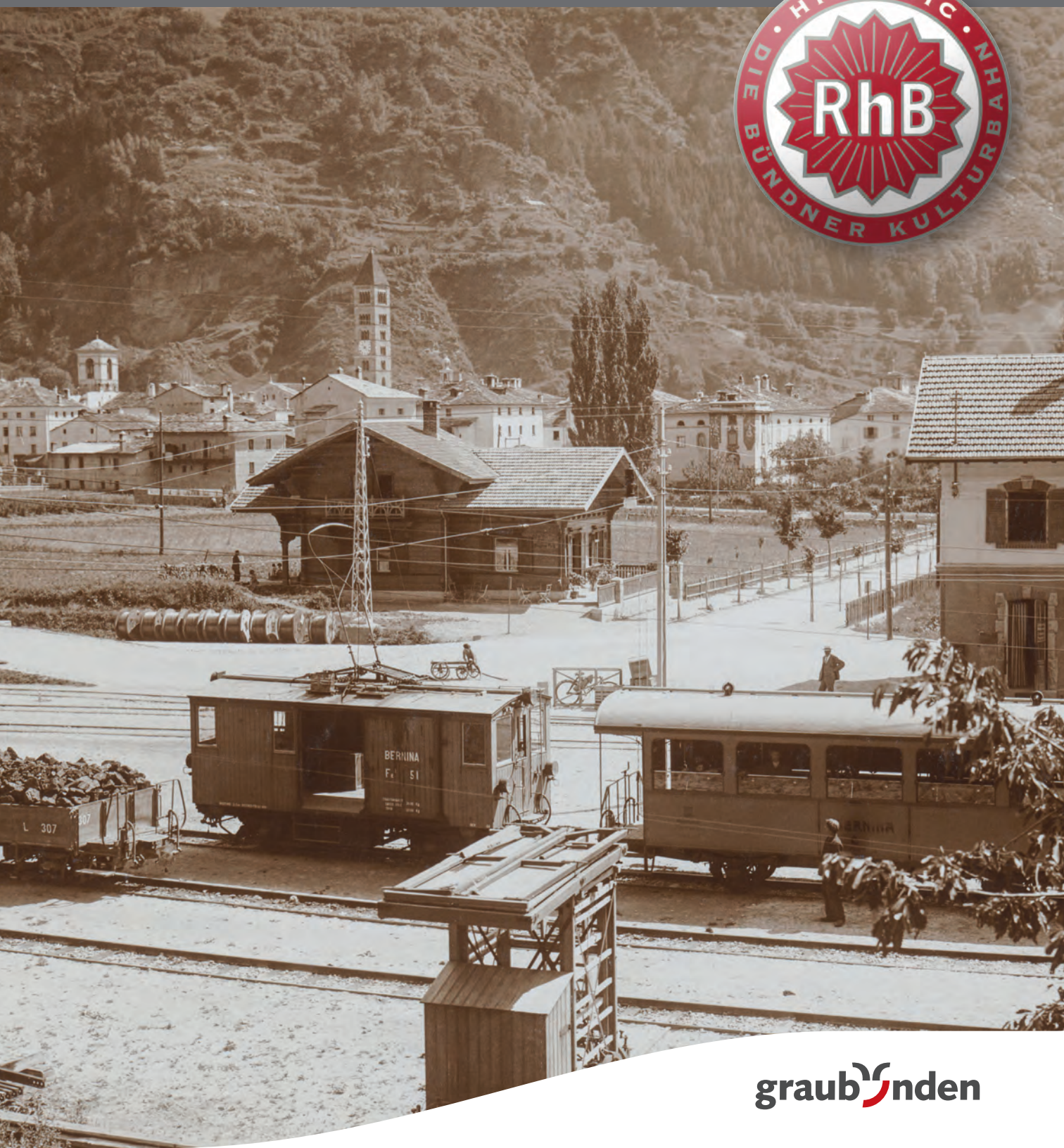


19. JAHRGANG

2023

Die Bündner Kulturbahn





Bahngeschichten in und um Graubünden

Episoden aus dem Bahnalltag auf rätschen Schienen

Wer Graubünden hört, denkt sofort auch an die RhB – die Bündner Staatsbahn schlechthin. Bernina- und Glacier-Express, der Landwasserviadukt und die Krokodilloks sind Symbole dieser Alpenbahn. Doch die Bahnlandschaft in und um Graubünden ist wesentlich vielfältiger. Daneben haben auch andere Bahnen wichtige Erschliessungsfunktionen. Was alles auf deren Gleisen bisher geschah, darüber berichtet diese Ausgabe mit 15 zufällig ausgewählten Geschichten in Wort und Bild.

Auszug aus dem Inhalt:

- R(h)ätisch und Graubünden, was heisst das?
- Militärpferdetransport im Misox am 27. Januar 1987
- Personenzüge auf dem AlpTransit-Anschlussgleis bei Sedrun
- Die Rheinbrücke der SBB bei Bad Ragaz
- Kollaudationsfahrt mit der Ge 4/4' 602 im August 1947

LOKI Spezial Nr. 53

→ **Autoren**
Peter Pfeiffer
Tibert Keller

→ **Umfang**
132 Seiten

→ **ISBN**
978-3-7272-8398-7

→ **Preis**
CHF 29.90 / EUR 29,90

→ **Erscheint am**
2. Oktober 2023

Einfach und bequem online vorbestellen unter

www.staempfliverlag.com/lokishop



Stämpfli Verlag AG | Postfach | CH-3001 Bern | Tel. +41 (0)31 300 63 25 | Fax +41 (0)31 300 66 88 | loki@staempfli.ch | www.loki.ch

10

Nach 113 Jahren ausgerangiert
DER GÜTERMOTORWAGEN
De 2/2 151



63

NEUE STIFTUNG
«GRÜN & CHROM»

Inhalt

4
Vorwort
HISTORISCHES ERBE VERPFLICHTET – AUCH IN ZUKUNFT!

8
Archivperle
WIR FAHREN AUF DEN BÜNDNER BAHNEN

33
Zeitreise
CHUR, IHRE NÄCHSTEN ANSCHLÜSSE...

62
IMPRESSUM

BERNINA-EXPRESS
Poschiavo – Pontresina
Chur

36 50 Jahre Bernina Express
IN EINEM ZUG VON CHUR NACH TIRANO



50

kulturbahner@work
«VEREINT IM VEREIN...»

Das Bündner
Bahnkultur
Magazin



Reto Cramer,
Präsident Historic RhB

Vorwort

Historisches Erbe
verpflichtet –
auch in Zukunft!

*Liebe Leserin, lieber Leser
Stimada lectoura, stimò lectour
Cara lettrice, caro lettore*

Die Bündner Bahnkultur wurde mir faktisch in die Wiege gelegt: Als Sohn des Stationsvorstandes von Surava bin ich direkt an der Albulalinie aufgewachsen und habe mich bereits während meiner Kantonsschulzeit für bessere Verbindungen im öffentlichen Verkehr ins Albulatal eingesetzt. Nicht verwunderlich also, dass mich mein Ferienjob zur RhB führte – als Frequenzerheber. Zwar habe ich dann beruflich einen anderen Weg eingeschlagen, der Bahn bin ich aber immer noch sehr verbunden – als Stiftungsratspräsident des Bahnmuseums und regelmässiger Zugfahrer. Und so kam ich auch mit Historic RhB in Berührung.

*Gesetzliche Grundlagen sind jetzt
geschaffen*

Unter dem Dach von Historic RhB haben sich diejenigen Vereine und Organisationen zusammengeschlossen, welche sich dem historischen Erbe der RhB verschrieben haben. In diesen Organisationen wird sehr viel Freiwilligenarbeit geleistet, um dieses Erbe auch der Nachwelt zu erhalten. In einer Zeit, in der die Gesellschaft immer individueller wird, ist dies keine Selbstverständlichkeit und verdient unsere Wertschätzung. Es ist aber auch die Zeit, in welcher die RhB einen grossen Wandel durchlebt, in welcher die Sicherung des historischen Erbes der RhB im Spannungsbogen zu immer neuen Anforderungen an das neuzeitliche System Eisenbahn steht. Dies hat zwischenzeitlich auch die Politik erkannt: Im Dezember 2016 hat der Grosse Rat des Kantons Graubünden einen Auftrag zur Ergänzung des Leistungsauftrages der RhB zur Vermarktung der Bündner Kulturbahn mit 62 zu 54 Stimmen, bei einer Enthaltung, angenommen. Und dies obwohl die Regierung ihn wegen fehlender gesetzlicher Grundlage ablehnte. Der Grundstein für eine neue Bahnkulturstrategie war gelegt! Eine direkte Folge davon war die Einführung der historischen, fahrplanmässigen Züge zwischen Davos und Filisur – ein grosser Erfolg! In der Augustsession 2022 folgte der nächste Schritt: Die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr. Der neue Art. 35 legt fest, dass der Kanton an Massnahmen zum Erhalt und zur Vermittlung des geschichtlichen und kulturellen Erbes des öffentlichen Verkehrs Beiträge gewähren kann.

Damit ist die noch fehlende gesetzliche Grundlage geschaffen. Sie war im Parlament völlig unbestritten, was nicht zuletzt auf die effektive Lobby-Arbeit von verschiedenen

Mitgliedern von Historic RhB zurückzuführen ist. Auch auf Bundesebene gibt es gute Neuigkeiten: Im Dezember 2022 haben National- und Ständerat – entgegen der Empfehlung des Bundesrates – beschlossen, im Personenbeförderungsgesetz eine neue Bestimmung aufzunehmen (Art. 28 Abs. 1^{er}), dass zu den ungedeckten Kosten gemäss Planrechnung auch Kosten für das historische Rollmaterial zählen.

*Trotzdem braucht es den Dachverband
mehr denn je*

Man könnte sich nun fragen, ob es den Dachverband von Historic RhB unter diesen Voraussetzungen noch braucht. Ich bin überzeugt: Ja, mehr denn je! Die Gesetze auf kantonaler und nationaler Ebene stehen zwar, aber die Umsetzung muss noch folgen. Und da wird unserem Verband eine noch wichtigere Funktion zukommen. Die Strategie Bahnkultur basiert auf dem Fundament der Sicherung des Schutzes und der Pflege. Der Gedanke, das historische Erbe nutzbar und erlebbar zu machen, bildet das Dach der Bündner Kulturbahnstrategie, die letztlich auch eine wirtschaftliche Wertschöpfung in unserem Kanton und in seinen vielfältigen Talschaften generieren soll. Was nützen die Zeugen alter Zeit, verstaubt irgendwo in einem Keller oder in einer Halle, wo sie niemand sieht und wo sie in Vergessenheit geraten? Ziel muss es sein, dass das historische Erbe auch zugänglich gemacht wird – ganz nach dem Grundsatz: Tue Gutes und sprich darüber oder eben: Machen wir es auch erlebbar.

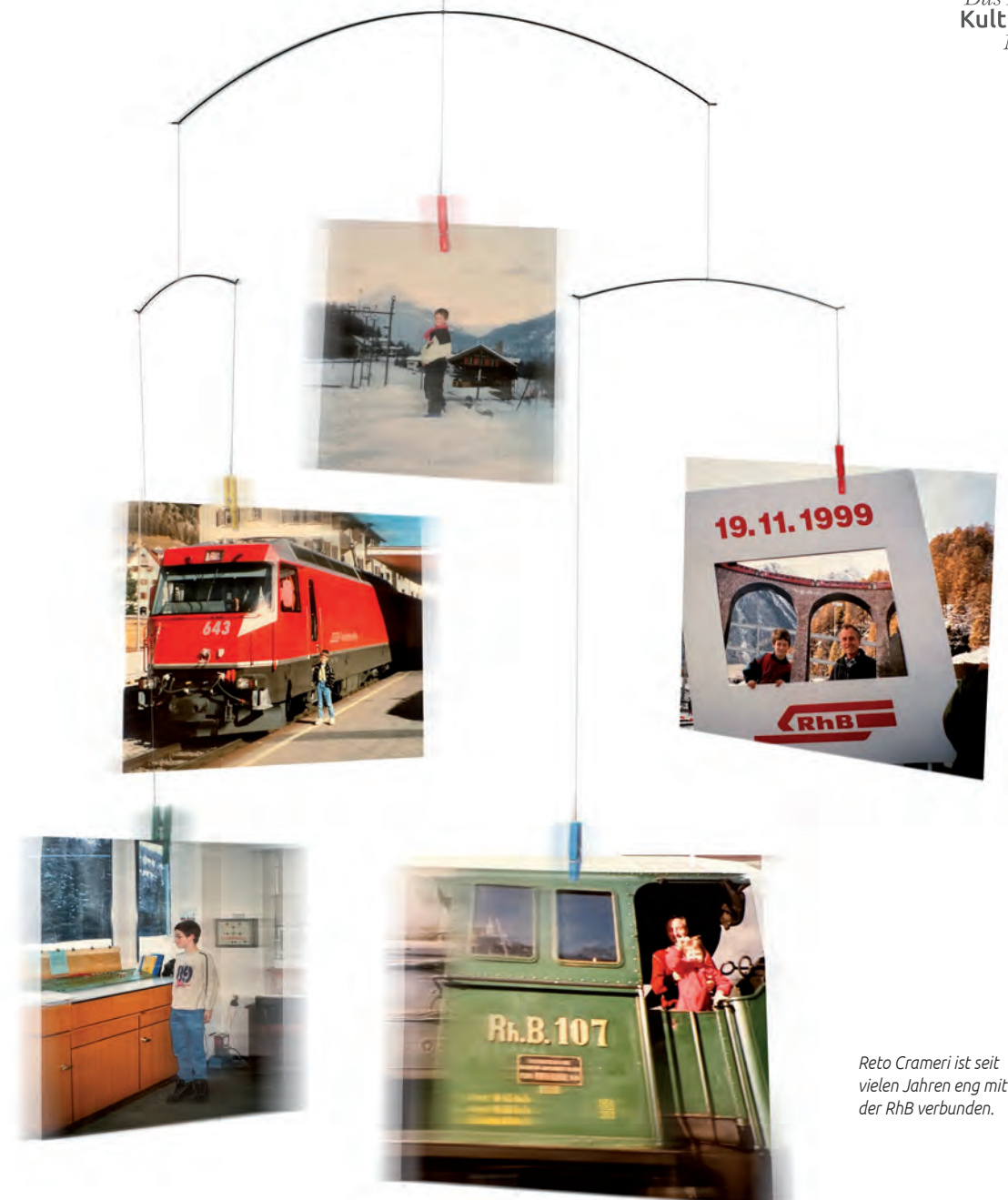
Fahrzeuge, Gegenstände und Geschichten aus alter Zeit begeistern Jung und Alt. Darin liegt ein grosses Potenzial, das wir für die Zukunft nutzen müssen. Im Sinne eines Dachverbandes ist es aber auch klar, dass den angeschlossenen Vereinen und Organisationen weiterhin eine grosse Unabhängigkeit zukommen muss. Denn dort wird nach wie vor die Knochenarbeit geleistet. Historic RhB kann und soll aber weiterhin unterstützend wirken, sei es als Sprachrohr gegen aussen oder in der Schaffung einer gemeinsamen Vermarktung unserer einmaligen Produkte. Gleichzeitig muss sich der Verband auch weiterentwickeln. Um in Zukunft unsere Aufgaben erfüllen zu können, arbeiten wir daran, unsere Strukturen weiter zu professionalisieren und rund um Historic RhB ein richtiges Kompetenzzentrum für das historische Erbe der RhB aufzubauen. Dabei wollen wir gemeinsam mit den RhB-Verantwortlichen die Umsetzung der Bahnkulturstrategie begleiten und eigene Massnahmen initiieren.

Freie Fahrt mit dem
öffentlichen Verkehr in
ganz Graubünden.

BÜGA

Das Bündner Generalabonnement

invia – gemeinsam unterwegs. **graubünden**



Reto Crameri ist seit
vielen Jahren eng mit
der RhB verbunden.

Damit dies gelingt, haben wir eine professionelle Geschäftsstelle auf die Beine gestellt. Sie ist im Bahnmuseum Albula angesiedelt und kommuniziert aktiv und zeitnah, koordiniert Aktivitäten und initiiert neue Projekte. Weitere Themen, um die wir uns in Zukunft kümmern werden, sind unter anderem der Aufbau eines gut strukturierten Archivs und die Inventarisierung und Unterbringung der historischen Fahrzeugflotte der RhB. Die Arbeit wird uns also nicht ausgehen. Packen wir es gemeinsam an!

Alles Gute zum Geburtstag

Vor zwanzig Jahren wurde Historic RhB gegründet. Wahrlich ein Grund zum Feiern! Denn es ist nicht selbstverständlich, dass sich so viele Vereine und Organisationen zu einem starken Dachverband zusammengeschlossen haben.

All denjenigen, die in den letzten Jahren dazu beigetragen haben, den Dachverband Historic RhB zu stärken, gebührt grösster Dank und Anerkennung. Ein besonderer Dank geht auch an all diejenigen, welche sich tagtäglich in den angeschlossenen Organisationen mit viel Herzblut, Begeisterung und Leidenschaft für den Erhalt des historischen Erbes der Bündner Staatsbahn einsetzen. Vieles wurde in diesen zwei Jahrzehnten aufgleist und realisiert – aber es liegt noch viel Arbeit vor uns!

Historic RhB wünsche ich von Herzen alles Gute zum verdienten, runden Geburtstag und für die Zukunft viel Mut, Weitsicht und einen starken Zusammenhalt. So können wir zusammen auch weiterhin die Bahngeschichte prägen und weiterentwickeln.

Dr. Reto Crameri

Präsident Historic RhB

Wir fahren auf den Bündner Bahnen



Oben: Am Ausgang der Schynschlucht bei der Ruine Campi.

Links: Der Zug der Rhätischen Bahn beim Schloß Rhäzüns. Das Schloß wurde im 12. Jahrhundert erbaut und dient jetzt als Ferienhaus für Auslandschweizer.

Unten: Die 164 m hohe Brücke der Rhätischen Bahn über die Albula bei Solis.

Rechts: In der wilden Zügenschlucht zwischen Filisur und Davos.

(Behördlich bew. 13. 8. 41 gem. BRB, v. 3. 10. 39)

Der imposante, 88 m hohe und 210 m lange Wiesener Viadukt in der Zügenschlucht.

Oben: Der 62 m hohe und 287 m lange Viadukt der Chur-Arosa-Bahn über die Plessur bei Langwies.

Rechts außen (Mitte): Auf dem Berninapaß, wo der Schnee noch nicht rationiert ist. Für das Jahr 1925 zeigt die Tafel eine Schneehöhe von 6,2 m.

Oval rechts: Die Berninabahn mit Morteratschgletscher, Bellavista (3927 m) und Piz Morteratsch (3754 m).

Oval links: Einer der drei Albulaviadukte mit Blick auf Piz d'Aëla (3340 m).

Archivperle

Eine kunstvoll arrangierte Doppelseite, gefunden im Archiv der RhB, erschienen am 30. August 1941 in der «Schäubli's illustrierten Zeitung für die Schweizer Familie». Es erscheint auf den ersten Blick fast etwas bizarr: Während rund um die Schweiz Millionen von Menschen in den Wirren des Zweiten Weltkriegs ums Leben kamen,

buhlten die Bündner Bahnen mit allen Mitteln um Passagiere; der zuvor florierende Markt mit Touristen aus dem Ausland brach fast vollständig ein und riss riesige Löcher in die Kassen der RhB, der Bernina-, Misoxer- und der Arosabahn, welche damals noch als eigenständige Unternehmen fungierten. Also sollte das Schweizervolk –

oder wenigstens diejenigen, welche nicht in den Aktivdienst der Armee eingezogen wurden – in die Bresche springen. Wie wir das ja vor drei Jahren auch wieder erlebten, als uns als Folge der Coronapandemie der damalige Bundesrat Ueli Maurer ans Herz legte: «Machen Sie Ferien in der Schweiz!» ■

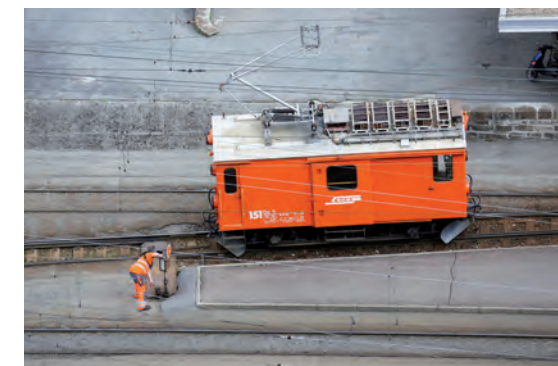
Nach 113 Jahren ausrangiert

Der Gütermotorwagen De 2/2 151

Zur Grundausrüstung des Fuhrparks der zwischen 1908 und 1910 eröffneten Berninabahn zählte nebst 14 Trieb-, 16 Personen- und 28 Güterwagen unter anderem auch ein sogenannter Gütermotorwagen, der heutige De 2/2 151, damals noch als Fe 2/2 51 bezeichnet. Das 1908 von Alioth in Münchenstein und der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen am Rheinfall gebaute Gefährt stand stolze 113 Jahre lang im Einsatz, die meiste Zeit davon im Rangierdienst. Ein Rekord; kaum eine andere Eisenbahngesellschaft in der Schweiz hielt eine Rangierlokomotive so lange in Betrieb, und das beinahe täglich. Tempi passati: Vergangenen Sommer wurde der Oldtimer abgestellt.

