und tatkräftig mitzuhelfen. Eine Anmeldung bei Armin Brüngger, Tel. 081 833 42 58, ist notwendig, weil die Werkstätte von Unbefugten nicht betreten werden darf (www.club1889.ch, www.rhb.ch).

Bilder vom «Samedrin», «la Bucunada» und «Filisurerstübli» sowie den 2. Teil dieser Berichterstattung finden Sie in der nächsten Padellaausgabe.

Fredy Pfister

Richtfest für das «Filisurer Stübli» am 6. April 2002

9.10

■ Reto Barblan, Bergün

Bei schönstem Frühlingwetter schlängelte sich der Zug Nr. 525 durch die Hänge, Tobel und Viadukte des Albulatals Richtung Engadin. Vorgesehene Ankunft in Samedan war 10.41 Uhr, für die «Kleine Rote» natürlich Ehrensache, den Termin mit Schweizer Präzision einzuhalten. Nebst einigen Fahrgästen, die noch ihre letzten Schwünge im Engadiner Frühlingsschnee geniessen wollten, befand sich eine Gruppe von Leuten, die sich an ihrem Aussehen nicht definieren liess. Lediglich der eine oder andere Pin auf einer Jacke und die heftig, mit hohem Wissen geführten Diskussionen verrieten, dass es sich um Freunde der Rhätischen Bahn handelte, Mitglieder und Sponsoren des «Filisurer Stübli», eingeladen vom Club 1889 zum Richtfest für den X 9064.

In Samedan wurden wir durch die Mitglieder des Club 1889 herzlich empfangen und mit einer Extrafahrt ins Depot der Rhätischen Bahn gefahren. Auch für den einge-

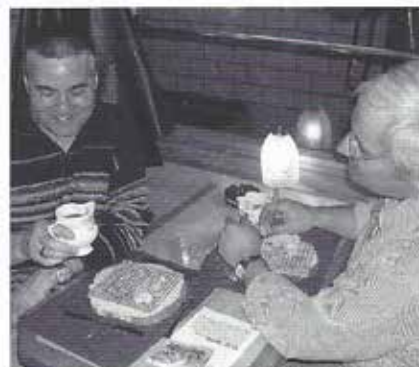


Das «Filisurer Stübli» aus der Schwellen-Perspektive. Keiner zu klein, ein Bahnfan zu sein.

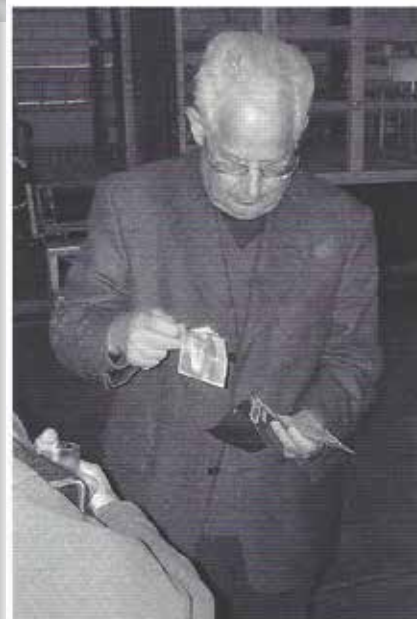
fleischten Bahnexperten war die «Querfahrt» mit der Bahn Premiere. Und plötzlich standen wir vor ihm, unserem «Filisurer Stübli». Für die einen eine Überraschung, den Wagen als Gerippe anzutreffen, für die anderen um so interessanter, die Bauphasen und die Renovationsarbeiten mitverfolgen zu können.

Beim Apéro informierten uns die Drahtzieher des Projekts, Armin Brüngger, Max Kessler, Martin und Fredy Pfister, über das weitere Vorgehen, das Konzept und die Beschriftung des «Filisurer Stübli». Einzig das Problem und die Finanzierung einer Musikanlage war noch nicht geklärt. Die umgehend eingeleitete Sammelaktion von Roman Delnon brachte den nötigen Erfolg. So war innerhalb von 10 Min. auch dieses Problem gelöst.

Verteilt auf den X 9079 «La Bucunada» und den X 9064 «Filisurer Stübli» ging es im Programm weiter mit dem Richtfest des «Filisurer Stübli». Mit dem Bucunada-Teller



Armin Brüngger und Reto Uffer beim Fachsimpeln.



Roman Delnon beim Sammeln für die Musikanlage. Fotos: R. Barblan

(Spezialitäten aus den Puschlav), Veltliner Wein, Kaffee und Kuchen und angeregten Diskussionen verwöhnten uns die 1889er unter der Leitung von M. Kessler bis in die Nachmittagstunden. Individuell und voll überzeugt vom Projekt «Filisurer Stübli» reisten wir zurück ins Albulatal.

Die offizielle Einweihungsfeier für das «Filisurer Stübli» findet vom 18. bis 20. Oktober 2002 in Filisur statt. Nebst einem Zeltfest und Extrafahrten wird Ihnen ein reichhaltiges Programm geboten. Informationen zur Einweihungsfeier erhalten Sie im Internet unter www.filisur.ch, der Nr. 084 800 148 oder aus der Tagespresse. Achtung! Interessierte sollten sich frühzeitig um Übernachtungsmöglichkeiten kümmern.

Der Umbau und die Restauration des Wagens wird durch die Gemeinde, den Tourismusverein und Sponsoren aus Filisur und Umgebung finanziert. Nebst dem Werbeeffect des «Filisurer Stübli» soll auch an den Erhalt der Geschichte des rollenden Kulturgutes der Rhätischen Bahn gedacht werden. Das «Filisurer Stübli» wird in naher Zukunft für Gruppen und Gesellschaften für verschiedene Anlässe zur Verfügung stehen. Möge unser «Filisurer Stübli» allen seinen Fahrgästen immer ein wenig Freude bereiten. ■



9.11

KLEINE MUSEALE (BAHN-)BILDERGALERIE

In der letzten Ausgabe der «Padella» erschien ein Bericht über die Aufrichte des «Fillsurerstübls», einer Arbeit, die der Samedner Club 1889 zurzeit in Arbeit hat. Die folgenden Bilder sollen den kleinen musealen Fahrzeugpark vor Augen führen, der fachmännisch in Samedan aufgearbeitet wurde und wird. Ohne den Verein wären die Fahrzeuge allesamt verschwunden. Samedan, das Olten der RhB, ist zum kleinen Zentrum für nostalgische RhB-Erlebnismotoren geworden, die in der ganzen Schweiz Beachtung finden.

Il Samedrin



Nach 5600 Arbeitsstunden der rund 25 Clubmitglieder konnte der Malermeister mit letzten Pinselstrichen den Aussenanstrich beenden. Der «Samedrin» (Baujahr 1889), wie der Wagen bei den Clubmitgliedern inoffiziell heisst, ist im Dampfzug der Rhätischen Bahn die grosse Attraktion. Die Sponsorentafel im Innern zeugt vom «Oberengadiner Handwerk»!

La Bucunsa

Der gelbe Vogel auf der Bernina-Bahn von 1910 verdankt sein neues Dasein einer spontanen Idee innerhalb des Clubs und zahlreichen Gönnern aus Samedan, Graubünden und der Schweiz. Seit seiner offiziellen Taufe mit einer Flasche Champagner im Herbst 2001 schaukelt er Gesellschaften über den Bernina, die zudem nach Wunsch von Mitgliedern des Clubs verpflegt werden. Einheimische Produkte aus biologischer Produktion mit echtem Veltliner sorgen für gemütliche Stunden. Wer das nicht glaubt, werfe einen Blick ins wageneigene «Gästebuch»...



Fillsurerstübl

Die grosse Premiere für diesen Gesellschaftswagen erfolgt am 19. Oktober in Filisur. Dann wird der Wagen vom Dorf mit einem grossen Fest in einem spektakulären Zug in Empfang genommen und anschliessend getauft. Die Schlagzeilen in den Medien dürften dann lauten: «Filisur, das erste Dorf mit eigenem Bahnwagen». Das Bild zeigt einige (wohl auch bekannte) Gesichter, die regelmässig am Wagen arbeiten. Sie freuen sich auch schon auf das Fest.

Weitere Informationen liefert unsere Homepage (www.club1889.ch) oder die Seite der Rhätischen Bahn (www.rhb.ch)

Fredy Pfister



Die Samedner Blitzlichtgalerie

Die Gruppe Samedan hat einen sehr fleissigen Kern von Clubmitgliedern, die sich seit einem Jahr wöchentlich zusammenfinden, um gemeinsam am Filmsurerstübli zu werkeln. Unser Präsident, Armin, nennt sie gerne eine «Sonnenblume», mit einem gehaltvollen Kern und vielen Blättern drumherum, die nicht minder wichtig sind, aber seltener mit staubigen Nasen, beklecktesten Hosen oder zerkratzten Händen nach Hause kommen. Dass die Arbeit trotzdem Spass macht, soll die mit Blitzlicht aufgenommene Bildergalerie aus der Werkstatt in Samedan zeigen.

Bilder: Martin Pfister

Die Club-Phalanx in ausgelassener Stimmung (v. l. n. r., oben) Hans Kärcher, Theo Hirschi, Armin Brüngger, Roman Florin, Christoph Roner, Bruno Wermelinger und Lienl Pitschi



Fein, so fein, das muss ein grosser Künstler sein!
Roland Haldi



Der treueste Gastarbeiter in altbekannter Pose.
Hans Kärcher



Der Mann von der Strasse schaut, dass die Räder auch auf den Schienen rollen.
Carlo Cadonau



Schöner als jodeln und schmauchen ist nur das Ablagen von Tären!
Marcel Fischer



Heizt als DJ, Stromer... und Mäler... überall so richtig ein!
Niculin Brüngger



Ein Berner und Jazz-Freak namens Bernhard Willen. Blüht bei uns nie den Blues.

9.12

Insider 2002



Lässt sich gleich vor Ort inspirieren!
Ramon Zangger plant die neue Küche



Silvio Brüngger
... der jüngste Enthusiast!



Dampfheizung unten, die elektrische oben: echte Fachsimepel!
Andri Stuppan, Armin Brüngger, Christoph Roner



Meine Herren, es ist doch noch zu früh für Schlagzeilen...
Heinz Wälspi, Armin Brüngger, Theo Hirschi



Pferde und Dampfheizungen bringt
Jürg Buxtorf unter ein Hütchen!



Effizienter Familienbetrieb
Gian Luzi mit Söhnen Armando und Florian

Ein Geschenk der Gemeinde Filisur an das Jubiläum 100 Jahre Albulabahn

Mit der Finanzierung zum Erhalt eines historisch wertvollen RhB-Wagens vom SIG-Typ AB von 1903 bekennt sich eine ganze Dorfgemeinschaft zur Albulabahn bzw. zur Rhätischen Bahn. Was wäre das Albulatal ohne RhB? Ein kaum vorstellbarer Gedanke, was für eine Entwicklung unsere Region genommen hätte. Die Bahnverbindung in drei Richtungen; Chur, Davos und St. Moritz machen Filisur als Wohnort mit zentraler Lage attraktiv. Viele Pendler finden ihr Einkommen in den unliegenden Zentren. Schüler und Lehrlinge können während der Ausbildung zu Hause wohnen.

Seit ein paar Jahren setzt nun auch Filisur Tourismus auf die Bahn und verkauft die Albulabahn als «Bahnerlebnis». Steigende Übernachtungszahlen bestätigen die Beliebtheit des Angebotes, und dieses soll noch weiter ausgebaut werden. So soll in Bergün ein Bahnmuseum entstehen und der Bahnlehrpfad Preda-Bergün soll nach Filisur zum Landwasserviadukt hin weitergeführt werden. Kurzum, es ist Bewegung in die Zusammenarbeit aller Anbieter und Nutzer der Bahn gekommen.

Dass die Finanzierung mit über 50 000 Franken zustande gekommen ist, ist alles andere als selbstverständlich und dokumentiert das Bekenntnis zur Bahn, zu unserer Albulabahn. Wir sind stolz, wenn ab Oktober 2002 unser «Filisurerstübli» auf dem Netz der RhB verkehren wird.

Nicht minder stolz darf auch der Club 1889 in Samedan sein, denn ohne die Begeisterung und die vielen Arbeitsstunden, die dieser Verein in die Erhaltung historischer Fahrzeuge der RhB investiert, würden wertvolle Zeitzeugen lautlos verschwinden. Wir sind allen Helfern des Clubs 1889 zu grossem Dank verpflichtet und freuen uns jetzt schon, unsere Freunde aus Samedan am grossen Tauffest am 18./19. Oktober 2002 in Filisur zu begrüßen.

Georg Barandun

9.13

Insider
2002

9.14

APROPOS

DIE SÜDOSTSCHWEIZ

EISENBahn-TRADITION

«Filisurer-Stübli» geht auf Reisen

Morgen übergibt der Club 1889 einen restaurierten historischen RhB-Wagen.



Gemeinde mit eigenem Bahnwagen, der erst noch eigenes Bier führt

*Morgen übergibt der Club 1886 der Rhätischen Bahn
das restaurierte «Filisurer-Stübli»*

Die Rhätische Bahn bekommt morgen einen neuen alten Wagen. Der Club 1886 hat einen 99 Jahre alten Wagen restauriert und zum «Filisurer-Stübli» umgebaut. Morgen geht der Wagen zum zweiten Mal auf «Jungfernfahrt».

● VON FREDY PFISTER

Nächstes Jahr wird das bedeutendste Bauwerk Graubündens, die Albulabahn, 100 Jahre alt. Kurz nach dem Beschluss zum Bau dieser Bahnlinie im Jahre 1887 bis zur pompösen Eröffnung derselben 1903 waren 5000 Arbeiter, vorwiegend aus Italien, mit umfangreichen Erd- und Mauerarbeiten beschäftigt. Was sie nach Plänen von geistreichen Ingenieuren geschaffen haben, versetzt noch immer in Staunen. Im Vorfeld des Baus hatten sich die Planer nämlich mit umfangreichen Studien und politischen Entscheidungen abzumühen gehabt und Rücksicht auf den aufkommenden Heimatschutz und auf zahlreiche Lokalinteressen nehmen müssen. Die am 1. Juli 1903 eröffnete Albulabahn, die Thusis mit Celerina verbindet, ist nach wie vor ein wichtiger und faszinierender Lebensnerv für das Engadin und das Albulatal. Die Strecke zieht auch heute noch Bahnen-enthusiasten aus aller Welt an.

Filisurs Geschenk zum Bahnjubiläum

Bei der Gemeinde Filisur ist man sich dieser Tatsache bewusst und setzt schon länger auf die Bahn. Deshalb überlegten sich die Gemeindeverantwortlichen auch, zum Jubiläum der Albulabahn im nächsten Jahr mit einem speziellen «Geschenk» aufzuwarten. Da kam

es gelegen, dass der mit historischem Rollmaterial arbeitende Club 1889 in Samedan Sponsoren für sein jüngstes Projekt suchte: Ein Eisenbahnwagen der alten Albulabahn sollte restauriert werden. Kurzerhand erklärte der Gemeinderat unter alt Gemeindevorstand Jakob Barandun die Sache zur Gemeindeangelegenheit und Filisur zum Sponsor des neuen alten Albulabahnwagens. Mit Unterstützung von Filisur Tourismus, dem lokalen Gewerbe und Privaten brachte die Gemeinde die benötigten rund 50 000 Franken auf. Der restaurierte Wagen sollte den Namen «Filisurer-Stübli» tragen und Filisurs Jubiläumsgeschenk an die Bahn sein.

Langsamer Abstieg zur Rottenküche ...

Der Wagen, der morgen erstmals als «Filisurer-Stübli» auf Reisen geht, hat eine bewegte Geschichte. Bei seiner Ablieferung im Jahr 1903 verfügte er über zwei Coupés erster sowie zwei zweiter Klasse und einen Abort mit Wasserspülung. Mit seinen rahmenlosen Drillingsfenstern in jedem Abteil entsprach er damals hohen Ansprüchen. Bei der SIG in Neuhausen (Schaffhausen) war er in einer Serie von insgesamt 51 Personenwagen bestellt worden. Mit dieser Bestellung wollten die damaligen Bahnverantwortlichen im Hinblick auf den aufkommenden Verkehr auf der Albulalinie den Bedarf an Rollmaterial decken.

1910 kam es dann zum ersten Umbau des heutigen «Filisurer-Stübli»: die Petroleumlampen wurden durch eine elektrische Beleuchtung ersetzt und die Dampfheizung ausgebaut. Nach dem zweiten Weltkrieg genügte der Wagen den gestiegenen Komfortansprüchen nicht mehr und wurde deshalb gesamthaft zum Zweitklasswagen deklassiert. Zweiachsige

Wagen wie das «Filisurer-Stübli» haben nun einmal einen lautereren und unruhigeren Lauf als Wagen mit Drehgestellen.

Ende der Sechzigerjahre ging der Wagen dann den Weg der meisten Reisezugwagen aus der Anfangszeit der Rhätischen Bahn: Entweder landeten sie auf dem Abbruch oder fanden – wie das heutige «Filisurer-Stübli» – Verwendung als Wagen für die Gleisarbeiter. Das gesamte elegante Interieur wurde aus dem Wagen herausgebrochen, danach wurden eine kleine Küche mit Gasherd sowie Tische und Bänke montiert. Fortan diente der Wagen als Rottenküche der Predner Baudienstgruppe in Bergün.

... und neuer Glanz als Gesellschaftswagen

So sehr sich der Club 1889 auch bemühte, bei der Restaurierung des heutigen «Filisurer-Stübli» war es nicht möglich, das Originalinterieur wiederherzustellen. Der Aufwand dafür wäre – zeitlich und finanziell – zu gross gewesen. Zudem besitzt die RhB bereits einen Wagen gleicher Klasse und gleicher Bauart, den sie bei Fahrten von historischen Zugskompositionen einsetzt.

Weil der Wagen ohne Abteile mit den zahlreichen Drillingsfenstern einen guten Rundumblick bietet, lag es nahe, ihn als Gesellschaftswagen mit Tischen, Bänken sowie einem Office herzurichten. Das «Filisurer-Stübli» ist ein origineller Wagen, den Gruppen bis zu 24 Personen chartern und in ihm Graubünden aus neuer Perspektive erleben können.

Charme des Alten wieder hervorgeholt

Umgebaut wurde der Wagen von Mitgliedern des Club 1889 in der RhB-Werkstätte in Samedan – und in Fronarbeit. Beim Umbau wurde grosser Wert

darauf gelegt, die alte Täferung zu einem möglichst grossen Teil zu übernehmen. Das Unterfangen war mit umfangreichen Ablauge- und Schleifarbeiten verbunden. Weiters mussten alle Riegellüfter über den Fenstern rekonstruiert sowie Tische und Bänke in passendem Stil der Belle Epoque neu erstellt werden.

Im Zusammenhang mit den Restaurationsarbeiten erwähnenswert ist die Heizung: als einziger RhB-Wagen verfügt das «Filisurer-Stübli» über eine Dampf-, Gleichstrom- und Wechselstromheizung. Deshalb kann dieser Wagen auf allen RhB-Strecken und in allen – nicht zu schnell fahrenden – Zügen eingesetzt werden.

Erste Gemeinde mit eigenem RhB-Wagen

«Im Westen nichts Neues», werden viele eingefleischte Bahnfans sagen, denn der Club 1889 hat bereits im vergangenen Jahr zur gleichen Zeit einen ähnlichen ehemaligen Bernabahn-Wagen in Betrieb genommen.

Dennoch gibts im Zusammenhang mit der morgigen Übergabe des «Filisurer-Stübli» doch von ziemlich viel Neuem zu berichten: Filisur ist nämlich die erste Gemeinde mit eigenem Bahnwagen, und das «Filisurer-Stübli» der erste Bahnwagen mit eigenem Bier. Bei der Übergabefeier am Bahnhof in Filisur wird die RhB das Programm für die Feierlichkeiten rund um «100 Jahre Albulabahn» sowie das offizielle Jubiläumsbuch vorstellen, und die Gäste können das eigens für den Wagen gebraute «Monsteiner Stübli-Bier» geniessen. Abgefüllt wird dieses übrigens in Bügelflaschen.

Neu ist auch die Art des Caterings, wie es im «Filisurer-Stübli» betrieben wird. Alle Produkte, die den Gesellschaften in Zukunft serviert werden,

stammen von einheimischen Zulieferern. So wird der Herrschäftler Wein zum «Gran-Alpin»-Wurzelbrot munden und das in Filisur luftgetrocknete Fleisch vorzüglich zum Prosuter Alpkäse passen. Abgerundet wird das Angebot mit im Engadin geröstetem Kaffee und Albulataler-Küechli mit Nüssen und Honig. Das Catering besorgen der Club 1889 und das Hotel «Grischuna» in Filisur. Für Reservationen und den Einsatz dieses rollenden Stübli ist die Rhätische Bahn zuständig.

Morgen grosses Bahnhofsfest in Filisur

Wie bereits erwähnt erfolgt die feierliche Übergabe des «Filisurer-Stübli» morgen am Bahnhof Filisur. Der Wagen wird am Morgen mit einem Zug, wie ihn der Albula schon seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen hat, nach Filisur überbracht. Das legendäre «Krokodil» wird sechs historische Zweiachser – allen voran natürlich das «Filisurer-Stübli» – von Samedan nach Filisur ziehen. Am Nachmittag finden zwischen Filisur und Davos Extrafahrten mit entsprechendem Rollmaterial statt. Nach der offiziellen Taufe des Wagens steht den geladenen Gästen noch ein langer Abend bevor, versprechen die Organisatoren dieser Zugtaufe.

Wer das «Filisurer-Stübli» in Betrieb erleben möchte, kann am Sonntag an der Extrafahrt von Filisur nach Scuol und St. Moritz teilnehmen. Auskünfte dazu erteilt der Bahnhof in Filisur. Mit dem «Filisurer-Stübli» kehrt ein Stück gemütliches, umweltfreundliches und authentisches Graubünden auf die Schienen zurück, das nicht nur Gästen, sondern auch Einheimischen Freude bereiten wird, dessen sind sich die freiwilligen Helfer vom Club 1889 genauso sicher wie die Sponsoren aus Filisur.

BAHNHOFFEST FILISUR 19.10.2002

Filisurer – Stübli



Wir heissen Sie im Albulatal herzlich willkommen. Zum 100 Jahre Jubiläum der Albulabahn im Jahr 2003 hat sich die Gemeinde Filisur etwas ganz Spezielles einfallen lassen. Filisur wird die erste und einzige Bündnergemeinde mit einem eigenen RhB-Bahnwagen sein.

Es soll ein Signal für die Erhaltung der historischen Bahnwagen wie aber auch für unsere Rätische Bahn sein. Und die Übergabe bzw. die Übernahme durch die Gemeinde wird mit einem gebührenden Fest begangen.

Wir wünschen Ihnen viel Spass und ganz besondere, historische Fahrten und Erlebnisse.

Den Ablauf der Festivitäten sowie die Fahrpläne der historischen Extrazüge finden Sie auf der Rückseite

Rhätische Bahn®
DIE KLEINE ROTE.

FESTIVITÄTEN BAHNHOF FILISUR

- 10.30 Uhr Besammlung auf dem Bahnhofplatz
Platzkonzert der Musikgesellschaft Concordia / Apéro
- Festansprachen
- 12.30 - 14.00 Uhr Mittagessen im Festzelt / Grillrestaurant
- Nachmittag Unterhaltung am Bahnhof durch diverse Info- und Marktstände
Im Festzelt und auf dem Bahnhofareal
- Expo-Bahnwagen über den Bahnhofumbau mit fachkundigen Erläuterungen
- 17.00 – 18.00 Uhr Gags + Sketches mit Walter Bloch
- 18.00 Uhr **TAUFE** des Filisurer – Stübli
- 18.30 Uhr Abendessen im Festzelt (Menue und Grill)
- 20.00 - 21.00 Uhr Konzert der Jugendmusik Bergün
- 21.30 - 02.00 Uhr Konzert "Jerry and the rockets" (Rock'n'Roll)
Dazwischen Tombolaverlosung
- Open end Musik ab Anlage

FAHRPLÄNE DER HISTORISCHEN EXTRAZÜGE

- 11.10 Uhr ANKUNFT Extrazug der Dampffreunde aus Chur
- 11.15 Uhr ANKUNFT Extrazug aus Samedan mit historischer Komposition und mit dem Filisurer – Stübli
- 14.08 Uhr ABFAHRT Nach Davos mit Krokodillok und historischer Komposition
- 15.45 Uhr ANKUNFT Historischer Zug aus Davos
- 16.05 Uhr ABFAHRT Historischer Zug nach Davos
- 16.15 Uhr ABFAHRT Extrazug der Dampffreunde nach Samedan / Zuoz
(B 2245 ff, X-k 8604, N 8013/8020 und Gbk-v 5563)
- 17.55 Uhr ANKUNFT Historischer Zug aus Davos

AUSKUNFT, BERATUNG, VERKAUF

Bahnhof Filisur Telefon 081 407 11 32



9.16



9.17



Populäre RhB: Zur Pressekonferenz der RhB in Filisur, an der über das 100-Jahr-Jubiläum der Albulabahn orientiert wurde, erschienen insgesamt rund 50 Journalisten und Fotografen. Ein Andrang wie jeweils bei Prinz Charles in Klosters!



Zur Feier des Tages spielte die Musikgesellschaft Concordia, Filisur (im Hintergrund das Filisurer Stübli).

Die Jubiläumsbahn 2003

P. Die Albulalinie und die Strecke durch die Ruinauta der Rhäti-schen Bahn (RhB) werden 2003 hundert Jahre alt. Grund genug, dieses Ereignis im 200-jährigen Kanton Graubünden gebührend zu feiern. Es soll ein Fest für alle werden: für Bündnerinnen und Bündner, für Gäste, Eisenbahnfans, Geschäftspartner, Kunden, Politiker und speziell auch für RhB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter. Auftakt zum Jubeljahr bilden ein Empfang am 26. Juni in Ilanz und ein Volksfest auf dem Bahnhofplatz Bergün am Wochenende vom 27. bis 29. Juni. Anschliessend finden an allen Wochenenden bis zum 12. Oktober Fahrten in historischen Zügen auf der Albulalinie statt. In der Ruinauta steigt das Fest am Wochenende 23./24. August 2003.

Im Jahr 1 nach der Expo.02 geht die Bahn im Südosten der Schweiz, genauer in Graubünden, ab. Vor 100 Jahren haben mutige Bahnpietäre durch schwierigstes Gelände Bahnlinien gebaut, die heute weltweite Bewunderung geniessen. So erstaunt es nicht, dass die RhB zusammen mit Organisationen aus dem Albulatal und aus der Surseiva im 2003 zu Ehren dieses historischen Moments ein gebührendes Fest auf die Bei-

ne stellen werden.

Offizieller Auftakt bildet eine RhB-Verwaltungsratssitzung am 26. Juni 2003 in Ilanz, gefolgt von einer Fahrt mit dem Jubiläumszug am Freitag, 27. Juni 2003 nach Samedan. Kein schlechtes Timing, fand doch die Eröffnungsfeier dieser Strecke auf den Tag genau vor 100 Jahren, d.h. am 27. Juni 1903, statt. Nach der Generalversammlung in Samedan wird dann auf breiter Front gefeiert, mit Multimediashow, Wurst, Bier, Musik und Tanz. Es soll ein Fest für alle sein: Bündnerinnen und Bündner, Gäste, Eisenbahnfans, Politiker, Kunden und RhB-Mitarbeitende werden vom Freitag, 27. bis Sonntag, 29. Juni 2003 am grossen Volksfest auf dem Bahnhofplatz in Bergün der Bahnpietäre gedenken, aber auch ganz gehörig die heutige «Kleine Rote» feiern.

Mit der grossen Auftaktsfeier ist jedoch noch lange nicht Feierabend. An allen Wochenenden vom 28. Juni bis zum 12. Oktober fahren Züge aus verschiedenen Epochen auf der historischen Strecke: grüne 3-Klasszüge (samstags), blaue Salonzüge (sonntags) – und natürlich immer die «Kleine Rote». Motto: Ein Hauch Nostalgie zu einem günstigen Preis.



Bild oben: Offizielle Übergabe des 99-jährigen (restaurierten) Filisurer Stübli vom Samedaner Club 1889 an die politische Gemeinde Filisur: Club-1889-Präsident Armin Brüngger und Gemeindepräsidentin Doris Schweighauser. Bild rechts: Der offizielle Taufakt des Filisurer Stübli. OK-Präsident Georges Barandun und Taufpate Rico Turner. Taufobjekt: 1 Flasche Filisurer Pils! Rico Turner ging übrigens als Wettbewerbssieger hervor, als es darum ging, dem restaurierten Bahnwagens einen Namen zu geben. Der Siegerpreis war nicht nur das Amt des Taufpaten, sondern auch einen Tag lang auf einer RhB-Lok Ge 6/6 einen Arbeitstag zu erleben. Für einen Bahnfan wie Rico Turner, etwas Einmaliges!



**1200 Unterschriften für die Erhaltung des einzigartigen
Drei-Klang-Signals auf dem Bahnhof Filisur
der RhB übergeben.**

RhB-Vizedirektor Ernst Bachmann (Bild oben rechts beim Empfang der Unterschriften von den Initianten Paul Liniger und Anna Uffer): «Wir werden dafür besorgt sein, dass dieses Läutwerk auch nach dem Bahnhofumbau erhalten bleibt.»



Paul Liniger, Initiant der Petition, und Anna Uffer, Mitunterzeichnerin, zeigen hier das einzigartige Dreiklang-Signal auf dem Bahnhof Filisur.

Die RhB – ein Lebensnerv im Albulatal

2003 werden es genau 100 Jahre her sein, seit die Bahnlinie im Albulatal in Betrieb genommen worden ist. Dies ist ein Grund zum Feiern, denn die Bahn ist und bleibt ein wichtiger Faktor im Albulatal. Die Gemeinde Filisur hat als erste Gemeinde aus diesem Anlass einen «eigenen» restaurierten Bahnwagen erhalten, welcher auf dem Netz der RhB in Zukunft verkehren wird: das «Filisurer Stübli».

• Von Yrena Crameri

Ein eigener Bahnwagen, das ist sicher etwas Spezielles. Und wenn es dann noch ein historischer Bahnwagen ist, welcher auf dem ganzen Netz der RhB mitgenommen werden kann, so ist dies ein Werbeträger für die Gemeinde Filisur und auch für das ganze Albulatal. Die Idee eines eigenen Bahnwagens entstand am Stammtisch, mit von der Partie waren alt Gemeindepräsident Jakob Barandun, Altpfarrer Roman Delnon, Hotelier Reto Uffer und Georg Barandun. Dank der Verbindung zum Club 1889, welcher alte Bahnwa-

gen restauriert, konnte der Plan Formen annehmen. Die RhB stellte den alten Mannschaftswagen und die Infrastruktur zur Verfügung. Der Club 1889 mit vielen aktiven Mitgliedern nahm die Arbeit, den Wagen zu restaurieren und in neuem Kleid erscheinen zu lassen, in Samedan in Angriff. Die Gemeinde Filisur machte sich auf Sponsorsuche und wurde auch fündig. So konnten von der Gemeinde, Gewerbetreibenden und Privaten die stolze Summe von rund 50 000 Franken zusammengetragen werden.

Zeitgenössischer Gesellschaftswagen

Am Bahnhoffest in Filisur vom 19. Oktober erklärte Ernst Bachmann, RhB-Vizedirektor und Gesamtkoordinator der Jubiläumsbahn 2003, dass die RhB für das «Filisurer Stübli» einen alten Bahnwagen und die Werkstätte in Samedan zur Verfügung stellte. Viele fleissige Hände restaurierten den alten Wagen und schafften daraus ein richtiges Juwel. Nun kommt das kostbare Stück wieder zum Wagenpark der RhB zurück und kann wieder für Fahrten genutzt werden. Dies zeige, dass es der RhB gut gehe.

Der Wagen, heute das «Filisurer Stübli», wurde 1903 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen gebaut und für den damals stolzen Betrag von 13 390 Franken an die RhB verkauft. Der Wagen mit 1.- und 2.-Klasse-Abteilen wurde 1956 deklassiert, es gab nur noch eine 2. Klasse. Seit 1967 wurde der Wagen für die Personenbeförderung nicht mehr eingesetzt. Man baute ihn um und benutzte ihn als Mannschaftswagen, der jahrelang in Bergün auf dem Stumpengeleise stand. Im Dezember 2000 konnte der Club 1889 den Wagen übernehmen, total revidieren und umbauen. Die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Filisur und dem Club 1889 sei völlig unkompliziert gewesen. Nur gerade drei Sitzungen waren nötig, und schon rollte alles, so der Präsident des Clubs 1889, Armin Brünegger. Am 19. Oktober wars soweit, man konnte das Prunkstück in Samedan abholen. Mit einem Sonderzug, die Krokodil-Lokomotive voran, «Filisurer Stübli», Belle-Epoque-Wagen und weiteren Raritäten, fuhren die geladenen Gäste von Samedan nach Filisur. Entlang der Bahnstrecke sah man überall Bahnfans am Fotografieren, denn dieser Sonderzug war wohl einmalig. In Filisur wartete bereits viel Volk, und das Fest begann.

Bahnhof Filisur wird umgebaut und modernisiert

Die Filisurer sind stolz auf ihren Bahnhof und auf die RhB. Ab kommendem Jahr wird der Bahnhof für rund 22 Millionen umgebaut und der heutigen Zeit angepasst. Allerdings möchten die Filisurer nicht einen «normierten» Bahnhof. Sie möchten, dass das Drei-Ton-Glockenspiel erhalten bleibt. In einer Petition mit 1200 Unterschriften wurde dieses Begehren festgehalten und Ernst Bachmann übergeben. Diesem Wunsch wird entsprochen, so Bachmann, allerdings muss man in Filisur dafür besorgt sein, dass das Spiel täglich aufgezogen wird. Um sich genauer informieren zu können, wurden am im Ausstellungs-Wagen am Bahnfest in Filisur ein Modell und die Pläne des neuen Bahnhofs ausgestellt. Ferner konnte man bei kompetentem Fachpersonal jede Menge Fragen stellen.

Am Nachmittag fanden zwei Fahrten zwischen Filisur und Davos mit dem Sonderzug statt. Um 18 Uhr wurde dann die ersuchte Taufe des «Filisurer Stübli» durchgeführt. Das Stübli wird im kommenden Jahr seinen Platz bei den Jubiläumszügen finden. Ferner kann das Stübli für Gesellschaften gemietet werden.

100 Jahre Albulalinie

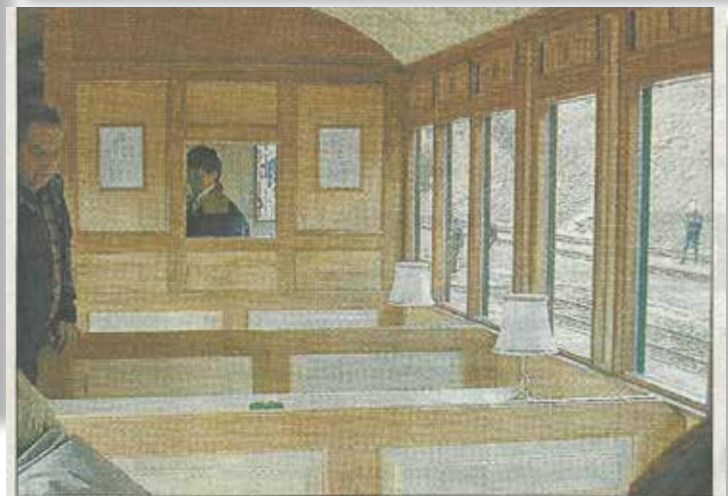
Das Jahr 2003 ist für die RhB ein wichtiges Jahr, sind es doch 100 Jahre her, seit die Albulabahn und die Linie in die Surselva eröffnet wurden. Mit Sonderzügen, welche an den Wochenenden geführt werden, will man die heutigen Passagiere und Bahnfans jene Zeit der Bahnanfänge wieder erleben lassen. Filisur ist ein Mekka für Bahnfans. Dies zeigen auch die Logiernächte. Andernorts sanken die Zahlen, Filisur konnte sie sogar steigern. Man ist sich dieses Kleinods bewusst und will daher, zusammen mit Bergün, diesen Tourismuszweig für die Zukunft auch weiter ausbauen.



*Grosser Bahnhof in Samedan für den einmaligen Zug, welcher das neue «Filisurer Stübli» nach Filisur bringt.
(Bilder Vrena Crameri)*



Alle wollen die Taufe des «Filisurer Stübli» live miterleben.



Blick ins restaurierte «Filisurer Stübli».

9.20

«Da sind wir stolz darauf»

Mit der Unterstützung zum Wiederaufbau eines historischen Bahnwagens haben die Filisurer ein Zeichen gesetzt, wie stark sie mit der RhB verbunden sind. Ein Bahnhoffest lockte scharenweise Einheimische und Auswärtige an.

Von Tibert Keller

Der Volksauflauf vom letzten Samstag auf dem Bahnhof Filisur bewies, wie unterschiedlichste Menschen die Albulabahn in ihren Bann ziehen kann. Während die vor allem aus dem nördlichen Nachbarland angereisten Eisenbahnfans bewaffnet mit ihren Bildaufzeichnungsapparaten die Gleise im weiten Umkreis des Bahnhofs säumten, freuten sich die Filisurer an ihrem «neu-alten» Eisenbahnwagen. Viele von ihnen reisten am Morgen nach Samedan, um dort das soeben fertig gestellte «Filisurerstübli» in Emp-

fang zu nehmen und es im nostalgischen Extrazug nach Filisur zu begleiten. Ebenfalls im Zug fanden sich weitere Sponsoren, sowie viele Mitglieder des Club 1889, die in ihrer Freizeit auch diesen fast 100-jährigen Wagen in rund 3200 Arbeitsstunden renoviert hatten. Dabei hatte ein Mitglied, *Gian Luzzi*, in den letzten Wochen fast täglich bis zu 12 Stunden daran gearbeitet, um den Übergabetermin am längst angesetzten Tag nicht zu gefährden.

Vor dem Abbruch gerettet

Wie wohl erstmals in der Geschichte der RhB eine Gemeinde zu einem einsatzfähigen Nostalgiewagen kam, schilderte Clubpräsident *Armin Brüngger*, der selbst am meisten Stunden in den Wagen investierte. Der pensionierte Dorfpfarrer und Eisenbahnfan *Roman Delnon* und *Reto Uffer*, *Jakob* und *Georg Barandun* hätten sich beim «Bier» mit Clubmitgliedern über das kommende 100-Jahr-Jubiläum der Albulalinie und den ehemaligen Bergünener «Küchenwagen» unterhalten. Diese Bezeichnung steht für den

Verpflegungswagen der jeweiligen Bahndienstgruppen, die für den Gleisunterhalt zuständig sind. Dafür verwendete die RhB vor allem in den 60er-Jahren ausrangierte alte Personenwagen. Da heute modernere Ausführungen die alten Wagen ins Abseits drängen, droht diesen historischen Fahrzeugen der Abbruch. So reifte der Entschluss zum nun realisierten Projekt eines für alle charterbaren «Buffet-Wagens». Vor

allem der damalige Gemeindepräsident *Jakob Barandun* setzte sich fortan aktiv und mit Erfolg dafür ein, dass die Filisurer die Mittel für diese Wiederinbetriebnahme aufbrachten. *Reto Uffer* organisierte dann das Fest, das dann auch die Taufe des Wagens zum «Greifenbock» umfasste.

Ganzes Dorf steht dahinter

Dass der Anlass ein Erfolg werden würde, hatte sich bereits da-

ran gezeigt, dass die Hotels für diese Jahreszeit ungewöhnlich gut ausgelastet waren. Am Fest wirkten schliesslich der Frauenverein und die Musikgesellschaft Concordia mit. Besonders erfreut über die Wiedergeburt «seines» ehemaligen Wagens zeigte sich auch der an der Festwirtschaft engagierte ehemalige Bahndienstkoch, der Bergünener *Heini Gerhard*.

Für die jetzige Gemeindepräsi-

dentin *Doris Schweighauser* ist dieses ungewöhnliche Engagement der ganzen Gemeinde ein deutliches Zeichen dafür, wie wichtig für sie die RhB ist: «Die Albulalinie ist einmalig und imposant und da sind wir stolz darauf.» Das «Filisurerstübli» drückt diese Verbundenheit aus.



Im herbstlich-winterlichen Spinas versammelten sich Filisurer und Sponsoren vor «ihrem» Wagen. (Fotos Tibert Keller)



Ständepresident *Vitus Locher* wohnte dem freudigen Anlass bei, hier neben Gemeindepräsidentin *Doris Schweighauser* und Club-1889-Präsidenten *Armin Brüngger* (von links).

Grosser Bahnhof für Rh.B. B 2138

Das hätte er sich wohl kaum träumen lassen, der fast 100 Jahre alte Wagen B 2138 der Rhätischen Bahn, nach Jahren als Rottenküche der Predner Baudienstgruppe: Kaum ist er dank dem Club 1889 zum «Filisurerstübli» geworden, gibts einen grossen Empfang für ihn. Seine Gedanken am samstäglichen Bahnhoffest in Filisur.

• VON JANO FELICE PALAROLA

In Samedan ist die Fahrt heute Morgen losgegangen. Meine zweite Jungfernfahrt. Die erste im neuen Kleid. Im alten Grün, aber aufgefrischt. In gelber Schrift mein neuer Name: «Filisurerstübli». Daneben: «Rh.B. B 2138». Das bin ich. 1903 gefertigt bei der SIG in Neuhausen am Rheinfall, bei der damaligen Schweizerischen Industriegesellschaft. Ich bitte zu beachten: Bei meiner Ablieferung war ich mit insgesamt vier Coupés ausgestattet, je zweiter und zweiter Klasse. Und ich besass ein Abort mit Wasserspülung, ich war nicht einfach irgendwer! Hatte so genannte rahmenlose Drillingsfenster – war auf der Höhe der Zeit, entsprach hohen Anforderungen. Bis auf die Petroleumbeleuchtung: die hat man mir schon nach sieben Einsatzjahren auf der Albulalinie wieder weggenommen, zwecks Modernisierung. Das Elektrische hat Einzug halten wollen.

Sogar ein eigenes Bier

Nachher haben sie mich deklassiert, die Eisenbahner, weil die Reisenden mehr Komfort wollten, einen ruhigeren Lauf als meinen mit zwei Achsen und ohne Drehgestell. Und vor vierzig Jahren hätten sie mich fast kaputt gemacht, haben mein Interieur herausgerissen und mich zur Rottenküche erniedrigt. Aber immerhin ist es mir damit noch besser ergangen als anderen meiner 50 Kollegen, denn die haben sie zum Teil sogar demontiert. Auf den Schrott gebracht.

Jetzt aber, jetzt hat mich der Club 1889 wieder in Ehren und Ansehen gesetzt. Bin nun umgebaut zu einem Gesellschaftswagen für 24 Personen, mit Tischen und Bänken aus Holz und einem Office. Man kann mich chartern. Und sogar ein eigenes Bier haben sie für mich erfunden, das Monsteiner Stübli-Bier, in Bügelflaschen, stülvoll. Wie es zu mir passt, meine Damen und Herren. Und was in Zukunft auf meine Tische kommt, ist aus Bündner Produktion. Wein, Brot, Fleisch, Käse, ja sogar Kaffee und Kuchen. Beim Kaffee natürlich nicht die Bohnen, mit Verlaub. Der Club 1889 und das Filisurer Hotel «Grischuna» werden mich versorgen, die Bahn wird mich vermieten. Bezahlt hat meine Wiederbelebung, wenn ich so sagen darf, das Albulatal. 50 000 Franken und viel Arbeit hats gekostet, aufgebracht von Gemeinde, Tourismusorganisation, Privaten und Gewerbeleuten. Pünktlich – oder fast ein bisschen zu früh – zum 100. Geburtstag meiner Albulalinie. Meinen besten Dank, Damen und Herren.

Grün, grazil, gut aussehend

Nun stehe ich hier im Bahnhof von Filisur, und Bahnliebhaber von überall her nehmen mich mit ihren Kameras ins Visier, die Blasmusik spielt, es werden Reden gehalten, historische Züge fahren für mich auf, Journalisten bewundern mich. Das ist jetzt also wohl im wahrsten Sinne ein «grosser Bahnhof», wie man so schön sagt. Na, dann muss ich das jetzt noch ein wenig geniessen, Sie entschuldigen mich. Der Alltag wird noch schnell genug losgehen. Nächstes Jahr, im Jubiläumssommer, werde ich vermutlich mehr als genug zu tun haben. Vielleicht sehen wir uns dann mal irgendwo auf dem RhB-Netz. Grün, grazil, gut aussehend, das bin ich. Rh.B. B 2138.



Stolz auf das «Filisurerstübli»: Armin Brüniger vom Club 1889, die Filisurer Gemeindepräsidentin Doris Schweighauser und Standspräsident Vitus Locher (von rechts) lächeln für die vielen Fotografen, die kurz zuvor noch gebannt auf die Ankunft des historischen Bahnwagens in Filisur gewartet hatten (unten).

Bilder: Jano Felice Palarola



9.22

Nostalgiewagen zum Dritten: Fahrzeug in Ursprungszustand versetzt

Dem Club 1889 ist wieder ein beachtenswerter Wurf gelungen. Mit unbeschreiblicher Ausdauer entstand im Samedaner Depot der Rhätischen Bahn in knapper Zeit ein weiterer betriebsfähiger Nostalgie-Bahnwagen. Das Besondere, der Besteller ist die Gemeinde Filisur.

Es war eine richtige Biertischidee: bekannte Filisurer Persönlichkeiten kamen mit den Mitgliedern des Clubs 1889 ins Gespräch. Inhalt war das kommende Jubiläum der Albulabahn und die Tatsache, dass ein alter Bahnendienst Küchenwagen herumsteht. Dieses Fahrzeug diente bis vor kurzem in Bergün dem Bahnpersonal als Unterkunft und war dazu 1967 mit Küche, Holzbänken und Tische ausgerüstet worden. Die praktisch unveränderte Hülle zeigt jedoch einen fast 100-jährigen Personenwagen der Polsterklasse.

Von der Idee begeistert, das Fahrzeug äusserlich in den Ursprungszustand zu versetzen und die Inneneinrichtung als Buffetwagen zu erneuern, brachte die Gemeinde, Unternehmen und Private von Filisur sowie weitere Sponsoren dazu, die finanziellen Mittel zu beschaffen. Der Rest erledigten weitgehend die Mitglieder des Clubs. Allen voran der in Celerina wohnhafte Präsident Armin Brüngger, der den grössten Anteil an den 3200 Arbeitsstunden aufbrachte.

Unterstützung aus der Region

Weil das Übergabedatum an die Gemeinde Filisur schon längst auf den vergangenen Samstag fest stand und sich die Arbeiten recht umfangreich erwiesen, war es Gian Luzi, der in den letzten zwei Wochen fast täglich bis zu zwölf Stunden daran arbeitete. Mit über 200 Stunden sind auf der 51 Mitwirkende umfassenden Liste Theo Hirschi und Martin Pfister aufgeführt. Ein besonderes Detail ist das wunderschön geschnittene Wandbild im Wageninnern, das der pensionierte Zugführer Bruno Isepponi beisteuerte. Ramon Zangger, Samedan, liess die von ihm gesponserte Küche gleich durch seine beiden Lehrlinge einbauen und der neue, nun grüne Anstrich kam von Remo Tuena aus St. Moritz.

In seiner Dankesrede vergass der Clubpräsident weder die Rhätische Bahn noch die Familienangehörigen. Letztere treten oft auch als stille Helfer im Hintergrund auf.

Noch Arbeit für Jahre

Einer erfolgreichen Probefahrt folgte dann der Extrazug mit den Filisurer Gästen von Samedan nach Filisur, wo zu Ehren des Wagens ein regelrechtes Dorffest statt fand. Unter den illustren Gästen weilte sogar der Landespräsident Vitus Locher. Eine begeisterte Gemeindepräsidentin, Doris Schweighauser, sieht dieses vom Dorf getragene Werk als Zeichen für die Verbundenheit mit der Bahn. Der «Filisurerstübli» genannte

Wagen ist nun in öffentlichen oder bestellten Sonderzügen herzlich willkommen.

Obwohl nun beim Club eine verdiente Verschnaufpause folgt, stehen doch noch harte Brocken bevor. In Chur widmet sich eine Gruppe alten Güterwagen und die Poschliaver-Abteilung arbeitet immer noch kräftig an der Bernina-Krokodillok von 1928. Ausserdem hofft in Filisur die kleine, 100-jährige Dampflok «Heidi» auf eine zweite Jugend. Die drei in Samedan bereits realisierten Projekte zeugen jedenfalls für eine Truppe mit Ausdauer und Zähigkeit, die das Vertrauen der Sponsoren geniessen dürfen.

Tibert Keller



Blick ins helle und freundliche, von Filisurern bevölkerte Innere des neuen, alten Buffetwagens.
Foto: T. Keller



Ein Grossteil der Clubmitglieder, teilweise in historischen Kleidern, vor ihrem neuesten restaurierten Werk.

Foto: I. Senger

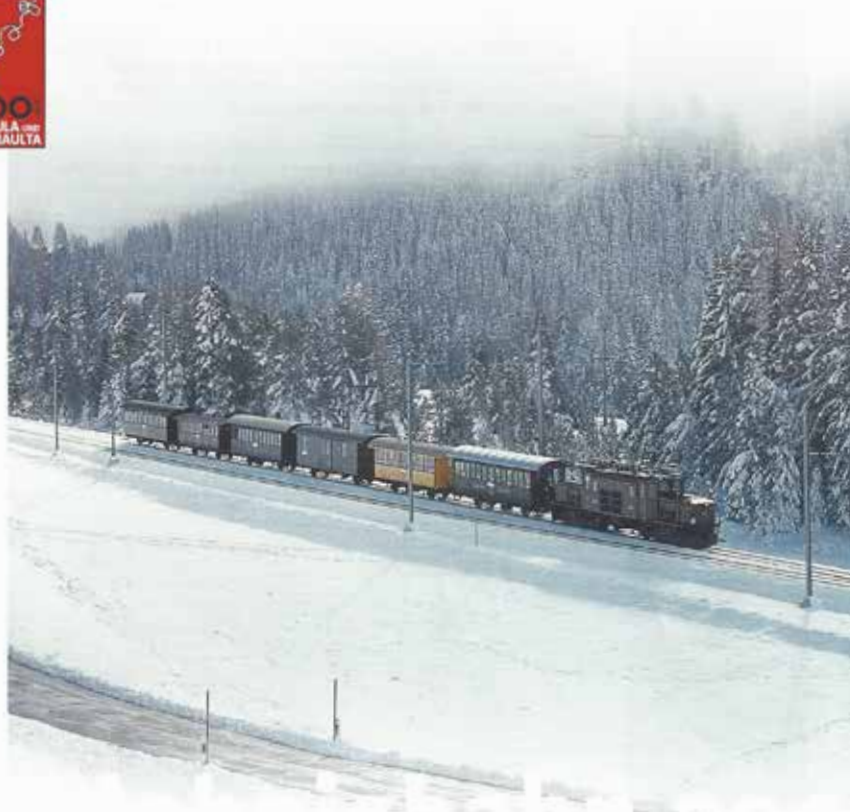
9.23

Die Bündner
Kulturbahn
2003



DAS «FILISURERSTÜBLI», der «Buffet-Wagen» mit dem Rundumblick, den Gesellschaften bei der Rhätischen Bahn chartern können, wurde am 19. Oktober 2002 mit einem grossen Bahnhofsfest von der Filisurer Bevölkerung empfangen. Die Gemeinde, das lokale Gewerbe, der Tourismusverein und Private haben den Kraftakt der Finanzierung des Wagens gemeinsam vollbracht. Die Übergabe des vom Club 1889

restaurierten, ehemaligen Erst- und Zweitklasswagens wurde ausgiebig mit extra gebrautem «Monsteiner Stübli-Bier» gefeiert. Vor den Mitgliedern des Club 1889 in historischen Kleidern kniend, fiel der lokale Komiker «HD Lämppli» gar nicht gross auf. Es sei aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der rote Feuerwehrschauch zu Füßen der illustren Reisesgesellschaft nicht fürs grosse Durstlöschen gedacht war! ■



Die Jubiläumsbahn

Rollende Gaststube für Filisur und die RhB Filisur und die Jubiläumsbahn 2003

Quelle: Presstext Club 1889, nachbearbeitet von Peider Härtli

Die Verantwortlichen der Gemeinde Filisur überlegten sich, was sie 2003 zum Jubiläum bieten können. Es kam ihnen gelegen, als sie vernahmten, dass der mit historischem Rollmaterial arbeitende Club 1889 in Samedan Sponsoren für einen Eisenbahnwagen der alten Albulabahn suchte. Kurzerhand entschloss sich der Gemeinderat unter alt Gemeindepräsident Jakob Barandun, die Sache zur Gemeindeangelegenheit zu erklären, und das Geld, rund 50000 Franken, selber aus der Gemeinde mit Unterstützung von Filisur Tourismus sowie dem lokalen Gewerbe und Privaten zu organisieren. Es sollte ein Geschenk von Filisur an das Jubiläum für die Bahn werden.

Nicht wenig erfreut darüber waren natürlich die Mitglieder des Clubs 1889, weil sie ein weiteres Projekt nun problemlos verwirklichen konnten. Die Zusammenarbeit war derart unkompliziert, dass bloss drei Sitzungen nötig waren: An einer ersten Versammlung wurden die Verantwortlichen darüber informiert, wie der Wagen dereinst aussehen könnte und in einem Wettbewerb ein Name für das Wägelchen gesucht: «Filisurerstübli». Die anderen zwei Zusammenkünfte betrafen bereits den Rahmen für die Übergabe des Wagens an die Gemeinde und die Rhätische Bahn.

Ein Wagen mit Geschichte

Der Wagen von 1903 hatte bei seiner Ablieferung zwei Coupés erster, zwei zweiter Klasse sowie ein Abort mit Wasserspülung. Mit seinen rahmenlosen Drillingsfenstern in jedem Abteil entsprach er damals hohen Ansprüchen. Er wurde in einer Serie von insgesamt 51 Personenwagen bei der SIG in Neuhausen bestellt. Damit rechneten die Verantwortlichen, den Bedarf an Fahrzeugen im Hinblick auf den aufkommenden Verkehr der Albulalinie decken zu können. 1910 wurde die Petroleum- durch eine elektrische Beleuchtung ersetzt und die Dampfheizung ausgebaut.

Nach dem zweiten Weltkrieg genügte er den gestiegenen Ansprüchen an den Reisekomfort längst nicht mehr und wurde zum Zweitklasswagen deklassiert. Zweiachsige Wagen wie das Filisurerstübli haben einen lautereren und unruhigeren Lauf als solche mit Drehgestellen. Ende der sechziger Jahre ging er den Weg der meisten Reisezugwagen der Anfangszeit der Rhätischen Bahn: Wenn sie nicht abgebrochen wurden, verwendete man sie als Wagen für die Gleisarbeiter. Sein gesamtes (elegantes) Interieur wurde herausgebrochen, eine kleine Küche mit Gasherd sowie Tische und Bänke mon-

tiert und das zukünftige Filisurerstüblidiente fortan als Rottenküche der Predner Baudienstgruppe in Bergün.

Charme des Alten hervorgeholt

Beim Umbau in der RhB-Werkstätte in Samedan wurde grosser Wert darauf gelegt, viel der alten Täferung zu übernehmen, was mit umfangreichen Ablauge- und Schleifarbeiten verbunden war. Alle Riegellüfter über den Fenstern wurden rekonstruiert und Tische sowie Bänke in passendem Stil der Belle Epoque neu erstellt. Auf den Gesamteindruck darf man gespannt sein. Erwähnenswert ist die Heizung: als einziger RhB-Wagen hat er eine Dampf-, Gleichstrom- und Wechselstromheizung und kann somit auf allen Strecken und in allen (nicht zu schnell fahrenden) Zügen eingesetzt werden.

Grosses Bahnhofsfest in Filisur ...

Der Wagen wurde am Samstagmorgen, den 19. Oktober 2002, mit einem Zug nach Filisur überbracht. Ein Extrazug, wie ihn die Albulastrecke schon seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen hat. Das legendäre Krokodil zog sechs historische Zweiachser – allen voran natürlich das Stübli – von Samedan nach Filisur. Die Sponsoren sahen den Wagen zum erstenmal am Samstag nach der Medienorientierung anlässlich des grossen Bahnhofsfestes. Am Nachmittag fanden Extrafahrten mit entsprechendem Rollmaterial zwischen Filisur und Davos statt. Nach der offiziellen Taufe des Wagens stand allen noch ein langer, fröhlicher Abend bevor.



Der Präsident des Club 1889, Armin Brüngger, übergibt stolz das «Filisurer Stübli».





Allegra und Willkommen




« Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn »

im Dampfzug "Engiadina"

Das ganze Zugsteam sowie Ihr Reiseleiter, Eugen Rohner, freuen sich, Sie auf dieser nostalgischen Reise durchs romantische Engadin begrüßen zu dürfen. Mit Ihrer Teilnahme helfen Sie entscheidend mit, die Tradition unserer historischen Züge zur Freude von alt und jung weiter zu führen!

Ganz besonders stolz sind wir, Ihnen auf der heutigen Fahrt eine spezielle Premiere "ererstübli" mit dem Dampfzug bis Scuol geführt! Als Treffpunkt- und Verpflegungswagen richte Fahrzeug in unseren historischen Zügen zur Verfügung. Ein grosses Dankeschön Club 1889, die nun bereits den dritten nostalgischen Personenwagen (C 2012, C 114, B zum ersten Mal führen wir den historischen Langholzwagen N 8013/20. Dieses Fahrzeug vor dem Verschrotten gerettet und wieder fachgerecht restauriert.

Geniessen Sie die Fahrt durch das herbstliche Engadin! Weitere Informationen über Fotoseite.



9.25



Allegra und Willkommen




« Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn »

im historischen Extrazug

Das ganze Zugsteam sowie Ihr Reiseleiter, Eugen Rohner, freuen sich, Sie auf dieser nostalgischen Reise von Filisur ins romantische Engadin begrüßen zu dürfen. Mit Ihrer Teilnahme helfen Sie entscheidend mit, die Tradition unserer historischen Züge zur Freude von alt und jung weiter zu führen!

Ganz besonders stolz sind wir, Ihnen auf der heutigen Fahrt eine spezielle Premiere bieten zu können: Nach dem gestrigen Fest wird das „Filisurerstübli“ heute erstmals „offiziell“ ausgeführt! Vorerst mit der berühmten Krokodillokomotive und ab Samedan mit dem Dampfzug geht die Reise bis Scuol! Als Treffpunkt- und Verpflegungswagen steht Ihnen in Zukunft dieses schön restaurierte Fahrzeug in unseren historischen Zügen zur Verfügung. Ein grosses Dankeschön geht an dieser Stelle an die Mitglieder des Club 1889, die nun bereits den dritten nostalgischen Personenwagen der RhB übergeben konnten (C 2012, C 114, B 2138; alle Wagen finden Sie im Zug)! Ebenfalls zum ersten Mal wird ab Samedan der historische Langholzwagen N 1513/20 unserem Extrazug beigelegt. Dieses Fahrzeug wurde durch die „Churer Sektion - Club 1889“ vor dem Abbruch gerettet und wieder fachgerecht restauriert.

Geniessen Sie die Fahrt durch das herbstliche Graubünden! Weitere Informationen: über Fotohalte, Fahrplan etc. finden Sie auf der Rückseite.



Club-1889-Schlaglichter

Ein Apéro unter Kollegen mit Höhepunkten

9.26

Insider
2002

Unsere engagiertesten Gönner, der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, feierten in diesem Jahr ihr 25-Jahr-Jubiläum. Wie gut die Zusammenarbeit der Vereine klappt, zeigte allein der von den Dampffreunden durchgeführte Apéro in Untervaz. Dieser leicht abgeänderte Artikel erschien im «Bündner Tagblatt»

Text und Fotos: Tibert Keller, Trin



Der Vertreter des Clubs 1889, Armin Brüngger aus Celerina (links) und Marcel Haudenschild aus Zizers für die Dampffreunde, präsentieren vor dem echten Jubiläumswagen die entsprechenden BEMO-Modelle.

Es ist eine wahre Freude, wenn wieder ein alter RhB-Dampfzug auf der schönsten Eisenbahn unterwegs ist. Doch diese personal- und unterhaltsintensive Nostalgie belastet die Bahn und musste deshalb schon öfters in Frage gestellt werden. Darum entstand der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn (siehe auch: Ein Blick zu den Nachbarn in dieser Ausgabe). Mit ihm betreibt der Club 1889 eine äusserst fruchtbare Zusammenarbeit. Dank der Unterstützung der Dampffreunde war unser Verein erst in der Lage, den ältesten, 113-jährigen Personenwagen C 2012 «Il Samedrin» originalgetreu wieder auferstehen zu lassen. An der Jubiläums-Generalversammlung der Dampffreunde vom April in Untervaz konnte das gute Zusammenwirken dieser sehr aktiven

Vereine einmal mehr verdeutlicht werden. Die RhB hat den Dampffreunden einen älteren Güterwagen zur Verfügung gestellt, dem der Club 1889 unter grossem Einsatz insbesondere von Gian



Sie arbeiteten mit grosser Ausdauer an den beiden kleinsten RhB-Wagen; (von links) Gian Brüngger, Gian Rudolf Caprez, Christoph Kramer, Sandro Triacca und Kurt Gabenthuler.

Luzi in Samedan äusserlich eine historische Erscheinung gab. An der Jubiläumsveranstaltung traf der graue Wagen zur Überraschung der Anwesenden mit einem exklusiven Nostalgieextrazug ein und es konnte auch schon das entsprechende Modell erstanden werden, das BEMO in einer Sonderserie extra herstellte.

Die Kleinsten gerettet

Ebenfalls erstmals zu sehen waren bei diesem Anlass die beiden vor dem Abbruch verschonten und in den äusserlichen Ursprungszustand versetzten kleinsten Güterwagen der RhB. Solche Miniaturwägelchen waren bei der RhB anfangs letzten Jahrhunderts zahlreich vertreten. Paarweise eingesetzt, dienten sie anfänglich dem Holztransport, wovon sehr wenige alte Fotos zeugen. Den beiden glücklicherweise erhalten gebliebenen, fast 100-jährigen Wagen hat sich die Gruppe Landquart/Chur angenommen und sie im alten Arosabahndepot Chur Sand weitgehend restauriert (siehe dazu Bericht von Christoph Kramer im Teil der Gruppe). Da noch Abschlussarbeiten beim Fahrwerk und dem komplizierten Bremsgestänge anstanden, reisten die beiden Wägelchen vorerst als Huckepack auf einem neueren Güterwagen an den Ort des Geschehens.



Cateringkonzept
FILISURER-STÜBLI

Bahntastisch Graubünden erleben

Standort des Wagens:	Samedan
Reinigung des Wagens:	Club 1889
Betreuung und Unterhalt des Wagens:	Club 1889
Verantwortung Catering:	Max Kessler
Lagerung Inventar:	Samedan
Weinlieferant:	Von Salis AG, Landquart
Bierlieferant:	Bier Vision, Monstein
Brotlieferant:	Bäckerei Preisig, Bergün
Fleisch-Lieferant:	Eggenberger Erwin, Filisur
Lieferant Speisen:	Hotel Grischuna, Filisur
Anlieferung Speisen:	Das Essen wird in Thermo- boxen per Bahn oder PW angeliefert
Bereitstellung Inventar:	Filisur Tourismus
Rückschaffung Inventar:	nach BW Samedan
Reinigung Inventar:	Club 1889
Kontrolle Sauberkeit:	Club 1889

9.27



**FILISURER STÜBLI – Bahntastisch
 Graubünden erleben**

Unser Angebot

Raclette „Grischun“

Lieferant: Hotel Grischuna Filisur
 (Achtung: aus betrieblichen Gründen nur im Stillstand möglich)

Filisurer-Stübli Teller

Luftgetrocknete Fleisch-Spezialitäten und Alpkäse aus Filisur
 mit Wurzelbrötli aus Albulataler Gran Alpin

Bähnler-Znüni

Alpkäse aus Prosut, luftgetrockneter Salsiz, dazu ein Glas Malanser
 Pinot noir

Albulataler-Küechli

ein süsser Abschluss aus Gran Alpin, Nüssen und Honig

Dampfen in alter Herrlichkeit

Enthusiasten wie Armin Brünegger sorgen dafür, dass bei der Rhätischen Bahn Andenken an die Höhepunkte des Dampfzeitalters erhalten bleiben.

Wenn sich über die Geleise der Rhätischen Bahn eine Rauchfahne hinzieht und das regelmässige Schnauben einer Dampflokomotive ertönt, ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass der Engadiner Eisenbahner Armin Brünegger mit einem historischen Zug unterwegs ist. Brünegger ist einer der Lokomotivführer, die mit Maschinen aus einer früheren Epoche umzugehen wissen: Ein rundes halbes Dutzend Mal im Jahr ist er an den Reglern der drei Dampfloks zu finden, die bei der Rhätischen Bahn gegenwärtig fahrbereit sind.

Als Präsident des Clubs 1889 widmet er überdies einen grossen Teil seiner freien Zeit dem Erhalten von historischem Rollmaterial der Rhätischen Bahn. Und so weiss der 50-jährige Brünegger über fast alles Bescheid, was die Dampflokomotiven der Bahn seit Anbeginn betrifft: Er kennt die technischen Details, die befahrenen Strecken und die Schicksale nach der Ausdienststellung.

Brüneggers Einsatz fällt bei der Rhätischen Bahn auf fruchtbaren Boden. Seit jeher waren die Verantwortlichen geschichtsbewusst: Die „Rhätia“ ist noch heute vorhanden, die allererste Lokomotive aus dem Jahre 1889. Zum Bestand gehören auch



Sinn für historische Technik: Armin Brünegger

zwei in Winterthur konstruierte Lokomotiven mit den Baujahren 1906 – Zeugen einer Serie von 29 Maschinen, die eigens für die Bündner Strecken beschafft wurde.

Von den Anfangszeiten der Eisenbahn in Graubünden berichtet Brünegger, als lägen sie erst wenige Jahre zurück. Gern erzählt er, dass eine der berühmtesten Schweizer Romangestalten den Namen einer weiteren Dampflokomotive geprägt hat, der „Heidi“, die gegenwärtig auf ihre Restauration wartet: Bei der Verfilmung des Romans von Johanna Spyri im Jahre 1952 kam der Lok eine wichtige Rolle zu.

Dampflokomotiven und ihre Eigenheiten

Die Arbeit im Führerstand, die sich für den Uneingeweihten kinderleicht ansieht, ist in Wirklichkeit eine Aufgabe, die höchste Konzentration erfordert. Zahlreiche Dinge gilt es gleichzeitig im Auge zu behalten: den Wasserstand des Kessels, die Intensität des Feuers, den Dampfdruck und natürlich den Fahrplan, die Signalstellungen und die

Strecke. Brünegger: „Die Ansprüche, die Lokomotivführer früherer Generationen zu erfüllen hatten, waren enorm.“

Vom Kaderposten zurück auf die Lok

Hauptamtlich ist Armin Brünegger bei der Rhätischen Bahn im Führerstand einer modernen Elektrolokomotive tätig. Eine Berufswahl, die zu einem guten Teil nahe lag: Bereits der Vater und der Grossvater waren bei der Rhätischen Bahn.

Nach jahrelangem Dienst bot sich 1992 eine Karrierechance: Brünegger wurde stellvertretender Chef der Bahn-Werkstatt Samaden. Nach fünf Jahren liess er sich in den Fahrdienst zurückversetzen. „Ohne die Fahrten durch die Bündner Berge war das Leben nicht mehr wie vorher.“

Würste aus der Feuerbüchse

Wenn er auf kleine Episoden zu sprechen kommt, die sich auf seinen Dampfeinsätzen ereignet haben, fangen seine Augen an zu glänzen: Auf der Silvesterfahrt ins Jahr 2000 hielt er zum Beispiel ein Versprechen, auf seiner Dampflokomotive für warmes Essen zu sorgen. In Scuol liess er aus einer Metzgerei 40 Würste kommen – und briet sie nach der Ankunft in St. Moritz in der

Durchs Bündnerland wie ehedem im Sommer und Herbst 2002 setzt die Rhätische Bahn noch an den folgenden Tagen historische Züge unter Dampf:

- Sonntag, 28. Juli 2002: St. Moritz-Scuol und zurück (St. Moritz ab 9.38)
- Sonntag, 15. September 2002: Landquart-Chur-Filisur-Davos-Landquart (Landquart ab 8.39)
- Sonntag, 20. Oktober 2002: St. Moritz-Scuol und zurück (St. Moritz ab 9.38)

Buchungen unter Tel. 079 610 46 72 oder info@dampfvereinrh.ch

Feuerbüchse. Das Rezept verrät er gerne: „Die Kohlschaufel wird sauber abgewischt und mit Speiseöl eingefettet. Die Schaufel halte ich nur kurz in die Glut – für jede Seite der Wurst genügen 20 Sekunden.“

Unbeschäftigte Stunden kennt Brünegger kaum. Mit seinem Verein 1889 ist er gegenwärtig dabei, einen Personenwagen zu restaurieren, der im Oktober 2002 mit einem Fest in Filisur abgeliefert wird. Damit nicht genug. Bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) kümmert er sich auch noch um das gesamte Wagenmaterial.

Es bleibt unendlich viel zu tun. Und so dominiert selbst bei den seltenen Malen, an denen er sich mit dem zukünftigen Pensionsalter beschäftigt, der Gedanke an die Eisenbahn: „Endlich werde ich mich vollständig den historischen Lokomotiven und Wagen widmen können.“



Lebendige Erinnerung: eine von drei fahrbereiten Dampfloks der Rhätischen Bahn vor einem historischen Zug

9.29

Eine bahnnostalgische Rarität



Erstmals in der Geschichte der Arosabahn hat am 18. April ein originalgelber Berninabahn-Wagen Arosa erreicht. Dieser Drinklasswagen mit Baujahr 1910 ist vier Jahre älter als die befahrene Strecke durchs Schanfigg und wurde kürzlich durch Mitglieder des Club 1889 als Bauwagen reaktiviert. Der gleiche Verein restauriert momentan im alten Arosabahndepot Chur Sand zwei alte Güterwagen der kürzesten Bauart. Das Bild zeigt die ungewöhnliche und farbenfrohe Komposition bei der Abfahrt auf dem Bahnhofplatz Chur. (Bilder Tibert Kell)

nach dem Veltlin

nach dem Engadin

9.30

MARKTPLAUSCH AUSSTELLUNG



MOTTO 2002
– HISTORISCHE WAGEN DER RHB –
Hier der C 114 am Markt ausgestellt

vom 1. Februar bis 1. April 2002 (Ausser Montag)

Kunst - Handwerk - Antiquität

Einheimische Gastronomie und Weine • Über 30 Stände

HOTEL LA ROMANTICA - RIST. GIARDINO - LE PRESE

- Schon die Fahrt mit dem Bernina-Express nach Le Prese ist ein Erlebnis •
- Gratis Eintritt mit Lotterie, Week-Ends für 2 Personen + schöne Preise •
 - Schlemmer Buffet Valposchiavo mit Veltlinerweinen Fr. 28.– •
- In der Galerie Giardino: Bilder-Ausstellung von Dr. Bernardo Lardi aus Le Prese in Chur •

INFOS AN JEDEM BAHNSCHALTER DER RHB

La carrozza C 114 «La Bucunada» in sosta a Le Prese

9.31

Insider
2002

Testo: Mario Costa, Poschiavo
Foto e manifesti: diversi

Insolita la presenza di una carrozza ferroviaria a lato della strada ferrata, davanti all'Albergo «La Romantica» a Le Prese. Insolito anche le caratteristiche della carrozza, trattandosi della pregiatissima carrozza «La Bucunada», restaurata con enorme impegno da parte dei membri del Club 1889 e riconsegnata alla Ferrovia retica sabato 27 ottobre 2001 con una corsa di inaugurazione da Poschiavo a Pontresina.



L'aspetto particolare della carrozza ha suscitato l'entusiasmo dei ferroamatori e anche dell'albergatore Plinio Lardi a Le Prese, che ha voluto dedicargli una ben specifica attenzione. Su sua richiesta, la Ferrovia retica ha messo a disposizione, con l'accordo del Club 1889, la carrozza C 114 durante tutta la durata del Mercatino 2002, mercatino che ha alloggiato dal 1. febbraio al 2 aprile 2002 nelle sale dell'albergo «La Romantica» a Le Prese.

I membri del Club 1889 e contemporaneamente membri della squadra rialzo del deposito di Poschiavo, il 30 gennaio 2002, hanno provveduto allo spostamento della carrozza dalla sede ferroviaria al piazzale davanti all'albergo. La particolare situazione locale ha facilitato lo spostamento. Unico inconveniente, il traffico stradale che ha dovuto essere regolato da un agente, poiché il sedime ferroviario è situato sulla strada cantonale del Bernina.

L'operazione inversa è avvenuta il 3 aprile 2002. Durante la sosta della carrozza C 114 a Le Prese, essa è stata presentata a vari enti e personalità. Dei ferroamatori hanno approfittato dell'occasione per cogliere i dettagli da riprodurre sui loro modellini.

Un quadro di ampie dimensioni, che raffigura la locomotiva Ge 4/4 182, era collocato all'interno dell'albergo. Il quadro poteva essere acquistato simbolicamente in centimetri (5.- CHF/cm²) a sostegno del restauro della locomotiva stessa. A sostegno dello stesso intento si potevano acquistare anche vari oggetti ferroviari in miniatura.

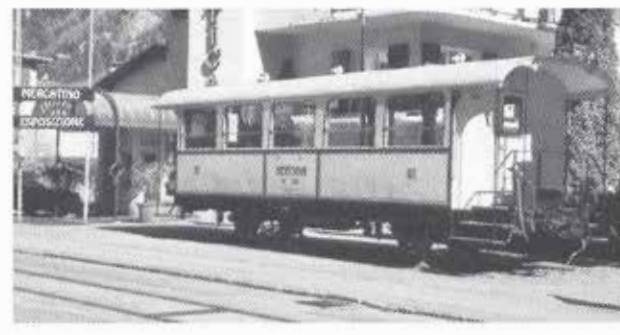
Le entrate del mercatino a favore della locomotiva 182 hanno fruttato il non indifferente importo di 3389.- CHF. Nel frattempo l'importo è stato versato alla cassa del Club 1889.

Un grazie particolare va agli albergatori Plinio e Rosmarie Lardi che hanno gestito gli incassi a favore del Club.

La cena offerta a prezzo di favore dall'albergatore il 22 marzo 2002 ai membri del Club 1889, nella carrozza stessa, ha dimostrato una volta di più lo spirito di camerateria che esiste nel seno del Club stesso. Alla serata hanno partecipato anche Franz e Doris Galliker di Winterthur venuti a Le Prese proprio per l'occasione. Franz Galliker, ingegnere ABB, ha acconsentito di darci una mano nel restauro della tecnica di trazione della locomotiva 182.

A Plinio Lardi, al momento degente all'ospedale cantonale di Coira, auguriamo una presta e perfetta guarigione.

Non di meno vanno ringraziati tutti i membri del Club 1889 che in un modo o nell'altro hanno contribuito alla riuscita dell'esposizione o che hanno prestato il loro aiuto per gli spostamenti della carrozza.



Raststätte für die «Bucunada» in Le Prese

Text: Mario Costa, Poschiavo

Seite 43

Ungewöhnlich war die Präsenz eines Wagens neben dem Geleise vor dem Hotel «La Romantica» in Le Prese. Ungewöhnlich war auch das Aussehen des Wagens, handelt es sich doch um die originale «La Bucunada», welche von Club-1889-Mitgliedern mit viel Elan restauriert wurde und letztes Jahr mit einer Einweihungsfahrt von Poschiavo nach Pontresina eingeweiht wurde. Dieses Aussehen hat nicht nur Eisenbahnfans begeistert, sondern auch den Hotelier Plinio Lardi, der einen aussergewöhnlichen Blickfang suchte. Auf sein Ersuchen und mit dem Einverständnis des Clubs 1889 wurde der Wagen während des im Hotel stattfindenden «Mercatino», eines kleinen, aber feinen Marktes mit einheimischen Produkten, vom 1. Februar bis zum 2. April auf seinem Parkplatz aufgestellt.

Clubmitglieder und gleichzeitig Mitarbeiter der Truppe der Betriebswerkstätte in Poschiavo bewerkstelligten den Umlad vom Gleis auf den Parkplatz vor dem Hotel, wobei ihnen die gute Lage der Geleise auf der Strasse sehr entgegenkam. Nur der Autoverkehr musste umgeleitet werden. Während der ganzen Zeit, bis zum Umlad am 3. April, besuchten viele Persönlichkeiten und Amateure den Wagen, und Modellbauer nutzten die Gunst der Stunde, um Mass zu nehmen.

Im Hotel selber wurden auf einer Tafel, auf der die Ge 4/4 182 gemalt war, für 5 Fr./m² Kleber verkauft, die direkt der Restauration der Lok zugute kommen. Daneben wurden zahlreiche andere Bahngegenstände verkauft. Die Einnahmen erreichten die stattliche Höhe von 3389 Franken, die inzwischen dem Club 1889 in die Projektkasse überwiesen wurden. Beim speziell arrangierten Abendessen vom 22. März, das in der Bucunada selber zum Spezialpreis stattfand, konnte einmal mehr die Kollegialität der Clubmitglieder erlebt werden. Ein besonderes Dankeschön geht an Rosmarie und Plinio Lardi, die dank ihrer Initiative nicht nur die Clubkasse gefüllt, sondern auch die Bekanntheit des Clubs im Tal vergrößert haben. Mein weiterer Dank geht an alle, die in irgend einer Weise an der Aktion beteiligt waren.

Gründung *historic RhB*, Anlässe «100-Jahre-Albulabahn», Übergabe «Rätia-Stübli», Beginn Restauration K1 5615, Ausstellung «Mini, dini, üsi Bahn...» in VHS Luzern

Die 6. Generalversammlung wurde am 15. November in der Betriebswerksstätte von Poschiavo mit ausgezeichnetem Catering durchgeführt.

Als Gäste anwesend waren Volker Göbel der Modellbaufirma BEMO und Günter Kopp der Firma LGB (beide aus Deutschland), Daniel Friedrich, Präsident der Dampffreunde der Rhätischen Bahn, Willy Hochstrasser vom neugegründeten Dachverein *historic RhB* sowie Geni Rohner, Leiter Reiseservices bei der RhB. Der ehemalige Landespräsident und Grossrat Rodolpho Plozza aus Brusio hielt in seiner Begrüssungsrede fest, dass der Bahn im Puschlav seit jeher eine grosse Bedeutung zukomme und dankte dem Club 1889 für die Erhaltung der historischen Bahnzeuge, die hier im Tal bei vielen in wacher Erinnerung seien. Er hoffte, dass alle mit einem gutem Eindruck vom Tal wieder nach Norden zurückreisen.

Mit einer Schweigeminute gedachte die Generalversammlung des charismatischen Geschäftsführers des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn und Förderers des Club 1889, Marcello Haudenschild. Er war kürzlich, am 3. November, infolge eines sehr tragischen Verkehrsunfalls ums Leben gekommen.

Der Club zählte bereits 319 Mitglieder, wobei ein weiteres spontan an der Generalversammlung dazukam.

Folgende Mitglieder wurden als Delegierte für *historic RhB* gewählt: Mario Costa, Theo Hirschi, Christoph Roner und Fredy Pfister.

«Die Bündner Kulturbahn»

Die Clubmitglieder Christoph Durtschi und Fredy Pfister, Hanspeter Wildi (Verein Dampffreunde der RhB und Kadermitarbeiter bei der Südostschweiz Print AG) sowie Geni Rohner (Verein Pro Salonwagen RhB und Kadermitarbeiter bei der RhB) setzten sich noch vor der eigentlichen *historic-RhB*-Clubgründung zum ersten Redaktionsteam für die «Bündner Kulturbahn» zusammen. Christoph Durtschi war für einen Grossteil der Inserateakquisition zuständig, Fredy Pfister gestaltete mit Hilfe von Ines Senger von

Senger Interactive das Layout, Hanspeter Wildi war Mittler und Koordinator zur Südostschweiz Print AG, wo die Zeitschrift mit Spezialbedingungen in einer Auflage von 30 000 Exemplaren gedruckt und verschickt werden konnte. Geni Rohner koordinierte und gewährleistete erstklassige Verbindungen zur RhB und lieferte wichtige Inputs und Ideen **[10.1]**.

historic RhB

Am 28. Juni gründeten folgende Personen in Filisur den Dachverein *historic RhB* **[10.2]**:

- Ernst Bachmann, Vizedirektor der RhB
- Roland Hofmann, Projektcontroller bei der RhB
- Willy Hochstrasser, Verein Pro Salonwagen RhB (und 1. Präsident von *historic RhB*)
- Armin Brüngger, Club 1889
- Alby Glatt, Verein Pro Salonwagen RhB
- Daniel Friedrich, Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
- Georg Barandun, Bahnmuseum Bergün

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Beide Drehgestelle samt Motoren, zwar noch ohne Verkabelung, waren fertiggestellt.

Gruppe Landquart/Chur: K1 5615

Die Gruppe hat mit der Restauration des K1 5615 von 1911 begonnen. Der Rahmen wurde fertiggestellt.

«Filisurer-Stübli» / «La Bucunada»

An beiden Wagen wurden kleinere Reparaturen und Ergänzungen vorgenommen. Das «Filisurer-Stübli» fährt zum ersten Mal nach Arosa **[10.14]**.

D 4052 «Rätia-Stübli»

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn hatte in den letzten 14 Jahren in seinen Dampfzügen sehr erfolgreich das «Rätia-Stübli» in einem ehemaligen Gepäckwagen betrieben. Dieser erlitt 1998 einen Rangierunfall. Der etwas «rohe» Ersatzwagen richtete der Club 1889 im Auftrag der Dampffreunde zum gemütlichen, neuen «Rätia-Stübli» D 4052 II her. Die Bar im Innern wurde «Marcello-Bar» getauft. Die Übergabefahrt von Samedan fand am 17. Mai von Samedan nach Tirano statt **[10.6]**.

Xk 9086

Der ehemalige Bernina-Bahn-Personenwagen 2. und 3. Klasse von 1909 hatte 1974 die RhB zum Bahndienstwagen umgestaltet und ihn 1996 an die Ferrovia Mesolcinese abgegeben. Diese funktionierte ihn mit Second-Hand-Bauteilen zum Touristikwagen um. Er verließ rund sieben Jahre im Misox und kehrte anschliessend auf Veranlassung des Club 1889 wieder auf die heimischen Schienen zurück. Der Club plante, ihn wieder als BC 110 mit originaler Innenausstattung sowie mit Korbsesseln und in gelber Farbe herzurichten. Mit dem Übergabezug des «Rätia-Stübli» konnte er in der bunten Wagenkomposition am 17. Mai wieder sein zukünftiges Einsatzgebiet erkunden, wie das Armin Brügger nannte **[10.6+10.7]**.

Ge 2/4 205

In einer Aktennotiz hält die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Winterthur aufgrund einer Besprechung vom 31. März fest, die historisch sehr wertvolle Elektrolok Ge 2/4 205 von 1913 dem «bahnhistorischen Museum in Bergün» zu «übergeben», wobei der Club die Wartung bis zur Übergabe übernehmen sollte.

Homepage Club 1889

Donatus Rüetschi übernahm neu die Verwaltung unserer Homepage.

Clubeigenes Catering

Die Arbeit im Catering wurde, auch um es zu professionalisieren, mit einer Pauschalen entschädigt, dies galt aber nur für Einsätze, welche von der RhB bestellt werden. Für eine bessere Logistik sorgte Max Kessler in der Betriebswerkstätte Samedan: Es wurde eine

Industrie-Abwaschmaschine mit praktischen Abwaschkörben angeschafft, das «Filisurer-Stübli» und die «Bucunada» erhielten je eigenes Geschirr (mit Logo). In den Wagen wurden Anpassungen für die Geschirrkörbe ausgeführt.

Clubarchiv Madulain

Der ehemalige Güterschuppen vom Bahnhof Madulain wurde als Clubarchiv von der RhB gemietet. Im Archiv sollen vor allem sperrige Güter eingelagert werden. Bernhard Willen wurde als Verantwortlicher für dieses Archiv gewählt.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen**• 100 Jahre Albulabahn**

*Zum Bahnjubiläum liess die RhB vom 28. Juni bis zum 12. Oktober jeweils am Samstag den «grünen Zug» mit Krokodil und grünen Zwei- und Vierachsswagen und am Sonntag den «blauen Zug» mit den Pullmanwagen von Chur nach Samedan und zurück verkehren. Als Attraktion für die Extrazug-Wochenendgäste organisierte der Club 1889 folgende Attraktionen in Samedan **[10.3–10.5]**:*

Ausstellung «Als die Kleine Rote ins Engadin kam...» in der Chesa Planta

In einer einzigartigen Kooperation konnte vom Club 1889 im Plantahaus in Samedan zusammen mit dem Club engiadinais dals amihs da la viafier (Modellbahnguppe CEAV) eine grosse, vielseitige Modellbau- und Fotoausstellung realisiert werden. Initiant war Christoph Roner. Im Museum für Kommunikation in Bern konnte ein originales Fotoalbum mit Bildern von den Baustellen der Albulabahn gefunden werden. Der AS Verlag Zürich stellte weitere grossformatige Bilder aus der Anfangszeit der Albulabahn zur Verfügung. Der AS Verlag präsentierte in einer Vernissage das neue Buch «Albulabahn». Aus der Sammlung Jehli wurde eine Postkarten-Ausstellung mit historisches Sujets von Samedan und der Bahn zusammengestellt.

Es gab neben einer grossen Modellbahnanlage von René Eibicht (CEAV) u. a. auch einen Theodoliten aus der Zeit des Bahnbaus, einen Bohrfräskopf sowie zwei Loren zu bewundern. Eine Metall-Kipplore hatte ein Clubmitglied beim Viadukt von Cinuoschel in einer ehemaligen Kiesgrube gefunden, diese stammt aus der Zeit

vom Bau der Engadiner-Linie, die Clubmitglieder haben diese aufgefrischt. Bei der anderen handelt es sich um einen Nachbau einer Albula-Tunnel-Holzlore von Theo Hirschi aus alten Materialien (Erstere befindet sich 2016 vor dem Hotel Grischna in Filisur, Letztere ist Ausstellungsgut im Bahnmuseum Albula Bergün). Die Plantahaus-Ausstellung stand vom 29. Juni bis zum 12. Oktober Besuchern kostenlos offen.