TEXT Christoph Benz

Poschiavo, Campocologno und im Sommer jeweils Ospizio Bernina. Während Jahrzehnten war er auf diesen Stationen zu Hause, der De 2/2 151; nur selten verschlug es ihn auf die Nordseite, etwa dann, wenn während des Alpaufzugs Viehzüge in Bernina Lagalb entladen wurden. Ein wahrer «Pus'ciavin», ein Puschlaver also, beim Personal durchaus beliebt: Handlich in der Bedienung, robust und ohne Schnickschnack. Ein Fahrzeug, das trotz seines stolzen Alters in der Eisenbahnszene bisher wenig Beachtung fand. Das dürfte einerseits daran liegen, dass das Gefährt praktisch zeitlebens im Rangierdienst eingesetzt wurde; andererseits aber auch, weil selbst in den grossen Archiven wie etwa demjenigen der Rhätischen Bahn, im Staatsarchiv Graubünden oder im Archiv des Verkehrshauses in Luzern wenig bis keine Unterlagen zu diesem Berninabahn-Einzelgänger zu finden sind. Nichts desto trotz haben wir uns zum Ziel gesetzt, seine Geschichte so gut wie



Morbider Charme: Rangierarbeiter und Gepäcktriebwagen bringen etwas Farbe in die triste Betonwüste des Bahnhofs Poschiavo, 7. Juni 2016.

möglich zu dokumentieren, ohne uns dabei in technische Einzelheiten zu verrennen. Denn auch wenn es viele Lücken gibt im Lebenslauf des De 2/2 151: Die zahlreichen Umbauten und Modernisierungen, welches das Fahrzeug im Lauf der Zeit erfuhr, wurden in der Fachliteratur verschiedentlich schon mehr oder weniger ausführlich behandelt und werden hier jetzt nicht nochmals aufgewärmt. Vielmehr konzentrieren wir uns auf die bis dato kaum aufgearbeitete Entstehungsgeschichte dieses Gütermotorwagens. Eine Geschichte, die mehrere Wendungen nahm.

Am 18. Dezember 2010 «verirrte» sich der De 2/2 151 mit Güterlast bei bestem Winterwetter für einen Fototermin auf die damals noch einspurige Strecke oberhalb von Poschiavo.

Fotos: Christoph Benz

Legende.

Erbaut von: E. J. Alioth u. F. J. Teichmann.

Anschaffungswert: ?

In Dienst gestellt: Februar 1909.

Gewicht: 12.500 kg.

minimales Adhäsionsgewicht: 12500 kg.

Radstand: 3.500 mm.

totale Länge über Puffer: 7.380 mm.

maximale feste Höhe: 3.150 mm.

Einteilung des Kastens: Gepäckraum

Triebachse ϕ im Laufkreis: 850 mm

Motorwagen: Stromsystem: Gleichstrom
 maximal zul. Spannung: 750 - 1000 Volt
 " " Stromstärke: 180 Amp.
 " " Geschwindigkeit: 45 Km/Std.
 Leistung am Radumfang: 120 P. S.

Operativmotoren: Type: C. T. M. 65
 Spannung: 750 - 1000 Volt
 Stromstärke: 60 Amp.
 Bauenzahl: 515
 Norm. Leistung: 75 P. S.
 Übersetzungsverhältnis: 1 : 4,5

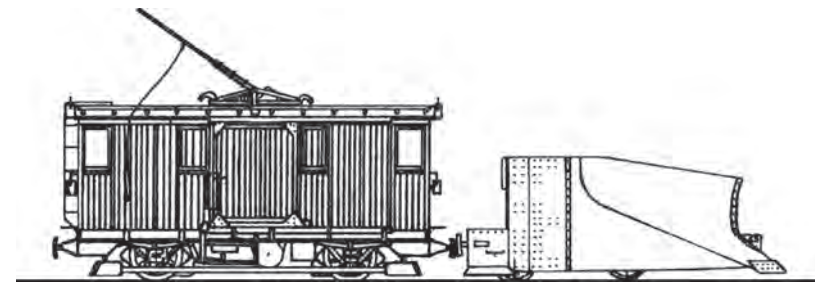
Ein selbstfahrender Schneepflug

Zuständig für die Lieferung der kompletten elektrischen Einrichtungen und des Rollmaterials für die 61 Kilometer lange Berninabahn von St. Moritz nach Tirano war die Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein. Im Liefervertrag von 1906, abgeschlossen zwischen dem «Baukonsortium für die Berninabahn» und der Firma Alioth in Münchenstein, findet sich im Kapitel Rollmaterial nebst einer Auflistung der in Auftrag gegebenen Trieb-, Personen und Güterwagen folgender Eintrag: «Ein Schneepflug mit Motorantrieb». Und damit beginnt die Geschichte des De 2/2 151, welcher tatsächlich als grosser Motorschneepflug hätte konstruiert werden sollen. Dieser wäre vor allem in der Übergangszeit im Herbst und im Frühling bei Neuschnee zum Einsatz gekommen; für die harten Wintereinsätze bestellte die Berninabahn bereits im September 1910 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur eine erste «Dampf-Schneesleudermaschine mit eigener Fortbewegung», die heutige X rot d 9213. Denn bereits während dem Bau der ursprünglich nur für Sommerbetrieb ausgelegten Strecke über den Berninapass fassten die Verantwortlichen den ganzjährigen Betrieb ins Auge. Einerseits aus wirtschaftlichen Überlegungen, andererseits aber auch, weil sich nur schon während der Bauphase die Schneeräumung und die Instandstellung der durch die Schneemassen jeweils verursachten Schäden an Gleisen und Fahrleitung im Frühling zu aufwändig und zu teuer entpuppten.

Planänderung

Auch wenn sich der Grundgedanke eines motorisierten, also eines selbstfahrenden Schneepflugs für eine Gebirgsbahn wie eben derjenigen über den Berninapass durchaus nachvollziehen lässt, scheint es, dass die Ingenieure der Firma Alioth entgegen ersten Überlegungen plötzlich nicht mehr überzeugt waren von dieser Idee, hätte doch das Gefährt je nach Bauart neben seiner Hauptaufgabe, der Schneeräumung, kaum andere Nebenaufgaben übernehmen können. Jedenfalls erhielt die Direktion der Berninabahn

im März 1908 einen Brief aus Münchenstein mit zwei neuen Planskizzen: Die eine zeigte einen klassischen, nicht motorisierten Schneepflug auf zwei Achsen, die andere einen kurzen, zweiachsigen Gepäcktriebwagen, dazu folgende Erläuterung: «Wie sie sehen, haben wir einen auf eigenen Achsen laufenden Schneepflug vorgesehen, welcher uns nach längeren Studien für den Verkehr am besten passend erschien. Es ist bei demselben kein eigenes Haus für das Bedienungspersonal vorgesehen, da das Personal sich in dem hinter dem Pflug befindlichen zweiachsigen Motorwagen aufhalten kann. [...] Der Schneepflug wird vom Motorwagen gestossen und kann selbstverständlich auch vor jeden vierachsigen Motorwagen gestellt werden. Jedoch ist der zweiachsige Motorwagen speziell dafür geeignet, weil sich die Leute mit anderen notwendigen Requisiten in



Das finale Projekt: Schneepflug und Motorwagen als separate Fahrzeuge, skizziert im Ablieferungszustand. Grafik: Gian Brüngger

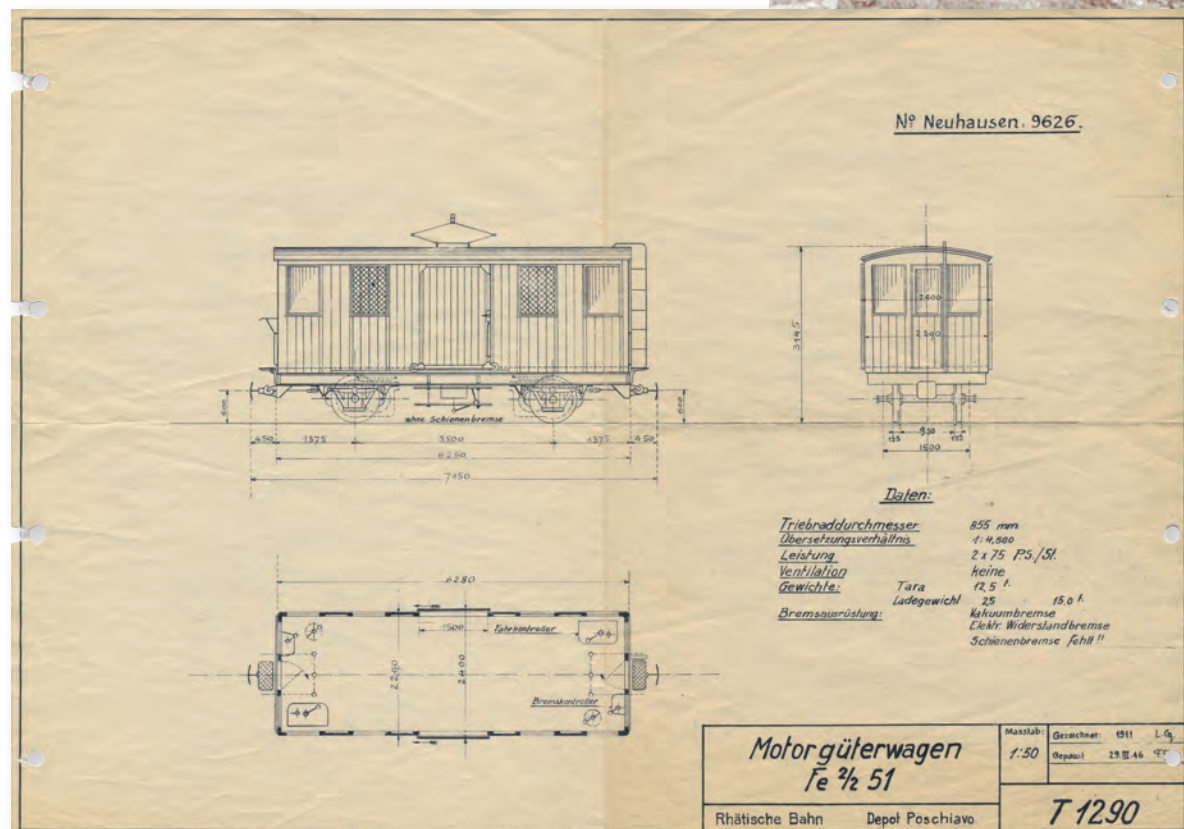
demselben besser aufhalten können als in einem Personen-Motorwagen». Und auch wenn es so nicht direkt geschrieben stand, eröffnete der überarbeitete Plan beinahe unbegrenzte Möglichkeiten, für was so ein Gepäcktriebwagen alles genutzt werden kann: Von Rangier- über Bahndiensteneinsätze, Vorspanndienste bis hin zur Führung von kurzen Personenzügen. Ein Mädchen für alles sozusagen. Kein Wunder also, dass dieser Vorschlag grossen Beifall fand bei den Herren der Berninabahn; die neuen Pläne wurden also dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement – dem heutigen Bundesamt für Verkehr – zwecks Genehmigung eingereicht. Offenbar aber hatte sich in den Unterlagen ein gravierender Fehler eingeschlichen. Dort stand nämlich, dass der Gepäcktriebwagen mit siebeneinhalb Tonnen Last beladen werden könne; das Leergewicht betrage zwölf Tonnen. Das Eisenbahndepartement intervenierte: «Der vorgesehene zachsige Güter-Motorwagen mit 12 Tonnen Tara und 7,5 Tonnen Tragkraft darf auf den Brücken Ihrer Bahn nicht verkehren». Er war schlicht zu schwer, der Achsdruck zu hoch.

Blick ins Maschinenbuch des damaligen Fe 2/2 51, wo sämtliche Reparaturen, Revisionen und die jährlichen Kilometerleistungen handschriftlich dokumentiert wurden, und zwar ab 1909 bis in die 1950er-Jahre. Auf der ersten Seite die Legende mit den technischen Daten. Der Anschaffungswert – hier mit einem Fragezeichen versehen – konnten wir trotz intensiver Archivrecherche bislang nicht ausfindig machen.

Die für die Konstruktion verantwortliche Alioth antwortete darauf, eine Nutzlast von siebeneinhalb Tonnen sei gar nie vorgesehen gewesen. 15 Tonnen Gesamtgewicht inklusive Ladung, welche maximal drei Tonnen betragen dürfe, das sei ihr Plan. In einem Dokument, geschrieben im April 1908, heisst es dazu: «In erster Linie ist der Güter-Motorwagen als Schneepflug-Motorwagen vorgesehen, wo eine nennenswerte Belastung desselben nicht eintritt. Im Sommer wird der zweiachsige Motorwagen speziell für grössere Sperrgüter, auch für Koffern ect. mit Vorteil benutzt werden. Das Ladegewicht würde hierbei niemals über 3 Tonnen gehen».

Einspruch aus Bern

Wer nun aber denkt, dass die Sache für das Eisenbahndepartement damit gegessen war, der irrt. «Wir gestatten uns, hierauf zu erwidern, dass bei diesem Missverständnis [...] keine Garantie vorhanden ist, dass der Wagen im Betriebe nicht erheblich mehr belastet wird, wobei dann die Brücken überanstrengt würden. Ausserdem hätte ein Wagen mit so geringer Ladefähigkeit, abgesehen von Schneepflugfahrten, nur beschränkte Verwendbarkeit. Wir halten es daher für angezeigt, dass der vorgesehene Güter-Motorwagen durch einen solchen von passender Bauart ersetzt werde.» Oder anders gesagt: Mit einem dermassen unwirtschaftlichen «Spielzeug», wie es Alioth zu bauen



Eine recht rudimentäre Typenskizze des Fe 2/2 51, abgeleitet womöglich durch einen der früheren Projektentwürfe. Sogar bei den Massangaben gibt es im Vergleich zu den im Maschinenbuch eingetragenen Werte Differenzen (siehe Seite 12).
Sammlung
Christoph Benz

Hochbetrieb in der Station Bernina Hospiz: Soeben ist ein Richtung Süden fahrender Zug angekommen, daneben wartet der Fe 2/2 51 auf weitere Aufgaben, der Wagenführer lehnt sich aus dem Fenster. Da der hier zu erkennende Lyrabügel bereits Anfangs 1911 durch einen Pantographen ersetzt wurde, dürfte diese Szene im Sommer 1910 – also kurz nach Aufnahme des durchgehenden Verkehrs – aufgenommen worden sein.

Archiv Verkehrshaus der Schweiz

beabsichtigte, waren die Beamten in Bern nicht einverstanden. Nun sah sich Alioth in Bedrängnis, befand sich doch das Fahrzeug bereits im Bau. In einem Anfang Mai 1908 an die Direktion der Berninabahn verschickten Brief betonte die Firma, dass der Gütermotorwagen «eine ausserordentlich grosse Verwendbarkeit» haben werde, vor allem in der Hochsaison, wo er als motorisierter Gepäckwagen gute Dienste leisten könne. «Anstatt einen zweiten Personen-Motorwagen mitzunehmen, könnte der zweiachsige Gütermotorwagen an den Personenzug angekuppelt werden und würde dadurch gleichzeitig noch die Traktionskraft des gesamten Zuges vergrössert. Wir glauben, dass das Departement, wenn ihm speziell mitgeteilt wird, dass der Gütermotorwagen hauptsächlich als automobiler Gepäckwagen gedacht ist und hauptsächlich sperrige Güter wie Koffern

ect. zu befördern hat, die ja bekanntlich bei grosser Raumbeanspruchung ein geringes Gewicht haben, die Verwendung dieses Wagens zulassen wird. Derselbe hat gleichzeitig auch einen grossen Vorteil für den Rangierdienst sowie für den Bahndienst im allgemeinen, da bei dringenden Arbeiten Personal und Material rasch zur Stelle gebracht werden können, ohne dass hierfür ein Personen-Motorwagen mit Gütermotorwagen benutzt werden muss, wie dies der Fall wäre, wenn kein solcher automobiler Gütermotorwagen vorhanden wäre.» Es solle doch ein Termin für eine mündliche Besprechung in Bern zwischen dem Eisenbahndepartement, der Berninabahn und einem Vertreter von Alioth aufgegleist werden, das führe «viel rascher zum Ziel» als das ewige Hin- und Herschreiben von Briefen, war man in Münchenstein überzeugt.

Weiter auf Seite 18 ►

Von Anfang an ein Arbeitstier

Egal ob Bahndienst-, Rangier- oder Hilfeinsatz:
Kaum in Betrieb genommen, wurde der Gütermotor-
wagen für die verschiedensten Zwecke beansprucht.
Die hier gezeigten Fotografien stammen aus den ersten
Betriebsjahren der zwischen 1908 und 1910 eröffneten
Berninabahn und bilden einen Querschnitt aus dem
vielseitigen Einsatzgebiet des Fe 2/2 51.



Am 14. Februar 1910 war der von Pontresina
her ausgerückte Fe 2/2 51 zusammen mit
dem Fahrleitungs-Turmwagen zwischen den
heutigen Stationen Diavolezza und Lagalb
beschäftigt, vermutlich zwecks Ausbau der
Telefon- und Telegrafleitungen,
welcher damals forciert wurde; «in Rücksicht
auf den zu erwartenden starken Verkehr und
die Verhältnisse», wie internen Dokumenten
entnommen werden kann.

Sammlung Luigi Gisep / istoria.ch

Ein Schneerutsch in der Val Pila blockierte am
2. November 1911 die Strecke unterhalb Stablini und hinderte
einen nordwärts fahrenden Triebwagen an der Weiterfahrt.
Der Fe 2/2 51 dürfte die in Poschiavo aufgebotene
Hilfsmannschaft zum Ort des Geschehens gebracht haben.
Die Strecke war damals noch nicht für einen durchgehenden
Winterbetrieb ausgebaut; im Geschäftsbericht der Berninabahn
von 1911 heisst es dazu: «In der zweiten Woche November trat
auf dem Bernina heftiges Winterwetter ein, welches veranlasste,
den Betrieb zwischen Alp Grüm und Poschiavo einzustellen.
Dagegen konnte der Betrieb auf der Nordseite während des
ganzen Winters bis Alp Grüm aufrecht erhalten werden».

Sammlung Luigi Gisep / istoria.ch



Der gut besetzte
Triebwagen BGe 4/4 13
unterwegs bei Stablini
auf Talfahrt zwischen
Alp Grüm und Cavaglia,
fotografiert kurz
nach Eröffnung der
durchgehenden Linie
im Sommer 1910.

Am Haken zwei
Güterwagen und der
abgebügelte Fe 2/2 51,
welcher wohl eine der
vielen noch vorhandenen
Baustellen mit Material
versorgte und nun
zurück nach Poschiavo
geschleppt wird.

Archiv
Verkehrshaus der Schweiz



Kaum eröffnet, hatte die Berninabahn
bereits mit Unwettern zu kämpfen:
Am 21. und 22. August 1911
lösten verheerende Gewitter
Schlamm Lawinen aus, welche die
Strecke zwischen Poschiavo und
Campocologno an mehreren Stellen
verschütteten. Die Aufnahme zeigt
einen rund 60 Meter breiten
Schuttkegel oberhalb von
Campocologno. Die Aufräumarbeiten
sind voll im Gang, die Fahrleitung ist
repariert und ermöglicht den Einsatz
des Fe 2/2 51. Erstaunlich:
Obwohl damals alles von Hand wieder
in Ordnung gebracht werden musste,
konnte der Verkehr bereits am
23. August wieder aufgenommen
werden!

Foto: René Correvon



Dieses im Sommer 1911 oder 1912 in Le Prese aufgenommene Motiv zeigt rechts einen Richtung St. Moritz fahrenden Personenzug, daneben der Gegenzug mit Ziel Tirano. Am Zugschluss der Fe 2/2 51, welcher vermutlich für eine Vorspann- oder Rangierdienstleistung nach Campocologno überführt wird. Der Bildausschnitt entstammt einer vom Verlag Carl Künzli-Tobler herausgegebenen Postkarte.

Sammlung Christoph Benz

Baustopp

Da sich jedoch die Verantwortlichen der Berninabahn mit viel wichtigeren und vor allem auch dringlicheren Fragen herumschlagen mussten – der Bau der Strecke war damals ja noch voll im Gang, die Arbeiten zum Teil massiv im Rückstand – hatte dieses Fahrzeugprojekt keine grosse Priorität; und da eine Reaktion aus Graubünden ausblieb, liess Alioth am 13. Mai 1908 die Arbeiten am Gütermotorwagen bei der SIG in Neuhausen kurzerhand

Endlich: Das Okay

Nun kam Bewegung in die Sache. Wann und in welcher Form sich die drei Parteien zu einer Aussprache trafen, ist nicht dokumentiert. Jedenfalls schien sie gefruchtet zu haben, denn trotz anfänglicher Ablehnung seitens des Eisenbahndepartements traf am 4. Juli 1908 die lang ersehnte Genehmigung aus Bern ein, übrigens adressiert mit «Direktion der Berninabahn, Campascio bei Brusio». Offenbar befand sich der Direktionssitz ursprünglich

Während vielen Jahren war der Fe 2/2 51 in Campocologno stationiert. Dieser undatierte, wahrscheinlich in den 1940er-Jahren entstandene Schnappschuss zeigt den damals vermutlich hellgrauen Motorwagen, welcher möglicherweise gerade die Einfahrt eines Zuges vom Engadin her abwartet, um dann an die ankommende Güterlast anzufahren. Daneben je ein offener Güterwagen der Berninabahn und der RhB. Sammlung Christoph Benz



stoppen, um so die Berninabahn-Verantwortlichen mit sanftem Druck zum Vorwärtsmachen zu bewegen: «Wir möchten Sie höflich darauf aufmerksam machen, dass wir Ordre gegeben haben, die Arbeiten an diesem Motorwagen zu sistieren, was selbstverständlich eine Verspätung in der Ablieferung mit sich bringen wird. In Anbetracht, dass es notwendig sein wird, denselben noch gründlich auf der Strecke zu probieren, scheint es uns dringend notwendig, sofort einen Entscheid zu treffen. [...] Ansonsten ist es ganz ausgeschlossen, dass der Motorgüterwagen bis Anfang Winter zur Ablieferung gelangt.»

in diesem kleinen Nest in der unteren Valposchiavo! Gleichzeitig legte das Departement die Bezeichnung des Fahrzeugs fest: «Da der Motorwagen hauptsächlich als Gepäckwagen Verwendung finden wird, ist derselbe als «Motorgepäckwagen» (Fe 2/2) zu bezeichnen. Die Nummer des Wagens ist uns noch mitzuteilen». Damit konnten die Arbeiten am Fe 2/2 fortgesetzt werden; die Berninabahn gab ihm die Nummer 51. Ende gut, alles gut. Und Anfang November desselben Jahres meldete sich die Firma Alioth bei der Berninabahn-Direktion mit der Frage, wohin der «zweiachsige Gütermotorwagen, den wir gegenwärtig in Montage haben, geliefert werden soll», auf die Nordseite nach Pontresina oder in den Süden, nach Tirano. Es wurde aber Januar, bis der Fe 2/2 51 fertig montiert und versandbereit war. Am 14. Januar 1909 schrieb Alioth: «Wir teilen ihnen höflich mit, dass der Motor-Güterwagen nach Pontresina abgegangen ist.» Damals natürlich noch per Bahn: Die SBB brachte das auf einen Rollschemele verladene



Geführt bis Landquart, wo der Fe 2/2 abgeladen und von der RhB via Albula nach Pontresina geschleppt wurde. Schneeräum-Einsätze gab es vorerst aber keine, musste er doch zuerst vom Eisenbahndepartement abgenommen werden, und ausserdem befand sich der eigentliche Schneepflug immer noch im Bau, und zwar bei der SLM in Winterthur, welche damals schon jahrzehntelange Erfahrung hatte in der Konstruktion von Schneepflügen. Da jedoch die Auftragsbücher der SLM mehr als voll waren, konnte der Pflug erst Ende Oktober 1909 ins Engadin speditiert werden. Mit rund einem Jahr Lieferverzögerung war das Schneeräumgespann nun also einsatzbereit.

Weiter auf Seite 24 ►

Eines der seltenen Farbbilder des noch nicht modernisierten Gepäcktriebwagens haben wir Joachim von Rohr zu verdanken, welches belegt, dass das Fahrzeug tatsächlich mal grün war, und zwar ziemlich sicher ab 1947 bis zur Modernisierung im Frühjahr 1962. Er wirkt recht heruntergewirtschaftet, der Fe 2/2 51, und trotzdem oder gerade deshalb war er dem Fotografen am 31. August 1959 ein Farbdia wert. Sammlung Klaus Peter Canavan



Wie aus dem Ei gepellt: Kurz nach der im Frühling 1962 abgeschlossenen Revision präsentierte sich der modernisierte, nun oxydrot lackierte Fe 2/2 51 in Campocologno, wo er von Joachim von Rohr am Nachmittag des 22. Juni 1962 fotografiert wurde.
Sammlung Klaus Peter Canavan

Von A wie Alpvieh bis Z wie Zement: Das Güteraufkommen auf Ospizio Bernina war vielseitig und erforderte jeweils in den Sommermonaten die Stationierung einer Rangierlok auf dem höchstgelegenen Bahnhof der RhB. In der Regel wurde der 1965 zum De 2/2 151 mutierte Gepäcktriebwagen dafür eingeteilt, so wie hier im Juli 1977.
Foto: Werner Hardmeier





Verblechter Kasten, Einholmstromabnehmer und oxydroter Anstrich: In diesem Zustand präsentierte sich der De 2/2 151 ab 1980 während rund zehn Jahren. Ospizio Bernina, 14. September 1981.
Archiv RhB

Rudimentär: Der Führerstand mit dem hölzernen Handrad des Fahr-/Bremskontrollers, dem Druckluft-Rangierbremsventil, dem Schalter für die Magnetschienenbremse und dem Controller der Vakuumbremse.



Rangieren als Lebensaufgabe

Ob und wie oft der mit seinen rund 120 PS eher schwachbrüstig ausgelegte Fe 2/2 51 effektiv für die Schneeräumung im Einsatz stand, lässt sich heute nicht mehr eruieren. Fakt ist, dass das Fahrzeug bereits 1909 stark beansprucht wurde: 3840 Kilometer zeigte der Tacho, und mit der offiziellen Eröffnung der durchgehenden Strecke am 5. Juli 1910 verdoppelte sich die Kilometerleistung auf 8820 Kilometer (per Ende 1910). «Grosse Dienste erwies der Güter-Motorwagen, welcher auf der Bergfahrt Vorspann leistete», lobte die Direktion ihre Errungenschaft anlässlich einer Sitzung des Verwaltungsrats im September 1910. Das Fahrzeug habe sich sehr gut bewährt. Zum Glück, wurde doch die Berninabahn regelrecht überrannt. «Das Rollmaterial und die Traktion genügen keineswegs», es brauche dringend mehr Personenwagen, zusätzliche Triebwagen und Vorspannmaschinen, so das Fazit nach der ersten Sommersaison. Der Fuhrpark wurde also weiter aufgestockt, unter anderem mit zwei speziell für Vorspanndienste konzipierten Lokomotiven, den beiden Ge 2/2 61 und 62, welche bereits im Sommer 1911 an die

Berninabahn geliefert wurden. Im selben Jahr leistete der Fe 2/2 51 stolze 13094 Kilometer; 1912 waren es 8027 Kilometer und 1913 nochmals 12142 Kilometer, danach nahmen die Leistungen rapide ab, was darauf schliessen lässt, dass das Fahrzeug fortan hauptsächlich für den Bahndienst oder als Rangierlok in Poschiavo, Campocologno und später jeweils im Sommer auch in Ospizio Bernina im Einsatz stand.

■ WAS JETZT? Ein Wirrwarr mit der Bezeichnung

Eigentlich wäre die Sache ja klar: Gemäss dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, also der Aufsichtsbehörde aller Schweizer Eisenbahnen, handelte es sich beim Fe 2/2 51 um einen «Motorgepäckwagen». Beim Studium der wenigen Akten, die rund um dieses Fahrzeug erhalten geblieben sind, stellten wir fest, dass Alioth und Berninabahn mit ganz unterschiedlichen Bezeichnungen korrespondierten: Von «Motorgüterwagen» über «zweiachsiger Motorwagen» bis hin zu «motorisierter Gepäckwagen» oder sogar «automobiler Güterwagen»; später bürgerte sich der Begriff «Gepäcktriebwagen» ein. Beim Verfassen dieses Artikels haben wir uns primär für die Bezeichnung «Gütermotorwagen» entschieden, da diese in den verschiedenen Unterlagen am häufigsten verwendet wurde.

Rangieren, das wurde so etwas wie zur Lebensaufgabe des zweiachsigen Berninabahn-Unikats. Ob es – abgesehen von Vorspanndiensten – jemals auch zu Einsätzen vor Personenzügen gekommen ist, ist nicht dokumentiert. In Anbetracht dessen, dass die zulässige Anhängelast auf den 70-Promille-Steigungen der Berninalinie maximal 25 Tonnen betrug, hätten sowieso höchstens zwei Personenwagen angehängt werden können. Dass der Gepäcktriebwagen aber durchaus auch Passagiere beförderte, belegt ein Brief von 1925 des Schweizerischen Eisenbahnerverbands (SEV), adressiert an die Direktion der Berninabahn. Der Präsident der SEV-Sektion Bernina schrieb: «Wir ersuchen höflich um die Bewilligung eines Extrazuges mit Motorwagen 51, nach Schluss unserer Vereinsversammlung, auf Samstagabend, den 4. April, von Poschiavo nach Campocologno. Abfahrt in Poschiavo ca. um 23.30 Uhr. Für das nötige Personal zur Bedienung sind wir besorgt». Das dürfte eine heitere Fahrt gewesen sein!

Weiter auf Seite 31 ►



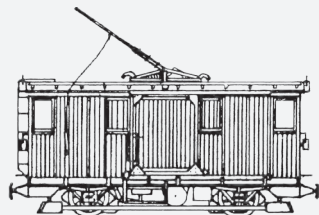
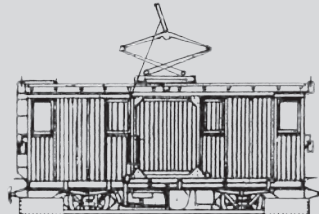
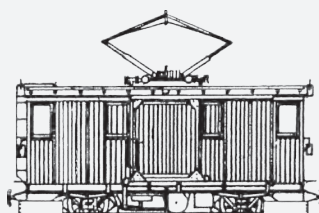

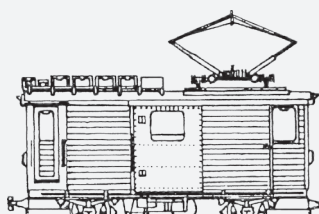
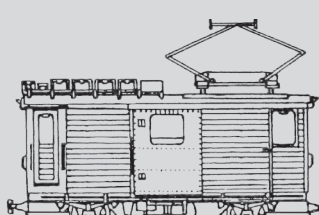
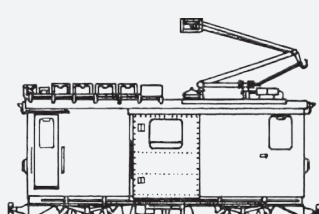
Viel Platz: Das geräumige Interieur des Gepäcktriebwagens.
Fotos: Christoph Benz



Davide Menghini,
Leiter der Betriebswerkstätte Poschiavo,
inspiziert im Führerstand des De 2/2 151
die Schaltkontakte am Fahr-/Bremskontroller.
Mit Ausnahme einer kurzen Episode
nach der Inbetriebnahme, wo der damalige
Fe 2/2 51 dem Depot Pontresina zugeteilt
war, besorgte zeitlebens die
Werkstätte Poschiavo seinen Unterhalt.
Foto: Christoph Benz

■ AUS DEM LEBEN DES De 2/2 151

Auch wenn der 1908 gebaute und Anfang 1909 an die Berninabahn abgelieferte Einzelgänger für den Betrieb nur eine untergeordnete Rolle spielte – stand er doch die meiste Zeit «nur» als Rangierlok im Einsatz – erfuhr er erstaunlich viele Veränderungen: Optimierungen, Modernisierungen, Umbauten. Wir haben die Wichtigsten davon zusammengefasst.

Jahr	Was wurde geändert	Bemerkungen	
1909		Ablieferungszustand; Farbe des Anstrichs unbekannt (grau? grün?), Bezeichnung Fe 2/2 51	
1911		Lyrabügel durch Alioth- Pantograph ersetzt, neue Schienenräumer	Revision datiert mit 22. Februar 1911
1919		neuer Stromabnehmer	Umbau datiert mit 31. Oktober 1919
1942		neuer Wagenkasten, neuer Aussen- und Innenanstrich	Revision datiert mit 11. Mai 1942, Farbe des Anstrichs unbekannt (hellgrau?); vermutlich 1947 anlässlich einer weiteren Revision Neuanstrich in Grün
1962		Modernisierung des Wagenkastens (Fronttüren verschlossen, neue Gepäck- tore), Stromabnehmer aussermässig platziert, Widerstände aufs Dach versetzt	Revision datiert mit 24. April 1962, Neuanstrich in Oxydrot (Rostrot); ab 1965 neue Bezeichnung und Nummer (De 2/2 151)
1973/74		neuer Stromabnehmer (von Ge 2/2 161/162) mit breiter Wippe	Umbau nicht datiert, erfolgte zwischen Frühling 1973 und Frühling 1974
1980		Wagenkasten verblecht, neuer Einholm-Stromab- nehmer, neue Schienen- räumer	Revision datiert mit 1. August 1980, Anstrich weiterhin in Oxydrot; zwischen Herbst 1990 und Frühling 1991 Neuanstrich in Orange

Quellen: Archiv RhB (Maschinenbuch Fe 2/2 51, Schweizerisches Rollmaterialverzeichnis), bahnforum.ch
Grafiken: Gian Brüngger



Angesichts der ungewissen Zukunft des über 100-jährigen De 2/2 151 entwickelte sich in den letzten Jahren ein immer grösseres Interesse an diesem Fahrzeug; sogar Fotofahrten wurden organisiert, so wie hier am 13. August 2020 entlang des Lago Bianco. Während sich die Fotografen für ihr Objekt der Begierde positionieren, scheint sich die Kuh etwas zu wundern über plötzlich so viel Action auf ihrer Weide ...



Ebenfalls zu Fotozwecken bespannten die beiden Rangieroldtimer Ge 2/2 162 und De 2/2 151 am 8. März 2020 einen kurzen Güterzug, hier unterwegs oberhalb San Carlo bei Poschiavo.

Am 30. März 2010 trafen sich die drei ehemaligen Berninabahn-Veteranen Xe 4/4 9923 (Hilfswagen Poschiavo, ehemals BCe 4/4 12, Baujahr 1909), Ge 2/2 162 (Baujahr 1911) und der De 2/2 151 von 1908 zum Fotoshooting vor dem Depot Poschiavo.



Die Rückleitung des De 2/2 151 vom Ospizio nach Poschiavo im Anschluss an die Fotofahrt entlang des Lago Bianco am 13. August 2020 (siehe Bild oben links) erfolgte am Schluss eines Regionalzuges Richtung Tirano, fotografiert im Gebiet Poz del Dragu (Drachenloch) oberhalb Alp Grüm.

Fotos: Christoph Benz





WALO

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

Durch unser grosses Engagement sorgen wir dafür, dass wir in all unseren Tätigkeiten der zuverlässige Partner sind.

Mit unserem «Waloflex» für Normal- und Schmalspur, bringen wir fast jede Bau-Infrastruktur auch auf unzugängliche Bahnbaustellen.

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



Zum letzten Mal über den Berg:
Die Überfuhr des ausrangierten De 2/2 151 von Poschiavo nach Pontresina erfolgte mit Zug 4624.



Abschied: Vor dem Depot Pontresina gab es ein letztes Berninabahn-Familientreffen mit Triebwagen ABe 4/4 30 (1911) und dem «Berninakrokodil» Ge 4/4 182 (1927).



In der Luft: Am frühen Nachmittag hob ein Pneuroman den 13 Tonnen schweren Gepäcktriebwagen definitiv vom RhB-Netz.



Freude herrscht: Bereits eine gute Stunde später stand der De 2/2 151 auf dem vorgängig gelegten Stück Gleis im Garten von Gina und Werner Wohlwend.
Fotos: Christoph Benz

Drohende Verschrottung

Bis vor Kurzem stand der über 100-jährige De 2/2 151 noch beinahe täglich im Einsatz, zuletzt als Rangierlokomotive in Poschiavo. Im letzten Sommer wurde er schliesslich abgestellt. Einerseits, weil eine Revision fällig war, andererseits aber auch, weil er im Zuge einer Rangierlok-Rochade betrieblich nicht mehr benötigt wurde; seinen Job in Poschiavo übernahmen fortan die beiden ehemaligen Vorspannlokomotiven Ge 2/2 161 und 162. Obwohl der De 2/2 151 sogar seitens Denkmalpflege Graubünden als erhaltenswert eingestuft wurde, kam sowohl für die RhB wie auch für den Club 1889 eine betriebsfähige Erhaltung nicht in Frage; eine sinnvolle Nutzung als Nostalgiefahrzeug wäre nur schon durch die beschränkte Leistungsfähigkeit nicht möglich gewesen. Und auch die Museumsbahn Blonay-Chamby, welche in der Vergangenheit mehrere Fahrzeuge der Berninabahn übernommen hatte, musste passen. Aus Platzgründen. Und trotzdem galt es, eine Verschrottung zu verhindern, weshalb sich der Club 1889 entschied, das Berninabahn-Unikat einstweilen zu übernehmen und so vor dem drohenden Abbruch zu retten. Vergangenen November war es so weit: Der Club 1889 konnte den De 2/2 151 für einen symbolischen Franken übernehmen, mit der Bedingung, das Fahrzeug spätestens im Sommer 2023 vom RhB-Netz zu nehmen. So wurde zuerst in Poschiavo, später auch im Engadin nach einer Lösung gesucht, das Fahrzeug als Denkmal zu erhalten. Grosses Interesse bekundete beispielsweise eine Unterengadiner Bauernfamilie mit RhB-Bezug, welche den De 2/2 151 als Hofladen

nutzten wollte, jedoch ohne das Fahrzeug innerlich wie äusserlich zu verändern. Dieses Vorhaben scheiterte letztendlich aber an den Behörden, welche für die Aufstellung des Fahrzeugs auf dem Hof der Familie keine Bewilligung erteilten. Den Zuschlag bekamen schliesslich Gina und Werner «Wohli» Wohlwend, welche in Pontresina einen Kutsch- und Reitbetrieb führen und ebenfalls einen engen Bezug zur RhB pflegen. Auch sie möchten das Fahrzeug als Hofladen und zusätzlich als Reiterstübli nutzen. Der De 2/2 151 war also gerettet!

Ein Happy End

Am 23. März 2023, frühmorgens, verliess der 115-jährige Oldtimer im Schlepp eines Allegra-Triebzuges seine langjährige Heimat, das Puschlav. Noch am selben Tag wurde er in Pontresina mit einem Pneuroman von den Geleisen der RhB gehoben, auf einen Schwertransporter geladen und zum Hof von Wohlwends gefahren, wo das 13 Tonnen schwere Fahrzeug kurz vor 16 Uhr auf ein zuvor verlegtes Gleisstück im Garten vor dem Bauernhaus gesetzt wurde. Wohlis' Freudenschrei war weit herum hörbar; ein Happy End für alle Beteiligten, welche sich für den Erhalt dieses geschichtsträchtigen Zeitzeugen aus den Anfangsjahren der Berninabahn einsetzten. Und dieser erhielt sein Altersasyl dort, wo einst alles begann: In Pontresina. Back to the roots sozusagen, nach insgesamt rund 235 600 abgespulten Kilometern. ■

Damit fing alles an... die Nr. 1 G 3/4 Rhätia

Die Rhätia, ursprünglich als „LD1“ geliefert, war die erste Lok der RhB. Sie wird aktuell wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Wir realisieren 2024 zwei hochwertige Modelle der Rhätia im Massstab 1:22,5. Demnächst beim LGB Fachhändler.



Highendmodelle aus Metall.



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



Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt: Jugendstilperle!



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

«Tüü-taa-too»



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



BODENSEE REISEN

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

Chur
RhB Backstage erleben
churtourismus.ch/fuehrungen-gruppen

Oder doch lieber die Bahndrehscheibe?
Unsere Führungen machen dies möglich.