Folgende Institutionen/Firmen haben den Club unterstützt und mitgewirkt: *Fundaziun Chesa Planta Samedan, Kulturarchiv Oberengadin (Giugliano Pedretti), Gemeinde Samedan, Museum für Kommunikation Bern, AS Verlag, Zürich-Seebach, Elektrofachgeschäft Merz AG, Samedan, Sammlung Jehli, Celerina, Hans Bendel, Schaffhausen, Fotostudio Hubacher, Spiez und Kopien Manser, Samedan*

Diashow «Erlebnis Bahnhof» in der Chesa Planta

Jeden Donnerstag vom 3. Juli bis zum 16. Oktober wurde jeweils um 20 Uhr 30 ebenfalls in der Chesa Planta die Diashow «Erlebnis Bahnhof» vorgeführt. Die Show zeigte die damals alle noch vorhandenen Berufsgattungen am Bahnhof von Samedan, alle Berufe die notwendig sind, um einen Bahnbetrieb aufrecht-erhalten zu können, und zwar von morgens um 5 Uhr bis nach Mitternacht. Nach einem Drehbuch von Christoph Roner und Martin Pfister hat Tiber Keller dafür zweieinhalb Tage lang die Menschen in und um den Bahnhof fotografiert. Der bekannte Samedner Bobrun-Speaker Guido Ratti hat die Diashow im Studio des Radio Rumantsch in Chur professionell vertont.

Fotoausstellung «Die kleine Rote von den Anfängen bis heute» im Möbelhaus Badraun

In der Ausstellungsgalerie vom Möbelhaus Badraun ermöglichte Martin Pfister mit seiner Postkartensammlung auf über 1000 Sujets, welche nach Fotostandpunkten geordnet war, eine Reise durch Raum und Zeit. Es konnten alle RhB-Linien und sogar eine Reise mit der Furka-Oberalp-Bahn und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn bis auf den Gornergrat bewundert werden.

• **100 Jahre Ruinaulta**

Zur 100-Jahr-Feier seit Streckeneröffnung Reichenau–Ilanz konnte der Club am 23./24. August am Bahnhof von Trin eine kleine Fahrzeugausstellung präsentieren, mit der Ge 2/4 222, der bewirteten «La Bucunada», den «Langholzwagen» sowie einem der «expo on rail»-Wagen.

• **«Mini, dini, üsi Bahn» – Ausstellung im Verkehrshaus der Schweiz Luzern**

Für die Sonderausstellung «Bahnexpo '03» vom 27. September bis zum 19. Oktober konnte sich der Club im Namen der RhB in der Fahrzeughalle vom VHS wie folgt präsentieren **[10.8–10.11]**:

- Für die Ausstellung durfte der Club 1889 die zwei Wagen Xk 9086 und «La Bucunada» in der Fahrzeughalle des VHS bringen.
- Am Xk9086 arbeiteten während der Ausstellungs-Öffnungszeiten ein bis zwei Fronarbeiter am Wagen. Damit konnten die Ausstellungsbesucher live zusehen, wie ein Wagen restauriert wird.
- Das Catering unter Leitung von Max Kessler bewirtete rund 3 Woche lang mit der von ihm organisierten Rückendeckung des VHS-Restaurants in «La Bucunada» Gäste mit Bündner Spezialitäten.

• **Inforveranstaltung für Kurvereine**

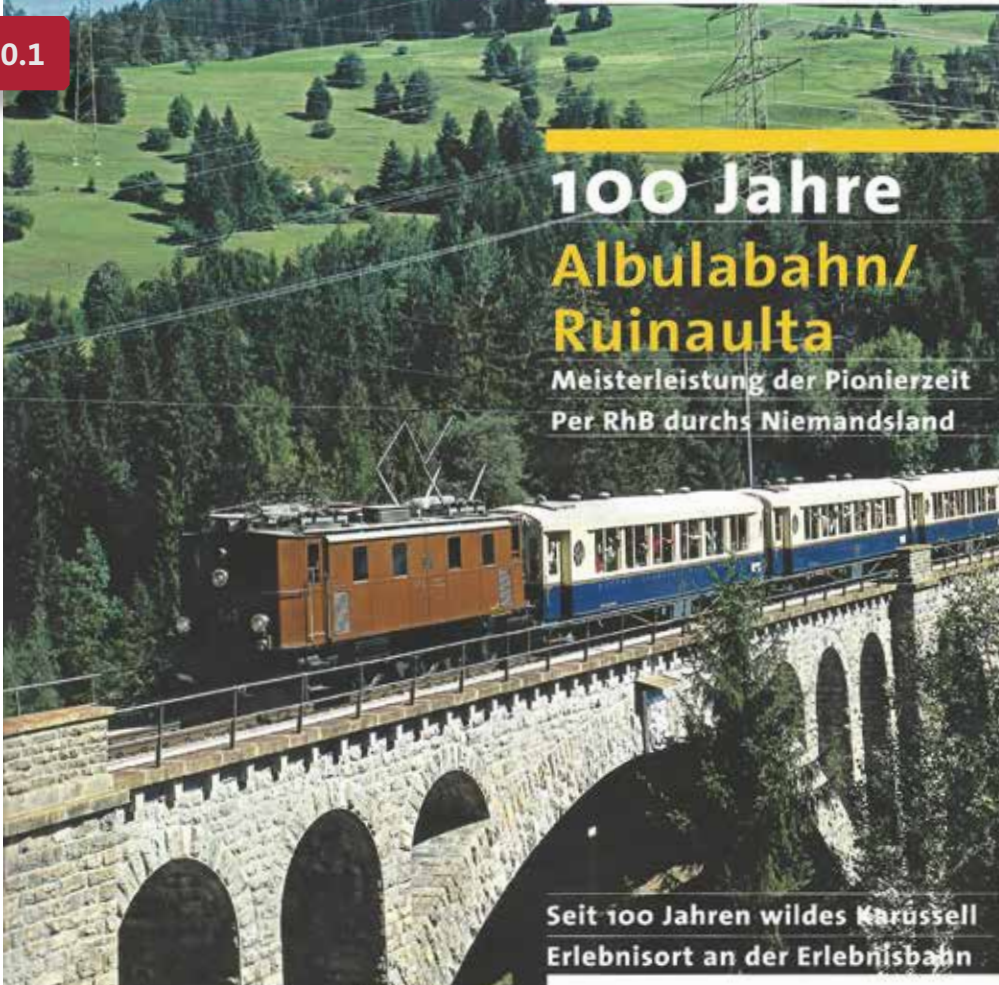
Am 25. November fanden sich auf Einladung des Clubs die Kurdirektoren von St. Moritz, Celerina und Samedan ein. Als Folge wurde das Mitwirken des Club am Bahnhofsfest «100 Jahre Bahnhof St. Moritz» in Aussicht gestellt.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

Am 22. August übergaben Vertreter der Dampfbahn Furka Bergstrecke den arg derangierten ehemaligen Bernina-Bahn-Saalwagen WR 3813 (vgl. «Bruderwagen» WR-S3814 [7.19]) in die Obhut der RhB bzw. des Vereins Pro Salonwagen RhB. Der Wagen war zur Herrichtung in einen stilvollen Piano-Bar-Wagen vorgesehen **[10.12–10.13]**.

HISTORIC
RhB
1. JAHRGANG JUNI 2003






Die Bündner Kulturbahn



100 Jahre Albulabahn/ Ruinaulta

**Meisterleistung der Pionierzeit
Per RhB durchs Niemandsland**

**Seit 100 Jahren wildes Karussell
Erlebnisort an der Erlebnisbahn**

35



Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich seit mehr als 25 Jahren für die historischen Fahrzeuge der RhB. Durch die Organisation von erlebnisreichen Extrazügen, den Souvenirverkauf und den Verkauf von Billetten konnten die mehr als 300 Mitglieder bereits namhafte Beträge an die RhB sowie an den Club 1889 für Oldtimer spenden.

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn www.dampfvereinrhb.ch
Postfach info@dampfvereinrhb.ch
CH-7205 Zizers PC 90-715234-2

39



Der Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» wird von rund 300 Mitgliedern getragen, die mit Handwerk, Know-how, Ideen und Geld historische Fahrzeuge der RhB erhalten und wenn möglich restaurieren. Die Clubzeitschrift «Insider» ist in das vorliegende Magazin von historic RhB integriert worden.

Club 1889 www.club1889.ch
Postfach 284 info@club1889.ch
CH-7503 Samedan PC 90-106628-8

51



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 erfolgreichem Abschluss der Arbeiten möchten die Initianten einen eleganten, stilvollen «Piano-Barwagen» revidieren. Die Sammelaktion wurde bereits lanciert.

Verein Pro Salonwagen RhB
Postfach 662 albyglatt@bluewin.ch
CH-7002 Chur GKB CK 233.900.500

56



Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula hat sich zum Ziel gesetzt, Fahrzeuge und Bauten der Albulabahn erlebbar zu machen. Das Erlebnis Albulabahn soll dem wirtschaftlich schwachen Albulatal touristische Impulse geben. Ein Erlebnisweg führt Besucher zu Bauten und in Berggürtel soll ein Besucherzentrum mit Fahrzeugausstellung entstehen.

Verein Bahnhistorisches Museum Albula
Postfach ziltener@spil.ch
CH-7482 Bergün PC 90-137697-6

MAGAZIN 1



Viele Ansichten und Ideen begleiteten den Werdegang des Emblems von historic RhB. Durch den ersten Logo-Vorschlag von Grafikerlehrlingen der Südostschweiz Print AG kam die Idee, die rote sternförmige Cocarde zu verwenden. Sie war das Symbolzeichen der Eisenbahner während Jahrzehnten, vor allem auf ihren Hüten. Der Schriftzug in der Cocarde stammt aus der Anfangszeit der RhB; sie wurde im Hinblick auf die Eröffnung der Albulalinie 1903 entworfen und wurde während Jahren für die Bezeichnung der Wagen, Bahnhöfe und Informationstafeln verwendet (Corporate Identity wurde schon früh angewendet). Der vorliegende, letzte Vorschlag von Ines Senger stellt zudem einen Bezug zum grössten Symbol der Eisenbahn her – dem Rad! Mit dem Claim «Die Bündner Kulturbahn» wird der Hauptzweck des Vereins untermauert. Gleichzeitig dient es als Titel für das Magazin von historic RhB.

Die Bündner Kulturbahn

IMPRESSUM

Redaktionsteam
Text und Umbruch: Fredy Pfister, Club 1889
Text und Inserate: Geni Rohner, Verein Pro Salonwagen RhB
Koordination Druck: Hanspeter Wildi, Verein Dampffreunde RhB

Gestaltung:
Titelseite: Ines Senger, Senger Interactive
Inhalt: Fredy Pfister, Club 1889

Bilder:
Wir danken herzlich: AS-Verlag, Zürich (Seite 10, 11, 12, 13, 21); Aufwind GmbH, Samedan (19); Armin Brüniger, Celorin (22); Christoph Dürschli, Filisur (26, 27); Urs Jossi, Grindelwald (Titelseite); M. Hauri (47); Tibert Keller, Trin (23, 24, 25, 27); Jordan Krüger, Brülmen (28); Matthias Kumeier, Mermingen (29, 30, 31); Kurverein Bergün (34, 35); Kurverein Samedan (19, 21, 22); M. Mägler, D-Bietighelm (31); Martin Pfister, Samedan (32); Rhätische Bahn, Chur (9, 33); Patrick Schaffner, Genf (41); Ines Senger, Zürich (5, 7, 49); Egon Sommer, Winterthur (55); Beat Stadelmann, Zürich (77); Rolf Steinmayer, Wien (36); Verkehrsbau der Schweiz, Luzern (26); Paul Wieser, Buchs (21 (28, 29); Bernhard Willen, Samedan (45, 59).

Adresse:
historic RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur

Redaktionschluss:
Inserate und Texte bis 29. Februar 2004

Auflage:
30 000 Expt.

Ercheint: einmal jährlich anfangs Juni

Beflichtung, Druck und Anlieferung:
Südostschweiz Print AG, Kasernenstrasse 1, CH-7000 Chur

Bezug:
Zusätzliche Exemplare können bei historic RhB angefordert werden (Frankiertes C4-Anwortkverf. belegen)

Bündner Eisenbahngeschichte erlebbar machen

10.2

Im Rahmen des 100-Jahr-Jubiläums der Albula-Linie und der Ruinalta ist der Verein «historic RhB» als starke Lobby zur Erhaltung der historischen Bahn gegründet worden.

(pd) Die Rhätische Bahn gehört zu den Bahnunternehmen, die über einen reichen und vielseitigen Schatz an historischen Fahrzeugen und Lokomotiven aus zwölf Jahrzehnten verfügt. Wie bei keiner anderen Bahn werden diese Zeugen einer über hundertjährigen Bündner Eisenbahngeschichte systematisch gepflegt, gehütet und immer wieder in Sonderzügen eingesetzt. Dass die Väter ihren Kindern und Enkeln die Eisenbahn von damals überhaupt noch zeigen und mit ihnen nostalgisches und modernes Bahnreisen erleben können, ist nicht nur das Verdienst einer traditionsbewussten Rhätischen Bahn, sondern vieler Freiwilliger, die als Mitglieder im Frondienst in vier verschiedenen Vereinen aktiv mithelfen, in Graubünden auch in Zukunft Eisenbahngeschichte erlebbar zu machen.

«Lebende Museumsbahn»

Der Samedner Club 1889 restauriert wertvolle Fahrzeugveteranen, die sonst dem Verfall preisgegeben wären. Die Dampffreunde der RhB mit Sitz in Zizers sichern den Fortbestand der letzten Dampflokomotiven und kümmern sich um den Verkauf der legendären Dampffahrten auf dem Bündner Schienennetz. Der Verein Pro Salonwagen RhB in Chur hat dank grosszügiger Sponsoren die vier Salonwagen As 1141–1144 aus dem

Jahr 1931 vor dem Verfall gerettet und bietet fortan mit den vier Pullman luxuriöse Gastlichkeit auf Schienen. Last but not least entsteht durch einen Verein in Bergün im Albulatal dank der Initiative einer ganzen Taltschaft ein einzigartiges eisenbahnkundliches Museum. Dank diesen Aktivitäten ist die RhB einem breiten Publikum im In- und Ausland auch ein Begriff als «lebende Museumsbahn». Die Geschäftsleitung der RhB weiss das grosse Engagement der Vereine zu schätzen, weil sie dort in die Bresche springen, wo der Bahn beim Einsatz der öffentlichen Gelder aus finanziellen Gründen die Hände gebunden sind.

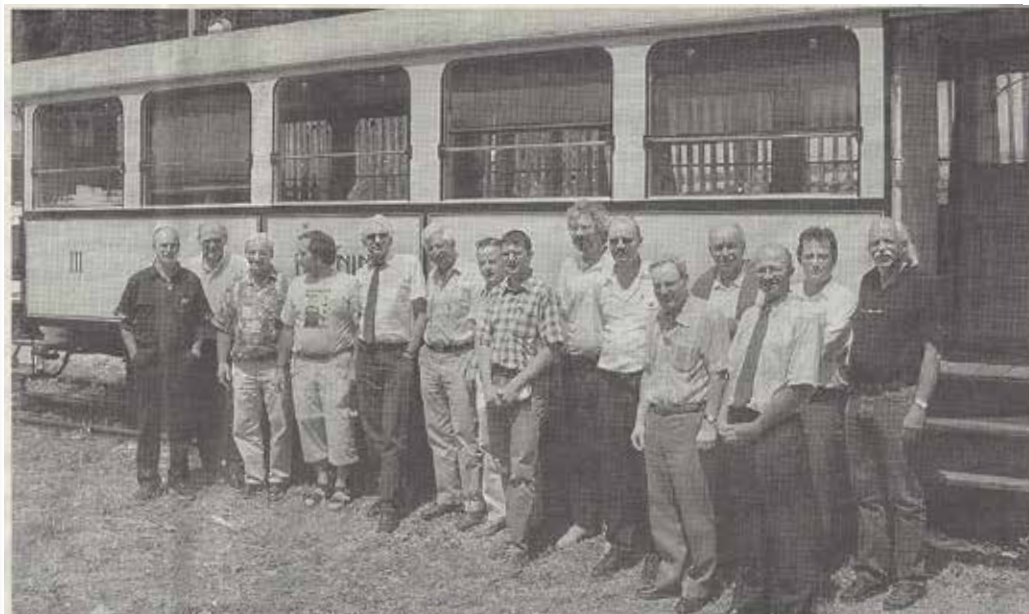
Damit sich jeder dieser Vereine mit zusammen rund 1500 Mitgliedern seinen eigenen Aufgaben widmen kann und nicht mit administrativen Aufgaben belastet wird, übernimmt für sie künftig «historic RhB» die Vertretung nach aussen. Das heisst, dass sich diese Dachorganisation um die Finanzbeschaffung kümmert und auch dafür sorgen wird, dass die Öffentlichkeit immer wieder informiert wird über Projekte und auch über Möglichkeit, in Graubünden die Bahn von Einst und Jetzt hautnah zu erleben. «historic RhB» gibt dazu jährlich ein farbiges Magazin heraus, das dank starken Inserenten aus der Bündner Wirtschaft, der Modellbahnindustrie und der Hotellerie gratis an Bahngäste und -freunde abgegeben werden kann. Die erste Ausgabe mit einer Auflage von rund 30 000 Exemplaren fand weitem Beachtung. Es erscheint unter dem Titel: «Die Bündner Kulturbahn» und liegt an Bahnhöfen und in historischen Zügen auf.

Willy Hochstrasser Präsident

Am 28. Juni fand in Bergün, am Fest zu «100 Jahre Albulabahn», am Sitz des künftigen eisenbahnkundlichen Museums, die Gründungsversammlung von «historic RhB» statt. «historic RhB» hat seinen Sitz in Chur. Als Gäste eingeladen waren ein Vertreter von der gleichgearteten Stiftung «SBB Historic», die das historische Erbe der Schweizerischen Bundesbahn verwaltet, und ein Vertreter der Bündner Denkmalpflege. Sein Vorstand besteht aus den Präsidenten der vorgenannten Vereine, die sich in der Freizeit ihrer Mitglieder, aber in verschiedenen Sparten, alle um den Erhalt und Betrieb des historischen Rollmaterials der RhB bemühen. Zum ersten Präsidenten von «historic RhB» wurde Willy Hochstrasser (Chur) gewählt.

«historic RhB» mit ihren Vereinen schafft die Voraussetzungen für besondere Segmente im Reiseangebot der RhB. Ein an historischen Zügen interessiertes Publikum aus nah und fern soll an der in Graubünden erlebbar Eisenbahn Gefallen finden und die Reiseangebote nützen, die in Zukunft noch vermehrt angeboten werden. Besonders ins Auge gefasst werden «drittklassige» Angebote für Familien und Gruppen mit kleinerem Budget in historischen Wagen der Holzklasse sowie in Rollenden Beizen und «Erstklassangebote» für Geniesser und Liebhaber gediegenen Reisen in den Plüschesseln der Pullman-Klasse. Dadurch ergänzt «historic RhB», das sich den Claim: «Die Bündner Erlebnisbahn» ins Logo geschrieben hat, die Angebote der Rhätischen Bahn, die bis jetzt vor allem die berühmten Expresszüge «Glacier-Express» und «Bernina-Express» vermarktet hat.

«historic RhB», Bahnhofstrasse 25, 7002 Chur.



Die Gründungsgruppe «historic RhB» vor dem historischen Berninawagen C 114.

Foto: pd

Ein Krokodil, drei Farben und noch viel mehr

10.3

Aber eben, die Ingenieure liessen sich durch die Schwierigkeiten à discrétion nicht beirren und vollendeten die beiden spektakulären Abschnitte vor genau 100 Jahren. So müssen wir wohl oder übel gleichzeitig an zwei Orten feiern und festen. Lassen wir uns diese Doppelspurigkeit nicht verdriessen und stürzen uns gleich doppelt in die Festivitäten – auch à discrétion.

Bis am 12. Oktober herrscht an der Albula eine bahnmässige Trikolore: Nebst den gewohnten roten Regelzügen fährt an Samstagen (ausser am 26. Juli) ein drittklassiger grüner Zug, und an Sonntagen wird blau gefahren. Blau ist natürlich nicht das Personal, sondern der restaurierte Alpine Classic Pullmann Express der 30er-Jahre, und auch «drittklassig» ist nicht despektierlich gemeint, bloss sind die meisten Wagen des grünen Zuges solche dritter Klasse. Erstklassig nostalgisch ist ganz si-

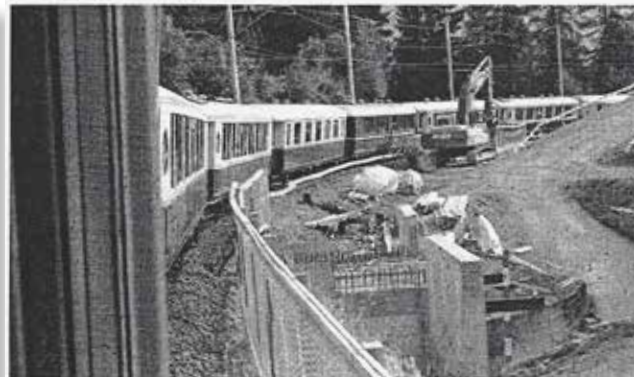
cher das sechsschige, zugfreudige Krokodil Ge 6/6 1. Das Ausfahrtsignal in Chur wird jeweils um 10 Uhr auf grün gestellt. Samedan an 13.21 und wieder ab 15.20 Uhr. Rückkehr in Chur: 18 Uhr. Tarifmässig sind alle Kombinationen zwischen grünen oder blauen Nostalgie- und roten Regelzügen möglich.

Ein Bergsturz und seine tollen Bahn-Folgen

Sonderzüge verbinden auch Chur/Ilanz mit den Festplätzen Trin, Versam und Valendas, wo am 23./24. August gefestet wird. Mitten im Grand Canyon made in Switzerland. Er entstand in den letzten 15 000 Jahren nach dem gigantischen Bergsturz von Flims. Eine Knacknuss mehr für die Bahningenieure – millionenfache Hochgenüsse für die heutigen Durchreisen-

den. Das grosse Festwochenende in Bergün samt vorgängiger GV in Samedan ist bereits Vergangenheit – «arbeit & verkehr» wird darauf zurückkommen. Trotzdem lohnt sich die Fahrt ins Engadin: Bis Mitte Oktober treffen sich die Bahnfreunde in der Samedaner Chesa Planta und im Möbelgeschäft Baudraun, um die Ausstellung «Als die Kleine Rote ins Engadin kam» samt Modellbahnanlage, die Ausstellung von gut 1000 Postkarten über 100 Jahre Albulabahn und den Diavortrag «Erlebnis Bahnhof» anzusehen. Selbst aktiv kann man werden durchs Fotografieren. Wenn die Bilder in die Kränze des Fotowettbewerbes kommen, winken einige sehr exklusive Preise.

Klar, die grossen Jubiläen werden auch gewürdigt in Form verschiedener Publikationen. So etwa das 64-seitige Heft «Die Bündner Kulturbahn» von historic RhB, das künftig jährlich herauskommen soll. Bereits in der dritten Ausgabe erscheint «Insider» vom Club 1889. Auch die Fachstelle öffentlicher Verkehr Kanton Graubünden mit Partnern zur Schiene und Strasse präsentiert in «...Reisen in Graubünden» eine Reihe von Ausflugstipps und Porträts, so z.B. über Tschamut, das erste Dorf am Rhein. Eines der beiden Jubiläumsbücher hat noch eine kleine Ankunftsverspätung eingefahren, aber wir werden auch dieses noch vorstellen. Festführer, Routenbeschreibung, Zahlen und Fakten zur Jubilarin runden schliesslich das breite Informationsangebot ab. Johannes von Arx: Informationen unter www.rhb.ch/aktuell oder www.samedan.ch (Samedan Tourismus, Tel. 081 851 00 60)



Vor hundert Jahren gebaut, aber immer noch nicht fertig ... Der blau-rote Festzug talwärts von Filisur, wo für die künftigen Herausforderungen der RhB gebaut wird.
Foto: jva

Seit 100 Jahren ist das Engadin mit der Welt verbunden

Das Oberengadin feierte das 100-Jahr-Jubiläum des Anschlusses ans RhB-Netz. Am Freitag mit der RhB-Generalsammlung in Samedan, am Sonntag mit Volksfesten in Celerina und Samedan. Das Bahn-Jubiläum soll die Plattform für internationales Marketing sein.

«... Exakt wie auf den Tag genau vor 100 Jahren rauchte und fauchte die Dampflokomotive, die am Freitag den Jubiläumzug von Bever nach Samedan führte. Und exakt wie bei der allerersten RhB-Fahrt am 27. Juni 1903 lachte auch am Freitag der blaue Engadiner Himmel über dem Zug. Anders als damals mögen die Dutzenden von Fotografen entlang der Strecke gewesen sein, die sich das historische Bild nicht entgehen lassen wollten. Und anders als damals war es nicht der Bundesrat samt Bundesversammlung, der sich nach Samedan bringen liess, sondern der RhB-Verwaltungsrat samt Gästen aus Politik und Wirtschaft sowie die RhB-Aktionäre.

In Samedan führte sie der Weg zur Aktionärsversammlung vorbei an einer ganzen Galerie von Zeichnungen, die Schülerinnen und Schüler aus Bever, Samedan und Celerina zum 100-Jahr-Jubiläum der RhB gemacht hatten.

Samedan hatte knapp die Nase vorn

Auf dem Platz vor der Chesa Planta begrüßte Gemeindepräsident Thomas Nievergelt die Gäste. Zweifellos wäre der touristische Aufschwung im Engadin weitab des heutigen Rahmens geblieben ohne den Anschluss an die Bahn, sagte er. Mit ihrer Werkstätte habe die RhB für Samedan eine zusätzliche zentrale Bedeutung. Das habe auch der seinerzeitige Gemeindepräsident Röhndury erkannt, indem er den vom RhB-Verwaltungsrat bereits zugunsten von Bever gefällten Standortentscheid mit Erfolg zu korrigieren versuchte. Ausschlaggebend gewesen seien wohl eher nicht Röhndurys Hinweise auf Sturmwinde und Schneeverwehungen in Bever als vielmehr 60 000 Franken in bar (heutiger Wert ca. 0,7 Mio.), sagte Nievergelt.

Zwei damalige Bauentscheide hätten noch heute ihre Auswirkungen, sagte der Samedner Gemeindepräsident: Die von der RhB seinerzeit verlangte, aber von der Gemeinde abgelehnte Höherlegung des Bahnhofs führte 97 Jahre später zur Einteilung in die Hochwasser-Gefahrenzone, was jetzt mit der Flazverlegung korrigiert werden muss. Und die schon 1900 von der Gemeinde verlangte Überfahrbrücke nach Pontresina hätte damals 30 000 Franken (0,33 Mio. nach heutigem Geldwert) gekostet, war aber von der RhB abgelehnt worden mit dem Hinweis, dass die Strasse ihren Stellenwert nach dem bevorstehenden Bahnbau nach Pontresina verlieren werde. Heute passieren 6000 Fahrzeuge pro Tag den Bahnübergang, der pro Stunde während 18 Minuten geschlossen ist, wie Nievergelt ausführte.

«Die RhB ist ein gesundes Geburtstagskind!», lobte Nievergelt. Er wünscht der heutigen Gesellschaft darum den Zukunftsglauben der seinerzeitigen Generation. Er sei auch heute nötig und es gäbe allen Anlass dazu: Die Landschaft als Kapital sei vorhanden und die Bahn als Infrastruktur auch.

Samedan feiert «Die Kleine Rote»

«... Zum 100-Jahr-Jubiläum der Albulalinie gibts in Samedan zwei Ausstellungen und eine Dia-Show.

Die Ausstellung «Als die Kleine Rote ins Engadin kam...» in der Chesa Planta zeigt bis zum 12. Oktober donnerstags von 16.00 bis 18.00 Uhr und am Wochenende von 13.30 bis 15.30 Uhr Bilder von Bahnarbeiten und Baustellen, der Eröffnung im Juli 1903 und alte Ortsansichten. Zudem zeigt die Modellbahngruppe CEAV ihre Anlage.

Die Fotoausstellung «Die Kleine Rote von den Anfängen bis heute» bei Möbel Badraun zeigt bis zum 11. Oktober über 1000 Postkarten mit RhB-Sujets. Werktags ist sie von 8.00 bis 12.00 und 13.30 bis 18.30 Uhr geöffnet, samstags von 8.00 bis 16.00 Uhr.

Jeden Donnerstag bis zum 16. Oktober ist jeweils um 20.30 Uhr in der Chesa Planta die Dia-Show «Erlebnis Bahnhof» zu sehen. Sie zeigt einen heutigen Arbeitstag am Bahnhof Samedan.

«Wo sind die Bahn pioniere des 21. Jahrhunderts?»

Die Jubiläumsansprache vor den RhB-Aktionären im Samedner Gemeindefest hielt Regierungspräsident Stefan Engler. Er holte aus bei der Entstehung der Albulabahn, die neben neuen Zukunftsperspektiven auch das Ende von Althergebrachtem bedeutete. Das verschwinden der Postillone, Kutscher, Sattler, und Schmiede sei ein weiterer Rückschlag gewesen, nachdem die Region bei der Eröffnung der Gotthardbahn 20 Jahre zuvor ihren Status für den Nord-Süd-Transit endgültig verloren hatte. «Entscheidend und Voraussetzung für den Übergang vom alten Transitland mit seinen Pässen und seinem Handel zu einer Erholungslandschaft mit zeitgemässen Einrichtungen von der Verkehrsinfrastruktur bis zum Hotel war der Anschluss an das europäische Bahnnetz», sagte Engler. Allerdings hätten sich die Einheimischen mit der Bahnbenuztung anfänglich schwer getan: 7,50 Franken für die einfache Fahrt dritter Klasse von Chur nach Samedan seien schlicht zu teuer gewesen – mehr als ein Taglohn. Erst ab den Dreissigerjahren, nach Tarifverbilligungen, sei die Staatsbahn zur Volksbahn geworden, sagte Engler. «Ein Bahnvolk allerdings sind wir bis zum heutigen Tag nicht geworden.»

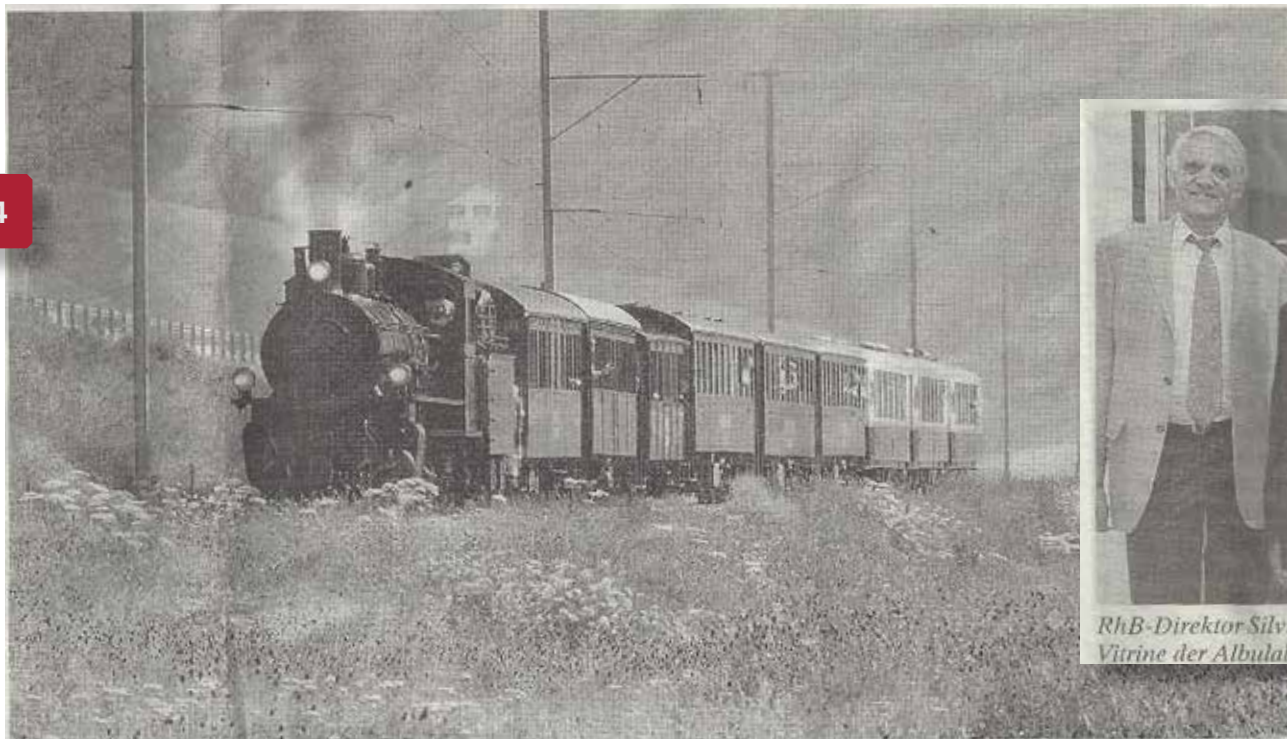
In seiner Bewunderung für die Pioniere des Albula-Bahnbaus zitierte Engler den Literaten Iso Camartin, der in einem Buch über die RhB feststellt, dass «in Chur nicht der Haudenegen Benedikt Fontana, sondern der Erbauer des Landwasser-Viadukts ein Denkmal verdient». Ent-

sprechend fragte sich Engler nach den Bahn pionieren des 21. Jahrhunderts. Die Verlängerung des Netzes nach Mals und der Anschluss an die Vinschgaubahn, die Verlängerung von St. Moritz nach Maloja, eine direkte Verbindung zwischen Davos und Arosa seien alles Pläne, die vor 100 und mehr Jahren mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters in Graubünden schon entworfen worden seien.

«Graubünden wie die RhB verstehen das Eisenbahn-Jubiläum nicht als verklärende Dampflokromantik. Beide wollen sich erneuern, weil sie nicht auf dem Abstellgleise enden wollen. Kunden von heute und von kommenden Generationen dürfen erwarten, dass bereits heute über die Zukunft der Bahn nachgedacht und auch gehandelt wird. Unsere Reise geht weiter, und zwar gemeinsam!», sagte Engler.

Start in den Jubiläumssommer

Am frühen Nachmittag führte der exklusive Salonwagen-Zug die Festgemeinde nach Bergün, wo Regierungspräsident Engler zum Auftakt des dreitägigen Eisenbahnfestes den RhB-Jubiläumssommer formell eröffnete. «Die kleine Rote», wie die moderne RhB apostrophiert wird und historische Züge sind Teil eines umfassenden Spezialangebots, das nach Auskunft von Vizedirektor Ernst Bachmann während zwei Jahren vorbereitet worden war. Die 100-Jahr-Jubiläen der Albula- und der Ruinaulta-Linie sind die Plattformen für ausgedehnte Marketing-Aktivitäten. Als knifflige Aufgabe herausgestellt habe sich die Vorgabe, die RhB nicht als Museumsbahn zu positionieren, sondern als moderne Gebirgsbahn mit historischer Vergangenheit, sagte Bachmann gegenüber der «Engadiner Post».



Der Dampfzug zwischen Bever und Samedan erinnerte am Freitag an die Albulalinieneröffnung auf den Tag genau vor 100 Jahren.



RhB-Direktor Silvio Fasciati (links) und alt Bundesrat Leon Schlumpf vor einer Vitrine der Albulabahn-Ausstellung in der Samedner Chesa Planta.

Bis in den kommenden Mai hinein reichen die Spezialangebote. Bis im Oktober verkehren wöchentlich «der grüne Zug» und «der blaue Zug», der eine restaurierte 3-Klass-Wagen-Komposition, der andere ein Belle-Epoque-Salonwagen-Zug. An Feinschmecker richten sich «Kulinarische Sternstunden» oder «Dine around Bernina», einmalig sind die «Fahrt zum Samichlaus» oder die Fahrt mit der Dampfschneeschleuder zu «Schnee und Eis» Mitte Februar.

Das nächste 100-Jahr-Jubiläum – die Eröffnung der Strecke Celerina-St. Moritz am 10. Juli 1904 – soll im Sommer 2004 ebenfalls als Marketingplattform genutzt werden.

Alt Bundesrat Schlumpfs Plädoyer für die Bahn

Am Sonntag feierten Celerina und Samedan mit Volksfesten die RhB. In Celerina betonte Gemeindepräsident Christian Brantschen den Stellenwert der Bahn für den Aufschwung des Orts und RhB-Direktor Silvio Fasciati erörterte die vielfältigen Aufgaben der RhB.

In Samedan, wo den ganzen Sommer über Ausstellungen und Vorführungen an 100 Jahre Bahngeschichte erinnern (siehe Kasten), sprach alt Bundesrat Leon Schlumpf, der während seiner Amtszeit von 1979 bis 1987 wesentlichen Anteil am Projekt «Bahn 2000» hatte und als treibende Kraft an der jüngsten RhB-Linie gilt, am Vereinatunnel. Die Zeit vor dem Albulalinienerbau habe nach neuen

Impulsen für die kommunale und die kantonale Volkswirtschaft verlangt. Innert 25 Jahren sei mit dem RhB-Netz ein Werk geschaffen worden, von dem heute kaum mehr nachvollziehbar sei, wie es mit den damaligen Werkzeugen und Gerätschaften habe gelingen können. Der Vereinatunnel habe von der politischen Willensbildung bis zur Eröffnung im November 1999 gleich lang gebraucht wie 100 Jahre zuvor das ganze RhB-Netz. Die heutige Generation schulde darum den damaligen Pionieren Dank

und Anerkennung. «Und wie halten wir es heute mit dem Pioniergeist und dem Zukunftsglauben, angesichts weitverbreiteter Satttheit, Mutlosigkeit und Verdrossenheit?», fragte er auf dem Samedner Plantaplatz. Der Wille, dem Gemeinwohl zu dienen, schein allenthalben gelähmt. Schlumpf wünscht sich mehr Engagement zu Gunsten der Schiene. «Um es klar zu sagen: Wir brauchen Schiene und Strasse. Aber während der Strassenverkehr überbietet und immense Investitionen verschlingt, ist die Bahn vernachlässigt worden. In den letzten Jahren ist fünfmal mehr in die Strasse als in die Schiene investiert worden!» Bahn 2000 und NEAT seien die Eckpfeiler einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Das RhB-Jubiläum sei darum die Gelegenheit zur Erneue-

rung des Bekenntnisses, dass der Verkehr zwar unverzichtbar sei, aber dass er nicht zur Last und zur Plage für ganze Täler und Regionen werden dürfe.

Die Albulabahn stehe seit einem Jahrhundert im Dienst einer solchen Verkehrspolitik, sagte Schlumpf und freute sich, die Ausstellung «Als die Kleine Rote ins Engadin kam...» in der Chesa Planta zu eröffnen. Gestaltet wurde sie von Fredi Pfister vom Bahnfreunde-Club 1889 und von Lokführer Christoph Roner. Unter anderem sind Original-Utensilien aus dem Albulabahn-Bau zu sehen.

10.5

29. Juni bis 12. Oktober 2003

Erlebnissommer mit der Kleinen Roten

samedan



Gemeinde Samedan, Samedan Tourismus
Gemeinde Bever, Tourismusverein Bever
Engadin Press, Samedan
Graubündner Kantonalbank
AS Verlag, Zürich
Möbel Badraun, Samedan

1

Ausstellung in der Chesa Planta

«Als die Kleine Rote ins Engadin kam...»



Bilder von den Bahnarbeitern und Baustellen, vom Umzug in Samedan und phantastische Aufnahmen der ersten Betriebsjahre. Die Ausstellung wird durch alte Ansichten von Samedan ergänzt. Eine grosse Modellbahnanlage sorgt für Bewegung.



Dauer:
29. Juni bis 12. Oktober 2003

Ort:
Dachstock Chesa Planta

Öffnungszeiten:
Donnerstag 16.00–18.00
Samstag/Sonntag 13.30–15.30

Eintritt:
frei



Club 1889, Samedan
Modellbahngruppe CEAV, Samedan
Kulturarchiv Oberengadin, Samedan
Museum für Kommunikation, Bern
Sammlung Jehli, Celerina
Hans Bendel, Schaffhausen
AS Verlag, Zürich
Fundaziun Planta, Samedan
Fotostudio Hubacher, Spiez
Kopien Manser, Samedan
Merz AG, Samedan

2

Diavortrag in der Chesa Planta

«Erlebnis Bahnhof»



Die Rhätische Bahn ist ein wichtiger Arbeitgeber in Samedan. Zahlreiche Menschen arbeiten in und am Bahnhof, vor und hinter den Kulissen. Erleben sie einen Tag am Bahnhof Samedan und lernen Sie die vielfältigen Berufe rund um die Kleine Rote kennen.



Dauer:
Jeden Donnerstag,
3. Juli bis 16. Oktober 2003

Ort:
Chesa Planta

Zeit:
20.30

Eintritt:
frei



Club 1889, Samedan
Tibert Keller, Trin
Guido Ratti, Samedan
Radio Rumantsch, Chur
Mitarbeiter der RhB

3

Fotoausstellung

«Die Kleine Rote von den Anfängen bis heute»



Der Morgenzug der Rhätischen Bahn.
Beschreibung: Die Postkarte der Rhätischen



Eine Reise mit mehr als 1000 Postkarten durch Zeit und Raum ...

Bahnsouvenirs, Boutique

Dauer:
29. Juni bis 11. Oktober

Ort:
Räumlichkeiten Möbelhaus Badraun,
Samedan

Öffnungszeiten
Montag bis Freitag
8.00–12.00; 13.30–18.30

Samstag
8.00–16.00

Eintritt:
frei

Möbelhaus/Boutique Badraun
Martin Pfister, Club 1889

Eine einmalige Zugskomposition zu Ehren des «Rätia-Stübli»

Am vergangenen Samstag fuhr ein ganz besonderer Zug über den Berninapass. Auf der Einweihungsfahrt des neu renovierten «Rätia-Stübli» wurden drei weitere alte Wagen angehängt. Ein Freudentag für alle Freunde historischer Eisenbahnwagen.

Nicht schlecht gestaunt haben dürften die Bahnbenutzer am letzten Samstagmorgen auf dem Bahnhof Samedan. Da wurden dem fahrplanmässigen Zug nach Pontresina gleich vier, eigentlich bereits vor Jahren oder sogar Jahrzehnten ausrangierte Wagen angehängt. Nicht, dass die RhB an diesem ruhigen Mai-Wochenende etwa zu wenig Rollmaterial gehabt hätte. Nein! Der «Club 1889» feierte mit einer Einweihungsfahrt das Ende der Restaurationsarbeiten am Wagen D 4052, getauft auf den Namen «Rätia-Stübli».

Wie viele andere Wagen auch, hat das «Rätia-Stübli» eine bewegte Vergangenheit hinter sich. Und, gäbe es den «Club 1889» nicht, wäre der Eisenbahnwagen wohl schon lange beim Schrotthändler gelandet und zu Alteisen demontiert worden.

Das «Rätia-Stübli» wurde 1897 als Personenwagen 1. Klasse gebaut, 1925 ausrangiert und später zum Gepäckwagen umfunktioniert. 1973 wurde eine Bar eingebaut und der Wagen kam an Dampflokomotiven angehängt zum Einsatz. 1998 war das Ende nahe, als der Wagen bei einem Manöver beschädigt wurde. Der «Club 1889» nahm sich der Sache an und so kam es am letzten Samstag zur Einweihungsfahrt.

Nicht fürs Museum

Der 1996 gegründete «Club 1889» hat sich den Leitsatz «Wir erhalten historisches Rollmaterial der Rätischen Bahn» auf die Fahne geschrieben. «Nicht um die renovierten Wagen irgendwo in einem Museum auszustellen. Die Fahrzeugveteranen sollen möglichst dort wieder zum Einsatz kommen, wo sie es vor Jahrzehnten schon einmal waren», betont Vorstandsmitglied Fredy Pfister.

Einmal pro Woche treffen sich die Eisenbahn-Enthusiasten, um in ihrer Freizeit altes Rollmaterial zu restaurieren. Der «Club 1889» zählt 300 Mitglieder in drei Untergruppen; eine in Poschiavo, eine in Landquart/Chur und eine in Samedan. Die Oberengadiner haben das Glück, dass sie im Depot Samedan von der RhB die Betriebswerkstätte benutzen dürfen. So konnten in den letzten Jahren verschiedene Wagen vor der definitiv letzten Fahrt zum Schrotthändler gerettet werden.

«Il Samedrin» beispielsweise war der erste Wagen, der in drei Jahren und rund 5000 Fronstunden restauriert wurde. Das «erste Kind» des Clubs ist eng mit der Gründungsgeschichte verbunden und gab letztendlich auch den Ausschlag für den



«Rätia-Stübli», «Il Mesolcines», «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli» (von vorne) vereint zu einer wohl einmaligen Zugskomposition. Am letzten Samstag feierte der «Club 1889» die Einweihung des restaurierten «Rätia-Stübli» mit einer Fahrt über den Berninapass nach Tirano. Fotos: R. Stüfel

Namen des Clubs. Dies weil «Il Samedrin» 1889 in Betrieb gesetzt worden war. «La Bucunada», 1910 als Drittklasswagen gebaut und heute als Gesellschaftswagen unterwegs oder das «Filisurer-Stübli», auch ein Ende des 19. Jahrhunderts erstmals in Betrieb genommener Wagen, konnten dank dem initiativen «Club 1889» ebenfalls vor der Fahrt zum Alteisenhändler gerettet werden.

«Il Mesolcines» zurück auf der Berninastrecke

Sowohl «La Bucunada» wie auch das «Filisurer-Stübli» waren auf der Einweihungsfahrt für das «Rätia-Stübli» mit dabei. Und als Besonderheit wurde gleich noch der «Il Mesolcines» angehängt. Dieser Bahnwagen stand ursprünglich bereits auf der Berninastrecke im Einsatz, wurde

später zum Dienstwagen umgebaut und an die Südbündner Eisenbahnergruppe verkauft. Diese setzte ihn im Misox für Touristikfahrten ein, bevor er wieder nach Samedan zurückkam. Dort soll er jetzt in den Ursprungszustand, inklusive dem Bernina-Gelb, versetzt werden. Ein Teil der Restaurationsarbeiten wird an der Bahnexpo '03, die diesen Herbst im Verkehrshaus in Luzern stattfindet, öffentlich durchgeführt.

Neuer Dachverein «historic RhB»

Gemäss Fredy Pfister warten bereits weitere Projekte auf den «Club 1889». Nach diversen Wagen sollen nun auch Lokomotiven restauriert werden. Dafür muss aber ungleich

mehr Geld aufgewendet werden. Nicht zuletzt deshalb erfolgt Ende Juni in Bergün die Gründungsversammlung der neuen Dachorganisation «historic RhB». Unter dieser Organisation sind neben dem «Club 1889» auch der Verein «Dampffreunde der RhB», der Verein «Pro Salonwagen» und «Bahnerlebnis Albula» integriert. «Dieser einheitliche Auftritt sollte auch die Sponsorensuche vereinfachen», hofft Fredy Pfister. Der Erhalt, die Restauration und Instandstellung von historischen Fahrzeugen bleibt auch weiterhin das Ziel der verschiedenen Vereine. Noch stärker aber soll darauf hin gearbeitet werden, dass die «Oldtimer» möglichst oft auf dem Streckennetz der RhB zum Einsatz kommen.

Zuerst einmal aber genossen die rund 40 Teilnehmer am letzten Samstag die Fahrt von Samedan nach Tirano und zurück mit der in dieser Zusammenstellung wohl einmaligen Zugskomposition.



Der BC 110 bei der Ausfahrt aus der Station «Alp Grüm» am 17. Mai 2003 in einmaliger Kombination zusammen mit bereits restaurierten Wagen des Club 1889. Er wird den Namen «Il Mesolcinese» erhalten.

Geflochtene zweite Klasse

Nehmen Sie im Zug in der ersten oder in der zweiten Klasse Platz? Was sind die Vorzüge der Ersten gegenüber der Zweiten? Wären Sie vor siebzig Jahren mit der ehemaligen Bernina-Bahn in den Süden gefahren, hätte die Frage anders gelaute: «Fahre ich auf einer Holzbank oder im eleganten Korbessel an den Gletschern vorbei?» Oder: «Nehme ich ein Drittklass- oder und Zweitklassbillet?». Jetzt ist die Konfusion perfekt. Entflechten wir das Gewirr: Die Bernina-Bahn hatte bis zur Übernahme durch die RhB im Gegensatz zum Stammnetz nur zwei Klassen, die III. und die II. Die Dritte bestand aus den bereits erwähnten Holzbänken und in der zweiten Klassen nahm man auf Polstersesseln Platz oder – und das ist nun wirklich speziell – auf geflochtenen Sesseln mit Polsterüberzügen.

Der Club 1889 wäre nicht der Club . . .

. . . wenn das nicht wieder so sein soll! Aus dem Misox ist unlängst ein originaler Bernina-Zweiachser von 1909 eingetroffen, dem so einiges blüht. 1974 wurde der zukünftige und ehemalige BC 110 zum Dienstwagen Xk 9086 umgebaut, 1996 an die Südbündner Eisenbahnergruppe AAFM verkauft, dort für Touristikzüge mit einfachen Mitteln zum Personenwagen B 21 umgebaut und 2003 erneut auf die Stammnetzgleise gebracht. Er soll eine weitere Attraktion am Bernina werden. Die Gruppe Samedan möchte unter der Leitung von Armin Brüngger den Zweiachser wieder in den Ursprungszustand, in schönem Bernina-Gelb, versetzen. Das heisst nicht ganz: Das ehemalige Zweitklassabteil wird mit den oben erwähnten Korbesseln ausgestattet, wie sie in einigen Wagen der ehemaligen Bernina-Bahn verwendet wurden. Sie stehen für eine vergessene Art der Bestuhlung in der Eisenbahn, die bei den Reisenden für eine grosse Überraschung sorgen wird. Die ursprüngliche Bestuhlung des Wagens in der 2. Klasse entspricht in etwa jener der Triebwagen ABe 4/4 30 und 34. Die 3. Klasse wird nach Originalplänen fein rekonstruiert.

Restauration in der Öffentlichkeit

Im Herbst 2003 findet im Verkehrshaus der Schweiz die Bahnexpo '03 zum Thema «Mini, dini – üsi Bahn» statt. Die Rhätische Bahn mit den zwei 100-Jahr-Feiern am Albula und in der Ruinaulta ist als Event-Partner eingeladen worden. Sie hat den Club 1889 angefragt, ob er den alten Bernina-Bahn-Wagen in der grossen Fahrzeughalle im Verkehrshaus der Schweiz während der Ausstellungszeit «öffentlich» restaurieren möchte. Natürlich haben wir zugesagt. Somit reisen mindestens drei Klubmitglieder und ebenfalls unsere «Bucunada» mit einheimischen Bündner Spezialitäten für drei Wochen an den Lido am Vierwaldstättersee. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

DIE KLEINE RÖTE RESTAURIERT EINEN GELBEN!

L Rostiger Stahl, faules Holz, harziges Öl – während der Bahnexpo'03 erleben Sie hautnah, aus welch jämmerlichen Häufchen Elend mit viel Aufwand und Fachwissen wieder fahrende Zeitzeugen von historischem Wert entstehen. In der Schienenhalle richtet die **Rhätische Bahn (RhB)** zusammen mit dem Club 1889 eine Restaurierungswerkstatt ein.

Ein zweiachsiger Wagen der Bernina-bahn wird vor Publikum fein säuberlich zur Bestandsaufnahme und Vorbereitung einer Restaurierung demontiert. Der fertig restaurierte Treffpunkt- und Gesellschaftswagen «La Bucunada» gleich daneben demonstriert eindrücklich das Resultat dieser aufwändigen Arbeiten.

« LE PETIT TRAIN ROUGE » RESTAURE UNE VOITURE JAUNE !

L De l'acier rouillé, du bois pourri, de l'huile qui suinte de partout. À la Bahnexpo'03, vous aurez l'occasion de voir comment, à partir de misérables tas de ferraille mais avec beaucoup d'énergie et de compétence, on remet en état des matériels roulants de grande valeur historique. Dans la Halle du Transport Ferroviaire, la **Rhätische Bahn (RhB)**, en collaboration avec le Club

1889, a créé un atelier de restauration. Une voiture à deux essieux du Chemin de fer de la Bernina y est minutieusement démontée sous les yeux du public pour une inspection approfondie et en vue d'une restauration. La voiture de divertissement «La Bucunada», magnifiquement restaurée et présentée juste à côté, montre de manière spectaculaire le résultat de pareils travaux de restauration.

verkehrshaus.ch



Mini, dini, üsi Bahn

10.9

InfoRetica
2003 Nr. 3

Text Verkehrshaus der Schweiz

Die Sonderausstellung Bahnexpo '03 zum Thema Eisenbahn vom 27. September bis 19. Oktober 2003 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Während drei Wochen gewährt das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern Einblick in das vielfältige Schaffen von Firmen, Institutionen, Vereinen und Menschen, die sich von Berufes wegen, aus Passion oder in der Freizeit dem Thema «Eisenbahn» mit Leib und Seele verschrieben haben. Von A wie Architekt, der den neuen SBB-Normbahnhof entworfen hat, bis Z wie Zubehörsammler, der sein Einfamilienhaus bis unter das Dach mit Eisenbahngegenständen schmückt, reicht die inhaltliche Bandbreite der Sonderausstellung. Vor dem einmaligen Hintergrund des Verkehrshauses und seiner grossen Sammlung an Schienenfahrzeugen ist in Zusammenarbeit mit national bekannten Ausstellungspartnern und -supportern eine gelungene Ausstellung entstanden, die Profis wie Laien gleichermaßen anzusprechen versteht.

Zuschauen, wie hinter den Bahnkulissen gearbeitet wird

Das zweite Ausstellungsthema «Die Bahn bewahren» widmet sich dem Restaurieren, Sammeln und Dokumentieren von historischen Zeugnissen des Bahnbetriebs. Vor den Augen der Besucherinnen und Besucher zeigt die Restaurierungswerkstatt der Rhätischen Bahn unter der Leitung des Club 1889 den ehemaligen Berninabahn-Wagen BC110, der in seinen Originalzustand von 1909 zurückversetzt werden soll. Weitere Informationen hierzu im Abschnitt am Ende dieses Berichtes. Weiteren fünf Museumsbahnen (der Oensingen-Balsthal-Bahn, der Museumsbahn Blonay-Chamby, den Freunden Schweizer Schmalspurbahnen, dem Tram-Museum Zürich und dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland) dürfen die Bahnexpo,03-Besucher bei handfesten (Revisions-) Arbeiten über die Schultern schauen.

Die RhB an der Bahnexpo '03

Dass Vergangenheit und Zukunft nicht im Widerspruch stehen müssen, beweist die Rhätische Bahn (RhB) auf eindrucksvolle Art. Die touristische Erlebnisbahn in Graubünden führt in ihrem Wagenpark authentische Zugkompositionen aus allen Epochen; vom Dampfzeitalter mit der Original Dampflokomotive Rhätia 1 aus dem Gründungsjahr 1889 über die «Belle Epoque» der Eisenbahn mit der berühmten Krokodilllokomotive und den einzigartigen Salonwagen bis hin zu den heutigen modernen Bernina Express-Panoramawagen.

In der Restaurierungswerkstatt der RhB in der Schienenhalle kann der Zuschauer mitverfolgen, wie der ehemalige Berninabahn-Wagen BC110 – zuletzt als Personenwagen bei der Ferrovia Mesolcina im Einsatz – detailgetreu und in aufwendiger Arbeit Schritt für Schritt überholt wird. Ziel dieses Wiederaufbaus ist es, das Fahrzeug unter Verwendung möglichst vieler Originalsubstanz wieder in den Ursprungszustand von 1909 zu versetzen. Nach der Restaurierung wird er als optimale Ergänzung zur bereits bestehenden historischen Komposition mit zwei Triebwagen und dem C 114 «La Bucunada» – an der Ausstellung ebenfalls zu besichtigen – als gelbe Attraktion auf der Berninalinie zu bewundern sein.

Die Restaurierung wird durch den Club 1889 ausgeführt, welcher seit dem 26. Juni 2003 unter der Dachorganisation «historic RhB» vereinigt ist.

Die Restaurierungswerkstätte von Armin Brüngger

Wir vom Club 1889 werden im Auftrag der Rhätischen Bahn an der Bahnexpo '03 im Verkehrshaus Luzern an den zweiaxigen ex-Bernina-Personenwagen BC 110 Revisionsarbeiten ausführen. Die Besucher sollen miterleben, wie gross der Aufwand für eine solche Revision ist und was alles beachtet werden muss.

- ◆ Was kann wieder restauriert werden?
- ◆ Was muss neu angefertigt werden?
- ◆ Wie sieht ein solcher Wagen aus, wenn die Bleche entfernt sind?
- ◆ Wie funktioniert die Fenstermechanik?
- ◆ Welche Materialien wurden verwendet?

Die Leute haben die Gelegenheit, Fragen zu stellen und erhalten von uns eine kompetente Antwort.

Der C 114 «La Bucunada» ist als Musterbeispiel auch dabei. Dieser Wagen soll zeigen, wie der zu revidierende BC 110 äusserlich farblich aussehen und beschriftet sein wird. Gleichzeitig werden wir im C 114 Werbung für die RhB und den Club 1889 machen, Souvenirs anbieten, Getränke und Snacks verkaufen, die vorwiegend aus unserem Kanton Graubünden stammen.



RhB bringt «action» ins Verkehrshaus

mit zwei historischen Berninabahnwagen vertreten. Museumsbesucher können Mitglieder des Club 1889 bei Restaurationsarbeiten beobachten.

Von Tibert Keller, Luzern

Die RhB als Partnerin des Luzerner Verkehrsmuseums gelangte letzten Herbst mit dem Vorschlag an den Club 1889, während der bis zum 19. Oktober dauernden Sonderausstellung den Besuchern was Eindrückliches zu bieten. Deshalb reisten kürzlich zwei alte Personenwagen nach Luzern. Einer, die «Bucunada», tadellos restauriert als Vorzeigobjekt. Der zweite aus dem Eröffnungsjahr der ersten Berninabahnstrecke 1908 stammend, trägt noch den roten Anstrich der Misoxer Museumsbahn, wo er während einiger Monate Dienst tat.

Dieser bald 100-jährige Personenwagen soll in absehbarer Zeit den originalgelben Zug, welcher bisher aus zwei Triebwagen und der «Bucunada» besteht, verstärken. Dies hat den entscheidenden Vorteil, dass dank zweier kleiner Fahrzeuge die Vorschriften für das Mitführen von ebenfalls gelb ge-

strichenen, offenen Aussichtswagen erfüllt sind.

RhB als Magnet

Dass die RhB damit ihren Bereich Erlebnisbahn während der Sonderausstellung bestens präsentiert, ist Hans Syfrig, Presseverantwortlicher des Verkehrshauses überzeugt. Er lobt spontan die publikumswirksame Darstellung, indem die internationale Gästeschar vor Ort beobachten kann, wie am Bahnwagen gearbeitet wird. Dazu sind täglich zwischen vier und sechs Clubmitglieder in Fronarbeit am Fahrzeug tätig.

Vereinspräsident Armin Brüngger, Celerina, weist auf die geplante Innenausstattung des Wagens hin. Wie auf alten Fotos entdeckt, sollen teilweise wieder Korbsessel Platz finden, womit ein exklusives Fahrgefühl vermittelt werden kann. Für diese Spezialarbeit liess sich nach längerer Suche die Chanastraria Verdet in Guarda verpflichten.

Handkolorierte Dias

An der abwechslungsreichen Sonderausstellung kann der Besucher unter anderem auf Militärgleis Draisinen fahren, Blicke in skurrile Sammlungen werfen, Fahrsimulatoren bedienen und viele Exoten des Schweizer Schienennetzes bewundern, welche dank diversen Vereinigungen und Unternehmungen erhalten blieben. Beim Stand der «Memoriav»,

die sich um die Erhaltung des audiovisuellen Kulturgutes der Schweiz kümmert, findet sich eine sehenswerte Auswahl alter, handkolorierter Glasplattendiapositive mit heimatkundlichen Ansichten aus Graubünden, das dem Archiv der Rhätischen Bahn stammt, welches sich jetzt zum grossen Teil in Obhut des Bündner Staatsarchivs in Chur befindet.

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern; «Mini, dini, lisi Bahn». Bis 19. Oktober; täglich 10 - 18 Uhr; www.verkehrshaus.ch.

Bündner Tagblatt

Samstag, 27. September 2003



Einige der Mitglieder des Clubs 1889, die in Luzern einen alten Berninabahnwagen restaurieren: Carlo Codonau, Andri Stuppan, Armin Brüngger und Max «Barba Max» Kessler vor dem «Bucunada»-Musterwagen. (Fotos Tibert Keller)



Wie der historische Berninabahnzug künftig anzutreffen sein soll, kann der Verkehrshausbesucher bereits am Modell erahnen.

10.10

Engadiner mit Berninabahn-Waggon im Verkehrshaus

Engadiner Post

Dienstag, 30. September 2003

10.11

Die Mitglieder des «Club 1889» reisten zusammen mit zwei historischen Berninabahnwagen ins Luzerner Verkehrshaus. Eines dieser Fahrzeuge ist die prächtig restaurierte, gelb gestrichene «Bucunada» und zeigt dem Publikum, wie schön sich alte Wagen herrichten lassen. Nun soll ein zweiter Wagen in der gleichen Erscheinung wieder auferstehen. Wie dies geschieht, können die internationalen Museumsbesucher anlässlich der bis zum 19. Oktober dauernden Sonderausstellung «Mini, dini, üsi Bahn» an Ort und Stelle beobachten.

Täglich arbeiten im fernen Luzern vier bis sechs Klubmitglieder in der Schienenfahrzeughalle daran, dass der 1909 beschaffte Wagen die bestehende Flotte von Berninabahn-Originalfahrzeugen verstärken kann. Denn damit wird es nun möglich sein, dem gelben Zug auch noch offene Aussichtswagen mitzugeben, da nun der reglementarisch verlangte Sicherheitsabstand zum Triebwagen gewahrt bleibt. Als Besonderheit soll der neue alte Wagen teilweise mit Korbsesseln bestückt werden, so wie er gemäss alten Fotografien in den Anfangsjahren ausgerüstet war. Nach längerer Suche wurde der Klub bei der Chanastraria Verdet in Guarda fündig. Das Kleinstunternehmen wird solche Stühle rekonstruieren, die dem Wagen ein einmaliges Aussehen verleihen werden.

Der hauptsächlich in Samedan wirkende Klub hat mehrfach bewiesen, dass er in Frondienst sowie mit Unterstützung durch Bahn und private Geldgeber wertvolle Fahrzeuge aus der Pionierzeit der Bündner Bahnen zu neuem Leben erwecken kann. Deshalb ist die RhB, die Partner des Verkehrshauses ist, an den Klub mit dem Vorschlag für diese Präsentation gelangt. Für die RhB ist dies eine gute Gelegenheit, ihren Stellenwert als Erlebnisbahn in aussergewöhnlicher und anschaulicher Weise einem neuen Publikumskreis vorzustellen.

Das vielseitige Verkehrshaus, welches bereits in der festen Ausstellung viele RhB Objekte beherbergt, führt in den momentanen Sonderausstellungen viele Attraktionen wie beispielsweise Draisinenfahren, Fahr-Simulatoren oder Privatsammlungen von allerlei Gegenstände aus dem Bahnbereich. Beim Stand der «Memoriav», die sich um die Erhaltung des audiovisuellen Kulturgutes der Schweiz kümmert, findet sich eine sehenswerte Auswahl alter, handkolorierter Glasplattendiapositive mit heimatkundlichen Ansichten aus Graubünden, die aus dem Archiv der RhB stammen.

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern; «Mini, dini, üsi Bahn» 27. September bis 19. Oktober; täglich 10.00 bis 18.00 Uhr; www.verkehrshaus.ch.



Stellvertretend für alle Mitwirkenden des «Club 1889», die im Verkehrshaus an der Restaurierung eines Original Berninabahnwagens wirken (von links): Carlo Cadonau, Andri Stuppan, Armin Brügger und Max Kessler «Barba Max».

Foto: T. Keller

10.12



Der ehemals stolze Bernina-Speisewagen (WR 3813) kehrt vergammelt und mit zeigehässlicher Kunst versehen nach Landquart zurück. Unser Bild zeigt den Umlad des Wagenkastens vom Strassentransporter auf zwei provisorische Drehgestelle.

RÜCKKEHR des zweiten Bernina-Saalwagens. Nach dem Verkauf an die Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) im Jahre 1991 kehrt der ehemalige Bernina-Speisewagen WR 3813 nach Landquart zurück – wie zuvor sein Zwillingswagen, der WR 3814. Der Verein pro Salonwagen RhB möchte mit diesem Wagen für die Flotte des Alpine Classic Pullman Express einen Piano-Barwagen realisieren. Für die Finanzierung hat sich ein Hauptsponsor gemeldet. Noch sind nicht alle Fra-

gen geklärt, aber wir sind unserem Ziel ein schönes Stück näher gekommen. Anlässlich einer kleiner Feier wurde der Wagen am 22. August 2003 in Landquart von der DFB an den Verein pro Salonwagen RhB übergeben. Der bereits umgebaute Zwillingswagen WR-S 3814 bildete einen schönen Kontrast zum vergammelten WR 3813. Die Handwerkskunst der HW Landquart könnte sich nicht besser präsentieren: vor und nach dem Umbau!



Links:
So präsentiert sich das Innere des angekommenen Wagens WR 3813.



Rechts:
Wageninnere des Zwillingswagens WR 3814 nach dem Umbau. Hänggi Bühler, Leiter Rollmaterial in Landquart, freut sich auf den schönen Auftrag.



Links:
Der sichtlich erfreute Präsident von *historie RhB*, Willy Hochstrasser, anlässlich der Begrüssung der Sponsoren und der DFB-Delegation.

Rechts:
Dieser denkwürdige Tag muss festgehalten werden!

10.13

InfoRetica
2003 Nr. 4

Mitropa Wagen WR 3813 kehrt zurück

Von Eugen Rohner

Foto: Richard Hunziker

Nach dem Verkauf an die Dampfbahn Furka Bergstrecke im Jahre 1991 kehrt der ehemalige Bernina Speisewagen WR 3813 nach Landquart zurück. Der Verein pro Salonwagen RhB möchte mit diesem Wagen für die Flotte des Alpine Classic Pullman Express einen Piano-Barwagen realisieren. Anlässlich einer kleinen Feier wurde der Wagen am 22. August 2003 in Landquart von der DFB an den Verein pro Salonwagen RhB übergeben.



Willy Hochstrasser präsentiert seine neuste Création, den zukünftigen Pianowagen W3813 (im Hintergrund). Der bereits umgebaute Zwillingswagen WR-S 3814 bildete einen schönen Kontrast zum «vergammelten WR 3813». Die Handwerkskunst der HW Landquart könnte sich nicht besser präsentieren: vor und nach dem Umbau!

Arosener Zeitung



10.14

Datum
unbekannt

Älter als die Arosabahn

Viel Glück hatte die Reisegruppe, welche am Sonntag mit dem kürzlich historisch hergerichteten «Fillsurerstübli» genannten Buffetwagen nach Arosa reisten. Die wegen Hangrutschungen unterbrochene Bahnlinie konnte erst kurz zuvor wieder freigegeben werden. Hier ist der kleine, vom Samedaner Club 1889 restaurierte 100-jährige Wagen nach der Rückkehr von seinem ersten Ausflug nach Arosa auf dem Bahnhofplatz Chür abgebildet. (Text und Bild Tibert Keller)

2004

Übergabe K1 5615, Überführungen «Heidi» nach Samedan / «Bernina-Krokodil» nach Poschiavo, viele Clubanlässe, neu strukturiertes Catering

Durch die Gruppe Landquart/Chur organisiert, fand die 7. Generalversammlung am 13. November in der mittelalterlichen Hofkellerei in Chur statt.

Sehr originell war die Anreise der Clubmitglieder aus Samedan: mit einem Extrazug, gezogen vom «Fliegenden Rätier» und den «clubeigenen» Wagen wurden sie ohne Umsteigen direkt ins Depot Sand in Chur gefahren. Hier präsentierte die Gruppe Landquart/Chur ihr neuestes Werk, den K1 5615 **[11.3+11.4, 11.11]**.

Der neue Direktor der RhB, Erwin Rutishauser, zeigte sich in seiner Gastrede erstaunt und erfreut über die grosse Anzahl von Anwesenden. Er betonte, die RhB sei ein modernes Unternehmen, es herrsche daher eine reizvolle Spannung zwischen Moderne und Historie. Der andere Gastredner, Willy Hochstrasser, Präsident von *historic RhB* meinte, der Club 1889 nehme durch seinen grossen Arbeitseinsatz eine wichtige Stellung bezüglich der RhB-Historie ein, *historic RhB* hingegen helfe bei der Finanzbeschaffung und beim Ziel, Museumszüge zwischen Filisur und Davos rollen zu lassen.

Sechs Mitglieder hatten im vergangenen Clubjahr den Club verlassen, dafür sind 50 Personen dem Club beigetreten. Der Vorstand wurde neu geordnet und mit Applaus in globo bestätigt:

Präsident:	Hans Peter Pitschi	Projektleiter:	
Vizepräsident:	Armin Brüngger	Samedan:	Armin Brüngger
Aktuar:	Fredy Pfister (bisher)	Poschiavo:	Ernst Demonti (Beisitzer)
Kassier:	Ezio Menghini	Landquart/Chur:	Gion Rudolf Caprez (Beisitzer)
Revisoren:	Gian Brüngger		
	Barbara Rüetschi		

historic RhB

Um die gegenseitigen Verpflichtungen zwischen der RhB und *historic RhB* auf eine solide Basis zu stellen, wurde am 1. Juli ein Vertrag unterzeichnet. Diese für den Club wichtige

Vereinbarung sollte den Einsatz, den Unterhalt und die Unterbringung der historischen RhB-Fahrzeuge regeln. Mit dem Vertrag sollte zudem eine Liste mit geschützten Fahrzeugen in Kraft treten.

Clubanlässe

- Am sehr gut besuchten Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstätte in Landquart vom 17. April präsentierten Clubmitglieder den «Samedrin» und die «Langholzswagen».
- Am 15./16. Mai besuchte eine kleine Clubdelegation das 20-Jahr-Jubiläum der Oberengstringer Eisenbahnamateure (OEA). Sie verkauften Souvenirs und Salziz und zeigten auf Schautafeln die Projekte des Club 1889. Mit 1500 Franken für die Projektkasse des «Ul Mesolcines» kehrten sie heim.
- Zum Geburtstag der historischen Lokomotive Ge 4/6 353 von 1914 bewirtete das Catering-Team im entsprechenden Geburtstags-Extrazug vom 24. Juli die Gäste **[11.2]**.
- Im Rahmen der bekannten 4-Tages-Fahrt vom 27.–30. August, organisiert von Geni Rohner, verpflegten unsere Caterer in guter Zusammenarbeit mit den Dampfrenden der Rhätischen Bahn während zweier Tage die Gäste in den Extrazügen. Den 118 Gästen der 4-Tages-Fahrt zeigten die Clubmitglieder an einem Abend im Hotel Europe in Champfer die vielseitigen Clubtätigkeiten sowie die Diashow «Ein Wagen erzählt die Geschichte der Rhätischen Bahn».
- Durch die guten Kontakte mit dem Kurverein St. Moritz konnten Clubmitglieder am 7. September 33 Reisejournalisten der Society of American Travel Writers die Betriebswerkstätte von Samedan und das Wirken des Club 1889 präsentieren. Gion Caprez führte die Journalisten in Englisch durch unsere Projekte. Die Schreiberlinge waren so gerührt, dass sie spontan Geld für den «Ul Mesolcines» einsammelten. Die Tagesschau des Schweizer Fernsehens berichtete über den Anlass, da Schweiz Tourismus und die Fluggesellschaft Swiss diesen gesponsert hatten.

Dampflokomotiv G 3/4 11 «Heidi»

Ein Gönner sicherte die Finanzierung eines neuen Dampfkessels und die Einrichtung der Ölfeuerung zu. Am 23. September fand in Filisur ein Treffen zwischen Verantwortlichen der Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG, Winterthur, der RhB und des Club 1889 statt. Ziel der Besprechung war eine Offertstellung für die komplette Revision der Lok durch die DLM, mit *historic RhB* als Auftraggeber. Am 8. Dezember wurde Heidi mit einem Krokodil, dem «Filisurer-Stübli» und dem «Rätia-Stübli» von Filisur nach Samedan in die Betriebswerkstätte überführt [11.5–11.8].

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Das Bernina-Krokodil wurde für die Überfuhr nach Poschiavo reisefertig gemacht. Der ausgeräumte Kasten wurde auf die fertigen Drehgestelle montiert. Am 27. Oktober konnte die Lok mit einem Extrazug nach Poschiavo in die Betriebswerkstätte überführt werden [11.9–11.11]. In der Bündner Kulturbahn erscheint ein Artikel über die drei Generationen Wohlwend, welche am Krokodil gearbeitet haben [11.13].

Gruppe Landquart/Chur: K1 5615

Die Gruppe hat die Restauration des K1 5615 von 1913 abgeschlossen. Es wurde sogar eine Dampfheizung eingebaut (für Einsatz in Dampfzügen) und die ehemalige Bremserplattform wurde teilweise wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt [11.14].

Xk 9086 – «Ul Mesolcines»

Der freigelegte Metallrahmen des Wagens wird per LKW zur Firma Joseph Meyer Rail AG nach Rheinfelden gebracht, wo er gesandstrahlt und gestrichen wurde. Ferner waren Rohteile der Lampen und die Korbessel in Arbeit.

Clubeigenes Catering

Am 18. Dezember fand eine konstituierende Sitzung für unser Catering-Team statt. Dabei wurden alle Abläufe und Chargen neu definiert und vergeben. Zur Einlagerung der notwendigen Utensilien wurden in der Betriebswerkstätte Geschirrschränke angeschafft. Dadurch sollte der Einsatz der neu rekrutierten Club-Hostessen für die zahlreichen

Charterfahrten in Absprache mit der RhB besser koordiniert werden können. Besonders folgende öffentliche Fahrten auf Initiative oder mit Unterstützung von Geni Rohner bleiben in Erinnerung:

- «Dine around» am Bernina, mit Essen an verschiedenen Bahnhöfen aus verschiedenen Hotels im WR-s 3814, Bedienung und Getränke durch Club-Catering, durchgeführt am 11. Juli, 6. August und 3. September [11.15].
- Raclette-Plausch am Bernina in den Clubwagen «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli» mit dem Club-1889-Catering, durchgeführt am 1. Februar und 21. März [11.16].

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

• 100 Jahre Bahnhof St. Moritz

Am 10. Juli, genau 100 Jahre nach der Eröffnung des letzten Albulabahn-Teilstücks von Celerina nach St. Moritz fand im Weltkurort ein grosses Bahnhofsfest statt, an welchem auch der Club durch die Vermittlung des Kurvereins teilgenommen hat [11.17].

Es wurden Dreiecksfahrten zwischen Samedan, St. Moritz und Pontresina mit folgenden Zügen durchgeführt:

- Dampfzug mit der ersten Lok der RhB G 3/4 1 «Rhätia» von 1889.
- Gelber Bernina-Nostalgiezug mit Triebwagen ABe 4/4 20+34 und Treffpunktswagen «La Bucunada» (Catering Club 1889).
- Extrazug mit offenen Aussichtswagen, gezogen von der Lok Ge 4/6 353 von 1914. Der Club 1889 betrieb im abgestellten «Filisurer-Stübli» am Bahnhof St. Moritz eine Beiz und ausserhalb einen Souvenirstand.
- «Rund um den Bernina»: Fahrt mit historischem Bernina-Bahn-Zug von St. Moritz nach Tirano, weiter mit FS-Dampfzug nach Varenna, mit der Fähre nach Menaggio und von dort mit dem Postauto über den Maloja-Pass nach St. Moritz. Die Reise wurde durchgeführt am 11. Juli und 12. September.



2. JAHRGANG JUNI 2004

Die Bündner Kulturbahn

11.1



100 Jahre Bahnhof St. Moritz

Der legendäre «Engadin Express»
Die Strassenbahn von St. Moritz
Projekt Museumsbahn



Die Bündner Kulturbahn

2. JAHRGANG JUNI 2004

11.2



AM 1. JULI 1913 wurde die Unterengadiner Linie Bever-Scuol-Tarasp eröffnet und von Anfang an elektrisch betrieben. Die dafür bestellten, vier starken Ge 4/6 301, 351+352 sowie die 391 und die sieben schwächeren Ge 2/4 201-207 läuteten das elektrische Zeitalter bei der Rhätischen Bahn ein. Ein Jahr später mussten wegen dem ansteigenden Verkehr weitere Loks nachbestellt werden, die Ge 4/6 353-355.

Von all diesen Fahrzeugen haben zwei unverändert den Sprung ins 3. Jahrtausend geschafft: Die Ge 4/6 391 (im Museum für Verkehr und Technik in Berlin ausgestellt) und die - den RhB-Fans sehr wohl bekannte - Ge 4/6 353. Deren Inbetriebsetzungsdatum ist den Bahnliebhabern nicht entgangen. Es jährt sich am 24. Juli 2004 zum 90. Mal! Deshalb findet am 24. Juli 2004 eine öffentliche Jubiläumsfahrt statt. ■

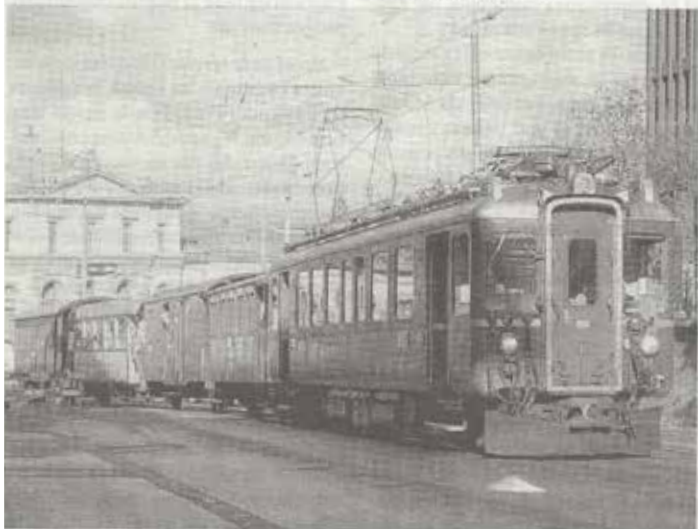
Prominenz und Präsidentenwechsel beim Club 1889

kte. Zur achten Generalversammlung des «Club 1889» vom letzten Samstag fuhren die Südbündner Mitglieder, sowie einige extra dafür angereisten auswärtigen Teilnehmer, in einem speziellen Extrazug von Samedan nach Chur. Gezogen wurden die historischen Wagen, für dessen Erhalt sich die Vereinigung tatkräftig einsetzt, vom «Fliegenden Rätier»-Triebwagen 501. In Chur kam dieses während Jahrzehnten im Engadin eingesetzte Fahrzeug erstmals in dessen 65-jährigen Geschichte auf die Gleise der Arosalinie. Am Zielort, dem alten Depot Sand, konnten die Teilnehmer den durch die Churer Abteilung soeben fertig restaurierten Güterwagen K 5615 von 1913 bewundern.

Erwin Rutishauser, von den zahlreich teilnehmenden Mitgliedern überrascht, wohnte der Versammlung

als Gast bei. In seiner Ansprache würdigte der neue RhB-Direktor die Leistungen der aktiven Vereinsmitglieder und der Sponsoren. Er ist überzeugt, dass bei der RhB neben den zeitgemässen Kompositionen die historischen Züge eine wichtige Position einnehmen. Im Hinblick auf die Kandidatur zum Weltkulturerbe erhielten sie sogar einen neuen Zusammenhang.

Der bisherige Vereinspräsident, Armin Brüngger aus Celerina, fand die nötige Entlastung, indem er sein Amt zu Gunsten von Hanspeter Pitschi zur Verfügung stellen konnte. Brüngger möchte sich vermehrt den grössten Clubvorhaben, der Reaktivierung der Dampflokomotive «Heidi» und des Berninabahnkrokodils 182 (die «Engadiner Post» berichtete darüber) widmen können.



Ein Engadiner auf der Arosabahn. Der seit Jahrzehnten in Samedan beheimatete Triebwagen 501 von 1939 gelangte am letzten Samstag erstmals auf die (Strassenbahn-)Gleise der Arosalinie. Foto: T. Keller

11.3

Rhätische Bahn

Rutishauser für Erhalt historischer Züge

Ein neuer alter Güterwagen, ein neuer Präsident, eine Premiere in der Stadt Chur und anerkennende Worte des RhB-Direktors haben die achte Generalversammlung des Club 1889 geprägt.

Von Tibert Keller

Der Einladung zur Generalversammlung des Club 1889 hat auch der neue RhB-Direktor Erwin Rutishauser als Gast Folge geleistet. Zum Ziel der Vereinigung, welche der Dachorganisation Historic RhB angegliedert ist, gehört die Erhaltung und Aufarbeitung von historischen Fahrzeugen der Bündner Staatsbahn.

Rutishauser zeigte sich sichtlich überrascht und erfreut, im über-vollen Saal der Churer «Hofkeller» weit über 100 Versammlungsteilnehmer anzutreffen: «Ich habe eigentlich nur mit etwa 20 Leuten gerechnet.» In seiner Ansprache würdigte er die grossen Leistungen zu Gunsten der historischen Kompositionen. Dies lasse sich verständlicherweise nur dank dem Einsatz von tüchtigen Freiwilligen und der Unterstützung durch Sponsoren erhalten. Gegenüber

11.4

dem BT bekräftigt er die Überzeugung, dass neben zeitgemässem Rollmaterial die historischen Fahrzeuge einen wichtigen Platz einnehmen: «Und im Hinblick auf die Kandidatur zum Unesco-Weltkulturerbe erhalten die alten Züge einen neuen Zusammenhang.»

Als neuen Präsidenten wählte die Versammlung Hans Peter Pitschi aus Malans. Er entlastet damit den bisherigen Amtsinhaber Armin Brüngger aus Celerina, der sich vermehrt der laufenden Grossprojekte widmen möchte. Dazu gehören die Reaktivierung der Dampflokomotive «Heidi» und die des Bernina-Krokodils «182».

Der letzte von 115 Wagen

Der Versammlung voran ging die Präsentation des historischen Güterwagens «K 5615» im alten Arosabahndepot Sand. Hier hatten die Vereinsmitglieder unter der Projektleitung von Gion Rudolf Caprez das letzte von ursprünglich 115 Einheiten original erhalten gebliebene Exemplar restauriert.

Für die An- und Abreise der Klubmitglieder verkehrte ein Extrazug aus dem Engadin direkt zum Depot Sand. Dabei befuhr der heute zum historischen Fahrzeugpark gehörende Triebwagen 501 «Fliegender Rätier» von 1939 zum allerersten Mal die «Churer Strassenbahn».

Jetzt wird «Heidi» zerlegt

Bahn-Enthusiasten machen alte DampfloK fit für den Museumsbetrieb

DIE SÜDOSTSCHWEIZ DONNERSTAG, 9. DEZEMBER 2004

11.5

Endlich ist es so weit: Nach einem vierjährigen Dornröschenschlaf im Filisurer Lokschuppen kann die 102 Jahre alte Lokomotive G 3/4 11 «Heidi» der Rhätischen Bahn in Samedan revidiert werden. Ab 2007 soll sie wieder losdampfen.

• VON JANO FELICE PAJAROLA

Sie ist eine hübsche alte Dame, auch wenn nicht mehr ganz alles so funktioniert, wie es sollte. Zum Beispiel der Dampfkessel. Den hat ein Berner Inspektor schon 1990 als nicht betriebsfähig erklären müssen. Und ohne Kessel läuft halt nicht mehr viel bei einer DampfloK. Aber das soll sich jetzt wieder einrenken. Denn immerhin traut man ihr in Graubünden noch einiges zu, der «Heidi» alias G 3/4 11, 1902 gebaut in Winterthur von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik, 1903 in Betrieb genommen bei der Rhätischen Bahn, 1922 umgenutzt zur RangierloK, 1977 verkauft an die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Zweilütschinen (Bern), danach im Einsatz auf der Tallinie von dort nach Interlaken Ost, im Herbst 2000 schliesslich vom Club 1889 zurückgekauft und im Filisurer Lokschuppen für spätere Verwendungszwecke konserviert. Ja, sie hat wieder eine Zukunft, die «Heidi»: Ab 2007 soll sie im geplanten Museumsbahnbetrieb auf der Strecke Davos-Filisur-Bergün verkehren, mit historischen kleinen Zugkompositionen im Schlepptau.



Ein Prosit auf die alte Dame: Armin Brüngger vom Club 1889 (links) und Willy Hochstrasser vom Verein Historic RhB können sich auf die bevorstehende Revision der G 3/4 11 freuen.

Bild: Jano Felice Pajarola

Die Wiederbelebung kostet

Diese Absicht hatten die Bahn-Enthusiasten vom Club 1889 bereits beim Rückkauf der G 3/4 11, aber damals fehlte es noch an den finanziellen Mitteln für die Revision – allein der Ersatz des alten Dampfkessels inklusive Umstellung von Kohle- auf Leichtölfeuerung schlägt mit einer halben Million Franken zu Buche; insgesamt kostet die Wiederbelebung von «Heidi», die Fronarbeit der Clubmitglieder miteingerechnet, gut 800 000 Franken. Erworben hat sie die RhB anno 1902 notabene für gut 50 000 Franken.

«Werden viel Arbeit haben»

Laut Willy Hochstrasser, Präsident des Vereins Historic RhB, haben es nun ein Legat und verschiedene Sponsoren ermöglicht, die Arbeit endlich in An-

griff zu nehmen. Gestern ist die ehrwürdige Lok deshalb von ihrem Quartier in Filisur in die Betriebswerkstätte Samedan überführt worden, wo sie von Februar bis Oktober 2005 in ihre Einzelteile zerlegt wird. Diese werden bezeichnet, inventarisiert und aufgearbeitet, nicht bloss in Samedan, sondern teilweise auch in Chur und bei der RhB in Landquart. Die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM in Rätterschen (Zürich) wird im Februar 2007 den neuen Ölfeuerungskessel liefern; im darauf folgenden Juni soll die G 3/4 11 wieder in Betrieb gehen.

«Wir werden ziemlich viel Arbeit haben», prophezeite Projektleiter Armin Brüngger, Präsident des Clubs 1889, gestern in Filisur. «So eine Revision ist

eine heikle Sache.» Trotzdem glaubt er – wie Hochstrasser und das ganze Projektteam – an eine glückliche «Wiedergeburt» von «Heidi».

Keine Brandgefahr mehr

Dass die Lok in ihrem «zweiten Leben» nicht mehr mit Kohle betrieben werden soll, hat gute Gründe: Seit die Bahnböschungen nicht mehr so oft gemäht werden, können Funken spielende Dampfloks bei trockener Witterung Brände verursachen. Mit der Ölfeuerung wird dieses Problem gelöst. Und so wird die G 3/4 11 ab 2007 gefahrlos und wirtschaftlich durch das Eisenbahn-Mekka Albulatal dampfen.

Weitere Informationen: www.club1889.ch

Fahrt in den zweiten Frühling

Nach einer wechselvollen Geschichte kommt das «Dampf-Heidi» auf dem RhB-Netz zu neuen Ehren. Am Mittwoch wurde die «alte Dame» von Filisur nach Samedan zur Totalrevision überführt.