Alp-Schaukäserei
Morteratsch

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

© Engadin St. Moritz / Romano Salis

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



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

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

www.alp-schaukaeserei.ch

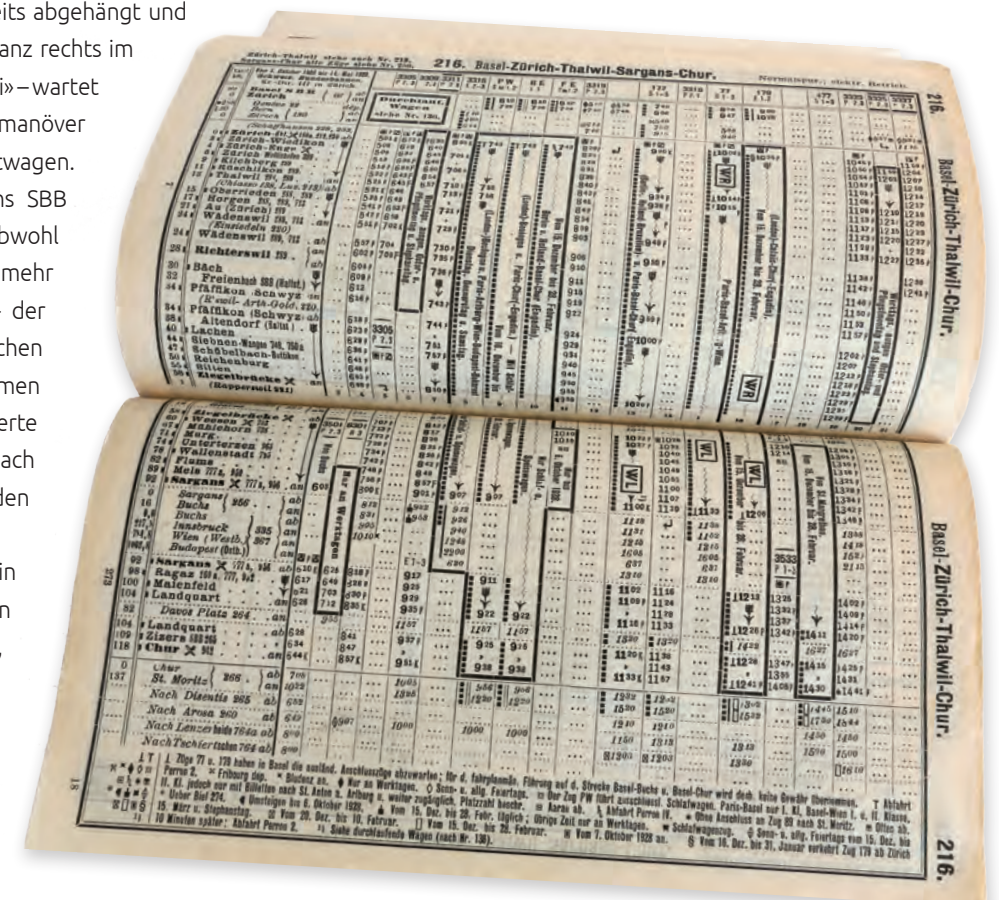
Zeitreise | Chur, Ihre nächsten Anschlüsse ...

Zufallsfund im Brockenhaus: Eine auf den ersten Blick recht unscheinbare Fotografie fiel mir – dem Autor dieser Zeilen – vor einiger Zeit beim Stöbern in einer Brocki in die Hände. Sie zeigt eine Alltagsszene im Bahnhof Chur vor fast 100 Jahren.

TEXT Christoph Benz

Stolze 95 Jahre alt ist das auf der folgenden Doppelseite abgedruckte Bild, aufgenommen von einem unbekanntem Fotografen am Mittag des 22. Dezembers 1928, einem Samstag. Mit der Lupe lässt sich sogar die genaue Uhrzeit bestimmen: Viertel nach zwölf zeigen die Bahnhofsuhren. Hochbetrieb in Chur. Ein Blick ins Kursbuch der Wintersaison 1928/29 verrät: Die Komposition rechts könnte von Personenzug 3319 aus Ziegelbrücke stammen, wo auch eine Viertelstunde nach dessen Ankunft noch immer Post und Gepäck ausgeladen wird. Die Zuglok wurde bereits abgehängt und weggestellt; die Dampflok ganz rechts im Bild – ein sogenanntes «Tigerli» – wartet vermutlich auf ein Rangiermanöver mit dem leeren Gepäck-/Postwagen. Noch wurde in Chur seitens SBB also mit Dampf rangiert, obwohl am 11. Mai – also etwas mehr als ein halbes Jahr zuvor – der elektrische Betrieb zwischen Sargans und Chur aufgenommen wurde; die RhB elektrifizierte die Strecke von Landquart nach Thusis und somit auch den Bahnhof Chur bereits 1921. Mit Schwung wird gerade ein vollbeladener Handwagen über die Geleise gezogen, dessen Ladung möglicherweise noch dem Schnellzug Richtung Engadin

mitgegeben wird. Zeit wäre noch genug; der «Engadiner» fährt erst um 12.32 Uhr, an der Spitze die «Krokodillok» Ge 6/6 402. Daneben die praktisch noch fabrikneue SBB-Schnellzugslokomotive Ae 4/7 10922. Diese dürfte in Zürich den Schnellzug 177 übernommen und in die Bündner Hauptstadt gezogen haben, gemäss Kursbuch mit einem Schlafwagen aus Paris, wohl gut besetzt mit sonnenhungrigen Touristen, welche sich auf ein paar entspannte Weihnachtstage in den Bergen freuten. An Schnee scheint es ja im Winter 1928/29 nicht gemangelt zu haben ...





50 Jahre Bernina Express | In einem Zug von Chur nach Tirano

*Sie sind weltbekannt. Kaum ein Reisebüro, welches sie nicht im Portfolio führt:
Klingende Namen wie Glacier Express oder Bernina Express.
Während Ersterer bereits 1930 ins Leben gerufen wurde,
erschien der Begriff «Bernina Express» vor 50 Jahren zum ersten Mal im Kursbuch.
Die Geschichte begann aber ein paar Jahre früher. Und der Gedanke, ohne umzusteigen von Chur nach Tirano
reisen zu können, schwirrte bereits während des Baus der Berninabahn durch die Beamtenköpfe.*

TEXT Christoph Benz



*Die Einführung von Panoramawagen vor über 20 Jahren war unbestritten einer der ganz grossen Meilensteine
in der Geschichte des Bernina Express.*

*Dieser verkehrte damals nur im Sommer als eigener Zug; im Winter gab es direkte Kurswagen von Chur bis Tirano,
welche in Pontresina jeweils dem Zug 425 mitgegeben wurden.*

Am 19. Dezember 2002 hat der von ABe 4/4 III 54 gezogene Zug soeben die Station Ospizio Bernina in Richtung Süden verlassen.

Foto: Christoph Benz



Der Bernina Express im Wandel der Zeit

Der Bernina Express, wie er zwischen 1973 und 1981 verkehrte. Zu Beginn waren die Wagen grün, später setzte sich nach und nach das rote Farbleid durch. Unser Bild – aufgenommen Ende der 1970er-Jahre – zeigt Zug 570 auf der Fahrt von Tirano Richtung Norden am Lago Bianco kurz vor Ospizio Bernina. Die beiden Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801 und 802 ziehen den Zug bis Samedan, wo die Wagen für die Weiterfahrt nach Chur einem Albulaschnellzug angehängt werden.

Foto: Alfred Nett

Fast 20 Jahre lang prägten sie das Bild des Bernina Express, die ab 1983 in einem eleganten zweifarbigen Anstrich abgelieferten EW III, welche auch in Sachen Inneneinrichtung und Fahrkomfort neue Massstäbe setzten. Der von Chur nach Tirano fahrende Bernina Express 523, gezogen von der Ge 6/6 II 703, erreicht am 18. Oktober 1987 in Kürze Bever.

Foto: Tibert Keller



1992/93 gab es wiederum neue Wagen für den Bernina Express, die EW IV. Und kurz darauf lancierte die RhB eine zusätzliche Verbindung zum klassischen Zuglauf von Chur via Albula nach Tirano: Den Heidiland Bernina Express (Landquart–Davos–Filisur–Pontresina–Tirano), hier unterwegs zwischen Davos Frauenkirch und Davos Glaris. Archiv RhB



Eine neue Ära läuteten die kurz nach der Jahrtausendwende speziell für den Bernina Express in Betrieb genommenen Panoramawagen ein. Am 22. Dezember 2000 bewältigt Zug 425 auf der Fahrt Richtung Süden die letzte grosse Steigung vor Ospizio Bernina.

Foto: Christoph Benz



Heute werden für die verschiedenen Züge des Bernina Express ausschliesslich Panoramawagen eingesetzt; insgesamt 26 Stück stehen zur Verfügung. Zug 960 Tirano–Davos auf dem Kreisviadukt von Brusio am 15. September 2019. Tempi passati: Der Bernina Express von Davos nach Tirano und zurück wurde per Ende Sommersaison 2020 aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Foto: Christoph Benz



Im Frühling 1907, also drei Jahre vor der offiziellen Eröffnung der Berninalinie von St. Moritz nach Tirano, behandelte die Direktion an einer Sitzung unter anderem das Traktandum «Dampfheizung für Durchgangswagen». Zu jener Zeit herrschte auf den Strecken der Rhätischen Bahn noch Dampfbetrieb, während die Berninabahn – damals noch eine eigenständige Bahngesellschaft – von Anfang an elektrisch betrieben wurde. «Mit Rücksicht auf den Umstand, dass voraussichtlich in unserem eigenen Interesse direkte Wagen Chur–Tirano kursieren und es auch während der Sommersaison einzelne Tage gibt, an denen geheizt werden muss, hatte die Rhätische Bahn verlangt, es sollen die für diesen Dienst bestimmten Wagen auch mit der Dampfheizung ausgerüstet werden», ist dem Sitzungsprotokoll zu entnehmen. Technisch wäre das keine grosse Sache gewesen; es scheiterte schliesslich an den Kosten. Damit war das Thema «Direkte Wagen» für die nächsten Jahrzehnte ad acta gelegt. Auch die während des Zweiten Weltkriegs vollzogene Übernahme der krisengeschüttelten Berninabahn durch die Rhätische Bahn änderte daran vorläufig nichts.

«Diese Verbindung dürfte dem Ausflugsverkehr Unterland–Berninagebiet–Puschlav–Tirano und einem gewissen Transitverkehr am meisten dienen. [...] Es scheint uns übrigens wichtig zu sein, dass in dieser Verbindung ausser Chur und Tirano auch Pontresina, Bernina (oder Alp Grüm) und Poschiavo hervorgehoben und in die Routentafeln der Wagen und in allfällige Werbeschriften aufgenommen werden. [...] Es bleibt zu hoffen, dass die RhB sich damit neuer Sympathien und Kunden erfreuen darf». St. Moritz übrigens wurde links liegen gelassen; die neuen Kurswagen Chur–Tirano sollten auf direktestem Weg ihr Ziel erreichen, also via die «Abkürzung» Samedan–Pontresina.



Ein Zuglaufschild, wie es bereits 1969 für die direkten Kurswagen von Chur nach Tirano verwendet wurde.
Archiv RhB

Nagelneu: 1968 nahm die RhB 14 für die Berninastrecke gebauten Personenwagen vom Typ EW I in Betrieb.
Foto: Gian Brügger

Neue Wagen – neuer Anlauf

Anfang der 1960er-Jahre begann die RhB, ihren Personenwagenpark sukzessive zu erneuern. Zusammen mit der Industrie entwickelten die Bahningenieure den für Schmalspurverhältnisse äusserst grosszügigen Einheitswagen Typ I (EW I) in verschiedenen Versionen. 114 Stück wurden gebaut, 14 davon in einer etwas verkürzten Version für die Berninastrecke, bedingt durch die vielen engen Kurven. Die Wagen wurden 1968 abgeliefert und «haben beim Publikum guten Anklang gefunden», heisst es in einem internen Schreiben. Es galt nun, sie möglichst effizient einzusetzen. Dabei kam auch die Direktverbindung Chur–Tirano wieder aufs Tapet.

1969: Angehängt an drei verschiedenen Zügen

Gesagt, getan: Während der Sommersaison 1969 wurden den Reisenden erstmals in der Geschichte der Rhätischen Bahn fahrplanmässig direkte Wagen von Chur bis Tirano angeboten; Abfahrt in Chur jeweils um 9.13 Uhr, angehängt an einem Albulaschnellzug mit Ziel St. Moritz. Unterwegs mussten die Wagen zwei Mal umrangierte werden, zuerst in Samedan, wo sie vom Schnellzug abgehängt und einem Regionalzug nach Pontresina mitgegeben wurden. Nach einem weiteren Rangiermanöver hingen sie schliesslich an einem von St. Moritz her eingefahrenen Zug Richtung Bernina mit Ankunft in Tirano um 13.58 Uhr. Fahrzeit: Vier Stunden und 45 Minuten mit Halt an allen Stationen zwischen Pontresina und Tirano, also sogar an den damaligen

Auf diesem Fahrplanentwurf vom Dezember 1968 wird ersichtlich, dass der Begriff «Bernina Express» schon damals Verwendung fand. Wer wann wo diese Bezeichnung ins Leben rief, ist hingegen nicht dokumentiert.

Archiv RhB

Grobentwurf zu einem Flugblatt
Provisorische Fahrplanangaben

Mit dem Bernina-Express
von Chur nach Pontresina,
ins Berninagebiet,
ins Puschlav und
nach Tirano

Fahrplan, gültig vom 1.VI. – 26.IX. 1969

St. Gallen	) 110	ab	7.00	an	21.06
Chur		an	8.43	ab	19.25
Basel SBB	80	ab	5.17	an	21.56
Zürich HB	) 90	ab	7.17	an	20.28
Chur		an	8.50	ab	19.01
					20.52
					19.15
Chur		ab	9.13	an	16.55
Samedan		an	11.09	ab	16.58
		ab	11.15	an	16.46
Punt Muragl	321	an	11.18	ab	16.41
Pontresina	324	an	11.24	ab	16.37
		ab	11.35	an	16.24
Mortantoch		an	11.48	ab	16.11
Bernina Suot			11.57	an	16.03
Bernina Diavolezza	322		12.02	ab	15.59
Bernina Lagalb	322a		12.04	an	15.57
Ospiate Bernina	772h		12.15	ab	15.47
Alp Grüm			12.26	an	15.36
Poschiavo	772h.1		13.06	ab	14.54
Le Prese			13.18	an	14.40
Brusio			13.32	ab	14.26
Casposoglio			13.43	an	14.15
Tirano		an	13.58	ab	14.00
Tirano		ab	.....	an	.....
Milano C.		an	.....	ab	.....



Alp Grüm, Sommer 1977: Soeben ist der Bernina Express 570 auf der Fahrt von Tirano Richtung Chur eingefahren. Nach einem kurzen Halt geht die Reise um 16.10 Uhr weiter; Ankunft in Chur um 19 Uhr. Sammlung Christoph Benz

Haltestellen S. Antonio (heute Li Curt) und Annunziata (1975 aufgehoben); Bedarfshalte gab es zu jener Zeit nur in Cadera und Privilasco. Das seien noch Zeiten gewesen, erzählte dem Autor mal ein in Chur sesshaft gewordener Puschlaver, welcher in Cadera eine Alphütte besass. Von der Hauptstadt direkt und ohne Umsteigen ins Maiensäss! In der Gegenrichtung verliessen die direkten Wagen Tirano um 14.02 Uhr und trafen – wiederum zweimal umrangierte – um 18.55 Uhr in der Bündner Hauptstadt ein; die Reisezeit betrug vier Stunden und 53 Minuten.

Eine interessante Randbemerkung zu diesen Kurswagen findet sich in den RhB-Nachrichten vom Juli 1973: «Seither kennen wir den Begriff «Bernina Express» auf den Affichen der direkten Wagen.» Es gab also bereits 1969 entsprechend beschriftete Zuglaufschilder. Heisst also: Streng genommen hätte das 50-Jahr-Jubiläum bereits vor vier Jahren gefeiert werden müssen ...

Weiter auf Seite 43 ►

ERNST DEMONTI:

«Das Umschalten während der Fahrt war riskant»

Da sich ja bekanntlich die Stromsysteme der Berninalinie und des übrigen RhB-Netzes unterscheiden, gab es für den Bernina Express bis zur Einführung der Allegra-Triebzüge ab 2009, welche unter beiden Systemen verkehren können, in Pontresina jeweils einen Lokwechsel. Die Berninastrecke wird mit 1000 Volt Gleichstrom betrieben, die übrigen RhB-Strecken – das sogenannte Stammnetz – mit 11 000 Volt Wechselstrom. Diese Unterschiede sind historisch gewachsen. Die Berninabahn war ursprünglich eine eigenständige Gesellschaft, welche von Anfang an auf die Karte Elektrizität setzte und sich für den damals bewährten Gleichstrombetrieb entschied, während die RhB ihr Streckennetz erst später elektrifizierte und aus verschiedenen Überlegungen und auch dank des Fortschritts auf diesem Gebiet den Wechselstrom bevorzugte, so wie übrigens auch die SBB.

Der Bernina Express konnte also nicht mit ein und derselben Lokomotive von Chur bis Tirano fahren. Damit das wenigstens auf der Strecke von Samedan bis Tirano möglich wurde, kamen ab 1973 bis 1981 die sogenannten Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801 und 802 zum Einsatz. Das sind Lokomotiven, welche entweder mit 1000 Volt Gleichstrom oder mittels Dieselbetrieb betrieben werden können; sie verkehren auf dem Stammnetz also thermisch, auf der Berninastrecke elektrisch. Die Umschaltung der Betriebsart erfolgte jeweils während eines kurzen Stopps in Surovas, meist jedoch erst in Diavolezza.

Ernst Demonti, langjähriger Lokführer auf der Berninastrecke, erinnert sich noch bestens an diese «Diesel-Episode» und erklärt, warum die Dieselmotoren in der Regel erst in Diavolezza abgestellt wurden: «Theoretisch hätte man während der Fahrt auf elektrischen Betrieb umschalten können, also Dieselmotoren ausschalten, Betriebsartenschalter auf «elektrisch» stellen, Stromabnehmer heben und Hauptschalter sowie Zugheizung einschalten. Das Ganze war aber etwas kompliziert und vor allem auch riskant. Während der Fahrt bestand nämlich die Gefahr, dass durch das Hochschnellen



Seit mehr als 40 Jahren bei der RhB: Lokführer Ernst Demonti. Nach abgeschlossener Lehre als Maschinenmechaniker in der Depotwerkstätte Poschiavo begann im November 1980 mit der Fahrdienstausbildung seine Laufbahn im Führerstand.

Foto: Christoph Benz

des Stromabnehmers die damals recht rudimentäre Fahrleitung beschädigt oder gar heruntergerissen worden wäre. Ausserdem war die Stromversorgung noch nicht so gut ausgebaut wie heute; in Morteratsch zum Beispiel gab es noch keinen Gleichrichter, was dazu führte, dass schwere Züge wie etwa der Bernina Express mit seinen bis zu zehn Wagen dermassen viel Spannung benötigte, dass wir jeweils nur noch mit verminderter Geschwindigkeit die Montebello-Steigung hochkamen. Kommt dazu, dass die beiden Zweikraftlokomotiven im thermischen Betrieb je etwa 100 PS mehr Leistung hatten als im elektrischen Betrieb. Demzufolge liefen die Dieselmotoren in der Regel bis Diavolezza, dem ersten planmässigen Halt des Bernina Express, wo dann im Stillstand umgeschaltet werden konnte. Umweltverschmutzung und hohe Kraftstoffpreise waren dazumal noch kein Thema ...»



Man hört und riecht es nur schon beim Betrachten dieser Aufnahme: Unter lautstarkem Dröhnen der auf Hochtouren laufenden Dieselmotoren beschleunigt der von den beiden Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801 und 802 gezogene Bernina Express 525 in die Steigung gleich nach dem Bahnhof Pontresina und lässt dabei weit herum die Fensterscheiben erzittern. Ein Spektakel für Augen und Ohren!

Foto: Alfred Nett

1973: Fahrzeitverkürzung dank Dieselbetrieb

Die Frequenzen dieser direkten Verbindung vom Unterland via Albula- und Berninalinie in die Valposchiavo und weiter bis Tirano entwickelten sich erfreulich, so dass die Verantwortlichen vier Jahre später, per 3. Juni 1973, einige Optimierungen umsetzten. In den bereits erwähnten RhB-Nachrichten sind diese Änderungen wie folgt beschrieben: «Die langen Fahrzeiten und die umständlichen und zeitraubenden Umstellmanöver in Samedan und Pontresina haben die Betriebsabteilung veranlasst, das bisherige Konzept der direkten Wagen zu überprüfen. Das Ergebnis einer Studie sowie verschiedener Besprechungen mit beteiligten Diensten und Bahnhöfen ist die Einführung direkter Züge während der Sommerfahrplanperiode zwischen Samedan und Tirano mit Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801/2. Die Beschleunigung der Züge sowie der Wegfall der Umstellmanöver in Pontresina aus dem Bereich des Wechselstroms in denjenigen des Gleichstroms oder umgekehrt, gestatten eine Fahrzeitverkürzung von

11 Minuten auf der Hinfahrt und 18 Minuten auf der Rückfahrt. Das Rollmaterial wird besser ausgenützt, da neu die Wagen von Chur nach einem kurzen Aufenthalt in Tirano wieder für die Rückfahrt eingesetzt werden können.»

Das Umstellmanöver in Pontresina fiel also weg; die direkten Wagen mussten fortan nur noch in Samedan rangiert werden. Zwischen Chur und Samedan änderte sich nichts, auf dieser Etappe hingen die Wagen weiterhin an einem Albulaschnellzug. Streng genommen war der Bernina Express also nur zwischen Samedan und Tirano ein eigener Zug. Neu war der Name «Bernina Express» nicht mehr bloss auf den Zuglaufschildern an den Wagen zu lesen, sondern auch im Kursbuch.

Die aus heutiger Sicht aber erstaunlichste Neuerung war, dass der Expresszug ab Samedan bis Surovas oder sogar bis Diavolezza planmässig im Dieselbetrieb verkehrte, wo der Lokführer während eines kurzen Zwischenstopps auf elektrischen Betrieb umschaltete (siehe Beschreibung links). Heute kaum mehr denkbar, in Zeiten von Klimabewegungen und stetig steigenden Ölpreisen ...

Mit Dieselpower Richtung Bernina: Zug 525 unterwegs auf der mit 11 000 Volt Wechselstrom elektrifizierten Strecke von Samedan nach Pontresina am 29. Juli 1978.

Foto: Ernst Benz



Hanspeter Danuser – ein Förderer touristischer Züge

Die eigentliche Erfolgsgeschichte des Bernina Express und seine weltweite Bekanntheit kam jedoch erst ein Jahrzehnt später so richtig in Fahrt, nicht zuletzt auch dank des damaligen Direktors des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz, Hanspeter Danuser. Und an dieser Stelle müssen wir etwas ausholen: Als nämlich Ende der 1970er-Jahre absehbar wurde, dass der Glacier Express auf seiner Fahrt von St. Moritz nach Zermatt bald nicht mehr an seinem Namensgeber, dem Rhonegletscher vorbeifahren wird, sondern neu in einem Tunnel den Furkapass unterquert, war das Segen und Fluch zugleich. Zwar waren dank des neuen Furka Basistunnels die Zeiten der allwinterlichen Betriebseinstellung der Furka Oberalp Bahn zwischen Realp und Oberwald vorbei, womit nun auch der Glacier Express ganzjährig verkehren konnte, aber wurde er so seinem Namen noch gerecht? Ja, fanden Hanspeter Danuser und Helmut Klee, der Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale in New York an einem feuchtfröhlichen Abend im Dezember 1980 im Skigebiet Corviglia oberhalb von St. Moritz. Die Tunnelöffnung sollte gleichzeitig mit einer Wiedergeburt des legendären Glacier Express verbunden werden, «um den Kritikern zu zeigen, dass das geschmähte ‹Loch› durchaus seine positiven Seiten hat», wie Danuser 1983 in einer Zeitungskolumne schrieb. Zusammen mit der regionalen und nationalen Tourismusbranche und den drei beteiligten Bahngesellschaften – der Rhätischen Bahn, der Furka Oberalp Bahn und der Brig Visp Zermatt Bahn – wurde eine intensive und geschickte Vermarktung des «Glacier Express 2.0» lanciert, und das mit Erfolg: Allen Unkenrufen zum Trotz



Hanspeter Danuser war von 1978 bis 2008 Kur- und Verkehrsdirektor von St. Moritz. Er zeigte grosses Engagement in der Vermarktung von Glacier Express und Bernina Express.

Archiv RhB

erlebte dieser mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels am 25. Juni 1982 eine wahre Renaissance, wie Danuser schrieb. «Die Publizität erreichte auf der ganzen Welt eine unglaubliche Intensität: Das deutsche Fernsehen, über zehn TV-Stationen aus Europa und Übersee drehten eigene Filme, Hunderte von Journalisten und Reisebürofachleute kamen und kommen, um zu erleben, was es eigentlich (ausser dem Furkatunnel) schon seit über 50 Jahren zu sehen gibt». Die geschickte und sicher nicht ganz billige Werbekampagne für den Glacier Express hat gefruchtet. Es gab aber auch Kritik. «Typisch St. Moritz! Erst nehmen sie den Maiefeldern das Heidi weg, dann lancieren sie den Glacier-Express, nachdem man den Gletscher nicht mehr sieht», bekam Danuser immer wieder zu hören. Der Kur- und Verkehrsverein St. Moritz hatte sich nämlich 1979 die Rechte an der Marke «Heidiland» und «Heidi» gesichert. Doch davon liess sich der St. Moritzer Kurdirektor nicht beeindrucken, im Gegenteil: Nun wollte er auch den Bernina Express so richtig bekannt machen. «Als natürliche Fortsetzung und ebenbürtige Alternative zum Glacier Express.» Und so erhielten im Sommer 1983 rund 5000 Medienschaffende und Reisebüros auf der ganzen Welt ein neu kreiertes Werbedossier rund um den Bernina Express. Danusers Idee war, diese «Übung» innerhalb von zwei Jahren drei bis vier Mal zu wiederholen, damit auch der



Von Grün zu Rot: Mit der gegen Ende der 1970er-Jahre forcierten Umlackierung des Rollmaterials errötete auch der Bernina Express. Am 8. Juli 1982 war Zug 425 bereits in einheitlichem Farbkleid südwärts unterwegs, als er kurz vor Ospizio Bernina auf der Fahrt entlang des Lago Bianco abgelichtet wurde.

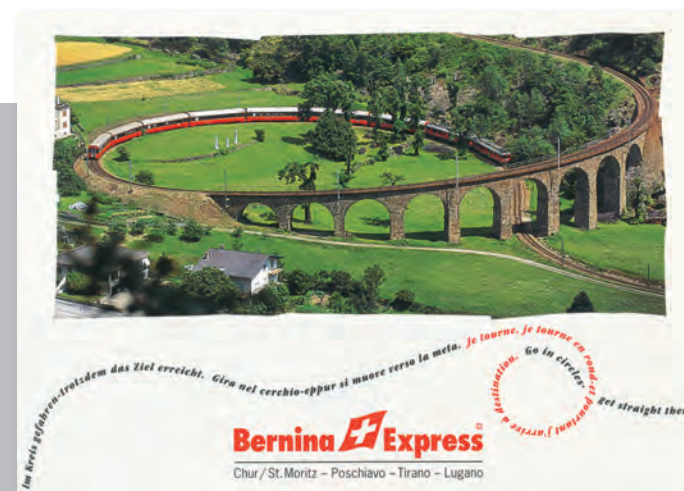
Archiv RhB

Bernina Express international zum Begriff wird. Aber auch hier musste er Kritik einstecken. «Einzelne Oberengadiner Gemeinden fühlen sich übergangen und sprechen von der ‹Arroganz der grossen Orte›. So verständlich diese Kritik politisch auch ist, kommerziell betrachtet liegt sie daneben. Wer international mit Erfolg ein touristisches Angebot etablieren will, muss mit entsprechend bekannten ‹Lokomotiven› auftreten. Das ist im vorliegenden Fall weder der Bernina-Express noch Tirano, Chur oder sonst ein Ort, sondern in Gottes Namen eben ‹St. Moritz, Switzerland

and Italy›. Sobald der Begriff dann steht und die Nachfrage anzieht, wird erfahrungsgemäss auch die weitere Region davon profitieren. Mittel- und langfristig gesehen bringt diese Wiedergeburt klassischer Bahnstrecken nicht nur eine willkommene Belebung der meist defizitären öffentlichen Verkehrsmittel, sondern eine wirtschaftliche Stärkung der Bergregion im Einzugsgebiet der beteiligten Eisenbahnen. Dies sollte bei aller Skepsis nicht gänzlich vergessen werden», so Danuser.

«Von den Gletschern zu den Palmen»: Ein Querschnitt durch 40 Jahre Werbung für den Bernina Express.

Sammlung Christoph Benz



AUS DER CHRONIK DES BERNINA EXPRESS

1969	Die RhB lanciert als Premiere in ihrer Geschichte direkte Kurswagen von Chur nach Tirano (auf der Berninalinie mit Halt an allen Stationen), Fahrzeit 4 h 45 min.
1973	Der Name «Bernina Express» erscheint zum ersten Mal im Kursbuch.
1975	Die Kurswagen des Bernina Express verkehren neu auf der gesamten Strecke als Schnellzug, Fahrzeit 4 h 7 min.
1983	Inbetriebnahme von zehn neuen Personenwagen (EW III) für den Bernina Express. Bild 1
1985	Der Bernina Express verkehrt während der Sommersaison erstmals als eigener Zug auf der gesamten Strecke zwischen Chur und Tirano, Fahrzeit 3 h 50 min (im Winter weiterhin direkte Kurswagen).
1992	Einführung des Bernina Express Bus von Tirano nach Lugano (seit 2010 mit Postauto im Design des Bernina Express). Bild 2
1992/93	Inbetriebnahme von elf neuen Personenwagen (EW IV) für den Bernina Express. Bild 3
1995	Lancierung des Heidiland Bernina Express (Landquart–Davos–Filisur–Pontresina–Tirano; ab 1999 bis 2005 Heidi Express). Bild 4
2000	Inbetriebnahme von zehn neuen Panoramawagen. Bild 5
2006/07	16 weitere Panoramawagen ergänzen den Wagenpark.
2011	Allegra-Triebzüge ermöglichen eine durchgehende Bespannung des Bernina Express von Chur bis Tirano; der Lokwechsel in Pontresina wird hinfällig. Bild 6
2017/18	Der Bernina Express verkehrt erstmals auch während der Wintersaison täglich als eigener Zug (bisher nur an Wochenenden; unter der Woche mit direkten Kurswagen an planmässigen Zügen).
2019	Rekordjahr: 268 000 Passagiere reisen mit dem Bernina Express, so viele wie noch nie.
2020	Als Folge der Coronapandemie wird der Bernina Express zwischen dem 14. März und dem 8. Juni 2020 eingestellt.



Foto: Manfred Möldner

1



Foto: Christoph Benz

2



Foto: Heinz Räss

3



Foto: Tibert Keller

4



Archiv RhB

5



Foto: Christoph Benz

6

1983: Mit neuen Wagen zum endgültigen Durchbruch

Nach der erfolgreichen Marketingoffensive für den Glacier Express trug auch diejenige für den Bernina Express Früchte; die Frequenzen nahmen erfreulich zu und bewogen die RhB, den Zug mit zehn neuen Wagen aufzuwerten, welche 1983 dem Betrieb übergeben wurden: Die sogenannten Einheitswagen Typ III (EW III). In einer damals herausgegebenen Pressemitteilung sprach die RhB von einem Meilenstein: «Die neuen Wagen mit den sehr guten Laufeigenschaften, mit dem ansprechenden Interieur, den bequemen Sitzen und den extrem grossen Fenstern in beiden Klassen werden die Attraktivität dieser 144 km langen RhB-Alpen-Transitstrecke sicher noch erhöhen. Ambulanter Verpflegungsdienst, Erläuterungen über die Strecke und Informationen in mehreren Sprachen mittels Tonstudio werden das Reisen im «Bernina-Express» zusätzlich erleichtern. Das veränderte äussere Erscheinungsbild der neuen Wagen (zweifarbiger Aussenanstrich, Signet und Schriftzug in drei Sprachen) soll das zukunftsorientierte Angebot unterstreichen. Die Fahrgeschwindigkeit lässt sich auf dieser sehr steigungs- und kurvenreicher Strecke nur noch unwesentlich erhöhen. Die Fahrzeit des «Bernina-Express» von Chur nach Tirano von derzeit rund 4 Stunden kann deshalb kaum noch entscheidend gesenkt werden. Aber die Fahrgäste, welche diese Reiseroute wählen, wollen im allgemeinen in erster Linie die Fahrt geniessen und die grossartige Landschaft auf sich einwirken lassen. Und dazu wird der neue «Bernina-Express» sicher verhelfen». Und ob er das tat: Dank den neuen Wagen gewann er weiter an Beliebtheit, und im Sommer 1985 schliesslich war die Zeit reif für einen eigenen Zug auf der ganzen Strecke. blieb also einzig noch der Lokwechsel in Pontresina, welcher seit Sommer 2011 ebenfalls Geschichte ist; seither ermöglichen die Allegra-Triebzüge – welche unter beiden Stromsystemen verkehren können – eine durchgehende Fahrt von Chur bis Tirano. Was vor 54 Jahren mit ein paar Kurswagen begann, mauserte sich zu einem der erfolgreichsten Produkte der RhB.

Eine Erfolgsgeschichte mit Hochs und Tiefs

Dazwischen gab es aber auch den einen oder anderen Dämpfer. Als nämlich die Verantwortlichen bei der RhB als Massnahme gegen die steigende Nachfrage und die damit verbundenen Stehplätze im Bernina Express 1986 eine Platzreservierung mit Zuschlag einführten, bekamen sie postwendend die Quittung. Zehn Franken verlangte die RhB für einen Zuschlag pro Weg, das war eindeutig zu viel; die Frequenzen brachen massiv ein. Reisten 1985 knapp 172 000 Passagiere im Bernina Express, waren es 1986 noch rund 150 000, zudem hagelte es nur so von Beschwerden. Der Zuschlag wurde daraufhin auf sechs Franken gesenkt. Den absoluten Passagierrekord verzeichnete die RhB im Jahr 2019: 268 000 Fahrgäste reisten im Bernina Express, und alles deutete darauf hin, dass dieser Rekord im Folgejahr sogar noch übertroffen werden könnte – und dann kam Corona. Der Fahrplan wurde ausgedünnt; touristische Züge wie etwa der Bernina Express ganz gestrichen. Insgesamt brach die Zahl der Fahrgäste auf der RhB um rund 80 Prozent ein, die Ertragsausfälle waren immens. Mittlerweile hat sich die Situation erholt. Letztes Jahr konnten bereits wieder 240 000 Passagiere auf dem Bernina Express begrüsst werden, Tendenz steigend. Die Erfolgsgeschichte geht weiter. ■



Der Beginn einer Erfolgsgeschichte:
Der Bernina Express in der Urversion mit grünen EW I
auf dem Pila Viadukt zwischen Alp Grüm und Cavaglia
in den 1970er-Jahren.

Foto: Alfred Nett

50 JAHRE «MEGA HOCH!»



Seit 1973 gibt's im
Bernina Express viel zu
sehen und zu staunen.

berninaexpress.ch/50jahre

graubünden |  | **Bernina Express**

ALBULA-GLIEDERZUG

Faszinierend
wie das Original



3298 102 RhB A 570 01 AGZ Endwagen „Hakone“ 3298 132 RhB B 573 01 AGZ Mittelwagen 3298 162 RhB Bi 576 01 AGZ Fotografenwagen 3298 182 RhB At 578 01 AGZ Steuerwagen
3298 122 RhB AB 572 01 AGZ Mittelwagen 3298 142 RhB B 574 01 AGZ Mittelwagen 3298 172 RhB B 577 01 AGZ Freizeitwagen Alle Modelle mit LED Innenbeleuchtung

BEMO
www.bemo-modellbahn.de



PARTNERSCHAFT MIT WELTREKORD-CHARAKTER

Die Rhätische Bahn und Stadler verbindet seit jeher eine Partnerschaft für Innovation und Pioniergeist. Das Resultat: Der Weltrekord für den längsten Reisezug der Welt.
www.stadlerrail.com

STADLER



«VEREINT IM VEREIN ...»



52 20 JAHRE HISTORIC RhB – ZUR GRÜNDUNG DES DACHVEREINS

56 DER GROSSE MOTOR DER LOK 205
Ein fiktives Interview



60 BESUCH DER ALTEN DAME – DIE LOK BB 81 AM BERNINA



63 NEUE STIFTUNG GRÜN & CHROM



66 LOGIEREN WIE EIN BAHNHOFSVORSTAND



74 ALBULA-BAHN-CLUB BERGÜN MIT VOLLDAMPF IN DIE ZUKUNFT



70 IM JUBILÄUMSJAHR KNAPP AM BESUCHERREKORD VORBEI!



58 WEM GEHÖRT DIE LOK 205?



65 CHARME UND KOMPETENZ IM BAHNHOF BONADUZ



68 STEINERNE BAHNBRÜCKEN, EIN MARKENZEICHEN DER RhB



BEWAHREN UND PFLEGEN

REISEN UND GENIESSEN

HÜTEN UND KOORDINIEREN

ZEIGEN UND VERMITTELN

MODELLBAU UND MODELLANLAGEN

HISTORIC RhB



Club 1889

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

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



Stiftung GRÜN & CHROM

Das historische Rollmaterial der RhB ist ein besonderes Zeitdokument der Bündner Bahngeschichte. Die neu gegründete Stiftung GRÜN & CHROM nimmt einen wichtigen Teilbereich der Kulturbahn, nämlich die Zeitepoche von Mitte 1940 bis anfangs 1970 in ihren Fokus. Sie will damit die damaligen technischen Pionierleistungen entsprechend würdigen. Geplant ist die Rückführung der ersten laufachslosen RhB-Lok-Typen Ge 4/4 I, Ge 6/6 II sowie später die Ge 4/4 II in die ursprüngliche Ausführung.

Stiftung GRÜN & CHROM
Veja Station 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.gruen-und-chrom.ch



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

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

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



Verein Pro Salonwagen RhB

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

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



Verein Welterbe RhB

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

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



Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser

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

Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser
Foppa 4
CH-7015 Tamins
www.igzl.ch
info@igzl.ch



Bahnmuseum Albula Bergün

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

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



Freunde der Schmalspurbahnen

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB, vorzugsweise in der Spurweite H0m. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch und durch die Teilnahme an Ausstellungen. So sind einige Modulleistungen im Besitz des Vereins, welche unterhalten und verbessert werden müssen. Reiseaktivitäten hauptsächlich auf dem Netz der RhB bilden einen festen Bestandteil im Jahresprogramm. Ferner werden auch andere Schweizer und ausländische Bahnen besucht – mit Schwerpunkt Schmalspur.

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



Albula-Bahn-Club Bergün

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

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

Die Bündner Bahnkultur begeistert Menschen auf der ganzen Welt. Zusammengeschlossen im Dachverband *Historic RhB* leben und gestalten sieben Vereine und zwei Stiftungen gemeinsam die Kulturbahn – gestalten Sie sie mit uns.





20 Jahre Historic RhB – Zur Gründung des Dachvereins



Gründungsmitglieder
und Gäste
am 28. Juni 2003
in Bergün.*
Foto:
Bernhard Willen

Der 28. Juni 2003 war ein Sommertag mit flirrender Hitze. Entlang der Bahnlinie zwischen Chur und Samedan jagten viele Bahnfotografen aus aller Welt historischen Zügen nach, weil die RhB in jenem Sommer das Hundertjährige der Albulabahn feierte. Auch am Bahnhof von Bergün herrschte Feierlaune.

Etwas versteckt, auf einem Abstellgleis, war ein kleiner, alter, frisch gestrichener gelber Wagen mit weit geöffneten Fenstern abgestellt. Darin sassen ältere Männer, redeten angeregt und waren in Papiere vertieft. Was sie da genau taten, darüber berichtet dieser Artikel.

Keine Stiftung, sondern ein Verein mit Persönlichkeiten

Es gibt nur wenige traditionsbewusste Bahnunternehmungen, die sich um den Erhalt ihres fahrenden und rollenden Erbes kümmern. Vor allem sind es viele kleine und grössere Vereine, also engagierte Privatpersonen,

die uneigennützig Geld sammeln und historische Lokomotiven und Wagen erhalten, pflegen und einsetzen. Deshalb war das 1994 ziemlich aussergewöhnlich, als die Bern-Lötschberg-Bahn (BLS) ihr historisches Erbe und historischen Fahrzeugen aus ihrem Bestand in die eigens dafür gegründete BLS Stiftung auslagerte. 2001 folgten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit der Stiftung SBB Historic diesem Beispiel.

Aber wie war das denn bei Historic RhB? – Es war und ist ziemlich anders. Während bei der BLS und bei der SBB die Entscheide quasi «von oben», also von den Geschäftsleitungen bzw. den Verwaltungsräten gefällt wurden, geschah der Gründungsprozess in Graubünden urdemokratisch «von unten» über Vereine mit starken, überzeugenden und zupackenden Persönlichkeiten – aber auch mit einzelnen umsichtigen Angestellten aus der RhB-Verwaltung, der Direktion und sogar aus dem Verwaltungsrat, die ein solches Unterfangen aus Überzeugung mittragen wollten.

Historisches Rollmaterial ist gut für das Image

Um die Jahrtausendwende war die Direktion der RhB ihrem Erbe nur in beschränkter Masse zugetan. Einerseits wollte die Bündner Staatsbahn keinesfalls als «Museumsbahn» wahrgenommen werden. Andererseits fehlte dem Unternehmen das Geld für Bahnnostalgiefahrten. Für das Image des traditionsbewussten Bahnunternehmens war es aber trotzdem wichtig, dem rollenden historischen Erbe etwas Sorge zu tragen. Denn die RhB war und ist nicht irgendeine Bahn: mit den Abertausenden von Bahnfans aus aller Welt und den unzähligen rund um den Globus in Wohnzimmern kurvenden oder in Vitrinen ausgestellten kleinen RhB-Modellfahrzeugen hat sie eine erstaunlich grosse Fangemeinde, welche die Fahrzeuge der RhB aus allen Epochen nahezu vergöttern. Immer wieder traten in der Vergangenheit einzelne RhB-Kadermitarbeiter beherzt in Erscheinung, indem sie sich für einzelne historische Fahrzeuge einsetzten, sie in der Hauptwerkstätte in Landquart mustergültig restaurieren liessen oder zumindest deren Verschrottung verhinderten. Gegen Ende der 1990er Jahre sollten sie jedoch weitreichende Unterstützung von privater Seite erhalten.