Von Othmar Müller

Einigen heute älteren Lokführern ist das Dampf-«Heidi» nach wie vor in bester Erinnerung, taten sie doch ihren Dienst in den Siebzigerjahren auf dem Rangierfeld in Chur und in Untervaz. Und viele von ihnen empfanden es als Verrat am Unternehmen, als die treue «alte Dame» 1977 ins Berner Oberland «verhökert» wurde, und dort dahinstorste. Dank des Club 1989, einem Verein eingefleischter Bahnenthusiasten, der es sich zur Aufgabe macht, bahnhistorische Fahrzeuge der RhB zu retten, konnte die aus dem Jahr 1902 stammende Lok 11 des Typs Mogul G 3/4, eben das «Heidi», wieder nach Graubünden zurückgeführt werden.

Freunde und Sponsoren

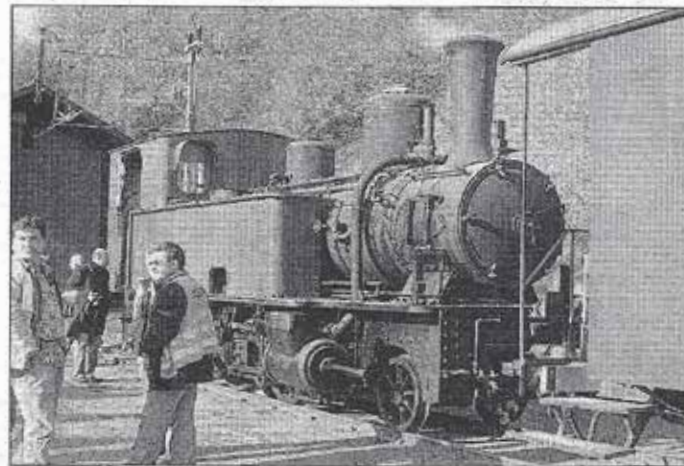
Dank grosszügiger Spenden, Legate und Sponsoren, aber auch viel freiwilliger Arbeit der Clubmitglieder wird es nun möglich,

der alten Dame ihre Jugend zurückzugeben. Am Mittwoch wurde die Lok von Filisur, wo sie vier Jahre schön konserviert ihrer Revision entgegenwartete, per historischem Extrazug ins Depot Samedan überführt. Als Meilenstein ihrer Geschichte bezeichnete *Willi Hochstrasser*, ehemaliger Eisenbahner und heutiger Präsident des Vereins Historic RhB, diesen Tag.

Die Bahn-Enthusiasten des Vereins Club 1989 werden bis 2007 die Lok einer gründlichen Revision unterziehen, um sie dann als Zugpferd des historischen Zuges auf der Strecke Davos-Bergün als

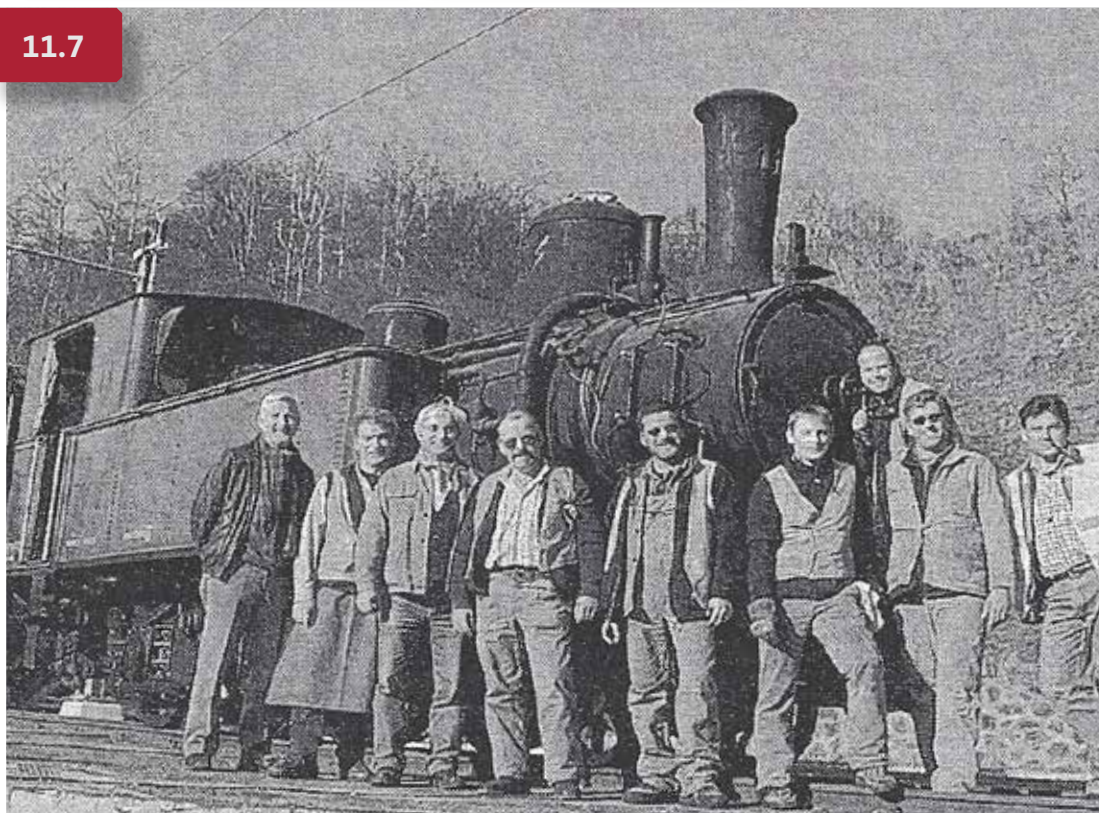
Museumsbahn in Betrieb zu nehmen.

Vorerst aber gilt es unter der Projekt-Leitung von *Armin Brügger*, die ganze Lok in Einzelteile zu zerlegen, zu inventarisieren und zu palettieren. Der Dampfkessel wird von einer Spezialfirma im Unterland erneuert und auf Ölfeuerung umgerüstet. Diese Umstellung ermöglicht sodann einen Ganzjahresbetrieb ohne jegliche Brandgefahr auf der Strecke. Der zweite Frühling von «Heidi» im Jahre 2007 soll wie ihre Jungfernfahrt 1902 zu einer Triumphfahrt werden.



Alles bereit zur Überfahrt nach Samedan, nachdem «Heidi» aus der Remise in Filisur gezogen wurde. (Foto Othmar Müller)

11.7



Das «Heidi» soll wieder dampfen

Wenige Wochen, nachdem die Bernina-Krokodillokomotive zur Fertigstellung nach Poschiavo transferiert wurde, hat die Samedner Gruppe des «Club 1889» eine neue, gewichtige Aufgabe erhalten. Diesmal gehts um die Reaktivierung des «Heidi». Mit diesem Übernamen ist die kleine RhB-Dampflok G 3/4 Nr. 11 bezeichnet, weil sie vor rund 50 Jahren bei den Dreharbeiten zum Heidifilm mitgewirkt hatte.

In bewährter Manier möchten die Clubmitglieder das 1902 erbaute Dampfross wieder zum Funktionieren bringen. Und zwar so, dass es wirtschaftlich und ohne Gefahr von Flurbrand auslösenden Funkenwürfen über die Albulastrecke dampfen kann. Dies bedingt den Umbau von Kohle- auf Ölfeuerung, was nur mit einem neuen Heizkessel in Einzelanfertigung möglich sein wird.

Trotz grösstmöglicher Fronarbeit der Mitglieder wird die Wiederinbetriebnahme rund eine Million Franken verschlingen. Kürzlich sind beim Klub namhafte Zuwendungen für dieses Projekt eingetroffen, so dass rund 90 Prozent der Aufwendungen finanziert sind. Dieser Fakt veranlasste Projektleiter Armin Brüngger, mit den Arbeiten zu beginnen. Darum wurde das seit vier Jahren im Lokschuppen von Filisur hinterstellte «Heidi» aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt und am vergangenen Mittwoch in einem Sonderzug nach Samedan überführt.

Wenn alles nach Plan läuft und die restlichen Aufwendungen durch Sponsorenbeiträge gedeckt sind, dürfte die zweite Jungfernfahrt im Sommer 2007 erwartet werden.

Bild: Mitglieder des «Club1889» bzw. von «historic RhB» mit dem zu reaktivierenden «Heidi» (von links). Willy Hochstrasser, Andri Stuppan, Armin Brüngger, Jürg Buxtorf, Patrick Heyer, Steve Nef, Bernhard Willen, Christoph Roner und Carlo Cadonau. Auf dem Bild fehlen Mario Hotz und Marcel Fischer.

Foto: T. Keller

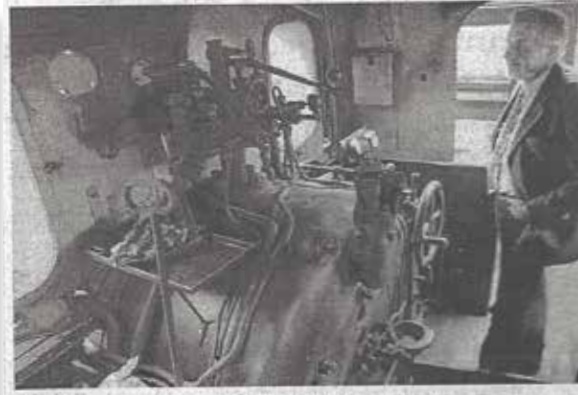
Grosser Schritt Richtung Museumsbahn Davos–Bergün

11.8

«Heidi» aus Dornröschenschlaf geweckt



Mitglieder des «Clubs 1889» vor der Überführung von Filisur nach Samedan.



Mit dem neuen, ölgefeuerten Kessel wird der Führerstand völlig neu ausgerüstet.



Es wird noch einige Jahre dauern, bis das «Heidi» in eigener Kraft über die RhB-Gebirgsstrecken dampfen kann. Fotos tk.

Wenn das geplante Eisenbahnmuseum im ehemaligen Zeughaus von Bergün realisiert ist, könnten stilvoll restaurierte, historische Züge Davos mit dem Albulatal verbinden.

TIBERT KELLER

Die Fahrt durch die eindrückliche und romantische Zügenschluchtstrecke ist seit je her eine Touristenattraktion. Weil Dampflokomotiven die grösste Faszination ausüben, beginnen nun die Freiwilligen des «Clubs 1889» mit der Reaktivierung von «Heidi». Hinter dem romanbehafteten Mädchennamen verbirgt sich eine über 100-jährige Dampflok der Rhätischen Bahn (RhB). Weil diese Lok vor gut fünfzig Jahren bei Dreharbeiten zum Heidfilm mitgewirkt hatte, erhielt sie fortan diesen Übernamen.

Die offiziell mit «G3/4 Nr. 11» bezeichnete Maschine ist eine Weiterentwicklung der ersten Dampftrösler der Landquart-Davos-Bahn und kam 1902 in Betrieb. Sie blieb als einzige dieses Typs als Rangierlok-

reserve bis 1977 im Bestand der RhB. Nach einem Intermezzo auf den Gleisen der Berner-Oberland-Bahn bis ins Jahr 2000 haben Klubmitglieder die Rückkehr der inzwischen ausser Betrieb stehenden Lok nach Graubünden erwirkt und sie vorerst im Lokschuppen von Filisur platziert. Die Absicht der Bahn-Enthusiasten ist es, sie von Kohle- auf wirtschaftlichere Ölfeuerung umzubauen. Damit würden lange Vorheizzeiten und der berüchtigte Funkenwurf mit möglichen Flurbrandfolgen entfallen.

Doch so ein Umbau – es braucht einen neuen Kessel in Einzelanfertigung – kostet inklusive Restaurierung der bestehenden Teile rund eine Million Franken. Und dies trotz Tausender ehrenamtlicher Arbeitsstunden der Klubmitglieder. Erfreulicherweise fanden sich inzwischen namhafte Sponsoren, sodass 90 Prozent des Projekts finanziert sind.

Grosser Leistungsausweis

Aus diesem Grund hat der «Club 1889» das «Heidi» am Mittwoch, 8. Dezember, aus seinem Dornröschenschlaf geweckt und es mit einer Krokodillok von Filisur nach Same-

dan geschleppt. In der dortigen RhB-Werkstätte, wo der Klub schon mehrere historische Wagen mustergültig restauriert hat, können ein beachtlicher Teil der Arbeiten ausgeführt werden. Wenn alles nach Plan läuft und die restlichen noch nötigen Spendengelder eintreffen, könnte «Heidi» im Sommer 2007 zur Freude von Alt und Jung wieder dampfen.

Weitere Infos auf www.club1889.ch. Spendenkonto: 90-106628-8

Davoser Zeitung

Freitag, 17. Dezember 2004

Berninabahn-Krokodillok jetzt im Puschlav

Am letzten Mittwoch fand der Transfer der historischen Ge 4/4 182 von Samedan nach Poschiavo statt. Das durch die einst selbstständige Berninabahn im Olympiajahr 1928 beschaffte Unikat befand sich seit vier Jahren im RhB-Depot Samedan. Hier arbeiteten Freiwillige vom «Club1889» fieberhaft und ausdauernd an der Restaurierung dieser einzigartigen, achtmotorigen Lok. Viele dieser Klubmitglieder wohnen jedoch im Puschlav. Sie mussten jeweils viel wertvolle Zeit für die An- und Abreise aufwenden. Es sind übrigens meist aktive oder ehemalige Lokführer, die teilweise die Lok in ihrer bis 1978 dauernden Einsatzzeit erlebt haben.

Dank einem Abkommen mit der RhB kann fortan die bestens ausgerüstete RhB-Werkstätte in Poschiavo benützt werden. Im Gegenzug hat sich der Club bereit erklärt, die RhB mit Elektroarbeiten zu beauftragen. Dies wird in Form von interessanten Lehrlingeinsätzen statt finden. Die Finanzierung erfolgt aus Sponsorenbeiträgen. Willy Hochstrasser, Präsident der Dachorganisation historic RhB, bringt es auf den Punkt: «Wer nicht weiss wohin mit dem Geld findet hier ein Projekt, das über Jahrzehnte Freude bringen wird.»

Wenn alles nach Plan läuft, dürfte die hochinteressante Lok im Frühling 2006 wieder selbstständig den Berninapass erklimmen können. Willy Hochstrasser sagte mit Blick auf die spektakuläre Bahnlinie: «Das soll die ganze Welt erfahren.» Bild oben: Familienfoto auf der nebligen Alp Grüm mit einem Teil der Personen, die sich mit grossem Elan der aufwendigen Restaurierung «ihrer» Lok 182 widmen. Oben: Franco Compagnoni, Franz Menghini, Rico Florin, Mario Costa. Unten: Lino Costa, Lino Crameri, Patrik Belloncle, Ernesto Demonti, Armin Brügger, Giordano Crameri und Willy Hochstrasser. Bild unten: Seltenes Treffen zweier höchst unterschiedlichen Krokodilokomotiven in Pontresina. Links die Wechselstromlok 412 mit Stangenantrieb und daneben die achtmotorige Lok 182 unterwegs nach Poschiavo.

Fotos: T. Keller



11.9



Alte «Bernina-Dame» daheim

Am Mittwoch kehrte mit der Lok Ge 4/4 182 ein einmaliges Fahrzeug der Berninabahn in ihre ursprüngliche Heimat zurück. Die legendäre Lok, das einzige Krokodil der Berninastrecke, wurde nach der Revision der Drehgestelle im RhB-Depot Samedan zum Endausbau nach Poschiavo überführt.

Die «alte Dame» mit Geburtsdatum 10. März 1928 wurde nach 56 Jahren Dienstzeit auf der Berninastrecke durch leistungsstarke Zweikraftlokomotiven ersetzt und nach Frankreich verkauft. Nachdem sie auch bei den «Chemins de Fer de la Mure» ihren Dienst tat und vor sich hinrostete, wurde sie 1999 durch den Club 1889 erworben und zum Zweck der Restaurierung nach Graubünden zurückgeholt. In Samedan haben sich

Fachleute des Club 1989 ihrer angenommen und Hunderte von Freizeitsunden investiert. Die beiden Drehstelle mit den Fahrmotoren wurden revidiert und in praktisch neuwertigem Zustand wieder unter den Fahrzeugkasten geschoben.

Die über 300 Mitglieder des Club 1989 machen sich zur Aufgabe, historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn mit Handwerk, Know-How, Ideen und Geld zu erhalten und wenn möglich auch zu restaurieren. Neben verschiedenen Fahrzeugen, darunter das «Filsurerstübl» und der gelbe Berninawagen «La Bucunada», macht sich der Verein nun daran, das ehemalige Arbeitstier der Berninabahn wieder flott auf die Schienen zu bringen. «Schaut auf die Beine der

alten Dame», meinte *Willy Hochstrasser*, Präsident von Historic-RhB, dem Dachverein der vier Bündner Bahnvereine, vor der Überfahrt mit dem Hinweis, dass die Lok 182 nach Poschiavo gezogen wird, um in zwei Jahren selbständig die neuerliche Jungfernfahrt zurück Pontresina anzutreten.

Die Überfahrt gelang denn auch ohne Zwischenfälle, und so steht die «alte Dame» nun wieder dort, wo sie jahrzehntelang unterhalten wurde. Nun gilt es den Endausbau vorzunehmen, Steuerungselemente, Nebenbetriebe wie Ventilatoren einzubauen und zu verkabeln. Finanziert wird dies ebenfalls durch den Club 1989, und mit Freizeitarbeit, vor allem aber durch die zahlreichen Sponsoren. (omü)



Zurück in ihrer alten Heimat grüsst die Lok 182 Poschiavo, wo sie nun fahrtüchtig hergerichtet wird, um in zwei Jahren vor allem bei historischen Fahrten im Einsatz zu stehen. (omü)

Rotabili storici sulle RhB

Cocodrilli a Poschiavo!

Il 27 ottobre scorso la locomotiva storica Ge 4/4 n°182, più nota come "Cocodrillo del Bernina", è stata trasferita da Samedan a Poschiavo per permettere al Club 1889, impegnato nel recupero di rotabili storici e dopo un accordo con la direzione RhB, di proseguire il restauro della stessa in maggior comodità, senza che i molti soci, per la maggior parte residenti nella valle di Poschiavo, dovessero ogni volta percorrere molti chilometri ed il passo del Bernina per arrivare a Samedan dove era ospitata la macchina. I lavori di restauro dovrebbero concludersi nella primavera del 2006, con tutte le spese a carico dei soci del Club e dei donatori. Chi volesse partecipare visiti il sito: www.club1889.ch. Fuori servizio dal 1977 questa locomotiva, esemplare unico costruito nel 1928, venne venduto ad un privato in Francia nel 1984. I soci del Club l'hanno poi acquistata, in pessime condizioni, nel 1999

riportandola in Engadina. Altro fatto storico è avvenuto il 13 novembre scorso, allorché la storica elettromotrice ABe 4/4 501 del 1939, unica della serie di quattro rimasta, ha raggiunto per la prima volta nella sua lunga vita i binari della linea di Arosa, questo in occasione dell'Assemblea annuale dei soci del Club 1889 a Coira dove si è anche presentato il restaurato carro merci K5615, anno 1913. Sede dell'assemblea l'ex Deposito della Ferrovia di Arosa a Sand, dove è arrivata l'elettromotrice storica con il gruppo dei soci partiti da Samedan. Nelle foto a corredo, un raro incontro tra due "cocco-drilli" a Pontresina, con la Ge 6/6 412 RhB e la Ge 4/4 182 Berninabahn mentre viene trainata, da un treno speciale, per raggiungere Poschiavo. Nella seconda immagine, l'elettromotrice 501 sta per lasciare la piazza della stazione di Coira per raggiungere il deposito di Sand, su un percorso "tranviario" di mezzo chilometro. Al compimento del 65 anno di vita la 501 ha raggiunto Arosa. Infine, il ricostruito carro K5615, del 1913, unico rimasto di una serie di 115 unità, davanti al deposito di Sand. **Testo e foto Tibert Keller**



11.11

Dezember
2004



RhB – das Highlight im Ferienland



Samedan, im Mai 2004

Liebe Freunde der Rhätischen Bahn!

11.12

Unlängst sagte der Marketing-Chef der LGB, des zweitgrössten Modell-eisenbahnherstellers der Welt, Günther Kopp, an der Nürnberger Spielwarenmesse, die RhB sei die einzige Bahn, die sich sowohl in Europa wie auch in den USA vermarkten lässt. Die RhB-Bähnler wissen, dass zahllose Modellbahnfans nach Graubünden reisen, um ihre Modelle 1:1 erleben zu können.

Unlängst schrieb der Chefredaktor des Bündner Tagblatts, Christian Buxhofer, in seinem «Kommentar», nur wenige Touristiker im Kanton hätten den Wert der Rhätischen Bahn – nicht nur als Transportmittel, sondern auch als Kultur- und Erlebnisangebot – bereits erkannt.

Für das Kalenderteam sind diese zwei Aussagen Grund genug, die Rhätische Bahn als «Highlight» für unseren Ferienkanton vorzustellen. Obwohl im 2005 «75 Jahre Glacier Express» gefeiert werden (Darüber wird genug in der Tages- und Fachpresse berichtet werden), haben wir uns entschieden, den Schwerpunkt des vorliegenden Kalenders unter das Motto «Die RhB – das Highlight im Ferienland Graubünden» zu stellen. Die 13 neuen Postkarten, eigens für diesen Kalender hergestellt, zeigen zahlreiche Höhepunkte der rätischen Reisekultur, wie sie alltäglich oder geplant sind. Beispiele sind die Express-, Dampf-, Schlittler-, Historik-, Bernina-, Panorama- oder Stimmungs-Highlights, um einige zu nennen.

Die Fotografen und das Kalenderteam wünschen allen RhB-Fans, ob jung oder alt, ob an der modernen oder historischen RhB interessiert, durchs 2005 viel Freude. Und eins sei verraten: Selbst ohne Zug und nur mit Schnee / ein Highlight ist die RhB!

Das Kalenderteam:

Christoph Durtschi, Martin und Fredy Pfister

Die Photographen der 13 neuen Postkarten sind:

Gian Brügger, Christoph Durtschi, Willy Hartmann, Matthias Kurmeier, Fritz Dertli, Sandro Triacca, Paul Wieser und Bernhard Willen

Neue Ehre für das Krokodil

11.13



Heimkehr nach über zwanzig Jahren. Die «Retter des Bernina-Krokodils» posieren 1999 stolz vor ihrer Lok in Poschiavo. Zu Ehren des Fahrzeugs wurde ein Volksfest organisiert.

Drei Generationen arbeiten gemeinsam an einem grossen Traum mit Zukunft: die Restauration des legendären Bernina-Krokodils. Porträt eines engagierten Projekts.

VON PATRICIA MARTI*

Das unikate Bernina-Krokodil wurde 1928 erstmals von der Bernina-Bahn eingesetzt und stand fast 50 Jahre im Dienst. 1977 wurde die Lok ausrangiert und kurz darauf ein letztes Mal mit dem Pinsel renoviert. Nachdem sie drei Jahre im Verkehrshaus Schweiz ausgestellt war, blieb sie eine Weile in Landquart, bis sie 1984 an eine Privatperson verkauft wurde, die grosse Pläne mit ihr hatte: die Lok sollte nämlich bei Kohletransporten in Frankreich und später bei Nostalgiefahrten der Schmalspurbahn von St. Georges nach Le Mure eingesetzt werden. Doch dazu kam es leider nie, denn beim Kauf wurde nicht beachtet, dass bei der vorgesehenen Strecke die Spannung für das Bernina-Krokodil zu hoch ist, ein Defizit, das nur durch einen enormen technischen Aufwand hätte behoben werden können. Also wurde die Lok kurzerhand im Freien abgestellt, bis 1999 Fachzeitschriften sowie der Buchautor Patrick Belloncle aus Kerzers meldeten, dass die Maschine verschrottet werde.

Für das Schicksal der Lokomotive spielt Werner Wohlwend eine wichtige Rolle. Der gelernte Elektromonteur ist im Engadin aufgewachsen und war schon als kleiner Junge von den Fotos seines Vaters Karl fasziniert, der Lokführer bei der RhB war. Die Rhätische Bahn ist ein Unikum in allen Belangen: unter anderem ist sie die steilste Adhäsionsbahn Europas. Als nun die Zeitungen und Fachzeitschriften meldeten, dass das Bernina-Krokodil nicht mehr existiert, wollte Werner Wohlwend das nicht glauben und sah den Vorfall als Grund für einen Ausflug. Er reiste mit seiner Familie nach Frankreich, um die Lok ausfindig zu machen. Dort angekommen, bekam er vorerst keine Informationen über deren Verbleib. Werner Wohlwend hatte aber Fotos und Unterlagen dabei, und schliesslich bekam er einen Hinweis. Er fand sie auch: einsam, verrostet und ohne Fenster. Inwendig war alles zerstört und von Grünzeug überwuchert. Es brauchte Mut, die Lokomotive in diesem Zustand in die Schweiz zurückzuholen, aber das Interesse war natürlich da.

*Patricia Marti ist Studentin der Publizistik an der Uni in Zürich.

Von der Existenz des Club 1889 erfuhr Werner Wohlwend erst nach seiner Rückkehr in die Schweiz. Er zeigte die Fotos seiner Erkundungsreise dem damaligen Clubvorstand und überzeugte diesen, dass die Lok noch existiert. So wurden erste Pläne geschmiedet, das Bernina-Krokodil ins Engadin zurückzuholen, was dann 1999 auch realisiert werden konnte. Zuerst war vorgesehen, das Bernina-Krokodil als nostalgisches Imbissrestaurant bei Wohlwends in Cinous-chel zu verwenden, doch wurde entschieden, die Lok als Denkmal in Samedan aufzustellen. Zurzeit steht die Lok im Depot Samedan, wird von den Clubmitgliedern restauriert – sie soll wieder fahrtüchtig hergerichtet werden.

Auch Karl Wohlwend ist bei der Restauration dabei, seine Kenntnisse als Maschinenschlosser sind ihm dabei eine grosse Hilfe. Er ist mit der Rhätischen Bahn eng verbunden: nach ersten Erfahrungen im Berufsleben fand er eine Anstellung bei der RhB in Landquart, wo er in der Werkstatt arbeitete. 1953 hatte das Bernina-Krokodil einen schweren Unfall: die Lok stiess mit dem Triebwagen 38 zusammen, wobei dessen Lokführer tödlich verunglückte. Karl Wohlwend wurde an seiner Stelle nach Pontresina geschickt und kam so zum Fahrdienst, womit sich für ihn ein Kindheitstraum erfüllt hat. Der Zufall will es, dass er den gleichen Jahrgang wie das Bernina-Krokodil hat, das er auch ein paar Mal fahren durfte. Dies aber leider nicht regelmässig, da die Lok in Poschiavo stationiert war. Vater und Sohn verbindet noch eine andere grosse Leidenschaft: die Modelleisenbahn. Karl Wohlwend hat schon früh mit dem Modellbau angefangen, Anfang der 60er Jahre half er in seiner Freizeit bei der Konstruktion und Instandhaltung einer riesigen Anlage in Pontresina mit, die 1973 leider abgerissen wurde. Sein Sohn Werner pflegt das Hobby auch heute noch: er unterhält zu Hause eine grosse Freiluftanlage mit älteren Modellen der RhB, die heute im Fahrdienst nicht mehr eingesetzt werden.

Der erste grosse Sponsor des Projekts «Bernina-Krokodil» ist Herr Märki des Hotels «Steffani» in St. Moritz, der den Rücktransport in die Schweiz finanziert hat. Der Club wird aber auch sonst grosszügig unterstützt: die RhB zum Beispiel stellt dem Club 1889 kostenlos drei Abstellgleise im Depot Samedan zur Verfügung. Für die Restauration werden laufend Sponsoren gesucht und gefunden.

Restauriert wird das Bernina-Krokodil ausschliesslich in der Freizeit der Clubmitglieder. Die Arbeitsstunden werden notiert, damit am Ende die Gesamtstundenzahl berechnet

werden kann. Im Sommer ist es oft schwierig, genug Leute zusammenzubringen, da immer mehrere zusammen arbeiten müssen, Kollisionen mit dem Privatleben sind manchmal unumgänglich. Im Winter sieht es aber besser aus.

Auch Mario, der Sohn von Werner Wohlwend, hilft ab und zu bei der Restauration der Lok mit. Der 13-Jährige ist von den alten Loks und Triebwagen der RhB genauso begeistert wie sein Vater und Grossvater. Insgesamt sind etwa 20 bis 30 Leute mit der Restauration des Bernina-Krokodils beschäftigt wobei es keine klare Arbeitsteilung gibt: es wird gemacht, was gerade ansteht. Ein Teil der Gruppe ist in Poschiavo stationiert, wo die Kleinmotoren, Kompressoren und Pumpen repariert wurden. Dort arbeitet auch der RhB-Ingenieur Mario Costa mit, der die Planung der komplizierteren technischen Anlagen übernommen hat. Eine grosse Schwierigkeit bei der Restauration ist die Beschaffung von Ersatzteilen. Doch auch hier wird der Club unterstützt: er darf Teile einer Diesellok verwenden, welche die RhB umbauen musste.

Die Bündner Denkmalpflege wurde um finanzielle Unterstützung angefragt. Diese Organisation stellt die Bedingung, dass das Original sehr authentisch sein soll. Ausserlich ist das Bernina-Krokodil natürlich auch möglich, aber innerlich nicht immer, da wegen der schwierigen bis fast unmöglichen Beschaffung der Ersatzteile immer Kompromisse eingegangen werden müssen. Schon jetzt betreibt die RhB mit zwei historischen Triebwagen Nostalgiefahrten mit festem Sommerfahrplan zum Bernina-Hospiz, was bei Bahnliebhabern sehr gefragt ist. Auch das Bernina-Krokodil soll später für Nostalgiefahrten und bei speziellen Anlässen eingesetzt werden. Es ist vorgesehen, dass diejenigen, die bei der Restauration Arbeit und Zeit investiert haben, die Lok bei solchen Anlässen auch führen dürfen. Auch deswegen, weil sich diese bei den technischen Details besser auskennen als jene Lokführer, die mit der Lok noch keine Erfahrung haben. Die Restauration des Bernina-Krokodils soll spätestens im Jahr 2008 abgeschlossen sein, denn dann steht das Jubiläum 100 Jahre Berninabahn an, wo die Lokomotive bestimmt ehrenvoll und viel beachtet eingesetzt wird.



Karli Wohlwend im Mittelteil seines geliebten Bernina-Krokodils mit einem Zuglaufschild des Club 1889.



Die drei Generationen Wohlwend mit Werner, Mario und Karl stehen vor einer der zwei restaurierten «Nasen» der Lok.

Keine Kälber im «Grischun»

11.14



Werkbild des K 5615 nach der behutsamen Restauration: Es gibt ihn also wieder, den Güterwagen im charakteristischen Grau. Deshalb taufte die Mitglieder den Wagen gleich auf den Namen «Il Grischun».

VON KARL GÄHWILER

Für Kühe die Bahn!

Die Bündner Staatsbahn bedient eine landwirtschaftlich geprägte Region in den Bergen. Deshalb bestellte die RhB schon früh «Viehwagen» für den Transport der wertvollen Vierbeiner. Im Jahre 1912 kamen 85 «gedeckte Güterwagen» zu den schon früher bei verschiedenen Waggonfabriken beschafften 216 Stück. Die Firma De Dietrich in Niederbronn im Elsass, damals aber noch in Deutschland, war der Lieferant für die Zweiachser. «Unser Wagen», vom dem in diesem Artikel die Rede ist, hatte im Juni 1913 die Abnahme bestanden und kam sofort als K1 5615 in Betrieb. Wenn der Wagen sprechen könnte, wüssten wir heute, wie viele Male er hin- und hergeschoben wurde, zwischen Tälern und Bergen oder nur so von Ort zu Ort. Wie viele Kühe sind mit ihm – im besten Fall – zur Alp zur Sommerfrische oder – im schlechten Fall – zum Metzger gefahren worden; oder auf den Viehmarkt, um am Ende in Italien zu landen?

Typischer Repräsentant seiner Zeit

Weil dieser Wagentyp lange Zeit zum Alltagsbild der Bahn gehörte, war die Wahl für seine Restaurierung rasch getroffen. Der Club 1889 restauriert nicht nur prestigeträchtige Loks und Personenwagen. Nein, auch die Güterwagen gehören mit ihren Geschichten ins Rampenlicht der Aufmerksamkeit gerückt. Zusammen mit der RhB wählte unser Verein den ehemaligen Xk-v 9398 aus, um ihn in den Auslieferungszustand umzubauen und gleichzeitig zu überholen, damit auch er die nostalgischen Erlebniszüge der Rhätischen Bahn bereichern kann.

Schwierige Demontage

Am 8. August 2002 stand er also im «Sand», dem ehemaligen Depot der Arosa-Bahn. Gleichentags begann die Gruppe Chur des Clubs 1889 mit seiner Demontage. Einige grössere Teile wie Türen und Puffer waren ohne Kran schwer auszubauen. Doch mit gemeinschaftlichen Anstrengungen ist vieles möglich. So wurden viele (sehr viele) Kleinteile demontiert und sortiert. Das Abheben des kompletten Holzaufbaues war ein schwieriges Unterfangen. Uns standen nur 4 Wagenheber zur Verfügung, die normalerweise für den Ausbau von Weichen verwendet werden. Sie mussten bei jedem Tragjoch am Rahmen neu gesetzt werden, weil die Auflage zu kurz war. Dabei musste jedes Mal Schwellenholz unterlegt werden. Solche Lapalien entmutigen uns aber nicht, sie fordern uns heraus!

Offen gelegte Konstruktions- und Zeitgeschichte

Der K 5615 bestand jetzt aus zwei Teilen: Aus dem Rahmen mit den Achsen und aus dem Holzkasten. Praktisch jedes Bauteil war seinerzeit mit seinem Gegenüber auf der anderen Wagenseite durch Körnerzeichen markiert worden. Andere Bauteile weisen Herstellungsjahr, Kontroll- und Fabrika-

tionsnummern auf. Als unser Viehwagen konstruiert worden war, herrschte noch ein anderes Denken: Beständigkeit und die Zugänglichkeit für Revisionen oder der Ersatz einzelner Teile standen im Vordergrund (wie viele Automotoren müssen heute ausgebaut werden, um an den Anlasser zu kommen?). Wir konnten einige wirkungsvolle, aber sehr einfache Konstruktionsdetails entdecken. Für uns Restauratoren ist es immer wieder spannend, diese zu entdecken, zu studieren und fotografisch zu dokumentieren.

«Schmutz» in allen Variationen

Aber trotz aller Ehrfurcht vor den elsässischen Ahnen liess uns der Flugrost nicht in Ruhe. Stellenweise war er mit Bremsstaub vermischt und bis zu 2 cm mächtig, was mir und meinem Werkstattkollegen Kurt Gabathuler notgedrungen schwarze Gesichter bescherte. An manchen Stellen waren zudem bis zu 5 Lagen Farbe zu entfernen; die unterste war vielfach das altbekannte und heute verbotene Bleimnning. Zwischen den genieteten Platten haben unsere Altvorderen ein harziges Öl eingebracht, das heute noch aktiv die Rostbildung verhindert. Nach dieser Grobreinigung des Rahmens wurde er sandgestrahlt und grundiert. In der Zwischenzeit hat eine andere Gruppe die Kleinteile mit Drahtbürsten gereinigt, und Gian Brüngger sowie Sandro Triacca haben den Pinsel für die Grundierung geschwungen.

Schwarzarbeit und gemütliche Planungssitzungen

Damit begann die «Schwarzarbeit», denn alle Teile wurden mit dem schwarzen Endanstrich versehen. Einige von uns begannen mit dem Zusammenbau der Einzelteile, was ohne grössere Fehlschläge möglich war. Denn bei Problemen hatten wir entweder Gian Brüngger (unser wandelndes Lexikon)



Hans Spiess sowie Kurt Gabathuler und das «wandelnde Lexikon» Gian Brüngger in charakteristischen Posen (v.l.n.r.).



oder Peter Schegg (unser «Mädchen für alles») zur Seite. Kopferbrechen bereitete Gion Caprez die neu zu erstellende Dampfleitung für die Heizung. Sie fragten sich sicher, ob der Kuhwagen denn geheizt ist. Natürlich nicht, aber wenn der Wagen in historische Züge eingereiht werden soll, dann muss er den Heizdampf von der Dampflok zu den Personewagen weitergeben können. Mit vereinten Kräften und einigen längeren Planungssitzungen im Restaurant «Plessurfall» wurden diese Probleme gemütlich diskutiert und im Depot Sand elegant umschifft.



Sarnafil hält lange!

Das ganze äussere Täferholz des Wagenkastens musste entfernt und entsorgt werden. Teilweise waren bis 5 «Befestigungsmaterialien» (Schrauben und Nägel) in einer Linie allein in einem 6cm breiten Täferbrett zu finden. Bald kam der Augenblick, in dem der erneuerte Holzkasten wieder aufgesetzt werden konnte. Dann kam das Dach an die Reihe. Es musste gereinigt werden. Nach intensiven Erwägungen wurde entschieden, den «Sarnafil»-Überzug des Dachs zu belassen. Dieser wurde beim 5615 als einer der ersten über die Dachlatten gespannt. Weil er immer noch wasserdicht ist, verdankt der K 5615 ihm immerhin sein Leben. Früher wurden die Dächer durch Segeltuch abgedichtet, das mit einer Pechschicht bestrichen worden war. Feuchtigkeit ist einer der ärgsten Feinde alter Holzkastenwagen.



Ein Sonnenbrand und viel Arbeit in den Ferien

Die Inneneinrichtung und der Rahmen selber sind bis auf einige Reparaturen im Originalzustand belassen worden. So begannen wir mit dem Einbau der Aussentäferung. Dank des herrlichen Sommerwetters wurde kurzerhand Urlaub beim

Sandro Triacca, Peter Schegg und Christoph Kramer (v.l.n.r.) – ein jeder gibt bei seiner Tätigkeit sein Bestes!

Möglich, dass uns das keiner glaubt, aber Ferien in der Werkstatt können erholsam sein. So war denn das Täfer bald montiert und gleichzeitig ein Sonnenbrand auf der Haut.

Mit viel Liebe zu den Achsen

Während der ganzen Restaurationszeit bearbeitete Christoph Kramer die Achsen und Lager. Zum Einbau gelangten wieder Original-Speichenräder mit Kugellager. Unser Viehwagen war einer der ersten mit dieser «Technologie». Nun war – à point – der Moment des Aufachsens gekommen, was ohne Probleme vonstatten ging. Wie gehofft konnte Hans Spiess das Wägelchen ganz alleine schieben.

Tag des Grauens

Langsam aber sicher nahte auch der Tag des Grauens. Die ursprüngliche Farbe war ein dunkleres Grau. Unser Schriftenmaler Gian hat sich den Beschriftungen inklusive Schreib- und Klebetafeln gewidmet. Er konnte die Originalfarbe aus Fotos von Archiven wieder ausfindig machen. Zur Generalversammlung unseres Clubs war vorgesehen, den K1 5615 unseren Mitgliedern zu präsentieren ... und wir schafften es! Der auf den Namen «Il Grischun» getaufte Wagen (romanisch für: der grosse Graue) kam am 13. November 2004 mit der ganzen Baucrew auf der Plattform durch ein mit Papier bespanntes Tor des Depot Sand den Vereinsmitgliedern entgegen. Der Applaus der übrigen Vereinsmitglieder war gross; so gross wie unsere Erleichterung und die Freude darüber, wieder ein kleines, aber sehr feines Juwel der bündnerischen Wirtschafts- und Bahngeschichte erhalten zu haben. Für die offizielle Abnahmefahrt durch die Rhätische Bahn organisierte das Bahnunternehmen übrigens einen Extrazug für die Mitglieder. So sassen denn die zweibeinigen Kälber in den Personewagen und die vierbeinigen Kühe schauten dem Zug zu Ehren des «Grischun» eher gleichgültig nach; sie werden heute mit Lastwagen transportiert. Verkehrte Welt!



Unzählige Täferbretter mussten zugeschnitten werden (links im Bild Gruppenleiter Gion Caprez). Die eingeschworene Gruppe gibt den Achsen noch den «letzten Schliff».

Die Bündner Kulturbahn

2. JAHRGANG JUNI 2004

11.15

Dine around Bernina



Lukullische Genüsse, gemütliche Reiseerlebnisse und landschaftliche Reize werden beim «Dine around Bernina» zu einem Ganzen vereint, dass selbst Profis ob dieser einzigartigen Idee staunen: Während Sie im liebevoll restaurierten Art-Déco-Saalwagen von 1928 in einem Extrazug am gedeckten Tisch Platz nehmen, wird Ihnen während dieser mehrstündigen Reise an verschiedenen Bahnhöfen, aus verschiedenen Restaurants (somit von verschiedenen Köchen) das Essen direkt an den Tisch gebracht. Reisen Sie kulinarisch von Tirano nach

St. Moritz – im Preis inbegriffen ist ebenfalls eine Reise durch die Weinvielfalt der Gebrüder Triacca: zu jedem Gang wird Ihnen ein dazu passender Tropfen eingeschenkt. Das Dessert, kurz vor St. Moritz serviert, können Sie mit einem Marc und einer Zigarre abrunden. Sie werden einsehen, dass die Berninalinie angenehmer gar nicht erlebt werden kann!

Erwachsene CHF 250.– | 1/2-Preis-Abo: CHF 230.– | GA, Kinder 6–16 Jahre CHF 210.–

11.16

Neu

RACLETTE-PLAUSCH

AM BERNINA

Eine nicht alltägliche Entdeckungsfahrt durch tiefverschneite Winterlandschaften erwartet die Gäste im historischem Bernina-Zug. In der gemütlichen rollenden „Beiz“ (zur Auswahl stehen „La Bucunada“ oder das „Filisurer-Stübli“) entführen wir Sie auf den höchsten Punkt des Bündner Schienennetzes. Auf Ospizio Bernina, 2253m ü.M., serviert Ihnen die Crew des Club 1889 ein währschaftes Raclette à discrétion. Während draussen der eisige Wind um die Ecken bläst, herrscht in unseren zwei Beizen beste Stimmung. Und wenn Barba Max gar sein „Schwizer Örgeli“ hervorholt, dann ist Gemütlichkeit angesagt!



Reisedaten	Sonntag, 1. Februar 2004 Sonntag, 21. März 2004
Reisestrecke	St. Moritz - Ospizio Bernina - St. Moritz
Extrazug	Der Extrazug besteht aus dem historischen Triebwagen Nr. 30ff und den zwei rollenden Beizen „La Bucunada“ und „Filisurer-Stübli“. Die Anzahl Plätze ist beschränkt.
Treffpunkt	Die Touren beginnen in St. Moritz oder Pontresina. Treffpunkt um 11h30 (St. Moritz) oder 12h00 (Pontresina). Die Rückkehr ist gegen 16h00 vorgesehen.
Pauschalpreise	Fr. 100.– Erwachsene Fr. 80.– Erwachsene mit Halbtax-Abo Fr. 60.– Inhaber von Generalabonnements, Kinder
Leistungen	- Historischer Extrazug St. Moritz - Ospizio Bernina und zurück - Raclette-Plausch in Ospizio - Fruchtsalat - Reservierter Sitzplatz
Anmeldungen	Bei Ihrem RhB-Bahnhof oder direkt bei: Rhätische Bahn, Erlebnisreisen, Bahnhofstrasse 25 CH-7002 Chur Tel. 0812 886 320; Mail: erlebnisreisen@rhb.ch
Reisebedingungen	Es gelten die allgemeinen Reisebedingungen der Rhätischen Bahn.



graubünden

Prellbock

11.17

5/04

100 Jahre Celerina-St. Moritz

■ Florian Inäbnit

Das letzte fehlende Teilstück der Albulalinie konnte am 10. Juli 1904 von Celerina nach St. Moritz in Betrieb genommen werden. Damit gehörte der lange und beschwerliche Weg mit der Postkutsche über den Julierpass nach St. Moritz der Vergangenheit an.

Mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der Albulabahn kam für die RhB der Zeitpunkt, den vornehmen Gästen mit dem «Engadin-Express» den ersten Spezialzug anzubieten.

Genau 100 Jahre später, am Samstag, 10. Juli 2004, ging auf dem Oberengadiner Dreieck St. Moritz–Samedan–Pontresina–St. Moritz die Bahn ab. Auf der Linie St. Moritz–Samedan verkehrte ein Dampfzug mit der G 3/4 1 «Rhätia» von 1889. Die zwei gelben Bernina-Triebwagen ABe 4/4 30 und 34 pendelten mit der rollenden Beiz C 114 «La Bucunada» zwischen St. Moritz und Pontresina. Zwischen Pontresina und Samedan war die historische Lok Ge 4/6 353 «Oerlikonere» von 1914 zusammen mit vier offenen Aussichtswagen im Einsatz.

(Fotos: U. Aeschlimann)



Fleissige Projektarbeit, ausgelastetes Catering

Turnusgemäss fand die 8. Generalversammlung am 12. November in der RhB-Betriebswerkstätte von Samedan statt.

Der Kurdirektor von Samedan, Andrea Parolini, betonte in seiner Eröffnungsrede auch im Namen der Gemeinde die enge Zusammenarbeit der Gruppe Samedan mit dem Kurverein. Damit meinte er insbesondere die sehr beliebten Depotführungen und Diavorträge **[12.2+12.3]**. Er zeigte sich erstaunt über die grosse Anzahl an Versammlungsteilnehmern. Roald Hofmann seinerseits begeisterte im Namen der RhB-Direktion die Clubmitglieder mit der Ankündigung, bei der Positionierung der RhB in neuen Märkten zukünftig auch den Classic Pullman Express und insbesondere die gelbe Bernina-Bahn zu berücksichtigen. Das Produkt RhB sei mit landschaftlichen Schönheiten des Kantons verbunden. Den Clubmitgliedern und ihren Frauen gebühre für ihre ausserordentlichen Leistungen für ein einzigartiges Produkt der Dank der RhB und ihrer Kunden. Roald Hofmann schloss mit den Worten: «Grazie mille – viva la ferrovia!»

Der Präsident von *historic RhB*, Willy Hochstrasser, sprach über den Glücksfall, dass so viele Menschen in der Freizeit ihren Einsatz für die Erhaltung des historischen Rollmaterials leisteten. Er rief ferner dazu auf, diesem Club Geld zu spenden, dieser setze es sinnvoll und projektbezogen ein.

Geni Rohner informierte über das bevorstehende Dampffestival in Untervaz 2006 und dass sich bereits viele Schweizer Dampfloklubs angemeldet hätten. Für 2007 sei geplant, in der Hauptsaison Extrazüge von Davos nach Bergün mit verschiedenen Kompositionen fahren zu lassen. Es gäbe Halb- und Ganztagesausflüge.

Der Club zählte 402 Mitglieder, wovon im vergangenen Jahr 60 Fronarbeit auf vielen Gebieten geleistet hatten.

Fredy Pfister gab sein Amt als Aktuar ab, neu gewählt wurde Hitsch Vital.

Das Catering wurde von Andri Stuppan übernommen.

Margrit Gwerder hatte bereits vor längerer Zeit den Souvenirverkauf übernommen.

Die Homepage wurde neu von Claude Gentile verwaltet.

historic RhB

Die Schmalspurfreunde Thuisis waren neu dem Dachverein beigetreten. Ziel des Beitritts war die Verankerung der Aktivitäten auch in der Modellbahnindustrie

Damit alle Fronarbeiter der *historic RhB* angeschlossenen Vereine einmal einen Tag gemeinsam und ohne Verpflichtungen geniessen konnten, organisierte Der Verein Pro Salonwagen RhB einen Ausflug ins Festungsmuseum Crestawald und nach Bergün.

Dampflo G 3/4 11 «Heidi»

Die Dampflo wurde in der Betriebswerkstätte Samedan vollständig zerlegt. Der Kessel wurde auf einen Güterwagen verladen und in Bever abgestellt. Er sollte von der DLM Winterthur vermessen werden. Es war geplant, diesen nicht mehr benötigten Kessel im zukünftigem Bahnmuseum auszustellen. Achsen, Federn und Rahmen wurden ebenfalls auf einen Güterwagen verladen und nach Landquart in die RhB-Hauptwerkstätte zur Kontrolle und Überarbeitung transportiert. Auch das Führerhaus wurde extern, und zwar bei der Gruppe Landquart/Chur, bearbeitet. Die Achslager schickte Armin Brüngger zur Bearbeitung nach Poschiavo. Die Samedner begannen mit der Überarbeitung vieler «Kleinteile», so auch aller Kuppelstangen und des Bremsgestänges.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Organisation der Restaurationsarbeiten wurden eng mit dem Leiter des Depots Poschiavo, Herrn Menghini, abgesprochen.

Das Dach des Krokodils wurde rundum erneuert. Ernst Demonti setzte mit seiner Truppe zwei Pantografen auf: Einer stammte von der ehemaligen Bellinzona-Mesocco-Bahn, den anderen leihte die RhB. Der Automatiker-Lehrling des Depots half unter anderem, die elektrischen Teile herzurichten und nach dem Schema von Mario Costa zu verka-

beln. Eine Firma aus Mailand lieferte die Widerstandspakete. Der Hauptschalter konnte nicht wie geplant von der Diesellok Gem 4/4 801 übernommen werden, sondern es wurde ein neuer, gleich jenem der Bernina-Triebwagen angeschafft.

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076

Unter Gion Caprez hat die Gruppe Landquart/Chur quasi als Pausenfüller mit der optischen Herrichtung des Dienstwagens Xk 9076 (ehemaliger Z 26, Werkstattwagen) begonnen. Sie haben sanft Holzteile, die Endplattform, die Stirnseiten, Türen und Fenster revidiert. Ferner waren sie mit dem Führerhaus der «Heidi» beschäftigt. Karl Gähwiler und Peter Schegg revidierten zudem den Wasserkran in Filisur.

Xk 9086 – «Ul Mesolcines»

Die Dachkonstruktion, der Kastenrohbau sowie die Täferbretter des Wagens wurden unter Leitung von Theo Hirschi und Gian Luzi fertiggestellt. Der aus Rheinfelden eingetroffene Rahmen musste gerichtet werden und viele Kleinteile konnten revidiert werden. Als Höhepunkt wurde der Kasten wieder auf den Rahmen gestellt. Die hölzernen Sitzbänke und Korbsessel konnten von den Herstellern in Empfang genommen werden.

Ge 2/4 205

Christoph Kramer wurde als Projektleiter mit der Rückführung der 205 zum geplanten Bahnmuseum in Bergün betraut und betreute die Lok in der Zürcher Hochschule Angewandter Wissenschaften (ZHAW).

Clubeigenes Catering

Der Diavortrag und die Depotführungen stossen immer noch auf grosses Interesse [12.2+12.3].

Clubeigenes Catering

Am 18. Dezember fand eine konstituierende Sitzung für das Catering-Team statt. Andri Stuppan und Angelika Melchior leisteten für Geburtstage, Hochzeiten und Gruppenreisen sowie in Dampfzügen und im historischen Glacier Express grosse Arbeit.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

75 Jahre Glacier-Express:

Aus Anlass des Jubiläums dieses weltweit bekannten Zuges liess die RhB zusammen mit der Furka-Oberalp-Bahn und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn einen Nostalgie-Glacier-Express 7mal vom 1. Juli bis zum 25. September von St. Moritz nach Zermatt (und retour) fahren. Hierbei wurde der «Samedrin» zwischen Disentis und Realp eingesetzt.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula Bergün mit Hugo Fisch als Präsident publizierte eine Broschüre zum geplanten Bahnmuseum in Bergün (im Rahmen des «Bahnerlebnisses Albula»). Gion Caprez definierte darin die Anforderungen an eine «bahnhistorische Sammlung». Vorgesehen war auch eine Einstellhalle für historische RhB-Fahrzeuge [12.4].

Bündner Regierung

Auf die Anfrage von Grossrat Rico Stiffler, Davos, ob die Regierung bereit sei, das wertvolle Potential der Strecke Davos-Filisur u.a. auch durch eine Museumsbahn auszuschöpfen, antwortet die Regierung ernüchternd: Die Vermarktung der Strecke sei grundsätzlich Aufgabe der RhB oder von historic-RhB-Vereinen. Für eine finanzielle Unterstützung müsse ein Gesuch vorliegen [12.5+12.6].

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Auf Initiative des Club Pro Salonwagen RhB wurde das Krokodil Ge 6/6 412 durch Sponsoring der Modellbaufirmen LGB und BEMO (Deutschland) in Pullman-Blau gestrichen. Damit passte die Lok farbig zu den Salonwagen.



8. SAHRGANG JUNI 2005

Die Bündner Kulturbahn



12.1

75 Jahre Glacier Express

Reise vor 75 Jahren
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Bahnhof für Erlebnisse



EWIVA

WO LÄUFT WAS IM MÄRZ 2005?

12.2

Für Eisenbahnfreunde oder solche, die es werden möchten

Jeden Donnerstag Abend, 20.30 Uhr, bringt der Club 1889 das Bahnerlebnis in die Chesa Planta nach Samedan. Ein Abend für Liebhaber der «kleinen Roten» und Eisenbahnfreunde.

Zum 100-jährigen Jubiläum der Albula-Bahn (2004) haben Mitglieder des Clubs 1889 zwei eindrucksvolle Diashows erstellt. Guido Ratti erzählt was es braucht, damit die Rhätische Bahn von frühmorgens um fünf bis Mitternacht fährt. Die erste Show zeigt dies sehr eindrucksvoll. Sie zeigt die unterschiedlichen Abteilungen wie Stellwerk, Güterumschlag, Depot, Fahrleitung und einiges mehr. Bilder von Kondukteu-

ren, Lokführern runden die Show ab. Nach einer kurzen Pause folgt die zweite Diashow «Fahrt von Chur nach St. Moritz». Sie geht in die Vergangenheit. Erleben Sie die Epochen der RhB-Züge.

Die Produzenten der Shows sind: Dibert Keller, Christoph Roner, Martin Pfister und Christoph Durt-schi

Quelle: Martin Pfister





Bahnromantik

Diavortrag: „Erlebnis Bahnhof“

Die „kleine Rote“ feierte einen Kreisrunden Geburtstag. Vor 100 Jahren dampfte Sie zum ersten Mal auf der Albulastrecke bis Samedan. Erleben Sie einen Tag auf dem Bahnhof Samedan mit den vielfältigen Berufen rund um die „Kleine rote“ und eine Fahrt mit der Albulabahn von Chur nach St. Moritz mit Zügen aus allen Epochen.



Jeden Donnerstag
Vom 6. Januar bis 7. April 2005
In der Chesa Planta

Ort: Chesa Planta
Zeit: 20.30 Uhr
Kosten: gratis

www.samedan.ch



albula

12.4

Auszüge

PROJEKT BAHNERLEBNIS ALBULA



Bahnhistorisches Museum in Bergün
Bahnerlebnis Preda - Bergün - Filisur/Schmitten

VOM ZAUBER DER EISENBAHN

Der Zauber der Eisenbahn - worin liegt er? Im silbernen Netz von Schienen und Weichen, im dynamischen Räderwerk einer Dampflokomotive, in der Elektronik oder etwa in der Atmosphäre der Stationsgebäude auf dem Land; in den waghalsigen Kunstbauten oder vielleicht doch eher in der Harmonie, mit der sich die Eisenbahn in die Landschaft einzufügen vermag? Die Rhätische Bahn generell und die Albula Linie im Speziellen - sie verzaubern. Das Bahnmuseum Albula in Bergün will diesem Zauber auf die Schliche kommen. Dampflokomotiv-Romantik gehört zum Ausstellungsgut wie die ständige technische Entwicklung eines komplexen Bahnsystems. Das Bahnmuseum Albula ist mehr als ein Abstellgleis für ausrangiertes Rollmaterial. In ihm wohnen Zauber, Stolz und Zukunftsglaube. Auf dass der Zauber im Bahnerlebnis Albula noch lange wirke!



Stefan Engler
Regierungsrat des Kantons Graubünden

DAS AUSSTELLUNGSGUT

Aus der Fülle von historischen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn werden wir 7 Lokomotiven und 33 Wagen in die Sammlung aufnehmen. Davon wird eine wechselnde Anzahl ausgestellt sein. Die so vertretenen Fahrzeugbauarten bedeuten eine fast lückenlose Repräsentation der Hauptbahntypen von 1880 bis 1920. In diesem Zeitraum erfolgte eine technische Konsolidierung der Eisenbahnen, verbunden mit dem Höhepunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung.

Unser Ausstellungsgut illustriert eindrücklich die Entwicklung der Rhätischen Bahn und ihre grosse Bedeutung in der Bündner Wirtschaft. Mehrere Fahrzeuge sind zudem von exklusiver, technischer und gestalterischer Qualität.

DIE BAHNHISTORISCHE SAMMLUNG

- Die Fahrzeugsammlung hat einen zeitlich, räumlich und nach Transportfunktion abgegrenzten Dokumentationsauftrag.
- Die Gesamtheit der Exponate wie auch jedes Exponat für sich entsprechen diesem Auftrag. Lücken in der Sammlung werden nicht überspielt, sondern kenntlich gemacht. Auf Replikat wird verzichtet.
- Die Fahrzeugsammlung ist eingebettet in ein Erhaltungs- und Präsentationskonzept, das auch Fahrbahn, Bauten und Betrieb der Bahn umfasst.
- Die Fahrzeuge sind restauriert nach nachvollziehbaren Kriterien, Restaurierungen sind gut dokumentiert und als solche erkennbar.
- Fahrzeuge, die von historischer oder technikgeschichtlicher Bedeutung sind, sind in der Originalsubstanz restauriert. Beschränkungen im Fahreinsatz werden in Kauf genommen.
- Fahrzeuge, deren Bedeutung im Zusammenhang mit ihrer Transportfunktion steht und die diese Funktion noch erfüllen können, sind mit Schwerpunkt auf die Einsatzfähigkeit restauriert.

«Ganz im Geiste der Albulabahn soll ihr mit dem Bahnmuseum in Bergün eine neue architektonische Perle hinzugefügt werden.»

Jörg Rugerelli
Präsident Bündner Heimatschutz
Chur



Die Albulabahn ist eine weltweit einzigartige Symbiose von Natur, Kultur und Technik. Sie verdient die Aufnahme ins Unesco-Weltkulturerbe und spielt dann auch touristisch in der «Championsleague», zusammen mit den Pyramiden, der Chinesischen Mauer und Venedig. Das Bahnmuseum Albula ist eine ideale Ergänzung dieses Angebots.

Hanspeter Dimasser
Kurdirektor
St. Moritz



Das Bahnmuseum wird zusammen mit der Villa Garbald in Castasegna und dem neuen Nationalparkzentrum in Zernez eine Perle in der Kette guter zeitgenössischer Architektur zwischen dem Bergell, dem Engadin und dem Albulatal werden.

Köbi Gantenbein
Chefredaktor Hochparterre
Zürich



«Bahnmuseum Albula und Rhätische Bahn - eine ganz besondere Symbiose von Pioniergeist und Tourismusattraktivität. Wenn es sie nicht gäbe, müsste sie erfunden werden! Die RhB fiebert der Eröffnung entgegen.»

Erwin Rattmann
Direktor Rhätische Bahn
Chur



Ein Viadukt wird zum Licht-Kunstwerk.
Der Bahnhof erzählt Geschichte.
Kunst trifft auf den Tourismus, Tourismus auf die Kunst.

S Stefan Weitzstein
Dozent, Hochschule für Gestaltung und Kunst HGKZ
Zürich



Ein Bahnmuseum in Bergün, an der Albulaline, einer Unesco-Weltkulturerbe Kandidatin, inmitten des Naturparks «Ela», das ist unser Beitrag an eine nachhaltige Entwicklung unserer Bergregion.

Hugo Fisch
Präsident Verein Bahnhistorisches Museum Albula
Bergün



Es gibt keine andere Bahn, die landschaftsgerechter und schöner geplant und gebaut wurde.

Iso Camartin
Zürich



Mit der Albulabahn gelang den Ingenieuren eine einmalige Inszenierung der Gebirgslandschaft, so dass sie dem Reisenden eine Fülle von Erlebnissen und Eindrücken vermittelt.

Willy Hochstrasser
Präsident historische RhB
Chur/Araschgen



«Die Albulabahn ist eine technische und kulturelle Spitzenleistung - und Bergün ist ihr Herz.»

Andreas Hämmerle
Nationalrat
Pratval GR



A = Alpen im Herzen Europas, am schönsten in der Schweiz
L = Leben die Bahn bringt Leben
B = Bahn Bahn-Ingenieurkunst, Bahnmuseum-Architekturkunst
U = Unternehmen Bahn-unternehmen, Museum-unternehmen, gemeinsam unternehmen
L = Lust an Natur, Zeitgeist, Technik, Leben
A = Attraktion jahraus-jahrein: «The Train Dream Alpine»

Mark Berggipfner
Albula-Bewunderer und Louischide-Liebhaber
Körsach



A N F R A G E**betreffend RhB Linie Davos - Filisur**

Die Strecke Davos - Filisur ist eine der schönsten und abwechslungsreichsten Linien der RhB. An ihr befinden sich zahlreiche historische Bauten und andere Attraktionen.

z.B. Bergbau-Museum Schmelzboden, Brauerei Monstein, Zügenschlucht, Wiesner-Viadukt, Bahnhof-Wiesen usw.

Mit einer geschickten Vermarktung liessen sich schon bestehende Angebote ausschöpfen. Mit geringem Aufwand könnte z.B. das Projekt Museumsbahn realisiert werden.

Zudem wäre der Glacier-Express um einiges attraktiver, wenn die Strecke Davos - Filisur mit eingeschlossen wäre. Das Albulatal und Davos würden touristisch profitieren.

Wir stellen deshalb der Regierung folgende Fragen:

1. Ist die Regierung bereit dieses wertvolle Potenzial auszuschöpfen und das Projekt Museumsbahn zu fördern?
2. Die Strecke Davos-Filisur analog der Strecke Zermatt - St.Moritz in das Angebot des Glacier- Express aufzunehmen.

Chur, 8. Dezember 2004

Stiffler, Barandun, Arquint, Baselgia, Beck, Bleiker, Bucher, Casanova (Chur), Casty, Cavegn, Christ, Christoffel, Conrad, Crapp, Dermont, Feltscher, Fleischhauer, Frigg, Giacometti, Göpfert, Hardegger, Hess, Hübscher, Joos-Buchli, Kessler, Koch, Krättli-Lori, Mani-Heldstab, Marti, Michel, Montalta, Nigg, Noi, Parpan, Pedrini, Portner, Sax, Vetsch, Zindel, Gunzinger, Jecklin-Jegen, Thurnher, Züst



Sitzung vom
8. Februar 2005

Mitgeteilt den
9. Februar 2005

Protokoll Nr.
165

Anfrage Stiffler

betreffend RhB-Linie Davos-Filisur

Antwort der Regierung

Die Regierung teilt die Auffassung, dass die RhB-Strecke Davos – Filisur einen hohen touristischen Gehalt aufweist (Landschaft, Streckenführung, Kunstbauten). Die Vermarktung des Angebotes ist grundsätzlich eine Aufgabe der RhB sowie weiterer Partner, wie des Vereins "Bahnhistorisches Museum Albula", des "Clubs 1889" oder der "Dampffreunde RhB". Eine allfällige finanzielle Unterstützung des Projekts "Museumsbahn" kann vom Kanton erst nach Vorliegen eines Gesuches und im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten erfolgen (Wirtschaftsförderung bzw. öffentlicher Verkehr).

Dank dem Ausbau des Bahnhofes Filisur verkehren seit 12.12.2004 ganzjährig die Züge Davos-Filisur im Stundentakt; daneben bestehen bereits heute verschiedene touristische Züge. Während der Sommersaison wird täglich der Heidi Express (ab Sommer 2006 integral mit Panoramawagen) von Davos über Filisur nach Tirano und zurück angeboten (Sommer 2004: 48'000 Reisende). Während der Wintersaison verkehrt einmal wöchentlich ein Panoramawagen-Zug von Davos über Filisur nach St.Moritz und zurück. Auch dieser Zug erfreut sich grosser Beliebtheit und ist eine Bereicherung des touristischen Angebots von Davos. Dazu werden während des ganzen Jahres verschiedene Extrafahrten mit Einbezug der Strecke Davos – Filisur entsprechend der Nachfrage angeboten, viele davon auch mit historischem Rollmaterial. Mit dem erfolgten Ausbau des Bahnhofes Filisur bestehen neu weitere Mög-

lichkeiten, diese Strecke zu nutzen; diese stehen in direktem Zusammenhang mit dem geplanten bahnhistorischen Museum, das der Verein "Bahnhistorisches Museum Albula" im alten Zeughaus beim Bahnhof Bergün zu realisieren beabsichtigt. Mit dem Kauf dieses Gebäudes hat die RhB bereits einen massgeblichen Beitrag geleistet.

In Bezug auf den Glacier Express wird die Strecke Davos – Filisur dank dem Ausbau in Filisur bereits ab der Sommersaison 2005 im Sinne der Anfrage genutzt. Die Glacier Express Reisenden ab Davos werden mit speziell bezeichneten Wagen an Regalzügen und entsprechender Reiseinformation nach Filisur geführt, wo mit dem neuen Mittelperron bequem auf den Glacier Express umgestiegen werden kann. Damit kommen die Glacier Express Reisenden Davos-Zermatt neben der Strecke nach Filisur auch in den Genuss eines wichtigen Teils der berühmten Albulalinie (Landwasserviadukt). Dies bedeutet auch mit Umsteigen in Filisur eine markante Angebotsverbesserung, da früher lediglich einzelne Glacier Express Wagen mit Regalzügen via Prättigau nach Chur geführt wurden. Diese Angebotsvariante wurde auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme der vier neuen Glacier Express Züge durch RhB und MGB im Sommer 2006 gewählt, um auch den Davoser Gästen die Möglichkeit zu bieten, mit dem neuesten Rollmaterial zu reisen. Damit besteht die Chance, eine grössere Nachfrage von Glacier Express Reisenden ab Davos zu generieren.



Namens der Regierung
Die Präsidentin:

Dr. Eveline Widmer-Schlumpf

Der Kanzleidirektor:

Dr. C. Riesen

10-Jahr-Club-Jubiläum, fleissige Projektarbeit

2006 hat der Vorstand keine GV durchgeführt, weil das Ende des Club-Geschäftsjahres neu auf Ende Jahr verlegt worden war. In der Bündner Kulturbahn erschien ein Artikel über das 10-Jahr-Jubiläum des Clubs, wobei die drei Arbeitsgruppen Samedan, Poschiamo und Landquart/Chur mit Gruppenbildern vorgestellt wurden **[13.2]**. Christoph Kramer hat die Bewirtschaftung der Clubhomepage übernommen.

Clubanlässe

Zum 10-Jahr-Jubiläum organisierte der Vorstand am Wochenende des 21./22. Oktobers eine Fahrt auf die Alp Grüm. Am Sonntag ging es auf Fahrt zwischen Filisur und Davos, wo die neu gegründete IG Zügen/Landwasser zum Event anlässlich des Baubeginns der Strecke vor 100 Jahren gedachte.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

In Samedan und Chur wurden Kleinteile aufgearbeitet, der Rahmen und die Achsen allein in Landquart. Der neue Dampfkessel erstellte die HKB Ketelbouw in Venlo (Niederlande). Die Clubdelegation besuchte das Werk und begutachtete den Kesselbau. Anschliessend wurde der Kessel durch die DLM und den Club abgenommen. Die Achsen konnten bei der Oera-Mechanik AG in Untervaz überdreht werden. Bei der RhB wurden die Wasserkästen gesandstrahlt, grundiert und schwarz gespritzt, und in Poschiamo die Achslager gegossen und ausgedreht.

Gruppe Poschiamo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Zusammenarbeit mit der Werkstätte Poschiamo gestaltete sich sehr angenehm, obwohl trotz der grossen Auslastung nur wenige «Zeitfenster» seitens des Personal zu Verfügung standen. Der Lokkasten konnte komplett überholt und neu lackiert werden. Mit den Loknummern, Fabrikschildern sowie den neuen Front- und Seitenfenster prä-

sentierte sich die 182 in fabrikneuem Zustand von 1946. Schwierig gestaltete sich der Ausbau der elektrischen Anlagen, mussten doch alte Bauteile mit neuen kombiniert werden. Wie Projektleiter Ernst Demonti meinte, fühle es sich an, als arbeite man an einer neuen Lok. Die Kameradschaft in der Arbeitsgruppe wurden mit einem Ausflug in die Val di Lei gepflegt – nebst den obligaten Kaffeepausen im «Chalet» am Bahnhof.

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076

Nach der weitgehenden Fertigstellung des Führerhauses für die Dampflokomotive «Heidi» wurde der Verlad nach Samedan vorbereitet. Im Anschluss wurde weiter an den Seitenwänden des Xk9076 gearbeitet.

Xk 9086 – «Ul Mesolcines»

Der Boden konnte fertig geschliffen werden und die Seiten- und Stirnwandbleche wurden grundiert und an den Wagen montiert. Die Schreiner haben die Täferbretter, Fensterrahmen und Profilleisten erstellt bzw. überholt sowie die Decke erstellt.

Clubeigenes Catering

Das Catering-Team unter Andri Stuppan leistete Einsätze bei der Bewirtung der Gäste in den Nostalgie-Glacier-Express-Zügen.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

- In Untervaz fand am 28./29. Oktober ein grosses Dampffestival statt. Es kamen Dampflokomotiven von Vereinen mit Zügen aus der halben Schweiz zu Besuch und wurden von 15 000 Besuchern bewundert. Der Anlass wurde von historic RhB, dem Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn und von der RhB organisiert **[13.3+13.4]**.

In einer kleinen Zeremonie und umrahmt von allen präsentierten Dampflokomotiven wurden die Loks G 4/5 107 und 108 auf die Namen «ALBULA» bzw. «ENGIADINA» getauft.

- Die Modellbaufirma LGB hat die Dampflok «Rhätia» als Blickfang an der grossen Spielwarenmesse vom 2.–7. Februar in Nürnberg ausgestellt. Zudem zeigte das engagierte Unternehmen die Lok am 125-Jahr-Firmenjubiläum vom 14.–16. Juli auf dem Firmengelände in Nürnberg **[13.5]**.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Aus finanziellen und unterhaltstechnischen Gründen wurden die als «Olympia-Wagen» bekannten Leichtstahl-Mitteinstiegswagen A 1221 und 1222 von 1949 abgebrochen. Diese interessanten Wagen besaßen einen über die Mitteleinstiegsplattform versetzten Seitengang mit 6 Coupés und WC.

Die Bündner Kulturbahn

4. JAHRGANG JUNI 2006

**Internationales
Dampffestival
in Untervaz**

Exodus der Dampfmaschinen
Bahnfieber: Fiktion und Realität
Der Bau der Linie Davos – Filisur

Logos at the bottom: Club 1889, Albula, and others.

13.2

Auszüge



VON FREDY PFISTER

Club 1889 – 10 Jahre

Ein grosses Bedürfnis

Die 11 Männer der ersten Stunde merkten schnell, dass sie nicht allein auf weiter Flur mit ihrer Idee standen. Viele beobachteten das Verschwinden schöner historischer RhB-Fahrzeuge, und damit auch das Verschwinden eines bestimmten und sicher auch geliebten Charakters der weltberühmten Gebirgsbahn, mit grossem Unbehagen und hegten eigene Pläne wie diese zu retten seien. Im Club 1889 fanden sie endlich den ersehnten Hafen. Die Mitgliederzahl und die Anzahl an Projekten nahmen rasant zu. Nach der 2. Jungfernfahrt des ältesten Wagens der RhB 1999 wurden zwei neue Arbeitsgruppen in Landquart/Chur und in Poschiavo gegründet, die je eigene Projekte verwirklichen. Deshalb findet die Generalversammlung jährlich an einem anderen Ort statt.

Catering

Von Anfang an war den Mitgliedern ihre Verpflegung wichtig. Selbstredend ist mit Verpflegung auch Geselligkeit und das Brainstorming beim Feierabendbier gemeint. Diese Quelle der Ideen nach getaner Arbeit ist äusserst ergiebig und führte in der Vergangenheit zu manchem geistigen Höhenflug, dem wiederum Taten folgten. So wurde schon an der Gründungsversammlung von 1996 die Charge eines Verpflegers vergeben, die rund vier Jahre später zur Gründung einer eigenen Catering-Gruppe führte. Die «Gastronomen» bewirten seit der Restauration zweier Gesellschaftswagen nicht nur die Fronarbeiter, sondern auch Reisegruppen auf ihrer nostalgischen Reise.



Ein Dankeschön an alle – auf die Zukunft!

Es sprengt den Rahmen der zur Verfügung stehenden Seiten in diesem Magazin, die fast als Chronologie des Erfolgs zu nennenden Aktivitäten des Club 1889 aufzuzählen. Über einzelne Projekte wurde in Zeitungen, im Internet und auch in früheren Ausgaben der *Bündner Kulturbahn* berichtet und kann auf unserer Homepage (www.club1889.ch) nachgelesen werden. Ebenso ist es ein hoffnungsloses Unterfangen, alle Menschen aufzulisten, die bis dato geholfen haben mit Herzblut, grösserem und kleinerem, stillem und offensichtlichem Engagement, mit Geld, mit Materiallieferungen, mit ihrem Einfluss und nach anderen Möglichkeiten die zahlreichen, ambitionierten Projekte zu verwirklichen. Sie freuen sich, «ihre» Fahrzeuge auf Fahrten anzutreffen. Auf die Zukunft des Club 1889 darf man gespannt sein. Es gibt noch einige Fahrzeuge, die es wert sind, gehebt und erlebt zu werden!

Zwischenbilanz

4 Personenwagen und 3 Güterwagen wurden durch den Club 1889 in den letzten 10 Jahren erfolgreich restauriert und stehen im Einsatz der RhB. 2 Wagen und 2 Loks werden demnächst wieder in Betrieb genommen. Eine weitere Lok soll für das Bahnmuseum in Bergün hergerichtet werden.

Diese Restaurierungen und Renovationen werden zum grössten Teil privat finanziert, wobei für die laufenden Projekte noch Geld gesammelt wird. Nach Abschluss der Arbeiten sieht der finanzielle Aufwand wie folgt aus:

«Samedrin»	C 2012	CHF	70 000.–
«La Bucunada»	C 114	CHF	35 000.–
«Fillsurer-Stübli»	B 2038	CHF	60 000.–
«Ul Mesolcines»	BC 110	CHF	80 000.–
«Rätia-Stübli»	D 4052	CHF	12 000.–
Jubi-Wagen Dampffreunde	Gbk 5563	CHF	2 500.–
Langholzwagen	N 1513 / N 1520	CHF	8 500.–
Gedeckter Güterwagen	K 5615	CHF	9 500.–
Bahnpostwagen	X 9076	CHF	5 000.–
Bernina-Krokodil	Ge 4/4 182	CHF	544 800.–
Dampflok «Heidi»	G 3/4 11	CHF	1 200 000.–
Die Engadinerin	Ge 2/4 205	CHF	268 500.–
Total		CHF	2 295 800.–

Bis Ende 2005 haben Clubmitglieder 19 895 registrierte Stunden allein an den oben aufgeführten Projekten ehrenamtlich gearbeitet. Dies ist die Arbeitszeit eines Mannes mit 40-Stunden-Woche während fast 10 Jahren! Grund genug, unseren Mitgliedern für den sehr grossen Einsatz zu danken.

13.3



Tausende Besucher am Dampffestival in Untervaz

Die Fans der guten alten Dampflokomotiven kamen gestern am Dampffestival in Untervaz voll auf ihre Rechnung. Die rund 8000 Besucher, die den Weg nach Untervaz fanden, konnten 14 betriebsfähige und gepflegte Dampfloks bestaunen. Der eigentliche Höhepunkt des Dampffestivals findet aber heute statt: Zwei frisch renovierte RHB-Lokomotiven werden getauft (Seite 9).

Bilder Theo Gstöhl

DIE SÜDOSTSCHWEIZ
AM SONNTAG

29. OKTOBER 2006

30. Oktober 2006

Bündner Tagblatt

13.4



Dampflo(c)k-Festival

Rund 15 000 Besucher lockte Europas grösstes Dampffestival am Wochenende nach Untervaz. Auch wenn am Sonntag bei Dauerregen vor allem Schirme für viel Farbe sorgten, liessen sich die Bahnfans die Freude an den historischen Lokomotiven nicht verderben.

► Seite 5

(Foto Verena Zimmermann)



13.5

Die Bündner Kulturbahn

4. JAHRGANG JUNI 2006

Der Star an der diesjährigen Spielwarenmesse Nürnberg war die «Rhätia»

VON THOMAS BRADLER

Die Kleine in Nürnberg ganz gross

Die Tenderlok G3/4 Nr. 1 «Rhätia», 1889 für die Landquart-Davos-Bahn gebaut, hat nach 117 Jahren ihren ersten Auslandsaufenthalt angetreten. Dank der Initiative der Nürnberger Firma E. P. Lehmann (LGB) konnte unsere «Rhätia» an zwei speziellen Veranstaltungen für Aufmerksamkeit sorgen: Vom 2.-7. Februar 2006 war sie der Star der Internationalen Nürnberger Spielwarenmesse. Unsere Kleinste war für ein-

mal die Grösste! Und anlässlich des 125-Jahre-Firmenjubiläums der LGB wird sie ebenfalls mit anderen Dampflokomotiven auf dem Nürnberger Firmen- und Festgelände vom 14. bis 16. Juli 2006 zu bewundern sein. Ihren nächsten Auftritt in heimischen Gefilden wird die Kleine spätestens am Dampffestival Ende Oktober 2006 absolvieren. Dann wird sie wieder die Kleinste unter Grossen sein.

Einweihung BC 110 «Ul Mesolcines»

Mit ausgezeichnete Bewirtung fand die 9. Generalversammlung am 31. März wiederum in der Betriebswerkstätte von Poschiavo statt. Die Anreise von Samedan ins Puschlav erfolgte mit zwei Extrazügen: im gelben Bernina-Bahn-Zug wurden den Sponsoren und Medienleuten der neue Wagen «Ul Mesolcines» vorgestellt [14.2], die Clubmitglieder reisten in einem grünen Zweiachserzug mit zwei roten, historischen Triebwagen [14.3]. Als Gäste konnten der Gemeindepräsident von Poschiavo, Robin Chianda und Roald Hofmann (Leiter Risikomanagement und Sicherheit) von der RhB begrüsst werden. Kein Vertreter der RhB-Direktion fand Zeit, an die Generalversammlung zu kommen, obwohl die Übergabe des BC 110 an die RhB geplant war. Deshalb wurde die Übergabe auf später verschoben.

Der Vorstand wurde en globo und mit Applaus bestätigt.

Der Club zählte 461 Mitglieder, wovon 60 Fronarbeit geleistet haben.

Dampflok G 3/4 11 «Heidi»

Der fertige Kessel wurde von den Niederlanden nach Schaffhausen zur DLM geliefert wo er isoliert werden sollte. Bei der Ankunft in Samedan war er es aber nicht und es mussten zahlreiche, zeitintensive Anpassungen vorgenommen werden. Die Firma FMG SA in Moudon goss nach Vorlage des rissigen Originals einen neuen Kamin. Die Mitglieder der Gruppe Poschiavo lackierten in der dortigen Betriebswerkstätte die Rückwand, den Öltank und das Führerhaus schwarz und bereits im Oktober konnten diese Bauteile in Samedan an der Lok montiert werden. Vom alten Heidi-Dampfkessel wurden nur wenige Teile verwendet.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die von der RhB-Diesellok verwendete Steuerwalze wurden vom RhB-Polymechanikerlehrling unter Anleitung des Lehrmeisters den Gegebenheiten der 182 angepasst. Viel Zeit nahm die Bearbeitung von Kleinteilen in Anspruch. Manchmal landete etwas auch wieder in der «Ausschusskiste», wie es Projektleiter Ernst Demonti bezeichnete. Bei dieser Arbeit «sprudelte die Motivation nicht aus allen Poren», besonders nicht an schönen Sommertagen.

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076

Die Tätigkeit der Gruppe Landquart/Chur fasste Gion Caprez unter dem Motto «Scha-ben, kratzen, schleifen» zusammen. Die Bearbeitung der Aluminiumoberflächen der Wagenseiten des zukünftigen Bahnpostwagens gestaltete sich schwieriger als angenommen.

«Ul Mesolcines»

Am 22. Januar wurde der fertige BC 110 zur Bemalung von Samedan nach Poschiavo überführt [14.1]. Anlässlich der Generalversammlung am 31. März wurde er der Öffentlichkeit vorgestellt [14.4–14.8]. Aber erst am 5. Mai Übergab Armin Brüngger aus obgenannten Gründen im Zuge des Einweihungsfests für den neuen Bahnhof von Tirano symbolisch den Wagenschlüssel der RhB-Direktion. Vorerst war der Wagen für Einsätze vom RhB-Geschäftsbereich Rollmaterial gesperrt worden, es mussten durch den Club noch einige technische Anpassungen vorgenommen werden.

Ge 2/4 205

Die Lok 205 wurde vom 17. Oktober bis zum 2. November unter Leitung des Projektleiters Christoph Kramer vom Gelände der ZHAW in Winterthur auf ein offenes Gelände beim Bahnhof von Arth-Goldau transportiert. Besonders heikel war der Transport auf dem Hochschulgelände selber, denn es musste für die 35 Tonnen schwere Lok die Kellergeschossdecke beim Standplatz abgestützt werden. Mitarbeiter der Firmen Stauffer Schienen- und Spezialfahrzeuge, Trans Cycle und von SBB Cargo standen insgesamt 3 Tage für den Transport der 205 von der ZHAW zum Güterbahnhof von Winterthur, wo der Transport per Rollschmelwagen erfolgte, und für den Ablad in Arth-Goldau im Einsatz. Laut dem Projektbericht «profitiert heute die Lok 205 von einem gedeckten Standplatz im Bahnhof Art-Goldau. Der öffentlichen Zugänglichkeit des Areals wurde Rechnung getragen: Sämtliche demontierbaren Accessoires der Lokomotive wie Loklaternen, Nummernschilder, Firmenbeschriftungen und Messgeräte in den Führerständen wurden entfernt».

Christoph Kramer plante, die 205 in den kommenden drei bis vier Jahren zu revidieren. Er rechnete mit rund 1500 ehrenamtlichen Arbeitsstunden. «Während der ersten Revisionsperiode werden die Hilfsbetriebe restauriert: Bereits ist der Kompressor sowie der Kompressorautomat ausgebaut. Vakuumpumpe und Umformergruppe für die Batterieladungen werden als nächstes folgen.» Ferner rechnete der Projektleiter mit namhaften Finanzbeiträgen in sechsstelliger Grössenordnung für Präsentationsstandorte in Oerlikon, Baden, Winterthur oder Graubünden.

Clubeigenes Catering

Das Catering-Team konnte 33 Einsätze leisten. An 23 Tagen leisteten RhB-Hostessen Dienst. Ferner wurden an 3 Abenden in der Betriebswerkstätte von Samedan Nachtessen zubereitet und für 5 Gruppen Apéros serviert.

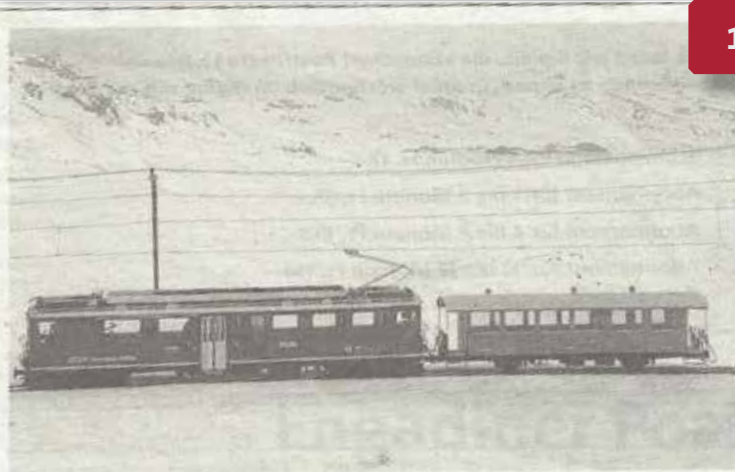
Fachpublikationen

Gian Brünger hat im Fachmagazin «LOKI Spezial» die Stammnetz-Krokodile der RhB vorgestellt. Dabei hat er es nicht versäumt, auch *historic RhB* und die angeschlossenen Vereine zu präsentieren **[14.9]**.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Die Rangierlokomotive Ge 2/4 212 (vormals Ge 2/4 206 von 1913) wurde ausrangiert. Sie gelangte später als aufgearbeitetes Denkmal zum Modelleisenbahn «Chemin de fer Kaeserberg» in Fribourg.

14.1



Neuer Bernina-Nostalgiewagen rollt an

Im grauen Grundierungsanstrich ist der 98-jährige Berninabahn-Personenwagen am 22. Januar am Lago Bianco zu sehen, als er von Samedan zur Malerei in RhB-Werkstätte Poschiavo unterwegs ist. Dort erhält der durch den Club 1889 zu restaurierende Wagen den originalgelben Anstrich.

Am 31. März wird das historische Fahrzeuge, das die Nostalgiewagenflotte bereichert, eingeweiht.

Foto: Tiberi Keller

14.2



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

Samedan, 28. Februar 2007

An die geladenen Medienleute

Einladung zur Übergabefahrt eines historischen Personenwagens im «gelben Zug»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir laden Sie ganz herzlich dazu ein, am 31. März 2007 mit uns einen neuen alten Eisenbahnwagen der ehemaligen Bernina-Bahn der Rätischen Bahn zu übergeben.

Nach rund 5'500 Arbeitsstunden haben die Mitglieder des Club 1889 den historischen Reisezugwagen BC 110 von 1909 in den Ursprungszustand zurückversetzt. Anlässlich der Generalversammlung 2007 des Vereins in der Betriebswerkstätte der RhB in Poschiavo wird der Wagen in einem spektakulären und **gelben Extrazug** von Pontresina über den Bernina-Pass ins Puschlav überführt, getauft und der RhB offiziell übergeben.

Die Rätische Bahn wird den Wagen in ihren Erlebnisbahn-Wagenpark aufnehmen und entsprechend einsetzen.

Weitere Angaben zum Programm, zum Wagen, zum Zug und zum Verein entnehmen Sie bitte der beigelegten Pressemappe.

Erfahrungsgemäss erwarten wir weit über hundert Gäste und Bahnfotografen aus dem In- und Ausland.

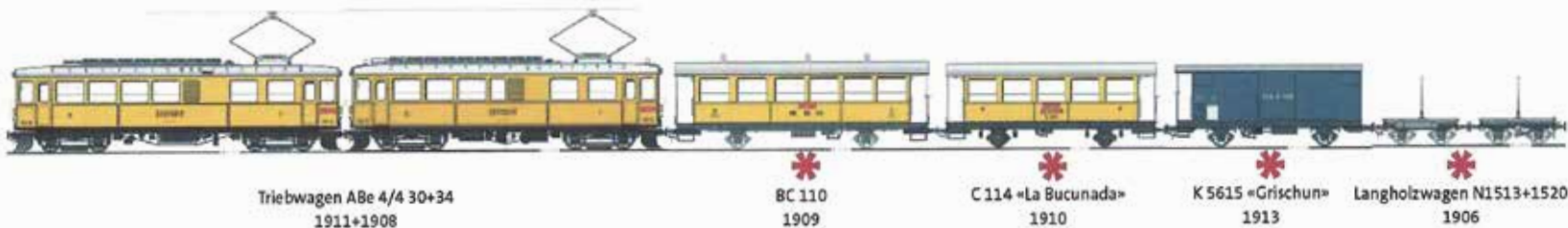
Weil diese Reise zu Ehren eines Eisenbahnwagens ein besonderes Erlebnis sein wird, würde es uns freuen, Sie in unserer Mitte begrüssen zu dürfen!