Der Urknall: 100 Jahre Rhätische Bahn

Am grossen 100-Jahr-Jubiläum von 1989 hatte die RhB eine Vielzahl an unvergessenen Events organisiert: Fahrzeugparaden, Extrazüge, Ausstellungen, Wettbewerbe und vieles mehr, fast im ganzen Kanton. Dabei traten erstmals zwei für die RhB-Bahnnostalgiefahrten wichtige Personen in Erscheinung:

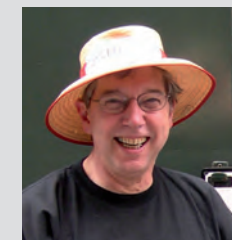
Marcello Haudenschild aus Zizers, Aktuar des Vereins *Dampffreunde der RhB* sowie RhB-Lokführer *Armin Brüngger* aus Samedan, damals Mitglied der Engadiner Eisenbahnfreunde CEAV und ein begabter Handwerker mit viel Gespür für historische RhB-Eisenbahnwagen aus dem Dampfzeitalter. Marcello Haudenschild, Erwachsenen-Ausbildner im Pflegebereich, Musiker und überhaupt ein einnehmender Tausendsassa, konnte 1989 sein aussergewöhnliches Verkaufs- und Begeisterungstalent im Barwagen der Dampffreunde, dem «Rätia-Stübli», in den durch den Verein mitorganisierten Jubiläums-Dampffextrazügen einmal so richtig ausleben, ein erstes Mal die Vereinskasse prall füllen sowie viele neue Vereinsmitglieder gewinnen. Mit dem Verkauf von Getränken und Snacks in Dampfzügen und dem Vertrieb von Souvenirartikeln griffen die Dampffreunde in den kommenden Jahren immer wieder der RhB bei Reparaturen für ihre Dampflok unter die Arme.

Zusammen mit dem Marketing der RhB hat Marcello Haudenschild bis zu seinem frühen Tod 2003 zahlreiche unvergessene Nostalgiefahrten auf dem RhB-Schiennetz organisiert.

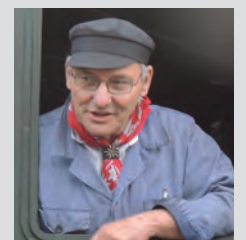
Der vergessene RhB-Gründerzug

Armin Brüngger liess am Jubiläum den damals von den RhB-Verantwortlichen vergessenen «Gründerzug der RhB», eine Zugkomposition der früheren Schmalspurbahn Landquart-Davos mit der Dampflok Nr. 1 von 1889 sowie – und das war die Sensation – mit Wagen aus der gleichen Zeitepoche heimlich von Samedan nach St. Moritz dampfen. Die Wagen hätten verschrottet werden sollen und waren in einem etwas desolaten Zustand. Nach dieser Fahrt begannen bei Engadiner Eisenbahnfreunden die Gedanken zu kreisen: Sie wollten diesen Zug als Ganzes erhalten, restaurieren und für Nostalgiefahrten bei der RhB einsetzen lassen.

Der älteste Gründerzugwagen, der C.32. von 1889, veranlasste Armin Brüngger, 1996 in Samedan den Club 1889 zu gründen und den ehemaligen Drittklasswagen vollumfänglich mit Freiwilligen zu restaurieren. Die Wiederherstellung des Wagens in seinen Zustand von 1889 war bereits 1999 abgeschlossen. Damit war eine wichtige Hürde geschafft. Roald Hofmann, der damals bei der Clubgründung anwesende



Marcello Haudenschild
Foto: Bernhard Willen



Armin Brüngger
Foto: Rudolf Waidhofen

Direktionsvertreter der RhB, meinte nach dem Gründungsakt in der Betriebswerkstätte von Samedan: «Wenn das Projekt C.32. gelingt, freut sich die RhB darüber. Ansonsten ist das Thema für weitere historische Wagen für die RhB vom Tisch». Da Armin Brüngger zu jener Zeit auch der Verantwortliche für den Wagenpark der Dampfbahn Furka-Bergstrecke war, genoss er bei den RhB-Verantwortlichen zum Glück das entsprechende Vertrauen. Trotzdem lastete auf ihm ein gewisser Druck.

* v.l.n.r.: Ernst Bachmann (Vizedirektor RhB), Walter Ellenberger (Vorstandsmitglied von SBB Historic), Armin Brüngger (Präsident Club 1889), Walter Sommer (Verein Bahnhistorisches Museum Albula), Silvio Fasciati (Direktor RhB), Willy Hochstrasser (1. Präsident Historic RhB), Geni Rohner (1. Geschäftsführer Historic RhB), Reto Barblan (Kurdirektor Bergün), Mark Nay (Bündner Denkmalpflege), Daniel Friedrich (Präsident Verein Dampffreunde RhB), Gian Brüngger (Historiker RhB), Alby Glatt (Präsident Verein pro Salonwagen RhB), Roald Hofmann (Rechte Hand des RhB-Direktors), Fredy Pfister (Aktuar Club 1889), Georg Barandun (Verein Bahnhistorisches Museum Albula).



Der Ursprung der gepflegten Bündner Reisekultur

Parallel zu den Arbeiten des Club 1889 begannen andere Private und Angestellte aus der RhB-Verwaltung in einer medial viel beachteten Aktion für die äusserst wertvollen aber abgewirtschafteten vier Salonwagen der RhB Geld zu sammeln und in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart restaurieren zu lassen. Diese Wagen von 1931, im Art-Déco-Stil vom damals berühmten bretonischen Möbel- und Innendesigner René Prou ausgestattet und von der «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» (CIWL) aus

Brüssel bestellt, hätten eigentlich verschrottet werden sollen. Aber vor allem zwei Personen, Alby Glatt und Willy Hochstrasser, konnten das erfolgreich verhindern.

Der Stadtzürcher Alby Glatt flog ab 1973 mit seinem Reisebüro Intraflug Gast-



Alby Glatt
Foto: Sylvia Heldstab

arbeiter von Spanien und Portugal in die Schweiz. Bereits anfangs der 1970er-Jahre organisierte er als Bahnliebhaber als einer der ersten überhaupt Reisen in Südafrika und auf der Transibirischen Eisenbahn. 1976 war er mit James Sherwood, einem britisch-amerikanischen Schiffscontainer-Spediteur und Millionär in Monaco. Die beiden überboten sich da gegenseitig bei der Ersteigerung abgetakelter, historischer Schlaf-, Salon- und Speisewagen der CIWL. James Sherwood gründete mit den Wagen später den «Venice Simplon Orient Express». Für Alby Glatt war der Wagenkauf die Wiedergeburtstunde des legendären «Orient-Express» mit 12 bis 15 Wagen von Paris nach Istanbul, den Alby Glatt neu als «Nostalgie Istanbul Orient Express» (NIOE) für Charterfahrten mit bis zu 250 Personen auch nach Dresden und Verona einsetzte. 1988 setzte er einen bisher unerreichten, legendären Höhepunkt: Eine Reise seines NIOE von Paris nach Hongkong. Die Wagen wurden anschliessend nach Japan verschifft, wo sie noch drei weitere Monate auf der Pazifikinsel unterwegs waren.



Willy Hochstrasser
Foto: Sylvia Heldstab

Alby Glatt hatte grosses Interesse, auch auf der RhB die CIWL-Wagen wieder herrichten zu lassen und damit gepflegte Reisen anzubieten. Das notwendige, weltweite Netzwerk dazu hatte er ja, um Gäste in die RhB-Salonwagen zu bringen. Aus diesem Grund gründete er mit weiteren Personen 1997 den Verein «Pro Salonwagen RhB» – dessen erster Präsident er war – und hielt bis zu seinem Tod 2014 die gepflegte Reisekultur in Graubünden hoch.

Auf der Plattform sprang der Funke

Willy Hochstrasser aus Araschgen bei Chur war zu jener Zeit Leiter des RhB-Marketings. Er leitete unter anderem die Neuauflage des Glacier Express mit modernen Panoramawagen mit ein. Sein Interesse galt aber auch den historischen RhB-Fahrzeugen – im Speziellen den Salonwagen – und er begann sich Gedanken darüber zu machen, wie die Kräfte im Kanton zum Erhalt des rollenden Kulturguts gebündelt werden könnten. Erste Vorschläge seitens der RhB, die Vereine zu fusionieren, wurden von allen Vereinsmitgliedern aber entschieden abgelehnt. Sie fürchteten um ihre Unabhängigkeit.

Erst bei der Einweihung des historischen Berninabahn-Bistrowagens «La Bucunada» von 1909, durch den Club 1889 im Jahr 2002 in einer Schnellbleiche hergerichtet und in Pontresina mit einem kleinen Fest eingeweiht, sprang der Funke. Als Marcello Haudenschield, Alby Glatt und Willy Hochstrasser als geladene Gäste sowie Gastgeber Armin Brüngger auf der offenen Plattform des Wagens mit einem Gläschen Weisswein auf die Einweihung anstiessen, merkten sie, dass ja eigentlich alles da war, um die RhB beim Erhalt der historischen Fahrzeuge zu unterstützen und sich gleichzeitig gegenseitig zu entlasten: Handwerker, Geldbeschaffer und beste Kontakte in die Reisebranche und ins Kader der RhB. Da haben die vier beschlossen, einen Dachverein zu gründen, in welchem die Vereine selbständig bleiben und trotzdem ihren Auftritt nach aussen fokussieren und für die RhB und den Kanton und nicht zuletzt bei möglichen Spendern als zuverlässige und einheitlicher Ansprechpartner fungieren können.

Die Gründung von
Historic RhB
in der Bucunada
am 28. Juni 2003.

Foto:
Bernhard Willen



Die Vereinsgründung

So trafen sich nach einer längeren Vorbereitungszeit die Präsidenten der drei Vereine an diesem heissen 28. Juni in der «Bucunada» in Bergün und gründeten offiziell Historic RhB mit der Verabschiedung der gemeinsamen Statuten. In weiser Voraussicht wurde auch der Verein Bahnhistorisches Museum Albula, eine Vorgängerorganisation des heutigen Bahnmuseums Albula mit seinem Vertreter Georg Barandun mit in die Historic-RhB-Familie aufgenommen. Er wurde vom damaligen Kurdirektor von Bergün, Reto Barblan begleitet. Mit im Wagen sass als Gäste weitere wichtige Personen, unter anderen als Vertreter der RhB Direktor Silvio Fasciati, Vizedirektor

Ernst Bachmann und Roald Hofmann sowie ein Vertreter der Bündner Denkmalpflege. Sie überbrachten der Gründungsversammlung Grüsse seitens ihrer Organisationen.



Georg Barandun
Foto: Bernhard Willen

Eine wertvolle Liste mit im Gepäck

Sehr wichtige Papiere nahmen die RhB-Vertreter aus Chur mit: Die Vereins- und RhB-Vertreter hatten gemeinsam eine Liste erstellt mit historischen Wagen und Lokomotiven, die nicht verschrottet werden dürfen. Damit gab es ein Inventar erhaltenswerter historischer Fahrzeuge, auf dessen Basis zukünftig die Planung für der Erhalt und auch die Restaurierung historischer RhB-Fahrzeuge an die Hand genommen werden konnte. Diese Liste war Bestandteil eines Zusammenarbeitsvertrages zwischen Historic RhB und der RhB selber. Die Fahrzeuge sollten im Besitz der RhB bleiben.

Das Bündner Modell entwickelt sich weiter

Damit wird schnell klar, dass das Bündner Modell sich von den anderen zwei Institutionen der BLS und SBB unterscheidet. Ob es besser oder schlechter ist, sei dahingestellt. Auf jeden Fall entwickelte sich Historic RhB in den letzten 20 Jahren weiter. Folgende Bündner Vereine und Stiftungen wurden in die Historic-RhB-Familie aufgenommen: Die Schmalspurfreunde Thusis, die Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser, der Albula-Bahn-Club Bergün, die Stiftung Bahnmuseum Albula, der Verein Welterbe RhB sowie jüngst die Stiftung Grün & Chrom. Auf Willy Hochstrasser folgten als weitere Präsidenten die ehemalige Landespräsidentin Sina Stiffler und der ehemalige Regierungsrat Claudio Lardi. Seit diesem Jahr ist Reto Cramer aus Surava neuer Vorsteher des grossen Vereins- und Stiftungskonglomerats mit insgesamt sieben Vereinen und zwei Stiftungen.

Thematisch hat sich Historic RhB seit 2003 erweitert: Ging es bei der Vereinsgründung primär um den Erhalt historischer RhB-Fahrzeuge, ist der Fokus in den vergangenen 20 Jahren vor allem durch die Mitgliedschaft der Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser, des Vereins Welterbe RhB und des Bahnmuseums Albula Bergün geöffnet worden. Was zukünftig alles noch zu den Zuständigkeiten von Historic RhB gehören wird, wird sich zeigen. Aber der neue, junge Vorstand von Historic RhB, in dem alle Präsidenten des Dachvereins organisiert sind, hat viele Ideen und Visionen. Bleibt zu hoffen, dass es wie bei der Vereinsgründung weiterhin engagierte, beherzte Persönlichkeiten gibt, welche die Überzeugung, dass die Bündner Bahnkultur weltweit etwas Einzigartiges ist, nach aussen tragen, sich mutig einsetzen und auch keinen Aufwand scheuen, alle davon zu überzeugen. Happy Birthday! ■

TEXT Fredy Pfister



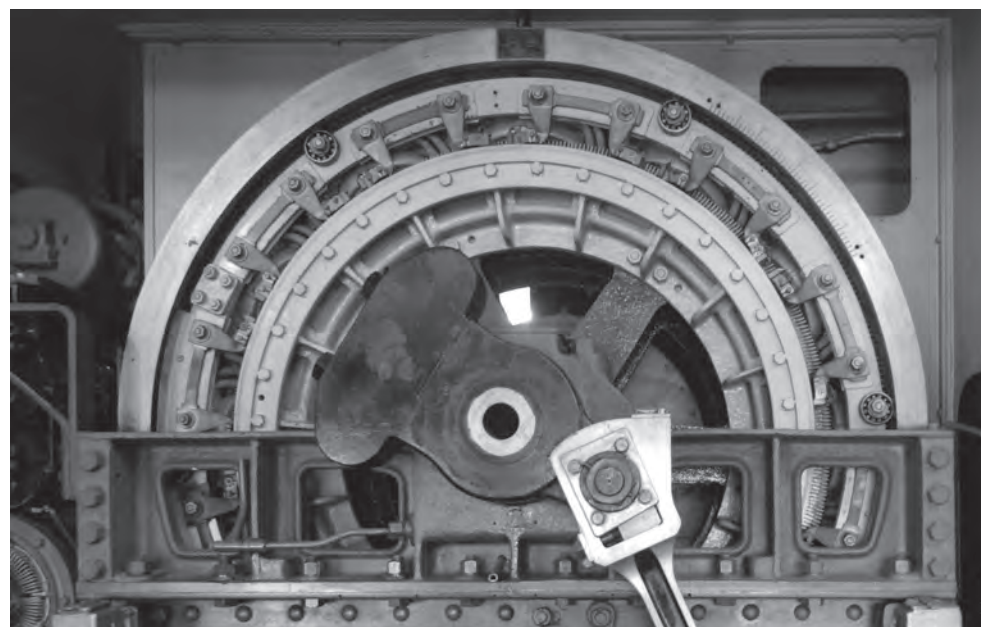


Der grosse Motor der Lok 205

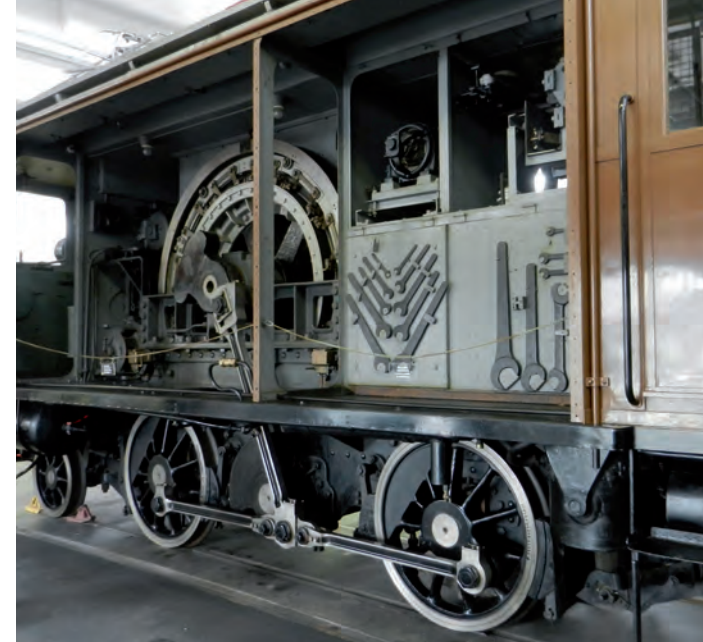
In der 110-jährigen Lok 205 befindet sich ein ganz spezieller elektrischer Motor.
Dieser macht sie zu einer technischen Rarität.
Wenn alles klappt, soll sie der Öffentlichkeit beim Bahnmuseum Albula
in Bergün bald zugänglich sein.
Dazu ein fiktives Interview mit dieser Lok.



Lok 205 noch im Einsatz
bei der RhB in Landquart.
Sammlung Chris Stein



Der Déri-Motor
der Schwesterlok 207
im Verkehrshaus der Schweiz.
Foto: Fredy Pfister



Durch die Entfernung der Seitenwände
ist der ganze, simple Antrieb der Lokomotive
sichtbar.

Foto: Fredy Pfister

... über die du sprechen würdest?

Nein, lieber nicht, das ist nämlich kompliziert. Auf jeden Fall gibt es weltweit nur noch eine Handvoll solcher Déri-Motoren, und das macht mich historisch gesehen ziemlich wertvoll. In Luzern gibt es noch eine meiner Schwestern, die Lok 207. Die anderen wurden stark umgebaut oder verschrottet.

Was hast du sonst noch Spannendes erlebt?

Ich habe, über alles betrachtet, eine sehr wechselvolle Zeit hinter mir. Bis 1940 hatte ich drei grössere Havarien, nach der ersten von 1921 erhielt ich die zwei mir eigenen Fronttüren und eine braune statt grüne Farbe.

Nachdem die RhB mich nicht mehr brauchen konnte, kam ich 1974 als «fahrendes Denkmal» zum Technikum nach Winterthur. Auf ein paar Metern Gleis, in die unter den Triebädern leerlaufende Rollen eingelegt waren, konnte ich tatsächlich zu Studienzwecken noch fahren. Da sumpte dann mein spezieller Déri-Motor noch. Im Jahr 2000 war dann leider Schluss, ein wichtiges Teil von mir war defekt.

Danach wurde es sehr kompliziert. Zusammengefasst: Ich wurde ins Depot Arth-Goldau gestellt, danach hinter das Depot ins Freie geschoben, wo alle Gotthard-Zugreisenden zuschauen konnten, wie ich langsam verwitterte. 2015 holten sie mich zum Glück wieder zurück nach Graubünden und stellten mich in die historische Remise in Filisur.

Wie soll's nun weitergehen?

Das wiederum könnte einfacher werden, wie ich gehört habe: Das Bahnmuseum Albula in Bergün hat für das berühmte «Krokodil», die Lok 407, ein grosses, formschönes Dach erstellt und dieses extra etwas länger bauen lassen. So gäbe es für mich da auch Platz.

Die Museumsbetreiber haben auch Anpassungen an der Rampe vor dem Museum ausführen lassen. Die Museumsstiftung würde mich in ihr Eigentum übernehmen, wenn ich aufgefrischt werde und mich so wieder dem Publikum zeigen könnte. Du siehst: Wenn alles klappt, könnte ich bald meinen imposanten Motor allen Interessierten aus nah und fern zeigen. Das wär's ... wenn da nicht noch ein paar wichtige Teile seit Arth-Goldau fehlen würden. So ohne Beschriftung und andere technische Bauteile im Innern dazustehen, ist nicht besonders schön. Aber vielleicht erhalte ich diese ja wieder. ■

TEXT Enrico Pirovino

Wie bist du zur RhB gekommen?

Nach dem letzten grossen Ausbau des Streckennetzes der Rhätischen Bahn zwischen 1898 und 1904 verfolgte – wie mir erzählt wurde – die Verwaltung der Rhätischen Bahn und eine «Eidgenössische Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb» die Entwicklungen in der Bahntechnik sehr aufmerksam. So beschloss der Verwaltungsrat der RhB 1910, auf der neu zu bauenden Strecke zwischen Bever und Scuol Tarasp einen elektrischen Versuchsbetrieb einzurichten. Dampf sollte bald passé sein. Ein sehr mutiger Entscheid! Ich wurde mit sechs Schwesterloks zwischen 1912 und 1913 an die RhB abgeliefert. Ich selber wurde am 17. Mai 1913 auf der neuen Engadiner Bahnlinie in Betrieb genommen.