Ihre Anmeldung erwarten wir bis zum 10. März 2007 unter folgender E-Mail-Adresse:
arminbruengger@bluewin.ch

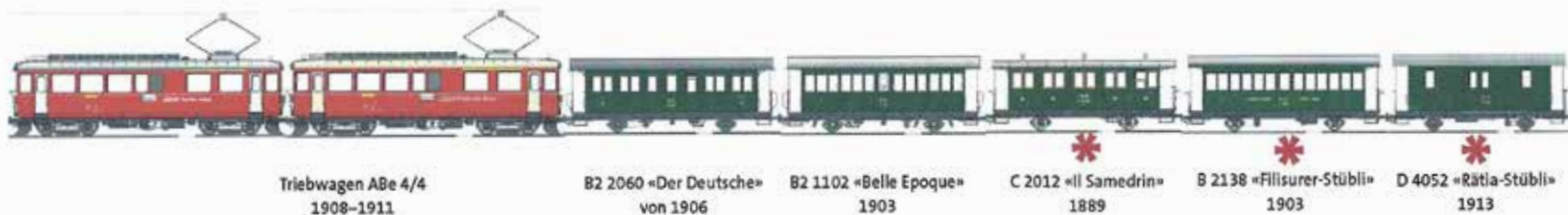
Mit freundlichen Grüssen

Armin Brüngger
Vizepräsident Club 1889

Der gelbe Übergabezug für geladene Gäste



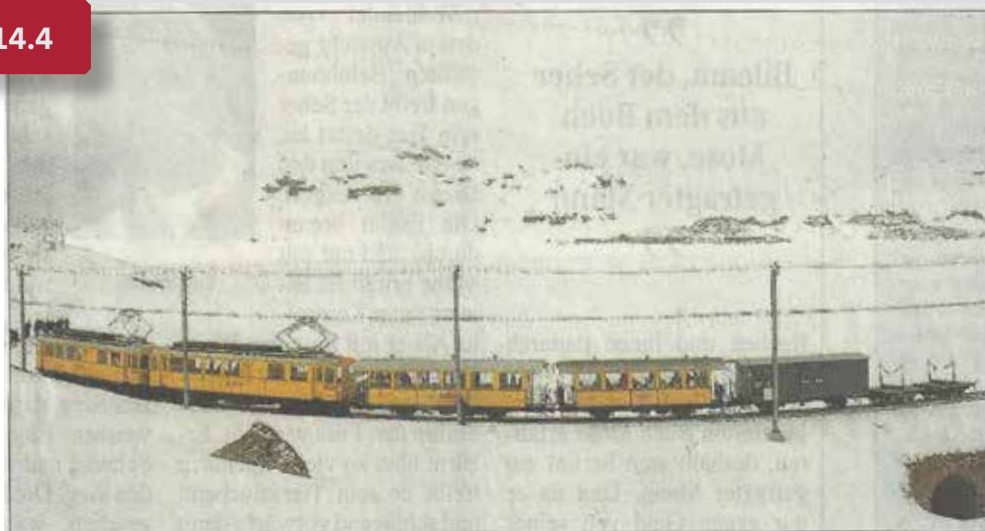
Der grüne Extrazug an die GV des Club 1889



* Diese historischen Fahrzeuge aus dem Erlebniswagen-Park der RhB wurden durch den Club 1889 restauriert/renoviert und werden im Folgenden beschrieben.



14.4



Hoch auf dem gelben Wagen

Ein Extrazug hat am Wochenende auf der Berninabahn für Aufsehen gesorgt. Die Fahrt mit der historisch gelben Berninabahn führte von Samedan nach Poschiavo, wo am Samstag ein restaurierter historischer Personenwagen der Berninabahn, der BC 110 (Mitte), eingeweiht wurde. Restauriert wurde der Personenwagen vom Club 1889. Dieser 460 Mitglieder starke Verein restauriert derzeit auch die Bernina-Krokodillok 182 und die Dampflok «Heidi». In naher Zukunft soll auch eine RhB-Elektrolok der ersten Generation restauriert werden. Diese befindet sich derzeit noch vor dem Technikum in Winterthur und soll im künftigen Bergüner Eisenbahnmuseum einen neuen Platz finden.

(Foto Tibert Keller)

14.5

Ein neuer alter Wagen für die RhB



Sie vom Club 1889 haben diesen Frühling den aus eigener Kraft und mit Sponsorengeldern vorbildlich restaurierten 98-jährigen Wagen BC 110 der einst eigenständigen Berninabahn an die RhB übergeben. Er erscheint wieder im ursprünglichen Gelb und hat als Besonderheit Korbessel in einem Abteil. Drei weitere Berninabahn-Nostalgiefahrzeuge stehen der RhB zur Verfügung: ein Wagen, den der Club vor fünf Jahren restauriert hat, und zwei Triebwagen von 1908/1911. Der Club, dem viele aktive und pensionierte Eisenbahner angehören, gliedert sich in drei Gruppen, die in den Depots von Samedan, Poschiavo und Chur Sand aktiv sind. In Poschiavo befassen sich hauptsächlich Lokführer mit der Wiederinbetriebnahme «ihres» Bernina-Krokodils von 1927, das im 2008 erstmals nach über 30 Jahren wieder aus eigener Kraft über die Heimatlinie fahren soll. Die Samedaner erwecken das «Heidi», die G 3/4 11-Dampflok von 1902 mit einem ölgefeuerten Kessel zu neuem Leben. Ausserdem plant der Club, die vor dem Technikum Winterthur aufgestellte Pionier-Elektrolok Ge 2/4 205 von 1913 für das künftige Eisenbahnmuseum von Bergün zurückzuholen. Weitere Infos auf www.club1889.ch.

Text und Foto: Tibert Keller

Der Club 1889 weihte den «Mesolcines» ein

Berninabahn-Nostalgieflotte erhält Zuwachs

«Mesolcines» nennt sich das jüngste Glied in der Reihe der durch den Club 1889 restaurierten RhB-Nostalgiewagen. Am Samstag fanden in Poschiavo die Einweihungsfeierlichkeiten und die Vereins-Generalversammlung statt.

Tibert Keller

Die Produktivität des Club 1889, der seit zehn Jahren hauptsächlich in Samedan historisch wertvolle Wagen restauriert, ist auch dem RhB-Direktor Ernst Bachmann nicht entgangen. Er liess am Samstag vor den rund 150 Teilnehmern an der Übergabefeier des «Mesolcines» in Poschiavo den aktiven Klubmitgliedern explizit seine Anerkennung und Wertschätzung ausrichten. Jüngstes Kind aus der Reihe der restaurierten RhB-Wagen ist der BC 110, ein 1909 für die damalige eigenständige Berninabahn erbauter Zweifachser mit offenen Plattformen und Plätzen in der 2. und 3. Klasse. Den Namen erhielt das Fahrzeug, weil es 1996 bis 2002 in Touristenzügen auf dem verbliebenen Rest der Misoxerbahn diente. Die Restaurierung durch den Club 1889 begann 2003. Zuerst einige Wochen im Verkehrshaus Luzern und dann im Samedner RhB-Depot.

Korbessel für die 2. Klasse

Während vier Jahren sind 5500 Arbeitsstunden und 110 000 Franken Materialkosten investiert worden, wie Projektleiter Armin Brüngger aus Samedan an der Übergabefeier bekanntgab. Der im ursprünglichen Berninabahn-gelb gehaltene Wagen besitzt als einzigartige Besonderheit neben den Drittklass-Holzbänken ein Zweitklass-Abteil mit zwölf Plätzen, die als Korbessel ausgeführt sind. Bernard Verdet aus Lavin hat sie nach alten Innenaufnahmen des Wagens nachgebaut.

Nun darf die RhB über den Wagen verfügen und ihn als Nostalgiefahrzeug auf dem gesamten Netz einsetzen. So beispielsweise am kommenden 5. Mai anlässlich des Einweihungsfests für den umgebauten Bahnhof Tirano wird auch der BC 110 den für Publikumsfahrten vorgesehenen Nostalgiezug bereichern.

Drei Lokomotiven in Arbeit

Turnusgemäss hielt der Verein am letzten Samstag auch seine Generalversammlung in Poschiavo ab, an der Dino Zanetti, Podestà der Gemeinde, die Gäste begrüßte. Bemerkenswert, dass weit über 100 der total 460 Mitglieder aus allen Teilen der Schweiz und sogar aus Deutschland den weiten Weg auf sich genommen haben.

Versammlung genoss die 80-jährige Krokodillok 182. Deren aufwendige Restaurierung durch die Puschlaver Abteilung des Klubs ist schon weit gediehen. Aktivmitglied Mario Costa hofft, dass das Unikat 2008 nach rund 30 Jahren wieder auf der dann zum Einsatz kommen wird.

Daneben laufen noch weitere Projekte, wie die Reaktivierung der Dampflokomotive «Heidi» von 1902 und die Rückführung der in Winterthur aufgestellten Lok 205. Mit Jahrgang 1913 ist sie der älteste Vertreter der pionierhaften Elektrifizierung der Unterengadin-Linie. Diese und alle anderen Projekte des Klubs sind auch im Internet vorgestellt.

www.club1889.ch



Während sich Silvana Stuppan anschickt, den Wagen auf den Namen «Mesolcines» zu taufen, zeigt Armin Brüngger das Namensschild für den BC 110.

Foto: Tibert Keller

In Poschiavo ist der RhB am Samstag ein frisch restaurierter Wagen der ehemaligen Berninabahn übergeben worden. Der BC 110 wurde vom «Club 1889» in 5500 Arbeitsstunden erneuert.

Von Marina Fuchs

Poschiavo. – Der 1986 gegründete Verein «Club 1889» hat sich mit seinen mehr als 450 Mitgliedern zum Ziel gesetzt, in Freiwilligenarbeit historische Eisenbahnwagen der Rhätischen Bahn (RhB) zu restaurieren und so der Nachwelt zu erhalten. Das jüngste Ergebnis dieser Arbeit wurde am vergangenen Samstag in Poschiavo getauft und an die RhB übergeben. Bei dem Wagen handelt es sich um den historischen Reisezugwagen BC 110 der ehemaligen Berninabahn aus dem Jahr 1909. Er wurde in rund 5500 Arbeitsstunden von 2003 bis 2007 in seinen Ursprungszustand zurückversetzt und strahlt nun wieder in leuchtendem Gelb.

Zwei historische Sonderzüge

Extra für die feierliche Übergabe wurden zwei Sonderzüge zusammengestellt. Pünktlich um 9.10 Uhr startete der frisch restaurierte gelbe Zug in Pontresina mit zwei Triebwagen von 1911 beziehungsweise 1908, dem BC 110, dem C 114 «La Bucunada» und zwei weiteren Wagen, die ebenfalls vom Club 1889 restauriert worden

waren. Ein grüner Extrazug an die Generalversammlung des Clubs in Poschiavo folgte, ebenfalls zusammengestellt aus historischen Wagen von 1889 bis 1913. Schon auf dem Bahnsteig herrschte grosses Gedränge und man merkte schnell, dass da Eisenbahnkenner und Enthusiasten unter sich sind. Da wurde gefachsimpelt und jeder kannte jeden. Beim ersten Fotohalt in Bernina Suot wurde es dann besonders spannend. Als bester Platz zum Ablichten der beiden Züge war ein Hügel neben dem Bahngleis ausgemacht worden. Ohne zu zögern kämpften sich die zahlreichen Fotografen durch den teils mehr als knietiefen Schnee bergauf und machten ihre Bilder. In vielen Kehren ging es in der Folge durch die frisch verschneite Landschaft und Nebel weiter ins frühlingshafte Puschlav.

Ein Reisezugwagen von 1909

Dort angekommen wurde das neue Prunkstück des Erlebnisbahn-Wagenparks der RhB auf den Namen «Mesolcines» getauft. Der Name hat mit der Geschichte des BC 110 zu tun, war doch sein letzter Einsatzort vor der Restauration das Misox. 1943, als die Berninabahn von der RhB übernommen wurde, wurde der Wagen zunächst umgespritzt. Crème-grün statt gelb war angesagt. Zu Beginn der Siebzigerjahre genügte der Reisekomfort des einstmaligen Massstäbe setzenden BC 110 den Ansprüchen nicht mehr. Er fristete seine Tage als Magazinwagen für die Elektriker der Siche-

rungsanlagen und tat danach Dienst als Teil eines Touristenzuges der «Ferrovia Mesolcinese». 2003 vertrat er bei einer Ausstellung im Luzerner Verkehrshaus die RhB und den «Club 1889», dessen Mitglieder vor den Augen der Ausstellungsbesucher an der Restauration des Wagens arbeiteten.

Zeitwert von 385 000 Franken

«Die Arbeiten haben allein mehr als 100 000 Schweizer Franken an Materialkosten verschlungen, der Wert des Wagens beträgt 385 000 Franken», erklärte der Vizepräsident des Clubs, Armin Brüngger bei der Feier vom Samstag im Puschlav und gab der Hoffnung Ausdruck, dass der in neuem Glanz erstrahlende BC 110 häufig auf dem Netz der RhB fahren und vielen Menschen Freude machen werde. Die Übergabe fand in Poschiavo statt, weil dieses Jahr die Generalversammlung des «Clubs 1889» dort durchgeführt wurde. Diese findet immer abwechselnd im Puschlav, in Chur und Samedan statt. Der Vertreter der Rhätischen Bahn, Roald Hofmann, Leiter Risikomanagement und Sicherheit, bedankte sich bei allen Spendern und Sponsoren und würdigte das grosse Werk der Freizeitarbeit der vielen engagierten Clubmitglieder. «Dies ist keine Selbstverständlichkeit in der heutigen Zeit», betonte er. Bei der Einweihung des neuen Bahnhofs im italienischen Tirano werde der restaurierte Wagen vor prominentem Publikum einen grossen Auftritt haben», stellte Hofmann abschliessend fest.

RhB erbt Wagen der früheren Berninabahn



Freude über das gelungene Werk: Den Mitgliedern des «Club 1889» mit ihrem Einsatz ist es zu verdanken, dass der BC 110 in neuem Glanz erstrahlt. Bild Marina Fuchs



CLUB 1889

14.8

Generalversammlung in Poschiavo und Übergabe des BC 110 an die Rhätische Bahn

Am 31. März 2007 führte der Club 1889 die Generalversammlung in Poschiavo durch. Wieder einmal durften wir im Puschlav zu Gast sein. Da der Club aufgeteilt ist in die Sektionen Samedan, Poschiavo und Chur/Landquart, werden die Generalversammlungen jedes Jahr in einer dieser Regionen durchgeführt. Wie jedes Jahr kommen die Mitglieder in den Genuss eines Extrazuges, der aus den restaurierten Wagen des Club 1889 besteht.



In Bernina Suot wird der gelbe vom grünen Zug überholt!

Dieses Jahr fuhren sogar zwei Züge, ein gelber und ein grüner Zug! Die Fahrt führte uns über die wunderschöne Bernina, deren Streckenführung wie die Albula-Linie in die Liste der Kandidatur zum UNESCO-Welterbe aufgenommen wurde. Mit Kaffee und Gipfeli sowie Fotohalten wurden die Mitglieder in den zwei Zügen verwöhnt.

In Poschiavo eingetroffen, wurde anschliessend der BC 110 «Mesolcines» getauft und der Rhätischen Bahn übergeben. Als



Taufe des BC 110 in Poschiavo.



GV 2007 in der Betriebswerkstätte RhB in Poschiavo.



Die Helfer des BC 110 «Mesolcines» vor «ihrem» Wagen.

Taufpatin konnte die Samednerin Silvana Stuppan gewonnen werden. Sie ist eine der wenigen Frauen, die im Club mithilft, die Wagen zu restaurieren. Als Gesandter von der RhB rühmte Roald Hofmann das neuste Werk und übermittelte die besten Grüsse von der Direktion. In der RhB Betriebswerkstätte Poschiavo wurden ein Apéro und ein feines Mittagessen serviert. Das Team des Gastronomiebetriebes Croce Bianco in Poschiavo bediente uns vorzüglich.

Um 14 Uhr wurde die GV von Präsident Hans Peter Pitschi eröffnet. Zu Beginn gab es Grussworte vom Gemeindepräsidenten Dino Zanetti. Die Versammlung verlief zügig. Pünktlich um 16 Uhr fuhr der Extrazug wieder ins Engadin zurück.

Personenwagen BC 110 «Mesolcines»

Exakt auf die diesjährige Versammlung wurde von der Gruppe Samedan der ehemalige Bernina-Bahn-Wagen BC 110 «Mesolcines» fertig gestellt. Wie ursprünglich in gelber Farbe, restaurierten die Fronarbeiter diesen Wagen in 5500 Stunden.

Dieser Wagen wurde 1909 von der Schweizerischen Industrie Gesellschaft Neuhausen SIG an die damalige Bernina Bahn geliefert. Er wurde wie die Triebwagen im Zweiklassen-System ausgestattet. Die 2. Klasse mit Polsterstühlen und die 3. Klasse mit Holzbänken. 1926 wurde ein Wagen als Versuch um die touristische Attraktivität zu steigern und um das Unterangebot der noblen 2. Klasse zu bewältigen, mit Korbsesseln ausgestattet. Durch Fotos aus dem Archiv der RhB wurde der Club 1889 darauf aufmerksam und stattete die noble 2. Klasse mit Korbsesseln aus. In Lavin fanden Mitglieder einen Korbflechter alter Schule. Damit ist der BC 110 wohl der einzige Wagen in der Schweiz mit geflochtenen Sesseln.

Projekte des Club 1889

Dem Club 1889 geht die Arbeit nie aus! In der Betriebswerkstätte Samedan wird an einer ölgefeuerten Dampflok der Rhätischen Bahn G 3/4 11 «HEIDI» gearbeitet. Als nächster Wagen wird ein Gepäckwagen aus dem Jahre 1895 möglichst originalgetreu restauriert. Dieser soll als Begleitwagen zur Dampflok Nr. 11 dienen. Die Gruppe Chur/Landquart wird einen Güterwagen restaurieren und in Poschiavo wird am legendären Bernina Krokodil Ge 4/4 182 gearbeitet.

Mitglieder und Gönner

Dem Club 1889 gehören zahlreiche Mitglieder aus dem In- und Ausland an. Es werden von Jahr zu Jahr mehr! Mit diesen Beiträgen finanzieren sie einen kleinen Teil für die Aufarbeitung der Nostalgiefahrzeuge. Bei jedem Wagen sind wir auch auf die grosszügigen Sponsoren und Gönner angewiesen! Deren Leistungen können in Geldbeträgen oder in Materialspenden erfolgen. Immer wieder können wir vom Club Firmen und einheimische Betriebe und private Personen gewinnen, die uns unterstützen.

Die Revision des «Flisurerstübli» wurde von der Gemeinde Filisur, Tourismus, dem Gewerbeverein und von Privaten finanziert.



Die freiwilligen Helfer der Firma Duttweiler Samedan, die Arbeit und Material für das Dach des BC 110 sponserte. Jon Melcher, Jan Buchli und Marco Lütcher im «Kleinen Samedrin» dem ältesten RhB-Personenwagen aus dem Jahre 1889.

Club 1889, Samedan

Fünf Vereine erhalten das historische Erbe der RhB

historic RhB

«Verein der Dampffreunde der Rhätischen Bahn», «Club 1889»,
Verein «Pro Salonwagen der RhB», «Bahnhistorisches Museum Albula»
und «Freunde der Schmalspurbahnen».

Ende des 19. Jahrhunderts galten Reisen in die Luftkurorte oder Heilbäder Graubündens als äusserst unbequem, ja fast gesundheitsgefährdend. In den nur spärlich geführten Postkursen, gleichbedeutend mit hohen Zeitverlusten, Unbequemlichkeit und schlechtem Wagenmaterial bereitete die Anreise für kränkelnde wie auch für gesunde Erholungssuchende unüberwindliche Hindernisse.

Die Eisenbahn brachte plötzlich jeden in wesentlich kürzerer Fahrzeit, vor Wind und Wetter geschützt, in angenehmster Weise an sein Ziel. Gesundheits- und

Sporttourismus, die für ihre Entwicklung dringend auf neue Impulse angewiesen waren, konnten von nun an vom revolutionären Transportmittel nur profitieren.

Und die Eisenbahn passte sich von Beginn an den Bedürfnissen ihrer meist gut betuchten Kunden an und bot ihnen grösstmöglichen Komfort. So führten ihre Züge bereits zu Beginn neben der allgemein üblichen «Holzklasse» auch 2. und 1. Klasse.

In Graubünden hinterliess jede Zeitepoche auch bei der Eisenbahn ihre besonderen Bahnwagen.

Gestiegene Komfortansprüche verlangten neue Fahrzeuge, aber wegen der starken saisonalen Reisenachfrage bei der Rhätischen Bahn mussten auch die Oldtimer noch lange Zeit als Reserve vorgehalten werden. Und als man in der Lage war, auch in Spitzenzeiten moderne Wagen anzubieten, erkannte man bereits in weiten Kreisen den Wert der «alten Kisten» als wertvolle, erhaltenswerte Kulturdenkmäler. ○

14.9



«Club 1889»-Fahrt anlässlich der Einweihung der restaurierten Langholzwagen. Filisur, 11. Oktober 2002.





Verein der Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Der «Verein der Dampffreunde der Rhätischen Bahn» sichert den Fortbestand der Dampfmontik. 1977 regte sich Widerstand, als die RhB ihre letzten Dampflokomotiven stilllegen wollte. Ein «Verein der Dampffreunde der Rhätischen Bahn» schuf mit einer grossen Fan-Gemeinde Interesse und Nachfrage nach regelmässigen Dampffahrten und damit auch die finanzielle Basis für Betrieb und Unterhalt der beiden noch vorhandenen Dampflokomotiven aus dem Jahre 1906.

Seither haben sich die «Dampffreunde» zum Reiseveranstalter für historische Züge entwickelt. Dampffahrten gehören dabei zum beliebtesten Standardangebot.

Die «Dampffreunde» haben als Stationshalter das Verkaufsgeschäft der Rhätischen Bahn in Bonaduz übernommen und verkaufen nebst der üblichen RhB-Verkaufspalette auch Nostalgiefahrten.
www.dampfvereinrhb.ch



Club 1889

«Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn.»

Als in den Neunzigerjahren viele der alten Reisezugwagen ausgemustert und dem Abbruch heimfielen, gründeten 1996 in Samedan und 1999 in Poschiavo und Chur vorwiegend aus Lokführer- und Handwerkerkreisen stammende Enthusiasten den «Club 1889», um einige von ihrem Aussehen, ihrer Einrichtung oder ihrer Geschichte her besonders wertvolle Oldtimer vor dem Verfall zu retten, zu restaurieren und in fahrfähigem Zustand der Nachwelt zu erhalten. Auf die Qualität der bisher durchgeführten Restaurierungen darf der «Club 1889» stolz sein!

www.club1889.ch



Verein «Pro Salonwagen der RhB»

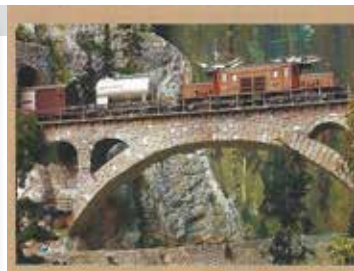
«SOS - Helfen Sie, die historischen Salonwagen zu retten!»

Im selben Jahr entstand auch der Verein «Pro Salonwagen RhB» mit dem Ziel, vier Pullman-Salonwagen aus dem Jahr 1931 mit einer reichen Vergangenheit vor dem Abbruch zu retten. Die Pullman-Freunde, Bahn-Nostalgiker und Anhänger des grossen Vorbildes «Orient Express» wollten mit diesen Zeitzeugen der «Belle Epoque» für die Erlebnisbahn RhB neue Akzente setzen.

Dieser «Orient Express der Alpen» bietet die ideale Infrastruktur für Luxusfahrten auf der Glacier-Express-Route zwischen St. Moritz und Zermatt.

Allen Gruppierungen von Bahn-Nostalgikern ist gemeinsam, dass sich innert weniger Jahre Vereine mit Mitgliedern aus der ganzen Schweiz und vielen Nachbarländern entwickelten.

www.verein-pro-salonwagen.ch



Freunde der Schmalspurbahnen

1988 gründeten Eisenbahn-Modellbauer in Felsberg den Verein «Freunde der Schmalspurbahnen». Tätigkeiten: Beschäftigung mit den Schmalspurbahnen der Alpen mit Schwerpunkt RhB in allen seinen Formen: Technik, Geschichte, Bau, Betrieb und seine Wiedergabe im Modell. Modulbau in der Spurweite H0m. Vermittlung von Know-how im Modellbau mittels Baukursen.

www.schmalspurn.ch



Bahnhistorisches Museum Albula

Aus dem Bedürfnis heraus, die historischen Werte der Rhätischen Bahn sowie deren Bedeutung im wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Zusammenhang in den entsprechenden Zeitepochen zu erfassen und zu vermitteln, entwickelte sich schliesslich die Idee eines bahnhistorischen Museums im Herzen der Albulastrecke.

www.bahnmuseum-albula.ch



Konzentration auf die Kernaufgabe

Alle die erwähnten Vereine konzentrieren sich auf ihre Kernaufgabe. Damit ihr Schaffen nach aussen auch bekannt wird und die breite Öffentlichkeit, Gönner und Sponsoren auf sie aufmerksam werden, gaben sie sich im Juni 2003 ein gemeinsames Dach: «historic RhB».

Gemeinsames Ziel: «Die Erhaltung, Restaurierung und Instandstellung sowie die Zurschaustellung und den Betrieb von betriebsfähigen, historischen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn auf deren Netz auf gemeinnütziger Basis.»

Über 40 betriebsfähige, historische Fahrzeuge

Von den insgesamt 44 auf dem Netz der RhB verkehrenden und betriebsfähigen historischen Triebfahrzeugen, Reisezug- und Güterwagen stehen 23 unter der besonderen Obhut von historic RhB. ○

Fleissige Projektarbeit

Die 10. Generalversammlung wurde im Hotel Bellavista in Disentis abgehalten. Die Gemeinderatspräsidentin, Cecilia Maissen-Desax begrüsst die Clubmitglieder in der Surselva und stellt die grösste Gemeinde im Bündner Oberland vor. Sie wünscht dem Club 1889 viel Erfolg und viele neue Mitglieder.

Als Gäste waren zudem Willi Hochstrasser als Präsident von *historic RhB* sowie Roald Hofmann (Leiter Risikomanagement und Sicherheit) als Vertreter der RhB anwesend. Die Vertreter der Direktion der RhB haben sich entschuldigt.

Für Christoph Roner wird neu Armin Brüngger zum *historic-RhB*-Delegierten gewählt. Der Verein zählt immer noch 461 Mitglieder.

Die Clubmitglieder werden vom Präsidenten darüber informiert, dass der Verein gemäss kantonalem Steuergesetz die Steuerbefreiung definitiv erhalten hat. Damit können Zuwendungen an Projekte von den Steuern abgezogen werden.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

In Samedan konnte der Kessel auf den fertigen Rahmen gestellt und die Vakuumbremse neu erstellt werden. Ein grosse, zeitraubende Arbeit war die Anpassung der Kuppelstangenlager auf die Kurbelzapfen. Jedes Lager musste geschabt und auf den Zapfen angepasst werden. Die Lampen der Heidi wurden in der Wagen-Werkstätte des Club Furka Bergstrecke in Aarau hergestellt und an Sponsoren verkauft **[15.6]**.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Am 26. April lud der Club die Sponsoren und Fronarbeiter der 182 zur Überfuhr der Lok zur RhB-Hauptwerkstätte in Landquart ein **[15.2-15.4]**, wo sie bezüglich der elektrischen Anlagen auf Herz und Nieren geprüft wurde. Die Rückfuhr nach Poschiavo erfolgte am 7. Mai **[15.6]**.

«Ul Mesolcines»

Der BC 110 wurde nach den erfolgten Nachbesserung vom Bundesamt für Verkehr abgenommen.

«Filisurer-Stübli»

Das Office im Filisurer-Stübli wurden den neuen Anforderung des Caterings angepasst.

X 2938 (F 4004)

Armin Brüngger hat nach der Vollendung des «Ul Mesolcines» ein neues Wagen-Restaurationsprojekt in Angriff genommen: den X 2938 der DFB (vormals F 4004 der RhB), welchen er im Jahr 2000 bei der Betriebswerkstätte Samedan abgestellt hatte. Jetzt wurde der gesamte Wagen vollständig demontiert und alle morschen Teile (wie z. B. der Fussboden, Täferbretter und die Decke demontiert) entsorgt. Der Wagenrahmen konnte so gerichtet werden und wurde wiederum von der Firma Joseph Meyer Rail AG in Rheinfelden gesandstrahlt, grundiert und gespritzt.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

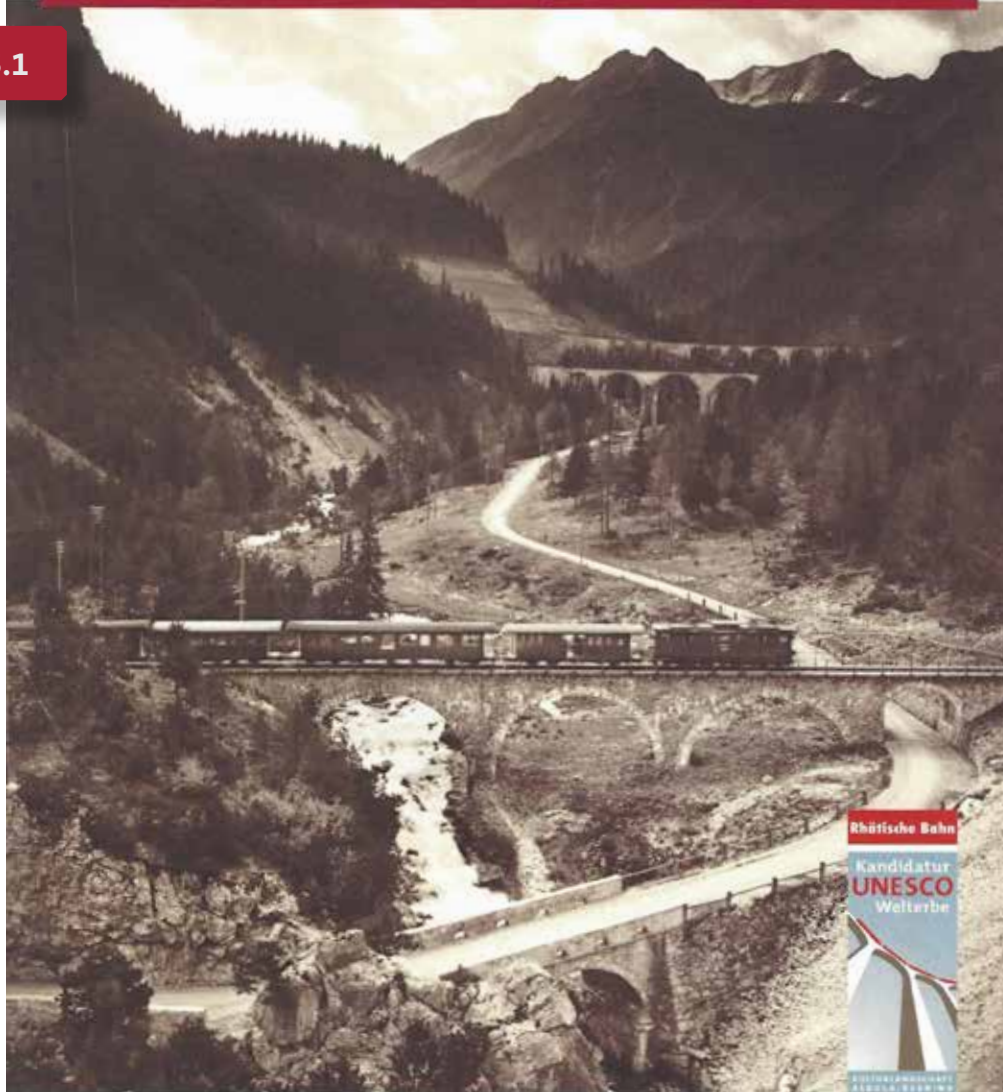
- Am 18. November wurde eines der drei letzten weltbekanntesten, fahrbaren Krokodile, die Ge 6/6 412 von 1925 wegen eines Getriebebeschadens verschrottet. Die Lok war seit 2005 im attraktiven Pullman-Blau unterwegs.



5. JAHRGANG 2008

Die Bündner Kulturbahn

15.1



Rhätische Bahn

Kandidatur
UNESCO
Welterbe

POSTKARTENSTATION
ALBUSSERBACH

graubünden

**arbeit
&verkehr**

19. Mai 2008,

15.2

Berninakrokodil auf Reisen

Die Berninabahn-Krokodillokomotive Ge 4/4 182, die Mitglieder des Clubs 1889 – vor allem aktive und pensionierte RhB-Mitarbeiter – vor bald zehn Jahren aus Frankreich in die Heimat zurückholten und seither liebevoll restaurieren, ist am 26. April vom Depot Poschiavo in die RhB-Werkstätte Landquart überführt worden. Dort sollen die neu eingebauten elektrischen Hilfsbetriebe überprüft werden. Die Reaktivierung der 60-jährigen Gleichstromlok ist trotz beachtlicher Schwierigkeiten, war doch in Frankreich (nicht nur) alles Kupfer weggekommen, schon recht weit fortgeschritten. Jedenfalls äusserlich präsentiert sich das Unikat als Bijou. Der Club 1889 lud Fronarbeiter und Sponsoren zur Mitfahrt in den angehängten, auch vom Klub restaurierten historischen Wagen ein. Die Traktion besorgten auf dem Gleichstromabschnitt der Unesco-Werbetriebswagen 51 und danach die Ge 4/4 604 mit Lokführer Ernst Demonti im Führerstand. Er ist zugleich Projektleiter der Restaurierungsarbeiten. Er hofft, dass die «182» nächstes Jahr nach 30-jähriger Pause wieder fahrfähig ist und im 2010 die Hundertjahrfeier der Berninabahn bereichern wird. Weitere Infos auf www.club1889.ch.

Text und Foto: Tibert Keller



Beim Zwischenhalt in Rothenbrunnen posieren vor der Ge 4/4 182 Vertreter des Clubs 1889. Von links: Projektleiter Ernst Demonti, Armin Brüngger, Dino Tuena, Nadir Menghini und Franz Menghini.



Il "coccodrillo del Bernina", la locomotiva elettrica Ge 4/4 182 del 1928, è stato portato il 26 aprile da Poschiavo a Landquart per misure e prove degli apparati elettrici. La locomotiva è già stata restaurata in gran parte e si spera di rimetterla in servizio, per il prossimo anno, dopo più di 30 anni di inattività. Durante le celebrazioni del centenario della Ferrovia del Bernina nel 2010 sarà di certo uno star. Per il lungo viaggio fino a Landquart è stato formato un treno speciale con carrozze storiche, restaurate dal club 1889 che si occupa anche della 182. Sulla linea del Bernina è stato trainato dalla elettromotrice S1 "Unesco", mentre sotto la corrente alternata delle RfB è toccato alla Ge 4/4 604. Invitati al viaggio erano i soci che lavorano al restauro della locomotiva e privati che hanno economicamente contribuito al restauro, abbastanza costoso. Dopo il ritorno dalla Francia, quasi dieci anni fa, la 182 era in condizioni disastrose. Nella foto, il treno speciale con il "coccodrillo del Bernina" Ge 4/4 182, in seconda posizione, sul viadotto del Landwasser a Filisur, il 26 aprile scorso.

Testo e foto Tibert Keller

15.4



Berninabahn-Krokodillok auf grosser Reise

tic. Bald ist es zehn Jahre her, seit die einzigartige Krokodillok der Bernina-Linie aus Frankreich zurückgekehrt ist. Seither arbeiten hauptsächlich Puschlaver Mitglieder des Club 1889 an der Reaktivierung der Ge 4/4 182 von 1928.

Dank diesem Froneinsatz und Entgegenkommen der RhB sowie privaten Geldgebern sind die Arbeiten soweit gediehen, dass wichtige Teile der elektrischen Ausrüstung rekonstruiert und in der äusserlich auch schon prächtig restaurierten historischen Lok eingebaut sind.

Um diese zu prüfen ist die braune Lok am Samstag mit einem Extrazug von Poschiavo nach Landquart gebracht worden. Der Club 1889 lud bei dieser Gelegenheit die Macher und Geldgeber zur Mitfahrt in diesem Zug ein, weshalb auch vier vom Club bereits aufgearbeitete historische Wagen den bunten Sonderzug bereicherten.

Nach den Tests in der Landquarter RhB-Werkstätte kehrt die Lok, diesmal voraussichtlich in einem Güterzug, nach Poschiavo zurück, um mit den Restaurierungsarbeiten fortzufahren. Projektleiter Ernesto Demonti hofft,

dass die Lok nächstes Jahr, erstmals nach 30 Jahren, wieder selbstständig auf ihrer angestammten Linie Züge führen kann. Sie würde 2010, anlässlich der 100-Jahre-Feier der Bernina-Linie, bestimmt zu einem Besuchermagnet.

Bild: Lokwechsel in Pontresina. Für die Weiterfahrt nach Landquart bekommt die äusserlich bereits restaurierte Berninabahn-Krokodillok eine Wechselstromlok vorgespannt. Foto: Christian Ticar

www.club1889.ch

15.5

Bernina-Krokodil zurück in Poschiavo



Die Ge 4/4 182 wurde am 7. Mai 2008 mit Zug 5151 wieder auf den Heimweg nach Poschiavo geschickt. Die Lok war zum Messen von verschiedenen elektrischen Komponenten in der Hauptwerkstätte in Landquart. In Poschiavo wird jetzt weiter am attraktiven Oldtimer gearbeitet. wh

Zug 5151 mit der Ge 4/4 182. Gleich hinter der Zuglok die Ge 6/6ⁿ. Bei Bonaduz.



CLUB 1889

Il Club 1889 e l'ierta da la cultura mundiala da l'Unesco – Der Club 1889 und das Unesco-Weltkulturerbe

Nus dal Club 1889 restorains vaguns e locomotivas istoricas da la Viefier retica, cul bôt da'ls metter a dispuziun al public interesso. In vista a la pussibiltè, cha la lingia da l'Alvra e dal Bernina vegnan acceptedas scu part da l'ierta culturela da l'Unesco, survain nossa lavur ün'ulteriu aspet interessant: Che attracziun cha que füss da pudair giodair ils duos tragets d'importanza mundiala in noss veiculs istorics!

Die Aufnahme der Albul- und der Bernina-Bahn ins Unesco-Weltkulturerbe rückt in greifbare Nähe. Im Frühsommer 2008 wird aus Paris der Bescheid erwartet, ob das Albulatal, das Oberengadin und das Puschlav vom Unesco-Label profitieren dürfen...

Ungeachtet dieser «grossen» Politik arbeitet der Samedner Club 1889 unermüdlich und mit grosser Unterstützung an seinen anspruchsvollen Projekten, die eine zukünftige Unesco-Bahnlinie erst wirklich erlebbar machen: Er restauriert historische Fahrzeuge der RhB, Wagen und Lokomotiven, mit dem Ziel, diese fürs interessierte Publikum einsetzen zu können.

La locomotiva a vapor cun nom «Heidi» – Dampflok «Heidi»

L'an 1902 ho la Viefier retica survgnieu üna locomotiva dal tip G ¼ 11. Dal 1952 ho quella giuvo üna rolla l'1 film nair ed alv «Heidi» cul cuntshaint Heinrich Gretler. Daspö quella vouta vain'la nummeda Heidi. Traunter 1977 e 1990 ho'la trat vaguns nostalgics illa Surselva bernaisa. Causa ün defet da la chüdera a vapor è'la gnida vendida al Club 1889. Quel s'ho dal 2005 miss a la revisiun cumpletta da «Heidi». Per eviter incendis tres las sbrinzlas dal chamin es gnieu installo ün s-chudamaint d'öli lger. Cotres sun la funcziun ed il mantegnimaint pü economics, que chi pussibiltèscha a la Retica da metter ün di a dispuziun üna locomotiva a vapor relativmaing bumarcheda.

Its commembers dal Club 1889 l'haun pigliada da pèr. Tschertas parts sun gidas revaisas, otras sun gnidas fattas nouv da l'ufficina da la Retica a Landquart ed a Poschiavo u dad oters fabricants. Las lavuors sun già bain avanzedas, ma a resta auncha bger da fer.

Die Auslieferung der Dampflok vom Hersteller an die Rhätische Bahn erfolgte 1902 als G ¼ 11. Sie war 1952 in der berühmten, schwarzweissen Heidi-Verfilmung mit dem beliebten Volksschauspieler Gretler zu sehen; deshalb wird sie heute noch «Heidi» genannt. Zwischen 1977 und 1990 führte sie nach einer kompletten Revision durch die Modelleisenbahnfreunde Eiger Zweilütschinen Nostalgiezüge auf dem Netz der Berner Oberlandbahnen. Bedingt durch einen Kesseldefekt suchten die Modelleisenbahnfreunde einen Interessenten für die Lok und fanden mit dem Club 1889 den passenden Käufer. Nachdem der Club einen Sponsor gefunden hatte, begannen ab 2005 sehr umfangreiche und umfassende Erneuerungsarbeiten an der «Heidi». Weil herkömmliche, kohlengefeuerte Dampfloks durch Funkenschlag oft trockene Bahnböschungen in Brand setzen, entschied sich der Club 1889, die Lok auf Leichtölfueuerung umzurüsten. Als ökonomisch interessanten Nebeneffekt steht der RhB dadurch bald eine recht günstige Dampflok für Charterfahrten zur Verfügung, weil der Unterhalt und der Betrieb der Öllok günstiger ist als der einer normalen Dampflok.

Die Mitglieder des Club 1889 haben in Freiwilligenarbeit die Lok zerlegt, Teile teils revidiert, teils durch verschiedene Hersteller oder durch die RhB-Werkstätten in Landquart und Poschiavo neu herstellen lassen. Die Arbeiten sind bereits sehr weit fortgeschritten. Trotzdem bleibt noch viel zu tun.



Der alte Kessel wird ausgebaut



Der neue ölgefeuerte Kessel ist eingebaut



Der Öltank wurde im Kohlenkasten eingepasst

15.6



Der umgebaute und frisch revidierte Rahmen in Landquart



Der momentane Stand der Revision Ende 2007

Vagun da bagagl dal 1895 – Gepäckwagen von 1895

Nus vains planiso da renover ün vagun da bagagl dal 1895 e da'l metter ad ir scu char supplementer, chi s'affo stülicamaing in möd perfet cun «Heidi». Quel dess transporter l'indriz da pres-chuder e las reservas d'ova e d'öli. Ladöver da la locomotiva dvan-tess cotres vaira flexibel.

Ab Ende 2007 beginnt der Club 1889 ein weiteres Umbauprojekt. Es ist geplant, einen schon seit Jahrzehnten nicht mehr benötigten Gepäckwagen von 1895 als stilmässig perfekt zur «Heidi» passenden Beiwagen herzurichten. Er soll eine Vorheizanlage sowie die Wasser- und Ölreserven für die Dampflok mitführen. Dadurch kann die Lok ziemlich flexibel eingesetzt werden.

Sustegn da Samedan – Unterstützung aus Samedan

Nos club cumpiglia pel mumaint var 450 commembers, impustüt da la Svizra e da la Germania. 120 sun oriunds dal Grischun dal süd. Numerus commembers prastan regulermaing granda lavur scu misterauns activs u güdaunts talentos. Ma eir firmas indigenas da Samedan haun già diversas voutas güdo cun persunel u materiel. Scu ingrazchamaint ho il prim char restoro dal Club 1889 (ün vagun da terza classa dal 1889) survgnieu il nom «Il Samedrin».

Nossa societad es eir in avegnir dependenta da sustegn. Nos conto da posta ho il numer 90-106628-8! Infurmaziuns interessantas davart nossa societad e sieus progets chattan Els eir sün nossa homepage (www.club1889.ch). Noss veiculs istorics sun ün'attracziun speciela, e pür inandret, sch'els circulessan ün di sün ün traget cul buol da l'Unesco. Da quello pudess profiter eir Samedan.

Der Club 1889 hat zurzeit rund 450 Mitglieder, vorwiegend aus der Schweiz und Deutschland. Etwa 120 stammen aus Südbünden. Der Verein ist glücklich, zahlreiche aktive Handwerker und «Hilfshandwerker» einsetzen zu können, die regelmässig kräftig Hand anlegen. Seitens des Samedner Gewerbes wurden bereits etliche Male durch Manpower und Sachspenden wertvolle Beiträge an Restaurationsarbeiten geleistet, was die Mitglieder natürlich jedes Mal besonders freut; als Dank dafür haben die Vereinsmitglieder ihren ersten Wagen, einen ehemaligen Drittklasswagen von 1889, auf den Namen «Il Samedrin» getauft. Trotzdem ist der Verein weiterhin auf Unterstützung angewiesen. Schauen Sie auf unserer interessanten Homepage vorbei (www.club1889.ch). Dort erhalten Sie umfangreiche Informationen über den Verein und seine Projekte. Unser Postkonto lautet übrigens 90-106628-8. Denken Sie daran: eine mit Unesco-Würden honorierte Bahnstrecke ist das eine; die dazu passenden historischen Fahrzeuge das andere. Beides zusammen ergibt eine Attraktion, von der nicht zuletzt auch Samedan in baldiger Zukunft profitieren könnte.

Armin Brüngger



Der Gepäckwagen aus dem Jahre 1895



Fabrikschild des Gepäckwagens F 4004

Fleissige Projektarbeit, Fahrzeugausstellung in Filisur

Die 11. Generalversammlung wurde wieder einmal in der Betriebswerkstätte von Samedan durchgeführt.

Als Gäste konnten Thomas Baumgartner, RhB-Direktionsmitglied (Leiter Produktion), Roald Hofmann (Leiter Risikomanagement und Sicherheit bei der RhB), *historic-RhB*-Präsident Willy Hochstrasser sowie die designierte Präsidentin von *historic RhB*, Sina Stiffler, begrüsst werden. Thomas Baumgartner überbrachte Grüsse der RhB und dankte dem Club für die wertvolle Arbeit und die gute Zusammenarbeit. Auch Willy Hochstrasser übermittelte seinerseits Grüsse seitens des Dachvereins.

Der Club zählte 483 Mitglieder, wovon 58 Frondienst geleistet hatten; diese haben insgesamt rund 5000 Stunden Freiwilligenarbeit, nicht nur bei den Projekten sondern auch beim Catering, dem Souvenirverkauf, im Kalenderteam und im Vorstand investiert.

Bezüglich dem Vorstand (Präsidentenwechsel **[16.2]**) und den Rechnungsrevisoren fanden Wahlen statt. Der Vorstand präsentierte sich wie folgt:

Präsident:	Gian Brüngger	Projektleiter (und Beisitzer):	
Vizepräsident:	Armin Brüngger	Samedan:	Armin Brüngger
Aktuar:	Christian Vital		Christoph Kramer (Lok 205)
Kassier:	Ezio Menghini	Poschiavo:	Ernst Demonti
Revisoren:	Barbara Rüetschi	Landquart/Chur:	Karl Gähwiler
	Hans Peter Pitschi		

Armin Brüngger dankte Willi Hochstrasser für seinen unermüdlichen Einsatz im Dachverein *historic RhB* und für die gute Zusammenarbeit. Seit der Gründung von *historic RhB* sind dank Willi Hochstrassers Einsatz rund 400 000 Franken in die Projektkassen des Club 1889 geflossen.

Dampflok G 3/4 11 «Heidi»

Die Arbeitsgruppe Samedan war stark mit der Aufarbeitung von wenig spektakulären Teilen beschäftigt. Darunter fallen z.B. rissige Rohre oder der Armaturenstock. Es musste viele kleinere und grössere Messinstrumente montiert werden. Leider zeigte sich, dass auch die vier Zylinderdeckel Risse aufwiesen und daher ersetzt werden mussten.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Weil die Betriebswerkstätte Poschiavo betrieblich stark ausgelastet war, verzögerten sich die Arbeiten an der 182. Zudem wurden die Restaurationsarbeiten durch den Hinschied von Clubmitglied Franz Menghini eingeschränkt, war er doch einer, der viel für die Lok geleistet und sie sogar in Frankreich abgeholt hatte. Durch die Ausrangierung der Triebwagen ABe 4/4 31 und 32 konnten ein Kompressor und eine Vakuumpumpe für die 182 gewonnen werden. Grössere Erfolge waren die Verrohrung der Nebenbetriebe und der Anschluss der Drehgestelle an die Lok. Der ehemalige Brown-Boveri-Ingenieur Franz Galliker hat zusammen mit Mario Costa die Prüfung der Steuerströme vorgenommen. Weil die Lok in einer Remise ausserhalb der Werkstätte abgestellt werden musste, gingen pro Arbeitseinsatz rund 40 Minuten für Rangierarbeiten verloren. Die Zusammenarbeit mit dem RhB-Personal von Poschiavo gestaltete sich hervorragend.

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076 «Z 26»

Der neue Projektleiter Karl Gähwiler schrieb für die Bündner Kulturbahn einen illustrativen Werkstattbericht **[16.3]**. Anlässlich des Bahnhofsfestes in Bonaduz, vom Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn organisiert, konnte die Gruppe Landquart/Chur einen Souvenirstand betreiben.

F 4004

Viele Kleinteile mussten gereinigt und neu gestrichen werden. Die komplette Bremsrichtung wurde wieder in den Rahmen eingebaut. Die Vakuuleitungen wurden neu angefertigt. Auch die Schreiner waren fleissig, sie bauten das Kastengerippe auf.

Ge 2/4 205

Christoph Kramer informierte in seinem Jahresbericht als Projektleiter über den Projektstand zur Lok 205:

«Von 2007 bis 2009 stand die Lokomotive unter Dach an der Militärrampe in Arth-Goldau. Diese Anlagen werden von den SBB anderweitig verwendet. Neu steht die Lokomotive an einem gut sichtbaren Ort im Depotareal von Arth-Goldau und erfreut sich – nach dem sie zwei Jahre lang fast in Vergessenheit geraten ist – ungeahnter Popularität. Da auch dieser Arealteil illegal betretbar ist, muss die Lokomotive gegen unbefugtes Manipulieren geschützt werden: Präventiv haben wir als Schutzmassnahmen gegen Diebstahl wertvolle Teile wie Nummernschilder, Beschriftungen und Laternen sowie Geschwindigkeits-, Strom- und Spannungsmessgeräte von der Lokomotive entfernt. Im Frühjahr 2010 werden die aussen sichtbaren Teile mit Attrappen ersetzt. Damit wird das Fahrzeug zum attraktiven Photoobjekt! Alle Türen der Lokomotive sind verriegelt oder mit Sicherheitsschlössern gesichert. Zudem hilft eine elektronische Alarmanlage Einbrüche in Führerstände und Maschinenraum zu verhindern. Obwohl die Lackierung wo nötig erneuert werden muss, ist eine Verunstaltung mit Graffiti natürlich nicht erwünscht: Eine dünne Schutzschicht erschwert das dauerhafte Auftragen unerwünschter Farbstoffe erheblich.»

Clubeigenes Catering

Das Catering-Team um Christian Vital leistete 15 Einsätze, an 11 Fahrten wurde eine RhB-Hostesse eingesetzt. Zudem konnte das Catering für 2 Dampffahrten, das Mittagessen der Club-Generalversammlung in der Betriebswerkstätte von Samedan sowie eine Geburtstagesfeier mit 60 Personen bewerkstelligt werden.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

100 Jahre Davos-Filisur

Zum Bahnjubiläum organisierte die RhB vom 4. und 5. Juli eine eindruckliche Fahrzeugparade. Vom historischem Personenzug bis zum modernen Güterzug konnte ein lebendiger Querschnitt durch Rätiens Bahnpark erlebt werden – es nahmen auch die Fahrzeuge des Club 1889 teil. 13 000–14 000 Besucher verzeichnete dieser Jubiläums-Event.

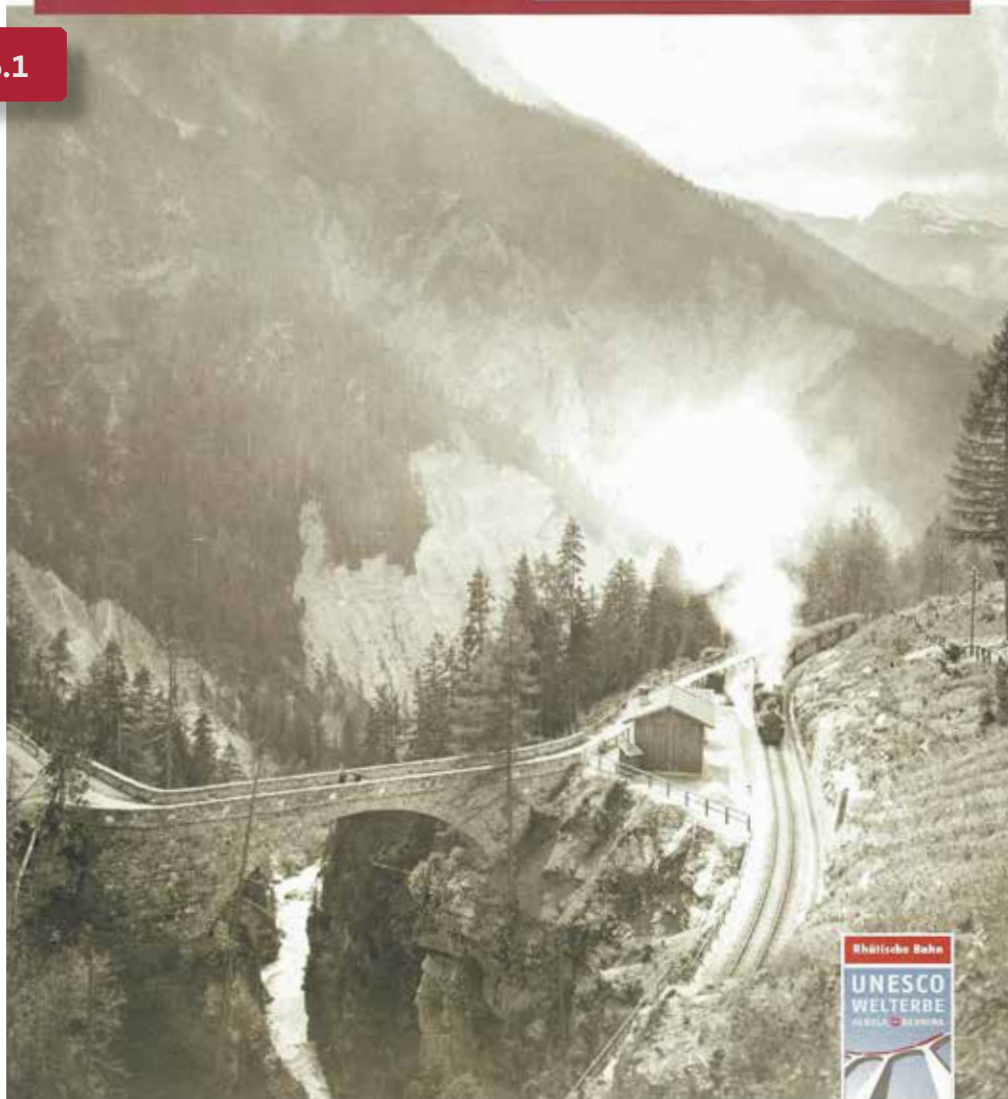
Der Club 1889 stellte im Bahnhofsareal von Filisur die Dampflokomotive Heidi sowie die zwei gelben Bernina-Wagen einem grösseren Publikum vor und durfte einen Souvenirstand betreiben. In «La Bucunada» konnte das Catering-Team an den 2 Festtagen eine kleine Wirtschaft betreiben.



6. JAHRGANG 2009

Die Bündner Kulturbahn

16.1



graubünden

16.2

Club 1889

Brüngger neu Präsident

Rund 130 Mitglieder des Club 1889 trafen sich am Samstag in der RhB-Werkstätte Samedan zur elften Generalversammlung. Dabei wählten sie Gian Brüngger aus Chur zum neuen Präsidenten.

Caprez. Ein grosser Teil der an der Versammlung teilnehmenden Mitglieder reiste mit einem Extrazug von Landquart über Davos nach Samedan. Dort ist der Verein damit beschäftigt, die Dampflok «Heidi» von 1902 wieder in Betrieb zu nehmen. Die Lok und ein ebenfalls zu restaurierender 116-jähriger Gepäckwagen bildeten die Kulisse zur Versammlung.

Der 361 Mitglieder zählende Verein, der historisch wertvolle RhB-Fahrzeuge restauriert, ist an den Standorten Chur (Depot Sand), Samedan und Poschiavo aktiv. Als Projektleiter der Churer Gruppe, die momentan einen alten Postwagen restauriert, amtiert neu **Karl Gähwiler**. Er ersetzt **Gion Rudolf**

Im Namen der RhB dankte Geschäftsleitungsmitglied **Thomas Baumgartner** der Vereinigung für das Engagement. Es gelte nun, die Fahrzeuge auch möglichst oft kommerziell einzusetzen, um ihren langfristigen Erhalt zu gewährleisten. (tk)



Hans Peter Pitschi (links) und sein Nachfolger Gian Brüngger vor der RhB-Dampflok «Heidi».

(Foto Tibert Keller)

16.3



Tra ri, tra ra, die (Bahn-)Post ist da!

So sangen früher Kinder freudig beim Eintreffen von gelben Kutschen oder Postautomobilen. Wir vom Club 1889 haben innerlich ähnlich musiziert als unser WN 9803 (angeschrieben als Z^o26), der betagte, alte Bahnpostwagen der Rhätischen Bahn, in unsere Werkstätte in Chur geschoben wurde.

Liebesbriefe und Marschbefehle

Es ist heute nicht mehr genau eruierbar, wie viele lang ersehnte Liebesbriefe, mit mulmigem Gefühl erwartete Marschbefehle, seriöse Zeitungen oder leicht verspätete Geburtstagspakete und andere Lebensmarksteine mit unserem Bahnpostwagen von Herz zu Herz, von Offizier zu Soldat oder von Verleger zu Abonnent vermittelt wurden. Vermutlich flutete in den ersten Einsatzjahren dieser Wagengattung, bei der RhB seit 1890 in Betrieb, sicherlich nicht die gleiche Menge an nützlichen und unnützlichen Dingen in die Haushalte wie heute. Die Menschen mussten sich eher auf Notwendiges beschränken. Anno dazumal wussten alle, was der Postversand kostete. Zum ausserordentlich dringenden Versand wurde das amouröse, wehrhafte oder informative Schriftstück direkt «in den Zug» geworfen, ohne dass der stets neugierige Posthalter vom Dorf davon Kenntnis nehmen konnte, wer wem wieder was schrieb.

Von der PTT zur RhB

Unser Bahnpostwagen der Serie Z° 22-29 wurde 1913 durch die Schweizerische Waggonfabrik Schlieren an die ehemalige Eidgenössische Post Telefon Telegraf (PTT) für den Einsatz auf der RhB ausgeliefert. Unser Wägelchen wechselte 1969 von der PTT an die Rätische Bahn. Bei der neuen Besitzerin diente der Wagen einem währschaftigen Bahnmeister als Werkzeugwagen. Bei diesem im Vergleich grobschlächtigen Einsatz sind einige Einrichtungsgegenstände selbstredend entfernt worden: der Einbau zur Briefsortierung, die Halterung der Postsäcke, das Paketgestell sowie der nachträglich eingebaute Abort, bekannt auch als Abtritt oder – mit moderner Zunge gesprochen – WC. Das heute noch montierte «Abflussrohr» und die immer noch vorhandene farbliche «Raumgestaltung» zeugen bis dato vom ehemals feingeistigen Einsatz.

Feine Spuren der Vergangenheit

Erhalten sind sorgsam aufgemalte Pfeile mit den dazugehörigen Hinweisen wie «Huthaken» und «Kleiderhaken». Der gesamte Arbeitsplatz des Postangestellten mit Schreibtisch, klappbarem Ledersessel und Schubladen ist fast komplett vorhanden. Unter dem Tisch befindet sich ein Fusspedal



zur Betätigung der Fenster. Ohne diese Einrichtung hätte der «Pöstler» auf den Schreibtisch steigen müssen, um das Fenster zu öffnen oder zu schliessen; wohl kein guter Anblick (solche technische Raffinessen gab's schon damals). Das Schutzblech eines Ofens ist am Boden und an der Innenwand immer noch sichtbar. Farbpunkte am ehemals grünen Wagen waren die roten Briefkästen sowie die leider nicht mehr vorhandenen Emaille-Postschilder.

Technische Raffinessen

Der Wagen wies für die damalige Zeit eine komfortable Federung mittels Blatt- und Spiralfedern auf. Kugellager verlichen dem Wagen einen ruhigen Lauf. Ungefähr in Wagenmitte sind an den Aussenseiten je eine breite



Schiebetüre und auf der Plattformseite nochmals je eine schmale Flügeltür eingebaut. Im grossen Wagenraum befand sich die Paketablage. Der kleine Raum konnte mit einer filzabgedichteten Doppelschiebetüre gegen Zugluft oder Kälte geschützt werden. Hier wurden Briefe sortiert und hier konnte der Postangestellte auf dem Abort noch wichtigere Geschäfte erledigen. Im Briefsortierabteil gibt es nur Fenster ohne direkten Zugang ins Freie. Alle Scheiben in Fenstern und Türen des Wagens sind mit relativ kräftigem Maschengitter gegen Einbruch gesichert.



Farben als Zeitzeugen

Während den Renovationsarbeiten wurden alle bisherigen Bezeichnungen des ehemaligen Bahnpostwagens entdeckt: Z 321 von 1913-31, Z° 26 von 1931-54, Z°18 II von 1954-64, Z² 18 von 1964-70, Xk 9076 von 1970 bis und mit 2008. In diesem Jahr wurde er zum historischen Wagen WN 9803 unbenannt. Beim Abkratzen der Farbe kam aber neben den früheren Wagennummern auch ein sechszackiger Stern zu Vorschein. Ohne fachkundige Aufklärung durch unseren Bahnhistoriker Gian Brüngger würden wir wohl heute noch an ein ominöses Sternbild glauben. Aber früher kennzeichnete der Stern eine «max. Geschwindigkeit von 55 km/h»!

Tücken bei der Restauration

Generell wird der ehemalige Bahnpostwagen nur sanft und mit geringem Aufwand überholt. Er erfährt vor allem eine Pinselrevision. Dank einer periodischen Revision 2006 durch die Rätische Bahn ist der Wagen ohnehin bis 2016 einsetzbar. Das hölzerne Gerüst der Aussenwände ist seit der Auslieferung 1913 mit Aluplatten bedeckt. Es gilt, die alten Farben auf dem Alu abzutragen und die Platten neu zu bemalen. Diejenigen Stellen, die während den letzten Jahrzehnten nie gespachtelt wurden, sind sehr gut abzukratzen, hingegen ist die Bearbeitung gespachtelter Stellen mehr als zeitraubend: Bei maschineller Bearbeitung wird der Spachtel flüssig und schmiert. Deshalb muss – ohne Chemieinsatz – notgedrungen auf den alten, guten Schaber zurück-

gegriffen werden, was sich wiederum in langer Arbeitszeit niederschlägt. Die neue Grundierung und die neue, wiederum grüne Farbe werden im Spritzverfahren aufgetragen. Vorher werden die übelsten Dellen verspachtelt und fehlende oder optisch falsche Schrauben ersetzt.

Am Fahrgestell werden neben dem Neuanstrich die Achsen ausgewechselt. Das mit Sarnafil bespannte Dach ist einwandfrei und wird belassen. Die Dachlüfter werden nur gereinigt

Rätsel

An der Stirnwand gegen die Plattform gibt es eine «Durchreiche», ungefähr in Bauchhöhe. Diese Öffnung auf ca. 60x50cm gibt Rätsel auf, weil deren Funktion gänzlich unbekannt ist.

Moderater Einsatz

Der ehemalige Bahnpostwagen soll aber nicht regelmässig eingesetzt werden, denn dafür müssten die im Postraum gelagerten Gegenstände fixiert oder jeweils entfernt werden. Passen würde er mit dem neuen Anstrich allerdings vorzüglich in allen nostalgischen Dampf- und Elektrozügen. Aber sein wichtigster Einsatz wird jener bei der Gruppe Chur des Club 1889 sein als wärschafter Werkstattwagen mit feingeistiger Vergangenheit!



Erste Präsentation und erste öffentliche Fahrten des Bernina-Krokodil, Planungsarbeiten an der 205

Zur 12. Generalversammlung vom 10. April lud der Club 1889 in die Betriebswerkstätte von Poschiavo ein. Insgesamt zählte der Verein 515 Mitglieder.

Als grosse Überraschung konnten die aus dem Extrazug ausgestiegenen Clubmitglieder zum ersten Mal gleich auf dem Perron die 182 bewundern, wie sie alleine im Gleisareal von Poschiavo ein kleines Manöver vollzog. «Es flossen bei einigen Mitgliedern ein paar Freudentränen!» [17.2+17.3].

Der Gemeindepräsident von Poschiavo, Tino Zanetti dankte dem Club im Anschluss dem Club 1889 für die Durchführung der Versammlung im Puschlav und betonte die Wichtigkeit der RhB für das Tal.

Erwin Rutishauser, Direktor der RhB, überbrachte Grüsse seitens der Geschäftsleitung. Er dankte für die aufwendige Fertigstellung des Bernina-Krokodils und meinte, *historic RhB* und die Bahnverantwortlichen hätten das «Verzeichnis historischer Züge» überarbeitet. Ferner wies er auf die bevorstehenden Festivitäten für «100 Jahre Berninabahn» hin und dankte dem Clubvorstand, den Aktiven, Spendern und Mitgliedern in ihrer Funktion als Botschafter der RhB für deren Einsatz.

Thomas Baumgartner, Leiter Produktion bei der RhB, informierte über Aktuelles bei der RhB, über Neuerungen, Umbauten und Planungen. Auch er dankte dem Club für die Zusammenarbeit und für die Lok 182.

Sina Stiffler, als neue Präsidentin von *historic RhB*, bot einen Überblick über die Planungen für das Bahnmuseum Albula in Bergün und über Unterstände für historische Fahrzeuge.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

An der Dampflok wurden Leitungen für Schmieröl erstellt und Zylinderbleche ersetzt und weitere Kleinteile wie Führerstands Lampen usw. montiert. Aufgrund immer stren-

ger werdender Vorschriften seitens des Bundesamts für Verkehr (BAV) wurden Berechnungen zu den Bremsen, Zylindern, zum Kessel und Brenner sowie zum Überhitzer ausgeführt. Die Berechnungen müssen vom BAV genehmigt werden.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Emotional beschrieb der Projektleiter Ernst Demonti in seinem Jahresbericht die letzten Arbeiten am Bernina-Krokodil:

«Welch eine Freude! Mario Costa, Franz Galliker und Hans Furgler sind schon seit einigen Wochen mit der Abnahme der Lok beschäftigt. Mario hat mich heute eingeladen, die ersten Fahrversuche mitzuerleben. Nach Öffnen der Depottore fährt die Lok selbständig ins Freie. Mehr als 10 Jahre Arbeit mit Hochs und Tiefs haben sich gelohnt!». Es folgten nach der Generalversammlung zahlreiche Probefahrten. Bei Bremsproben war die Firma Prose AG, Bern, zugegeben. Sie nahm die Bremsdaten zu Händen des BAV auf. Bei einer Schnellbremsung flogt eine Biskuit-Packung samt Inhalt auf den Boden! Die Bremsleistung der Lok im steilen Gefälle war hervorragend.

Die Beteiligten freuten sich auf die Präsentation ihrer Lok am 19. Juni beim 100-Jahr-Jubiläum der Berninabahn auf dem Kreisviadukt von Brusio. Am 16./17. September folgte die erste kommerzielle Fahrt im Rahmen des RhB-Reise-Events «100 Stunden Bernina». Ernst Demonti weiter: «Heute würde ich es für unmöglich halten, die Lok aus Frankreich zu bergen und durch viele freiwilligen Stunden mit zahlreichen Spenden und einer enormen Portion Idealismus wieder fahrtüchtig zu machen. Aber Dank allen, die mitgeholfen haben, können wir stolz sein und unser Schmuckstück präsentieren.»

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076 «Z 26»

Im Winter zum Folgejahr legte die Arbeitsgruppe eine Winterpause ein. Der Wagenkasten konnte aber grundiert und grün lackiert werden.

F4004

Von den Schreibern wurde das Dach wieder erstellt und im Innern die Wandtäferbretter fertig eingebaut

Ge 2/4 205

Mit der Fachhochschule Horw wurden verschiedene Stromversorgungskonzepte für ein auf «Rollen fahrendes Denkmal» entworfen. Es war vorgesehen, den Strom einerseits ab lokaler Stromversorgung wie auch ab Fahrleitung beziehen zu können. Die entsprechende Energie-Aufbereitungsanlage sollte in der Lok selber untergebracht werden. Die dafür notwendigen Platzverhältnisse wurden elektronisch in der 205 erfasst. Wie Projektleiter Christoph Kramer ausführte, sollte ein umfassendes Lastenheft mit den Anforderungen der für den Betrieb notwendigen Hard- und Software geschrieben werden. In zwei Jahren sollten die Konzeptarbeiten und die Machbarkeitsanalysen im Rahmen von Diplomarbeiten beginnen.

Clubeigenes Catering

19 Einsätze leistete das Catering-Team, an 5 Fahrten begleiteten Hostessen die Fahrgäste in unseren Buffet-Wagen. Dazuzurechnen waren zwei Einsätze in öffentlichen RhB-Nostalgiefahrten. Stolze 670 Stunden Freiwilligenarbeit investierten die Club-Caterer im Clubjahr. Besondere Events waren der Abschied des RhB-Direktors Erwin Rutishauser (mit Risotto- und Engadinerwurst-Essen in der Betriebswerkstätte von Samedan), an welchem 80 Personen, darunter National- und Grossräte sowie Vertreter des BAV und vom öffentlichen Verkehr in Graubünden geladen waren. Ferner konnte die Männerriege Samedan mit 50 Personen in der Betriebswerkstätte im besonderen Ambiente an einem Abend bewirtet werden.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

100 Jahre Berninabahn

Die Berninabahn wurde in mehreren Etappen zwischen 1908 und 1910 eröffnet. Auch die 100-Jahr-Feier hat die RhB in mehreren Etappen gefeiert: Am 8. Mai in Tirano, am 19./20. Juni in Poschiavo und am 18./19. September in Pontresina.

Höhepunkt war ohne Zweifel die Zugparade auf dem Kreisviadukt von Brusio, bei welchem die Zuschauer innerhalb des 360°-Loops in einer «360° Parade Bernina / Sound & Light» alle Bahnepochen der Berninabahn erleben konnten. Es wurden aber auch Zugleckerbissen angeboten: Am 28. Januar, 28. Februar, 28. März und 2. Oktober mit dem gelben Bernina-Oldtimerzug und am 25. Juli und am 22. August mit dem Pullman-Zug.

Der Club 1889 konnte im Rahmen des Jubiläums in Poschiavo und in Pontresina im Filisurer-Stübli Gäste bewirten und einen Souvenirstand betreiben. «La Bucunada», welche ebenfalls in einigen Jubiläumszügen unterwegs war, konnte ebenfalls bewirtschaftet werden. Für die «360° Parade Bernina / Sound & Light» haben die Clubmitglieder Peter Pfeiffer, Gion Caprez und Fredy Pfister zusammen mit den Semaphor-Verlag (unter dem Chefredaktor Christian Zellweger) eine einzigartige, dreisprachige (d/i/d) Broschüre herausgegeben, welche die wichtigsten Fahrzeuge der Berninabahn vorstellt [17.4]. Sie wurde für 2 Franken abgegeben, wobei der Reinerlös hälftig für die 182 und für die ebenfalls interessante ehemalige Berninalok Ge 4/4 181 von 1916 bei der Blonay-Chamby-Bahn eingesetzt wurden.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

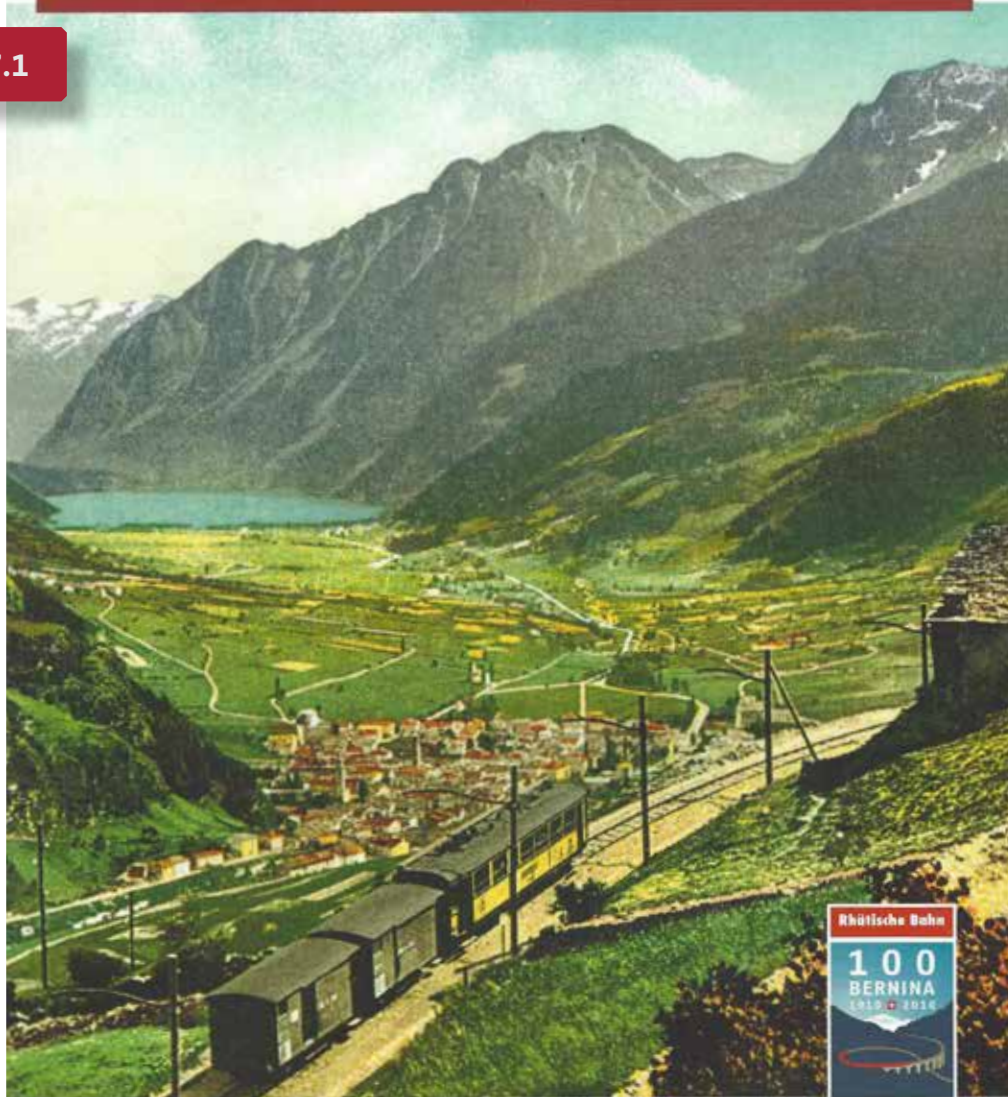
- Der ehemalige Bernina-Bahn-Saalwagen WR 3813 (vgl. 2003) wurde abgebrochen und die Küche für das zukünftige Bahnmuseum in Bergün reserviert.
- Am 10. Dezember nahm der Verein Pro Salonwagen RhB ihre «Piano Bar», den WR-S 3820, in Betrieb. Vorgängig wurde das Bauhaus-Interieur des im Jahr 2000 restaurierten Bernina-Bahn-Saalwagens WR-S 3814 ausgeräumt und im freigewordenen Innenraum die moderne Bar mit Piano eingerichtet.
- Die ersten drei Bernina-Triebwagen der 2. Generation (ABe 4/4 41-46 von 1964/1965) wurden verschrottet.
- Der ehemalige Erst-, Zweit- und Drittklasswagen ABC 553 von 1903, später zum Werkzeugwagen X 9035 umgebaut, wurde abgebrochen.



7. JAHRGANG 2010

Die Bündner Kulturbahn

17.1



graubünden

TERRA GRISCHUNA 3/2010

FOTO: TIBERT KELLER



Die einzigartige Berninabahn-Krokodillok Ge4/4 182 von 1928 wurde vom Verein Club 1889 in unzähligen Arbeitsstunden wieder fahrtüchtig gemacht.

17.2

Berninabahn-Krokodillok fährt wieder

tk/tg – Nach gut 30-jährigem Unterbruch kommt die legendäre Berninabahn-Krokodillok wieder zum Einsatz. In aufwendiger Fronarbeit wurde sie saniert.

Ausdauer bewiesen die Aktivmitglieder vom Verein Club 1889. Zehn Jahre und unzählige Freizeitstunden investierten sie in die Wiederinbetriebnahme der weltweit einzigartigen Berninabahn-Krokodillok Ge4/4 182 von 1928. Projektleiter Ernesto Demonti präsentierte die seit Kurzem wieder mit eigener Kraft fahrende Lok den zahlreichen in- und ausländischen Clubmitgliedern, die Mitte April ab Samedan mit einem Extrazug zur Generalversammlung in Poschiavo angereist waren.

Noch steht das offizielle Abnahme-prozedere durch die Berner Aufsichtsbehörden aus, damit die Lok auch für Fahrten eingesetzt werden darf. Das einmalige Fahr-

zeug soll die Jubiläumsfeierlichkeiten der Berninalinie bereichern. Die 1978 stillgelegte und anschliessend vorübergehend im Verkehrshaus ausgestellte «182» verkam danach in Frankreich, wohin sie eine Privatperson verbracht hatte. Unentwegt erreichten 1999 die Rückführung. Die Reaktivierungsarbeiten führten mehrheitlich aktive und pensionierte Lokführer zuerst in Samedan, später in Poschiavo aus.

Weiterhin sind die Clubmitglieder in Samedan mit der Reaktivierung der RhB-Dampflok «Heidi» von 1902 beschäftigt. Sie erhält eine Öl- statt Kohlefeuerung, was effizientere Einsätze ermöglichen wird. www.club1899.ch

Berninabahn- Krokodil fährt wieder

17.3

Rhätische Bahn



Berninabahn-Kontraste in Poschiavo: Die vom Club 1889 reaktivierte braune Lok 182 (links) in Gesellschaft einer 99-jährigen Rangierlok sowie des dritten «Allegra»-Triebzugs. (rk)

Nach gut 30-jährigem Unterbruch kommt die legendäre Berninabahn-Krokodil-Lok wieder zum Einsatz. In aufwendiger Fronarbeit wurde sie saniert.

Von Tibert Keller

Ausdauer bewiesen die Aktivmitglieder vom Verein Club 1889. Zehn Jahre und unzählige Freizeitstunden investierten sie in die Wiederinbetriebnahme der weltweit einzigartigen Berninabahn-Krokodillok Ge 4/4 182 von 1928. Projektleiter Ernesto Demonti präsentierte die seit Kurzem wieder in eigener Kraft fahrende Lok den zahlreichen in- und ausländischen Clubmitgliedern, die letzten Samstag ab Samedan mit einem Extrazug zur Generalversammlung in Poschiavo angereist sind.

Noch steht das offizielle Abnahmeprozedere durch die Berner Aufsichtsbehörden Bern aus, damit die Lok auch für Fahrten eingesetzt werden darf.

Das einmalige Fahrzeug soll die Jubiläumsfeierlichkeiten der Berninalinie bereichern. Die 1978

stillgelegte und anschliessend vorübergehend im Verkehrshaus ausgestellte «182» verkam danach in Frankreich, wohin sie eine Privatperson verbracht hatte. Unentwegt erreichten 1999 die Rückführung. Die Reaktivierungsarbeiten führten mehrheitlich aktive und pensionierte Lokführer zuerst in Samedan, später in Poschiavo aus.

Weiterhin sind die Clubmitglieder in Samedan mit der Reaktivierung der RhB-Dampflok «Heidi» von 1902 beschäftigt. Sie erhält eine Öl- statt Kohlefeuerung, was effizientere Einsätze ermöglichen wird (www.club1899.ch).

Rhätische Bahn

100
BERNINA
1910 + 2010

360° Parade Bernina

Sound&Light

19.6.2010 + 18.9.2010

graubünden



Fr. 2.-



semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



historic RhB

Editorial / Impressum Editoriale / Impronta Editorial / Imprint

Die Fachzeitschrift «Semaphor» und der Verein historic RhB freuen sich sehr, Ihnen dieses Büchlein präsentieren zu können, welches die Fahrzeuge der «360° Parade Bernina / Sound & Light» auf dem Kreisviadukt von Brusio anlässlich der Feierlichkeiten zu 100 Jahren Berninabahn präsentiert. Die Einnahmen aus dem Verkauf werden hälftig den beiden Restaurationsprojekten Ge 4/4 181 auf der Museumsbahn Blonay-Chamby und Ge 4/4 182 von historic RhB gutgeschrieben (beides ehemalige Bernina-Bahn-Fahrzeuge). Das Redaktionsteam dankt der Rhätischen Bahn, der Zeitschrift Semaphor, der Druckerei und den unten aufgeführten Vereinsmitgliedern ganz herzlich für die gute Zusammenarbeit.

Peter Pfeiffer

Bild- und Textredaktion (Semaphor)

Fredy Pfister

Layout (historic RhB)

Il fascicolo di competenza ferroviaria «Semaphor» e l'Associazione «historic RhB» si rallegrano di potervi presentare questo opuscolo, che per l'occasione dei 100 anni della Ferrovia del Bernina, mostra sul viadotto di Brusio la «Sfilata a 360° Bernina/Sound & Light». I proventi ottenuti dalla vendita dell'opuscolo sono destinati per metà al progetto di restauro della locomotiva Ge 4/4 181, oggi ubicata sulla linea museo Blonay-Chamby; l'altra metà a disposizione di «historic RhB» per il ripristino del locomotore Ge 4/4 182. (Ambedue sono ex locomotori della linea Bernina).

Oltre alla Ferrovia retica, all'Editore e alla stampa, gli autori dell'opuscolo ringraziano anche i membri delle Associazioni qui sotto elencati per l'ottima collaborazione.

Peter Pfeiffer

Redazione (Semaphor)

Fredy Pfister

Layout (historic RhB)

The trade magazine «Semaphor» and the «historic RhB» association are proud to present you this booklet covering the rolling stock participating in the «360° Parade Bernina Sound and Light», taking place on the Brusio circular viaduct.

Proceeds from the sale will be shared between the restoration projects of Ge 4/4 181 by the Blonay-Chamby museum line and Ge 4/4 182 by «historic RhB», both locos dating back to the Bernina Railway.

The editing team extends thanks to the Rhätische Bahn, the publisher and the printer.

Special thanks go to the volunteers mentioned below for their outstanding collaboration.

Peter Pfeiffer

Text and photo editor (Semaphor)

Fredy Pfister

Layout (historic RhB)

Herausgeber

«Semaphor» (Christian Zellweger)
Postfach 313, 3032 Hintertropfen
historic RhB
Postfach 602, 7702 Chur

Übersetzungen

Italienisch: Mario Costa (historic RhB)
Englisch: Gian-Rudolf Caprez (historic RhB)

Bildbearbeitung

Raphael Schreiner (historic RhB)
W&S Agentur für Werbung
Zwingenberger Strasse 2
D-64342 Seeheim-Jugenheim

Druck und Ausrüstung

Dietsch AG
Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten

Auflage

4000 Expl.

Editore

«Semaphor» (Christian Zellweger)
Casella postale 313, 3032 Hintertropfen
historic RhB
Casella postale 602, 7702 Chur

Traduzione

Italiano: Mario Costa (historic RhB)
Inglese: Gian-Rudolf Caprez (historic RhB)

Elaborazione Immagini

Raphael Schreiner (historic RhB)
W&S Agentur für Werbung
Zwingenberger Strasse 2
D-64342 Seeheim-Jugenheim

Stampa e corredo

Dietsch SA
Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten

Edizione

4000 esemplari

Publisher

«Semaphor» (Christian Zellweger)
Postfach 313, 3032 Hintertropfen
historic RhB
Postfach 602, 7702 Chur

Translations

Italian: Mario Costa (historic RhB)
English: Gian-Rudolf Caprez (historic RhB)

Photo Editing

Raphael Schreiner (historic RhB)
W&S Agentur für Werbung
Zwingenberger Strasse 2
D-64342 Seeheim-Jugenheim

Printing and binding

Dietsch AG
Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten

Circulation

4000 expl.

Grosses Titelbild

Stimmungsvoll eingeschneites und beleuchtetes Kreisviadukt Brusio.
Foto Christoph Benz

Poster (seiten 14+15)

Vogelperspektive vom Wahrzeichen der Berninabahn mit «Allegra»-Versuchszug.
Foto Tibert Keller

Capertina

Il viadotto di Brusio illuminato, in atmosfera invernale.

Foto Christoph Benz

Poster (Pagine 14+15)

Vista aerea dell'emblema della Ferrovia Bernina con il treno Allegra in fase di collaudo. Foto Tibert Keller

Title (large picture)

Illumination and a fresh coat of snow give this scene at Brusio special atmosphere.
Foto Christoph Benz

Poster (pages 14+15)

Bird's eye view of the Bernina landmark with an «Allegra» test train.
Foto Tibert Keller

Gepäckmotorwagen

Automotrice bagagliaio

Goods Motor



Zusammen mit der ersten Triebwagengerie bestellte die Berninabahn einen zweiachsigen Gepäckmotorwagen, wie dies fast alle neuen Überlandbahnen in der damaligen Zeit auch taten. Solche Fahrzeuge hatten die Aufgabe, mit kleinen Güterzügen die Zwischenstationen zu bedienen und das Stückgut zu transportieren. Aber auch zum Rangieren waren die Fahrzeuge nützlich. Diese Aufgaben galt es damals auch bei der Berninabahn abzudecken. Der Holzkasten des Fahrzeugs wurde mehrmals erneuert. Dabei veränderte sich auch sein Aussehen leicht – in der Grundkonzeption blieb es aber immer gleich. Die Motoren- und übrigen technischen Einrichtungen stammen noch aus dem Jahre 1909. Der De 2/2 151 ist der älteste Triebwagen der Schweiz, welcher noch planmässig im Einsatz steht.

Unitamente all'ordinazione della prima serie di automotrici, la Ferrovia Bernina ordinò anche un'automotrice bagagliaio, ciò che fecero quasi tutte le nuove ferrovie interurbane a quei tempi.

Veicoli di questo genere avevano il compito di condurre dei treni merci leggeri e servire le stazioni intermedie, trasportando colli e spedizioni.