Was ist so speziell an deinem Motor?

Die RhB hatte ziemlich genaue Vorstellungen, was wir Loks im Engadin zu leisten hatten. Das haben die Verantwortlichen der Bahn 1910 in einem Pflichtenheft ausformuliert und dieses an verschiedene Herstellerfirmen verschickt. Die innovative Firma Brown Boveri & Cie. aus Baden – heute heisst sie ABB – hat mich dann aufgrund dieses Pflichtenhefts elektrotechnisch so konstruiert, wie ich heute bin. Wobei ich noch sagen muss, dass mein mechanischer Teil von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur stammt.

Im Innern wurde ich mit nur einem einzigen, dafür aber sehr grossen Motor ausgestattet. Dieser treibt beidseits über nur je drei verbundene Stangen zwei meiner vier Achsen an. Erfunden hat diesen Motor offenbar der ungarische Elektroingenieur Miksa Déri, der auch Transformatoren entwickelt hat. Transformatoren braucht man, um den Strom von der Fahrleitung so umzuwandeln, dass er für den Motor passt. Dieser damals starke, über zwei Meter grosse Déri-Motor kann auch ziemlich langsam laufen, deshalb brauchte ich kein mechanisches Getriebe und nur einen kleinen Transformator. Das waren meine grossen Vorteile. Ich hatte aber auch meine Nachteile ...

Wem gehört die Lok 205?



Die Lok 205
stand jahrelang
in Arth-Goldau
im Freien.
Sammlung
Enrico Pirovino

Seit der Rückkehr der Lok 205 nach Graubünden im Jahr 2015 mussten sich Anwälte und Gerichte sieben Jahre lang mit der Frage befassen, wem die Lok eigentlich gehört. Eine kurze Zusammenfassung dieser für juristische Laien wohl etwas irritierenden Ereignisse mit überraschendem Ergebnis.

Ein mutmasslicher Lokdiebstahl

Um die Lok 205 ranken sich viele Geschichten, nachvollziehbare und solche, die es weniger sind. Das Winterthurer Technikum, das für die Lok 205 (Ge 2/4) ab 2000 keine Verwendung mehr hatte (vgl. vorangehenden Artikel), übergab sie in Obhut des Club 1889. Herr Arno*, vom Club durch seine hervorragenden Technikenntnisse als Projektleiter eingesetzt, hatte die Lok 205 im Jahr 2007 von Winterthur nach Arth-Goldau transportieren lassen. Arno wohnte in der Nähe der Lok und überlegte sich nun, wie und wo dieses Kulturgut aufgearbeitet und weiter verwendet werden könnte. Doch Arno und der Club haben sich in dieser Frage zerstritten.

Plötzlich war die Lok weg. Sie wurde im Mai 2015 in einer aufwendigen Aktion von Arth-Goldau nach Graubünden transportiert. Arno erstattete bei der Polizei Anzeige unter anderem wegen Diebstahls. Er machte geltend, dass er Eigentümer der Lok sei.

Arbeit für die Staatsanwaltschaft und das Kantonsgericht

Arnos Anzeige richtete sich im Speziellen gegen die Herren Berner* und Cotti* als mutmassliche Auftraggeber des Diebstahls. Die zwei waren Ehemalige des Technikums und hatten sich seit jeher für die Lok 205 eingesetzt, weil sie ihren Wert schon früh erkannt hatten. Doch die Staatsanwaltschaft des Kantons Schwyz startete keine Strafuntersuchung. Dagegen beschwerte sich Arno im Dezember 2016 beim Kantonsgericht von Schwyz. Dieses kam im April 2017 zum Schluss, dass unter den vorliegenden Umständen durchaus eine Strafuntersuchung gegen eine unbekannte Täterschaft zu eröffnen sei.



Der «Diebstahl» der Lok 205.
Sammlung Enrico Pirovino

So musste die Schwyzer Staatsanwaltschaft zwar ermitteln, beendete aber das Verfahren mit einer Verfügung, die besagt, dass das Verfahren nicht an die Hand zu nehmen sei.

Das wollte Arno nicht akzeptieren und so musste sich das Schwyzer Kantonsgericht im Januar 2019 ein zweites Mal mit dem angeblichen Lokdiebstahl beschäftigen. Das Kantonsgericht hielt fest, dass die Staatsanwaltschaft ermitteln müsse, auch wenn kein hinreichender Tatbestand bestehe. Allein schon deshalb, weil die Staatsanwaltschaft selber bereits Untersuchungen durchgeführt habe. So musste die Staatsanwaltschaft weiter zu klären versuchen, ob ein Diebstahl vorliege oder nicht. Im März 2019 teilte die Staatsanwaltschaft den Streitparteien mit, dass die Untersuchungen abgeschlossen seien und das Verfahren nun eingestellt würde.

Doch Arno zog diesen Entscheid an das Schwyzer Kantonsgericht und das Bundesgericht in Lausanne weiter. Diese höchste richterliche Instanz des Landes trat auf das Verfahren aber nicht ein und teilte dies im Mai 2022 Arno mit Verweis auf das letzte Urteil des Kantonsgerichts Schwyz mit.

Somit ist nun geklärt, wem die Lok 205 gehört: Mit der Schenkung der Lok von der RhB ans Technikum

Winterthur 1974 und dessen Änderung der Rechtsform ging sie in das Eigentum der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) über. Damit handelte es sich beim Abtransport der Lok 205 durch die Herren Berner und Cotti um keinen Diebstahl, wie das Bundesgericht feststellte. Historic RhB und das Bahnmuseum Albula in Bergün/Bravuogn planen nun mit der Vermittlung der RhB, die Lok vom Eigentum der ZHAW in das Eigentum des Bahn museums zu übernehmen und sie vor dem Museum öffentlich zugänglich abzustellen. Damit besteht die Hoffnung, dass die Lok bald einem interessierten Publikum gezeigt werden kann und ihren Bestimmungsort findet. Ob sie allenfalls in ferner Zukunft rollfähig wird, ist im Moment noch offen. ■

* Alle Namen sind frei erfunden,
stehen aber für die effektiv Handelnden.

TEXT Reto Cramer



Aktuelles, langjähriges zu Hause der Lok 205
ist die Wagenremise in Filisur.
Sammlung Enrico Pirovino

Besuch der alten Dame – die Lok BB 81 am Bernina

Sogar die «Neue Zürcher Zeitung» berichtete 29. März 2022 über dieses Ereignis:
Ein Jahr lang weilte die alte Berninalok BB 81 von 1916 auf ihrer alten Stammstrecke.
Für diesen Besuch durfte die Ge 4/4 81 – wie sie mit «bahntechnischer» Bezeichnung heisst –
ihren idyllischen Alterssitz bei der Museumsbahn Blonay–Chamby hoch über dem Genfersee verlassen,
zur grossen Freude vieler RhB-Fans.



Auf der letzten Fahrt vom 9. Oktober 2022 stellten sich die Verantwortlichen
und Lokführer der BC und des Club 1889 vor der BB 81 auf:
v.l.n.r.: Alain Candellero (BC), Laurent Tschannen (BC), Christoph Benz (Club 1889),
Ernst Demonti (Club 1889), Pascal Wilhelm (BC), Fredy Pfister (Präsident Club 1889),
Jérôme Constantin (Präsident BC), Jean-Daniel Paré (BC).
Foto: Axel Bozier

Ein Kraftakt

Bevor die Lok selber wieder in ihre alte Heimat transportiert werden und RhB-Freunde erfreuen konnte, galt es ein paar grössere Hürden zu überwinden: Zuerst musste eine 42seitige Vereinbarung mit der Eigentümerin der BB 81, der Museumsbahn Blonay–Chamby (BC), der Rhätischen Bahn sowie dem Club 1889 als Veranstalter erarbeitet werden, mit vielen Nachweisen zu Versicherungen und Genehmigungen des Bundesamtes für Verkehr; eine staubtrockene Materie.



Abschiedsfahrt nach Poschiavo am 7. Oktober 2022
mit der BB 81 und der Lok 182 vor Pontresina.
Foto: Christian Dény / CI

Nach ihrer Ankunft in Landquart im August 2021 in Landquart zeigte sich als zweite Hürde, dass die «belle dame de Romandie», wie die BB 81 aufgrund ihrer eleganten Erscheinung fortan genannt wurde, Probleme bei den Sicherungsanlagen der RhB verursachte. Die moderne Gleisüberwachung konnte mit den kleinen Rädchen der BB 81 wenig anfangen. Viele Überlegungen und Arbeitstage waren notwendig, um diese Störungen zu überwinden. Durch Sondereinsätze unserer Clubmitglieder und der Ehrenamtlichen der BC gelangt das Kunststück aber, die Dame auf dem Bernina verkehren zu lassen. Das BC-Team musste für jeden Arbeits- und Fahreinsatz in Graubünden immerhin rund einen Tag nur für die An- und Abreise einplanen, alles in der Freizeit notabene!

Vier mehrtätige Einsätze

An zwei Tagen im Oktober 2022 war die BB 81 zusammen mit unserer Lok 182 von 1927 Mittelpunkt unseres 25-Jahr-Jubiläums zwischen dem Engadin und dem Puschlav. Im Februar 2022 führte sie in einem richtigen Wintermärchen zwischen St. Moritz und Alp Grüm fotogen Regie und im darauffolgenden Mai zog sie einen Extrazug von St. Moritz zu den Gletschermühlen von Cavaglia und zurück.

Einige Male konnte die BB 81 für private Fotofahrten eingesetzt werden. Das grosse Finale folgte im Oktober 2022, wo sie von St. Moritz nach Poschiavo fuhr und an einem Wochenende günstige Shuttlezüge zwischen Poschiavo und Miralago führen konnte. Gemeinsam mit unserer Lok 182 zog sie zum Schluss den Abschiedszug zurück in Engadin.

Märchen selber machen

Mit dem Besuch der «belle dame de Romandie» ging für die Verantwortlichen des Club 1889 und der BC ein grosser Traum in Erfüllung, den sie mit vielen Gästen aus dem In- und Ausland teilen konnten. Eine schier unendliche Anzahl an Fotos wurden in den sozialen Netzwerken geteilt. Dem Club 1889 bescherte der Besuch viele neue Mitglieder. Bahnmärchen soll man sich nicht nur erzählen, hie und da lohnt es sich, solche mit Gleichgesinnten zu verwirklichen – über Sprach- und Kantonsgrenzen hinweg. Ein grosser Dank allen Beteiligten, unseren Gästen und den Fotografen! ■

TEXT Fredy Pfister





20 Jahre Historic RhB – 19 Ausgaben Bündner Kulturbahn



Impressum

19. Jahrgang (2023), erscheint jährlich

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

Geschäftsleitung
Roman Sommer
Leitung Redaktion
Christoph Benz
Redaktionelle Mitarbeiter
Ueli Custer, Rolf Lanz, Fredy Pfister,
Marino Baracchi
Grafik und Layout
W & S Agentur für Werbung und
Produktion, Raphael Schreiner
www.ws-werbeagentur.de
Druck
Druckerei Landquart AG
www.drucki.ch
Auflage
25 000 Exemplare
Liegt in RhB-Zügen, in Bahnhöfen
und in ausgewählten Hotels auf.

Zusätzliche Exemplare können für
CHF 10.-/Euro 15.- bei
Historic RhB
Veja Stazion 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
bezogen werden.
Rechte
Alle Angaben in diesem Magazin
wurden von den Autoren sorgfältig
recherchiert. Für die Richtigkeit
kann trotzdem keine Haftung über-
nommen werden. Nachdruck und
Vervielfältigung, auch auszugsweise,
nur mit Quellenangaben.

Für unverlangte Einsendungen
haftet die Redaktion nicht.
Titelbild
Puschlaver Bahnhofdylle anno 1910
mit dem Gütermotorwagen Fe 2/2 51.
Foto: Engadin Press



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



Foto: Bernhard Studer

Neue Stiftung GRÜN & CHROM

Anlässlich der Delegiertenversammlung
von Historic RhB wurde die Stiftung
GRÜN & CHROM in den
Dachverband Historic RhB aufgenommen.

Mit der Eingliederung der neuen Stiftung wird die grosse Kulturbahn-Familie ideal ergänzt. Während einzelne Vereine ihren Schwerpunkt auf das Dampfzeitalter und die ersten elektrischen Lokomotiven setzen, liegt das Hauptziel der Stiftung GRÜN & CHROM in der Rückführung der ersten laufachslosen Lokomotiven (grün) in deren ursprüngliche Ausführung. Damit wird ein spannender Zeitabschnitt der schweizerischen Lokomotiv- und Wagonindustrie abgedeckt.

Stiftungsziel

Das historische Rollmaterial der RhB ist ein besonderes Zeitdokument der Bündner Bahngeschichte. Die neu gegründete Stiftung GRÜN & CHROM nimmt einen wichtigen Teilbereich der Kulturbahn, nämlich die Zeitepoche von Mitte 1940 bis anfangs 1970 in ihren Fokus. Sie will damit die damaligen technischen Pionierleistungen entsprechend würdigen. Geplant ist die Rückführung der ersten laufachslosen RhB-Lok-Typen Ge 4/4 I, Ge 6/6 II sowie später die Ge 4/4 II in die ursprüngliche Ausführung. Mit der Indienststellung der zweiten Lokserie Ge 4/4 II folgt auch der

Übergang von der grünen zur roten Epoche (mit dem roten Anstrich der Lokomotiven). Das gleiche Prozedere ist auch für Personenwagen der Typen EW I und II vorgesehen.

Unterstützen Sie unsere Projekte!

Für die Stiftung GRÜN & CHROM ist die authentische Aufarbeitung der verschiedenen Fahrzeuge in den Zustand der Betriebsfähigkeit das erklärte Hauptziel. Die Sicherstellung der uneingeschränkten Betriebs- und Einsatzfähigkeit der revidierten Fahrzeuge ist Bedingung, damit diese auf dem Stammbahnnetz der RhB eingesetzt werden dürfen.

Werden Sie Gönner unserer Stiftung GRÜN & CHROM oder Sponsor für ein bestimmtes Projekt. Mit Ihrer Unterstützung erhalten Sie wertvolle RhB Kulturgüter. ■

TEXT *Geni Rohner*

Stiftung GRÜN & CHROM
Veja Stazion 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
Weitere Informationen unter:
www.gruen-und-chrom.ch
Bankverbindung bei der
Graubündner Kantonalbank:
CHF: IBAN CH37 0077 4010 4631 0820 0
EUR: IBAN CH10 0077 40104 631 0820 1





Beschriftungen für die Gartenbahn

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

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

RhB-Modelle und vieles mehr im Maßstab 1:22,5 gibt es bei ...



CHAMP-EX-LINDEN
Modellspielwaren

www.champex-linden.de

schutz filisur
Gartenbau Landschaftsbau

Schutz Filisur
Gartenbau Landschaftsbau AG
Dorfstrasse 1
CH-7477 Filisur

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

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

Zu 20 Jahre Historic RhB
gratulieren wir herzlich!

Ihr lokaler Partner für
Eventtechnik und Sicherheit

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

Foto: Tibert Keller, Trin

Unsere Kompetenz in Vermessung, Eisenbahnbau,
Bauleitung und Tiefbau führt zu massgeschneiderten
Lösungen für Ihre Projekte.

Spundisstrasse 23 | CH-7000 Chur |
+41 81 286 97 00 | schneideringenieure.ch



Charme und Kompetenz im Bahnhof Bonaduz

Ein kleiner, bedienter Dorfbahnhof
mit historischem Bahnschalter, ein kleines Café,
Souvenirartikel –
das alles bietet der Bahnhof Bonaduz
an der Albulalinie.



Seit 2004 betreibt der Verein Dampffreunde der RhB
erfolgreich einen persönlich geprägten, unkomplizierten
Ticketverkauf mit modernen Verkaufssystemen.
Die zwei Damen hinter dem Schalter, Carmen und Denise,
haben ihr Fach noch von der Pike auf gelernt und können
sogar individuelle Charterfahrten auf der RhB organisieren.
Ihre Spezialitäten sind:

- Dampffahrten und Sonderfahrten RhB
- Bernina Express und Glacier Express
- Nationale und internationale Billette
und Reservationen
- Viele Arten von Abonnementen
wie GA, BüGA, Halbtaxabo usw.

Was für Liebhaberinnen und Liebhaber der Bündner
Bahnkultur besonders interessant sein könnte: Eine kleine
Provision aus dem Ticketverkauf fließt in die Aktivitäten
des Dampfvereins. Somit ist jeder Billettkauf auch eine gute
Tat und eine Investition in die rollende Nostalgie.
Kommen Sie von Montag bis Freitag zwischen 8.15 Uhr
und 11.15 Uhr persönlich am Bahnhof vorbei oder – falls
Bonaduz zu weit weg ist – kontaktieren Sie das Stationsteam
per E-Mail oder Telefon. ■

Dampfverein RhB, Kundendienst,
Bahnstrasse 1, CH-7402 Bonaduz
Telefon 081 641 11 78
kundendienst@dampfvereinrhb.ch





Logieren wie ein Bahnhofsvorstand

Seit August 2022 übernachten Feriengäste historisch und stilvoll im **Bahnhofs-Bijou** der RhB-Station Alvaneu. Direkt an der UNESCO Welterbe-Strecke der Rhätischen Bahn, mitten im Naturpark Ela und am Eingangsportaal der geplanten Landwasserwelt gelegen, kommen Bahnenthusiasten und Naturfreunde gleichermaßen auf ihre Kosten.



Von 1903 bis Ende der 1980er-Jahre wohnte der Stationsvorstand mit seiner Familie in der Wohnung im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes. Lange war es Pflicht, dass der Vorstand direkt am Bahnhof wohnte. Damals gehörte ein Diensttelefon in die Wohnung, so dass der Vorstand Tag und Nacht erreichbar war. Das seit über 30 Jahren stillgelegte Bahnhofsgebäude durfte nun dank dem Verein Welterbe RhB aus seinem Dornröschenschlaf erwachen. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Ferien im Baudenkmal und unter wachsamen Augen der Denkmalpflege Graubünden wurde die Wohnung sanft renoviert und zu einer Ferienwohnung für fünf Gäste adaptiert. Es entstand ein Bijou, das Alt und Neu verbindet – historisch und zugleich stilbewusst.

Das von Verein Welterbe RhB initiierte Konzept will beweisen, dass sich eine historische Aufwertung mit Vermittlung des kulturellen Erbes und der Schaffung von Wertschöpfung verbinden lässt. Der Erfolg ist überwältigend – bis Ende 2023 ist die Ferienwohnung schon mehrheitlich ausgebucht.

Einer der ersten Gäste, der mit seiner Familie Ferien in der RhB-Station Alvaneu verbrachte, war Patrick Schoeck aus Zürich. Wir haben ihn zu seinen Eindrücken befragt:

Wie sind Sie auf die Wohnung aufmerksam geworden?

Für unsere Ferienplanung lassen wir uns seit Jahren gerne vom Angebot der Stiftung Ferien im Baudenkmal inspirieren. Wir lieben es, historische Bauten und mit ihnen die Regionen der Schweiz zu entdecken.

Was machte die Woche in Alvaneu zu einem speziellen Ferienerlebnis?

Der Bahnhof Alvaneu ist der ideale Ausgangspunkt, um das UNESCO-Welterbe RhB zu erkunden. Als Gast lebt man selbst in einem kleinen Teil der grossen Anlage der Albulastrecke – auch wenn der Zug nicht mehr in Alvaneu hält. Als Einstieg lohnt sich der Spaziergang zum Landwasserviadukt. Eindrücklich ist die Wanderung von Preda nach Bergün und der Besuch des Eisenbahnmuseums.

Ihr persönliches Highlight der Wohnung?

Die Wohnung ist ein Bijou. Alt und Neu fügen sich wunderbar ineinander, die Möblierung ist sehr geschmackvoll. Toll ist auch die dreifache Aussicht aus der Wohnung: Aus den einen Fenstern lässt sich die Bahn beobachten, andere öffnen in Richtung Bergpanorama. Und von der kleinen Terrasse hat man einen Blick talabwärts.

Was würden Sie zukünftigen Gästen für ihre Ferien in Alvaneu empfehlen?

Verschiedene Wanderwege führen direkt am Bahnhof Alvaneu vorbei. Der Wasserweg Albula/Alvra und der Pfad der Pioniere sind gut gemacht und informieren über Natur und Kultur der Region. Unbedingt auch das Angebot der Hofläden der Umgebung probieren. Die Bergkartoffeln aus dem Albulatal vom Hof Las Sorts sind ein besonderer Genuss, auf den auch Spitzenköche schwören.