Ma questi veicoli erano anche molto utili nel servizio di manovra. Questi compiti a quei tempi dovevano essere svolti anche presso la Ferrovia del Bernina. La cassa di legno del veicolo è stata rinnovata parecchie volte.

Anche la sua livrea subì dei mutamenti, ma nel concetto fondamentale la struttura rimase invariata. I motori e le ulteriori installazioni tecniche sono quelle originarie del 1909. Si tratta della più anziana automotrice della Svizzera, che si trova sempre ancora in servizio.

Along with the motor coaches, this small 4-wheel goods motor was also part of the original equipment of the Bernina Railway. This type of small goods motor was very common with electric interurban railways at that time.

According to true interurban railway practice, it served to deliver smaller shipments to intermediate stations and could pull the occasional goods car.

It was also very useful as a station shunter.

While it retains its general boxy outline, this motor received a new wooden body several times in its life during overhauls, the livery changing from grey to green, then oxide red and currently orange. But it still retains its 1909 traction motors and other electrical equipment, making it the longest-lived Swiss d.c. motor in active service.



Bildlegenden:	Links im aktuellen Farbleid auf Ospizio Bernina	Rechts im Ursprungszustand im alten Bahnhof Poschivao
Leggenda:	A sinistra: con l'attuale livrea, alla stazione di Ospizio Bernina	A destra: in livrea originale alla stazione di Poschivao
Captions:	Left, shunting at Ospizio Bernina in current livery	Right, newly delivered in Poschivao
	Foto Peter Pfaffler	Archiv Peter Pfaffler

Technische Daten	Dati tecnici	Specifications	
Bezeichnung	Denominazione	Class denomination	De 2/2
Betriebsnummer	Numero d'esercizio	Number	151
Baujahr	Annò di costruzione	Year of construction	1909
Antriebsart	Energia motrice	Propulsion method	Gleichstrom Corrente continua d.c. 1000 V, 2x77 kW
Verwendungszweck	Destinazione d'uso	Use	Rangierdienst Servizio di manovra Goods Motor at that time, station shunting
Länge über Puffer	Luoghezza fra i respingenti	Total length	7,15 m
Höchstgeschwindigkeit	Velocità massima	Top speed	45 km/h
Dienstgewicht	Peso in assetto di servizio	Service weight	13 t
Anhängelast auf 70%	Peso di traino sul 70%	Rating at 7%	12 t

Sponsoren- und Helferfahrt für das Bernina-Krokodil, Pflichtenheft für Einstellhalle Samedan

Das Team des Hotels Grischuna in Filisur bewirtete die 13.Generalversammlung am 9. April 2011 in der Turnhalle Filisur.

Der Gemeindepräsident Felix Schutz begrüßte die Anwesenden, stellte kurz die Gemeinde von Filisur vor und unterstrich die Wichtigkeit der RhB für das Tal. Er unterliess es nicht, den Filisurern und dem Club 1889 für die gute Zusammenarbeit zu danken.

Thomas Baumgartner, Leiter Produktion bei der RhB überbrachte die Grüsse der Geschäftsleitung. Er dankte allen für die geleistete Arbeit, besonders Rückblickend auf das Berninabahn-Jubiläum.

Sina Stiffler, Präsidentin von *historic RhB* stellte der Versammlung die Planung des Bahnmuseums in Bergün vor. Mit dem Bau könne nach erfolgter Finanzierung begonnen werden.

Weiterhin war die Mitgliederzahl gestiegen, sie betrug neu 564. Von diesen haben 45 Fronarbeit geleistet. Der grösste Teil der Neumitglieder hatte den Weg über das Internet in den Club gefunden.

Barbara Rüetschi hatte als Revisorin demissioniert, neu wurde Franz Schuler an ihre Stelle gewählt.

Christian Vital wurde als 5. Clubmitglied für die *historic-RhB*-Delegiertenversammlung aufgenommen (neben Armin Brüngger, Mario Costa, Theo Hirschi und Fredy Pfister).

Kalenderteam

Das Kalenderteam, welches seit 1999 jedes Jahr einen Kalender mit eigenen, neuen Postkarten herausgegeben hatte und damit an jedes Projekt mindestens 1000 Franken leisten konnte, hat seine Arbeit aufgegeben. Es konnten jedoch zwei Nachfolger gefunden werden, Christoph Benz und Federico Bontognali.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

Für die Dampflok waren namhafte Spenden aus Geburtstags- und Gedenkspenden eingetroffen. Die besonderen ausgeführten Arbeiten an der Lok selber waren der Einbau einer Isolationsfasermatte bei der Ölfeuerung durch die Kapyfract AG, Schlatt, sowie die genaue Rekonstruktion der Wasserkasten-Wasserhähne nach Originalplänen. Ferner wurden die Antriebe für die Batterieladung hergestellt (auch für den F 4004).

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Am 2. Juli konnte die Sponsoren- und Helferfahrt für die 182 auf die Alp Grüm durchgeführt werden. Es war für die Beteiligten eine Freude, dass sie dort RhB-Direktor Hans Amacker mit einer kurzen Ansprache überraschte.

Am 23. Juli und am 21. August wurden von der RhB organisierte Fahrten mit den Pullmanwagen durchgeführt. Ferner kam die Lok auch für Extrazüge zum Einsatz **[18.2 (16.9.2010), 18.3+18.4]**. Weil die Betriebswerkstätte von Poschiavo stark durch die Allegra-Triebzüge in Anspruch genommen wurde und die Werkstätte gemäss Vereinbarung nur für die Restauration der 182 verwendet werden durfte, sah die Gruppe Poschiavo nicht vor, weitere Projekte in Angriff zu nehmen.

Immerhin konnte mit der Stilllegung der Betriebswerkstätte Pontresina ein geschützter Platz für die 182 «erobert» werden. Hier wird die Lok periodisch von einem der speziell ausgebildeten 5 Lokführer bewegt, damit die Batterien aufgeladen und die Speiseluft ergänzt wird. Zudem wird verhindert, dass die Weismetalllager auf den Achsschenkeln festkleben.

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076 «Z 26»

Am Wagen wurden die Beschriftungen angebracht und das Untergestell fertig bemalt. Es war geplant, in Samedan die Strom- und Dampfheizleitungen einzubauen.

F 4004

Die Plattformen waren fertig erstellt und die Aussenbleche angepasst, grundiert und bemalt. Die Firma F. Duttweiler AG, Samedan, hat das Dach abgedeckt. Im Innern wurden elektrische Leitungen und die Dampfheizung montiert.

Ge 2/4 205

Für den Fortschritt bei der Lok 205 wird wiederum aus dem Jahresbericht des Projektleiters Christoph Kramer zitiert: «Das Jahr 2011 stand auch in diesem Projekt im Zeichen von Evaluationsarbeiten. Die Lok wurde im Innern komplett vermessen und fehlende oder unvollständige Konstruktionsunterlagen ergänzt. Um das zu ermöglichen, musste vor allem der Hochspannungsteil rund um den ehemaligen Transformatorblock komplett zerlegt werden. Eine neue, in die Lok integrierte Umrichteranlage soll im ehemaligen Hochspannungsteil der Lokomotive die elektrische Energie für den Fahrmotor und die Hilfsbetriebe aufbereiten. Dabei soll eine intelligente Regeltechnik die ehemals instabile Traktionsstromversorgung lastabhängig simulieren, um so den Motor vor einer Überlastung zu bewahren. Umgekehrt soll mit Hilfe des Umrichters das Versorgungsnetz vor der extrem hohen Phasenverschiebung des alten Repulsionsmotors geschützt werden. Eine erfolgreiche Realisation würde sowohl einen Betrieb der Lokomotive auf einem Rollenstand als auch ein selbständiges Bewegen der Lok unter einer Fahrleitung ermöglichen. Inwieweit ein autonomes Fahren auf dem Streckennetz der RhB realistisch ist, werden allerdings verschiedene Abklärungen mit dem Bundesamt für Verkehr noch zeigen müssen. Die Daten der räumlichen Gegebenheiten sowie ein umfangreiches Pflichtenheft sollen an verschiedenen Fachhochschulen als Grundlage für eine Machbarkeitsanalyse und einer Kostenrechnung dienen. Derzeit wird die Lokomotive als Studienobjekt für eine oder sogar mehrere Diplomarbeiten ausgeschrieben. Interessierte Studenten können sich für die aufwendige, aber auch ausserordentlich spannende Herausforderung bei uns melden.» Resultate erhoffte sich Christoph Kramer für 2013.

Clubeigenes Catering

Besonders die Einnahmen auf den Engadin-Dampffahrten erfreute das Catering-Team.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

Vom 11. bis zum 13. Juni fand auf der Museumsbahn Blonay–Chamby am Dampffestival die Einweihung des ehemaligen Berninabahn-Triebwagens ABe 4/4 35 statt. Zu diesem Anlass hat die Bahn eine Delegation von historic RhB und vom Club 1889 eingeladen.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Der Club liess 2009 einen einheimischen Architekten Pläne für eine Einstellhalle zur Eindeckung dreier Gleise im Bereich des ehemaligen Tanklagers im Bahnhofsareal von Samedan zeichnen, weil von Club-Sponsoren sehr grosse Geldzusagen gemacht worden waren. Der Club sorgte sich über den Zustand der restaurierten Wagen. Koni Zingg (Vizepräsident von historic RhB) und der Club reichten der RhB ein Pflichtenheft **[18.5]** für die einfache Einstellhalle ein, und hofften auf ein baldiges Dach.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

- Alle ehemaligen Drittklass-«Olympia-Wagen» B 2321–2333 aus den Jahren 1947–1948 wurden verschrottet oder zu Velowagen umgebaut (B 2332+B 2333).
- Bereits ab November 2010 wurde mit dem Abbruch der Ge 4/4 I von 1947–1953 begonnen. Betroffen waren die Lok-Nummern 601 «Albula», 604 «Calanda», 606 «Kesch», 607 «Surselva», 608 «Madrisa», 609 «Linard».

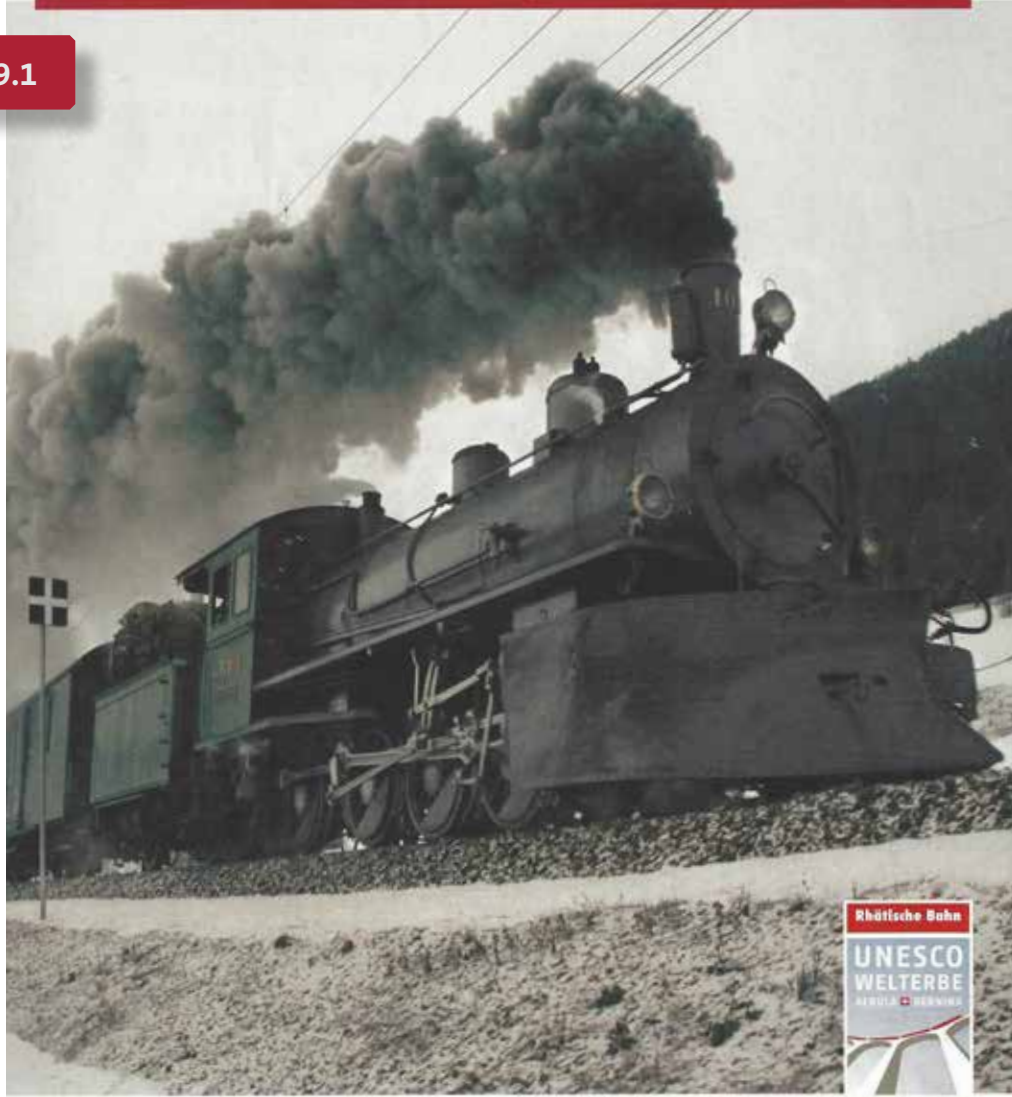
Obgenannte Fahrzeuge wurden bisher weder von der RhB noch von *historic RhB* als erhaltenswert eingestuft und es hiess, alle Loks würden verschrottet oder weggegeben. Mit einem Aufruf z. H. der RhB, welche 1700 Personen aus dem In- und Ausland unterschrieben haben, zeigte sich, dass die Meinungen über den historischen Wert der Fahrzeuge geteilt waren und sind **[18.6]**.



8. JAHRGANG 2011

DIE BÜNDNER Kulturbahn

19.1



18.2

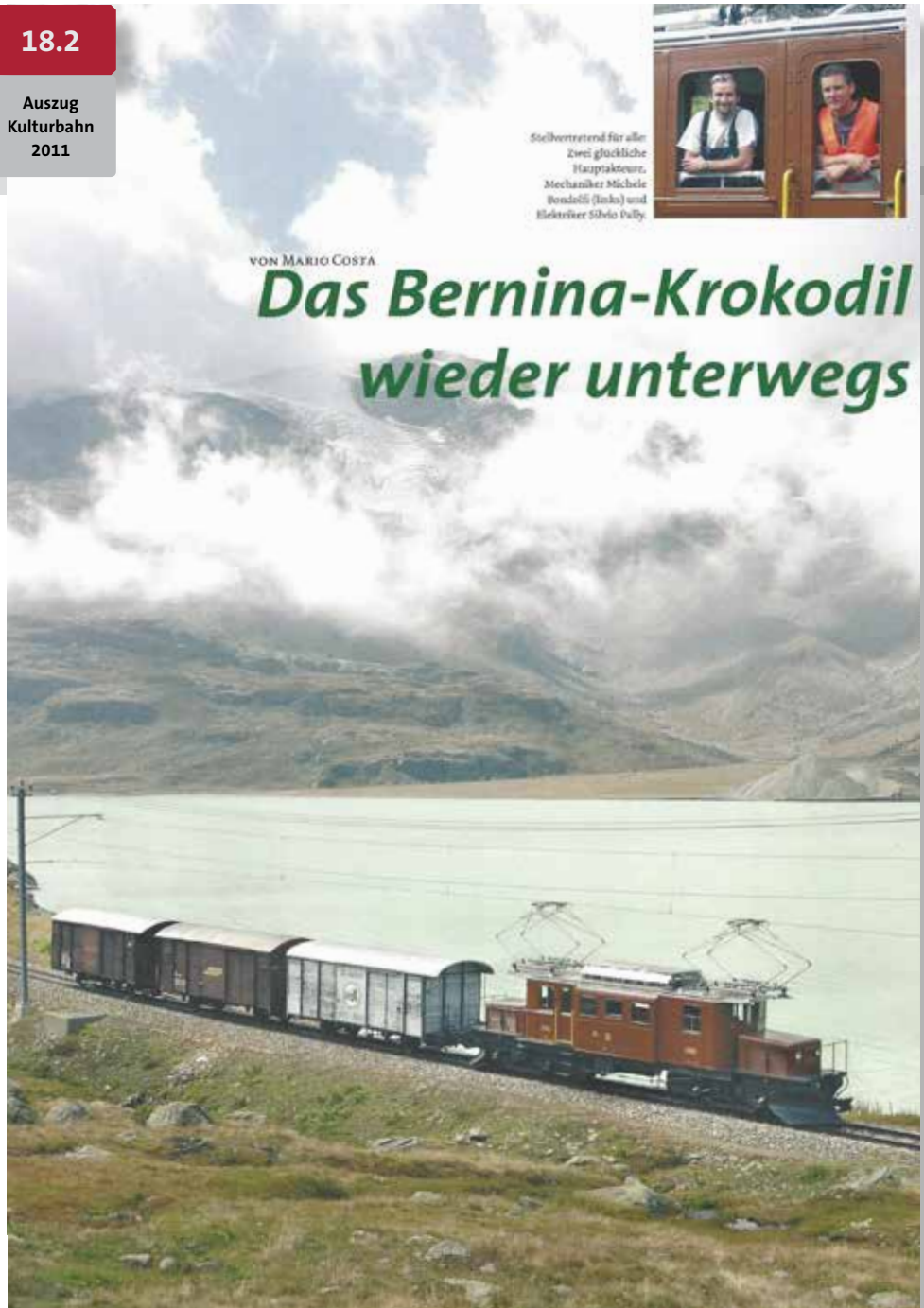
Auszug Kulturbahn 2011



Stellvertreter für alle
Zwei glückliche
Hauptakteure,
Mechaniker Michele
Bondolfi (links) und
Elektrofer Silvio Dally

VON MARIO COSTA

Das Bernina-Krokodil wieder unterwegs



18.3



Es dürften mindestens 40 Jahre her sein, seit die einzigartige Berninabahn-Krokodillok letztmals mit eigener Kraft den Bahnhof St. Moritz erreicht hat.

Die von Mitgliedern des Club1889 reaktivierte Lokomotive mit Baujahr 1928 fuhr am Samstag mit einem von rund 50 Gästen besetzten Extrazug, der jenen vorbehalten war, die sich für den Erhalt der Loks massgebend eingesetzt hatten, von Poschiavo nach St. Moritz. Die Lok stand auf ihrer Heimatbahn bis 1978 im Einsatz, seit Mitte der 60er-Jahre nur noch selten. In den letzten Jahren ist sie vom Stationierungsort Poschiavo aus höchstens bis Pontresina vorgedrungen. Der Extrazug mit der Berninabahn-Krokodillok bei der Rückkehr von St. Moritz bei der Einfahrt in Pontresina. (tk)

Foto: Tibert Keller

19.4



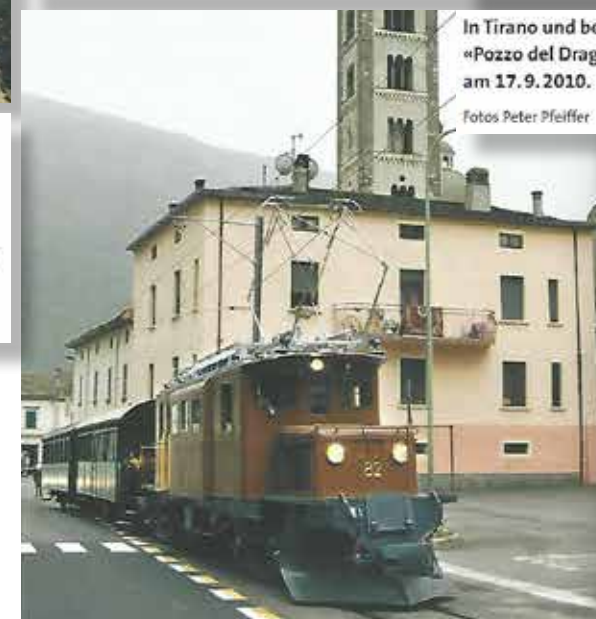
Am 21. 8. 2011
beim Lago Bianco,
Fotos Urs Jossi



Oberhalb von
Poschiavo
am 13. 10. 2011.
Foto Daniel Frank

Il coccodrillo fa «bella figura»

Das «Bernina-Krokodil» Ge 4/4 182 von 1928 wurde 2010 vom Club 1889 wieder in Betrieb genommen. 2010/2011 konnte die Lok erste historische Sonderzüge führen. Macht sie dabei nicht eine «gute Figur»? Ob beim Spazieren an der Seepromenade von Ospizio Bernina, in «Arbeitskleidung» mit Güterwagen auf dem schönen Val-Pila-Viadukt, beim Flanieren in Tirano oder in eleganter Abendrobe mit Pullman-Wagen im mondänen St. Moritz – «Il coccodrillo» scheint sich zu Hause wieder wohl zu fühlen...



In Tirano und beim
«Pozzo del Drago»
am 17. 9. 2010.
Fotos Peter Pfeiffer



Am 16. 9. 2010
auf dem
Val-Pila-Viadukt.

Fotos Urs Jossi



In Tirano und beim
«Pozzo del Drago»
am 17. 9. 2010.

Fotos Peter Pfeiffer



Mitte:
Im Bahnhof St. Moritz
am 15. 10. 2011.

Foto Daniel Frank

Einstellhalle Samedan: Schutz für die historischen Wagen der RhB

18.5

Bedürfnisse und Pflichtenheft

Auszug



EINSTELLHALLE SAMEDAN | 3



Besonders im Winter setzt die Nässe der historischen Wagensubstanz zu.

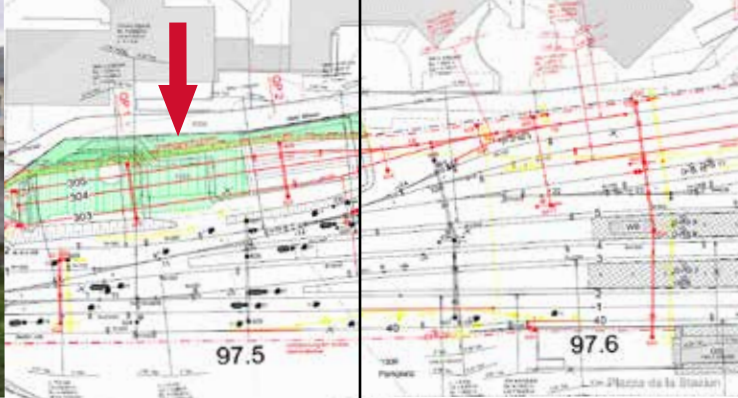
2. Dringender Bedarf nach einer Einstellhalle

Fast alle historischen Wagen besitzen einen Holzkasten und sind deshalb viel empfindlicher auf die Wittereinflüsse als moderne Wagen.

Die historischen Anhängfahrzeuge sind an verschiedenen RhB-Stationen im Freien abgestellt (Chur, Landquart, Samedan und Bever). Sie sind damit Witterungseinflüssen (Feuchtigkeit, Nässe, Kälte) ausgesetzt und altern daher rasch. Es besteht die Gefahr von Vandalismus und von Rangieraufprallen.

Die Unterstellung der historischen Anhängfahrzeuge trägt somit zur Substanzerhaltung derselben bei und vermindert den Erhaltungsaufwand wesentlich.





Nach dem Rückbau einer Tankanlage wird Platz frei für Abstellgleise.

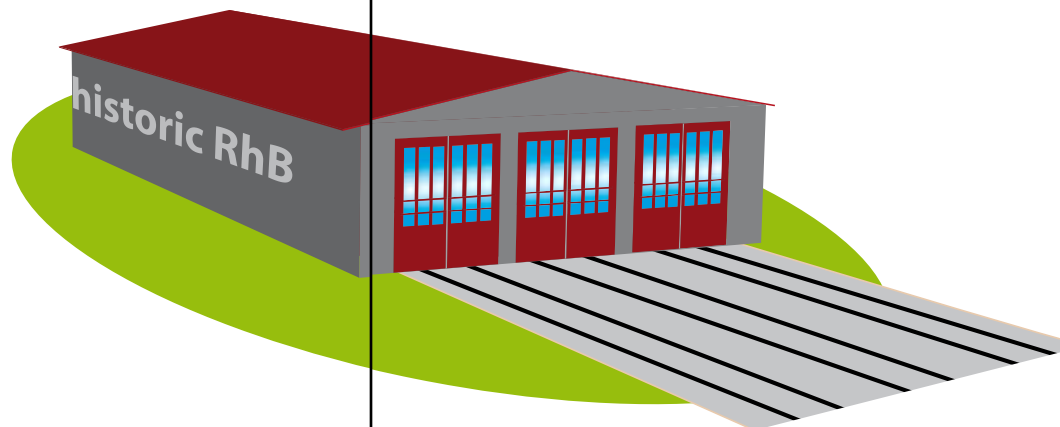
3. Idealer Standort Samedan

Im Zusammenhang mit dem Gleisumbau Samedan bietet sich die Möglichkeit, im Bereich der geplanten drei Abstellgleise 303–305 eine Einstellhalle zum Schutz der sensiblen historischen Wagen zu erstellen. Im entsprechenden Gleisbereich könnten Gleise abgedeckt werden. (Eventuell lässt sich mit einer verschränkten Doppelweiche anstelle von EW17+EW18 Gleis-Mehrlänge gewinnen.)

Die meisten historischen Loks und einige Wagen sind in Samedan stationiert. Im Hinblick auf das geplante Bahnmuseum Bergün und die geplanten historischen Züge Albula/Filisur–Davos ist auch eine Stationierung der historischen Wagen in Samedan ideal. Dadurch würden zukünftig lange Überfahren von und nach Landquart hinfällig. Samedan würde zum «Kompetenzzentrum für historische RhB-Wagen» mit der RhB-Betriebswerkstätte für Unterhaltsarbeiten und der aktiven Gruppe Samedan des Club 1889. In Samedan ist täglich eine Rangierlok (TM) im Einsatz.

4. Grösse der Einstellhalle

Die 18 historischen Wagen der RhB beanspruchen eine Gleislänge von total 200 m. Zum Schutz der im Raume Samedan stationierten Anhängfahrzeuge wäre eine unbeheizte aber rundum geschlossene, Halle ohne Fahrleitung wünschenswert. Zurzeit liegt die Mindestanforderung bei einem Gleis, idealerweise bei zwei, in Abhängigkeit von den betrieblichen Bedürfnissen der RhB.



Verliebt in alte Lokomotiven und Pulvermaschinen

18.6

TEXT: HANS DOMENIG

Kultur – Beispiele für bündnerische Industrie-Archäologie



Die «Rhätia», die erste Lokomotive der Rhätischen Bahn von 1889 in der Remise von Landquart.

Wer in Graubünden nach Beispielen der Industriearchäologie sucht, muss intensiv auf Spurensuche gehen. Die ehemalige Churer Schokoladefabrik vielleicht, oder die Baumwollspinnerei? Die drei Tabakmanufakturen oder die «Teiggi», wie wir Buben die Teigwarenfabrik nannten? Sie alle haben nur wenig sichtbare Spuren hinterlassen. Deutlicher die Churer Pulvermühle und dann ganz deutlich: die Rhätische Bahn.

Achtung, Explosionsgefahr!

Eine Führung durch die Pulvermühle weiss Gaudenz Schmid sehr instruktiv zu gestalten. Der ehemalige Schreiner und Restaurator zeigt einem zuerst das kleine Museum, wo Werkzeuge, Maschinen, Modelle, aber auch Warntafeln wie «Explosionsgefahr» oder «Rauchen verboten» und hölzerne Pulverfässer darauf hinweisen, dass man sich hier nicht gerade innerhalb harmloser Wände befindet – zumindest früher nicht. In den ersten Jahren, nachdem der Bund 1848 die Übernahme der Mühlen vom privaten Gründer, dem Zürser Peter Theodor Marin, erzwungen hatte, gab es zwei oder drei Tote; später aber keine mehr.

Im Grunde genommen geht es hier vor allem um das Mischen von Holzkohle (15%), Schwefel (10%) und Salpeter (15%). Dazu sind einige Maschinen erfreulich gut erhalten und würden sogar noch funktionieren. Energiespender dafür ist der Ober- oder Mühlbach, dessen Fließkraft ein riesiges Wasserrad aus Holz aufnimmt. Im 3,5 Hektar grossen Grundstück stehen über 20 Holzhäuschen für die Läufer, das Sal-

peter- und Schwefelmagazin, die Köhlererei und andere. Für Führungen kann man sich unter Telefon 081 285 15 34 anmelden.

Gehegt und gepflegt

Auf viel grösserem Fuss lebt die Industrie-Archäologie bei der Rhätischen Bahn (RhB). Und das nicht nur durch das Bahnunternehmen selbst, das einen Teil der technisch besonderen Gefährte vor dem Verschrotten rettet und teilweise auch am gelegentlichen Wirken erhält, sondern auch durch die fast 1000 Mitglieder der sechs privaten Vereine, die eifersüchtig über die Erhaltung bahntechnisch wertvoller Fahrzeuge und Wegstrecken wachen. Da gibt es den Verein der Dampffreunde der RhB (organisiert und betreut Dampffahrten), den Club 1889 (restauriert historische Fahrzeuge), die Vereinigung Pro Salonwagen der RhB, den Verein bahnhistorisches Museum (wird 2012 in Bergün eröffnet), die Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser und die Freunde der Schmalspurbahnen (Modellbau). Für alle sechs steht der Sammelname Historic RhB.

«Vermenschlichte» Lokomotiven

Dass die Liebe zu alten RhB-Gefährten tief geht, beweisen nicht nur die hohen Spendengelder, die zusammenkommen – es geht um Millionen –, sondern auch die Art, wie von den alten Fahrzeugen gesprochen wird, nämlich wie von lieben Menschen. Ausgediente Loks oder Triebwagen werden «pensioniert» wie 65-jährige Mitarbeiter, bekränzt, auf ihrer letzten Fahrt begleitet und hernach «ins Stöckli», das heisst in die Remise gefahren, wo man

sie je nach Zustand dann wieder zu einzelnen Fahrten auf die Strecke schickt – wie noch rüstige Pensionierte eben. Sie erhalten menschliche Namen wie die Dampflokomotive «Heidi» (gebaut 1902), die sogar als «unser Fernsehstar» gelobt wird, weil sie im Film von Johanna Spyri «Heidi» nach Maienfeld fahren durfte. Andere heissen weniger schmeichelhaft das «Glätteisen» oder nach ihrer Geburtsstätte benannt die «Oerlikonerin», oder wiederum stolzer «der fliegende Rätier». Immer noch gut gemeint sind die Spitznamen «Alpentram», «Krokodil» oder gar «Ungeheuer», wenn man an die einzigartige Bernina-Dampf-Schneesleuder denkt.

Dampfende Mütter und Grossmütter

Im Depot von Landquart wartet die erste RhB-Lok, die 1889 geborene «Rhätia» darauf, mit einem interessierten Publikum wieder einmal mehr durch die Bündner Landschaft dampfen zu dürfen. Sie ist zierlich und besitzt noch keinen Tender. Eine Vertreterin der zweiten Generation, eine Mallet-Lok, ist nicht mehr vorhanden. Hingegen stehen neben der «Rhätia» zwei Dampfloks der dritten Generation von 1906 bereit, sozusagen ihre beiden Enkelinnen.

Sie gehörten seinerzeit zu den stärksten auf Europas Meterspurbahnen, und obwohl sie eher zierlich aussehen, war ihr Kohleverbrauch gar nicht zierlich: Bis zu anderthalb Tonnen Kohle verschlangen sie für eine Fahrt von Landquart nach Davos, ein Bedarf, mit dem man ein Einfamilienhaus fast einen Winter lang heizen könnte. Auch bei ihnen war der Heizer mit fast ununterbrochenem Kohleschaufeln



Der sogenannte Läufer (Kollergang) in der Churer Pulvermühle mahlte die

beschäftigt, wenn es bergauf ging. Eine von ihnen war es, die Thomas Mann im Zauberberg, als «kleine, aber ungewöhnlich zugkräftige Maschine» beschrieb.

Wiederum anmutiger ist die erste Generation der elektrischen Lokomotiven aus dem Jahr 1912 mit dem Spitznamen «Glätteisen», wahrscheinlich weil sie bedrohliche zischende und ächzende Laute von sich gab. Sie hat heute ihren Standort im Depot von Samedan. Wie klein sie auch sein mag, bedeutete sie einen grossen Vorwärtsschritt in der Bahntechnik. Der russende Qualm der Dampfmaschinen war nicht nur für die Gäste und deren Kleider und Haare eine Plage, sondern auch für die Lokführer, die in den offenen Dampfzügen Zugwind und Rauch ausgesetzt waren – dies besonders auf den tunnelreichen Strecken einer Gebirgsbahn. Lokführer erreichten damals bei uns oft kein hohes Alter.

Das «Glätteisen» wurde zuerst auf der Engadiner Linie eingesetzt und ihre ein Jahr jüngere, aber grössere und kräftigere Schwester, die «Oerlikoneri», auch auf dem übrigen Bahnnetz.

«Krokodile» 80 Jahre im Dienst

Die heute wohl bekannteste, jetzt «pensionierte» RhB-Lok war das Rätische Krokodil. Die 1925 bis 1929 eingesetzten Exemplare standen im Durchschnitt volle acht Jahrzehnte in Betrieb. Zwei von diesen 15 Maschinen sind heute noch vorhanden und werden unter anderem gerne den Nostalgie-Luxuszügen, den Pullman-Salonwagen vorgespannt, in denen das Vergnügen in den 30er-Jahren nachgelebt werden kann.

Über die Erhaltung der Krokodil-Nachfolgerinnen wie der «kleinen BoBo» (Ge 4/4 I 601–610, Baujahr 1947 bis 53) herrschen zurzeit Meinungsverschiedenheiten. Wie alt Lokführer Martin Pfister erklärt, möchten engagierte Mitglieder und Mitarbeiter des Clubs 1889 unbedingt ein Exemplar dieses Typs vor der Verschrottung bewahren.



«Rhätias» kräftigere Enkelin von 1906 auf Winterfahrt.



Die berühmte Schneeschleuder von 1910, genannt «Bernina-Ungeheuer».

Es sind also nicht nur Hobby-Liebhaber, sondern auch Lokführer, die lange Jahre mit diesen Maschinen gefahren sind, diese lieb gewonnen haben und sich nun für sie wehren. Die Bahnleitung möchte aber nur die ihrer Meinung nach technisch besonderen Fahrzeuge sich und der Nachwelt erhalten. Auch die Mitglieder anderer Historic-RhB-Vereine kämpfen dafür, dass die Bahnleitung mit Verschrottungen zurückhaltender sei und sich nicht nur von finanziellen Motiven leiten lasse.

Im Übrigen sind ja nicht nur die Lokomotiven historische Besonderheiten, sondern auch Wagen, Draisinen, Schienentraktoren, Schneeschleudern, Signalglocken, Drehscheiben und anderes mehr. Der Reichtum an bemerkenswerten Zeugen der Bahnvergangenheit ist enorm. Ihn zu erhalten ist nicht nur ein romantisches Seufzen nach der guten alten Zeit, sondern kulturelle Pflicht.



Nicht alle sind einverstanden, dass sämtliche Loks der 600er-Serie verschrottet werden sollen, ohne dass ein Exemplar der Nachwelt erhalten wird.



Das «Glättisen», die erste elektrische Lokomotive (von 1912) wurde vor allem im Engadin eingesetzt.



Zwei «Krokodile», ein braunes und ein blaues, ziehen die restaurierten Pullman-Luxuswagen durch die Rheinschlucht.

WEITERE INFORMATIONEN



Einige Stationen der Bündner Industrie-Archäologie.

Autor

Pfarrer Hans Domenig ist Publizist und Fotograf. Er lebt in Chur.

Fotos

Hans Domenig: Seiten 71, 72, 75
Historic RhB/Club 1889 (Christoph Benz, Mathias Kurmeier, Peter Pfeiffer): Seiten 73, 74

Ein «durchzogenes Clubjahr», Präsentation Z 26, keine Werkstatt mehr für die Gruppe Landquart/Chur

Nach Poschiavo und Filisur wurde die 14. Generalversammlung 2012 wiederum in der Betriebswerkstätte von Samedan durchgeführt. Der RhB-Direktor Hans Amacker gab dem Club die Ehre, überbrachte die Grüsse der RhB und dankte allen Mitgliedern für das Interesse zur Erhaltung historischer RhB-Fahrzeuge. Besonders den Aktiven dankte er für ihren Einsatz.

Zum ersten Mal in der Clubgeschichte musste der Präsident Gian Brüngger auf ein «durchzogenes Clubjahr» zurückblicken (vgl. weiter unten). Er zählte 532 Clubmitglieder.

Christoph Kramer legte sein Amt als Webmaster nieder. Margrit Gwerder und Armin Brüngger haben die Betreuung der Homepage übernommen.

Clubanlässe

Am 12. August organisierte der Club die Helferfahrt von *historic RhB*. Diese Exkursion führte zur Internationalen Rheinregulierungsbahn (IRR) und zu den Rhein-Schauen in Lustenau (Österreich).

Dampflok G 3/4 11 «Heidi»

Wegen personellen Engpässen und technischen Problemen wurde nicht sehr viel an der «Heidi» gearbeitet.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Gruppe Poschiavo bedauerte, dass die 182 nur vier Einsätze für Sonderfahrten eingesetzt wurde:

- Im Frühling erfolgte ein Einsatz für ein Fotoshooting zwischen Poschiavo und Tirano
- Eine private Geburtstagsfahrt
- Im Herbst zwei Einsätze zwischen St. Moritz und Morteratsch für die 100-Jahr-Feiern des «Lokomotivpersonalverbands Engadin-Bernina» und eine von der RhB organisierte Pullman-Fahrt vom 19. August.

Alle diese Fahrten erfolgten störungsfrei. Zudem kritisierte die Gruppe die undurchsichtige und zu teure Preispolitik der RhB für Nostalgiefahrten. Es fehle an Ideen, Interesse, gezielter Werbung und Engagement seitens der Bahn.

Mit Carli Wohlwend hat die Gruppe Poschiavo einen grossen Pionier der Restaurierungsarbeiten verloren, welcher auch im Alter von 80 Jahren «dreckige Hände nicht scheute».

Gruppe Landquart/Chur: Xk 9076 «Z 26»

Die RhB kündigte dem Club nach 12 Jahren das Gleis 4 im Depot Sand in Chur. Damit waren die Arbeiten für die Gruppe am Standort Chur eingestellt. Der aussen fertiggestellte Z 26 musste deshalb für den Einbau die elektrischen wie auch die Dampfheizung durch die Gruppe Samedan fertiggestellt werden. Die Fronarbeiter der Gruppe Landquart/Chur springen zukünftig überall dort ein, wo Not am Mann ist, d. h. für die Gruppe Samedan und beim Catering bzw. Souvenirverkauf.

F4004

Der Alternatorantrieb für die elektrische Beleuchtung wurde eingebaut **[19.3]**.

Clubeigenes Catering

Das Catering-Team hatte 8 Fahrten zu betreuen, wobei 4 Fahrten von RhB-Hostessen begleitet wurden. Wiederum konnte in der Betriebswerkstätte Samedan für einen Dorfverein ein Nachtessen organisiert werden. Interessant war die Bewirtung des Pullman-Zuges über den Bernina vom 19. August, gezogen von der 182.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen**100 Jahre Chur–Disentis**

Die Eisenbahnlinie zwischen Ilanz und Disentis wurde 1912 eröffnet. Die RhB feierte unter dem Titel «100 Jahre Chur–Disentis» das Jubiläum dieser Linie am 16./17. Juli mit Extrazügen und Festplätzen in Chur, Trin, Versam-Safien, Ilanz, Tavanasa-Breil/Brigels, Trun, Rabiun-Surrein, Disentis/Mustér.

Im Verbund mit den anderen *historic-RhB*-Vereinen durfte der Club im Bahnhofsareal von Ilanz die «Heidi» sowie die Wagen BC 110, «La Bucunada», «Filisurer-Stübli» und den «Grischun» und den Z 26 ausstellen und bewirten sowie einen Souvenirstand betreiben.

Die Überfuhrfahrt des entsprechenden Zuges, gezogen von Ge 4/6 353 von Samedan nach Ilanz konnte zusammen mit den Dampffreunden der Rhätischen Bahn öffentlich ausgeschrieben werden. Ab Landquart folgte ein kleiner Zug mit der Ge 2/4 222 und dem Z 26.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

- Die Planungsarbeiten bezüglich der Einstellhalle in Samedan gingen nur schleppend voran. Die RhB liess ein weiteres Projekt in Form einer Rundbogenhalle ausarbeiten, das günstiger sein sollte als ein erster, eigener Entwurf.

Das vom Club 2011 ausgearbeitete Projekt war indessen nur halb so teuer, 70 000 Franken hätte der Club mit Eigenleistungen beigetragen **[19.2]**.

- Am 2. Juni wurde in Bergün das «Bahnmuseum Albula» eröffnet. Als einzige historische RhB-Fahrzeuge sind im Freien das Krokodil Ge 6/6 407 des «Albula-Bahn-Clubs» aus Bergün sowie ein ehemaliger 1.- und 2.-Klass-Schnellzug-Stahlwagen von 1928 ausgestellt. Dieser Wagen diente der Bahn zuletzt als Ausstellungswagen WS 3902 «expo on rail». Für den Club haben sich damit die letzten Hoffnungen zerschlagen, ihre Fahrzeuge neben Einsätzen auch museal ausstellen zu können.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

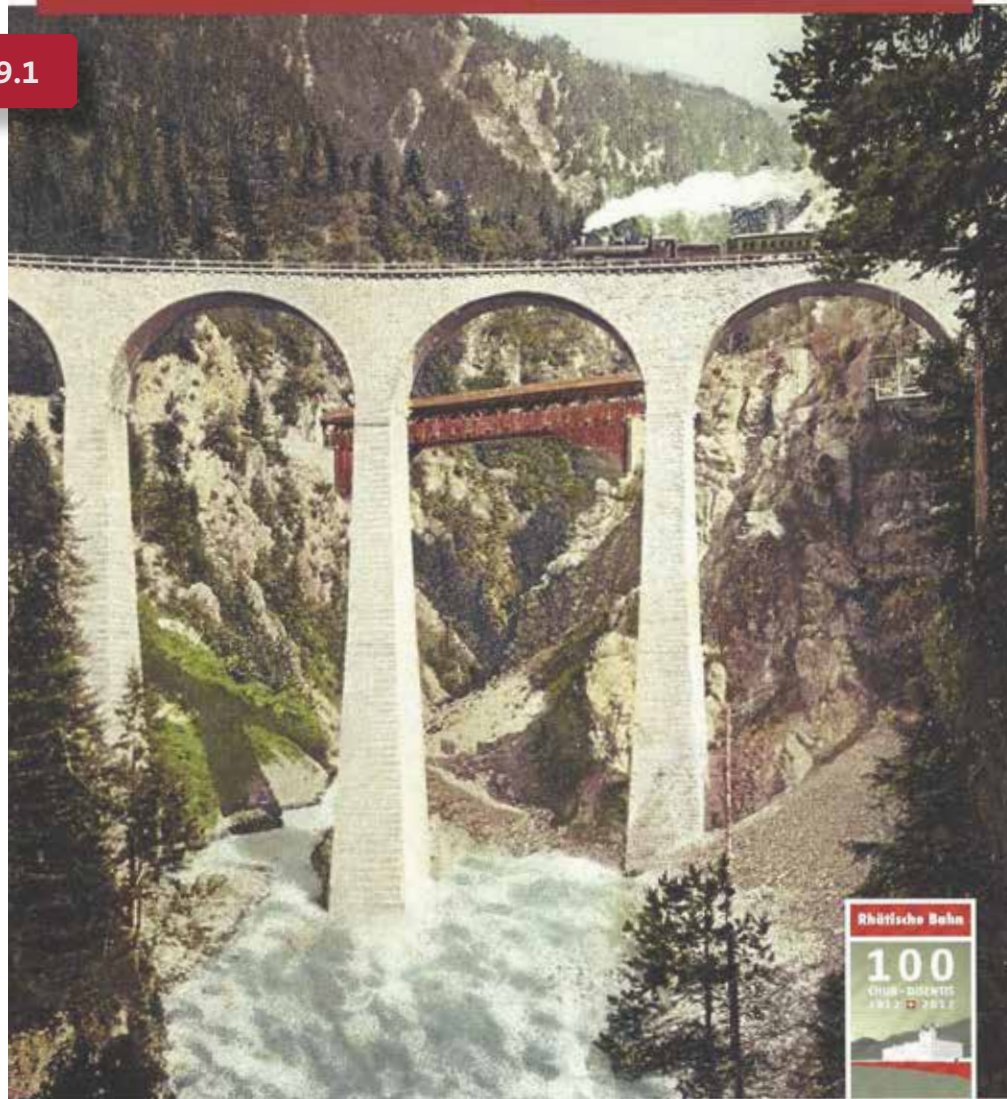
Die Ge 4/4 I 602 «Bernina» von 1947 wird als 5-Jahres-Leihgabe ans Verkehrshaus der Schweiz in Luzern abgegeben zusammen mit dem offenen Aussichtswagen B 2092, einem originalen Bernina-Bahn-Wagen von 1908.



9. JAHRGANG 2012

Die Bündner Kulturbahn

19.1



Die Bündner Kulturbahn

9. JAHRGANG 2012

19.2

Auszug

Schutz vor der Witterung

Von Koni Zingg

Die von Club 1889 restaurierten Güter- und Personenwagen sind seit Jahren der rauen Witterung ausgesetzt und leiden dadurch stark. Es ist deshalb geplant, im Bahnhofsareal von Samedan eine Halle zum Schutz dieser wertvollen historischen Fahrzeuge zu errichten.

Bisher grosse Investitionen

Seit Jahren restaurieren und pflegen zahlreiche Freiwillige des Club 1889 historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Man erinnere sich an das «Filisurer-Stübli» B 2138 oder die beiden gelben Berninawagen BC 110 und C 114. Insgesamt neun Fahrzeuge wurden bis anhin stilvoll im ursprünglichen Zustand aufgearbeitet. Die Vereinsmitglieder haben dazu rund 30 000 Stunden Fronarbeit geleistet. Zahlreichen Privatpersonen und Firmen sponserten über 300 000 Franken an die Renovierungen. Auch vom kantonalen Denkmalschutz und vom Amt für öffentlichen Verkehr wurden Beiträge an die Restaurierungen gesprochen.

Bisher im Freien abgestellt

Alle die historischen Wagen müssen heute aus Platzgründen im Freien abgestellt werden, und zwar in Chur, Landquart, Samedan und Bever. Einzig für die Flotte des Alpine Pullmann Classic (APC) konnte mit der RhB die Unterstellung in Landquart vereinbart werden. Der Schutz historischer Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen ist besonders wichtig, da diese vielfach einen Holzkastenaufbau und empfindliche Installationen aufweisen. Besonders fatal ist die Abstellungssituation im Obereingang in Bever, wo die Wagen fallweise mit Schleuderschnee eingedeckt werden und im Frühjahr Schmelzwasser eindringt. Es war schon lange Zeit das Bestreben des Club 1889 und historic RhB, geeignete Einstellmöglichkeiten zu finden.

Mögliche Lösung in Sicht

Nun zeichnet sich in Samedan eine Lösung ab im Zusammenhang mit dem Umbau und der Erweiterung der Gleisanlagen. Im Bereich der neu geplanten Abstellgleise beim ehemaligen Tanklager Conrad werden drei neue Abstellgleise erstellt. *historic RhB* und der *Club 1889* sind derzeit in Verhandlung mit der RhB, um zwei Abstellgleise mit einer Halle überdecken zu können. Damit stünden 2x80 Meter Gleislänge für die Einstellung von historischen Fahrzeugen zur Verfügung.

Finanzielle Beiträge in Aussicht

Ein Vorprojekt zur Ermittlung der genauen Kosten und weiteren Erfordernissen ist in Auftrag. Im Frühjahr 2012 soll die Entscheidung betreffend Baumöglichkeit und Finanzierung fallen, sodass im Sommer/Herbst des

nächsten Jahres die Bauausführung erfolgen könnte. Von einem Sponsor ist ein grösserer finanzieller Beitrag angekündigt. Auch Zuwendungen von der öffentlichen Hand können erwartet werden, sodass die Finanzierung gut gesichert ist. Die mögliche Verwirklichung der Halle bedeutet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Pflege und Sicherung des «rollenden Kulturgutes» der Rätischen Bahn.



Idyllisch für den unbedingten Betrachter, grosser Ärger für die Spender und Restauratoren des Club 1889: Der bisherige Umgang der RhB mit den historischen Zweifachern ist nachlässig (Bilder Januar 2012 in Samedan).

Bilder Fredy Pfister

19.3

Auszug



Gepäckwagen im richtigen Licht

..... Von Armin Brüngger

2010 konnte unser Bernina-Krokodil von 1928 (Ge 4/4 182) nach einer Restaurationszeit von 11 Jahren in Betrieb genommen werden. Auch die Dampflokomotive «Heidi» (G 3/4 11) von 1902 funkelt und glänzt bereits, doch müssen bei ihr noch ein paar technische Hürden überwunden werden. Wie ein Augenschein in der Samedner «Wagenküche» zeigt, restaurieren wir aber parallel dazu historische Wagen, so der ehemalige Gepäckwagen F 4004. Dieser wird einer umfassenden Restauration unterzogen. Er wird bald den RhB-Dampfzug perfekt ergänzen!

.....

In der 7. Ausgabe der Bündner Kulturbahn haben wir über die begonnenen Restaurationsarbeiten am ehemaligen Gepäckwagen F 4004 von 1896 berichtet und seine technischen Daten aufge-

einiges mit dem ehemaligen Gepäckwagen gegangen, wie man so schön sagt. Aus diesem Grund erstatten wir wiederum einen kurzen «Werkstattbericht», möchten es aber gleichzeitig nicht versäumen, noch etwas die Biografie des Wagens zu streifen.

Gepäck, etwas Post und Gefangene

Unseren Gepäckwagen bestellte die RhB als F 4 im Hinblick auf den Betrieb der neuen RhB-Bahnlinie von Landquart über Chur nach Thusis ab 1896 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG in Neuhausen am Rheinfluss. Die RhB liess diesen nur mit einem Sortierkasten für etwas Bahnpost und einer Box für Werkzeug ausstatten. Später wurde dem F 4 in Landquart eine Zugführerkabine eingebaut, in welcher der Chef des

Arbeiten erledigen konnte. Hinter dem «Chefabteil» befand sich auch eine Zelle für Gefangene sowie einen Kasten für mitreisende Hunde.

Funktions- und Besitzerwechsel

Ein Jahr vor Ende des zweiten Weltkrieges wurde der später zum F 4004 unbenannte Wagen unter der neuen Nummer X 9038 dem Hafner der Bahnmeisterei Samedan zugewiesen. Zu diesem Zweck wurde er zum Werkstattwagen umfunktioniert, was bedingte, dass die interessanten Einbauten entfernt wurden. Ein paar Jahrzehnte später erfuhr der X 9038 eine kleinere Umgestaltung zum Werkzeugwagen und wurde dem Bahnmeister in Bergün zugewiesen. Nach 46 Jahren war der ehemalige Gepäckwagen aber dermassen

abgewirtschaftet, dass er 1990 der noch jungen Dampfbahn Furka Bergstrecke ebenfalls als Werkstattwagen übergeben wurde. Zehn Jahre später konnte der Wagen auf Initiative des Club 1889 zurückgeholt und in Samedan abgestellt werden. Seit 2008 läuft die eingangs erwähnte Rekonstruktion.

Unsere Motivation

Was uns für die Restaurationsarbeiten motiviert, ist die Vorstellung, dass der Gepäckwagen dereinst zusammen mit unserem etwa gleichaltrigen Drittklasswagen C2012 von 1889 im Dampfzug zusammen mit der Dampflok «Heidi» eingesetzt werden kann. Die genaue Funktion des Wagens ist noch nicht restlos geklärt. Ursprünglich war geplant, ihn für den Transport von Wasser und Öl für die «Heidi» in öffentlichen

Dampfzügen mitzuführen. Dazu ist er uns mittlerweile zu schade. Dafür könnte er als Gepäckwagen im eigentlichen Sinne verwendet werden. Dass heisst, er könnte Kinderwagen und Velos in Dampfzügen Platz bieten und dadurch die Attraktivität dieser Erlebniszüge für Familien steigern!

Etwas zur Restauration

Die laufenden Restaurationsarbeiten können für Interessierte wie folgt zusammengefasst werden:
Die Holzteile des ehemaligen Gepäckwagens – und das sind nicht wenige – befanden sich in einem sehr schlechten Zustand. Der Boden, das Dach und die Innentäferung aus Holz waren fast komplett verfault. Ein Ersatz drängte sich daher auf. Generell bemühen wir uns aber, originale Eisenteile wenn im-

mer möglich aufzuarbeiten und wieder zu verwenden. Fehlende Teile wie die ursprüngliche Beleuchtung, aber auch das ehemalige «Chefabteil», sollen wieder hergestellt werden. Apropos Beleuchtung: Weil wir die gleichen Lampen wie im C2012 einbauen, also eine Rekonstruktion der ursprünglichen Petroleum-Lampen, dürfte das Lichterlebnis für die Fahrgäste wiederum besonders stimmungsvoll werden und den Gepäckwagen wieder ins richtige Licht rücken!

Einen Eindruck der bisher erfolgten Restauration sollen die Bilder aus der Werkstatt vermitteln.

Wir arbeiten fleissig am Wagen weiter und freuen uns auch auf finanzielle Unterstützung, den Geld kann für ein solches Projekt immer gebraucht werden (vgl. Seite 61).



Erfolgreiche Einsätze des Bernina-Krokodils, grosse Fortschritte bei der Dampflok «Heidi», Restauration der Hipschen Wendescheibe

Inspiziert durch das Jubiläum «100 Jahre Bever–Scuol» fand die 15. Generalversammlung im Restaurant Trü in Scuol statt **[20.5]**.

Die RhB-Vertreterin Jolanda Piconi präsentierte das RhB-Jubiläumsprogramm für das laufende Jahr. Sie dankte im Namen der RhB für die gute Zusammenarbeit und wünschte dem Club 1889 alles Gute für die Zukunft.

Herr Jon Domenic Parolini, Gemeindepräsident von Scuol und Grossrat, dankte dem Club für die Durchführung der Generalversammlung in Scuol, und betonte die Wichtigkeit der RhB für seine Gemeinde, die mitverantwortlich war für den Aufschwung der Gemeinde und des Tourismus in der Region.

Koni Zingg, Vertreter von historic RhB, überbrachte seinerseits Grüsse und betonte die Wichtigkeit des für das kulturelle Erbe der RhB, für welchem der Club 1889 als wichtigster Verein und Botschafter tätig ist.

Alle Vorstandsmitglieder wurden per Applaus wiedergewählt.

Der Club 1889 zähle in diesem Clubjahr 538 Mitglieder.

Dampflok G 3/4 11 «Heidi»

Projektleiter Armin Brüngger erhielt entscheidende Unterstützung bei der Restauration der Lok Heidi durch Roger Waller der DLM sowie durch Walter Frech als Dampflokspezialist seitens der RhB. So wurden u. a. die Überhitzerrohre in den Kessel eingebaut und die DLM lieferte neuen Kolben, Schieberstangen und Stopfbüchsen. Die Betriebswerkstätte Poschiavo bohrte die Gleitplatten für die Kreuzköpfe aus und goss sie mit Weissmetall aus. Die Restaurationsarbeiten nahmen wieder richtig Fahrt auf.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Ernst Demonti schrieb in seinem Jahresbericht: «Projektleiter ist evtl. nicht mehr das angebrachte Wort, denn das Projekt Lok 182 ist seit 2010 abgeschlossen. Im Hinterkopf stehen aber immer noch einige Gedanken, oder besser gesagt Ausbesserungen, die wir vielleicht noch an der Lok ausführen werden. Den Einbau einer Druckluftbremse haben wir noch zur Seite gelegt. Ferner bereitet uns ein Achslager noch etwas Mühe, alle bisher noch ausgeführten Nachbesserungen waren erfolglos. Kleinere Reparaturen sowie Kontroll- und Wartungsarbeiten werden vor und nach jeder Fahrt vom Lokführer und Mitgliedern des Club 1889 ausgeführt. In diesem Sinne belassen wir noch diesen Namen. Von den geschilderten Kleinigkeiten abgesehen ist die Lok in einem guten Zustand. Was wir in unserem Jahresbericht 2012 als «wünschenswert» beschrieben haben, ist Realität geworden: Die Lok 182 konnte zweimal gemeinsam mit der Dampfschneeschleuder am Berninapass auftreten **[20.3]**. Eine Zusammensetzung par excellence, dieses Gespann konnte man bis vor etwa 50 Jahren noch öfters am Bernina beobachten. Neben diesen zwei «Aufführungen» konnte die Lok noch drei weiteren Fahrten störungsfrei absolvieren. Somit konnten alle 5 Lokführer der Lok 182 dank guter Zusammenarbeit mit der Personaldisposition RhB einmal mit der Lok fahren. Unsere Lok bereitet bei jeder Fahrt Freude und Begeisterung. Auch wenn sie relativ wenig zum Einsatz kommt, sind wir über die Aufbereitungsarbeiten sehr stolz. Das Engagement aller Beteiligten und Sponsoren können wir nicht zur Genüge danken.»

F 4004

Viele Kleinteile wurden aufgearbeitet, die Beschriftungen angebracht, die Fenster fertiggestellt und eingebaut.

Hipsche Wendescheibe

Ein seit längerem Ausrangiertes Bahnsignal, eine «Hipsche Wendescheibe» wurde aufgearbeitet und erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt **[20.7]**.

Clubeigenes Catering

Im Clubjahr konnten 5 Einsätze geleistet werden, wobei an einer Fahrt eine RhB-Hostesse eingesetzt wurde.

Anlässlich der Medienreise «10 Jahre historic RhB» vom 22. Mai zwischen Chur und Ilanz hat das Catering-Team die Journalisten im Filisurer-Stübli bewirtet. Auch anlässlich der 100-Jahr-Feiern im Engadin konnten im historischen grünen Zug zwischen Samedan und Scuol-Tarasp ebenfalls Gäste in den Bistro- und Barwagen empfangen werden.

Wiederum bewirtschaftete das Team am 18. August den Pullman-Zug über den Bernina. In der Betriebswerkstätte bewirtete das Club-Catering die Mitglieder des Verein Pro Salonwagen RhB anlässlich ihrer traditionellen Adventsfahrt und servierte ein Dessertbuffet.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

100 Jahre Bever-Scuol

Gegen 10 000 Besucher vergnügten sich am Wochenende des 29./30. Juni an Festplätzen in Bever, Zuoz, Lavin und in Scuol-Tarasp [20.4]. Die Festplätzen verbanden die Erlebniszüge «Alpine Classic Pullman Express» und «Grüner historischer Zug». Die eindruckliche und einmalige Fahrzeugparade «100 Jahre unter Strom: Technische Pionierleistungen 1913–2013» vor der Umformerstation in Bever zeigte den vielen Zuschauern am späten Abend des 29. Juni in der Dunkelheit alle elektrischen Fahrzeuge der RhB aus der Anfangszeit bis dato.

In Scuol konnte der Club 1889 als besondere Spezialität das Bernina-Krokodil zusammen mit den gelben Bernina-Wagen «La Bucunada» und «Ul Mesolcines» präsentieren [20.6], wobei der Buffet-Wagen wieder einmal bewirtet wurde und auf der Rampe des Güterschuppens Souvenirs verkauft wurden. Auf einem Niederbordwagen wurden die Teile der Hippsche Wendescheibe vorgeführt. Das Bernina-Krokodil war vermutlich zum ersten Mal überhaupt im Unterengadin.

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Die Planungsarbeiten bezüglich der Fahrzeugeinstellhalle in Samedan stockten. Die RhB-seitigen Bedingungen waren trotz eines Entgegenkommens für den Club nicht akzeptabel. Der Clubpräsident hoffe, «dass es 2014 in positivem Sinne weitergehen wird». Der Vorstand sah ohne Einlenken der RhB schwarz für eine gute Zukunft des Club 1889.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

Dank grosszügiger finanzieller Unterstützung vom Kanton Graubünden konnte die defekte Dampflokomotive G 4/5 108 von 1906 am 8./9. August nach längerer Abstellzeit wieder in Betrieb genommen werden.



10. JAHRGANG 2013

Die Bündner Kulturbahn

20.1



20.2

Bündner Tagblatt

Dienstag, 26. Februar 2013



Eine der Pionier-Elektrolokomotiven der RhB: die Ge 2/4 222, einst Rangier- und Vorspannlok für den Albulapass. (Foto Sandra Triacca)

Pflege des historischen RhB-Erbes

Das historische Rollmaterial der Rhätischen Bahn ist ein besonderes Zeitdokument. Zum Erhalt dieser rollenden Kulturgüter haben vor zehn Jahren fünf Vereine die Vereinigung Historic RhB gegründet. Schliesslich soll das historische Erbe der RhB auch den nächsten Generationen erhalten bleiben.

Bei besonderen Anlässen oder Jubiläen der RhB kommen die beliebten Nostalgiezüge immer wieder zum Einsatz. Anlässlich des Jubiläums «100 Jahre Bever-Scuol» wird dies wieder der Fall sein. Gleichzeitig mit der Betriebsaufnahme der erwähnten Strecke erfolgte ein Versuchsbetrieb mit elektrischen Zügen; die Jubiläumstrecke steht somit seit dem 1. Juli 1913 unter Strom. Dank Historic RhB konnten einige Lok-Veteranen vor dem Verschrotten gerettet werden. An der Parade «Technische Pionierleistungen – 100 Jahre unter

Strom» präsentieren sich dem Publikum Lokomotiven aus allen Zeitepochen. Das Anfang Jahr erschienene Magazin «Die Bündner Kulturbahn 2013» widmet sich ausführlich den zwei erwähnten Jubiläen. Danebst finden sich weitere Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätischen Kulturbahn, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Immer wieder in den Schlagzeilen ist das neu eröffnete Bahnmuseum Albula in Berglün. Seit der Eröffnung Anfang Juni 2012 durften schon über 25 000 Besucher empfangen werden – hier wurden die Erwartungen bei Weitem übertroffen.

Präsiert wird die Vereinigung Historic RhB von der früheren Bündner Ständespräsidentin Sina Stiffler. (bt)

Das Magazin «Die Bündner Kulturbahn 2013» ist bei allen RhB-Bahnhöfen erhältlich oder kann per Mail info@historicrhb.ch bestellt werden.



Seit über 50 Jahren wieder gemeinsam auf dem Berninapass: 103-jährige Dampfschneesleuder 9213 und Krokodilllok 182 von 1928.

Foto: Tibert Keller

Premiere auf der Berninalinie

Bahnstalgie Am Samstag kam es bei den jährlich stattfindenden Schaufahrten mit der einzigartigen, 103-jährigen Dampfschneesleuder der Berninalinie zu einer Premiere. Erstmals seit ihrer Wiederinbetriebnahme vor knapp zwei Jahren stand die Krokodilllok von 1928 im gemeinsamen Einsatz, so wie es die Bahn seit über 50 Jahren nicht mehr praktiziert hat. Die Berninabahn beschaffte 1910 und 1912 die beiden weltweit einzigen Dampfschneesleudern, die über einen ei-

genen Antrieb für Streckenfahrten verfügen.

Bei Einsätzen im Ernstfall übernimmt grundsätzlich ein zusätzliches Triebfahrzeug die Schubarbeit. Zuerst waren dies die alten Triebwagen, später oft die im St. Moritzer Olympia-Jahr 1928 erbaute Krokodilllok. Diese wurde ab den 60er-Jahren immer seltener genutzt und gelangte nach längerem Aufenthalt im Stilllager an einen privaten Sammler nach Frankreich. Dank dem Samedner Club 1889 ist die Lok mit der

Nummer 182 in die alte Heimat zurückgekehrt und nach zehnjähriger Arbeit auch wieder einsatzfähig. Damit waren auch die Voraussetzungen erfüllt, dieses historisch einzigartige Gespann erstmals vor grossem, teilweise von weit hergereistem Publikum zu präsentieren.

Am 23. Februar steht die Lokomotive noch einmal im Einsatz. Anmelde-möglichkeiten bestehen an jedem Bahnhof oder auf www.rhb.ch

Tibert Keller

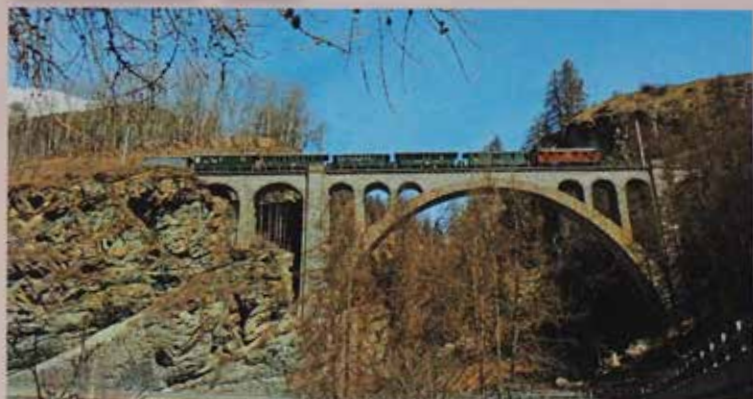
Warum nicht mehr Nostalgiebahn?

Was am Jubiläum «100 Jahre Rhätische Bahn Bever-Scuol» zu sehen und zu erleben war, war mehr als ein bahnhistorisches Wochenende. Es zeigte wiederum, dass die Bündner Bahn mit einer Region Erlebnisse organisieren kann, die Zehntausende besuchen. War es die schönste Talbahnstrecke, die als Teil eines internationalen Netzes gedacht war, die heutige Rhätische Bahn oder die Möglichkeit, in eine erstaunlich aktive und risikofreudige Bahnvergangenheit entführt zu werden, die anzog? Sicher ein attraktiver Mix von Neuem und Altem. Bestätigt hat auch dieses Jubiläum, dass die historischen Züge, Lokomotiven und Rollmaterial, offenbar den Puls nicht nur von Insider und Bahnfreaks schneller schlagen lässt. Einmal wieder Nostalgie, Bewunderung, auf Holzbänken oder Polstersesseln über ein fantastisches Bahntrasse durch die Landschaft zu fahren.

Warum eigentlich nicht mehr Nostalgiebahn? Warum nicht mehr von dieser Begeisterung volkswirtschaftlich, touristisch nutzen, mehr Angebote aufgleisen? Die Lokomotiven, das Rollmaterial ist vorhanden. Wie in der Bündner Kulturbahnzeitschrift zu lesen ist, werden zum Beispiel die vom Club 1889 restaurierten Personen- und

Güterwagen nur sporadisch für Charter- oder öffentliche Fahrten eingesetzt, die übrige Zeit stehen sie im Freien auf Abstellgleisen, auch im Engadin. Warum das in aufwendiger Fronarbeit, mit namhaften Sponsorengeldern unterstützte, historische Rollmaterial nicht mehr rollen lassen? Schienenkapazitäten sind da. Eine fähige Betreiberin ist – wie die verschiedenen gelungenen Jubiläen der RhB zeigen – da. Für eine Bündner Kulturbahn braucht es den langen Weg der Strategien und Konzepte nicht mehr, was es braucht sind Gelder, damit das Restaurierte, neben dem Pullmannwagen auch der Drittklasswagen, zu tragbaren Fahrpreisen zum Einsatz kommen.

Interessant wird sein, welcher Politiker, Touristiker sich für das Angebot einer Bündner Kulturbahn der Pionierzeiten einsetzt, einsetzt für Fördergelder, zum Beispiel aus der Wirtschaftsförderung oder unter anderem Titel. Eigentlich ein überregionales Projekt, von denen so viele sprechen. Ein Graubünden der Nostalgiebahnen, ein attraktives Zusatzangebot der Bündner Staatsbahn, auch für den Tourismus, oder doch lieber zuerst den langen Weg der Strategie, Innovation und Konzepte gehen? Andreas Palmy, Wiesen



Für die Teilnehmer der Generalversammlung des Club 1889 in Scuol am 13. April fuhr dieser, von der Ge 4/6 353 geführte Extrazug (Aufnahme bei Guarda) von Samedan nach Scuol und zurück.

20.6

20.5



Feier für Bahnfans

Seit dem 1. Juli 1913 fährt die Rhätische Bahn (RhB) zwischen Bever und Scuol-Tarasp. Fast auf den Tag genau 100 Jahre später marschierte am Samstag eine Jahrhundertparade wie zur Streckeneröffnung 1913 durch die Gassen von Scuol. Über 10 000 Bahnfans genossen am Wochenende auf den geschmückten Jubiläumsplätzen in Bever, Zuoz, Lavin und Scuol die festliche Stimmung – unter anderem die Damen der Trachtengruppe Engiadina Bassa, die in der Bündner Sonntagstracht vor der Krokodil-Lokomotive posierten (Bild).



Zufällig angetroffen:
Die Mutter filmt konzentriert vom hohen Podest aus den vorbeifahrenden Zug auf dem Wiesenerviadukt, währenddem ihr Kind die Ohren zuhält, ihm hat es vom Fahrtwind das Mützchen vom Kopf geweht. Im Zentrum dieser Szenerie steht eine historische Signallikone, die **Hippsche Wendescheibe!**

20.7

Auszug

Die Hippsche Signalikone

von Armin Brügger

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

Die Wendescheibe hatte einen aufziehbaren, mechanischen Antrieb, dieser wurde aber elektrisch ausgelöst. Diese Signale waren bis zu ihrer Ablösung durch moderne Lichtsignale das Standardsignal auf dem Stammnetz der RhB. Die Rhätische Bahn hat sämtliche Hippsche Wendescheiben, welche sich in jeder Fahrtrichtung am Eingang zu den Bahnhöfen befanden (Einfahrtsignale), zwischen 1960 und 1980 ausser Betrieb genommen. Die ausgemusterten Wendescheiben wurden oft an Bahn-Enthusiasten verkauft und in Gärten zur Zierde aufgestellt.

Eine Wendescheibe für den Club 1889

Einem der Einfahrtsignale von Celerina erging es ebenso. Frau Maia Honegger aus Zollikon hat ein solches Schmuckstück erworben und bei ihrem Ferienhaus zuoberst von Celerina aufgestellt. Nachdem Frau Honegger vom Signal genug hatte, schenkte sie es kurzerhand dem Club 1889 in Samedan. Ein kleines Grüppchen vom Club 1889 fuhr daraufhin nach Celerina und hat das schwere Signal in Einzelteile zerlegt und abtransportiert. Einige Jahre lagerte es in einem vom Club gemieteten Schuppen, bis die Idee auftauchte, die Wendescheibe im Sinne einer Füllarbeit zwischen grossen Restaurationsprojekten wieder repräsentativ herzurichten. Sollte die Einstellhalle für historische Fahrzeuge in Samedan realisiert werden, wäre sie bei deren Eingang am richtigen Ort aufgestellt!



Demontage
der Wendescheibe
in Celerina



Rico Florin
beim Grundieren
des Sockels



So sieht der
frisch gestrichene
Sockel aus



revidierter
Stellmechanismus



Hauptscheibe
und Laterne



neuer Laternenhut
aus Kupfer

Dampflokomotive «Heidi» erstmals unter Dampf, Beginn Restauration «Hochbordwagen»

Für die 16. Generalversammlung wurde zum vierten Mal die Betriebswerkstätte von Poschiavo ausgewählt. Als Gäste anwesend waren Ivo Huter, Leiter Rollmaterial und Mitglied der Geschäftsleitung der RhB, der Gemeindepräsident von Poschiavo und Grossrat, Alessandro Della Vedova sowie Konrad Zinnig als Vizepräsident von *historic RhB*.

Die Mitgliederzahl schrumpfte relativ stark auf 499.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

An der «Heidi» wurde intensiv gearbeitet. So wurde die ganze «Mechanik» eingebaut, was nicht immer auf Anhieb, dafür aber mit Geduld gelang. Die ganze elektrische Anlage konnte installiert und geprüft werden. Im Juni konnte die Lok mittels Vorheizanlage ein erstes Mal innert 48 Stunden sanft aufgewärmt werden, damit sich alle Bauteile ganz langsam ausdehnen und dadurch keine grösseren Schäden am Kessel entstanden. Es wurde ein optimaler Kesseldruck von 6 bar erreicht. Alle Dampfleitungen waren dicht.

Vom 9. bis zum 13. Juli heizten die Clubmitglieder die Lok wieder auf und testeten den Pilotbrenner. Die Lok konnte vor der Betriebswerkstätte von Samedan ein erstes Mal in Bewegung gesetzt werden **[21.2]**.

In der Folge wurden alle Dampf- und Ölleitungen durch rostfreie ersetzt. Vom 14. bis zum 17. November konnte bereits die Lastbrenner getestet werden. Ein grösseres Problem stellte der Injektor dar, welcher das nötige Bremsvakuum nicht einstellen konnte. Durch eine Vertrauensperson erfuhr Armin Brüngger, dass die Zillertalbahn in Österreich dieses wichtige Bauteil justieren könnte. Am 10. Dezember reisten Clubmitglieder mit dem Injektor nach Jenbach. Der versierte Techniker stellte fest, dass mit einer Düse etwas nicht in Ordnung war.

Ein Zweiter Satz an Trieb- und Kuppelstangen für die «Heidi», welcher ebenfalls aus dem Berner Oberland übernommen werden konnte, wurde poliert, eingeölt und in Schutzfolien verpackt. Diese Trieb- und Kuppelstangen wurden als Ersatzteile eingelagert.

Gruppe Poschiavo: Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil»

Die Gruppe Poschiavo konnte auch dieses Jahr wieder Einsätze mit der 182 bewerkstelligen und organisierte wiederum eine hervorragende Generalversammlung.

F 4004

Die Arbeiten am Gepäckwagen wurden zugunsten der Lok «Heidi» etwas zurückgestellt. Es wurden trotzdem die Dampfheizrohre mit Glasfaserschnüren eingepackt. Zudem wurde die elektrische Installation geprüft.

WN 9855 – L3 6603 «Hochbordwagen»

Die Dampflokomotive «Heidi» wird mit schwefelarmem Öko-Heizöl betrieben. Um den Loktank unterwegs mit ebendiesem Öl auffüllen zu können, muss während den Fahrten ein 2000-Liter-Öltank mitgeführt werden können. Dieser Tank wird am besten in einem leichten Wagen untergebracht. Dafür fand sich in Bever der WN-Güterwagen 9855, ein Hochbordwagen von 1911. Deshalb wurde unter der Projektleitung von Max Waibel mit dessen optischer Aufbereitung begonnen.

Clubeigenes Catering

Das Jubiläum «125 Jahre Rhätische Bahn» heimste dem Catering-Team einiges an Arbeit ein. Es leistete 20 Einsätze. Wiederum konnte es den Pullman-Zug, neu aber auch den «Nostalgiezug» über den Bernina 9., 17. und 23. August zusammen mit RhB-Hostessen bewirtschaften. Auch in der Betriebswerkstätte der RhB in Samedan konnte das Team um Hitsch Vital für einen RhB-Workshop, eine Armee-Fahnenübergabe, einen Grillplausch sowie während dreier Pensionierungen Gäste bewirten.

Besondere Anlässe/Jubiläen mit Bezug zu historischen RhB-Fahrzeugen

• 125 Jahre Rhätische Bahn

Neben zahlreichen historischen Nostalgiefahrten mit vielen Club-Fahrzeugen unter Einsatz fast aller historischer Lokomotiven beschränkte sich das Jubiläum für die Öffentlichkeit auf einen Tag der offenen Tür in der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart am 10. Mai.

Auf der grossen Drehscheibe bei der Lokrotunde wurden dem Publikum auf Tribünenplätzen alle Stammnetz-Lokomotivtypen der RhB vorgeführt. Für grosse Bahnfans wurde der Reise-Event «125 Stunden RhB» vom 11. bis zum 15. Juni durchgeführt.

In der Betriebswerkstätte von Landquart betrieb der Club 1889 einen Souvenirstand.

• 100 Jahre Chur–Arosa

Am 13./14. Dezember folgten die Feierlichkeiten zum Jubiläum der Arosalinie. Dazu wurde eigens die Dampfschneesleuder vom Bernina nach Jahrzehnten wieder einmal zwischen Chur und Arosa vorgeführt. In Arosa wurde sie stolz präsentiert.

Interessante Mutationen innerhalb des historischen RhB-Fahrzeugparks

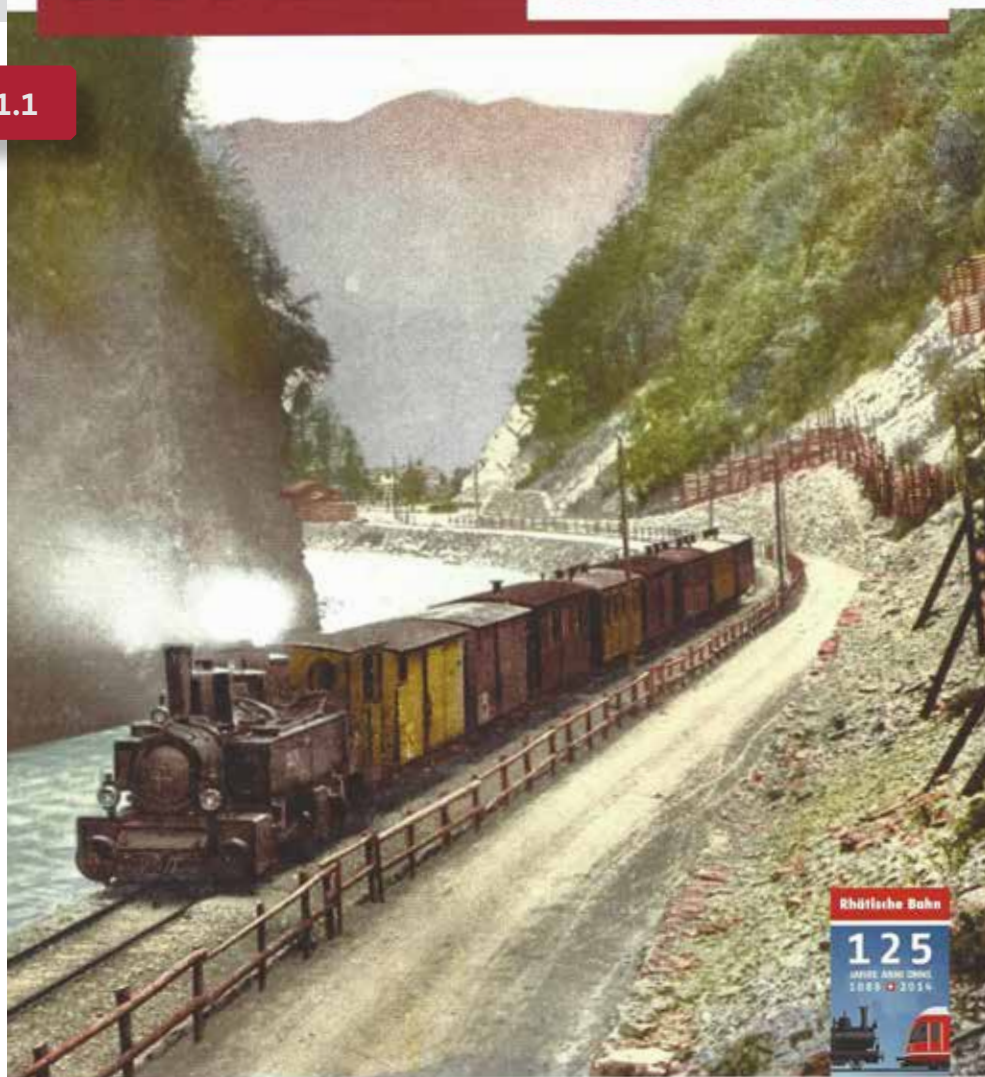
- Der ehemalige 1.- und 2.-Klass-Schnellzugswagen und spätere Ausstellungswagen WS 3902 «expo on rail» wurde in Solis mit einem Bagger abgebrochen. Damit verschwand der letzte Vertreter dieser eleganten Wagenseerie von den RhB-Schienen. Eine Ausnahme bilden der Solitär As 1161 von 1929 und die Gourmino-Speisewagen.
- Kurz nach dem Einsatz am RhB-Jubiläum in Landquart wurde die Dampflokomotive G 3/4 1 «Rhätia» von 1889 abgestellt. Eine Wiedereinbetriebnahme benötigt mehrere Zehntausend Franken. Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn hat eine Sammelaktion lanciert.



11. JAHRGANG 2014

Die Bündner Kulturbahn

21.1



graubünden

Die Bündner Kulturbahn

12. JAHRGANG 2015

21.2

Heidis dampfendes «Rollout»

von Armin Brüngger

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Dampflokomotive «Heidi» von 1902 für Probe- und Lastfahrten sowie für Personalinstruktionen zugelassen. Im Juli 2014 verliess die kleine Dampflokomotive deshalb zu Probezwecken zum ersten Mal aus eigener Kraft, d. h. «unter Dampf» die Betriebswerkstätte von Samedan. Was folgt sind nun stufenweise Probefahrten.

Ein präsentables Ausstellungsstück

Die Öffentlichkeit durfte bereits zwei Mal die «Heidi» als Ausstellungsobjekt bei RhB-Jubiläen «kalt abgestellt» bewundern: 2009 anlässlich von «100 Jahre Davos-Filisur» im Bahnhofsgelände von Filisur und 2012 anlässlich von «100 Jahre Ilanz-Disentis/Mustér» beim Bahnhof von Ilanz.

Obwohl sie sich äusserlich schon fast fertig präsentierte, fehlten diesem präsentablen Ausstellungsstück aber immer noch wichtige technische Bauteile für den Fahrbetrieb. Während den letzten zwei Jahren haben die Aktivmitglieder vom Club 1889 nun bei der

Aufarbeitung der Dampflokomotive G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 deshalb im wahrsten Sinne des Wortes «Dampf gegeben». Unterstützt hat sie dabei Walter Frech, welcher für die anderen RhB-Dampflokomotiven verantwortlich ist und sich auch sonst ehrenamtlich bei Dampflokomotivrenovierungen ein grosses Wissen angeeignet hat.

Vollendung des mechanischen Teils

Letztes Jahr baute die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG aus Winterthur im Auftrag unseres Vereins im ebenfalls von der DLM konstruierten Dampfkessel Überhitzerrohre ein.



In mühsamer Kleinarbeit erfolgten durch unsere Mitglieder anschliessend die Herstellung von fehlenden Bauteilen sowie die Anpassung der Zylinder und dessen Steuerung. Die Arbeit wurde belohnt: Das BAV bewilligte in der Folge den Einsatz der «Heidi» für Probe-, Lastfahrten und Personalinstruktionen auf dem ganzen Netz der RhB, jedoch bis zur endgültigen Abnahme nur für nicht kommerzielle Zwecke. «Heidi» steht damit nun nicht nur äusserlich sondern auch mechanisch kurz vor der Vollendung.

Wasser, Öl und Feuer

Die «Heidi» soll mit Wasser, Öl und Feuer wieder historische Personenzüge ziehen. Und auch hier sind zwischenzeitlich Erfolge zu vermelden: Im Frühling 2014 füllten Vereinsmitglieder den neuen Lokkessel zum ersten Mal mit Wasser und prüften dessen damit nachgewiesene Dichtigkeit. Die Ölfeuerung musste ebenfalls getestet

werden. Dazu wurde in der Nacht vom 10./11. Juli 2014 das Wasser im Lokkessel mit der neuen elektrischen Vorheizanlage aufgewärmt. Um 9 Uhr konnte der sogenannte (ölgefeuerte) Pilotbrenner in der Feuerbüchse gestartet werden, um das Wasser weiter zu erhitzen. Nach drei Stunden entwickelte das Wasser schliesslich so viel Dampf, dass der lokeigene Manometer die geforderten 12 Atmosphären anzeigte.

«Heidis» erste Fahrt

Am Nachmittag verliess die «Heidi» zum ersten Mal über die Schiebepiste die Betriebswerkstätte von Samedan. Nach fast 25 Jahren fuhr die Lok zum ersten Mal wieder aus eigener Kraft. Dieses «Rollout» umfasste zwar nur wenige Meter, für die Vereinsmitglieder waren das aber lange Kilometer! Das Rollout zeigte aber auch, dass noch einige Einstellungen vorgenommen werden müssen und einige Anpassungsarbeiten notwendig sind.

Geplante Probefahrten

Nach der Ausführung der Nacharbeiten sind stufenweise weitere Probefahrten geplant:

1. Um die Energieentwicklung prüfen zu können, wird eine «Lastbrenner-Testfahrt» zwischen Samedan und Pontresina durchgeführt.
2. Die Bremsen werden mit einer «Bremsproben-Testfahrt» zwischen Samedan und Punt Muragl und im Samedner Stationsgebiet gecheckt.
3. Im Frühling 2015 werden dann Last- und Instruktionsfahrten durchgeführt. Dazu wird die «Heidi» zuerst auf weniger steilem Gelände Lastzüge in Richtung Pontresina, St. Moritz und Unterengadin ziehen. Später wird die Dampflok auf grösseren Steigungen und auf grösserem Gefälle am Albula und zwischen Filisur und Davos getestet.

Um den regulären Zugsverkehr nicht zu stören, werden auf flacheren Linien als «Angstlok» der Triebwagen ABe 4/4



linke Seite:
Die Dampflok «Heidi» während ihrem «Rollout» aus der Betriebswerkstätte von Samedan.
Foto: Christian Wehr

oben:
Der leuchtendgelbe «Pilotbrenner» in der Feuerbüchse.
unten:
Eine elektrische Vorheizanlage wärmt das Wasser vor. Dadurch wird ein langes Vorheizen der Dampflok mit Kohle überflüssig.

501 von 1939 sowie ein Güterwagen mit Öl und Wasser als Anhängelast mitgeführt. Auf grösseren Steigungen soll der Triebwagen mit der leichteren aber gleich starken historischen Lok Ge 2/4 222 von 1913 ausgetauscht werden.

Ökonomisch und ökologisch

Sollte innert nützlicher Frist die Abnahmebewilligung vom BAV eintreffen, würde sich der Club 1889 freuen, die G3/4 Nr. 11 «Heidi» vor entsprechenden Nostalgiezügen einsetzen zu können. Die Ölfeuerung hat den Vorteil, dass kein gesonderter Löschzug bei Trockenheit notwendig ist – damit können Kosten gespart werden. Zudem ist die «Heidi» mit dem eingesetzten Leichtöl und der elektrischen Vorheizanlage um einiges sauberer und ökologischer als ihre Schwesterdampfloks der RhB. Zugegeben: dafür ist sie etwas weniger authentisch und ihr fehlt der typische Kohlegeruch – echte «Heidi»-Fans kümmert das wenig.

2015 bis März 2016

20 Jahre Club 1889, Weitere Probefahrten und Einweihung der Dampflokomotive «Heidi», Einweihung F 4004, Präsentation «Hochbordwagen»

Die 17. Generalversammlung wurde am 11. April in der Betriebswerkstätte von Samedan durchgeführt. Kurz nach der Einfahrt des GV-Extrazuges aus Chur präsentierte die Gruppe Samedan am Bahnhof, wie die Dampflokomotive «Heidi» bereits selbständig elegant über die Gleise fahren konnte. Danach wurde die Lok zusammen mit dem F 4004 als Kulisse für die Versammlung in der Werkstätte ausgestellt.

Der anwesende Gemeindepräsident von Samedan, Jon Huder, präsentierte kurz sein Dorf und hob die Wichtigkeit der RhB und des Club 1889 für das Gemeinwesen hervor und dankte den Clubmitgliedern für ihren Einsatz.

Sina Stiffler, *historic-RhB*-Präsidentin, überbrachte die Grüsse des Dachvereins und dankte ihrerseits für den Grossen Einsatz der Clubmitglieder.

Der Club 1889 zählte 493 Mitglieder.

Franz Schuler hat als Rechnungsrevisor seinen Rücktritt eingereicht. Der Vorstand wird en globo wiedergewählt und präsentierte sich wie folgt:

Präsident:	Gian Brüngger	Projektleiter (und Beisitzer):	
Vizepräsident:	Armin Brüngger	Samedan:	Armin Brüngger
Aktuar:	Christian Vital	Poschiamo:	Ernst Demonti
Kassier:	Ezio Menghini	Landquart/Chur:	Karl Gähwiler
Revisoren:	Hans Peter Pitschi		
	Luis Derungs (neu)		

Das wichtigste Traktandum war die Übergabe der mit sehr grossen finanziellen und personellen Mitteln nach Graubünden zurückgeführten und tadellos aufgearbeiteten Lokomotiven «Heidi» und «Bernina-Krokodil» an die RhB. In einem Übergabevertrag müssen Fragen zur Gewährleistung der Erhaltung, zum Unterhalt, aber auch zur Ausbildung von entsprechenden Lokführern und idealerweise auch über einen minimalen jährlichen Fahreinsatz geregelt werden. Mit grossem Mehr wurde dazu dem Vorstand der Auftrag für Vertragsverhandlungen mit der RhB übertragen.

Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi»

Wie die Bremsprobefahrten mit provisorischer Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom Februar zeigten, funktionierte der Geschwindigkeitsmesser nicht optimal. Er wurde deshalb von einem pensionierten RhB-Spezialisten überholt. Am 9. April fuhr «Heidi» erstmals ohne elektrische «Angstlok» nach St. Moritz, Bever und Pontresina. Anfangs Sommer erfolgten Last-Probefahrten auf Strecken mit 20% und 35%. Nach diesen Fahrten wurden laufend die Ölbrenner justiert und der «Lärm» der Lastbrenner reduziert. Mit den Probefahrten wurden auch wichtige Erkenntnisse über den Öl- und Wasserverbrauch gewonnen [22.2–22.7]. Am 11./12. November inspizierten Fachpersonen des BAV und des Vereins für technische Inspektionen (SVTI, «Kesselinspektorat») die Lokomotive. Zur grossen Freude aller und als wohl grösstes Weihnachtsgeschenk für den Projektleiter Armin Brüngger traf bereits am 17. Dezember die offizielle Betriebsbewilligung für die Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi» seitens des BAV ein [22.9]. So war es dem Club möglich, am 5. März 2016 die Dampflokomotive gemeinsam mit den Sponsoren und der Presse bei grossem Schneegestöber auf einer Hin- und Zurückreise zwischen Samedan und Zernez einzuweihen [22.10–22.13]. In Zernez erfolgte die Loktaufe, wobei die Champagnerflasche etwa fünfmal an die Lok geworfen werden musste, bis sie zerbrach. Ein Sinnbild für die beharrliche und manchmal zähe zehnjährige Arbeit an der Lok. In der Folge absolvierte die Lok weiter erfolgreich Probefahrten [22.8].

F 4004

Der F 4004, von Bahnangestellten während seiner Gepäckwagen-Betriebszeit wohl wegen seines «wildwest-mässigen» Aussehens früher als «Texaner» bezeichnet, konnte ebenfalls fertig gestellt werden. Seine Einweihung erfolgte am 27. Februar 2016 auf einer Hin- und Zurückreise zwischen Samedan und Scuol mit Sponsoren sowie den aktiven Clubmitgliedern [22.14]. Auch für diesen Anlass hat sich die RhB-Direktion entschuldigt, immerhin war die RhB-Pressesprecherin Yvonne Dünser mit von der Partie.

WN 9855 – L3 6603 «Hochbordwagen»

Die optische Auffrischung des ehemaligen Hochbordwagens war bis Ende 2015 erfolgt. Wie erste Fotos der «Heidi»-Probefahrten belegten, reiht er sich vorzüglich in den historischen Dampfzug ein.

WN 9806 – C 2026

Um die treuen Aktiven der Gruppe Samedan «bei Laune» zu halten, hat wiederum Armin Brüngger als Projektleiter mit der Restauration des von der RhB als Nostalgiewagen reservierten Wagens WN9806 begonnen (14. Projekt). Dieser Wagen hat die gleiche Herkunft, das gleiche Aussehen und einen ganz Ähnlichen Lebenslauf wie der C2012, stammt aber von 1897. Seine zukünftige Bezeichnung wird C2026 lauten.

Ge 2/4 205

Dank der tatkräftigen Unterstützung von *historic RhB*, insbesondere des eigens dafür eingesetzten Projektleiters und Clubmitglieds Enrico Pirovino sowie des weiteren Clubmitglieds Hans-Jakob Schutz, konnte sich der Club 1889 aus dem Projekt für eine «auf Rollen betriebsfähige» Denkmallok Ge 2/4 205 zurückziehen. Dem Churer Dachverein ist es gelungen, die arg derangierte Lokomotive am 8. Mai auf der Strasse von Arth-Goldau nach Landquart zu transportieren [22.15+22.16]. Am 8. August wurde die 205 mit einem eigens ausgeschriebenem Sponsorenzug, bei welcher für ein Billett 205 Franken bezahlt wurden, von Landquart nach Filisur in die Wagenremise überführt. Hier bleibt diese aus historischer Sicht elektrotechnisch äusserst wertvolle Lok vorerst unter Dach und harret der Dinge, die da bald kommen mögen. Geplant ist, sie als Denkmal beim Bahnmuseum Albula in Bergün gedeckt auszustellen.

Die Bündner Kulturbahn

Der Layouter und frühere Redaktor der Bündner Kulturbahn, Fredy Pfister, konnte als seinen Nachfolger das engagierte Clubmitglied Raphael Schreiner für die aufwändige und recht zeitintensive Layout-Arbeit am Magazin gewinnen. Der deutsche Graphiker hat in guter Zusammenarbeit mit Geni Rohner das Magazin 2016 herausgegeben.

Clubeigenes Catering

Gemäss dem Teamleiter, Hitsch Vital, war das vergangene Clubjahr für ihn ein ruhiges. Er fragte sich in seinem Jahresbericht, ob die Charterwagen von der RhB evtl. zu teuer oder schlecht vermarktet werden. Trotzdem konnte das Team an folgenden Anlässen Caterings durchführen: Zwei Engadiner Dampffahrten, zwei Anlässe in der Betriebswerkstätte von Samedan, eine Kutschenfahrt für das RhB-Kader Rollmaterial/Wartung und natürlich an verschiedenen Probefahrten für die «Heidi».

20 Jahre Club 1889

Für die Geburtstagsfeier hat der Vorstand ein Organisationskomitee eingesetzt. Dieses plant für den 15./16. Oktober ein grosses Bahnfest im Oberengadin [22.17+22.18].

Einstellhalle für die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge

Nach 15 Jahren, seit welchem im Kanton über ein Museum oder zumindest eine Einstellhalle für die historischen RhB- und Club-Wagen diskutiert wurde, konnte Präsident Gian Brüngger an der Generalversammlung verkünden, dass seitens der RhB Projektpläne ans BAV mit Bitte um Genehmigung eingereicht worden waren. Anfangs 2016 lagen die Projektpläne auch der Gemeinde Samedan zur Einsicht vor [22.19+22.20].

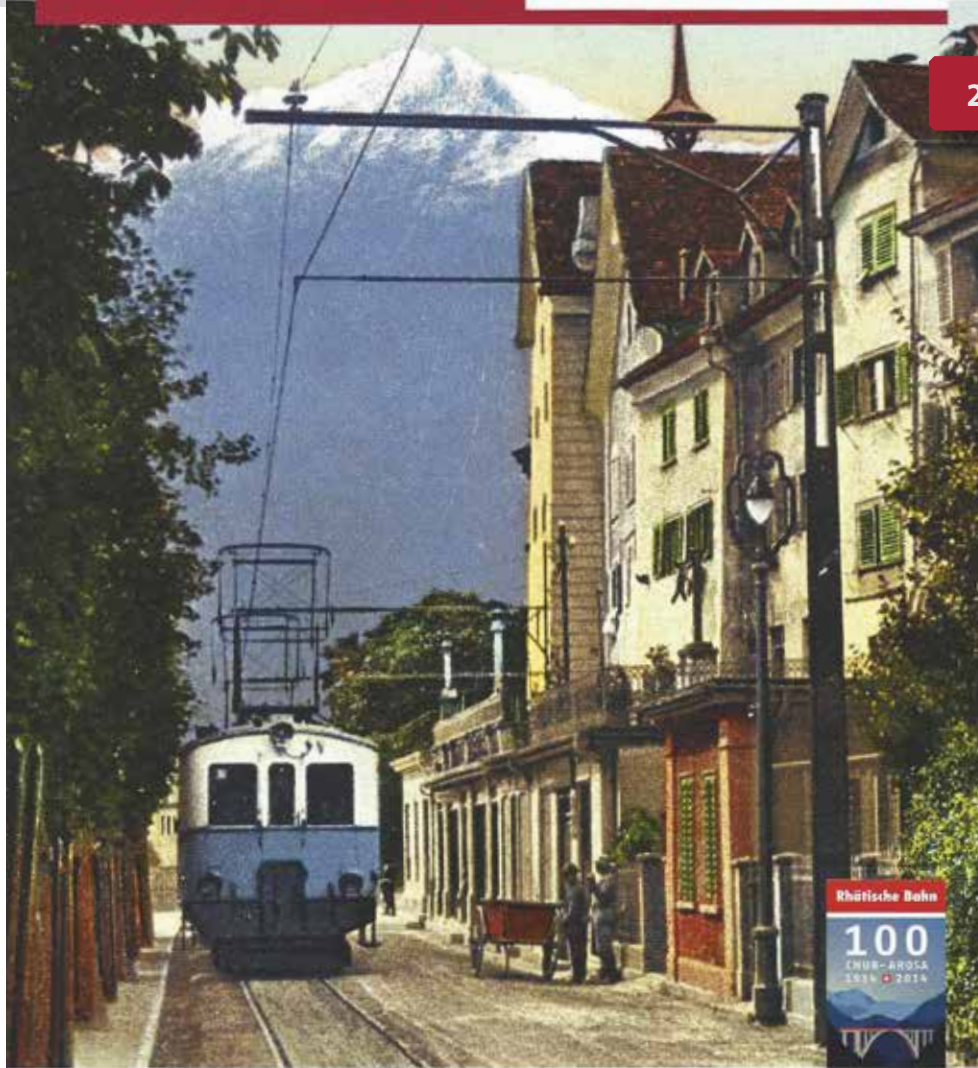
Bündner Regierung / Tourismus / RhB

Grossrat Rico Stiffler startete einen 2. Versuch, die Regierung und den Tourismus auf die Anliegen des Club (bzw. von *historic RhB*) aufmerksam zu machen [22.21+22.22]. *historic RhB*, die Bündner Denkmalpflege, der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, die Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser und der Club 1889 äussern sich in den «Bündner Kulturbahnen» 2015/2016 aufgrund ihrer langjährigen Erfahrungen mit historischen RhB-Zügen zu ihren Zukunftsvisionen und bedauern teilweise das zögerliche Verhalten der RhB, des Tourismus und der Regierung [22.23–22.27]. In Bündner Tageszeitungen werden erneut, wie bereits 1999 und 2001 Ideen gesucht, wie der Tourismus mit neuen Angeboten angeregt werden kann, worauf der Club 1889 geantwortet hat [22.28–22.29]. Das Fazit war ernüchternd [22.30]



12. JAHRGANG 2015

Die Bündner Kulturbahn



22.1



graubünden



13. JAHRGANG 2016

Die Bündner Kulturbahn



graubünden

Neues «Heidi» erstmals in eigener Kraft bis nach Pontresina

Am 21. Februar 2015 hat die dem Club1889 gehörende G 3/4 11 «Heidi» erstmals während der seit vielen Jahren andauernden Wiederinbetriebnahme in eigener Kraft den Bahnhof Samedan verlassen. Anlass war eine Last- und Bremsprobefahrt, die nach Pontresina und zurück geführt hat. Der Zug war neben den restaurierten F2 4002 und L3 6603 zusätzlich mit der «Angstlok» Ge 2/4 222 bestückt. Auf der Rückfahrt übernahm der Zug auch einen zu überführenden Lebensmitteltransportwagen. Dieser Fahrt sind mehrere Bremsversuche im Samedaner Bahnhofsbereich vorangegangen. TK



Die nun ölgefeuerte G 3/4 11 bei leichtem Schneetreiben während Probefahrten vom 21. Februar in Samedan.



Last- und Bremsprobefahrt gleichentags, aufgenommen bei stärkerem Schneefall oberhalb von Punt Muragl. An zweiter Stelle die Ge 2/4 222, gefolgt vom F2 4002 und L3 6603.



Rückfahrt der Probefahrt unterhalb von Pontresina. Hinter Lok 222 zusätzlich ein zu überführender Lb mit Lebensmittelbehälter. Das Schneetreiben hat weiter zugenommen.

Fotos: Tiburt Keller

G 3/4 «Heidi» unterwegs

In kleinen Schritten kommt die Inbetriebsetzung der «Heidi» voran. Am 9. April 2015 fanden die ersten Lastprobefahrten der ölgefeuerten G 3/4 11 «Heidi» ohne «Angstlok» statt. Sie führten von Samedan zwei Mal nach St. Moritz – dazwischen mit einem Abstecher nach Bever – und einmal nach Pontresina und zurück. TK



Die Anhängelast der G 3/4 – alles vom Club 1889 restaurierte Wagen – sorgt für ein ansprechendes Bild, wie hier anlässlich der morgendlichen Fahrt Richtung St. Moritz, kurz vor Celerina.

Foto: Tiburt Keller

LOKI 7/2015

22.4



«Heidi» erstmals auf grosser Ausfahrt

Auf ihrer bisher längsten Probefahrt von Samdan nach Zerneß beweist die ölgefeuerte G 3/4 11 «Heidi» des Club 1889 am 3. Juni ihre Leistungsfähigkeit. TK

Hier passiert die «Heidi» während der Rückfahrt (= Bergfahrt) mit der aus sieben, über 100-jährigen Zweiachswagen bestehenden Last den Inviadukt von Cinsuochel.

LOKI 8/2015

22.5



Oldtimer- treffen in Bergün

Am 5. Juli begegnen sich die im Hintergrund sichtbare, vor dem Bahnmuseum aufgestellte und kürzlich aufgefrischte Ge 6/6 407 der vor dem Erlebniszug Albula eingesetzten 414, die ebenfalls frisch herausgeputzt daherkommt. Auf Gleis 3 befinden sich die ölgefeuerte G 3/4 11 «Heidi» vor der Ge 2/4 222 auf der ersten Probefahrt auf der Albula-Linie. TK

Eine ganz besondere Oldtimerparade in Bergün mit dem Bahnmuseum im Hintergrund.



Passage auf dem Wiesenerviadukt kurz vor dem Ziel...

«Heidi» erreicht die Zügenschlucht

Die vom Club1889 in Samedan umgebaute, nun ölgefeuerte G 3/4 11 gelangte am 31. August 2015 auf einer Probefahrt via Albula Linie erstmals bis nach Davos Wiesen. TK



... auf der Landwasserbrücke bei Wiesen, hier festgehalten wie wenn es eine der ersten Fahrten dieser Lok überhaupt gewesen wäre ...



... wo es zur Begegnung mit dem ausnahmsweise zwischen Davos und Filisur pendelnden 4-Teiler Vororts-Allegro 3101 kommt.

«Heidi» begegnet erstmals der MGB

Die bis Anfang Oktober jüngste Probefahrt vom 6./7. September brachte die ölgefeuerte G 3/4 11 während einer Zweitagesfahrt von Samedan via Albulalinie nach Disentis und zurück. Der Start erfolgte mit dem Führerhaus voraus, womit die Position bei den Fahrrihtungswechseln in Reichenau jeweils änderte. Sonst gab es kein Abdrehen, weder in Sumvitg noch in Filisur. TK



Auf der Rückfahrt vom 7. September ist die Probefahrt auf der Reichenauer Hinterrheinbrücke festgehalten.



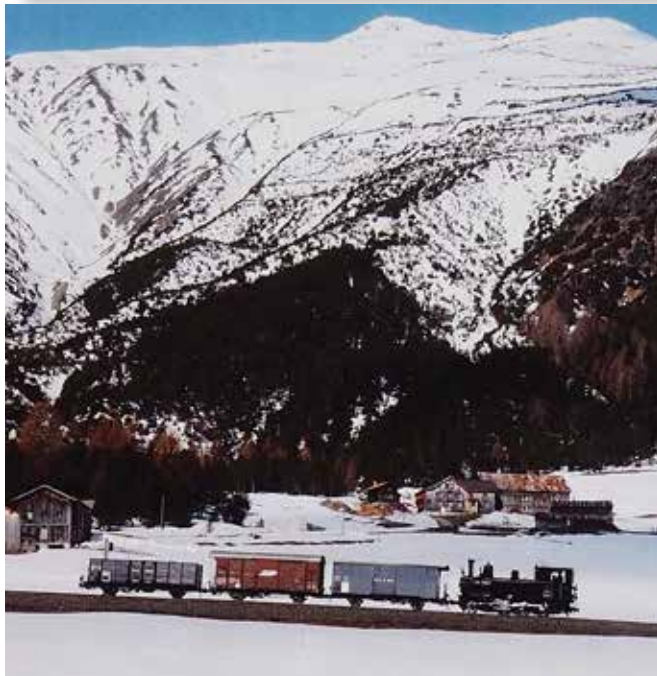
Das «Heidi» hat auf der bisher längsten Probefahrt ins Bündner Oberland eben Trun passiert.



Nach der Ankunft in Disentis kommt es zur erstmaligen Begegnung mit einer MGB HGe 4/4¹.

Foto: Tibert Kaiser

«Heidi» bezwingt Steilstrecke



22.8

Im Gegensatz dazu zeigt sich im Bereich der Linienentwicklung unterhalb frühlingshaft. Die 1902 erbaute Lok bezwingt hier die stärksten auf dem Stammbnetz vorkommenden Steigungen.

Das «Heidi» hat eben Davos Wolfgang verlassen und befindet sich im anhaltenden 45 Promille Gefälle Richtung Klosters. Noch sind die Wiesen schneebedeckt.

Im Rahmen von weiteren Versuchsfahrten erreichte die vom Club1889 auf Ölfeuerung umgebaute G 3/4 11 von der Basis Samedan aus Klosters. Zu dieser Zweitages tour vom 11./12. April gehörte die nächtliche Bergfahrt mit 45 Tonnen Anhängelast durch die tunnelreiche Strecke von Filisur nach

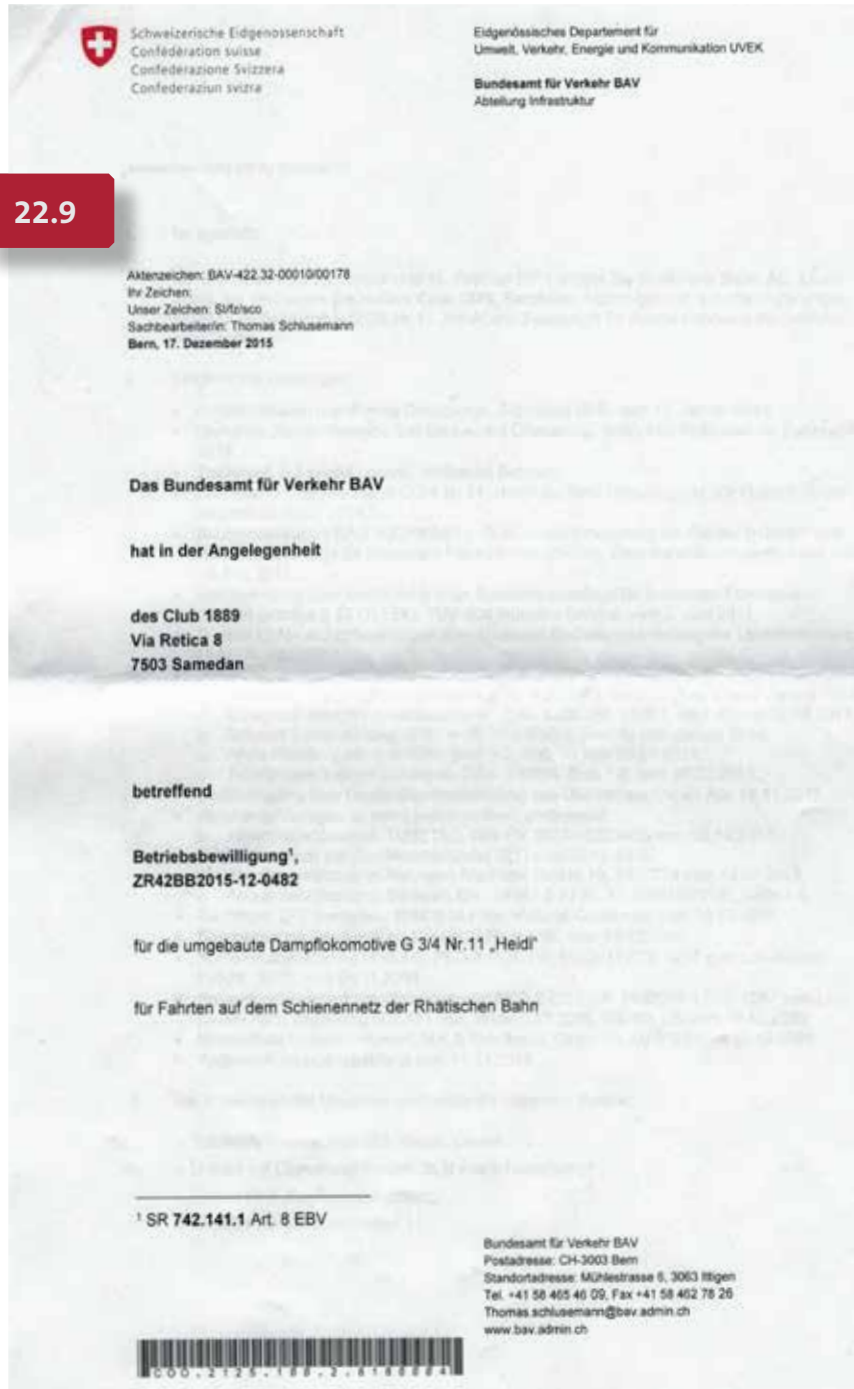
Davos Patz. Dabei prüfte der Bahndienst die Auswirkungen der Auspuffstöße auf die in Tunnelgewölben eingebauten Schutzbleche. Am Folgetag absolvierte das mit 30 Tonnen behängte «Heidi» eine Fahrt auf dem von ausgedehnten 45-Promille Neigungsabschnitten geprägtem Wolfgang-Ab-

schnitt nach Klosters und zurück. Ursprünglich die Domäne der Vorgänger des gleichen, aber schwächeren Typs.

Das «Heidi» hat zwischenzeitlich mit Ausnahme der Strecke Klosters-Reichenau das ganze Stammbnetz in eigener Kraft befahren.

TK

22.9



22.10

Engadiner Post
POSTA LADINA

8.3.2016



Ein Hoch auf die dampfende «Heidi»

Gegen hundert Personen aus dem In- und Ausland haben sich zum Einweihungsfest der neuen alten Dampflokomotive «Heidi» vom 5. März im frisch eingeschneiten Engadin eingefunden. Geladen waren vorwiegend Sponsoren, die damit entscheidend an der Reaktivierung des Stars aus dem Heidefilm von 1952 beigetragen hatten. Zwar entspricht die Lok weitgehend dem Originalzustand von 1902. Doch mit der modernen und sauberen Ölfeuerung ist ein technisches Meisterwerk gelungen. Darin stecken zehn Jahre harte Arbeit mit vielen Hochs und Tiefs, wie Armin Brüngger vom Club 1889 anlässlich der in Zernez abgehaltenen Feier wissen liess. Der Anlass umfasste auch eine Loktaufe durch die Patin Doris Baeder, die die Sektflasche gleich einige Male gegen die Lok schwingen musste, bis sie endlich zerbrach. Bereits am 2. April kommt das «Heidi» erneut zum Einsatz. Dann sind jene eingeladen, die Hand an der Lok angelegt und damit die ganze Arbeit auch vollbracht haben. Und eine Woche später, anlässlich der 20-Jahr-Jubiläums-GV des Club 1889 in Samedan, kommen auch die Vereinsmitglieder in den Genuss einer stilvollen Nostalgiefahrt durchs Engadin. Mit der neuen Technik ist die Lok mit passenden, ebenfalls weit über hundertjährigen Wagen auch für allerlei private Anlässe eine interessante Alternative. (tik)

Bild: Dampflokomotive «Heidi» ist von der schneereichen Einweihungsfahrt aus Zernez kommend nach Samedan zurückgekehrt.
Foto: Tibert Keller

«Heidi» wieder in Betrieb

22.11

■ Geni Rohrer, Florian Inäbnit

Seit der Rückkehr der Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi» im April 2000 vom Berner Oberland nach Graubünden floss viel Wasser den Inn hinunter. Mit der Aufarbeitung und dem Einbau einer Ölfeuerung wurde Neuland betreten, und das war für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Nach der zehnjährigen Restaurierungsphase konnte eine der berühmtesten Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn, die G 3/4 11 «Heidi», wieder in Betrieb genommen werden.

Die Dampflokomotive G 3/4 11 wirkte im Sommer 1952 als «Statistin» im berühmten Heidi-Film mit und kam so zu ihrem Übernamen. Die weiteren Einsätze bei der RhB waren jedoch sehr rar, und so wurde die Lokomotive 1977 an die Modelleisenbahnfreunde Eiger (MEFEZ) Zweilütschinen verkauft. Die Lok verkehrte dort auf dem Netz der Berner Oberland-Bahnen (BOB) zwischen Interlaken Ost und Lütschental. Im

Sommer 1990 hatte sie beim 100-jährigen Jubiläum der BOB ihren letzten grossen Auftritt. Wegen anstehenden Revisionsarbeiten und aus Kostengründen wurde die G 3/4 11 eingemottet und in Zweilütschinen remisiiert. Dort wartete sie auf bessere Zeiten. Im April 2000 kam die Lok auf Initiative des Clubs 1889 nach Graubünden zurück, mit dem Ziel, die «Heidi» wieder fahrtüchtig zu machen. Als Besonderheit sollte die Lok statt mit Kohlen mit Öl betrieben werden. Eine Ölfeuerung produziert keinen Funkenwurf (glühende Kohlenreste sind oft Ursache für Brände entlang der Bahnstrecke) und ist dank dem eingesetzten Leichtöl umweltfreundlicher als eine herkömmliche Diesellok. Die RhB kann somit in Zukunft auf die hinter den Dampfzügen verkehrenden so genannten «Löschzüge» verzichten und spart dadurch Kosten.

Im Mai 2000 wurde die «Heidi» in der Remise von Filisur eingestellt. Nun galt es, Sponsoren

und Gönner für die Restaurierung der Lok zu finden. Nach vier Jahren intensiver Suche und unzähligen Gesprächen war die Finanzierung gesichert, und die «Heidi» konnte am 8. Dezember 2004 zur Aufarbeitung nach Samedan überführt werden.

In den vergangenen zehn Jahren erfolgte die aufwändige Restaurierung. Viele Hürden mussten überwunden werden, bis die ersten Probefahrten mit der praktisch neuwertigen Lok absolviert werden konnten. Zahlreiche neue Elemente mussten von Grund auf neu konstruiert werden, so z.B. der geschweisste Kessel mit Überhitzer, eine Leichtölfeuerung (der Firma DLM), eine wirksame Kesselsolation, ein Lempor-Blasrohr mit Kamineinsatz, neue Kolben und Kolbenstangen, neue Flachschieber, eine Gegendruckbremse usw.

Im November 2014 war es endlich soweit: Die «Heidi» rollte erstmals in eigener Kraft aus dem Depot. In den kommenden Monaten folgten regelmässige Ausfahrten, um die Lok zu justieren, testen, messen und prüfen. Auch der Rayon der Fahrten wurde immer grösser; waren es bei Beginn Probefahrten auf dem Depot-

gelände in Samedan und in der Region auf den Strecken Samedan–Pontresina oder St. Moritz, ging die Reise am 5. Juli 2015 bereits ins Albulatal und Anfang September gar bis nach Disentis. Die zu erledigenden Aufgaben waren vielseitig und erforderten das entsprechende Know-how: Einstellungen des Ölbrenners, Bremsproben, justieren des V-Messers (Geschwindigkeit), reduzieren des Lärms (Lastbrenner), Lastfahrten in 20 und 35 Promille-Rampen, Messungen des Öl- und Wasserverbrauchs, prüfen der Laufeigenschaften sowie Dauerbelastung von Maschine und Brenner.

Am 11. November 2015 erfolgte in Samedan die Inspektion der Lok durch das Bundesamt für Verkehr und den SVTI (Kesselsinspektor). Ein Tag lang wurde die «Heidi» auf Herz und Nieren geprüft. Dann endlich war es soweit: am 17. Dezember 2015 traf aus Bern die lang ersehnte Betriebsbewilligung für die Dampflokomotive ein; Freude herrscht! Die Dampflokomotive «Heidi» darf fortan für kommerzielle Fahrten eingesetzt werden. Die zweite Jungfernfahrt fand am 5. März 2016 mit Sponsoren, Gönnern und geladenen Gästen statt.



Die Dampflokomotive G 3/4 11 «Heidi» am 3. Juni 2015 in Samedan. (Foto: G. Trüb)



Eine Testfahrt mit der G 3/4 11 «Heidi» und den C 2012, A 1102, D 4052, B 2138, B 2060 sowie dem L 6603 am 25. Januar 2016 bei Bever. (Foto: G. Trüb)

Grosses Einweihungsfest für das «Heidi»

Am 5. März 2016 fand in Zernez im Beisein von gegen hundert Sponsoren, Funktionären und Medienvertretern die Einweihung der vom Club 1889 reaktivierten G 3/4 11 statt.

Der ganze Tag war geprägt von ergiebigen Schneefällen. Trotzdem absolvierte die ölgefeuerte Dampflok ihr Fahrtenprogramm Samedan-St. Moritz-Zernez-Samedan mit fünf Zweiachswagen anstandslos. Unter den vielen auswärtigen Gästen fanden sich auch welche aus dem Berner Oberland, wo die Lok von 1977 bis 2000 weilte. TK



Foto: Tibert Keller

Um den Hauptsponsor abzuholen, fährt das «Heidi» zuerst von Samedan nach St. Moritz. Der Zug, bestehend aus den G 3/4 11, C 2012, F 4004, B 2138, 2060 und A 1102, erreicht eben Celerina.



In Zernez versammeln sich die Sponsoren vor dem «Heidi».



Der Extrazug auf der Rückfahrt von Zernez nach Samedan beim Kreuzungshalt in Ciuoschel.



Das «Zugpferd» beim anspruchsvollen Club-Projekt, RhB Lokführer Armin Brüngger mit seiner Partnerin und grosser Hilfe Margrit Gwerder.

«Heidi» fährt wieder durchs Engadin

114 Jahre alt und frisch restauriert. Die Dampflokomotive «Heidi» ist auf der Strecke Samedan-Zernez feierlich eingeweiht worden.

von Fadrina Hofmann

Es war im Sommer 1952, als die Dampflokomotive G 3/4 11 ihren grossen Auftritt hatte. Damals durfte sie im ersten Heidifilm als Statistin mitwirken. So kam die schwarze Lokomotive aus dem Jahr 1902 zu ihrem Namen. Am vergangenen Samstag hatte «Heidi» erneut einen grossen Auftritt: ihre zweite Jungfernfahrt von Samedan nach Zernez und zurück. Mit feierlichen Piffen und mit Blumengirlanden dekoriert, fuhr die frisch renovierte Lokomotive mitsamt fünf ebenfalls wiederhergestellten alten RhB-Waggons um 10.20 Uhr in den Bahnhof von Samedan ein.

Sehr zur Freude von 99 Sponsoren und aktiven Mitgliedern des Clubs 1889. Der Club hat sich zum Ziel gesetzt, historische Fahrzeuge der RhB zu erhalten. Dass «Heidi» jetzt wieder in Graubünden eingesetzt werden kann, ist den passionierten Bählern zu verdanken, die zehn Jahre lang Freiwilligenarbeit in dieses Projekt gesteckt ha-



Mit Volldampf voraus: «Heidi» darf nach jahrzehntelanger Pause endlich wieder in der alten Heimat fahren.

Bild Ralf Censal

22.14

ben – und den zahlreichen Gönnern, welche die Kosten der Restaurierung von insgesamt rund zwei Millionen Franken getragen haben.

Wie zu Grossvaters Zeiten

Gian Brüngger stammt aus einer Bählerfamilie, hat sein Leben lang für die RhB gearbeitet und ist Präsident des Clubs 1889. «Es ist einfach schön, wieder wie zu Zeiten meines Grossvaters Zug fahren zu können», meinte er, während er an der Bar des ebenfalls kürzlich renovierten Gepäckwagens von anno 1896 auf die Einweihungsfahrt ansties. Auf dem normalen Streckennetz hatte «Heidi» ab 1922 ausgedient. Die anderen 57 Dampflokomotiven der RhB ereilte mit der Elektrifizierung das gleiche Schicksal. Nur vier von ihnen sind bis heute erhalten.

«Heidi» war bis 1977 noch in Betrieb, zuletzt im Berner Oberland. Im Jahr 2000 kaufte der Club 1889 die Bündner Lokomotive und führte sie zurück in die Heimat. Die Initiative stammte damals von Armin Brüngger, Lokführer bei der RhB und leidenschaftlicher Dampflokmotivführer.

Am Samstagmorgen durfte er mit Frack und Zylinder im Führerstand stehen und «Heidi» durch das Oberengadiner Schneegestöber fahren.

«Heidi» ist umweltfreundlicher

«Das Besondere dieser Lok ist, dass sie statt mit Kohlen mit Öl betrieben wird», erzählte sein Bruder Gian während der Fahrt. Der Grund: Eine Ölfeuerung produziert keine glühende Kohlenreste, die oft die Ursache für Brände entlang der Bahnstrecke waren. Die RhB kann somit auf Löschzüge hinter den Dampfzügen verzichten. Zudem ist das eingesetzte Leichtöl umweltfreundlicher als eine herkömmliche Diesellok. «Heidi» hat die Inspektion durch das Bundesamt für Verkehr jedenfalls bestanden und im Dezember 2015 die Betriebsbewilligung für kommerzielle Fahrten erhalten.

Im Herbst wird die 114 Jahre alte Dame nochmals gross mit Blumengirlanden und fröhlichen Pfiffen im Rampenlicht stehen. Dann feiert der Club 1889 das 20-Jahr-Jubiläum.



Der Club 1889-Einweihungsextrazug hat auf der Fahrt nach Scuol eben Ardez verlassen. Star des Tages ist der Gepäckwagen, dessen flaches Dach ihn als Vertreter der ersten Fahrzeuggeneration ausweist.



Fotos: Tibert Keller

RhB F 4004 ist Objekt Nr. 13

Als 13. Fahrzeug hat der Samedaner Club 1889 den Gepäckwagen F 4004 restauriert und am 27. Februar 2016 in einer kleinen Feier eingeweiht. Der Wagen von 1896 mit bewegter Geschichte gehört zur ersten Bauart dieses Typs und passt wie der C 2012 und der sich in Arbeit befindliche C 2026 epochenmässig perfekt zur Dampflokomotive «Heidi».

Zur festlichen Wagen-Einweihung fuhr ein von der Ge 2/4 222 bespannter Extrazug von Samedan nach Scuol und zurück. TK

103-Jährige ist wieder zu Hause

Die RhB gehört zu den Pionierbahnen, was die frühe Elektrifikation betrifft. Aus jener Zeit ist Lok 205 mit ihrem riesigen Originalmotor erhalten geblieben. Sie soll nach der Aufarbeitung im Bergüner Bahnmuseum an den damaligen Stand der Technik erinnern.

von **Tibert Keller**

Am 8. Mai ist die einstige RhB Ge 2/4 205 nach Graubünden zurückgekehrt, wo sie 1974 ihre letzte Fahrt in eigener Kraft absolviert hatte. Zwischenzeitlich stand die 1912 in Winterthur erbaute Lokomotive im Eingangsbereich des dortigen Technikums. Vor acht Jahren musste sie diesen Platz räumen und gelangte vorerst ins «Freiluft-Zwischenlager» des Bahnhofs Arth-Goldau an der Gotthardstrecke.

Schon lange regte sich im Umfeld von Historic-RhB der Wunsch, die geschichtsträchtige Lokomotive in die Heimat zurückzuholen und sie im Bergüner Bahnhofmuseum der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Denn die 205 ist im Gegensatz zu fünf ihrer Schwestern bis heute weitgehend im Originalzustand verblieben.

Eine Besonderheit der kleinen Lok ist der mit über zwei Meter Durchmesser riesige 300-PS-Motor, der über Antriebsstangen ohne Zwischengetriebe direkt auf die Achsen wirkt. «Lokomotiven mit solchen Déri-Motoren wie die RhB 205 sind weltweit eine absolute Rarität», sagt Enrico Pirovino, Projektleiter der Rückkehraktion. Denn es handelt sich um ein Antriebssystem,

das bald von effizienteren Entwicklungen verdrängt wurde.

Im Weiteren zeugt die Lok 205 auch von einer grossen Bündner Pioniertat des letzten Jahrhunderts. 1913 eröffnete die RhB – fünf Jahre vor den SBB – ihre erste mit Wechselstrom elektrifizierte Bahnlinie von St. Moritz nach Scuol. Das gegenüber dem damals bewährten Gleichstrom deutlich leistungsfähigere System stand noch in der Entwicklungsphase. Die RhB bewies damit grossen Mut. Sie wollte möglichst bald vom teuren und schwerfälligen Dampfbetrieb wegkommen.

Spenden nötig

Die zurückgekehrte 205 wird nun in einem nächsten Schritt geschützt hinterstellt. «Sobald genügend Sponsorengelder gesammelt sind, wird die Lok so hergerichtet, dass sie ihren vor-

«Lokomotiven mit solchen Déri-Motoren wie die RhB 205 sind weltweit eine absolute Rarität.»



22.15

Schwebender Oldtimer: Die heimgkehrte Lok 205 wird von zwei Kranen nach vielen Jahren der Abwesenheit wieder auf die RhB-Schienen gestellt.

Bild Tibert Keller

gesehenen Platz in Bergün einnehmen kann», sagt Pirovino. Eine Wiederinbetriebnahme sei zwar nicht ausgeschlossen, doch dies würde äusserst grosszügige Spenden voraussetzen.

Sogar Berlin hütet RhB-Pionierlok
Erstaunlicherweise sind noch weitere RhB-Elektroloks aus der Pionierzeit 1912/14 erhalten geblieben. Von den

einst sieben kleinen 300-PS-Loks steht die Ge 2/4 207, im Originalzustand wie die 205, im Luzerner Verkehrshaus. Die nur äusserlich weitgehend identische 222 ist – jedoch mit «neuem» Innenleben von 1946 – noch betriebsbereit. Und schliesslich schmückt die 1943 zur Rangierlok umgebaute 212 den Eingang der grossen «Kaeserberg»-Modelleisenbahnanlage bei Fribourg.



Bündner Tagblatt

Mittwoch, 29. Juli 2015

Die Probefahrt bescheinigt der **«Lok 205»**, dass sie in tadellosem Zustand für die Fahrt vom 8. August nach Filisur ist. (FOTO RICCARDO KELLER)

22.16

Die alte Dame ins Asyl begleiten

Am 8. August reist die 103-jährige **Elektrolok «205»** von Landquart in die Remise nach Filisur.

Historic RhB hofft auf Mittel, dieses Relikt aus der pionierhaften Elektrifikation restaurieren und ausstellen zu können.

► TIBERT KELLER

E

Es gibt einen über hundertjährigen, pflegebedürftigen Zeugen aus der Zeit, als die Rhätische Bahn (RhB) den Schritt zum elektrischen Betrieb wagte. Damals fuhr die Bahn noch mit Dampf, und sie musste Kohle für teures Geld im Ausland beschaffen. Einige Jahre vor den SBB entschied sich die RhB für das heute noch verwendete Wechsel-

stromsystem, das zu jener Zeit erst in der Entwicklungsphase stand. Anders als der bei Trambahnen bewährte Gleichstrom ist bei grösseren Netzen der Wechselstrom mit höherer Spannung effizienter.

Endstation Bahnmuseum Bergün

Der grosse Haken damals: Brauchbare Lokomotiven dafür zu konstruieren, stellte die Industrie vor grosse Herausforderungen. Und eines dieser Lösungsvorschläge ist in Form der Ge 2/4 Nr. 205 bis heute erhalten geblieben. Die kleine Lok mit dem riesigen Motor gehörte zur Erstausrüstung der 1913 von Anbeginn elektrisch betriebenen Unter-

engadin-Linie Bever-Scuol-Tarasp. Obwohl dieser 300 PS-Typ letztlich nicht befriedigte, blieb die «205» bis 1974 einsatzfähig. Danach folgten längere Freiluft-Aufenthalte in Winterthur und Arth-Goldau, was nicht ohne sichtbare Folgen blieb. Historic RhB, die Dachorganisation Bündner Bahnvereine, bemüht sich jetzt um einen würdigen Verbleib dieser historischen Rarität im Lande Rätiens. Ziel ist es, die Lok aufzufrischen und geschützt vor dem Bahnmuseum Bergün aufzustellen.

Im Sonderzug nach Filisur

Bis die dafür nötigen Mittel gesammelt sind, erhält der Oldtimer in der

historischen Remise von Filisur Asyl. Am Samstag, 8. August, wird die kleine Lokomotive von Landquart über Thusis dorthin reisen. Da sie dazu nicht selbst in der Lage ist, hat Historic RhB einen einzigartigen Extrazug organisiert, bei der die optisch ähnliche, aber technisch modernisierte Schwesterlok «222» die Komposition ziehen wird. Und wer die Aktion finanziell auch unterstützt, darf in den mitgeführten alten grünen Personenwagen mitreisen.

Interessierte finden detaillierte Angaben zur Aktion im Internet unter www.historic-rhb.ch.

Der Club 1889 hat Grund zum Feiern

22.17

Auszug

Von Armin Brüngger und Fredy Pfister

Der Club 1889 feiert dieses Jahr sein 20-Jahr-Jubiläum. Er hat sehr bewegte Jahre hinter sich. Nach einer längeren Durststrecke können die Mitglieder jetzt mit Stolz ihr Werk betrachten.

Am 14. März 1996 gründeten 13 Männer, RhB-Bähnler und Handwerker aus dem Umfeld der Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV) in Samedan den Club 1889. Sie wollten mit dem Club die Restauration des ältesten Personenwagens der RhB, des C 2012 «Samedrin», welcher Mitte der 1990er verschrottet werden sollte, geregelt zur Hand nehmen. In den letzten 20 Vereinsjahren wurde aber nicht nur ein Wägelchen restauriert. Die Liste der bisher restaurierten Fahrzeuge überrascht, die historische RhB-Fahrzeugflotte wurde um eine bunte, interessante Palette bereichert. Total 13 Fahrzeuge aus den Jahren 1889 bis 1928 wurden aufgearbeitet und so der kommenden Generation fahrtüchtig erhalten. Diese Fahrzeuge erst machen den historischen Fahrzeugpark der RhB so richtig knackig. Eine Zusammenstellung der 13 realisierten Projekte befindet sich in der Heftmitte.

Viel Arbeit und Arbeiter

Sponsoren und Spender haben die Projekte des Clubs mit Millionen Franken grosszügig unterstützt. Die Clubmitglieder aber haben allein für 8 grosse Projekte bisher 47 011 Stunden Freiwilligenarbeit geleistet. Das entspricht in etwa der Arbeit, die bei einem 8.5-Stunden-Tag mit 5-Tage-Woche in 22 Jahren erbracht werden kann. Bei einem Stundenansatz von 50 Franken ergibt das eine Arbeitsleistung von rund 2,4 Millionen Franken. Es kann damit abgeschätzt werden, was Spender und die aktiven Clubmitglieder in den letzten 20 Jahren bereit waren, für ihre «Vision des rollenden Kulturerbes» zu leisten. Wie die Buchhaltung über die 8 registrierten Projekte weiter zeigt, haben bisher genau 200 Männer und Frauen jeden Alters konkret handwerklich an einem Wagen oder einer Lok in der Werkstatt oder durch Heimarbeit mitgeholfen. Die Arbeitsleistungen pro Projekt und Kopf variieren dabei von 1 Stunde bis zu 2560 Stunden. Natürlich haben diese 200 «Clübler» nicht

bloss die Fahrzeuge gestrichen. So sind auch die Arbeitsgattungen eindrücklich: von Ausschreibungen, über Maler- und Schlosserarbeiten, über hochqualifizierte Elektroplanungen bis hin zu feinen Näharbeiten und nicht zu vergessen die schönen Schreiner- und Wagnerarbeiten konnten die meisten Arbeiten vereinsintern ausgeführt werden. Für sehr spezifische oder sicherheitsrelevante Arbeiten bzw. Bauteile konnte auf externe Firmen oder teilweise auf die RhB zurückgegriffen werden.

Vereinsarbeit

Andere Vereinsarbeiten wie Catering, Administration, Sponsorensuche usw. sind oben noch nicht einmal mitgezählt. Eine kleine Gruppe betreut regelmässig Gäste in unseren zwei Gesellschaftswagen «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli» meist im Auftrag der RhB, weshalb in der Betriebswerkstätte von Samedan ein Catering-Lager betrieben wird. Fast im Jahrestakt konnten ferner interessante Anlässe vor allem in den ersten sieben Vereinsjahren an die Hand genommen werden. Beispiele sind:



- *Medienwirksame Fahrzeugübergaben «Samedrin» von 1999, «La Bucunada» von 2001 und «Filisurer-Stübli» von 2002,*
- *Bahnausstellung im Coop von Samedan 2001,*
- *eine vielbesuchte Fotoausstellung in der Chesa Planta in Samedan anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Albulalinie 2003,*
- *ein vielbeachteter Auftritt von 2003 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern mit Show-Reparaturarbeiten sowie der Bewirtung in der «La Bucunada» im Rahmen der Ausstellung «mini, dini, üsi Bahn»,*
- *zahlreiche Feste für andere Vereine oder die RhB in der Betriebswerkstätte von Samedan,*
- *Regelmässige Vorträge und Führungen in der Betriebswerkstätte Samedan,*
- *Regelmässige Auftritte mit Souvenirstand auf Einladung der RhB während ihrer Jubiläumsfeiern,*
- *Seit 2002 jeweils Generalversammlungen mit Extrazug in den Gebieten Chur/Engadin/Poschiavo/Surselva.*

Der Club 1889 war wesentlich beim Aufbau von *historic RhB* mitbeteiligt. Mit der Gründung dieses Dachverbands 2003 wurde auch die grosse Hoffnung verbunden, die vereinseigene «Vision» einer auch historischen RhB als Tourismusmagnet breit im Kanton verankern zu können.

«Heidi» nach Herzenslust

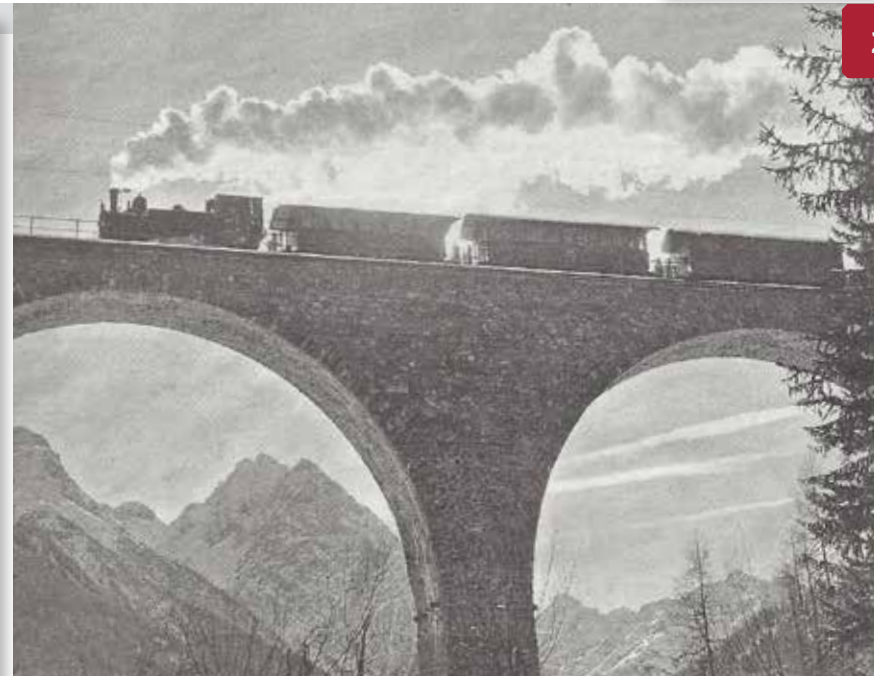
Bis Ende 2015 konnten drei Restaurationsprojekte abgeschlossen werden. Was viele Bahnfans begeistern dürfte, ist die Tatsache, dass die Dampflok G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 nach 10 Jahren Kur in Samedan endlich wieder dampfen kann. Und dies darf sie nun nach Herzenslust und offiziell tun, denn Ende 2015 traf aus Bern, vom Bundesamt für Verkehr (BAV), die Betriebsbewilligung ein. «Heidi» ist jetzt also offiziell befugt, Passagiere durch unseren schönen Kanton befördern. Sie wurde im November 2015 von Spezialisten des BAV und vom Verein für technische Inspektionen (SVTI, «Kesselinspektorat») auf Herz und Nieren geprüft. Für diese Abnahme hat der Club 1889 vorgängig zahlreiche Fahrten in das zukünftige Einsatzgebiet der Lok durchgeführt und entsprechend laufend Verbesserungen an der Loktechnik vorgenommen. Bahnfans dürfen sich auf die einzige, original schwarze RhB-Dampflok richtig freuen.

Wagen für Brennstoffe

Quasi als «Nebenprodukt» der «Heidi» hat der Club einen inzwischen einzigartigen Güterwagen optisch hergerichtet. Er vertritt einen vor hundert Jahren europaweit auf allen Bahnen sehr häufig eingesetzten Güterwagentyp, den «Hochbordwagen». Inzwischen sind diese Wagen fast gänzlich von den Schienen verschwunden. Auf dem Buckel dieser Wagengattung erfolgte – so darf man mit Fug und Recht behaupten – die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons. Sie konnten sehr viele Arten von Gütern befördern, ihr gemeinhin bekanntestes Transportgut war aber Kohle (z. B. für die Heizungen der St. Moritzer Luxus-hotels, für das Gaswerk in Davos und für die Bahn selber). Ein solcher Wagen, der L3 6603 wurde von der RhB vor einigen Jahren immerhin als historisches Fahrzeug klassiert. Er eignet sich mit dem neuen Makeup hervorragend als Beiwagen für die «Heidi». In ihm finden z. B. das für die Dampflok lebenswichtige Ersatzleichtöl sowie ein Wassertank mitsamt Wasserschläuchen während Dampffahrten einen fotogenen Platz. Der L3 6603 transportiert also wieder Brennstoff, wenn jetzt auch in flüssiger Form und in einem sicheren, kleineren Gebinde.

Gepäckwagen F 4004

Für Gepäck verschiedenster Art führen die Bahnen z. T. heute noch Gepäckwagen in ihren Zügen mit. Sie bestanden aus einer grossen Ladenfläche sowie einem Kabäuschen (bestensfalls mit WC) für den Kondukteur, wo er Schreibarbeiten erledigen konnte. Einer der ersten Gepäckwagen der RhB war der F 4004 von 1896. Er wurde für die Verlängerung des Bündner Streckennetzes von Chur nach Thusis angeschafft. Über die Restauration dieses Wagen wurde in der Bündner Kulturbahn schon einige Male berichtet. Nun ist er fertig. Und er kann sogar mehr als nur Gepäck transportieren: Der F 4004 besitzt eine ein- und ausbaubare Bar! Somit kann er zukünftig nach Bedarf gesellige Gesellschaften erfreuen. Seine beste Eigenschaft aus Sicht der Restaurateure ist aber, dass er durch seine Bauart perfekt zum ältesten Wagen der RhB, dem «Samedrin» und damit auch zur «Heidi» passt.



Erste Aktivität von Gründungsmitgliedern des Club 1889: inoffizieller Ur-Zug von 1989 mit den ältesten, auszurangierenden Wagen (links). Davon sind heute zwei restauriert, der hinterste in Arbeit.
Probefahrt mit dem «Heidi» über dem Val Püzza bei Ftan (rechts).

Fotos: Tibert Kölfner

Altmaterialveredler feiern 20-jähriges Jubiläum

Ein Oberengadiner Verein mit etwa 500 Mitgliedern aus dem In- und Ausland

Der Club 1889 feiert sein 20-jähriges Bestehen. Seine Hauptaufgabe besteht darin, historisch wertvolle Fahrzeuge der Rhätischen Bahn RhB zu restaurieren und betriebsfähig zu erhalten.

Der Verein erbringt eine Leistung, welche die Bahn selbst nicht im vielfach gewünschten Ausmass erbringen kann. Sie muss mit den von der Öffentlichkeit stammenden Mittel ihren Leistungsauftrag erfüllen. Trotzdem betreibt die RhB das Erlebnisbahnsegment als Teil der Imagepflege. Vielen RhB-Begeisterten aus der ganzen Welt geht dies nicht weit genug. Ihnen liegen Loks und Wagen der frühesten Generation beziehungsweise herausragende Einzelstücke am Herzen. Darauf beruhend, bildete sich 1989 anlässlich des Hundertjubiläums der RhB, eine Gruppe von Aktiven. Sie

inszenierten inoffiziell den ältesten RhB-Zug, dessen Fahrzeuge ausschliesslich aus den Jahren 1889 bis 1896 stammen und fuhren damit von Samedan nach St. Moritz und zurück. Hinter der ältesten RhB-Dampflok rollten drei Wagen, die damals ein tristes Dasein in Form von heruntergekommenen Dienstwagen fristeten und zur baldigen Ausrangierung anstanden.

Es reifte der Gedanke, diese in den Ursprungszustand zu versetzen. Dafür gründeten 14 Mitglieder am 14. März 1996 den Club 1889. Sie machten sich mit Erfolg an die Restaurierung des C 2012, einem Drittklassewagen von 1889. Nach und nach kamen weitere Wagen dazu, sodass inzwischen zwei Loks und elf Wagen in alter Frische auf dem RhB Netz fahren dürfen.

Zehn Jahre für die grossen Brocken
Während der Aufwand bei den Wagen schon gross ist, so multipliziert sich dieser bei den Loks gleich mehrfach. Beide Schwergewichte erforderten für

die Reaktivierung rund zehn Jahre Arbeit. Da wäre einmal, passend zu den beiden originalgelben, durch den Club restaurierten Berninabahnwagen, die einzige Krokodillok dieser Gleichstromlinie. Mitglied Patrick Belloncle ist es mit viel Hartnäckigkeit gelungen, das nach Frankreich veräusserte, zum Wrack verkommene Unikat von 1928 mit der Nummer 182 aus einer Konkursmasse zu lösen und damit die Rückkehr überhaupt zu ermöglichen. Bei diesem Projekt wirkten besonders Mitglieder aus dem Puschlav mit.

Etwas weniger abenteuerlich, aber umso herausfordernder gestaltete sich das Vorhaben Dampflok «Heidi», der Akteurin im gleichnamigen Film von 1952. 1977 ins Berner Oberland emigriert, stand sie 1999 wieder zur Verfügung. Der Club griff zu. Denn die 1902 erbaute Lok ist nicht nur ein passendes Triebfahrzeug zu den alten Wagen, sie sollte statt der traditionellen Kohle- eine Leichtölfueuerung erhalten. Dies macht sie rascher einsetzbar, saube-

rer und die Gefahr von Böschungsbränden durch Funkenwurf aus dem Kamin ist gebannt. Dieses Ziel ist nun mit der Erlangung der bundesbehördlichen Fahrbewilligung erreicht. Die moderne Technologie ist der Lok äusserlich nicht anzusehen.

Volksfest im Oktober

Projektleiter und Zugpferd des Clubs, der Samedaner Lokführer Armin Brüngger, kann auf grosse Unterstützung zählen. So erledigen sein Bruder Gian als Vereinspräsident und Margrit Gwerder die Administration. Das grösste Kapital bilden die meist pensionierten Handwerker, die teilweise weit herreisen und die Hauptarbeit erledigen. Dazu kommt Unterstützung durch lokales Gewerbe sowie Goodwill der RhB, die Platz in der Werkstätte einräumt. Andere Mitglieder, aber auch externe Liebhaber spenden bisweilen beachtliche Summen, was insgesamt zu den sichtbaren Erfolgen führt. Bereits wird am 14. Objekt gearbeitet. Es ist der C 2026, ein «Bruder» des C

2012. Ein Viehwagen soll danach – zumindest so geplant – den Abschluss bilden. «Dann fangen wir wieder von vorn an», sagt Armin Brüngger und meint das sukzessive Auffrischen der bereits restaurierten, aber wieder in die Jahre gekommenen Fahrzeuge. Damit diese nicht wie bisher Wind und Wetter ausgesetzt bleiben, entsteht in Samedan eine Fahrzeughalle, dessen Finanzierung ausschliesslich über Clubsympathisanten erfolgte.

Natürlich ist es Sinn und Zweck, die Schmuckstücke zum Beispiel bei Firmenfesten oder Hochzeiten ausfahren zu lassen. Gerade jetzt, wo sich mit passenden Loks prächtige Oldtimerzüge formieren lassen.

So erwartet die Mitglieder auch anlässlich der Jubiläumsversammlung vom 9. April in Samedan eine ganz spezielle Extrafahrt. Beim geplanten Jubiläumsanlass vom Wochenende 15./16. Oktober im Oberengadin soll dann vor allem das Volk zum Zug kommen.

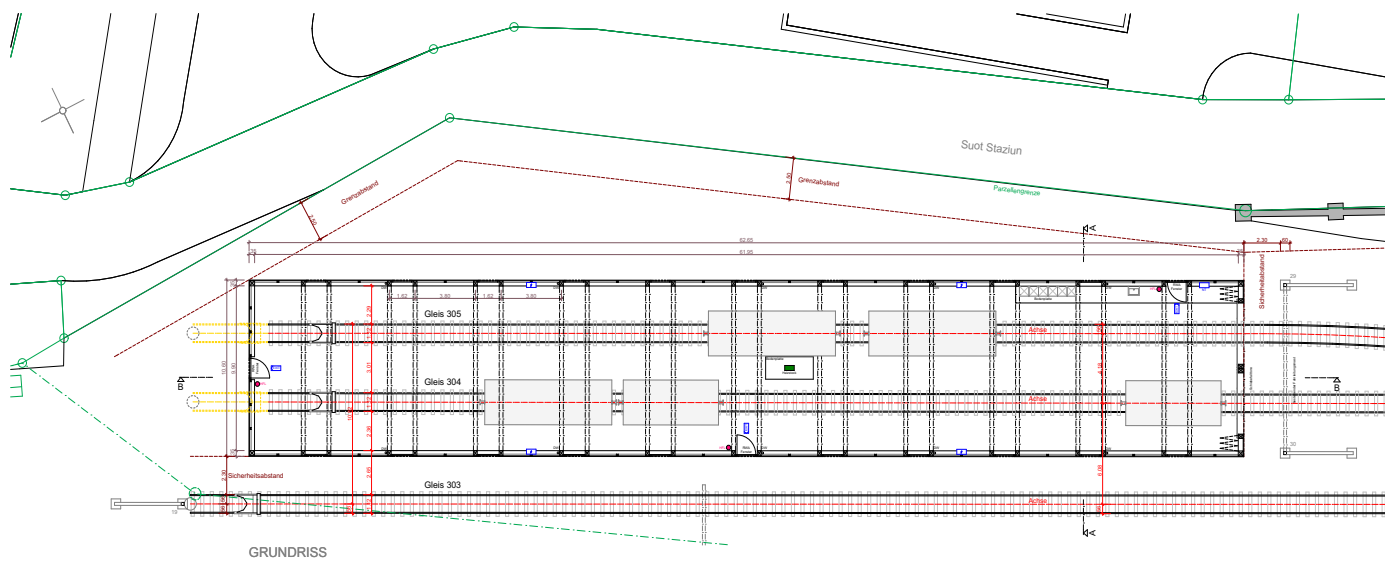
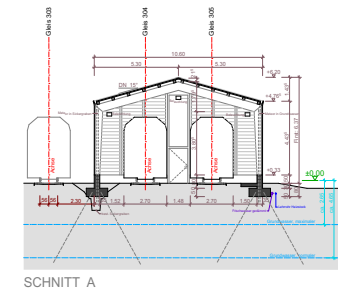
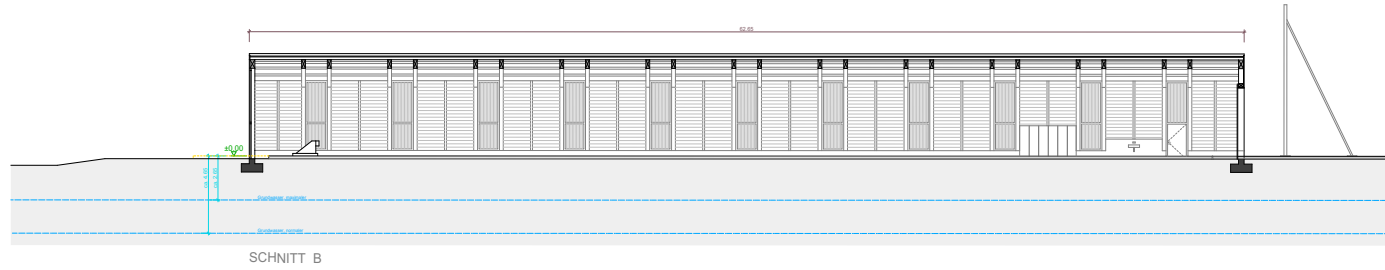
Tibert Keller



SAMEDAN

Halle für historisches Rollmaterial

Die Rhätische Bahn plant in Samedan eine neue Einstellhalle für historisches Rollmaterial. Im aktuellen Amtsblatt des Kantons Graubünden ist das Gesuch um Plangenehmigung veröffentlicht. Leitbehörde für das Verfahren ist das Bundesamt für Verkehr. Die Gesuchsunterlagen können ab heute Freitag bis am 15. Februar bei der Gemeindeverwaltung Samedan und beim Amt für Energie und Verkehr in Chur eingesehen werden. (fh)



LEGENDE
 Neu
 Abbruch
 ± 0.00 = SOK 304 + 305 = 1705.35 m ü.M.
 N

SBB Eidgenössische Bahn
 Schweizerische Eidgenossenschaft

Linie Chur - Thuisis - St.Moritz
 Bahnhof Samedan (6)

Neubau
 Einstellhalle für historisches Rollmaterial
 km 96.95 - 98.15

Plangenehmigungsprojekt
 GRUNDRISS UND SCHNITTE 1:100

Blatt	Gezeichnet	Geprüft	Genehmigt
01			
02			
03			
04			
05			
06			
07			
08			
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
41			
42			
43			
44			
45			
46			
47			
48			
49			
50			
51			
52			
53			
54			
55			
56			
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			
77			
78			
79			
80			
81			
82			
83			
84			
85			
86			
87			
88			
89			
90			
91			
92			
93			
94			
95			
96			
97			
98			
99			
100			

BRASLER ARCHITECTEN AG
 Infrastruktura
 Projektentwicklung
 7002 Chur

Projekt-Nr.
 HB A 10097.06.01.2

Anerkennung für die Kulturbahn

22.21



Ein Nostalgiezug wartet im Bahnhof Davos Platz auf Passagiere.

Der Dachverband historic RhB wurde 2003 gegründet. Darunter sind sechs Vereine zusammengefasst, welche sich mit der Pflege des Erbes der RhB befassen. Nach Ansicht des Davoser Grossrates Rico Stiffler sollte das Engagement stärker gewürdigt werden.

Andreas Frei

Seit 12 Jahren kümmert sich die historic RhB um die Förderung der Interessen und die Zusammenarbeit der verschiedenen Vereine, die sich im Kanton Graubünden um den Erhalt und die Pflege des historischen Erbes der Rhätischen Bahn kümmern. Laut Internetseite der historic RhB sind gegenwärtig sieben Vereine unter dem Dachverband zusammengefasst. Neben der in Davos aktiven «Interessengemeinschaft Zügen-Landwas-

ser» gehören dazu der «Club 1889», der «Verein pro Salonwagen», der «Verein Dampfreunde der Rhätischen Bahn», der «Verein Bahnhistorisches Museum», die «Freunde der Schmalspurbahnen», sowie der «Albula Bahn Club Bergün».

Wichtiger Faktor

Der Davoser Grossrat Rico Stiffler (BDP) ist von den Leistungen der einzelnen Vereine beeindruckt: «Auf freiwilliger etwa 4 Millionen Franken sammelt und zahlreiche historische Wagen und Loks restauriert, welche mehrheitlich wieder der Rhätischen Bahn geschenkt wurden», hält er in einer Anfrage fest, die er am 28. August einreichte.

Trotzdem habe die Bündner Politik von den Aktivitäten des Vereins keine Notiz genommen, stellt Stiffler enttäuscht fest. Das wolle er ändern, erklärt er seinen Vorstoss. «Die Rhätische Bahn ist bekanntermassen ein wichtiger touristischer Faktor. Es ist

darum von grossem touristischem Wert, wenn sich Vereine für den Erhalt und die Pflege von historischem Material dieser Bahn einsetzen. Das verdient auf jedenfall eine angemessene Würdigung», ist er überzeugt. Er habe grossen Respekt vor der Arbeit der Bahnenthusiasten. «Neben der Arbeit für das historische Bahnmateriale haben sie in den letzten Jahren 13 Ausgaben der Zeitschrift «Die Bündner Kulturbahn» herausgebracht. Ich habe darin immer wieder faszinierende Inhalte gefunden», lobt er. Von Seiten der historic RhB habe er Rückmeldungen erhalten, dass man beim Verein einen politischen Vorstoss, sehr begrüssen würde.

40 Mitunterzeichner

«Ich habe darum zwei einfache Fragen gestellt, auf die ich von der Regierung Antworten erwarte: Hat die Bündner Regierung Kenntnis von historic RhB und seinen Aktivitäten? Und welche Möglichkeiten sieht die Regierung, dass historic RhB seine touristischen Visionen einbringen kann? Die Beantwortung dürfte im Dezember erfolgen», so Stiffler. Die erhoffte zusätzliche Unterstützung der Dachorganisation historic RhB entspreche ganz offensichtlich einem Bedürfnis. «Sonst wäre meine Anfrage nicht von 40 Grossrätinnen und Grossräten mitunterzeichnet worden», betont er. Die Unterstützung kultureller Aktivitäten habe im Kanton ja Tradition, da gehörten seiner Ansicht nach auch Aktivitäten wie diejenigen von historic RhB dazu.



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni

22.22

Anfrage Stiffler (Davos Platz) betreffend die Unterstützung Bündner Kulturbahn

Session: 28.08.2015

historic RhB wurde 2003 als Dachverband gegründet um die Anliegen und Interessen von sechs der Rhätischen Bahn nahestehenden Vereinen zu koordinieren und zu vertreten. In *historic RhB* sind rund 1'000 Mitglieder aus aller Welt zusammen geschlossen. Auf freiwilliger Basis hat der Verein bereits etwa 4 Millionen Schweizer Franken gesammelt und zahlreiche historische Wagen und Loks restauriert, welche mehrheitlich wieder der Rhätischen Bahn geschenkt wurden.

Um auf seine Anliegen aufmerksam zu machen, hat der Verein in den letzten Jahren 13 ehrenamtlich erarbeitete Ausgaben der Zeitschrift „Die Bündner Kulturbahn“ hergestellt. Diese Hefte wurden gesamthaft in einer Anzahl von rund einer halben Million Exemplaren in alle Welt verschickt. Damit hat *historic RhB* bzw. die ihm angehörenden Vereine touristisch äusserst wertvolle Arbeit geleistet. Trotzdem hat die Bündner Politik von den Aktivitäten des Vereins bislang keine Notiz genommen.

Hierzu folgende Fragen:

1. Hat die Bündner Regierung Kenntnis von *historic RhB* und seinen Aktivitäten?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Regierung, dass *historic RhB* seine touristischen Visionen einbringen kann?

Chur, 28. August 2015

Stiffler (Davos Platz), Holzinger-Loretz, Bondolfi, Aebli, Atanes, Baselgia-Brunner, Bleiker, Brandenburger, Bucher-Brini, Buchli-Mannhart, Campell, Caviezel (Chur), Claiüna, Danuser, Della Vedova, Engler (Davos Dorf), Fasani, Felix (Haldenstein), Felix (Scuol), Florin-Caluori, Giacomelli, Grass, Gunzinger, Hug, Jeker, Jenny, Koch (Tamins), Kollegger, Komminoth-Elmer, Lamprecht, Lorez-Meuli, Mani-Heldstab, Märchy-Caduff, Mathis, Michael (Donat), Monigatti, Müller, Nay, Niggli-Mathis (Grüsch), Noi-Togni, Papa, Paterlini, Pedrini, Peyer, Pult, Steiger, Stiffler (Chur), Tenchio, Thomann-Frank, Tomaschett-Berther (Trun), Toutsch, Waidacher, Weber, Widmer-Spreiter, Wieland, Degiacomi, Engler (Surava), Gugelmann, Nicolay

Antwort der Regierung

1. Die Regierung kennt den Dachverband "historic RhB" mit seinen Institutionen und erachtet dessen Aktivitäten als sehr wertvoll. Er besteht aus folgenden Institutionen: Verein Club 1889, Verein Dampffreunde der RhB, Verein Pro Salonwagen RhB, Verein Freunde der Schmalspurbahnen, Verein Albula-Bahn-Club, Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser und Stiftung Bahnmuseum Albula. Er bezweckt die Erhaltung, die Restaurierung und Instandstellung sowie die Zurschaustellung und den Betrieb von historischen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn (RhB). Die historische Fahrzeugsammlung der RhB weist eine besonders hohe Repräsentativität bezüglich Funktionen, aber auch bezüglich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Eisenbahn auf und umfasst wichtigste Dampf- und Elektrolokomotiven, Trieb-, Personen- und Güterwagen. In den letzten Jahren hat "historic RhB" zahlreiche Fahrzeuge revidiert und damit Teile eines bedeutenden Kulturguts im Kanton Graubünden erhalten.

Mit dem jährlich herausgegebenen Magazin "Die Bündner Kulturbahn", welches in historischen Zügen, RhB-Schnellzügen und an den RhB-Bahnhöfen aufliegt, erreicht "historic RhB" zudem eine internationale Leserschaft.

Der Kanton hat seit 1997 wiederholt namhafte Beiträge an Instandsetzungs- und Restaurierungsarbeiten für historische Lokomotiven und Wagen der RhB gesprochen. In den letzten Jahren wurden verschiedentlich auch Beiträge für Projekte der Aufarbeitung und Vermittlung des mobilen Kulturguts geleistet, so auch an den Bau einer Fahrzeughalle in Samedan für die historischen Fahrzeuge der RhB.

2. Das Einbringen der touristischen Visionen der "historic RhB" soll mit Vorteil über die RhB erfolgen, welche eine starke touristische Marke im Kanton Graubünden darstellt. Der Dachverband "historic RhB" ergänzt diese Marke optimal und sorgt mit seinen Angeboten für eine zusätzliche Wertschöpfung. Durch eine enge Zusammenarbeit können die RhB und "historic RhB" von den gegenseitigen Netzwerken profitieren.

Die RhB unterstützt "historic RhB" bereits heute bei der Verteilung des Magazins "Die Bündner Kulturbahn" über die eigenen Verkaufsstellen, mit Aushang in den Zügen, in Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Vertriebspartnern sowie an diversen Messen. Sie leistet auch einen Beitrag an die Produktionskosten. Zudem werden jährlich nicht unerhebliche Mittel zur Vermarktung der RhB-Sonderfahrten eingesetzt.

Die Regierung begrüsst diese enge Zusammenarbeit zwischen RhB und "historic RhB" und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass "historic RhB" seine touristischen Visionen weiterhin verstärkt einbringen wird.

14. Oktober 2015

22.23

Der schnittige ABe 4/4 Nr. 501 von 1939, bekannt unter dem Namen «Fliegender Rhätler», wird von der RhB ausser Betrieb genommen und abgestellt. Ein Erhaltungskonzept für dieses und andere aussergewöhnliche Fahrzeuge existiert nicht.



Wann gelingt der grosse Wurf?

Von Fredy Pfister

Wann wird die RhB in Graubünden nicht nur als «kleine Rote» mit UNESCO-Label, sondern als **technisches Gesamtkunstwerk mit weitberühmter, viel fotografierter historischer Fahrzeugsammlung** wahrgenommen? Die noch einsatzbereiten historischen Loks und Wagen leiden aber im Bahnalltag und Freiwillige hinterfragen immer häufiger ihre Arbeit

Der Club 1889 und die Sammlung

Beseelt von einer grossen Vision, dem grossen Wurf, haben die Mitglieder des Club 1889 in 18 Jahren mit rund 32 000 Arbeitsstunden und ca. 1.7 Millionen Franken an Spendengeldern in den RhB-Werkstätten von Samedan, Poschiavo und Chur bisher acht RhB-Wagen und zwei RhB-Lokomotiven dem Schneidbrenner entrissen und restauriert. Dies war ihr bisheriger Beitrag zum Erhalt der einzigartigen historischen RhB-Fahrzeugsammlung und verlangte Energie, Ausdauer und sehr viel Geduld. Aber die Clubmitglieder altern zusammen mit den Fahrzeugen.

Kleine Bahn – grosser Schatz

Die RhB hat wohl den bemerkenswertesten Fahrzeugpark aus Wagen und Loks, den eine so vielseitige 125jährige überhaupt besitzen kann. **Er ist in dieser Art in der Welt einmalig.** Nur an Jubiläen war bisher die Vielseitigkeit der Sammlung zu bestaunen. Ein Auszug:

- **Eröffnungs-Dampfzug von 1889**
- **Belle-Epoque-Dampfzug (ca. 1910)**
- **Gelber Berninazug (ca. 1910)**
- **Pionier-Elektrozug (ca. 1914)**
- **Pullman-Zug (ca. 1930)**
- **«Fliegender Rhätler» (1939)**

Bis hierhin sind die Bahnjuwelen der «Community» bekannt. Doch auch bei den Fahrzeugen mit Jahrgängen ab 1940 sind wichtige Vertreter noch vorhanden. Es fehlt aber bei vielen Profi- und Hobby-Bählern das Verständnis, dass z.B. ein Bernina-Triebwagen von 1964 oder generell Güterwagen als «historisch» gelten könnte (man vergleiche das mit einem gleichaltrigen Postauto). So wurden alle Personenwagen ab Jahrgang 1940 noch vor wenigen Jahren umgebaut oder verschrottet. Hier klaffen in der Sammlung Lücken.

Nur der Kanton kann es noch richten

Der Schutz historischer Fahrzeuge wird bisher über eine von historic RhB und der RhB erarbeitete «Liste» geregelt. Diese Liste ist aber dem stets modernisierten Bahnalltag unterworfen. Vor allem Personalwechsel auf allen RhB-Ebenen, aber auch persönliche Präferenzen oder Unkenntnis führen dazu, dass Listen-Fahrzeuge sehr selten eingesetzt, umgebaut, abgebrochen, weggegeben oder auch von den Vereinen restaurierte Fahrzeuge über Jahre im Freien abgestellt und lieblos behandelt werden. Für viele gelten nur der Dampf- und der Pullman-Zug als «historisch». Durch das Engagement von Einzelpersonen beim Kanton, der RhB und in den historic-RhB-Vereinen konnte in Einzelfällen verhindert werden, dass die historische Fahrzeugsammlung weiter ausgedünnt wurde. Deshalb dürfen die RhB und historic RhB bezüglich der Sammlung nicht mehr länger alleingelassen werden. Auf *kantonalen Ebene* muss in Bälde ein *verbindliches Dokument* mit den erhaltenswerten Fahrzeugen erstellt werden. Als Kriterium sollen die historischen RhB-Fahrzeuge als bündne-

risches Eisenbahn-Gesamtkunstwerk betrachtet werden. Noch wichtiger: Es müsste festgelegt werden, wo und wie die historischen Fahrzeuge ab- und ausgestellt bzw. unterhalten werden, wer für den Unterhalt aufkommt und wie sie erlebbar sind. Das fehlt heute. Einzelpersonen und der Club 1889 werden für die RhB nicht mehr lange in die Bresche springen können. Deshalb wäre nicht eine «Liste», sondern ein kantonales, integrales **«Erhaltungskonzept»** mit entsprechender Gesetzesgrundlage zu erarbeiten.

Themenpark «Historische RhB»

Die Vierwaldstätterseeeregion macht vor: Denkmalgeschützte Fahrzeuge werten eine Region touristisch auf (Dampfschiffe). In Graubünden wäre mehr möglich: Ein weltweit einzigartiger, nicht kopierbarer Themenpark «historic RhB» auf Grundlage des Erhaltungskonzepts; Die RhB erschliesst viele Kulturlandschaften. Zentral am Themenpark: historische Züge sind fahrplanmässig einzusetzen und mit einem regionalspezifischen Thema zu verbinden, z. B.:

- **Epochenzüge** von 1889 bis 1939 auf der schwach frequentierten Linie zwischen **Davos und Filisur** (Bergbau, Brücken).
 - **Fahrplanmässiger «Gelber Berninazug»** auf der Berninabahn zum Thema Gletscher und Energiegewinnung.
 - **Ausflüge** in die noch zu erstellende Einstellhalle für historische Fahrzeuge in Samedan als **«Aussen-depot»** für das (fahrzeuglose) Bahnmuseum Albula Bergün mit historischer Zugverbindung.
- Weitere Möglichkeiten gibts viele. Ein **erlebbarer Themenpark «historic RhB» – das wäre der grosse Wurf!**

Verantwortung und Engagement

22.24

Als ich als kleiner Bub zu Weihnachten einen ersten Teil zu einer Modelleisenbahn geschenkt bekam, reichte das Geld gerade Mal für ein paar Schienen, zwei Weichen und einen Trafo. Fahrzeuge sollten dann am Geburtstag dazukommen. Die weihnachtliche Freude wich grosser Enttäuschung. Eine Bahn ohne Rollmaterial?! ist halt nur eine halbe Sache. Die längst vergessenen Gedanken und Gefühle tauchten wieder auf, als mir die Verhältnisse rund um die Albulalinie und das historische Rollmaterial der RhB vor Augen geführt wurden. Eine UNESCO-Weltkulturerbe-Bahn ohne deren historische Fahrzeuge, so fragte ich mich?

Stark frequentierte Bahnanlagen als kulturgeschichtliches Zeugnis zu erhalten erfordert Mechanismen und Strategien der Denkmalpflege, die von ihren sonst üblichen Vorgehensweisen abweichen. Der Erneuerungsrhythmus von Schotterkoffer, Gleisanlagen oder Fahrleitungen ist ungleich schneller derjenige von z.B. Verputzen oder Vertäferungen. Von Erhalt des Originals kann keine Rede sein. Tiefgreifende Veränderungen ziehen die notwendigen baulichen Anpassungen durch den sich stark verändernden „Fuhrpark“ nach sich. Breitere und längere Wagen erfordern ausgeweitete Lichtraumprofile an Tunnels, Anpassungen an Kurvenradien und damit an der Wegführung sowie Verbreiterungen von Brücken.

Die Denkmalpflege Graubünden hat im Sommer 2013 anlässlich der Anfrage des Verbandes *historic RhB* eine Dokumentation sämtlicher noch vorhandener historischer Fahrzeuge erstellen lassen. An die siebzig konnten ausfindig gemacht, deren Zustand und technischen Veränderungen beurteilt und jeweils Erhaltungsempfehlungen erarbeitet werden. Nicht alle dieser Wagen sind zu erhalten. Exemplarische, für die Entwicklung der RhB und der Wirtschaft des Kantons wichtige Fahrzeuge hingegen sind es wert, der Nachwelt als Ursache und Wirkung der wohl einschneidendsten Novation des 19. Jahrhunderts erhalten zu bleiben. Anhand der verschiedenartigen Fahrzeuge kann in einmaliger Weise die sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung und Bedeutung der Eisenbahn für den Kanton Graubünden nachvollzogen werden. Die Sammlung hat denn auch den nationalen, ja gar den internationalen Vergleich keineswegs zu scheuen.

Dieses einzigartige mobile Kulturgut zu erhalten kann aber nicht nur Aufgabe des Verbandes und seiner aktiven Mitglieder sein. Das neue Natur- und Heimatschutzgesetz nennt in Art. 24 ausdrücklich bewegliche Kulturgüter als Objekte des Heimatschutzes (Schutzobjekte). Diese gilt es den nachfolgenden Generationen als begreifbare Zeugnisse unserer neueren Geschichte zu bewahren. Es ist gestützt auf unsere Verfassung auch Aufgabe des Kantons, dies sicher zu stellen. Und wenn die Mittel schon nicht reichen, alle Fahrzeuge fachgerecht zu restaurieren, so liegen der Regierung nun mit der vorliegenden Dokumentation die notwendigen Kriterien vor, ihre Unterstützung nach Prioritäten zu gewähren.

Als wichtigste Erkenntnis aus der Beschäftigung mit dem Bestand der historischen Wertung aber zeigte sich, dass in Zeiten knapper finanzieller Mittel der sicheren Unterbringung der Fahrzeuge die allergrösste Bedeutung zukommt. Im Schutz vor Schnee und Regen kann dem immer schneller werdenden Schadensverlauf und damit der Zerstörung Einhalt geboten werden. Kostengünstig, effizient und mit dem Vorteil, Zeit zu gewinnen.

Was läge da näher, als dass eine kostenbewusste Regierung ihre Möglichkeiten ausschöpft und der Bedeutung der Sammlung entsprechend die geplante Einstellhalle im Vorbahnhof von Samedan mit einem Beitrag unterstützt, wie sie dies bei Patrizierhäusern, Kirchen, Steinplattendächern und Trockenmauern auch tut? Die finanzielle, organisatorische und konservatorische Verantwortung für dieses einmalige kulturhistorische Erbe allein dem Verband zu überantworten, überfordert die vorhandenen Kräfte. Es braucht die öffentliche, fachliche wie auch finanzielle Unterstützung.

Giovanni Menghini

Kantonaler Denkmalpfleger Graubünden 2012/2013

22.25

Bündner Bahnkultur

1889 dampfte der erste Zug der heutigen RhB von Landquart nach Klosters und ein Jahr später bis Davos. Dies aus der simplen Notwendigkeit, die Gäste möglichst rasch und bequem in den Luftkurort im Landwassertal zu bringen. In den folgenden drei Jahrzehnten folgten in ganz Graubünden unzählige Debatten und Projekte, es wurde geplant, verworfen, gebaut und optimiert. Entstanden ist ein bahntechnisches Gesamtkunstwerk, das weltweit einzigartig ist. Mit dem 384 Kilometer langen Meterspurnetz erschliesst die RhB den grössten Kanton der Schweiz und überwindet Höhenunterschiede von fast 2000 Metern. Die Bündner Alpenbahn hat die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens anfangs des 20. Jahrhunderts massgeblich mitgeprägt; sie war und ist auch heute noch eine wertvolle Konstante und beste Botschafterin für den Tourismus in Graubünden.

Die RhB bewegt nicht nur Personen und Güter, sondern auch die Gemüter zahlreicher Bahnenthusiasten aus aller Welt. Über 1000 Mitglieder von *historic RhB* widmen sich in ihrer Freizeit dem Thema «Rhätische Bahn». Sie absolvieren unzählige Ausflüge mit «ihrer Bahn», bauen oder kaufen Bahnmodelle mit den entsprechenden Anlagen, fotografieren moderne und historische Züge in eindrucksvollen Landschaften oder sie kümmern sich um das wertvolle Erbe der RhB. Für die Bahnfreunde ist klar: Ausflüge mit der RhB sind Reisen durch Raum und Zeit; und dies in verschiedensten Zeitepochen.

Der universelle Wert der RhB für die Entwicklung der Bahnkultur Graubündens wurde von der UNESCO im Juli 2008 denn auch mit der Aufnahme in die Welterbeliste anerkannt. Diese Aufnahme bietet wertvolle Chancen, stellt aber auch eine grosse Verantwortung dar. Der Verein Welterbe RhB ist zuständig für die Koordination aller Institutionen und Partner, die sich mit dem Erhalt und der Weiterentwicklung des Welterbes RhB beschäftigen. Das Welterbegut soll geschützt und für alle Interessierten noch besser erleb- und erfahrbar gemacht werden. Dieses inventarisierte Kulturgut ist aber statisch, betrifft nur die Infrastruktur und den dazugehörigen Perimeter. Wir sind jedoch der einhelligen Meinung, dass auch das Rollmaterial mit den Triebfahrzeugen schützenswert ist. Da schlummern kulturhistorische Schätze in den Depots und zahlreiche Objekte leider auch ungeschützt

im Freien. Fast alle Lokomotiven- und Wagengenerationen der letzten 125 Jahre sind noch vertreten. Dieser Fahrzeugpark zeugt von der spannenden Industrie- und Reisekultur der vergangenen Jahrzehnte und dürfte in seiner Authentizität und Vollständigkeit weltweit einmalig sein. Leider finden die «rollenden Kulturgüter» keine Aufnahme in den Katalog der UNESCO-Welterbe-Listen. Die Verantwortlichen der RhB wie auch von *historic RhB* sind aufgefordert, entsprechende Hebel anzusetzen. Nebst dem Erhalt des gesamten RhB-Erbes sind auch grosse Anstrengungen notwendig, um ein sinnvolles Zusammenspiel zwischen UNESCO Welterbe RhB, *historic RhB*, dem Bahnmuseum Albula, der Denkmalpflege Graubünden und last but not least der RhB zu ermöglichen. Nur mit vereinten Kräften wird es möglich, unseren Gästen auch übermorgen die verschiedenen spannenden Epochen der Bündner Bahnkultur aufzuzeigen! Gemeinsam soll das Gesamtkunstwerk «Rhätische Bahn» in eine höhere kulturelle Liga gehievt werden.

Geni Rohner



Nach dem Fest ist vor dem Fest



22.26

Auszug

Von Christian Meyer

Die Zeit der grossen RhB-Jubiläen neigt sich dem Ende zu. Als letztes Jubiläum schliesst die Arosalinie im Dezember 2014 den Reigen der Feiern würdig ab. Doch wie sagt man so schön: Nach dem Fest ist vor dem Fest. Während des intensiven Sommers 2014, in dem die Rhätische Bahn sehr viele historische Bahnfahrten angeboten hat, wurden sehr viele Eindrücke, Rückmeldungen und Erfahrungen gesammelt.