Wer gerne vorbeirauschende Züge vom Bett aus beobachtet, knarrende Fussböden mag und gerne bahn-historisch-stilvoll übernachtet, sollte die nächsten Ferien im UNESCO-Baudenkmal in Alvaneu verbringen. ■

TEXT Lidia Alder



Jetzt buchen:
www.ferienimbaudenkmal.ch/rhb-station-alvaneu



Steinerne Bahnbrücken, ein Markenzeichen der RhB



Der Val-Tuoi-Viadukt
während des Baus
mit gut erkennbarer
Parabelform.
Archiv RhB



Der Wiesner Viadukt
während des Baus,
ebenfalls
mit gut erkennbarer
Parabelform.
Archiv RhB

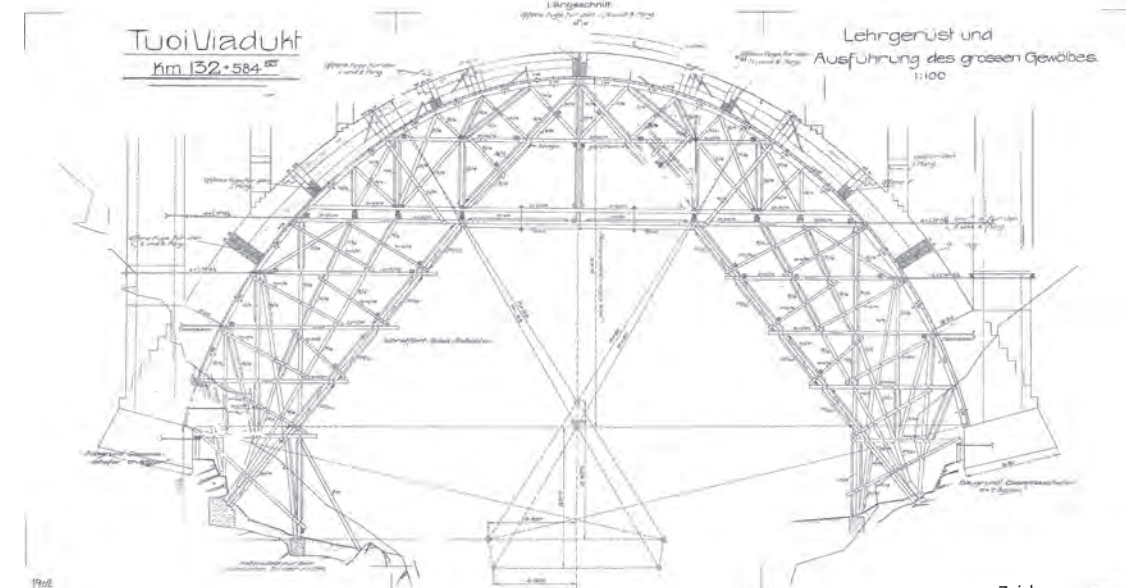
Ohne Brücken keine Eisenbahn!
Es existiert wahrscheinlich
kaum eine Bahnstrecke
auf der Welt, die nicht irgendwann
über eine Brücke führt.

Gebirgsbahnen wie die Rhätische Bahn sind sogar direkt «gesegnet» mit Brücken. Waren es ursprünglich mit Natursteinen gemauerte Bogenbrücken oder Stahlbrücken diverser Formen, werden heute vorwiegend Konstruktionen in Beton aber weiterhin auch in Stahl ausgeführt.

Die Eisenbahnen waren zu ihrer Blütezeit die Pioniere im Brückenbau. So zeugt die 1900 bis 1903 erbaute Albulabahn von Thusis ins Engadin von hoher Ingenieurkunst beim Konstruieren und Bauen der Brücken und Viadukten. Die Bau- und Konstruktionsweise von gemauerten Brücken wurde mit dem späteren Bau der Linien Davos-Filisur (1906 bis 1909) und ins Unterengadin (1910 bis 1913) weiter verbessert. Vor allem in statischer und bautechnischer Hinsicht sind für die grösseren Brücken neue Berechnungsmethoden eingebracht worden.

Rhätischen Bahn ab, aus ästhetischen Gründen wo immer möglich steinerne Brücken zu bauen. Friedrich Hennings, der schon Projektant der Albulalinie war, entwarf das Wiesener Viadukt in gemauerter Form. Dabei ergab sich aufgrund seiner neuartigen Berechnung für den Hauptbogen kein Halbkreis sondern eine Parabelform (Korbbogen). Diese verleiht der Ansicht des Viaduktes nicht zuletzt ein elegantes, ästhetischeres Aussehen gegenüber einer Halbkreisform. Nach der gleichen Methode entwarf Studer später auf der Linie Bever-Scuol die Brücken Inn und Val Tuoi mit 48 m Hauptöffnung. Diese beiden Brücken sowie der Wiesener Viadukt sind auf dem Netz der Rhätischen Bahn die Mauerwerksbrücken mit den grössten Spannweiten bei den Hauptöffnungen. ■

TEXT Koni Zingg



Zeichnung:
Archiv RhB

Auch fanden erstmals anstelle von Natursteinen vor Ort gegossene Betonsteine Anwendung, die meist im Kern des Hauptbogens verbaut wurden.

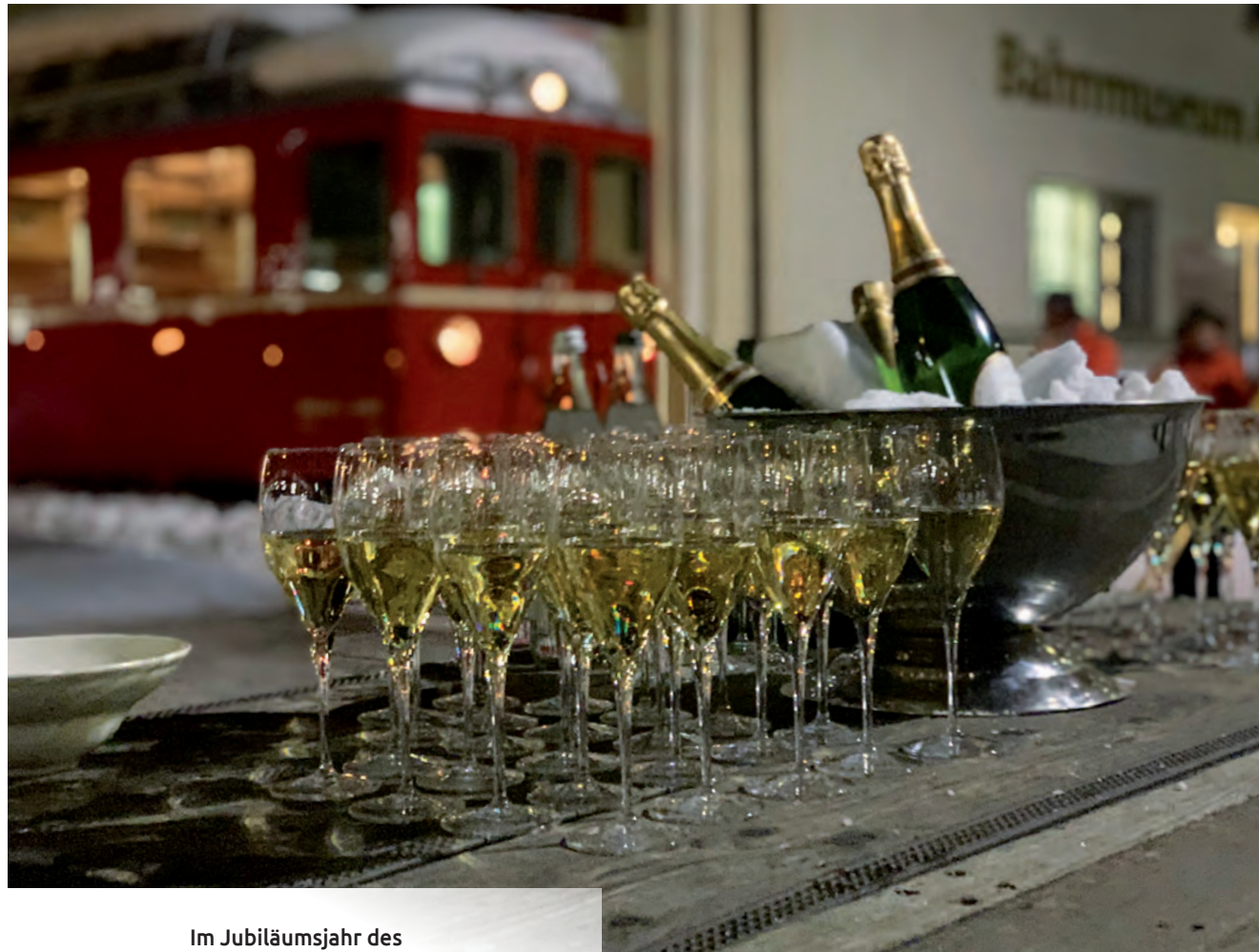
Für den Bau der Linie Davos-Filisur sah das Projekt unmittelbar nach der Station Wiesen die Überquerung des Landwassereinschnittes vor. Wegen der erforderlich grossen Brückenlänge wurde für die Mittelöffnung eine Stahlkonstruktion mit 80 m Spannweite geprüft. Sie brachte aber keine Kostenersparnis gegenüber einer Mauerwerksbrücke und wich zudem vom Grundsatz der

Die weltweit grösste Eisenbahn-Bogenbrücke steht übrigens im heutigen Slowenien. Der Salcano-Viadukt über den Fluss Isonzo auf der Wocheinerbahn (Jesenice – Nova Gorica – Triest) besitzt eine Hauptöffnung mit 85 m Weite. Im Sommer verkehren Dampf-Nostalgiezüge zwischen Jesenice und Nova Gorica.





Im Jubiläumsjahr knapp am Besucherrekord vorbei!



Im Jubiläumsjahr des Bahnmuseums Albula 2022 wurden 26 142 Besucherinnen und Besucher empfangen. Der Rekord aus dem Jahre 2013 mit 26 243 Gästen wurde dabei nur knapp verpasst. Seit der Eröffnung vor über zehn Jahren besuchten im Übrigen insgesamt 22 449 Personen das Bahnmuseum Albula.

Grosse Anlässe wie das 10-jährige Jubiläum des Bahnmuseums Albula im vergangenen August sowie der gelungene Weltrekordversuch der RhB mit dem «längsten Reisezug der Welt» haben einen massgeblichen Beitrag an dieses erfreuliche Ergebnis geleistet.

Die Bahnmuseum Albula AG blickt erfreut auf ein gelungenes Jubiläumsjahr zurück. Dass dabei der aus dem Jahre 2013 stehende Besucherrekord knapp verfehlt wurde, stört in Bergün niemanden. Viel wichtiger ist es, dass nach zwei Jahren Pandemie wieder durchgestartet werden konnte und das Museum weiterhin zahlreiche Gäste aus ganz Europa in die Ferienregion Bergün lockte.

Öffnungszeiten Museum

Dienstag bis Freitag von 10.00 bis 17.00 Uhr
Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonntag und allg. Feiertage von 10.00 bis 17.00 Uhr
Montags geschlossen
(ausser Februar, Juli bis Oktober)
Betriebsferien von Montag, 20. November 2023 bis einschliesslich Donnerstag, 7. Dezember 2023

Öffnungszeiten Büfèt und Shop

Montag bis Freitag von 09.30 bis 17.30 Uhr
Samstag von 09.30 bis 18.30 Uhr
Sonntag und allgemeine Feiertage von 09.30 bis 17.30 Uhr
Keine Betriebsferien

Betriebszeiten Lok-Simulator

Jeweils Mittwoch, Samstag und Sonntag von 13.30 bis 16.30 Uhr

Kontakt

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

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



Sonderausstellung zum Thema Weltrekordzug der RhB sowie Lehmann Gartenbahn

Im Rahmen der Sonderausstellung der Lehmann-Gartenbahn (LGB) können bis Ende Mai Raritäten aus dem Archiv von Märklin/LGB bewundert werden. Ebenfalls wurden der Weltrekordzug der Rhätischen Bahn mit einem LGB-Modell und zahlreichen Bildern in diese Sonderausstellung aufgenommen.

Grosse Investitionen

Neben dem öffentlichen Bereich wie die Ausstellung, die erwähnte Sonderausstellung oder das Schaudepot wurde auch in die Sammlung und das Archiv investiert. So wurde die Sammlung neu geordnet; von der Rhätischen Bahn erhielt das Museum für die Neugestaltung des Schaudepots zwei Stufentrafos und das Archiv wurde mit den mittlerweile über 1500 Gegenständen neu geordnet und erfasst.

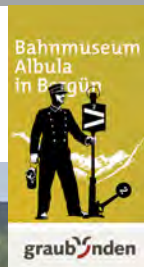
Projekt Schaudepot Teil II

Im laufenden Jahr sollen neue Gegenstände aus laufenden Abbrüchen der Rhätischen Bahn in die Sammlung aufgenommen werden. Die digitale Revolution auf dem Schienennetz der Rhätischen Bahn ist einstweilen abgeschlossen. Umso mehr interessiert die Steuerung des Bahnbetriebs aus analogen Zeiten. Daher will das Bahnmuseum Albula das historische Stellpult Integra 55 von Bergün/Bravuogn – Baujahr 1964 – wieder funktionstüchtig machen. Wissbegierige Gäste sollen es dann künftig selbst bedienen können. Damit wird ein weiteres interaktives Sammlungsobjekt aus der RhB-Geschichte das Museum bereichern. ■

TEXT Roman Sommer



MODELLBAHN-ERLEBNIS BERGÜN



Die Idee

Das Modellbahnerlebnis bedeutet eine beträchtliche Erweiterung des Bahn museums Albula. Es präsentiert die Vielfalt der Rhätischen Bahn in der Bündner Bergwelt im Massstab 1:22.5. Das grosse Grundstück westlich des Bahn museums Albula ist der perfekte Standort für die Realisierung dieses zukünftigen Besuchermagnets.

Das Basiskonzept der Modellbahnanlage wird zurzeit ausgearbeitet. Im Mittelpunkt stehen UNESCO-Highlights der Albula-/Berninalinie wie zum Beispiel der Landwasserviadukt, Brücken und Tunnel der Strecke Bergün–Preda oder der Kreisviadukt Brusio im Puschlav. Durch diese Attraktionen der Rhätischen Bahn führt ein Spazierweg.

Zugleich evaluiert die Stiftung Bahn museum Albula ergänzende Ideen: ein Grotto mit Shop im historischen RhB-Triebwagen BDe 4/4 491 aus dem Misox, ein Kinderspielplatz, Fotostandpunkte oder den Nachtbetrieb.

Die Lehmann Gartenbahn als Schwerpunkt des «Modellbahnerlebnis Bergün»

Das zentrale Element der ganzen Investition bildet die LGB-Gartenbahn. Neben dem Landwasserviadukt werden weitere Höhepunkte des UNESCO Welterbes RhB Albula/Bernina dargestellt, unter anderem der Kreisviadukt Brusio, die Station Alp Grüm oder die kühne Architektur zwischen Muot und Preda (Albula I bis IV).

Das «Grotto 491»

Von der ehemaligen Misoxerbahn konnte der BDe 4/4 491 gerettet werden und wird zukünftig zu einem Grotto umfunktioniert. Somit können sich die Besucher der neuen Erlebniswelt kulinarisch verpflegen lassen und gemütlich unter der schönen Baumallee sitzen. Ein kleiner Shop rundet das Angebot ab.

Projektkosten

Das Projekt Modellbahnerlebnis Bergün wird mit rund CHF 1'150'000.- veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt durch teils öffentliche Gelder, Fundraising, Sponsoren, Mäzene wie auch Gönner und wird ihm Rahmen der Landwasserwelt umgesetzt.

Verrückt! Khöga. **graubünden**

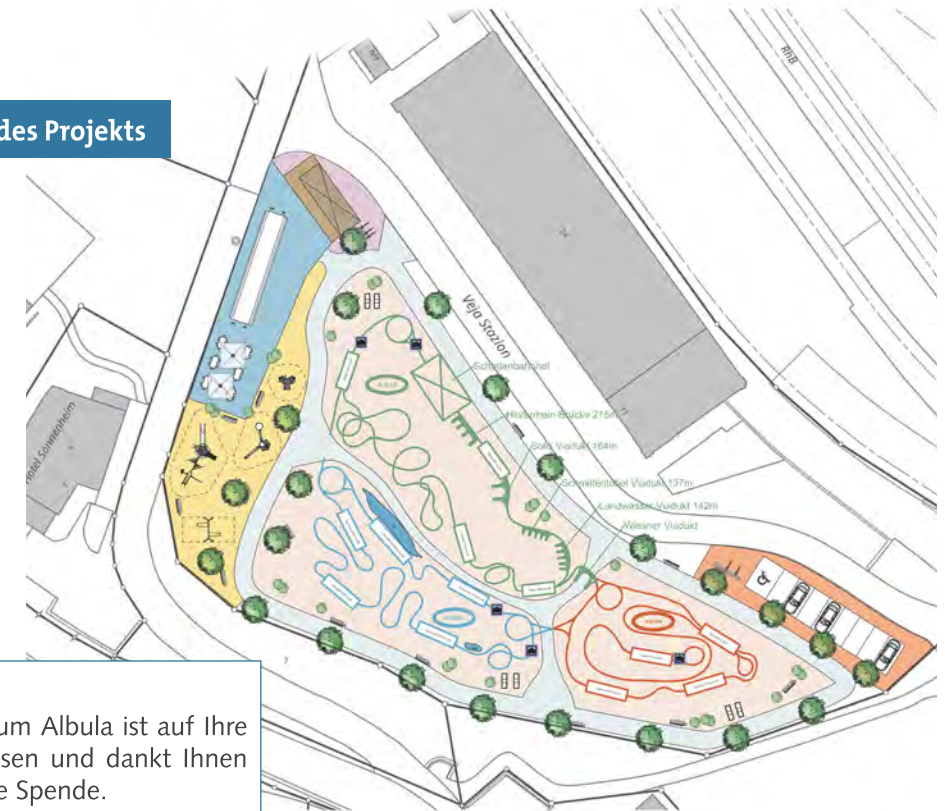
Visualisierung der LGB-Anlage



Der erste Planentwurf des Projekts

Legende

- Eingangsbereich
- Grotto 491
- Spielplatz
- Parkplatz
- LGB



Ihre Spende

Die Stiftung Bahn museum Albula ist auf Ihre Unterstützung angewiesen und dankt Ihnen schon im Voraus für Ihre Spende.

Mittels Bankverbindung können Sie das Projekt unterstützen:

IBAN: CH47 0077 4010 0876 6680 4
Vermerk: Projekt Modellbahnerlebnis Bergün

Für eine Spende mittels TWINT scannen Sie bitte untenstehenden Code:

Stiftung Bahn museum
Albula



Kontakt

Stiftung Bahn museum Albula
Vejo Station 11
7482 Bergün/Bravuogn

www.bahnmuseum-albula.ch
contact@bahnmuseum-albula.ch

Albula-Bahn-Club Bergün Mit Volldampf in die Zukunft

Der Albula-Bahn-Club (ABC) wurde 1986 mit dem Ziel gegründet, die Bahnstrecke Bergün–Preda im Massstab 1:87 (H0m) einem breiten und interessierten Publikum näher zu bringen.



Das Verwirrspiel entwirren

Im Gründungsjahr des ABC 1986 gab es noch kein Bahnmuseum am Bahnhof in Bergün, noch keine Weltkulturstrecke der RhB und schon gar nicht einen Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde mit dem längsten Personenzug der Welt. Reist der Besucher mit dem Zug von Bergün nach Preda oder umgekehrt so erlebt er ein Verwirrspiel! Dieses Erlebnis, das die Reisenden bei den vielen Kehrtunnels und Talwechsellern erfahren, können sie beim ABC im Ortsmuseum Bergün nochmals ansehen und versuchen, es zu entwirren. Bei vielen Besuchern löst es einen Aha-Effekt aus.



Unser ganzer Stolz: Ein RhB-Krokodil

Der Albula-Bahn-Club ist auch stolzer Besitzer des RhB-Krokodils Ge 6/6 I 407 von 1922. Der Club hat die nicht mehr betriebsfähige Lok übernommen und als Leihgabe dem Bahnmuseum Albula beim Bahnhof Bergün zur Verfügung gestellt. Im bergseitigen Führerstand der Lok 407 ist ein Loksimulator der Albulastrecke eingebaut. Mit diesem Simulator können Museumsbesucher unter kundiger Führung einen Teil der Unesco-Weltkulturstrecke Filisur–Preda befahren. ■

TEXT Team Albula-Bahn-Club

Weitere Informationen

Der Albula-Bahn-Club besteht aus rund 220 Mitgliedern aus ganz Europa. Weitere Mitglieder oder aktive Mitarbeiter an der Modellbahnanlage sind herzlich willkommen.

Die Mitarbeit ist möglich als Landschaftsbauer, im Unterhalt, als IT-Interessierter oder als Vorführer. Der ABC würde sich sehr freuen, auch junge interessierte Eisenbahnbegeisterte begrüßen zu dürfen.

Auch Schnuppernde sind willkommen.

<https://albula-bahn-club.ch>
info@albula-bahn-club.ch



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

**DRUCKEREI
LANDQUART**
verlag bezirks-amtsblatt

Bahnmuseum Albula in Bergün

Die Geschichte der Bündner Kulturbahn «RhB» spektakulär erleben...

www.bahnmuseum-albula.ch

Bahnmuseum
Albula
in Bergün



graubünden



Verruckti Khöga. **graubünden**