Die RhB benutzte das 125-jährige Bahnjubiläum, um die Attraktivität und die Nachfrage von historischen Fahrten im Markt auszuloten. Das Ergebnis erstaunt die Vereine von *historic RhB* nicht. Der *Verein Dampffreunde der RhB* (Dampffreunde) sowie die Partnervereine haben 2013 und auch in den Vorjahren darauf hingewiesen, dass eine Nachfrage und ein Kundenbedürfnis nach solchen Fahrten besteht. Dies wurde nun durch die RhB-Verantwortlichen erkannt und teilweise bestätigt. Die Dampffreunde bedanken sich bei der RhB für das tolle Jahresprogramm 2014 und freuen sich auf die nächsten 125 Jahre der «Bündner Staatsbahn».

Jubifahrten 2014

Die Dampffahrten im Jubiläumsprogramm waren grundsätzlich alle sehr gut besucht (wenn nicht sogar ausverkauft). Die elektrischen Fahrten mit

den Ge 6/61, der Ge 4/6 353 und der Ge 2/4 222 waren sehr zahlreich, was deren «Einzigartigkeit» ein bisschen minderte. Fahrten mit historischen Elektroloks sind für den Fahrgast weniger eindrücklich und lagen daher eher hinter den Erwartungen. Der Kenner weiss aber diese Veteranen genau so zu schätzen wie die Dampfloks. Der ABe 4/4 501 «Fliegender Rhätier» ist für manchen im Jubiläumsjahr ein bisschen zu kurz gekommen. Dieser Leichtbautriebwagen bildet zusammen mit den epochengerechten Personenwagen B2301-2306 und dem A 1251 eine stielche Zugs-komposition aus den frühen 40er Jahren. Übrigens feiert der ABe 4/4 501 am 7.12.2014 immerhin seinen 75-jährigen Geburtstag. Auch die Ge 4/6 353 wurde am 24.-7.2014 100 Jahre alt.

Wertschätzung des Rollmaterials

Die Vereine von *historic RhB* nehmen diese Aufmerksamkeit mit Genugtuung zur Kenntnis. Es zeigt uns, dass die Arbeit der Dampffreunde gewürdigt wird, und dass wir nicht nur für «Fans» das historische Rollmaterial erhalten und betreiben. Die Dampffreunde sind sich bewusst, dass die RhB als konzessioniertes Transportunternehmen nicht in der Lage ist, Unsummen von «zweckgebundenen Abgeltungen» für das rollende Erbe einzusetzen. Leider

fehlt hierfür die gesetzliche Rahmenbedingung. Daher ist es unserem Verein und auch *historic RhB* wichtig, dass die Öffentlichkeit und die Politik sensibilisiert werden, welchen historischen und auch kulturellen Wert das Rollmaterial der RhB hat.

Das Rollmaterial ist zurzeit Wind und Wetter ausgesetzt. Die Lokomotiven befinden sich zwar in überdachten Depotstandorten, die Wagen stehen jedoch im Freien. Der Club 1889 ist auf gutem Wege in Samedan eine Einstellhalle errichten zu können. Diese Halle würde das revidierte Rollmaterial schützen – trotzdem blieben die noch nicht revidierten historischen Wagen immer noch im Freien. Wir sind dem Club 1889 sehr dankbar für sein Engagement und freuen uns sehr, wenn seine mit Herzblut restaurierten Wagen endlich eine trockene Bleibe finden. Für das restliche historische Rollmaterial muss aber aus unserer Sicht ebenfalls eine Lösung gefunden werden.

Appell für das rollende Kulturgut

Kunstabtoren und Gebäude der RhB sind behördlich als wertvoll anerkannt worden. Dies erfolgte im Rahmen des Weltkulturerbes Albula/Bernina. Das Rollmaterial geniesst indessen diese offizielle Wertschätzung nicht. Dies ist unserer Ansicht nach ein Missestand: Was wäre die Albulalinie ohne das weltbekannte Krokodil (Ge 6/61)? Oder was bedeutet uns der berühmt Landwasser-



viadukt ohne Zug, der darüber fährt? Rollmaterial, welches heute topmodern ist und gefeiert wird, ist in wenigen Jahrzehnten historisch. Der ABe 8/12 «Allegra» wird in 60 Jahren vielleicht ebenfalls als technisch und historisch wertvoll eingestuft, da es sich um ein leistungsfähiges Zweistromtrieb-

zeug (Gleich- und Wechselstrom) handelt, das technisch gesehen seinesgleichen sucht. Aus Sicht des Verfassers gibt es keinen Unterschied, ob es sich um die stärkste Schweizer Schmalspurdampfloks (G 4/5) oder in 60 Jahren um das leistungsfähigste Zweistromfahrzeug der Schweiz (ABE 8/12) handelt. Technisch, ideologisch und daher auch kulturell sind beides Meilensteine der RhB-Geschichte und damit auch für Graubünden.

Das RhB-Rollmaterial hat denn auch touristisch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Die Dampfloks-Doppeltraktion vom 21. Juni 2014 hat dies auf eindrückliche Weise gezeigt; eine Dampffahrt kann ein Verkehrschaos auslösen und das notabene nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse! Hunderte Fotografen und Zaungäste säumten die Strecke, als die G4/5 107 «Albula» und die G4/5 108 «Engiadina» die Steigung am Albula bewältigten. Immer wieder beobachten wir strahlende Gesichter, wenn ein Dampfzug vorbei fährt. Das nostalgische Rollmaterial ist der Imageträger schlechthin! Dieser Umstand ist nicht wegzudiskutieren, daher appellieren wir an die Politik und die Öffentlichkeit, das Kulturerbe zu erhalten und zu schützen! Der Rhätischen Bahn muss die Handhabe gegeben werden, ihr Tafelsilber zu polieren!

Nostalgie-Erlebnis Zügenschlucht

Von Koni Zingg und Albert Pitschi

Im Zusammenhang mit dem 125-Jahr-Jubiläum der Rhätischen Bahn wurden vermehrt verschiedene Nostalgiezüge eingesetzt – ein Strauss voller Bahnerlebnisse, so auch im vergangenen August auf der Linie Davos–Filisur. Rund 1000 Passagiere liessen sich faszinieren von der Fahrt in nostalgischen Wagen.

Mitglieder von der IGZL begleiteten die Züge und gaben Informationen zum Bau der Strecke, des Wiesenerviaduktes und interessanten Fotopunkten. Dass die Fahrten zu begeistern vermochten, schildert eindrücklich der Journalist Albert Pitschi aus Thusis im Publikationsorgan «Pöschli»:

Alte Dame in der Zügenschlucht

Es ist Donnerstagsvormittag in Davos Platz. Aufgeregt wirbeln Fotografen um den illustren Star herum. Die Auslöser klicken, die Blitzlichter leuchten auf. Der Star lässt das alles stoisch über sich ergehen. Er ist ja auch kein Mensch, auch wenn man ihn durchaus als «alte Dame» bezeichnen könnte. Was die Zuschauer fast ausflippen lässt, heisst Ge 6/6 I, es ist die Krokodil-Lokomotive der Rhätischen Bahn mit der Nummer 415, Jahrgang 1929. Ihre Farbe ist rostbraun, keine Reklame verunziert ihre elegante Form, und sie stammt aus einer Zeit, als sich die Rhätische Bahn noch nicht als «Kleine Rote» definieren musste. Ja woher

denn auch: Die Wagen mit ihren verschnörkelten Eisenverstrebungen, die die «Alte Dame» heute wieder einmal durch die Landschaft ziehen darf, sind blaugrün. Doch die Zugskomposition – auch wenn sie viel kleiner ist als die modernen «Kleinen Roten» – erregt so viel Aufmerksamkeit wie sonst nur eine Neuanschaffung auf Jungfernfahrt.

Rüttel- und Schüttelvergnügen

Nicht ohne Stolz begrüßen die Bahnangestellten die Passagiere. Auch für die RhB-Arbeiter ist es etwas Besonderes, mit der Technik von früher umzugehen. Die Nostalgiefahrt von Davos Platz nach Filisur und zurück kann beginnen. Angeboten wird die Reise im ganzen Monat August von Dienstag bis Samstag zweimal täglich. Ein Ruck geht durch die alten Wagons mit ihren heimeligen Holzbänken – ach wie wurde man doch früher darauf durchgeschüttelt! Heute macht das Rütteln niemanden mehr etwas aus. Es ist sogar ein Vergnügen, und wie die Schienen in der ersten Kurve ihr Quietschkonzert beginnen, kann man sich eines Lachens nicht erwehren. Genauso war das ja damals, in den Jugendjahren, auf dem Weg zur Mittelschule oder zur ersten Arbeitsstelle. Heute denkt niemand an die Arbeit, sondern freut sich in den Ferien an der abenteuerlichen Fahrt durch die Zügenschlucht.

89 Meter über der Landwasser

Hier, in Wiesen Station, steigen die Passagiere nach dem ersten Teil der Reise und spazieren über den Fussgängersteig des Wiesenerviaduktes auf die andere Seite des Landwassers. Zirka 89 Meter über dem Talboden ist man hier und immer wieder aufs Neue beeindruckt, auch wenn man nicht das erste Mal an dieser Stelle in die Tiefe guckt.

Der Nostalgiezug wartet zwei fahrplanmässige Züge ab, die in ihrem roten Kleid die Moderne verkörpern wollen und die Leute natürlich viel schneller und effizienter ans Ziel bringen, wie es heut nun einmal zu sein hat. Das Personal nutzt die Gelegenheit, um den Zustand der «Alten Dame» zu überprüfen. Dieser erweist sich als gut und es folgt der letzte Abschnitt der Fahrt nach Filisur. Hin und wieder bremst der Zug wie schon im ersten Teil ab, damit die Gäste an besonders eindrücklichen Stellen Zeit haben einen Blick auf einen Wasserfall oder einen Abgrund zu erhaschen oder schnell die Kamera zu zücken. Ganz kurz kann man sogar die Rückseite des Landwasser-Viaduktes sehen, als der Zug sich Filisur nähert.

Der Landwasserviadukt ist wohl die am meisten abgebildete Sehenswürdigkeit der Rhätischen Bahn. Er ist ja auch spektakulär, wie er sich seit dem Jahr 1902 über den Fluss bei Filisur schwingt und die Züge aus Chur gleich in einem Tunnel verschwinden lässt. Aber für



22.27

Auszug



alle und jede Werbezwecke müsste man ihn ja trotzdem nicht verwenden... Glücklicherweise erreicht der Nostalgiezug Filisur. Die Passagiere, Feriengäste von überall her, sind zufrieden, viele Eindrücke aus der Natur und einiges Wissen über den Bahnbau im Gebirge sind ihnen geboten worden. Die gutmütige Ge 6/6 I wird auf die andere Seite des Zugs rangiert und schon bald zieht sie die Passagiere wieder zurück nach Davos Platz, um am Nachmittag auf die Gäste für die zweite Ausfahrt zu warten.

Hoffnungen für die nahe Zukunft

Weitaus die meisten Passagiere im Nostalgiezug waren Feriengäste aus der Region Davos Klosters, welche kurzfristig die Gelegenheit nutzten zu einem Abstecher ins Bahnmuseum Albula in Bergün und dazu natürlich gerne einen adäquaten Zug nutzten. Die IGZL hofft, dass die Nostalgiefahrten im Landwassertal auch im Jahr 2015 wieder stattfinden können. Eventuell wird es sogar möglich sein, ab 2016 direkte Züge mit der neu revidierten Dampflok «Heidi» (vgl. Seite XX) von Davos bis nach Bergün zu führen – richtige, familienfreundliche Nostalgie. Der Rhätischen Bahn, vielen freiwilligen Helfern und Sponsoren sei Dank für den Erhalt des historischen Rollmaterials als technisches Kulturgut zu Gunsten unserer Nachwelt und letztlich auch zur Unterstützung des Tourismus im Kanton Graubünden.

«Graubünden braucht ein Super-Produkt»

Graubünden braucht wieder **mehr Gäste aus Europa**. Dafür müssen die Tourismusorganisationen ihre Angebote besser bündeln und gezielter vermarkten. Zu diesem Schluss kommt die Denkfabrik **Wirtschaftsforum Graubünden**.

► NADJA MAURER

Paris hat den Eiffelturm, Barcelona die Sagrada Familia, China hat die Terrakotta Armee. Es sind Sehenswürdigkeiten, die jährlich Millionen Gäste anziehen, der Eiffelturm etwa rund sieben Millionen Besucher pro Jahr. Der 324 Meter hohe Eisenfachwerkurm gehört damit zu den meist besuchten Sehenswürdigkeiten der Welt.

Sieben Millionen Besucher pro Jahr – das lässt die hiesige Tourismusbranche staunen. An einer Sehenswürdigkeit mit vergleichbar grosser internationaler Ausstrahlung fehlt es dem Kanton Graubünden. Die Denkwerkstatt Wirtschaftsforum Graubünden hat sich unter der Leitung von Geschäftsführer Peder Plaz deshalb mit der Frage auseinandergesetzt, mit welchen Produkten Graubünden die ausländischen Gäste, insbesondere jene aus Europa, im Sommer überhaupt gewinnen kann. Die Studie «Sommerattraktion für europäische Gäste» wurde gestern in Chur vorgestellt und bildet ein Teil einer grösseren Studienreihe unter dem Titel «Strategien für Bündner Tourismusorte».

Figurenkabinett für Graubünden

1,6 Millionen zusätzliche Logiernächte würde der Kanton Graubünden im Sommer benötigen, damit die Hotelbetriebe zu 60 Prozent ausgelastet und somit auch überlebensfähig wären. Ein Ansatz der Studienverfasser, um mehr europäische Gäste anzulocken, ist die Kreation neuer Sommerattraktionen. «Wir sprechen hier nicht von zwei, drei neuen Bänkli oder einem neuen Globi-Weg», stellte Plaz klar. «Wir brauchen ein Super-Produkt, das Millionen Gäste anzieht.» Doch einen Eiffelturm zu kopieren oder eine Sagrada Familia zu konzipieren dürfte sich als schwierig erweisen. Das weiss auch das Wirtschaftsforum Graubünden. Ein fertiges Produkt, das vor den internationalen Märkten aufgenommen wird und die erwünschten 1,6 Millionen Logiernächte erreicht, kann der Thinktank deshalb auch nicht liefern – dafür einige Anregungen. So schlagen die Studienverfasser vor, sich an den Charakteristika bestehender Highlights wie der Sagrada Familia oder der Terrakotta Armee in China zu orientieren und diese als Inspirationsquelle zur Kreation neuer Attraktionen zu nutzen.

Daraus ergebe sich beispielsweise die Idee eines Bündner Figurenkabinetts, erläutert Plaz, das von Besuchern finanziert ist, die von sich eine Figur erstellen lassen – ähnlich der Sagrada Familia, deren Bau durch die Einnahmen der Besuchereintritte entsteht. Das Charakteristikum der genannten Terrakotta Armee wäre insofern gegeben, als dass die Entstehung des Figurenkabinetts ebenfalls mehrere Jahre andauert, trotzdem aber schon Gäste anzieht. «Ein solches Bündner Figurenkabinett könnte zum Beispiel



«Den europäischen Markt aufgeben kann kein Thema sein»

PEDER PLAZ

auf der Panzerpiste Hinterrhein realisiert werden», führt Plaz die Idee weiter aus.

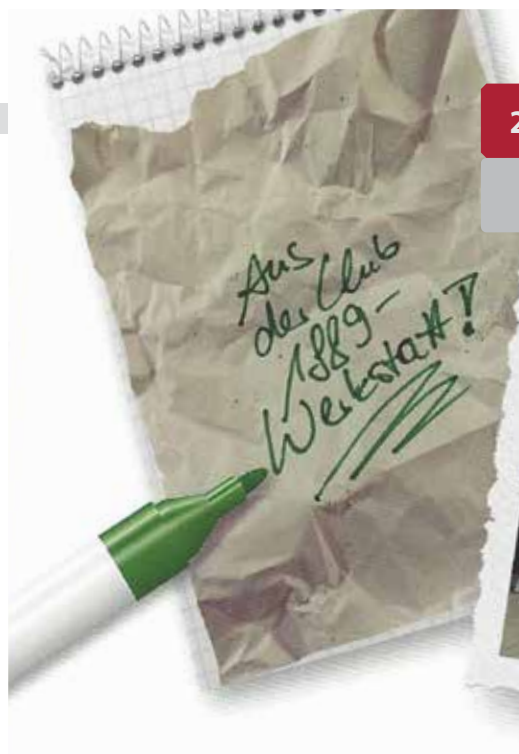
Doch neue Produkte alleine könnten die zusätzlichen 1,6 Millionen Logiernächte aus Europa nicht generieren, bleibt die Denkfabrik realistisch. Aufgrund der Analyse sind die Studienverfasser gar eher skeptisch, dass es dem Bündner Tourismus gelingt, «in absehbarer Zeit starke neue Attraktionspunkte mit europäischer Ausstrahlung zu schaffen». Deshalb sollten die Tourismusakteure «Zeit, Geist und Geld für eine gezieltere Vermarktung bestehender Produkte einsetzen», heisst es. «Diese Dichte an Produkten, wie es sie in unserem Kanton gibt, existiert fast nirgends auf der Welt. Jetzt müssen wir sie nur noch richtig verpacken», sagte Plaz.

Touringreisen als Chance

Die Tourismusorganisationen hätten es verpasst, ihre Produkte so zu entwickeln, dass sie Bewegung in den europäischen Markt bringen. Folglich die Anregung des Wirtschaftsforums, dass die Angebote «zu rasch erfassbaren Angeboten» gebündelt und «breiter und gezielter» auf Vertriebskanälen gestreut

werden sollten. Die Denkfabrik appelliert an die Tourismusakteure, stärker mit Touroperators zusammenzuarbeiten und vermehrt destinations-, kantons-, wenn nicht gar landesübergreifend zu kooperieren. Als Beispiel nennt Plaz die Idee einer Unesco-Welterbe-Reise von Venedig über die Dolomiten nach Graubünden zum Landwasserviadukt. Gerade das Geschäft mit Touringreisen sieht die Denkwerkstätte als grosse Chance im europäischen Markt. «Graubünden muss sich da vermehrt einbringen», so Plaz. Als gutes Beispiel nennt er die Grand Tour of Switzerland, die von Schweiz Tourismus lanciert wurde. «Doch noch relevanter als das Produkt selbst ist der Vertriebskanal.» Der aktiven Bearbeitung der Reisekanäle sollte die «notwendige Aufmerksamkeit» geschenkt werden.

«Den einfachen Weg gibt es (vermutlich) nicht», ist in der Studie zu lesen. Doch für Plaz ist klar: «Den europäischen Markt aufzugeben, kann für den Tourismus in Graubünden kein Thema sein.»



22.29

Auszug

In der Bündner Endlosschleife

Von Fredy Pfister

Das Gute liegt so nah. Keine mühsame Ideensuche, keine teuren Konzepte und Businesspläne, keine exorbitanten Investitionen: mit relativ geringem Aufwand könnte Graubünden das «UNESCO Welterbe RhB» stark aufwerten und ein einzigartiges, Tourismusprodukt mit internationaler Ausstrahlung schaffen.

Die «Vision der 1000»

Die Weichen für ein einzigartiges Tourismusprodukt sind 2016 gestellt: Die RhB betreibt im Albulatal, im Oberengadin und im Puschlav Bahnstrecken mit Unesco-Label und besitzt eine einzigartige historische Fahrzeugsammlung. In Bergün steht ein Eisenbahnmuseum, für Familien didaktisch geschickt konzipiert, und in Samedan wird demnächst eine Fahrzeughalle erstellt, wo viele Fahrzeugperlen eingelagert werden. Zwischen Filisur und Davos gibt es eine attraktive, wenig genutzte Bahnstrecke. Warum nicht endlich zusammenfügen, was zusammen gehört und eine einzigartige, grosse Bahnattraktion schaffen? 1000 *historic-RhB*-Mitglieder aus Graubünden, der Schweiz und dem Ausland träumen von einer RhB mit erlebbaren historischen Eisenbahnzügen. Weil diese 1000 im Rahmen ihrer Möglichkeiten (Millionen an privaten Investitionen, Zehntausende von freiwilligen Arbeitsstunden) bereits eindrückliche Vorarbeit geleistet haben und immer

noch leisten, sei zum 20-Jahr-Jubiläum des Club 1889 für einmal erlaubt, ihre Vision einer wahren Bündner Attraktion etwas zu erläutern. Es sei aber auch erlaubt aufzuzeigen, wie die RhB und der Kanton diese Vision bisher bewertet haben.

«Terrakotta-Armee»

Der Club 1889 (vgl. Heftmitte) und der Verein pro Salonwagen RhB haben mit ihren Fahrzeugen unbestritten das «Gesamtkunstwerk» RhB wesentlich bereichert. Dank der Vereinsmaxime, dass Fahrzeuge fahrbar sein müssen, wurden keine reinen Museumsstücke aufgearbeitet. Die RhB besitzt ganze Zugkompositionen aus unterschiedlichen Epochen, die dem Unesco-Weltkulturerbe erst richtig Leben einhauchen könnten. Das Bewusstsein, dass Graubünden nicht nur über eine «kleine Rote» mit Bernina-/Glacier-Express und Landwasserviadukt sondern darüber hinaus über eine weltweit einzigartige, vielbeachtete fahrbare Fahrzeugsammlung verfügt, ist nicht

vorhanden. Oder hat man darüber je gelesen oder gehört? Wenn das Bündner Wirtschaftsforum in seiner «Denkwerkstatt» darüber nachdenkt, was Graubünden Feriengästen einzigartiges anbieten soll, und dabei verlaunet lässt, es brauche (überspitzt zusammengefasst) so etwas wie die chinesische Terrakotta-Armee auf der Panzerpiste von Hinterrhein («Tagblatt» vom 19.8.2015), dann runzeln die 1000 Visionäre die Stirn. Die Tourismusstrategen wissen offenbar nicht, dass die RhB-Fahrzeuge durch die Modellbauindustrie in der ganzen Welt von Japan bis in die USA in Kinderzimmern und bei Modelleisenbahnliebhabern durch die Zimmer kurven.

Die Originale stehen unnütz herum

Ein Blick über den Zaun würde sich daher für die Bündner Denker an den Stellwerken durchaus lohnen. Sehr zu empfehlen wäre zudem eine umfassende Studienreise durch das spannende Bahnbünden. (Was verbindet Graubünden eigentlich mehr als die Bahn?) Clubmitglieder – sinnigerweise zahlreiche Bähnler – machen auf ihren Reisen immer wieder die traurige Erfahrung, dass andere mit weit weniger historischen Bahnattraktionen mit Herz weit mehr für ihre Region herausholen, als es die RhB und der Bündner Tourismus gemeinsam machen.

Wie es andere machen

Was die Anbieter jenseits des Zauns vormachen und die RhB nicht mal ansatzweise verstanden hat ist einerseits die Tatsache, dass die wenigsten Gäste mit einem historischen Zug möglichst schnell von A nach B fahren wollen. Andererseits sind «Vintage»-Reisen weltweit beliebt; von Südafrika bis Grossbritannien, von den USA bis ins ferne Australien. Eine Reise in einem historischen Fahrzeug muss aber zwingend ein Supplement bieten. Neun Beispiele, meist aus grossen Schweizer Tourismusregionen, zeigen, wie das in etwa aussehen könnte:

1. In der Westschweiz, bei der Montreux-Oberland-Bahn, werden im historischen «Train du chocolat» oder im «Train du fromage» die jeweiligen Produktionsstätten besucht. Auf dem Perron steht Personal in Trachten bereit, das die Gäste mit kleinen Häppchen in Empfang nimmt. Zwischen Montreux und Zweisimmen verkehrt fahrplanmässig der «Golden Mountain Pullman Express» mit historischen und neu gebauten (!) Pullmanwagen. Im Zug werden lokale Spezialitäten serviert.

2. Hoch über dem Genfersee betreibt die Museumbahn Blonay-Chamby seit 1968 im Sommer auf 3 Kilometern erfolgreich eine Touristenattraktion. Diese Bahn besitzt sogar sorgfältig aufgearbeitete, ehemalige RhB-Fahrzeuge. Diese werden regelmässig für Gourmetfahrten mit «produits du terroir» und Westschweizer Charme eingesetzt.

3. Region Brienzersee: Die Brienz-Rothorn-Bahn leistet sich wohl aus guten Gründen seit der Eröffnung der Linie einen aufwendigen Dampftrieb mit teils neueren, ölgefeuerten Lokomotiven. Die Jungfraubahnen betreiben auf die Schynige Platte bei Interlaken unter dem Motto «Bahnromantik + majestätische Berge» historische Elektrotriebzüge.

4. Der Dampfverein Zürcher Oberland lockt seit 1978 an Sommer-Sonntagen Ausflügler an einen wenig frequentierten Ort im bevölkerungsreichsten Kanton. Jährlich findet ein schweizweit bekanntes Fahrzeugtreffen mit historischen Zügen statt.

5. Zürich beweist übrigens auch, dass im dichten S-Bahn-Fahrplan und stadtnah nostalgische Sonderfahrten möglich sind: Die Zürcher Museumbahn bietet vom Frühling bis Herbst zusammen mit der Sihltalbahn jeweils am letzten Sonntag des Monats zwei Dampfzüge vom Zürcher Stadtbahnhof Wiedikon in den Sihlwald an. Für Familien geeignet, mit Grill am Zielbahnhof.



6. Über die Dampfbahn Furka Bergstrecke muss wohl nicht viel gesagt werden. Sie ist in der ganzen Schweiz bekannt und belebt im Sommer wesentlich das Gotthardgebiet. Visionäre leisteten auf privater und freiwilliger Basis über Jahrzehnte eine schier unglaubliche Arbeit und hatten lange Überzeugungsarbeit zu leisten, bis der touristische Wert der Bahn, vor allem im Wallis, von offizieller Seite anerkannt wurde.

7. Im Voralberg, wenige Kilometer von der Schweizer Grenze entfernt, fungiert das kleine, dampfbetriebene «Walderbähnle» als kleiner Magnet für die Ferienregion Bregenzerwald. Es wird als «Schlechtwetterprogramm» beworben. Bemerkenswert: die Bahnlinie ist 5 Kilometer kurz und der Dampfzug muss langsam fahren, damit Strecke richtig erlebt werden kann. Sogar im Kanton St. Gallen wirbt die Bahn mit einer «Kaffee- und Kuchen-Fahrt».

8. Wer einmal in Indien auf einer der drei Unesco-Bahnlinien im vollgestopften historischen Dampfzug mitgereist ist, und die Freude und Ausgelassenheit der internationalen Reisegesellschaft erlebt hat, weiss, dass historische Züge nicht nur Europäer begeistern können. Für Indiens grosser Filmindustrie dienen nicht selten neue aber auch historische Bahnen als dankbare Filmkulisse.

9. Zwar keine Bahn, aber trotzdem interessant ist der Vierwaldstättersee: Die fünf historischen Dampfschiffe prägen eine ganze Region und werden von dieser getragen und gefördert. Die Schiffsgesellschaft führt an ausgewählten Tagen einen «Tanz der Dampfschiffe» durch, der Tausende an Gästen auf den See lockt. Gäste fahren nicht einfach mit einem Schiff, sondern mit der «Stadt Luzern», der «Gallia», der «Schiller» der «Unterwalden» oder der «Uri». Wie wölben die Zentralschweizer wegen ihren Dampfbooten die Brust! Die Schiffe sind übrigens für Gäste gut sichtbar als «Denkmäler von nationaler Bedeutung» taxiert!



Einige Ideen

Die RhB hat die vom Club 1889 so lang ersehnte Errichtung der Fahrzeug-Einstellhalle in Samedan per Ende 2016 endlich definitiv zugesagt; notabene nach einer stolzen sechsjährigen Planungs- und Verhandlungszeit (Platz und Geld stehen schon lange bereit). Damit finden die historischen, meist hölzernen Clubfahrzeuge, die in den letzten 16

Jahren stark unter der Witterung gelitten haben, endlich ein schützendes Dach. Auf dieser trockenen Basis lässt sich über erweiterte RhB-Angebote mit historischem Touch nachdenken. Es stehen 384 attraktive Bahnkilometer zur Verfügung. Grosse, kulturell unterschiedliche Talschaften und mit je eigener Kulinarik und Sehenswürdigkeiten warten. Um einen Eindruck zu vermitteln, wie solche Angebote unter Einbindung regionaler Attraktionen aussehen könnten, seien etwas plakativ Beispiele aufgeführt:

1. Zwischen Samedan und Davos verkehren zur Ferienzeit historische Züge, wobei diese nach Themen angeboten werden. Als Stichworte seien genannt: Zug der ehemaligen Landquart-Davos-Bahn von 1889, Zug mit dem weltbekannten Krokodil aus den 1920er Jahren oder der «Fliegende Rätier» von 1939. Eine Wanderung über den imposanten Wiesener Viadukt und ein Besuch im Bergwerk Silberberg können miteinbezogen werden. Das Zugspersonal ist selbstverständlich in historische Uniformen gekleidet und weiss über die «alte Bahn» eloquent zu berichten. Filisur mit historischer Drehscheibe, Bahnglocken, Lokschuppen und Wasserkran bietet an einem historischen Schalter die entsprechenden Billette stilgerecht an.
2. Exquisite Bahnexkursionen führen Familien und Bahnbegeisterte im Pullman-Zug über die Unesco-Bahnlinie von Chur nach Bergün ins Museum. Weil in diesem schönen Museum trotz allem sehr wenige Originalfahrzeuge bewundert werden können, geht die Reise weiter in die Fahrzeughalle von Samedan. Ein Picknick im historischen, abgelegenen Bahnhof von Stiggl sorgt auf der Rückreise für die nötige Würze.
3. Unter dem Motto «Häppchenweise in den Süden» führt eine Bahnexkursion im goldgelben historischen Zug von St. Moritz zur Schaukäserei in Morteratsch und zum Gletschergarten in Cavaglia. Ein feines Gelato am Dorfplatz in Poschivao oder eine Bootsfahrt auf dem Lago di Poschivao runden das Angebot ab.
4. Ein eleganter Salonzug von 1931 verbindet an drei Wochen im Jahr als «Hole-in-one-Express» Golfplatz mit Golfplatz. Mit dem Cüpli in der Hand und im eleganten Polstersessel werden Safari-Golfer von Ems über Sagogn nach Alvaneu, von Samedan nach Zuoz und von dort nach Tarasp kutschiert. Sie können im Speisewagen sogar stilgerecht verwöhnt werden. Wer kann sowas anbieten? Würden da die Hotels nicht mitmachen?
5. Was auf der Bernina-Linie bereits durchgeführt wurde sind Gourmetfahrten, an denen dem Reisegast an verschiedenen Stationen von verschiedenen Hotels/Restaurants das Essen direkt in den Speisewagen gebracht wird. So ist eine einzigartige kulinarische Reise möglich, wobei sogar die lokale Hotellerie profitieren könnte.
6. Im gemütlichen «Grand-Canyon-Picknick-Dampfzug» können Familien die eindrückliche Ruinaulta erleben. Sie steigen an einer geeigneten Station aus, ein Picknickfeuer wurde für sie bereits angefacht. Mutige machen die Rückreise natürlich im Schlauchboot.

In der Bündner Endlosschleife

Wie die Erfahrungen in den letzten 20 Jahren gezeigt haben, befindet sich Graubünden in Bezug auf Vintage-Reiseerlebnisse seit Jahren in einer blockierenden Endlosschleife: Jeder Protagonist im Dreieck RhB-Kanton-Tourismus ist der Meinung, der andere soll es richten. Die RhB verkündet seit über 20 Jahren gebetsmühlenhaft, dass der Betrieb historischer Züge nicht zu ihrem primären Transportauftrag gehört und deshalb für ihr Erbe nur sehr wenig Geld zur Verfügung stehe. Als Begründung muss stets ein offenbar «schwieriges wirtschaftliches Umfeld» herhalten. Deshalb beschränkt sich das Bahnengagement auf ein imagegetriebenes Minimum.

Auch die Bündner Regierung, von links bis rechts, fühlt sich in keiner Art und Weise in der Verantwortung, die Bahn nachhaltig in der historischen Sache zu unterstützen. Sie verweist unbequeme Fragesteller lässig in ihren offiziellen Stellungnahmen auf die RhB.

Und unsere Touristiker? Sie philosophieren derweil lieber über die chinesische Terrakotta-Armee und sympathische WCs oder promoten zum x-ten Male die Winterolympiade. Alle

drei Parteien erläutern damit umtriebig oder gar nicht, warum sie für die historischen Züge nicht tätig werden. Wenn also zumindest die vorreitenden Werkstattdenker des Bündner Wirtschaftsforums statt zu denken einmal überlegen würden (überlegen bedeutet übrigens zielgerichtetes Denken), was die hier dargestellte «Vision der 1000» eigentlich für den Kanton bedeuten könnte, würden sie Folgendes tun: Der historischen RhB rasch politisch auf die Sprünge helfen, verbinden was zu verbinden ist und die RhB mit attraktiven Vintage-Angeboten sympathisch regional verwurzeln.

Es entstünde ein nachhaltiges, nicht kopierbares und sogar authentisches Bahnbünden, vom Valposchiavo bis Landquart und von Disentis bis Scuol. Dazu müsste endlich auf kantonaler Ebene ein umfassendes, zielorientiertes Vermarktungs-, Einsatz- und Erhaltungskonzept für die Fahrzeugsammlung erarbeitet werden. Ein verbindlicher Leitfaden für RhB, den Kanton und den Tourismus sozusagen, welcher auch das Finanzielle sauber regelt. Graubünden hätte ein belebtes, rollendes Erbe, das seinesgleichen sucht. Könnten damit

nicht sogar Gäste im Kanton selber behalten werden? Viele Bahntouristen werden heute per klimatisiertem Express über die Kantonsgrenzen hinaus auf direktem Wege nach Zermatt oder Tirano geschickt, zügig vorbei an all den Schönheiten und Hotels des Kantons.

Es wäre an der Zeit, die beamtenhaft eingefahrenen Schienen mutig zu verlassen und etwas mehr querzudenken.

Auf die erstaunten Fragen von Bahnbünden-Touristen, warum die RhB und der Kanton nicht mehr in die historische RhB investieren, bleibt den arg gebeutelten 1000 Visionären leider nur noch eine einzige Antwort übrig:



Alte Züge sollen wieder öfter rollen

Der Verein Historic RhB will, dass die Rhätische Bahn ihre historischen Züge öfter einsetzt. Er sieht darin eine Chance, den Bündner Tourismus wieder auf die Erfolgsspur zu führen.



22.30

Zurück auf die Schienen mit den historischen Zügen: Das fordert der Verein Historic RhB.

Bild Theo Gatzel

von Valerio Meuli

Der Bündner Tourismus steckt in einer tiefen Krise. Einen Weg aus dieser stellt der Verein Historic RhB vor. Der Verein, der sich für die Restaurierung und die Instandhaltung von historischen Zügen der Rhätischen Bahn einsetzt, fordert, dass die Rhätische Bahn historische Zugkompositionen wieder öfter auf die Geleise bringt.

Ein konkretes Projekt sei noch nicht ausgearbeitet worden, sagt Eugen Rohner, Geschäftsführer von Historic RhB. «Das sind momentan nur Ideen.» Und diese Ideen zeigt der Verein auch in einem Artikel in der neusten Ausgabe seines eigenen Magazins «Die Bündner Kulturbahn» auf.

«Der andere soll es richten»

Die Rhätische Bahn mache zu wenig aus ihrem historischen Rollmaterial, heisst es im Artikel. Die Ressourcen wären eigentlich vorhanden, andere Regionen würden mit weit weniger historischen Bahnattraktionen weit mehr herausholen als dies die RhB und der Bündner Tourismus täten. Jeder Prota-

gonist im Dreieck RhB-Kanton-Tourismus sei der Meinung, dass der andere es richten solle. Die RhB verkünde seit über 20 Jahren «gebetsmühlenhaft», dass der Betrieb historischer Züge nicht zu ihrem primären Transportauftrag gehöre und deshalb für diesen Bereich nur wenig Geld zur Verfügung stehe. Rohner betont jedoch, dass auch ihm klar sei, dass die Ideen von Historic RhB allein «nicht den Bündner Tourismus retten könnten». Es sei aber ein Schritt in die richtige Richtung.

Im Artikel stellt der Verein Beispiele für eine Nutzung von alten Zügen vor. Unter dem Motto «Häppchenweise in den Süden» führt eine Bahnexkursion im goldgelben historischen Zug von St. Moritz zur Schaukäserei in Morteratsch und zum Gletschergarten in Cavaglia (Puschlav). Solche Angebote seien sehr vernetzt, sie würden mehrere Betriebe und Institutionen miteinander verbinden, so Geschäftsführer Rohner.

Nicht kostendeckend

Die «Südostschweiz» hat die Rhätische Bahn mit der Kritik von Historic RhB konfrontiert. Die RhB bekenne sich zur historischen Flotte und sei sich ihrer

Verantwortung bezüglich Erhalt dieses Bahnkulturgutes bewusst, schreibt das Unternehmen in einem Statement. Die Zusammenarbeit mit Historic RhB funktioniere gut, es bestehe ein regelmässiger Austausch. Das bestätigt auch Historic-RhB-Geschäftsführer Eugen Rohner.

Weiter schreibt die RhB, dass die Fahrten mit historischem Rollmaterial Teil ihres Marketingkonzepts seien und die Positionierung der RhB als Erlebnisbahn unterstützten. Im Jahr 2016 seien gut 50 Einsätze von historischen Zügen geplant. Die RhB betont dennoch: «Grundsätzlich sind die historischen Fahrten aber ein Nischenprodukt, das zur Imageförderung angeboten wird.» Diese Fahrten könnten jedoch nicht kostendeckend durchgeführt werden.

«RhB wird noch wichtiger»

Höfliches Desinteresse zeigt Marcel Friberg, Präsident von Graubünden Ferien. Vom Verein Historic RhB habe er gehört, jedoch kenne er keine Details. Dass die RhB in Zukunft für den Bündner Tourismus noch bedeutungsvoller werde, ist für Friberg jedoch klar.

Jubiläum «20 Jahre Club 1889»

«Bahndtimer im Stundentakt» – Ein Fest von Bahnfreunden für Bahnfreunde, 14.–16.10.2016

Im Februar 2016 setzte der Vorstand des Club 1889 ein «Organisations-Comité» zusammen, welches eine memorable Feier zum 20-Jahr-Clubjubiläum 2016 organisieren sollte. Folgende Mitglieder wurden vom Clubvorstand als Jubiläums-OK bestimmt:

Fredy Pfister (Präsident: Gesamtkoordination, Werbung, Kontakte zu Dritten)

Max Waibel (Vizepräsident: Konzept, Fahrpläne)

Gian Brüngger (Koordination mit Club 1889)

Armin Brüngger und *Ernst Demonti* (Einsatz Fahrpersonal und Club-Loks)

Andreas Jenny (Einsatz Zugspersonal)

Hitsch Vital (Catering, Sponsoring, Koordination Voluntari)

Für die Pressearbeit stellt sich *Claudio Chiogna* zur Verfügung

Die erste Idee, drei Züge im Schienendreieck Samedan–St. Moritz–Pontresina–Samedan mit Abstechern nach Poschiavo und Filisur verkehren zu lassen, musste wegen den Umbauarbeiten an den Bahnhöfen St. Moritz und Poschiavo fallen gelassen werden.

So wurde vom 14. bis 16. Oktober 2016 unter dem Titel «Bahndtimer im Stundentakt» ein weit attraktiveres Fahrtprogramm gemäss einer Idee von Max Waibel durchgeführt **[22.31–22.33]**. Es wurden an den drei Tagen 7 historische Expresszüge mit fast allen vom Club 1889 restaurierten Loks und Wagen in 105 Fahrten und am 15./16. Oktober sogar im Stundentakt **[22.34]** auf drei Bahnlinien zwischen Bergün, S-chanf, Samedan, Pontresina und Ospizio Bernina eingesetzt. Die Züge konnten am 15./16. Oktober frei mit einem Tagespass von CHF 50.– einen Tag lang benutzt werden. In jedem Zug war ein Speisewagen, ein Bistro oder eine Bar eingereiht. Der grösste Teil der Billette wurde über die eigens eingerichtete Homepage www.bahndtimer.ch online durch Margrit Gwerder verkauft. Die Billette wurden im Bahnmuseum Albula in Bergün durch Giuseppe Collenberg gedruckt und konnten auch in Regelzügen verwendet werden **[22.36]**. In zahlreichen Zeitschriften konnten Werbetexte platziert werden **[22.39–22.46]**.

Den Festauftritt bestritt am 14.10.2016 der HOLSBOER MEMORIAL von Landquart nach Samedan, in welchem auch Entscheidungsträger für die «historische RhB» durch die MANU-Touristik in Chur geladen waren. Am Samstag/Sonntag verkehrten die Expresszüge «HOLSBOER-EXPRESS», «LUNGHIN-EXPRESS», «BELLAVISTA-EXPRESS», «MONTEBELLO-EXPRESS», «PULLMANN-EXPRESS» und «FLIEGENDER RHÄTIER» mit fast allen vom Club 1889 restaurierten Fahrzeugen zwischen Bergün, S-chanf, Samedan und Bernina Ospizio. Rund 2000 Eisenbahnbegeisterte aus 16 Nationen reisten dazu eigens in die Region. Es wurde ein «Fest unter Bahnfreunden in attraktiven Zügen», bewusst ohne offiziellen Festakt. Die Fachpresse war begeistert **[22.48–22.57]**. Alle Züge wurden vom Club 1889 bei der RhB bestellt und der RhB bezahlt.

Folgende Voluntari leisteten im Hintergrund wichtige Arbeit:

Sonja Aversa, Rosmarie Bonorand, Sandro Cattaneo, Armin Defilla, Michaela Dörsam, Karl Gähwiler, Hedi Gähwiler, Margrit Gwerder, Georges Gwerder, Theo Hirschi, Erika Hirschi, Michael Kaufmann, Bruno Kohler, Gunter Lange, Gian Luzi, Karin Luzi, Gerhard Meister, Felice Menghini, Christian Meyer, Samuel Mohl, Beat Muggli, Markus Pfister, Martin Pfister, Hans Peter Pitschi, Luzia Pitschi, Lieni Pitschi, Irène Plüss, Seraina Riedi, Lis Roner, Gunther Schäch, Ernst Schaltegger, Antje Scholz, Christian Schreck, Emil Stapfer, David Stapfer, Else Stumpf, Hans Stumpf, Tilmann Laube, Ruth Vital, Markus Vital, Jana Weichselmann, Fabian Wild, Peter, Zanetti, Markus Zihlmann **[22.59]**.

Anlässlich der «HOLSBOER-MEMORIAL»-Fahrt von Landquart nach Samedan am 14.10.2016 schafften es die Albulataler unter der Leitung der Partnervereine IGZL (Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser) und des ABC (Albula-Bahn-Club), den Wasserkran bei der Lokremise in Filisur nach Jahrzehnten wieder in Betrieb zu nehmen **[22.47]**. Der neue RhB-Direktor Renato Fasciati, welcher selber von Davos Platz nach Filisur im steilreinen Frack im Dampfzug mitreiste, überreichte dem Club 1889 zum Geburtstag ein Stück originale RhB-Schiene von 1889 **[22.58]**.

Festplatz Samedan / Musik

Grossbetrieb herrschte am Festplatz Samedan, wo sich am Bahnhof vier der sechs historischen Expresszüge regelmässig begegneten. In der RhB-Betriebswerkstätte von Samedan wurde eine Festwirtschaft eingerichtet. Hier bewirtete ein Team des Hotels «Station» aus Pontresina unterstützt durch die Voluntari mehrere hundert Gäste. Die BEMO-Modelleisenbahnen waren mit einem Stand unter der Leitung des Geschäftsführers Volker Göbel anwesend und zwei Damen von Samedan Tourismus gaben Interessierten an einem eigenen Stand Auskünfte über die Region. Vor der Betriebswerkstätte drehte eine Modelleisenbahn ihre Runden, auf welcher Kinder mitfahren konnten. In der Festwirtschaft spielten am Samstag Nachmittag die Blues Blooded aus Wintertur und am Sonntag die Kapelle Blaženka über Mittag Konzerte. In der Pianobar im «MONTEBELLO-EXPRESS» konnten am Samstag die Gebrüder Zanolari mit Klarinette und Klavier die Gäste bezaubern, während am Sonntag der gefühlvolle und erfahrene Barpianist Vilian die Gäste in eine andere Welt am Bernina entrückte.

Historische Postautos der Bodensee-Reisen

Dank der Einsatzbereitschaft von Kurt Baumgartner und seinen Chauffeuren der Bodensee-Reisen konnten zusätzlich zum Eisenbahnprogramm auf den Strassen im Oberengadin und im Albulatal vier historische Postbusse ins Programm aufgenommen werden. Auf besonderes Echo stiess der Foto-Begleitkurs zum «HOLSBOER MEMORIAL» am 14. Oktober. Die Postbusse boten aussergewöhnliche Fotosujets **[22.35]**.

Modelleisenbahn-Ausstellung in den Schaufenstern von Samedan

Die Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV) organisierten unter der Leitung von Claudio Chiogna eine Modelleisenbahn-Ausstellung in den Schaufenstern von Samedan **[22.37]**.

Strassenoldtimer vor dem Bahnmuseum in Bergün

Clubmitglied Lucca Projer organisierte am 15./16.10. vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün eine feine Ausstellung mit Strassenoldtimern aus verschiedenen Epochen **[22.38]**.

Gönner, Sponsoren und Partner

Folgende Firmen und Institutionen haben das Clubjubiläum unterstützt, entweder mit Sach- und Geldspenden oder Gratis-Arbeitsleistungen/Dienstleistungen:

- Verein Pro Salonwagen RhB, Chur
- Verein Dampffreunde der RhB, Bonaduz
- Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
- Bahnmuseum Albula/Bergün
- Albula-Bahn-Club, Bergün
- Engadiner Eisenbahnfreunde (CEAV)
- BEMO-Modelleisenbahnen GmbH, Uhingen
- Märklin Schweiz AG (LGB)
- mobilrail.ch
- A. Freund Holzbau GmbH, Samedan
- Pfister Metallbau, Samedan
- Käslin Getränke, Pontresina
- F. Duttweiler AG, Samedan
- Hotel Albris, Pontresina
- Seiler, Hoch- und Tiefbau, Pontresina
- Brasser Architekten, Samedan
- Graubündner Kantonalbank
- Apotheke Roseg Parfümerie, Pontresina
- Wohlis Kutschenfahrten
- Jenny Bever SA
- Giger AG, Bever
- Bodensee-Reisen, Horn
- PostAuto AG, St. Moritz
- Engadin Bus, St. Moritz
- Gemeinde Samedan
- Gemeinde Bever
- Destination ENGADIN St. Moritz (Samedan, Pontresina, Bever, Zuoz)
- Ente turistico Valposchiavo
- Bergün Filisur Tourismus
- switzerland travel centre, Stuttgart
- MANU-Touristik, Chur
- Schuler Bücher, Chur
- Hotel Steffani, St. Moritz
- Hotel Station, Pontresina
- Restaurants da Primo Bever/Alp Grüm
- s`Bahnhöfli, Filisur

Der Rhätischen Bahn AG, der Railgastro AG, Chur, und der «Smallest Whisky Bar On Earth», St. Maria, sei an dieser Stelle für die angenehme Zusammenarbeit gedankt; so auch den Musikgruppen am Festplatz in Samedan und im Montebello-Express.

DAS **RhB** ERBE BAHNOLDTIMER IM STUNDENTAKT

15./16. Oktober 2016

22.31



bahnoeldtimer.ch

DAS **RhB** ERBE BAHNOLDTIMER IM STUNDENTAKT

22.32

20 Jahre Club 1889:
Grosses Bündner Bahnkultur-Wochenende
am 15./16. Oktober 2016 im Oberengadin

Rollendes Bahnerbe erleben

Sechs historische, stillechte Expresszüge verkehren auf drei attraktiven Ausflugsstrecken. Die Züge fahren im Stundentakt und jeder Express führt als besonderen Leckerbissen eine rollende Belz mit. Mit dem B/E/A-Tagespass für 50 Franken kann nach Lust und Laune umgestiegen werden – und das im Herzen der UNESCO WELTERBESTECKE ALBULA/BERNINA

Schöne Bahnoldtimer

Erleben Sie die vom Club 1889 in den letzten 20 Jahren restaurierten 13 Loks und Wagen sowie alle Vertreter der übrigen rollenden RhB-Denkmalen von 1889 bis 1959 in Fahrt oder in der Ausstellung am Bahnhof von Samedan.

Weitere Attraktionen

- Historische Postautos für Fotosafaris
- Festplatz am Bahnhof von Samedan
- Kleine Musikkonzerte

Weitere Sonderzüge

Holsboer Memorial

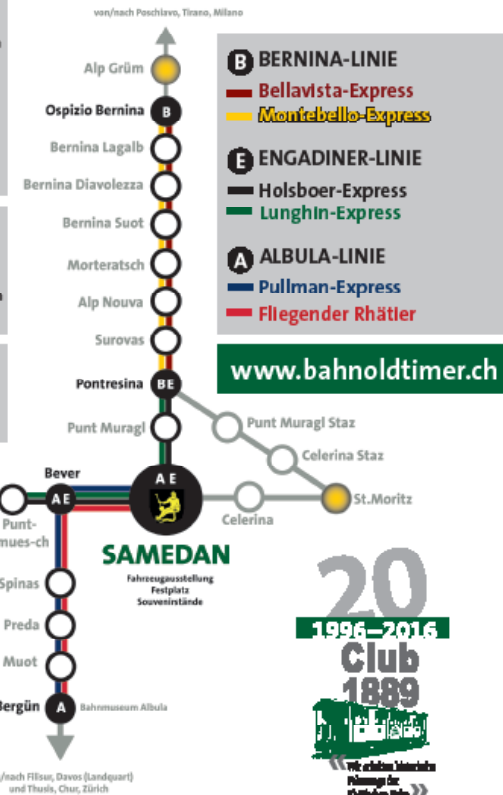
Dampf-Tagesausflug am 14.10.2016

Engadin-Express

Pullman-Zug, von und nach Chur

Glüna Plaina

Vollmond-Fondue Alp Grüm, 15.10.2016



22.33

LE COMPOSIZIONI

B Bellavista-Express



Unico cocodrillo del Bernina del 1928 per le Olimpiadi a St. Moritz con carrozzeria originali della ferrovia del Bernina e il vagone ristorante La Bucanada

B Montebello-Express



Locomotive della Ferrovia del Bernina dal 1909-1913 con il Piano-Bar, carrozzeria ristorante originaria del 1928 per le olimpiadi invernali a St. Moritz

E Holsboer-Express



Treno a vapore dell'Albula Heidi del 1902, con la carrozzeria più vecchia della Ferrovia Retica del 1889 e il Whiskey-Bar F 4004

E Lunghin-Express



Prima locomotiva elettrica della Ferrovia Retica, Oerlikoner del 1934, composizione con il vagone Bistro Filsauer-Stöckli

A Pullman-Express



Cocodrillo della Ferrovia Retica del 1929 con la composizione Art-Déco Pullman Saloni del 1929-1931 con vagone ristorante Gourmino

A Fliegender Rätier



Designer e indicatore per le composizioni a materiali leggeri per i treni diretti sulla linea dell'Albula del 1939 con il vagone ristorante 4301a-Stöckli

★ Vagone ristorante del Club 1889 Con riborsa di modifica nelle composizioni.

FAHRPLAN / ORARIO / TIMETABLE 15./16.10.2016

B BERNINA (Pontresina–Bernina-Ospizio–Pontresina)

15.10.2016	SE	SE	4SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
Pontresina	10:31	11:15	12:31	13:15	14:31	15:15			
Sursis	10:39	11:44	12:59	13:44	14:59	15:44			
Albula-Ex	–	–	–	–	–	–			
Montebello	10:47	11:40	12:47	13:40	14:47	15:40			
Bernina-Ex	10:51	13:27	13:51	14:56	15:51	16:03			
Urscholen	–	–	–	–	–	–			
Leggia	11:01	13:28	14:01	14:30	15:01	16:13			
Supercornetta	11:11	13:17	13:11	14:10	15:11	16:21			
Supercornetta	12:51	13:44	12:44	12:59	13:44	13:59	14:54		
Leggia	13:14	–	12:19	13:14	14:19	15:04	16:04		
Urscholen	–	–	–	–	–	–	–		
Bernina-Ex	13:51	–	13:51	14:54	15:51	16:24	17:18		
Montebello	14:01	–	13:10	14:01	15:10	16:02	17:22		
Albula-Ex	–	–	–	–	–	–	–		
Sursis	14:11	–	13:17	14:12	15:17	16:41	17:33		
Pontresina	14:17	14:17	13:21	14:17	15:21	16:46	17:37		

16.10.2016	SE	SE	4SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
Pontresina	7:50	8:50	10:11	11:01	12:11	13:01	14:01	15:01	17:21
Sursis	7:52	8:54	10:26	11:20	12:26	13:20	14:24	15:41	17:33
Albula-Ex	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Montebello	8:01	9:01	10:24	11:24	12:24	13:24	14:27	15:24	17:41
Bernina-Ex	8:16	10:08	10:15	11:04	12:15	13:04	14:05	15:05	17:41
Urscholen	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Leggia	8:24	10:11	11:21	12:08	13:21	14:08	15:01	16:10	–
Supercornetta	8:34	10:22	11:11	12:17	13:11	14:09	15:11	16:11	18:02
Supercornetta	9:48	9:48	11:24	12:44	13:39	14:44	15:59	16:58	–
Leggia	10:54	10:59	–	12:59	13:45	14:44	16:01	17:00	–
Urscholen	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bernina-Ex	11:59	11:01	–	13:01	13:51	15:01	16:21	17:18	–
Montebello	12:07	11:10	–	13:10	14:15	15:10	16:34	17:26	–
Albula-Ex	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sursis	12:19	11:23	–	13:17	14:11	15:17	16:41	17:28	–
Pontresina	12:24	11:24	13:17	14:17	15:21	16:17	17:24	18:17	–

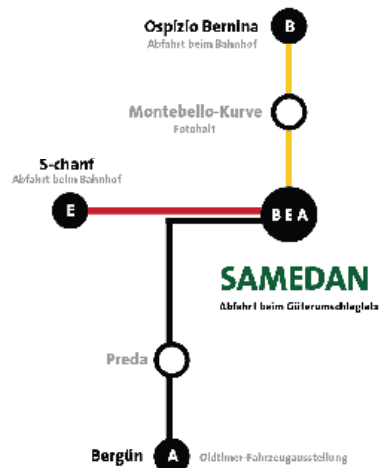
41x Bernina-Ex (Albula-Ex) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 42x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 43x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 44x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 45x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 46x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)
 47x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)

48x Bernina-Ex (Montebello) diretto ad Albula-Ex (linea 54)

22.34

22.35

HISTORISCHE POSTBUSSE
Linien / Fahrpläne / Fahrpreise



- B** POSTBUSLINIE BERNINA
- E** POSTBUSLINIE ENGADIN
- A** POSTBUSLINIE ALBULA

20
1996-2016
Club 1889



www.bahnoldtimer.ch

LINIE B	Samstag, 15.10.2015			Sonntag, 16.10.2016		
Samedan	12:50	13:50	14:50	9:50	10:50	11:50 12:50
Ospizio Bernina	13:35	14:35	15:35	10:35	11:35	12:35 13:35
Ospizio Bernina	14:15	15:15	16:15	11:15	12:15	13:15 14:15
Samedan	15:00	16:00	17:00	12:00	13:00	14:00 15:00

LINIE E	Samstag, 15.10.2015			Sonntag, 16.10.2016					
Samedan	13:05	14:05	15:05	16:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05
S-chanf	13:25	14:25	15:25	16:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25
S-chanf	13:30	14:30	15:30	16:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30
Samedan	13:50	14:50	15:50	16:50	10:50	11:50	13:50	13:50	14:50

LINIE A	15.10.2015	
Samedan	12:30	
Preda	13:35	14:35
Bergün	14:00	15:00
Preda	14:10	15:10
Samedan	14:35	15:35
Samedan		16:30

FAHRPREISE

Einzelfahrten auf den Linien B und E: CHF 5.-
Einzelfahrt Preda-Bergün bzw. Bergün-Preda: CHF 5.-
Einzelfahrt Samedan-Bergün bzw. Bergün-Samedan: CHF 20.-

Berücksichtigung letzter Charifizierung vorrangigster MfZ-Kennzeichen

14.10.2016
20 Jahre
Club 1889
HOLSBROER
MEMORIAL
Landquart
Davos
Samedan
1. Klasse
Fr. 198.-
○○○○○

14.10.2016
20 Jahre
Club 1889
HOLSBROER
MEMORIAL
Landquart
Davos
Samedan
1. Klasse
Fr. 289.-
○○○○○

22.36

15.10.2016
20 Jahre
Club 1889
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Alle Klassen CHF 50.-
RHB-Züge nur 2.Klasse
○○○○○

15.10.2016
20 Jahre
Club 1889
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Alle Klassen CHF 25.-
Kinder 6-16 Jahre
RHB-Züge nur 2.Klasse
○○○○○

16.10.2016
20 Jahre
Club 1889
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Alle Klassen CHF 50.-
RHB-Züge nur 2.Klasse
○○○○○

16.10.2016
20 Jahre
Club 1889
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Alle Klassen CHF 25.-
Kinder 6-16 Jahre
RHB-Züge nur 2.Klasse
○○○○○

15.10.2016
20 Jahre
Club 1889
Engadin-Express
Chur-Samedan
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Fr. 108.-
○○○○○

16.10.2016
20 Jahre
Club 1889
Engadin-Express
Samedan-Chur
B/E/A-Tagespass
Bergün/Bravuogn-
Ospizio Bernina-
Bever - S-chanf
Fr. 109.-
○○○○○

15.10.2016
20 Jahre
Club 1889
Glina Plaina
St. Moritz
Alp Grüm
Fr. 108.-
○○○○○

15./16.10.2016
20 Jahre
Club 1889
GOURNINO
BRUNCH
1. Klasse
○○○○○



FLIEGENDER RHÄTIER (20 Jahre Club 1889, 15.10.2016)
Foto: Thomas Stutz

RhB-Modellbahnausstellung in den Schaufenstern von Samedan

Samedan präsentiert die RhB in kleinem Massstab

Gewerbetreibende von Samedan haben dem Engadiner Verein der Eisenbahnfreunde (CEAV) anlässlich des Club-1889-Jubiläums ihre Läden für eine Ausstellung der besonderen Art zur Verfügung gestellt:

In 10 Schaufenstern werden Industrie- und Eigenbaumodelle zumeist im Massstab 1:22.5 präsentiert. So können in einem gemütlichen Dorfbummel entlang der Hauptgasse RhB-Zugkompositionen aus unterschiedlichen Bahnepochen erkundet und gleichzeitig das vielseitige Ladensortiment in den Samedner Vitrinen bewundert werden.



- 1 Butia Florin
Holzmöbel
Plazzet 16
- 2 Stile Alpino
Sportgeschäft
Plazzet 16
- 3 Butia d'Or
Uhren/Schmuck
Plazzet 9
- 4 Tourist Information
Plazzet 3
- 5 Gemeindehaus
Plazzet 4
- 6 Rolf Camichel
Tapezierer-Dekorateur
Plazzet 1
- 7 Apoteca Piz Ot
Crappun 30
- 8 Drogeria Zysset
Sur Tuor 1
- 9 Palü Center
San Bastiaun 18
- 10 Top Sport
San Bastiaun 18

Nostalgische Raritäten auf Strasse & Schiene in Bündner Berglandschaft (Oldtimertreffen in Bergün)

Ort: Auf dem Bahnhofplatz in Bergün

Datum: Wochenende **15. & 16. Oktober 2016**

Anlass: Der Club1889 feiert sein 20 Jähriges Jubiläum mit vielen historischen Zügen und Postautos unterwegs am Albula-, Berninapass und im Engadin. Parallel dazu gibt es in Bergün beim Bahnmuseum eine kleine Ausstellung mit Oldtimern.

www.bahnoldtimer.ch

Anmeldung: Da der Platz auf ca. 30 Fahrzeuge beschränkt ist, sind Teilnehmer gebeten, sich unter lucca.projer@gmx.ch anzumelden. Zugelassen sind alle erdenklichen Fahrzeuge bis Jahrgang 1977.

Wichtiger Hinweis: Die Tageskarte für die Verwendung der historischen Züge sollte möglichst bald online gekauft werden, da die Anzahl Bilete beschränkt ist. Dies gilt für alle Teilnehmer, die einmal mit den historischen Zügen mitfahren möchten.



22.39 50 / 2016

20 Jahre Club 1889: Ein Fest von Bahnliebhabern für Bahnliebhaber

Faszination Schmalspur

BEMO AKTUELL



50

Zur 50. Ausgabe unserer BEMO-Post verlosen wir unter unseren Lesern 10 x 2 Tagespässe zum großen Jubiläum „20 Jahre Club 1889“ am 15./16. Oktober 2016 im Engadin.

Es begann anfangs der 1990er Jahre mit einer Meldung im Angestellten-Buschtelefon der RhB: Der älteste Personenwagen der Bahn sollte den Weg allen Industrie-Eisens gehen und verschrottet werden. Das wollten und konnten engagierte Engadiner Bahnliebhaber nicht hinnehmen. Sie gründeten 1996 einen Verein mit dem Namen „Club 1889“ (Gründungsjahr der LD, der Vorgängergesellschaft der heutigen Bündner Staatsbahn). Innerhalb von 3 Jahren machten sie aus dem einstmals leergeräumten und morschen Dienstwagen mit privaten Mitteln ein nach Originalplänen bis in Kleinste restauriertes Schmuckstück: den C 2012, ein Holzklassewagen aus der Anfangszeit der RhB.

Die Clubmitglieder waren infiziert: Die RhB soll nicht nur rot, klimatisiert und glattgestrichen sein. Nein, ihre alten, bekannten Fahrzeuge, nicht zuletzt von BEMO in die ganze Welt im Modellmaßstab 1:87 „hinausgetragen“, müssen für Feriengäste und Bahnliebhaber im Original und fahrend erlebbar sein. So machten sich die Vereinsmitglieder in drei Arbeitsgruppen aus Samedan, Poschiavo und Landquart/Chur daran, weitere historische Loks und Wagen mit privaten Mitteln herzurichten. Unter anderem scheuten sie nicht, eine rostige Lok in Frankreich aus einer Konkursmasse loszulösen und in Graubünden – auch mit Unterstützung von BEMO – als Ge 4/4 182 wieder fahrtüchtig herzurichten. Heute wird der Verein von 500 Mitgliedern aus halb Europa unterstützt.

Das Bündner Bahnerbe

Just zum runden Jubiläum konnten 13 Fahrzeugprojekte erfolgreich abgeschlossen werden. Darunter befinden sich illustre Namen wie die Dampflok „Heidi“ von 1903, das Bernina-„Krokodil“ von 1928, die Gesellschaftswagen „La Bucunada“ und „Filisurer Stübl“, sowie Personen-, Güter-, Gepäck- und Bahnpostwagen. Diese Fahrzeuge ergänzen die Sammlung historischer RhB-Fahrzeuge nun

in dem Maße, daß behauptet werden kann, daß keine andere Bahn eine derart spannende, in sich geschlossene, originale und repräsentative historische Fahrzeugflotte aufweisen kann. Von der Dampflok „Rhätia“ von 1889, dem Bernina-Krokodil aus den goldenen 1920er Jahren, dem heute noch modern anmutenden, schnittigen „Fliegenden Rhätier“ von 1939 bis zur Allround-Ge 4/4 I befinden sich alle Fahrzeuge auf Bündner Gleisen und zum größten Teil in fahrbarem Zustand. Die Sammlung umfaßt zwei Dampfloktypen, älteste Gleich- und Wechselstrom-Loks- und -Triebwagen, Erst-, Zweit- und Drittklasswagen, Güterwagen und sogar eine Dampf-schneeschleuder.

Großes Clubjubiläum im Engadin am 15./16. Oktober 2016

Es ist uns deshalb eine große Freude, die Leser auf unser großes Jubiläumfest im Oberengadin hinzuweisen: Genau dann, wenn die Lärchen im Hochtal goldgelb leuchten, können auf drei miteinander verknüpften Strecken im Herzen des UNESCO-Welterbes je 2 Expresszüge im Stundentakt befahren werden. Es werden die Expresszüge „Bellavista“ und „Montebello“ (am Bernina), „Holsboer“ und „Lunghin“ (im Engadin) sowie „Pullman“ und „Fliegender Rhätier“ (am Albula) mit historischem Rollmaterial von 1889 bis 1939 zwei Tage lang eingesetzt. Erleben sie deshalb einen RhB-Tag anno 1939 mit Tagespass im Erebniszug! Ein Hinweis: Fotografen können mit dem dichten Fahrplan samt vielen Umstiegsmöglichkeiten ihr Auto für einmal getrost abstellen. Aktuelle Informationen sind unter

www.bahndtimer.ch erhältlich.

Fredy Pfister, Club 1889



Foto: B. Willen



Fotos: Sammlung Club 1889



DAS ERSTE BAHNDTIMER IN STUNDENTAKT

Grosses Bündner Bahnkultur-Wochenende am 15./16. Oktober 2016 im Oberengadin

HOLLENDES FERIE ERLEBEN
Die Holländer sind ein beliebtes Reiseziel für die Engadiner. Entdecken Sie die Geschichte der Holländer in der Region. Besuchen Sie das Holländerhaus in Samedan. Einmal um das Holländerhaus herum führt ein Spaziergang, der die Geschichte der Holländer in der Region erzählt.

DIE GÜTERTIMER
Die Güterzüge sind ein wichtiger Bestandteil der Eisenbahn. Entdecken Sie die Geschichte der Güterzüge in der Region. Besuchen Sie das Güterhaus in Samedan. Einmal um das Güterhaus herum führt ein Spaziergang, der die Geschichte der Güterzüge in der Region erzählt.

WEITERE ATTRAKTIONEN
Entdecken Sie die Geschichte der Eisenbahn in der Region. Besuchen Sie das Eisenbahnmuseum in Samedan. Einmal um das Eisenbahnmuseum herum führt ein Spaziergang, der die Geschichte der Eisenbahn in der Region erzählt.

Glina Piana
Einmal um die Glina Piana herum führt ein Spaziergang, der die Geschichte der Glina Piana erzählt.

Schöngarten
Einmal um den Schöngarten herum führt ein Spaziergang, der die Geschichte des Schöngarten erzählt.

www.bahndtimer.ch

BÄHNOLDTIMER

DIE ZUGKOMPOSITIONEN

- Bellavista-Express**
- Montebello-Express**
- Holsboer-Express**
- Lunghin-Express**
- Pullman-Express**
- Fliegender Rhätier**

© 2016 BEMO. Alle Rechte vorbehalten.

Realisierte Projekte 1996-2016

- G 3/4 11 „Heidi“ (1903)
- Ge 4/4 182 Bernina-„Krokodil“ (1928)
- C 2012 „Il Samedrin“ 1889 (C 2026 ist derzeit in Arbeit)
- B 2138 „Filisurer Stübl“ (1903)
- BC 110 „Ul Mesolcines“ (1909)
- C 114 „La Bucunada“ (1910)
- F 4004 Packwagen „Doris und Calvin“ (1896)
- Z 26 Bahnpostwagen (1913)
- D2 4052 II „Rätia Stübl“ (1913)
- N 1513/1520 Langholzwagen 1906
- K1 5615 „Il Grischun“ (1913)
- L3 6603 Hochbordwagen (1911)
- Gbk-v 5563 ged. Güterwagen „25 Jahre Dampf Freunde“ (1913)

Spendenaufzur „Rhätia“



Die Dampflok G 3/4 „Rhätia“ Lok 1 wurde nach ihrer vorerst letzten Fahrt im September 2014 wegen defekter Siederöhre abgestellt. Da die Lok „Rhätia“ aus dem Jahr 1889 die älteste Dampflok der RhB ist, hat „historic RhB“ beschlossen, daß die Dampflok betriebsfähig erhalten bleiben soll. Sämtliche 126 Siederöhre müssen ersetzt und eine Kesselinpektion sowie Achs- und Bremsrevisionen durchgeführt werden. Da diese Arbeiten seitens der RhB nicht budgetiert sind, muß diese Summe durch Spenden aufgebracht werden: der Verkauf der Siederöhre ist ein gewichtiger Bestandteil der Aktion, weitere Spenden der Vereine innerhalb „historic RhB“ sowie Privatspenden sind aber noch notwendig, um das benötigte Startkapital zusammenzutragen. Spender, die mindestens CHF 300,00 beitragen, werden zu gegebener Zeit zu einer speziellen und einzigartigen Fahrt mit der revidierten „Rhätia“ eingeladen. Helfen Sie mit Ihrer Spende, den betriebsfähigen Fortbestand eines wichtigen RhB-Kulturguts zu sichern.

Der grosse Bündner Kulturbahn-Event vom 15. und 16. Oktober 2016

Bündner Bahnoldtimer im Stundentakt

Fotos: Thert Küller



Wegweisend designter Leichtstahl-Schnellzug «Fliegender Rätler» für die Albulalinie von 1939.



Das RhB-Krokodil wird mit den Art-déco-Salowagen als «Pullman-Express» unterwegs sein.

Während 20 Jahren hat der Engadiner Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» – unermüdlich und geduldig interessante historische Fahrzeuge der RhB minutiös aufgearbeitet. Heuer feiert der Verein am 15. und 16. Oktober das 20-Jahr-Jubiläum.

An zwei Tagen soll fast das gesamte rollende RhB-Erbe intensiv erlebt werden können; ein rollendes Volksfest sozusagen. Auf

drei zusammenhängenden Bahnlinien im Albulatal, im Oberengadin und am Bernina verkehren je zwei historische Expresszüge quasi im Pendelbetrieb. Die Linie «Bernina» startet in Pontresina und endet auf Ospizio Bernina, die Linie «Engadin» hat ihren Ausgangspunkt in Pontresina und die Endstation in S-chanf und auf der «Albula» verkehren Züge zwischen Samedan und Bergün. Mit den sechs Expresszügen «Montebello-



22.40

Der «Lunghin-Express» wird von der selten zu sehenden Ge 4/6 353 «Oerlikoneri» gezogen.



Verschiedene Fahrzeuggenerationen und -typen werden im Einsatz stehen.

Express», «Bellavista-Express», «Holsboer-Express», «Lunghin-Express», «Pullman-Express» und «Fliegender Rätler» sind Fahrzeuge aus den Jahren 1889 bis 1939 vertreten. Dadurch sind fast endlos viel Umsteigemöglichkeiten in Dampf-, Gleichstrom- und Wechselstrom-Zugkompositionen möglich.

Als Zugabe gibt es noch vier Berna- und Saurer-Postbusse aus den Jahren 1947 bis 1951, welche zwischen Ospizio Bernina und Bergün eingesetzt werden. Damit muss das eigene Auto für Fotosafaris gar nicht mitgenommen werden. Als Zubringerzüge vom «Unterland» her können am Freitag, dem 14. Oktober 2016, der «Holsboer Memorial» als Dampftagesreise von Landquart nach Samedan und der «Engadin-Express» am 15. Oktober 2016 von Chur nach Samedan gebucht werden.

Alle Informationen zum grossen Bündner Kulturbahnwochenende, Fahrpläne sowie der Ticketverkauf finden sich unter www.bahnoldtimer.ch.

FP



3 / 2016

20 Jahre voller Elan Club 1889 feiert Geburtstag

Alles begann mit dem Jubiläum 100 Jahre Rhätische Bahn im Jahre 1889. Neben den offiziellen Feierlichkeiten wurde ein inoffizieller Sonderzug, bespannt mit der ersten Dampflok der RhB, der Rhätia, zwischen Samedan und St. Moritz eingesetzt. Dieser Zug bestand neben der Rhätia aus dem heutigen F 4004, C 2012 und dem C 2026.



C 2012 „Il Samedan“
Erste Inbetriebnahme
1889
Hersteller
1996 - 1999
Hersteller
SIG (Schweizerische Industrie-gesellschaft Neuchâtel)
Geschäftszweig
5.800 Franken
Besteller
Landesrat Duxer-Bahn



Ge 4/4 182 „Coccodrillo del Bernina“
Erste Inbetriebnahme
1928
Hersteller
2000 - 2010
Hersteller
SLM, Winterthur und SAAS Geif
Besteller
Bernina-Bahn (BB)



C 114 „La Bucinadi“
Erste Inbetriebnahme
1910
Hersteller
ab 2000
Hersteller
SIG (Schweizerische Industrie-gesellschaft Neuchâtel)
Besteller
Bernina-Bahn (BB)



N 1513/1520 „Langholzwagen“
Erste Inbetriebnahme
1906
Hersteller
2000 - 2003
Hersteller
Staudinger Waggonfabrik (G)
Besteller
Rhätische Bahn (RhB)

Die RhB verlost während der Jubiläumsveranstaltung eine Fahrt im Salonwagen. Diese Fahrt gewann Theo Hirschi. Erst drei Jahre später im Jahr 1992 wurde diese Fahrt nach Disentis eingeleitet. Während dieses Ausfluges mit einem der damals noch rot-creme farbigen Salonwagen der RhB entstand die Idee, einen Verein zur Restaurierung und Erhaltung von historischen RhB-Fahrzeugen zu gründen.

Es vergingen nach dieser ersten Idee nunmehr nochmals vier Jahre bis sich in Samedan im Engadin im März 1996 mehrere zukünftige Vereinsmitglieder zusammenschlossen und einen Verein gründeten. Doch welchen Namen sollte der neue Zusammenschluss der Enthusiasten bekommen? Es wurde beschlossen, das Baujahr des ersten restaurierten RhB-Personenwagens, dem C 2012 mit Baujahr 1889 in den neuen Clubnamen zu integrieren. Es entstand somit der Club 1889, der sich bis heute zum Ziel setzt, bestehende, historische, erhaltenswerte Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten und weitere besondere Fahrzeuge aufzuarbeiten.

Ebenfalls mit zu den Gründungsmitgliedern gehört RhB-Lokführer Armin Brüngger aus Samedan. Bis heute ist er dem Club 1889 im Vorstand treu geblieben und hat nicht zuletzt die Projektleitung für mehrere aufzuarbeitende Fahrzeuge übernommen. Am umfangreichsten stellte sich dabei sicherlich die Aufarbeitung der Dampflok Heidi dar. Dieses Projekt konnte nun endlich im Frühjahr diesen Jahres mit der zweiten Jungfernfahrt erfolgreich abgeschlossen werden. Bis zum Schluss haben der Projektleiter und die zahlreichen freiwilligen Helfer viel Herzblut,

Spendengelder und Freizeit in das Projekt „Heidi“ gesteckt.

Aber nicht nur die Heidi wurde vom Club 1889 aufgearbeitet. Ein weiterer Meilenstein war die Inbetriebnahme des Bernina-Krokodils im Jahr 2010. Doch nicht nur Lokomotiven stellen einen historischen Wert dar, auch Personen- und Güterwagen wurden durch den Club 1889 in unzähligen Stunden freiwilliger Arbeit aufgearbeitet. Die einzelnen Fahrzeuge und auch derzeit in der Aufarbeitung befindliches historisches Material können Sie der Bildaufstellung entnehmen.

Der Club 1889 nimmt das 20-jährige Bestehen zum Anlass, ein großes Event am 15. und 16. Oktober 2016 in Samedan zu veranstalten. Neben zahlreichen Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen der RhB wird den Besuchern auch ein Einblick in das Depot Samedan gewährt. Lassen Sie sich überraschen. Weitere Infos, siehe Kasten.

Aber nicht nur dem Club 1889 ist es zu verdanken, dass sich die RhB und damit die unzähligen Bahnfreunde über das heutige historische, sehr wertvolle Lok- und Wagenmaterial freuen können. Hierzu trägt auch der Verein Dampffreunde der Rätischen Bahn, der Verein pro Salonwagen, die IG Zügenschlucht sowie das Bahnmuseum Albula in Bergün, bei. Sie alle werden unter dem Dachverband historischer RhB zusammengefasst und setzen sich gemeinsam für die Aufarbeitung, den Erhalt und den regelmäßigen Einsatz dieser Fahrzeuge in Sonderzügen ein. Ihnen allen ist ein großer Dank auszusprechen.

Am Ende tragen wir alle dazu bei, dass auch in Zukunft die his-

B 2138 „Felsener-Stöbe“
Erste Inbetriebnahme
1903
Restauriert
2001 - 2002
Hersteller
De Dietrich & Co.
Niederbronn
Beschaffungspreis 1903
13.390 Franken
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



Gbk V 5563 „25 Jahre Dampffreunde“
Erste Inbetriebnahme
1913
Restauriert
2001 - 2002
Hersteller
De Dietrich & Co. Niederb.
Beschaffungspreis 1903
13.390 Franken
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



D2 4052 II „Räto-Stubi“
Erste Inbetriebnahme
1913
Restauriert
2003 (nur Innenausbau)
Hersteller
SIG (Schweizerische
Industriegesellschaft
Neuhausen)
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



K1 5615 „Il Gitschun“
Erste Inbetriebnahme
1913
Restauriert
2003 - 2004
Hersteller
De Dietrich & Co.
Niederbronn
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



DC 110 „Ul Mesolines“
Erste Inbetriebnahme
1909
Restauriert
2003 - 2007
Hersteller
SIG (Schweizerische
Industriegesellschaft
Neuhausen)
Besteller
Bernina-Bahn (BB)



G 304 11 „Heidi“
Erste Inbetriebnahme
8. Januar 1903
Restauriert
2005 - 2015
Hersteller
SLM, Winterthur
Beschaffungspreis 1903
48.500 Franken
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



Z 26 „Bahnpostwagen“
Erste Inbetriebnahme
1913
Restauriert
2005 - 2012
Hersteller
SIG (Schweizerische
Wagonfabrik Schönen)
Besteller
Schweizerische
Postverwaltung



F 4004 „Doris und Calvin“
Erste Inbetriebnahme
1896
Restauriert
2008 - 2015
Hersteller
SIG (Schweizerische
Industriegesellschaft
Neuhausen)
Beschaffungspreis 1896
5.290 Franken
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



L3 6603 „Hochbordwagen“
Erste Inbetriebnahme
1911
Restauriert
ab 2015
Hersteller
Nicabe et Delouve, La
Louvrière (B)
Besteller
Rätische Bahn (RhB)



C 2026
Erste Inbetriebnahme
1897
Restauriert
ab 2015
Hersteller
SIG (Schweizerische
Industriegesellschaft
Neuhausen)
Beschaffungspreis 1897
10.853 Franken
Besteller
Landquart Davos, Bahn & D.

torischen Fahrzeuge bei der RhB eingesetzt werden können, indem die Sonderzüge von zahlreichen Bahnfreunden gebucht und benutzt werden. Nur so ist auch in Zukunft der Einsatz gesichert.

Besuchen Sie doch einmal einen der Vereine auf der vereinseigenen Internetpräsenz und überzeugen Sie sich selbst. (fw/hh)

Sonderfahrten

DAS ERBE BAHNOLDTIMER IM STUNDENTAKT

Eigens für das 20-jährige Bestehen des Club 1889 hat der Verein eine eigene Webseite geschaffen, auf der sich Bahnfreunde, und solche die es werden wollen, über die zahlreichen Jubiläumsangebote am 15. und 16. Oktober 2016 informieren können. Besonders interessant und nennenswert sind die sechs unterschiedlichen Sonderzüge, die an dem Wochenende ab Samedan in fast alle Himmelsrichtungen im Stundentakt verkehren werden.

Geplant sind Sonderzüge auf der Albula-Linie, der Engadiner-Strecke und auf der Bernina-Linie. Ob die gelben Triebwagen der Bernina-Bahn, das historische Bernina-Krokodil, die Heidi mit passenden Wagen, die Ge 4/6 353 (Oelikon) oder aber der legendäre Pullman-Express mit dem Krokodil und der Fliegenden Rätier, alle Fahrzeuge werden an diesem Wochenende nicht im Depot stehen, sondern auf dem RhB-Streckennetz im Einsatz sein.

Nutzen Sie diese einmalige Gelegenheit und erleben Sie das historische RhB-Erbe live und genießen Sie eine Fahrt im Stil der vergangenen Zeit. Alle weiteren Informationen finden Sie unter: www.bahnoldtimer.com. Die „voll-dampf“ wird vor Ort sein und freut sich, Lesern und Leser im Engadin begrüßen zu dürfen. (hh)



MONTEBELLO-EXPRESS (20 Jahre Club 1889, 16.10.2016)
Foto: Axel Bozier

Il Giubileo del Club 1889 il 14 e 15 ottobre 2016 in Engadina alta



Sosta in tratta (Stablini) del locomotore Ge 4/4 182

L'idea di lasciare ai posteri un po' di storia ferroviaria e in questo caso parliamo esplicitamente della Ferrovia retica, è nata venti anni fa. Alcuni impiegati della FR hanno ritenuto opportuno salvaguardare dei cimeli in natura che altrimenti sarebbero scomparsi, lasciando unicamente le loro tracce nei testi e nelle fotografie d'archivio.

Venti anni sono pochi e tanti. Il lavoro svolto dal Club 1889 durante questo tempo è encomiabile e ha raggiunto un volume degno di nota. Fra questi cimeli figura anche il locomotore Ge 4/4 182, che dopo un soggiorno in Francia abbastanza lungo, ha potuto essere recuperato

e dopo circa 10 anni di lavoro di volontariato ha potuto essere riconsegnato alla realtà e quindi rimesso in servizio per corse particolari storiche. Due carrozze a due assi della vecchia Bernina hanno anche rivisto la luce, documentando i primi anni di esercizio ferroviario. Si tratta delle carrozze denominate «La Bucunada» e la carrozza che ha vissuto un periodo in Mesolcina chiamata oggi «Ul Mesulcines». Da non dimenticare anche le due vecchie automotrici ABe 4/4 30 e 34 che hanno ricevuto una tinta gialla, ricordando così la vecchia Bernina che dall'inizio dell'esercizio era vestita di giallo. A metà ottobre sarà quindi grande fe-

sta sulle tratte ferroviarie della Bernina, dell'Engadina e dell'Albula. In Internet è stata creata una Home Page per l'evento, scaricabile anche in lingua italiana all'URL: www.bahnoldtimer.ch.

In questo contesto vorremmo rendere pubblica la possibilità di trasferta da Poschiavo per l'Engadina quale centro principale della manifestazione.

Partenza e ritorno in Valposchiavo

Vorremmo informarvi quindi e in modo speciale in merito alla possibilità, sabato mattina alle ore 07.55, di spostarsi oltre Bernina, da Poschiavo a Pontresina con l'Espresso Belavista (Arrivo a Pontresina alle ore 10.16). Di domenica è possibile spostarsi sulla via del ritorno, con l'ultimo treno delle 15.32 da Pontresina verso Poschiavo (arrivo a Poschiavo alle 17.15). Per questi due treni vale il Pass B/E/A. Il servizio «Bistro» su questi due treni è limitato.

Il Club 1889 vorrebbe far rivivere delle giornate storiche, impostate proprio sulla storia ferroviaria nelle nostre regioni. La linea del Bernina e dell'Albula sono state assunte quale eredità mondiale dell'UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). La Ferrovia del Bernina ha portato vita e benessere in Val Poschiavo, in questa discosta appendice del territorio svizzero, in centro dell'Europa, ma comunque discosta dai centri più importanti. Informazioni più ampie si possono ottenere all'URL: www.bahnoldtimer.ch.

Benvenuti il 15 e 16 ottobre prossimi al Giubileo del Club 1889

Per il Club 1889
Mario Costa

22.42

6.10.2016

Passion

IN HISTORISCHEN ZÜGEN DURCH DAS ENGADIN

22.43

◆ **Jubiläum** Vor 20 Jahren tat sich ein kleiner Kreis von Freunden zusammen, um Fahrzeuge der Rhätischen Bahn zu erhalten. Seither hat der «Club 1889» Grosses geleistet. ——— MARTIN WINKEL



Schmieröl und Holzbänke: Bei einer Fahrt mit den restaurierten Fahrzeugen lebt die Epoche der Dampfisenbahn wieder auf.



Erst bebte der Boden, Rauch quillt aus dem Tunnel und dann ist sie da, donnert mit gellendem Pfiff vorbei: die Dampflok, ein fauchendes, stampfendes Ungeheuer – der Anblick war für mich als Kind beängstigend und faszinierend zugleich. Nein, früher war nicht alles besser! Aber wenn solche Erinnerungen wieder aufleben, sind das bewegende Momente.

60 000 Stunden Fronarbeit

Wieder einmal möglich macht dies der «Club 1889», der jetzt im Oberengadin

ein grosses Bahnkultur-Wochenende veranstaltet (s. Box S. 93). Anlass ist das Jubiläum des vor 20 Jahren gegründeten Vereins. Grund zum Feiern haben die Bündner wahrlich: Aus dem kleinen Kreis von 13 Bahnfreunden, die sich 1996 in der RhB-Betriebswerkstätte in Samedan zur Gründung eingefunden hatten, wurde inzwischen ein Bahnverein mit 500 Mitgliedern, die aus Graubünden, der übrigen Schweiz und sogar von ausserhalb der Landesgrenzen kommen. Und auch dem Zusatz im Vereinsnamen «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» wurde man gerecht: Für die Restaurierung von bis heute 13 Lokomotiven und Wagen wurden laut der Club-Chronik 60 000 Stunden Fron-

arbeit erbracht und Spenden von über vier Millionen Franken aufgewendet. Das erste Sanierungsobjekt war ein Drittklassewagen C 2012, dessen Baujahr 1889 zugleich das Gründungsjahr der Bündner Staatsbahn war – so erklärt sich auch der Name des Clubs. Und bald folgten weitere Höhepunkte, aber auch Herausforderungen. So zum Beispiel die Elektrolok Ge 4/4 182 «Cocodrillo del Bernina» von 1928: In recht desolatem Zustand wurde das «Bernina-Krokodil» von Frankreich in seine alte Heimat zurückgebracht und rechtzeitig auf das



coop
zeitung

Coopzeitung · Nr. 41 vom 11. Oktober 2016 **93**

Bahnerlebnis in den Bergen:
Nostalgiefahrt einer historischen RhB-Komposition vor dem Piz Ela.

100-Jahr-Jubiläum der Berninabahn 2010 fertiggestellt. Dieser Klassiker ist heute noch ebenso fahrbereit wie die Dampflok G 3/4 11 «Heidi» aus dem Jahr 1902. Deren Aufbereitung hatte den Clubmechanikern aber besonders viel Geduld und Einsatz abverlangt: Vom Beginn der Revisionsarbeiten bis zur Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr vergingen zehn Jahre!

Lebendige Technikgeschichte

Hinzu kamen diverse Güter-, Gepäck- und Postwagen ebenso wie mehrere Passagierwagen, von Zweit- und Drittklasse-Wagen im typischen Gelb der ehemaligen Bernina-Bahn – mit grossen Fenstern für die Sommertouristen – bis zu einem ehemals luxuriösen Wagen der

Albulabahn mit vier Coupés und WC. 1903 gebaut, kam er Ende der 1960er-Jahre nur noch als Rottenwagen für die Gleisarbeiter zum Einsatz. Seit 2002 ist er – restauriert als Buffet-Wagen mit nostalgischer Inneneinrichtung – die perfekte Ergänzung für historische Dampfzüge. Zu sehen ist all dies nun am kommenden Wochenende im rollenden Einsatz oder bei der Ausstellung in Samedan. Dort hat zudem der Engadiner Verein der Eisenbahnfreunde gemeinsam mit dem lokalen Gewerbe eine besondere Geburtstagsausstellung für den «Club 1889» organisiert: Zehn Schaukasten entlang der Hauptgasse präsentieren Modelle – zumeist im Massstab 1:22.5 – von RhB-Zugskompositionen aus unterschiedlichen Bahnepochen. ●

FESTPLATZ SAMEDAN

Kulturbahn-Wochenende 15./16. Oktober 2016

Sechs historische Züge – Bella-vista-, Montebello-, Holsboer-, Lunghin- und Pullmann-Express sowie Fliegender Rhätier – verkehren im Stundentakt zwischen Ospizio Bernina, S-chanf und Bergün. Samedan ist zentraler Festplatz. Der Tagespass für 50 Franken gilt auch für Regelzüge in der Region. Ergänzt wird das Programm durch historische Postautos. Infos unter:

► www.bahndtimer.com

MAGAZIN REISEN

ALTES EISEN

rostet nicht



Oldies machen Dampf

Liehaber von nostalgischen Bahnen können sich auf ein besonderes Erlebnis freuen: Am 15. und 16. Oktober verkehren auf drei kurzen Bahnlinien zwischen Bernina Ospizio, S-chanf und Bergün insgesamt sechs stilreine Express-

züge aus den Jahren 1889 bis 1939. Jeder von ihnen ist mit einem historischen Bistro, einer Bar oder einem Speisewagen ausgestattet. Der Abschluss der 20-Jahr-Jubiläumsfeier des Clubs 1889 findet in Samedan statt. www.bahndtimer.ch

Padella

la padella

Infurmaziuns da Samedan
September Nr. 9/2016
Anneda XX



Vorankündigung

Vorschau auf ein grosses Samedner Bahnfest



Düraunt sia existenza da 20 ans ho il Club 1889 da Samedan restauro 13 locomotivas e vaguns istorics, uschè cha la Viafier retica posseda hoz üna da las pü preziasas, autenticas e multifarias collecziuns da veiculs da viafier. In occasiun dal giubileum da 20 ans organisescha il Club 1889 ün'acziun spectaculera per tuot ils amihs da la Viafier retica: Süls tragets traunter Ospizio Bernina, S-chanf e Bravuogn curseschan düraunt duos dis minch'ura ses trens express istorics dals ans 1889 fin 1939, tuots cun restaurant u bar. Autos da posta istorics cumpletteschan il program. Per 50 francs as po viager e fotografer a bainplachair. Samedan es il lö da festa

centrel. *Infurmaziuns e reservaziuns suot* www.bahndtimer.ch

Der Samedner Club 1889 hat in seiner 20-jährigen Tätigkeit dreizehn historische Lokomotiven und Wagen der RhB sorgfältig restauriert. Diese Fahrzeuge bereichern das rollende Bündner Erbe in dem Masse, dass die Rhätische Bahn AG eine der wertvollsten, authentischsten, vielseitigsten, in sich geschlossenen und zu grössten Teilen einsatzfähigen Bahn-Fahrzeugsammlungen besitzt. Dieses Erbe wird aus aktuellem Anlass an zwei Tagen in seiner ganzen Vielseitigkeit für alle erlebbar sein: Ein Wochenende, an dem fast alle Bahnwünsche wahr werden. Der Club 1889 hat sich für sein Jubiläum etwas ganz Besonderes einfallen lassen: Am Wochenende vom 15./16. Oktober 2016 fahren im Oberengadin auf drei kurzen Bahnlinien insgesamt sechs stilreine Expresszüge aus den Jahren 1889 bis 1939 im Stundentakt, alle mit ebenfalls historischen, rollenden Beizen oder Bars ausgestattet. Und das mitten im Herzstück des UNESCO Welterbe RhB, da wo drei Bahnlinien, drei Sprachen und drei beeindruckende alpine Landschaften aufeinander treffen. Die Züge verkehren zwischen Ospizio Bernina, S-chanf und Bergün, wobei Samedan zum zentralen Festplatz auserkoren wurde. Mit dem B/EIA-Tagespass. (B/EIA steht für Bernina/Engadin/Albula) für 50 Franken kann nach Herzenslust gefahren, umgestiegen und fotografiert werden. Bereichert wird das Schienenprogramm durch historische Postautos. „Bahndtimer im Stundentakt“ ist ein Fest von Bahnfans für Bahnfans und für solche, die es viel-

leicht einmal werden oder ganz einfach eine etwas andere Bahnluft schnuppern möchten. Dank des dichten Fahrplans und der historischen Postautos ist es nicht notwendig, das Auto für Fotosafaris mitzunehmen. Eisenbahnfans aus ganz Europa haben ihre Reservierungen für diesen Anlass bereits getätigt. Detaillierte Informationen können unter www.bahndtimer.ch abgerufen und Reservierungen für den 15./16. Oktober vorgenommen werden. In der Oktoberausgabe der Padella wird ein ausführlicher Bericht über die Tätigkeit des Club 1889. B/E veröffentlicht.

Besichtigung / Führung

Führung Engadin Airport Samedan

Donnerstag, 8. September 2016 um 16 Uhr beim Engadin Airport, Eingang zum C-Büro 100 ans aviatica a Samedan. La visita guidata gratuita d'ün'ura do in vista illa gestiun, i'l passo ed in l'avegnir dal Engadin Airport.

Was vor über 100 Jahren mit ersten Flugversuchen begann, ist heute ein moderner Flughafen. Lassen Sie sich während der Führung durch den höchstgelegenen Flughafen Europas in die Welt der Aviatik entführen und erfahren Sie viel Interessantes über den Flugbetrieb, die Vergangenheit und die Zukunft des Engadin Airport. Treffpunkt: vor dem Eingang zum C-Büro; Dauer: ca. eine Stunde, kostenlos; Teilnehmerzahl: Mindestens fünf; Maximal fünfzehn Personen; Sprache: Deutsch; Anmeldung: unerlässlich bis am Vorabend 17 Uhr bei Engadin Airport AG; T 081 851 08 22, E-Mail andrea.parolini@engadin-airport.ch.

Clubjubiläum und Bahntag: Bahnoldtimer im Stundentakt – 20 Jahre Club 1889
 Samstag und Sonntag, 15. und 16. Oktober 2016 ganztags in der Betriebswerkstatt der Rhätischen Bahn und Bahnhof Samedan



Dal 1889, in occasione dal giubileum da 100 ans da la Viafier retica, es naschida l'ideja da mantgnair veiculs istorics da la Retica. Da quell'ideja s'ha sviluppa il Club 1889 da Samedan, chi ho hoz 500 members dal Grischun, da la Svizra e da l'Europa e chi po festager quist an sieu 200avel giubileum. Dürant quists 20 ans ho il Club 1889 restaura 13 locomotivas e vaguns istorics, uschè cha la Viafier retica posseda hoz üna da las pü preziasas, autenticas e multifarias collecziuns da veiculs da viafier. In occasion dal giubileum da 100 ans organischa il Club 1889 als 15 e 16 october ün'acziun spectaculera per tuot ils amih da la Viafier retica: Süls tragets traunter Ospizio Bernina, S-chanf e Bravuogn curseschan düraunt duos dis minch'ura ses trens express istorics dals ans 1889 fin 1939, tuots cum restaurant u bar. Autos da posta istorics complete-schan il program. Culla carta da dl per 50 francs (liffaunts 25 francs) as po viager e fotografar a bainplaischir. Samedan es il lö da festa centrel. Infirmaziuns e reservaziuns suot www.bahnoldtimer.ch

Ein grosser Samedner Verein feiert Jubiläum – der Club 1889

Wohl kaum jemand im Engadin kennt den Samedner Club 1889 – „Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“. Dabei hat dieser Bahnverein mit 500 Mitgliedern aus Graubünden, der übrigen Schweiz und Europa in den letzten 20 Jahren eindrückliches geleistet. Deshalb feiert der Club 1889 am 15./16. Oktober zusammen mit der Bevölkerung und Bahnfreunden von überall her sein grosses 20-Jahr-Jubiläum – natürlich auf Schienen. Damit tritt er erstmals mit einem grösseren Event an die Öffentlichkeit. Am Jubiläum „100 Jahre RhB“ von 1989 entstand unter Samedner Bahnangestellten und weiteren Engadiner Bahnaffinen die Idee, historische Fahrzeuge der RhB zu erhalten, weil diese zu jener Zeit achtlos verschrottet wurden, wenn sie nicht mehr gebraucht wurden. Ausserhalb des RhB Jubiläumsprogramms wurde in Samedan ein 100jähriger Zug bestehend aus der Lok G 3/4 1 „Rhätia“, zwei ehemaligen Zweiachs-Personenwagen und einem Gepäckwagen zusammengestellt. Der Zug fuhr am Morgen von Samedan nach St. Moritz und zurück. Nur ein paar Insider wussten davon. Am 14. März 1996 wurde der „Club 1889“ in der RhB-Betriebswerkstätte in Samedan von 13 Bahnfreunden gegründet. Der Club wurde nach dem Jahrgang seines ersten Restaurationsprojekts, des Drittklassewagens C 2012 und dem Gründungsjahr der Bündner Staatsbahn benannt. Der Zusatz „Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ soll das Vereinsziel auf den Punkt bringen.

Die Restauration der wertvollen RhB-Wagen und Loks

Nach der Clubgründung wurde mit der Wiederherstellung des desolaten C 2012 begonnen. Am 20. März 1999 wurde der fertige Wagen mit einem grossen Fest der RhB übergeben. Der Wagen trägt bei den Clubmitgliedern den Übernahmen „il Samedrin“. Am 17. Juli 1999 wurde die Untergruppe Poschiavo gegründet. Im November 1999 holten die Puschlaver Mitglieder mit einer spektakulären Aktion die ebenfalls desolaten Elektrolok Ge 4/4 182 „Cocodrillo del Bernina“ von 1928 aus Frankreich wieder in ihre alte Heimat nach Poschiavo zurück. Die entsprechenden Revisionsarbeiten und die Abnahmen durch das Bundesamt für Ver-

kehr konnten rechtzeitig auf das 100-Jahr-Jubiläum der Berninabahn 2010 abgeschlossen werden. Am 13. Oktober 1999 wurde die Untergruppe Chur gegründet. Die Gruppenmitglieder retteten in letzter Minute zwei historische sehr wertvolle Drechselmelwagen für Langholztransporte von 1906. 2002 wurden die zwei mustergültig restaurierten Wagen mit einer Langholzladung der RhB übergeben. Die Stammgruppe Samedan begann im Jahr 2000 mit der Revision des B 2138 „Filsurerstübl“ von 1903, eines Gesellschaftswagen für den Dampfzug. Im Oktober 2002 musste der B2138 „Filsurerstübl“ fertig sein, denn unsere Sponsoren aus Filsur (die Gemeinde, das Gewerbe und Privatpersonen) wollten noch im alten Bahnhof Filsur ein grosses Fest für die Einweihung des Wagens organisieren. Im Rahmen des mittlerweile legendären Bahnhofsfests ist das auch gelungen. Am 7. April 2000 holte der Club 1889 die Dampflok G 3/4 11 „Heidi“ (1902) von Bahnfreunden aus Zweilütschinen nach Filsur zurück und remislierten sie dort ein, bis ein Sponsor gefunden wurde, der die material- und zeitintensive Instandstellung finanzierte. Im Jahre 2004 wurde ein Sponsor gefunden, somit konnten wir mit der Revision mit Januar 2005 beginnen. Die Aufbereitung dieser Lok, welche viele Hürden und Stolpersteine umfasste, dauerte länger als geplant. Die hochsteckten Ziele, eine ökologisch und ökonomisch attraktive Dampflok für Nostalgie-Einsätze auf der RhB herzustellen, wurde mit der Abnahme der Lok durch das Bundesamt für Verkehr im November 2015 erreicht. 2001 wurde innert Jahresfrist der beliebte Gesellschaftswagen C 114 „La Bucunada“ von 1909 revidiert. Er ist im attraktiven, historischen belegten Bernina-Gelb gehalten. Zur 25-Jahr-Feier unseres Partnervereins, der Dampf Freunde der Rhätischen Bahn aus Bonaduz, haben die Clubmitglieder 2002 einen historischen Güterwagen, den grauen Gbk 5563 von 1913 revidiert. Sie klebten das Emblem ihres Vereins an die Schiebetüren. Ebenfalls im Auftrag der Dampf Freunde der Rhätischen Bahn gab der Club 1889 im Jahr 2003 ihrem rollenden Vereinslokal, dem D 4052, genannt „Rhätia-Stüb-

li“ von 1913, ein gefälligeres Aussehen. Per sofort stand für die RhB im Jubiläumsjahr 2003 (Albulabahn) eine perfekte historische Zugskomposition mit Bar- und Gesellschaftswagen zur Verfügung. Die Gruppe Chur begann im Jahre 2003 mit der Revision des K1 5615 von 1913. An der GV 2004 des Club 1889 war auch dieses Güterwagen-Bijou fertig revidiert. Mit grauer Farbe und der alten Beschriftung wurde er vorgestellt. Im Oktober 2003 hatte die Gruppe Samedan einen vielbeachteten, grossen Auftritt im Verkehrshaus Luzern anlässlich der Sonderausstellung „Bahnexpo 03“ mit dem BC 110 „Ul Mesolcines“ von 1909. Während der Ausstellung haben Clubmitglieder am Wagen vor Publikum gearbeitet. „Ul Mesolcines“ wurde bis 2007 in Samedan fertig revidiert. Auch er erhielt wie „La Bucunada“ seinen berninagelben Anstrich zurück. Von 2005 bis 2012 restaurierte die Gruppe Chur den Postwagen Z 26 von 1913. Der Wagen diente bis anhin als Werkstattwagen für die Gruppe Chur, wurde neu gestrichen und lauffähig gemacht. 2005 begann die Wiederherstellung des ehemaligen Postwagens F 4004 von 1896. Dieser Wagen wurde mit einer schönen Bar ausgestattet und 2015 eingeweiht. Für die zahlreichen Probefahrten für die Dampflok „Heidi“ wurde ein Wagen für Ölreserven benötigt. Deshalb hat die Gruppe Samedan kurzerhand noch einen Hochbord-Güterwagen, den L3 6603 von 1911, mit einem neuen Anstrich versehen.

Catering, Souvenirverkauf, Depotführungen u.a.

Auch ausserhalb der Werkstatt haben die Clubmitglieder bisher grossen Einsatz geleistet. So betreibt der Club 1889 einen Cateringservice für Gruppen, die bei der RhB einen Club-Gesellschaftswagen über die Berninalinie für Geburtstage, Hochzeiten und Firmenausflüge chartern. Die Betriebswerkstätte der RhB diente schon öfters als stimmungsvolle Kulisse für diverse Vereinsanlässe. Durch Souvenirverkauf und den Vertrieb eines clubeigenen Jahreskalenders mit jeweils 13 brandneuen Postkarten konnten schon viele Tausend Franken als Einnahmen erwirtschaftet werden, welche den Projekten zugutekamen. Auf Initiative vom früheren Kurdirektor Andrea Parolini wurden während 17 Jahren Füh-

rungen in der RhB-Betriebswerkstätte angeboten.

Einstellhalle für historische Wagen in Samedan

Viele vom Club 1889 restaurierte Fahrzeuge wurden von der RhB in der Vergangenheit stark vernachlässigt und immer im Freien abgestellt, was Holzfahrzeugen schadet. Deshalb war es schon lange ein grosser Wunsch vom Club, die Fahrzeuge im Trockenen abstellen zu können. Nach einer 7-jährigen Wartezeit hat sich die RhB endlich durchgerungen, auf ihrem Areal eine Einstellhalle für die wertvollen historischen Fahrzeuge zu erstellen. Diese befindet sich zurzeit im Bau. Idee und die nötigen Kontakte für das benötigte Geld stammen auch vom Club 1889.

Das grosse Jubiläum in Samedan – Bahnoldtimer im Stundentakt

Nach 20 arbeitsreichen Jahren, mit vielen Hochs und Tiefs, vielen Bekanntschaften, nach 60'000 Fronarbeitsstunden und einem Spendengelder-Einsatz von sage und schreibe über 4 Millionen Franken gönnt sich der Samedner Club 1889 – „Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn“ ein grosses Jubiläumsfest. Unter dem Motto „Bahnoldtimer im Stundentakt“ verkehren die vom Club 1889 restaurierten Fahrzeuge in 6 Expresszügen auf drei Bahnlinien mit Samedan als Zentrum am 15./16. Oktober 2016 ein ganzes Wochenende! Clubmitglieder, Freunde und die breite Öffentlichkeit sind herzlich eingeladen, mitzufahren! Der (private) Festbetrieb wird von der RhB nicht geschenkt, die Züge müssen vom Club 1889 der RhB bezahlt werden. Deshalb ist der Club auf eine grosse Teilnahme, sprich auf viele Billett-Verkäufe angewiesen. Diese sind übrigens im Samedner Tourismusbüro erhältlich, alle Informationen unter www.bahnoldtimer.ch

Clubchronik zum 20-Jahr-Jubiläum.

Wer sich für die spannende Geschichte des Club 1889 interessiert, findet unter www.club1889.ch eine umfassende Clubchronik. Diese kann auch in Buchform auf der Homepage bestellt werden. Eintritt: Tageskarte Erwachsene CHF 50, Kinder CHF 25. Reservation und Vorverkauf bei der Samedan Tourist Information. Weitere Informationen auf www.bahnoldtimer.ch



HOLSBOER MEMORIAL und Foto-Begleitbus (20 Jahre Club 1889, 14.10.2016)
Foto: Georg Trüb

Voll Rohr in Filisur – der Wasserkran funktioniert wieder wie einst



Hans-Jakob Schutz (links) hat ersatzlos den Schieber des Wasserkrans für einen Ernstesatz geöffnet ...



... und in wenigen Minuten ist der Tank der 114-jährigen Dampflok wieder gefüllt. Bild: Tibert Keller

Der Bahnhof Filisur hat wieder eine leistungsfähige Wasserbetankungsanlage für Dampflokotiven. Lokale Initianten haben die Anlage in den Ursprungszustand zurückversetzt.

■ Tibert Keller

Dampflokotiven sind grosse Wasserkocher, die mit dem entstehenden Dampf die Räder antreiben. Dafür braucht es Heizenergie – meist Kohle – und viel Wasser. Die Vorräte auf der Lok sind beschränkt, weshalb bei Dampffahrten Unterwegshalte zum Wasserfassen nötig sind. Eine dieser Stationen ist Filisur. Nach Eröffnung der Albulalinie 1903 und der Verbindung nach Davos 1909 standen hier vier Wasserkräne: grosse senkrechte Rohre mit drehbarem Schwenkarm, um damit die Tanks der Loks nachzufüllen.

Mit der Elektrifizierung bereits zehn Jahre später sank der Bedarf schlagartig. Zwar blieb ein Wasserkran als Teil des unter Unesco-Schutz stehenden historischen En-

sembles mit Remise, Drehscheibe und Schuppen bestehen.

Doch seit dem Bahnhofumbau von 2004 stammte das Wasser nicht mehr vom Original-Reservoir, sondern aus dem Leitungsnetz der Gemeinde. So dauerte das Auftanken bei Dampffahrten eine «gefühlte Ewigkeit».

Gesungene Aufrichtefeier

Die Präsidenten des Albulabahn-Clubs und der Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser, Hans-Jakob Schutz sowie Koni Zingg, ergriffen daraufhin die Initiative, den Wasserkran und das Reservoir zu restaurieren und in den Ursprungszustand zu bringen, dies mit finanzieller Unterstützung des Vereins Historic RhB. Die umfangreichen Arbeiten erledig-

ten Vereinsmitglieder, verstärkt durch solche des Clubs 1889 aus Samedan. Einer von ihnen konstruierte nach alten Fotos die grosse Lampe auf dem Querrohr. Damit unterscheidet sich der Filisurer Kran vom zweiten, noch erhaltenen und in Landquart verwendeten, jedoch lampenlosen RhB-Wasserkran.

Am 8. Oktober feierten die Macher unter der Präsenz von Gemeindepräsident Felix Schutz die Aufrichte. Dies mit einem eigens dafür getexteten Lied.

Zum ersten Ernstesatz kam der Wasserkran am 14. Oktober, als hier der «Holsboer-Memorial-Express» auf dem Weg von Landquart nach Samedan Station machte. Die Fahrt war Auftakt zum grossen Jubiläumsfest des Clubs 1889.

Schon länger schlummert das Projekt, zwischen Davos und Bergün touristische Züge mit historischen Fahrzeugen anzubieten. Mit der ölgefeuerten Dampflokotiv «Heidi», von der keine Böschungsbrandgefahr ausgeht, wäre eine wichtige Voraussetzung dafür erfüllt.

Globale Aufmerksamkeit für alte Züge

Spezielle 20-Jahr-Feier der Zugliebhaber des Club 1889



In La Punt begegnen sich die älteste fahrfähige Original-Elektrolok und die Dampflok 'Heidi'.



Grosser Vorzug der Oldtimer: die Fenster lassen sich – meist über Lederriemen – öffnen.

Der Jubiläumsanlass des Club 1889 am letzten Wochenende bescherte dem Oberengadin einen beachtlichen Gästeeufmarsch. Ein Beweis der weltweiten Anziehungskraft der historischen RhB Züge.

TIBERT KELLER

Zum 20-jährigen Bestehen wagte der Club 1889, der historische RhB Fahrzeuge restauriert, ein Fest, bei dem so viele Nostalgiezüge wie noch nie fahren sollten. Obwohl die regionale Tourismusorganisation den Anlass nicht bewarb – OK-Präsident Fredy Pfister kapituliert vor deren komplexen Anforderungen – fand der Anlass weltweite Beachtung. Letztlich profitierte die ganze Region vom beachtlichen Besucheraufmarsch mit grosser Durchmischung von Herkunft und Generationen.

Gerade weil das Fest über mehrere Tage ging – den Auftakt bildete ein Dampfzug vom Freitag – löste dies eine markante Nachfrage nach Beherbungsplätzen im Oberengadin und im Albulatal aus. Zu den Nutzniessern zählen sicher auch das Gastgewerbe und die Bahn als Zubringer. Dies führte am wettermässig prächtigen Sonntag zu Spitzenfrequenzen.

Positiv hebt Pfister das Engagement seiner Heimatgemeinde Samedan und dessen Eventorganisator Claudio Chiogna hervor. Der sagt dazu: «Samedan steht voll hinter der RhB und den Oldtimerzügen.» Die Gemeinde habe darum diesen Anlass in vorbildlicher und vielfälti-

ger Weise unterstützt. Immerhin leben dort viele RHB-Angestellte. Der Club 1889 profitiert seinerseits vom Goodwill der Bahn, indem sie in der Werkstätte historisch wertvolle Lokomotiven und Wagen von Schrotthaufen zu funktionstüchtigen Bijoux verwandeln dürfen. Clubpräsident Gian Brüngger hebt die ausdauernde Arbeit der meist pensionierten Handwerker hervor und freut sich über die wichtigen Sponsorbeiträge von Sympathisanten. Am Jubiläumsanlass konnten sich Besucher ein Bild der Restaurierung ihres 14. Objekts machen, ein Dritte-Klasse-Personenwagen der ersten RHB-Generation.

Sechs verschiedene historische Zugkompositionen bildeten im Sinne einer Gesamtschau die Hauptattraktion des Wochenendes. Je zwei pendelten im Stundentakt zwischen Samedan und Bergün, Pontresina und S-chanf sowie auf der Berninalinie bis Ospizio Bernina. Dazu gesellten sich eine Mondscheinfahrt, zwei Zubringer ab Chur und Landquart sowie Touren mit Schnauzen-Postautos.

Gerade das eingesetzte Rollmaterial, das älteste 127-jährig, hatte die Strahikraft, wie Pfister sich ausdrückt, um so viele Menschen aus der ganzen Welt anzulocken. Schon im Vorfeld seien Anmeldungen aus 15 Nationen eingetroffen. So habe ein Paar aus Singapur extra dafür Ferien genommen.

Von zahlenden Gästen und Sponsorenbeiträgen ist der Club schliesslich abhängig, um in erster Linie die externen Extrazugkosten wieder einzuspielen. Ob dies gelingt, kann Pfister zur Zeit noch nicht sagen.

Doch der erfreuliche Zuspruch und die laufend eintreffenden Komplimente sind der Lohn für die immense Arbeit aller Macher, zu denen auch 40 am Anlass mitwirkende Freiwillige zählen.

Bemerkenswert, welche Leistungen die vom Club restaurierte Dampflok «Heidi» und ihr Begleiteam erbracht haben. Sie standen von Donnerstag bis Sonntag im Dauereinsatz.

Eine besondere Besuchergruppe bildeten die Bildjäger, die sich entlang der Strecke positionierten. Zwar bleibt von vielen die finanzielle Clubunterstützung aus. Immerhin verbreiten sich die geschossenen Aufnahmen wie Trophäen in vielen Medien, was die Präsenz der RHB und der Region steigert.

<http://www.club1889.com/>



Harmonie in Gelb: Nostalgischer Berninabahn-Zug in herbstlicher Farbenpracht bei Morteratsch.

Fotos: TIBERT KELLER



Generationenübergreifendes Publikum.

22.49



Claudio Lardi (l.) fachsimpelt im Pullman-Express, während **Gian Brüniger** mit dem Zugführer **Martin Schmid** – in der Original-Uniform aus dem Jahr 1941 – die Fahrt geniessen. (FOTOS MAYA HÖNEISEN)

«Was dieses Wochenende geboten wird, ist sensationell»

Anlässlich seines 20-Jahr-Jubiläums hat der «Club 1889» am Wochenende historisches Rollmaterial der Rh auf die Schiene gebracht. Ein Event von Bahnfreunden für Bahnfreunde.

dem Club, welcher in Tausenden Stunden von Fronarbeit dieses Rollmaterial restauriert und pflegt», hielt er fest. Ebenfalls an Bord war Claudio Lardi, «alt Regierungsrat und Präsident von «Historic RhB». «Was dieses Wochenende geboten wird, ist sensationell», sagte er. Er sprach dem Club seinen Dank aus für die Erhaltung eines Kulturerbes des Kantons Graubünden.

Fünf Jahre Fronarbeit

In Samedan stand die Besichtigung der Betriebsstätte der Rhätischen

Bahn und gleichzeitig Werkstätte des «Club 1889» auf dem Programm. Zurzeit wird hier ein Salonwagen aus dem Jahr 1897 restauriert. 1944 wurde er von der RhB umgebaut zum Dienstwagen mit sechs Schlafplätzen für Streckenarbeiter. Der «Club 1889» will ihn in den Originalzustand zurückversetzen. Brüniger rechnet dafür mit vier bis fünf Jahren Freiwilligenarbeit. Die Kosten von 130'000 Franken sollen über Spenden und Sponsoren gedeckt werden. In der Werkhalle hatte sich am Samstag inzwischen ein interes-

siertes Publikum eingefunden, welches in der Ausstellung das historische Rollmaterial besichtigte. Unter anderem standen neben dem zu restaurierenden Waggon die erste elektrisch angetriebene Lokomotive, in Betrieb genommen 1931, und die Dampflokomotive G4/5 108 aus dem Jahr 1906. Anschliessend an die Besichtigung durften die Gäste und Medienschaffenden individuelle Fahrten in den historischen Zügen zwischen Samedan, S-chanf, Bergün, Pontresina und dem Bernina-Hospiz geniessen.

Drei mal fünf Zentimeter gross war das Kartonbillet, welches Gästen und Medienschaffenden am Samstag auf dem Perron zum Gleis 14 am Churer Bahnhof in die Hand gedrückt wurde. Auf den Schienen stand eine nostalgische Zugkomposition bereit: der Pullman-Express. Die Fahrt sollte nach Samedan gehen. Dort nämlich feierte der «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» seinen 20. Geburtstag. Pünktlich um 9.28 Uhr zog das Krokodil aus dem Jahr 1929 den Extrazug zur Jubiläumsfahrt an.

Gut fürs RhB-Image

600 Gäste aus 14 Nationen hätten begeistert werden können und sich einen Platz in den historischen Wagen bereits reserviert, erklärte Freddy Pfister, Präsident des Organisationskomitees des «Club 1889», unterwegs im Pullmanwagen. Das zeige, welche Strahlkraft das Erbe der Rhätischen Bahn (RhB) habe. Es sei ein Fest von Bahnfreunden für Bahnfreunde. Dem schloss sich der Präsident des Clubs, Gian Brüniger, an. Es sei eine Freude, alle Fahrzeuge an einem Wochenende einsetzen zu können. Auf drei Bahnlinien verkehrten am vergangenen Wochenende sechs Expresszüge aus den Jahren 1889 bis 1939 im Stundentakt, jeder von ihnen mit historischem Bistro, Bar oder Speisewagen

ausgestattet. So führen zum Beispiel der «Bellavista-Express» mit dem Bernina-Krokodil von 1928 zwischen Pontresina und dem Ospizio Bernina oder der «Holsboer-Express», der Albula-Bahn-Dampfzug mit der Dampflokomotive «Heidi» aus dem Jahr 1902, zwischen Samedan und S-chanf stündlich hin und her. Die Dampflokomotive «Heidi» konnte erst letztes Jahr – nach zehnjähriger Restaurationsarbeit durch den «Club 1889» – der RhB übergeben werden. Die Grussbotschaft der RhB überbrachte Simon Regeth von der Unternehmenskommunikation. Aus Marketingsicht sei das historische Erbe als Nischenprodukt ein wichtiger Bestandteil für die Positionierung der Erlebnisbahn, um das Image der RhB fördern zu können. «Der Ruhm gehört



Auf Hochglanz gebracht: die erste elektrische Lokomotive der RhB.

Der «Club 1889»

Die Idee zum «Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der RhB» entstand im Jahr 1989 anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Rhätischen Bahn (RhB). Als Verein gegründet wurde er im Jahr 1996, benannt nach dem Jahrgang seines ersten Projektes, der Restauration des Drittklassewagens C2012 und dem Gründungsjahr der Bündner Staatsbahn. Inzwischen zählt er rund 500 Mitglieder aus Graubünden, der übrigen Schweiz und Europa. Restauriert wird an den Standorten Samedan, Poschiavo und Chur. (MHO)

Mantgnair vaguns istorics per las generaziuns futuras

Giubileum da 20 ons pel Club 1889 da Samedan

DAD ANNATINA FILLI / ANR

■ **Divers impiegats ed amatuors da la Viafier retica restoreschan daspö 20 ons vaguns istorics. Dürant ils ultims ons han els prestà passa 60 000 uras da lavur ed han mantgnü 13 locomotivas e vaguns.** Daspö 20 ons s'inscuntran ils commembers dal Club 1889 mincha mardi saira il depot da la Viafier retica a Samedan per restorar vaguns istorics. In occasiun dal giubileum da 100 ons Viafier retica han gnü divers impiegats ed amatuors da la viafier l'idea da fundar ün club e da mantegner veiculs istorics da la Retica. Hoz dombra il Club 1889 da Samedan 500 commembers dal Grischun, da la Svizra e da l'Europa. In tuot han restorà ils amatuors da veiculs istorics 13 locomotivas e vaguns.

Il plaschair da vaguns istorics

L'intent dal Club 1889 es da mantegner ils chars vegls eir per las generaziuns futuras. In tuot lavuran trais gruppas vi

dals differents progets e quai a Samedan, Poschiavo ed a Cuaira. Il prim vagun cha'l club ha renovà d'eira il char da persunas a duos aschigls C2012, fabrichà da l'on 1889. Plünavant han els eir revals la maschina legendaria «Bernina – Krokodil 182». «Actualmaing renovaina ün vagun da persunas da terza classa da l'on 1879. Cun quistas lavuors vaina cumanzà avant bundant ün mez on», disch *Fredi Pfister*, commember dal Club 1889. Divers dals commembers activs, dimena quels chi güdan a restorar ils vaguns istorics, d'eiran svessa impiegats pro la Viafier retica o lavuran per quist patrun da lavur. «Tanter dad els sun blers mansterans e persunas pensiunadas», manzuna'l. Per el fascineschan duos robas vi dals veiculs istorics da la Retica: Üna vouta il plaschair vi da vaguns e locomotivas veglias e lura l'importanza turistica da la Viafier retica. «Quista viafier nun es be simplamaing ün mez da transport per ir a lavur o per marchanzia. Ella maina eir blers giasts



Commembers dal Club 1889 han restaurà d'ürant ils ultims 20 ons 13 locomotivas e veiculs istorics.



Ün tren istoric in viadi tras l'Engiadina.

FOTOS MAO

in Grischun e quels giordan il möd da viagià cul tren cotschen.»

Passa 60 000 uras da lavur cumüna

Sco cha *Yvonne Dünser*, responsabla pels mezs da massa pro la Viafier retica, manzuna praista il Club 1889 da Samedan lavur preziosa. «Nus predschain fich lur ingaschamaint. Els praistan blera lavur cumüna e sacrifican bleras uras da lur temp liber pel mantegnmain dals vaguns istorics», disch ella. Plünavant manzun'la il grond savair ch'el es avantman pro tuot ils commembers e'ls responsabels dal club. «La viafier fascinescha a blera glieud. Quai ha eir demuossà il grond interess in occasiun dal giubileum da 20 ons dal Club 1889.» Sco ch'ella disch sun rivats d'in-

cuort blers giasts culla viafier a Samedan ed han lura cuntinuà lur viadi cullas differents composiziuns istoricas. Dürant ils ultims 20 ons han prestà ils voluntaris dal club passa 60 000 uras da lavur per restorar locomotivas e vaguns. «Per üna locomotiva faina quint cun fin a 15 000 uras ingaschamaint e per ün vagun dovraiva bundant 5000 uras», declera Pfister.

«La Viafier retica es üna tradiziun»

«Fin hoz vaina investi bundant duos milliuns francs illa renovaziun dals vaguns istorics», manzuna Pfister. Il sustegn finanziàl survegnan els da donatuors e sponsuors ed implü fan els reclama per ramassar la munaida bsognaivla. «Daspö ün pèr ons survgnin nus eir sustegn da la

Chüra da monumaints chantunala.» Pfister svessa nun ha da chefar directamaing alch culla Viafier retica. Istess s'identifichesch'al cun quist mez da transport. «Meis bap e meis bazegner d'eiran impiegats pro la Viafier retica. Eu pens cha quai saja eir ün pa tradiziun cha blers s'occupan culla viafier chi maina tras nos chantun», disch el. Sper la lavur da mantegnmain vi da vaguns sco la «B 2138 Filisurerstübli», da l'on 1903, o la locomotiva a vapor «G 3/4 11 Heidi», da l'on 1902, spordscha il Club 1889 eir üna servezzan da catering. Uschè accumpognan els a gruppas chi festageschan nozzas, anniversaris o oters arrandschamaints sülla lingia dal Bernina e quai cun composiziuns da vaguns istorics.

Club 1889: grande successo del Giubileo 20 anni di viva storia ferroviaria

Il 15 e il 16 ottobre 2016 si è svolta in Engadina la ricorrenza: 20 di attività del Club 1889. Il Club era nato venti anni fa con lo scopo di serbare ai posteri i veicoli più significativi della Ferrovia retica, che altrimenti sarebbero finiti tra i rottami.

Durante le giornate della manifestazione vari treni storici si sono mossi in linea. I treni d'epoca hanno saputo risvegliare fra la gente accorsa momenti di ripensamento verso gli anni trascorsi, anni che hanno fatto storia. Le comodità che oggi hanno raggiunto l'apice sono migliorate a poco a poco grazie all'impegno delle generazioni antecedenti.

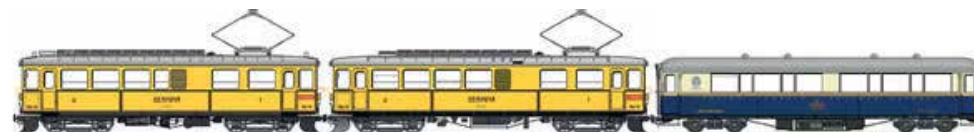
Un complimento va agli organizzatori del Giubileo, che hanno saputo presentare al pubblico i veicoli storici non quale esposizione statica degli stessi sul posto, ma dei veri treni *oldtimer* in movimento. Bella mostra di sé l'hanno fornita il vecchio cocodrillo del Bernina e in special modo anche la locomotiva a vapore denominata «Heidi» ossia G 3/4 11.

Le figure seguenti danno un'idea del parco veicoli storico, che ha richiamato in vita momenti di vicende ferroviarie e reso indimenticabili le giornate di Giubileo. I treni storici avevano come punti di partenza e arrivo le stazioni di Coira, Samedan e Pontresina.

Lungo le linee ferroviarie del Bernina (fino all'Ospizio Bernina), dell'Engadina (fino alla stazione di S-chanf) e della linea dell'Albula (fino a Bergün) si poteva riscontrare il grande interesse dei fotografi e giornalisti, che erano piazzati nei punti più strategici. Anche l'occupazione nei treni ha raggiunto l'apice, treni nei quali si poteva anche ristorarsi con manicaretti di prima qualità.



B Bellavisto-Express



B Montebello-Express



E Holsboer-Express



E Lunghin-Express



A Pullman-Express



A Fliegender Rätier
B / E / A significano Bernina, Engadina, Albula



In testa al treno il coccodrillo del Bernina, unico esemplare al mondo messo in esercizio nel 1928, che ha arrischiato di finire i suoi giorni in Francia, ma richiamato poi in Svizzera e restaurato dai membri del Club 1889. Dopo il ripristino può nuovamente circolare in linea, dove può essere usato per i treni di carattere storico. In occasione del giubileo, la locomotiva Ge 4/4 182 la vediamo al traino di due carrozze panoramiche e delle due carrozze storiche: «La Bucunada» e «Ul Mesulcines».



La locomotiva «Heidi» pronta per la partenza dalla stazione di S-chanf. Il vapore è stata la prima fonte di Energia usata inizialmente, ossia nel diciannovesimo secolo, anche per la trazione ferroviaria.



Non potevano mancare per la manifestazione anche le vecchie uniformi usate fino agli anni ottanta, uniformi che sono state sostituite da vestiario più opportuno per i nostri tempi.



Le automotrici ABe 4/4 30 e 34 in livrea gialla, il primo colore usato per le automotrici e carrozze Bernina, in testa alla carrozza adibita a bar, ossia con integrato un piano e denominata carrozza «Pianobar», atta a circolare anche sulla linea del Bernina.



Una volta tanto anche le carrozze salone erano aperte al pubblico. Con una spesa di 50 franchi si poteva circolare in zona Engadina alta e ramificazioni Albula Bernina, durante un'intera giornata.

Per il Club 1889, *Mario Costa*



PULLMAN-EXPRESS (20 Jahre Club 1889, 16.10.2016)
Foto: Axel Bozier



20 Jahre Club 1889: Schön war's!

Faszination Schmalspur ~~BEMO~~ AKTUELL

Aufgrund des grossen Aufwandes im Fotografe mit dem Club als Ort für die bis zum nächsten Wochenende "Fotofest" stattfinden. Die Aktion ist für die nächsten Monate geplant und wird sich als "Fotofest" im Rahmen der nächsten F&M zeigen.

/2016

22.52



Holsboer-Express

Der bereits von der Titelseite bekannte „Holsboer-Express“ hat seinen Endpunkt Pontresina erreicht. Hinter der Dampflok läuft der Nostalgie-Hochboadwagen 13 6603, es folgen der B 2000, der A 1102, der B 2138 „Fisuror Stübel“, der Packwagen F 4004 sowie ganz hinten der C 2012. Aufnahme: Ernst Andreas Weigert

Den vielfach bei Gesprächen nachgefragten Hochboadwagen können wir mit unseren Werkzeugen leider nicht vorbildgetreu als Modell realisieren, da der Nostalgiewagen keinen Zettelkasten mehr hat und das Antriebsfeld geändert wurde. Hier müssten in die bestehenden Werkzeuge neue Wechseleinätze angefertigt werden.



Bellavista-Express

Spiegelung im Lago Bianco bei schönstem Herbstwetter am Sonntag, 16.10.16 – der „Bellavista-Express“ mit dem Bernina-„Krokodil“ Ge 4/4 182, den beiden historischen Zweiochsen BC 110 und C 114 sowie zwei offenen Aussichtswagen unweit Ospizio Bernina. Aufnahme: Ernst Andreas Weigert

Die historisch gekleidete Reisegesellschaft vor dem „Holsboer Memorial“, dem „Anreizzug“ Landquart-Samedan vom 14.10.2016, aufgenommen im Prättigau. Aufnahme: Club 1889

Rund 2000 Besucher aus 16 Nationen
Wie beschrieb Hagen von Orloff kürzlich in einer Schweizer Bahnzeitschrift das memorable Jubiläum vom 15./16.10.2016 im Engadin? „Ein Wochenende, das wahrlich Eisenbahngeschichte geschrieben hat.“ Der Samedner Club 1889 hat für sein 20-Jahr-Jubiläum alle Register gezogen. Es sollte ein Bahnfest von Bahnfreunden für Bahnfreunde werden – es wurde ein Fest unter Freunden! Gegen 2000 Bahnbegeisterte haben den Weg ins herbstliche Hochtal gefunden und die 6 fahrplanmässigen Züge auf 3 Bahnlinien im Stundentakt genossen, oder besser gesagt: ausgekostet. Es waren nachweislich 16 Nationen anwesend. Allein über die eigens eingerichtete Homepage bahndtimer.ch konnten rund 600 Tickets verkauft werden; insgesamt waren es 1335. Der Gästefestzug hat sogar die örtlichen Tourismusverantwortlichen überrascht. Hiermit danken wir allen, die gekommen sind!



50 Freiwillige im Einsatz
Die ganze Festorganisation stellte für den Club 1889 einen Kraftakt dar: 105 Fahrpläne (f), der Ticketverkauf, das Angebot bzw. die Auswahl des Lok- und Zugpersonals, die Organisation des Caterings in der Festwirtschaft von Samedan und in den Zügen. Das war nur möglich, weil die Aktiven des Vereins noch immer von der Strahlkraft des historischen RfB-Rollmaterials besesselt sind und gar nicht für irgendwelche Arbeiten überbrückt werden müssen. Inmitten 50 Ehrenmännern haben Tickets verkauft, Geschirre abgewaschen, serviert, Souvenirs verkauft, Kuchen gebacken, Auskünfte erteilt, Reiseleistungen durchgeführt, historische Bahnuniformen organisiert usw. Einen besonderen Einsatz zeigte auch das eingesetzte Lok-, Zug- und Bahnhofspersonal der Rhätischen Bahn.

Zufriedenes OK
Der Grosseinsatz hat sich für den Club 1889 aber in jeder Hinsicht gelohnt. Besonders freut, daß die Zusammenarbeit mit der RfB vertieft werden konnte. Zudem wurde ein für alle Mal das Argument, daß historische Züge niemanden wirklich (touristisch) interessieren, vom Tisch gefegt. Einrücklich sind die vielen neuen persönliche Kontakte, das überwältigende Echo von den Gästen und in der Presse, die geklopft werden konnten; so z.B. mit dem lokalen Gewerbe, mit der Modellbauindustrie, mit anderen historic RfB-Partnervereinen, mit Tourismusverantwortlichen und mit unseren Freunden von überall her! Nicht zuletzt gilt unser Dank auch BEMO, die schon ganz früh unser Jubiläum mit einer Ticketverkauf unterstütz und uns damit moralisch damit wesentlich „gepusht“ hat. Wer noch einmal im Erinnerungsschweigen will oder überhaupt die RfB-Nostalgie-Luft schnuppern möchte, findet viele Hundert Bilder und einige Filme unter bahndtimer.ch Prody Pfister, Club 1889



Pullman-Express

Während der Fahrt wurde der „Pullman-Express“ mit der Ge 4/4 181 im Fotografe von Markus M. Arpagian im Zugrhythmus der Packwagen 2148 L, der A 116 L, H 11, „Gammloch“, Speisewagen sowie der Schlafwagen der Serie A 1141-1144.



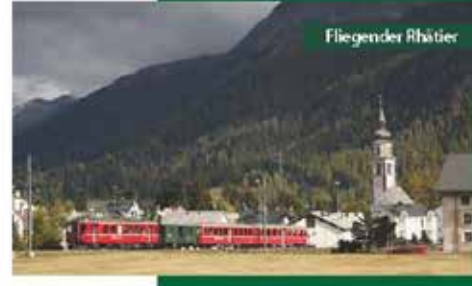
Lunghin-Express

Der „Lunghin-Express“ mit der Ge 4/4 202 in der Umgebung der historischen Bahnhöfe durch den Bf 3 1801 „Zürcher Bahnhof“. Dabei sind zwei der drei vierachsigen Packwagen B 2245-2247 sowie der Postwagen 226 „Murrhals Müller“ bei der heimliche Herbstfotografie bei Medulles im Engadin fotografiert.



Montebello-Express

Der „Montebello-Express“ mit den beiden Berninabahnlokomotiven A 6/4 204-204 und dem Bleisammelwagen-Borwagen in der gleichnamigen Kurve bei Montebello im Prättigau. Aufnahme: Ernst Andreas Weigert.



Fliegender Rätier

Gewitterstimmung und Sonne liefern häufig extrem kontrastreiche Bilder – abhängig entscheiden sich kurz vor dem Ende der Fahrt vom Prättigau ins Engadin. Aufnahme: Ernst Andreas Weigert. Wird am Sonntag genau zum richtigen Zeitpunkt in Bezug von der A 6/4 501 „Fliegender Rätier“ bei Samedan Richtung Rhätien aufbrechen.

22.53



«Bahndtimer im Stundentakt» am 15. und 16. Oktober 2016

Wenn Träume erwachsen werden

Am Wochenende des 15. und 16. Oktober feierte der in Samedan ansässige Club 1889 mit einem gewaltigen Eisenbahnfest sein 20-Jahr-Jubiläum. Dabei ist schon fast klar, dass es sich nicht lediglich um eine gewöhnliche Jubiläumsveranstaltung handelte, sondern auch um eine Zurschaustellung von 20 Jahren ehrenamtlicher Arbeit.



Im Vorfeld des Jubiläums fuhr am 10. Oktober ein aussergewöhnlicher Überfahzug, bestehend aus Gie 4/6 053, A 1251, D 2005 und D2 4652, nach Samedan.

Von Hans Roth (Text) und Michel Hüner, Peter Hürzeler und Tiberio Köfer (Fotos)

Alles begann 1999 an der 100-Jahr-Feier der RhB, an der ein Dampfzug, bestehend aus der Dampflok C 3/4 1 «Rhätia», zwei Zweitsachs-Personenwagen und einem Gepäckwagen, verkehrte. Nur ein paar Insider wussten, dass dieser Zug von Samedan nach St. Moritz und zurück fuhr. Im Sommer 1992 reisten einige Gründungsmitglieder mit einem Salonwagen nach Disentis. Dabei kam die Idee auf, einen Club zu gründen, welcher historische Fahrzeuge der RhB restauriert.

Am 14. März 1996 war es so weit: Der Club wurde in Samedan gegründet. Die Mitglieder hatten die Möglichkeit, den Namen zu bestimmen. Die Mehrheit hat sich für den Jahrgang des Wagens C 2012 (1889), den die Mitglieder als ersten restaurieren wollten, entschieden. Das Vereinslogo enthält ein Bild dieses Wagens. Die Schrift «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rätischen Bahns» soll zudem zeigen, dass der Club 1889 lediglich Fahrzeuge der RhB restauriert.



Die Gie 4A 182 «Bernina Krokodil» bei den «Mittwochfahrten» auf der Alp Sende.



Mit dem «Holsboer-Express» hat der Club 1889 eine wunderschöne Zugskomposition mit Wägen aus der Anfangszeit der RhB gebildet.



In Filisur kam der restaurierte Wasserkran wieder zum Einsatz.



In Wiesen kam es zu einem historischen Fahrzeugtreffen.



Als wäre die Zeit bei Punt Muragl stehen geblieben, zieht die G 3/4 11 «Heidi» den Zweisitzerzug über den Flaz in Richtung Pontresina.



Leitführer Max Wübel und «seiner» Dampflok G 3/4 11 «Heidi».



«Ich bin begeistert»

Das zweite Wochenende im Oktober, als der Club 1889 seinen 20. Geburtstag feierte, war eines der faszinierendsten Ereignisse, denen ich in den letzten Jahren bewohnen durfte.

Zuerst muss ich aber noch ein paar Jahre zurückspringen. Es war um 2013, als wir in Samedan zu Filmarbeiten wollten. Dampflok Heidi war noch nicht fahrbereit, aber man konnte schon ahnen, dass sie einmal ein wahres Glanzstück werden sollte. Es war Max Wübel, der mir mit riesiger Begeisterung von Heidi und deren Aufarbeitung erzählte. Und von den vielen Fahrzeugen, die vom Club 1889 im Laufe der Jahre nahezu fabriktreu wieder aufs Gleis gestellt wurden. Mein Team und ich waren begeistert von der Leistungsbereitschaft der einzelnen Clubmitglieder, von deren Wissen und deren Freude, alten Fahrzeugen wieder neues Leben einzuhauchen. Das war wirklich beeindruckend.

Max Wübel hatte mich schon eingeladen, als die 20-Jahr-Feier ihre ersten Schatten vorauswarf. Es war für mich Ehrensache zu kommen, weil ich damit meine Hochachtung vor der Leistung der einzelnen Mitglieder des Clubs 1889 ausdrücken konnte und weil Graubünden meine emotionale Heimat ist, seit ich 1962 in Bergün vier Wochen im Ferienlager verbracht habe. Bei meiner Anreise am Freitagnachmittag durch das graue und verregnete Unterengadin konnte ich mir schwerlich vorstellen, dass der Weltgott Eisenbahnen ist. Doch bereits am Samstagnachmittag, als sich der Montebello-Express von Pontresina nach Alp Grüm aufmachte, zeigte sich ab und zu die Sonne. Der originale Triebzug der Bernina-Bahn in der klassischen gelben Lackierung mit der Jugendschrift und der einmaligen Anmutung, beide Wagen über 100 Jahre alt, begeisterte das hochkundige Publikum.

Eine Augenweide waren auch das Rhätische Krokodil mit seinen vier Pullman-Wagen am Haken, die auf der Albula-Linie zwischen Bergün und Samedan unterwegs waren. Ein traumhaftes

Ensemble, das Begeisterung hervorruft, egal, ob man sitzen steht oder mitfährt. Alle sechs Zugkompositionen, die an diesem Wochenende zwischen Bergün, Alp Grüm und Zermatt unterwegs waren, begeisterten Passende und Zuhörer.

Der Sonntagmorgen sollte alles in den Schatten stellen. Noch vor Sonnenaufgang waren wir in der Nähe des Bernina-Passes unterwegs. Eine traumhafte Sicht, ein unglaubliches Licht und eine spiegelglatte Oberfläche des Lago Bianco, wie ich sie noch nie gesehen habe. Montebello-Express und Bellavista-Express, das Bernina-Krokodil mit zwei originalen Bernina-Personenwagen und dem Bstrowagen «La Burmesade», wirkten in der Fern im Morgenlicht wie rollende Edelsteine. Eine Atmosphäre, die für alle Beteiligten unvergesslich bleiben wird.

Heidi, die ihren ersten offiziellen Auftritt vor einem Sonderzug nach ihrer Restaurierung hatte, dampfte brav zwischen Pontresina und dem Unterengadin. Am Haken drei grüne Wagen, unter anderem den ältesten Personenwagen der Rhätischen Bahn von 1889. Bis auf einen Wagen waren alle Fahrzeuge dieses Zuges vom Club 1889 wiederhergestellt worden.

Eine grandiose Leistung aller Mitglieder des Clubs 1889 und davor möchte ich in aller Form meinen Hut ziehen. Meine herzlichste Gratulation zum 20. Geburtstag und meine guten Wünsche für die nächsten Jahrzehnte kommen aus vollem Herzen. Und eines ist sicher: Ich komme wieder. Vielleicht einmal, wenn nicht ganz so viel Betrieb herrscht. Denn es war mir nicht möglich - und das ist der einzige Wermutstropfen -, Max Wübel an diesem Wochenende zu treffen. Zu sehr hatte Heidi ihren Max mit Beschlag belegt, zu sehr war ich von der Veranstaltung und von der Anmutung der rollenden rhätischen Oldtimer angezogen.

Ein Wochenende, das wahrlich Eisenbahngeschichte geschrieben hat.

Kf ...



Der gelbe «Ballivats-Express» trifft in Bernina Lagalb ein.



Zugkreuzung beider Bernina-Kompositionen in Bernina Lagalb.



Der Pullman-Express wurde vom «Krokodil» Ge 6.6 415 gezogen.

Erstes Fahrzeug erblickt das Licht der Welt

Als Erstes nahmen die Mitglieder den C 2012 in Angriff. Er fuhr bereits 1889 als C 32 im Eröffnungszug der damaligen Landquart-Davos Bahn (LD) mit Glücklicherweise stiftete die RhB den mittlerweile zum Werkstattwagen umgebauten Wagen noch beiseite. So konnte der frisch gegründete Club 1889 den C 2012 von 1996 bis 1999 in über 5000 ehrenamtlichen Arbeitsstunden restaurieren. Der Erbling erhielt anlässlich seiner Präsentation den Beinamen «Il Samedin» (der Samedaner), was auf den Vereinsstift hinweist. Der Wagen ist im Zustand von 1911 gehalten und erhielt eine nach Originalplänen rekonstruierte Inneneinrichtung. Die verbildliche Aufarbeitung des C 2012 löste eine Welle der Begeisterung aus.

Von da an ging es Schlag auf Schlag. Im Juli 1999 wurde die Gruppe Poschiavo gegründet. Im November 1999 wurde die Elektrolok Ge 4/4 182 «Bernina Krokodil» aus Frankreich wieder zurückgeholt und grundlegend revidiert. Im Oktober 1999 wurde die Gruppe Chur gegründet, welche vor allem Güterwagen restaurierte. Leider musste diese Gruppe 2012 die Werkstätte im Depot Sand in Chur wieder räumen, da von der RhB Eigenbedarf angesagt war. Dank Erfolgen in Form von Güterwagen, Personenwagen, Triebwagen, Elektrolokomotiven und Dampfzügen konnte auch dieser Rückschlag gut verdaut werden.

Geburtstagsfest der Superlative

Während die Ursprünge des Clubs 1889 im Geheimen stattfand, wurde der 20. Geburtstag schon einem nationalen Volksfest

ähnlich. Einen Jubiläumszug verkehren zu lassen, war den Mitgliedern zu simpel. Ähnlich wie bei der Gründung des Clubs, welche einem grossen Traum entsprang, dachten die Mitglieder wieder einmal gross und liessen sich für ihr Jubiläum etwas ganz Besonderes einfallen lassen: Am Wochenende vom 15./16. Oktober 2016 sollten im Oberengadin auf drei kurzen Bahnlängen insgesamt sechs stilsreine Expresszüge aus den Jahren 1889 bis 1939 im Stundentakt verkehren. Jeder von ihnen mit historischem Bistro, Bar- oder Speisewagen ausgestattet. Und das mitten im Herzstück des UNESCO-Welterbes RhB, wo drei Bahnlängen, drei Sprachen und drei beeindruckende alpine Landschaften aufeinander treffen. Die Festivität wurde auf den Namen «Bahndämmer im Stundentakt» getauft. Die historischen Züge verkehrten zwischen



Bei Pont Maragl zieht die elektrifizierte Ge 4/6 555, mit der ebenfalls nicht so in den Zug passenden «Silber Posten», den «Langlin-Express».



In Pontresina gibt es gelegentliche Fahrzügchen für beide Netzwerke, wie hier die Elektroloks Ge 4.4 182 mit der Wechselstrom Ge 4.6 555.



Der «Bellavista-Express» wurde mit zwei Aussichtswagen ergänzt.



Mit der «Pino Bar» und den beiden ASe 4/4 ging es über die Bernina.



Der beliebte Stör des Anlasses war die «Fliegende Röllerei», bestehend aus dem Triebwagen ASe 4/4 501 und den Wagen A 1251, B 2543 und D2 4652.

Fahrzeugliste Club 1889

RhB G 3/4 11 «Held»	(Bajahr 1902)
RhB G 4/4 102	(Bajahr 1902)
RhB B 2108 «Flücker-Stuhl»	(Bajahr 1903)
RhB G 2/2 12 «El Samedio»	(Bajahr 1889)
RhB F 4004	(Bajahr 1889)
RhB Z 28	(Bajahr 1916)
BB B6 110 «El Mesokles»	(Bajahr 1908)
BB C 114 «La Bucovina»	(Bajahr 1916)
RhB K1 5615	(Bajahr 1918)
RhB L3 6003	(Bajahr 1911)
RhB H 1513/1520	(Bajahr 1906, z.Z. abgestellt)
RhB X 9089	Bajahr 1909

Ospizio Bernina, S-chanf und Bergun, wobei Samedan zum zentralen Festplatz ausserkoren wurde. Mit einem Tagespass konnte (auch mit Begleitigen) im Coltingbereich nach Herzenslust gefahren, umgestiegen und fotografiert werden. Die Fahrzeuge stammten nicht nur aus dem Fundus des Clubs 1889, sondern auch von den befreundeten Partnervereinen «Verain pro Salomwagens» und «Dampferverein Rhö» sowie von der RhB selber. Mit klingvollen Namen wie Bellavista-Express, Montebello-Express, Holzboer-Express, Lunghin-Express, Pullman-Express oder Fliegender Rhätier versehen, verkehrten sechs interessante Kompositionen, die auch so manchen Fotografen aus dem Unterland anziehen. Bereichert wurde das Schienenprogramm durch historische Postautos.

Alles, was bleibt...

Der Samedner Club 1889 hat in seiner 20-jährigen Tätigkeit 13 historische Lokomotiven und Wägen der RhB sorgfältig und liebevoll restauriert. Diese Fahrzeuge bereichern das rollende Bündner Erbe insofern, als die RhB eine der wertvollsten, authentischsten und vielseitigsten in sich geschlossenen und zu grössten Teilen einsetzsfähigen Eisenbahn-Fahrzeugsammlungen besitzt. Dieses Erbe wurde durch diesen Anlass an den zwei Tagen in seiner ganzen Vielseitigkeit für alle erlebbar. «Bahndolmtier im Stundentakte war ein grosses und unvergessliches Fest von Bahnfans für Bahnfans und für solche, die es vielleicht einmal werden oder die ganz einfach etwas andere Bahnluft schnuppern wollten.



Mit diesem Dölmengediehenen Situationsbild bei Beer wechselte wir uns während in eine tüchtige Runde mit historischen RhB-Fahrzeugen.



Eine Passion für RhB Bahnoldtimer Nostalgie im Jahr 2016

Regelmäßig verkehren auf den Gleisen der Rhätischen Bahn (RhB) historische Sonderzüge, bespannt mit einer Dampf- oder aber einer historischen Elektrolokomotive. Anlässlich des 20. Jubiläums vom Club 1889 mit Sitz in Samedan stellte der Club an zwei Tagen ein bemerkenswertes Programm auf die Gleise.

Gleich sechs unterschiedliche historische Sonderzüge verkehrten im Stundentakt. Ob am Bernina zwischen Pontresina und Alp-Grüm, am Albula zwischen Samedan und Bergün oder aber auf der Engadiner Linie

oben:
Die historisch gekleideten Reisenden des Holsboer Memorial Zuges.

zwischen Pontresina und S-chanf, auf allen Strecken konnten die Besucher und RhB Fans das historisch wertvolle Kulturgut der RhB erleben. Der Fahrplan wurde so ausgear-

beitet, dass jeweils ein Anschluss an den Übergangsbahnhöfen gewährleistet wurde. Selbstverständlich waren auch wir von der „voldampf“ vor Ort und in den Zügen und an der Strecke unterwegs.

Sehr gefreut haben wir uns als, dass LGB-Märklin die Veranstaltung finanziell mit einer Wagenpatenschaft unterstützt hat.

An der Verwirklichung dieses Einsatzes waren wir von der „Voldampf“ nicht ganz unschuldig. Passend zum neuen LGB-Modell, dem zweiaxigen Packwagens D2-4052, wurde das Vorbild mit entsprechenden Zuglaufschilddern versehen. In diesem Zusammenhang ist besonders erwähnenswert, dass Märklin-Geschäftsführer Wolfram Bächle





von oben nach unten: DellaVista-Express, Pullman-Express, Lughin-Express, Monteledo-Express und Fliegender Hötli.



nebst Ehefrau selbst im Engadin in den historischen Zügen unterwegs war. Gemeinsam mit Familie Bächli, Roald Hofmann von der RhB, Hagen von Ortloff und seinem Filmteam und der „voll-dampf“ reisten wir mit einem edlen Tropfen Wein auf der Bernina-Strecke in den berühmten gelben Triebwagen. Hier möchten wir in erster Linie Roald Hof-

ob: Der Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächli (rechts) zusammen mit René Treier von der Märklin Schweiz Vertriebs AG mit dem Monteledo-Express.

unten: Soeben hat der Hobbies-Express Madulain verlassen.

mann danken, der sich spontan zu einer kleinen Privatführung bereit erklärte.

Alles in allem haben rund 80 Helfer vom Club 1889 sowie Lok- und Zugpersonal hinter den Kulissen für das Wohl aller Besucher gesorgt. Jeder der sechs Sonderzüge war mit einem bewirteten Erlebniswagen ausgestattet. Somit waren erstmals alle Erlebniswagen der RhB gleichzeitig im Einsatz. Zahlreiche Lokführer und Zugbegleiter in passender historischer Uniform strahlten ein einzigartiges Bild in den Extrazügen aus, die zusätzlich zu den Regelzügen ohne nennenswerte Verspätungen verkehrten.

Besonders geführt waren alle Beteiligten auf dem ersten Sonderzug am Freitag, dem Holboer Memorial Express. Mit der Dampflok Heidi an der Spitze

verkehrte er ab Landquart über Davos und Filisur nach Samaden. Als Überraschung gestellte sich der neue RhB-Direktor Renato Fasciati, ebenfalls im stilreinen Frack, zu dieser Fahrt hinzu und übergab den Verantwortlichen des Club 1889 ein Stück Bochim-1889-Schiene als Geschenk.

Es waren zwei schöne Herbsttage mit bestem Engadiner-Wetter, so dass keine Wünsche offen blieben. Gäste von Nah und Fern ließen sich von der Strahlkraft der Rätischen Bahn beeindrucken. Die Besucher waren aus insgesamt 14 unterschiedlichen Ländern ins Engadin gereist. Darunter vertreten waren selbstverständlich Deutschland, die Niederlande und Österreich, aber auch Japan und die USA waren gut vertreten. Das zeigt nicht zuletzt, wie beliebt die RhB mit ihrem historischen Rollmaterial ist. (fw, hb) 



70 vollidampf 1/2016



22.55

Der **GARTENBAHN** *profi*
INTERNATIONALES MAGAZIN FÜR GROSSE MODELLBAHNEN

20 Jahre Club 1889

Nostalgie-Bewegung

Da lächelt das Herz eines jeden RhB-Fans. Bei strahlendem Sonnenschein hat die „Heidi“ gerade in S-chanf umgesetzt, um mit ihrem aus zweilöchigen Wagen gebildeten Nostalgiezug wieder zurück nach Pontresina zu fahren.

Fotos: Klaus Himmelreich

„Das Erbe Bahnoldtimer im Stundentakt“, unter dieses Motto hatte der „Club 1889“ sein 20-jähriges Jubiläum gestellt und Mitte Oktober sechs historische Zuggarnituren auf Sonderfahrten rund um Albula und durchs Engadin geschickt. Der Verein hat die Pflege historischer Fahrzeuge der Rhätischen Bahn übernommen, die dafür kein Geld ausgeben darf.

Immer wenn es in Graubünden dampft oder historische Elloks auf den Strecken der Rhätischen Bahn unterwegs sind, hat der Club 1889 seine Hände im Spiel. Seit 20 Jahren ist zusammen mit den Vereinen Dampf Freunde der RhB und Pro Salonwagen RhB zuständig für das Nostalgieprogramm auf dem meterstumpigen Streckennetz. Und das hat

gute Gründe. Weil die Bahnen in der Schweiz finanzielle Unterstützung vom Bund und dem jeweiligen Kanton erhalten, dürfen die Zuschüsse und Einnahmen nur für den regulären Personen- und Güterverkehr sowie der betrieblich notwendigen Infrastruktur verwendet werden. Folgerichtig gründete man einen Verein, der die Aufgabe übernommen hat, historische Fahrzeuge der RhB zu restaurieren und der Nachwelt zu erhalten. 1996, im Jahr der Vereinsgründung, waren zudem genügend historische Fahrzeuge vorhanden. Warum der Verein aber „Club 1889“ und nicht Club 1996 heißt, liegt darin begründet, dass mit der Jahreszahl an die Eröffnung der ersten im heutigen RhB-Netz liegenden Meterstrecke von Landquart nach Klosters im Jahr 1889 erinnert wird.

Genau 100 Jahre später konnte zwar die G 3/4 Nr. 1 „Rhätia“ wieder nach Graubünden zurückgeholt werden, aber es mangelte an passenden Perso-

nenwagen, um einen historischen Zug auf die Gleise zu stellen. Das war der Anlass für engagierte Eisenbahner der RhB und deren Umfeld, nach historischen Wagen Ausschau zu halten. Einige Wagen aus der Gründerzeit waren zu diesem Zeitpunkt noch als Dienstwagen oder als abgestellte Exemplare vorhanden. Mit der Gründung des „Club 1889“ im März 1996 in Samedan war der erste Schritt getan. Sogleich wurde mit der Aufarbeitung des zweiachsigen Personenwagens C 2012 begonnen, der bereits 1988 als historischer Wagen reserviert wurde. Im selben Jahr gründeten sich noch zwei weitere Arbeitsgruppen in Poschiavo und Chur. Im März 1999 war die Revision des C 2012 abgeschlossen, der frisch renovierte Wagen konnte der RhB feierlich übergeben werden – daher ziert der C 2012 das Clublogo. In der Folgezeit schaffte es der Club 1889, weitere Fahrzeuge aufzuarbeiten. Passend zu den beiden gelben Bernina-



Der „Holsboer Memorial Express“, mit Lokführer, Heizer und Zugführer in historischer Kleidung in Filisur. Der neue RhB-Direktor Renato Fasciati (mit Zylinder) war auch dabei.

1/2017

triebwagen ABe/4 30 und 34 sind die beiden zweiachsigen Personenwagen C114 Bucunada und der etwas längere BC110 Ul Mesolines revidiert und in der Ursprungsversion wieder auf der Berninabahn im Einsatz – der gelbe C114 ist auch als normaler B2081 in Grün als 2m-Modell erhältlich. Ein weiterer Personenwagen ist der 1903 in Dienst gestellte B 2138. Heute trägt er als Büfettwagen die Zusatzbezeichnung „Filisurer Stühli“, weil die Idee zu Revision in Filisur geboren wurde und unter anderem von der dortigen Gemeinde die notwendigen Spendenbeiträge erbracht wurden. Ein weiterer Personenwagen aus dem Jahre 1897 steht schon auf der Agenda, um als C2026 den Fahrzeugpark zu ergänzen.

Darüber hinaus sind weitere historische Wagen wie der Gepäckwagen F4004, der Postwagen Z26, der gedeckte Güterwagen K5615, der Hochbordwagen L3 6603 und der Langholzwagen N 1513-1520 fahrtüchtig aufgearbeitet worden – und die Liste ist noch nicht am Ende. Arbeit ist genügend vorhanden, weitere Spendengelder sind willkommen.

Zwei große Lokprojekte

Herausragend sind die Projekte der Restaurierung zweier Lokomotiven: Da ist zum einen die Ge 4/4 82, 1928 an die Berninabahn geliefert. Da die Lok mit zwei beweglichen Vorbauten ausgestattet ist, wird sie als „Berninakrokodil“ bezeichnet, jedoch besitzt sie zwei Drehgestelle mit je zwei Doppelmotoren und ist daher kein echtes Krokodil. Die für eine Gleichspannung von 750 Volt ausgelegte Lok wurde 1935 für die höhere Spannung von 1000 Volt ertüchtigt und erhielt nach einer Revision im Jahre 1961 die Betriebsnummer 182. Im Jahre 1977 wurde sie ausrangiert und war bis 1981 im Verkehrshaus Luzern ausgestellt. Ein Privatmann hat dann das Fahrzeug gekauft und zur französischen Bahn „St. Georges-de-Commiers – La Mure“ gebracht. Dort ist die 182 aber nie eingesetzt worden. Als dann der Privatmann in Konkurs ging und die Lok zur Konkursmasse zählte, ergab sich die Chance, das Fahrzeug in letzter Minute zu retten. 1999 kam die Ge 4/4 zurück nach Graubünden. Mit Spendengeldern und dem uner-



Jetzt gibt es für Dampfloks wieder frisches Wasser in Filisur: Einweihung und Funktionstest des revidierten Wasserkranns an der Remise in Filisur. Auch Petrus steuerte seinen Anteil von oben bei.

möglichen Einsatz der Clubmitglieder konnte dieses Einzelstück in Poschiavo wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden. Seit 2010 steht sie wieder auf der Berninabahn im Einsatz vor Sondertagen.

Die zweite Lok ist die G3/4 Nr. 11, wegen ihrer Rolle im Heimatfilm „Heidi“ wird sie auch schlicht als „Heidi“ bezeichnet. Diese Dampflok aus dem Jahre 1903 war bis 1977 bei der RhB im Einsatz. Nach dem Verkauf an die Modelleisenbahnfreunde Eiger kam „Heidi“ auf dem Netz der Berner Oberlandbahn und der Brünigbahn zum Einsatz bis sie 1990 wegen eines Kesselschadens abgestellt werden musste.

Der Club 1889 holte 1999 die defekte Lok wieder nach Graubünden und stellte sie in der Remise Filisur ab, bis die finanziellen Mittel für einen neuen Kessel bereitstanden. Ziel war die Aufarbeitung als Dampflok mit Ölfeue-

rung, das gelang in Zusammenarbeit mit der Dampflok- und Maschinenfabrik DLM und vielen Arbeitsstunden der Vereinsmitglieder. Anfang 2014 standen die ersten Probefahrten an, gut ein Jahr später, am 20. März 2015, konnte die ersehnte Betriebsbewilligung erteilt werden.

Warum man sich für eine Ölhaube-Feuerung entschied, liegt auf der Hand. Dank einer elektrischen Vorheizanlage kann die Lok ohne Aufsicht über Nacht schonend vorgeheizt werden, und im Betrieb entfällt der Einsatz eines nachfolgenden Löschruges. Ausgerüstet mit dem neuen Kessel, den neuen Kolben und den neuen Schiebern sieht die Heidi wie neu aus. In Zukunft wird sie oft aus den Bänder Gleise zu sehen sein.

Für die historischen Fahrzeuge ist in Samedan mittlerweile eine neue Fahrzeughalle mit einer Gleislänge von 2 x 60 Metern errichtet worden, in der



Am 20. März 1999 startete der frisch revidierte Nostalgiezug C 2012 zur Jungfernfahrt von Samedan nach St. Moritz, gezogen von der Lok 1 Rhätia. Natürlich waren die aktiven Mitglieder des Clubs 1889 mit von der Partie.

Vollert Stolz präsentierte der Club 1889 damals sein Erstlingswerk. Der C 2012 floss daher in das Logo des Vereins ein und wurde zum Vorbild der Modelle von Brawa und LGB.



Der Klassiker der RhB dürfte bei der Jubiläumsveranstaltung natürlich nicht fehlen. Eine Fahrt mit dem Krokodil, den Salonwagen und dem Gourmino-Speisewagen von Samedan nach Bergün über den schönsten Teil der Albulastrecke konnte man sich als Bahnfan nicht entgehen lassen.



DIE ZUGKOMPOSITIONEN



So waren die sechs historischen Zugkompositionen geplant – am Festwochenende gab es dann doch leichte Abweichungen.

Grafik: Club 1889

Der ABe4/4 501 als „Fliegender Rhätier“ mit zwei Mittelstiegs-wagen – fast wie in den 40er Jahren.



drei verschiedenen Streckenabschnitten im Stundentakt verkehren:

- Pullmanexpress mit Krokodil Ge 6/6 414 und Salonwagen sowie der Fliegende Rhätier mit ABe4/4 501 und Mittelstiegs-wagen auf der Albulastrecke Samedan–Bergün;
- Holsboer-Express mit Dampflok H Heidi und zweiachsigen Personen-wagen sowie Lunghin-Express mit Ge4/6 353 und vierachsiger Dampfzugwagen und Stiva Retica auf der Engadiner-Linie Pontresina–S-chanf;
- Bellavista-Express mit Ge4/4 182 und BC110, C114 und zwei Aussichtswagen und Montebello-Express mit ABe 30 + 34 mit Piano-Bar auf der Bernina-Linie Pontresina–Ospizio Bernina.

Zusätzlich waren noch Fahrzeuge in Samedan und Pontresina ausgestellt. Schon am Freitag gab es einen ersten Sonderzugeinsatz. Mit der Dampflok Heidi fuhr der „Holsboer Memorial Express“ von Langquart über Klosters–Davos–Filisur nach Samedan. Fast alle Fahrgäste trugen eine historische Kleidung, darunter auch der neue RhB-Direktor Renato Fasclat. In Filisur gab es dann frisches Wasser für Heidi: Der Wasserkan an der Remise war durch den „Albula Bahn Club“ und die „JG Zügen Landwasser“ revidiert worden und konnte feierlich in Betrieb genommen werden.

Bei der Rätischen Bahn existieren noch weitere historische Fahrzeuge wie die G3/4 Nr. 1 Rhätia (derzeit wegen Kesselschadens abgestellt), die Schleppendampfloks 107 und 108 sowie die E-Loks 353, 414, 415 und der Triebwagen 501. Auch die Salonwagen, die über ein Sponsoring des Vereins Salonwagen seinerzeit ertüchtigt worden sind, die drei vierachsigen Dampfzugwagen und die beiden zweiachsigen Personenwagen A1102 und B2060 gehören zum historischen Fahrzeugpark der RhB.

Zum 20-jährigen Jubiläum des Club 1889 hatten sich die Vereinsmitglieder etwas Besonderes einfallen lassen: einen umfangreichen Zugverkehr mit sechs historischen Zuggarnituren, die im Engadin am 15. und 16. Oktober auf

Als frisch gebackene Öl-Lok muss Heidi auf längeren Fahrten ihren Brennstoffvorrat mitführen, denn Öl lässt sich nicht wie Kohle an jedem Schuppen lagern. Deshalb wurde der Hochbordwagen L3 6603, auf dem nun Ölbehälter fest eingebaut sind, hinter die Lok gekuppelt.

Der Fahrplan der Sonderzüge war recht stramm ausgelegt, denn zu den normalen Zügen im Stundentakt waren noch der Bernina-Express und der RE über Vereina nach Landquart unterwegs, so dass es auf dem Streckenabschnitt Bever–Samedan zeitweise reger Betrieb herrschte. Zeitweise standen im Bahnhof Bever bis zu drei Züge und warteten auf ihre Weiterfahrt.

Auch das Rahmenprogramm konnte sich sehen lassen. In Pontresina stand die Dampftrichterschleuder zur freien Besichtigung. Ein besonderer Gag war der Besuch von drei alten histori-

Nähere Informationen über den Club 1889 und die historischen Fahrzeuge findet man im Internet unter www.club1889.com.

schen Postbussen. Neben der An- und Abreise aus dem Rheintal wurden an beiden Tagen Fahrten analog den Sonderzügen nach Bergün, S-chanf und Ospizio Bernina angeboten. Der Club 1889 hat in beeindruckender Weise gezeigt, wie engagierte Eisenbahnfreunde mit Unterstützung von Sponsoren in der Lage sind, historische Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten.

Nostalgiezüge im Modell

Die sechs verschiedenen Nostalgiezüge kann der Gartenbahner auch auf seiner Anlage nachstellen, obwohl bei den Wagen einige Kompromisse nötig sind. Die meist kurzen Zuggarnituren sind vorbildgerechter. Der Holsboer Express mit der Dampflok Heidi und den zweiachsigen Personenwagen, der Pullman-Express mit dem Krokodil und den Salonwagen und der Montebello-Express mit den Bernina Triebwagen und mit dem Gourmino sind als Modelle bei LGB zu finden. Mit der Ge4/6 353 von Kiss und den

Plattformwagen von Train-Line und einem blauen Speisewagen kann der Lunghin-Express nachgestellt werden. Für den Bellavista-Express steht das Bernina-Krokodil von Kiss mit dem La Bucinada und den Aussichtswagen zur Verfügung. Wer den Fliegenden Rhätier nachstellen möchte, muss auf die geplante Auslieferung des ABe 501 von Eds Garten Bahn warten. Dazu gehören die Mittelstiegs-wagen der ersten Serie, die als Modelle leider nicht verfügbar sind. Als Kompromiss könnten die früheren Kis-Mittelstiegs-wagen der zweiten Serie verwendet werden, die nur gebraucht zu erwerben sind.

Klaus Himmelreich



Zugkreuzung des dampfbespannten Holsboer-Express mit dem von der Ge 4/6 353 gezogenen Lunghin-Express in Bever.

Der Bellavista-Express verkehrte mit offenen Aussichtswagen, als Zuglok stand das Bernina-Krokodil im Einsatz.

Die „Kessler Zwillinger“ ABe 30 + 34 mit der Piano-Bar, ein tolles Vorbild für die Gartenbahn.





LUNGHIN-EXPRESS (20 Jahre Club 1889, 16.10.2016)
Foto: Axel Bozier

XEL

Bahndotimer im Stundentakt

Der Club 1889 feierte am Wochenende 15.–16. Oktober 2016 seine 20-jährige Tätigkeit mit einem Grossanlass historischer Züge und Postautokurse zwischen Bergün, S-chanf und Ospizio Bernina. 6 stilreine RHB-Kompositionen aus den Jahren 1889–1939 waren im Stundentakt unterwegs. Fotos vom 16.10.2016.



Die Ge 6/6' 415 verlässt mit dem «Pullman-Express» Bever Richtung Spinas. Foto: M. Huber

La Ge 6/6' 415 quitte Bever en direction de Spinas avec le «Pullman-Express».



Der ABe 4/4 501 ist mit dem «Fliegender Rätier» im Val Bever unterwegs. Foto: T. Stutz

L'ABe 4/4 501 en route dans le Val Bever avec le «Fliegender Rätier».



In Bernina Suot trifft der «Montebello-Express» mit den ABe 4/4 30 und 34 auf den «Bellavista-Express» mit der Ge 4/4 182.

A Bernina Suot le «Montebello-Express» avec les ABe 4/4 30 et 34 rencontre le «Bellavista-Express» avec la Ge 4/4 182.



In La Punt-Chamuesch kreuzt der «Lunghin-Express» mit der Ge 4/6 353 den «Holsboer-Express» mit der G 3/4 11 «Heidi».

A La Punt-Chamuesch le «Lunghin-Express» avec la Ge 4/6 353 croise le «Holsboer-Express» tracté par la G 3/4 11 «Heidi». Fotos: T. Keller

22.56

Stundentakt mit historischen RhB-Zügen im Engadin

Am dritten Oktoberwochenende feierte der „Club 1889“ sein 20jähriges Bestehen; er widmet sich dem Erhalt von historischen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn (RhB). Aus diesem Anlass führte die G 3/4 11 „Heidi“ am 14. Oktober 2016 einen Extrazug ab Landquart über Davos und die Albulalinie nach Samedan. Am 15. und 16. Oktober rollten insgesamt sechs aus historischem Rollmaterial bestehende Kompositionen auf den Strecken Pontresina – Ospizio Bernina, Pontresina – S-chanf und Samedan – Bergün, und das überwiegend stündlich. Fahrten mit historischen Postautos und weitere Angebote rundeten das Programm ab. Die Betriebsführung gestaltete sich sehr anspruchsvoll; auf den

durchwegs eingleisigen Strecken verkehrten pro Stunde bis zu drei Zugpaare. Besonders gut ausgelastet waren der Bahnhof Samedan sowie der nördlich anschliessende Abschnitt Samedan – Bever mit teilweise mehr als zehn Zügen pro Stunde. Die Regionalzüge Pontresina – Scuol-Tarasp waren zudem sehr verspätungsanfällig, da sie an diesem Wochenende letztmals durch den Vereinatunnel umgeleitet wurden und dort die Fahrtrichtung wechseln mussten (siehe SER 7/2016, S. 371). Die G 3/4 11 erlitt am 16. Oktober gegen 13 Uhr einen Schaden am Wasserkasten; ein Zugpaar Samedan – S-chanf fiel deshalb aus. Für den Rest des Tages sollte die Ge 2/4 222 einspringen; die Dampflokomotive war aber

nach kurzer Zeit repariert und konnte ihren Dienst wieder aufnehmen.

Begonnen hatte der Club 1889 seine Arbeit 1996 in Samedan mit der Aufarbeitung des C 2012 (Baujahr 1889). 1999 wurden zwei Gruppen in Poschiavo und Chur gegründet. Im Lauf der Jahre restaurierten Mitglieder in ihrer Freizeit Personenwagen (BC 110, B 2138, C 114), Gepäck- und Postwagen (D 4052, Z 26, F 4004) sowie Güterwagen (N 1513/1520, Gbk-v 5563, K1 5615, L 6603). Auch die Wiederinbetriebnahmen des Bernina-Krokodils Ge 4/4 182 (siehe SER 6/2010, S. 271) sowie der G 3/4 11 (siehe SER 3/2016, S. 113) sind dem Club 1889 zu verdanken. Als nächstes steht die Aufarbeitung des C 2026 aus dem Jahr 1897 an.

Im Frühjahr hatte der Bau der Halle über zwei Abstellgleisen des Bahnhofs Samedan begonnen, in der künftig historisches Rollmaterial witterungsgeschützt abgestellt werden kann (siehe SER 4/2016, S. 164). Mitte Oktober war das Bauwerk bereits weitgehend fertiggestellt. (fsch)



Links: Die Ge 4/4 182 führt die zweiachsigen Wagen B 2096, C 114, BC 110 und B 2100 von Pontresina nach Ospizio Bernina, hier kurz nach der Abfahrt beim Überqueren des Rosegbachs (Foto: E. Suter, 16. Oktober 2016).

Gegenüberliegende Seite:

Oben: Der ABe 4/4 501 mit dem vom Club 1889 restaurierten D 4052 sowie den B 2303 und A 1251 als Extrazug Samedan – Bergün (Foto bei Bever: F. Scheeder, 16. Oktober 2016).

Unten: Die Ge 4/6 353 pendelte am 16. Oktober 2016 mit dem WR-S 3821, den beiden Wagen B 2246 und 2247 der ehemaligen Chur – Arosa-Bahn sowie dem Z 26 zwischen S-chanf und Pontresina, hier bei La Punt-Chamuesch (Foto: F. Scheeder).



22.58



22.59

DAS ^{RhB} ERBE BAHNOLDTIMER IM STUNDENTAKT

GRAZCHA FICH – HERZLICHEN DANK

Die Jubiläumstage gehören schon der Vergangenheit an. Es war ein Anlass mit vielen Besuchern aus der ganzen Welt und von grossem Medieninteresse europaweit.

Es bleibt uns noch, allen, die in irgend einer Art am Anlass mitbeteiligt waren, herzlich zu danken:

- Allen Voluntaris für ihren grossen Einsatz bei den Vorbereitungen und bei der Durchführung des Anlasses
- Der Rhätischen Bahn, Direktion, Kommunikation und Bahnpersonal für die herausragende Zusammenarbeit und für die Zurverfügungstellung der Werkstätte Samedan
- Der Gemeinde Samedan für ihre grosszügige Unterstützung
- Unseren Sponsoren und Clubmitgliedern
- Vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, welche uns für diesen Anlass schriftlich und via Medien gratuliert haben
- Den Print- und TV-Medien aus ganz Europa für Ihre Präsenz und insbesondere für die vielen Informationen im Vorfeld des Anlasses

Für den Club 1889

Gian Brüngger, Präsident

Fredy Pfister, OK-Präsident

Rhätische Bahn AG
Infrastruktur
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Telefon +41 (0)81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Christian Florin
Direktwahl +41 (0)81 288 62 88
Fax +41 (0)81 288 64 88
E-Mail christian.florin@rhb.ch

Herr
Fredy Pfister
Uetlibergstrasse 99
8045 Zürich

Chur, 22. April 2016 CF/bj

Chronik des Clubs 1889

Allegra, lieber Herr Pfister

Letzte Woche durfte ich über Piotr Caviezel die neue Chronik des Clubs 1889 entgegen nehmen. Ich habe mich sehr darüber gefreut.

Es ist Euch gelungen, ein gut illustriertes Werk mit vielen Informationen zu erstellen, welches auf eine spannende Art einen Blick auf die letzten 20 Jahre des Clubs 1889 wirft. Es macht grossen Spass in diesem Buch zu blättern und auf viele bekannte RhB'ler zu stossen und dann in Erinnerungen zu schwelgen.

Ich danke Ihnen und dem Club 1889 ganz herzlich für die tolle Arbeit unter dem Jahr und gratuliere Euch, auch im Namen der Rhätischen Bahn, ganz herzlich zu der neuen Chronik. Mit der grossen Freiwilligenarbeit leistet Ihr auch einen wichtigen Beitrag für das Image der Rhätischen Bahn und dies weit über unsere Landesgrenzen hinaus.

Für Euer weiteres Wirken wünsche ich Euch alles Gute und freue mich auf die weitere, gute Zusammenarbeit mit Euch.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn
Geschäftsleitung



Christian Florin
Stv. Direktor / Leiter Infrastruktur

Rhätische Bahn AG
Direktion
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 (0)81 288 63 60
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Renato Fasciati
E-Mail renato.fasciati@rhb.ch

Fredy Pfister
Uetlibergstrasse 99
8045 Zürich

Chur, 18. Oktober 2016

Ein herzliches Dankeschön

Allegra, sehr geehrter Herr Pfister

Am vergangenen Wochenende feierte der Club 1889 sein 20jähriges Jubiläum. Die offiziellen Glückwünsche durften wir Ihnen bereits überbringen. Zahlreiche RhB-Vertreter haben sich vor Ort ein Bild über die Feierlichkeiten gemacht. Das Programm war sehr attraktiv und abwechslungsreich gestaltet. So war denn auch die Resonanz der vielzählig angereisten Besucher aus dem In- und Ausland äusserst positiv.

Wir möchten uns für Ihr persönliches Engagement und die tolle Mannschaftsleistung des Club 1889 recht herzlich bedanken. Und ganz besonders für Ihren unermüdlichen Einsatz zu Gunsten des historischen Rollmaterials der RhB und der Bündner Bahnkultur.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen weiterhin viel Erfüllung und spannende Projekte mit dem Samedner Club 1889 und freuen uns auf eine weiterhin partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Renato Fasciati
Direktor



Piotr Caviezel
Leiter Vertrieb