



17. JAHRGANG 2020

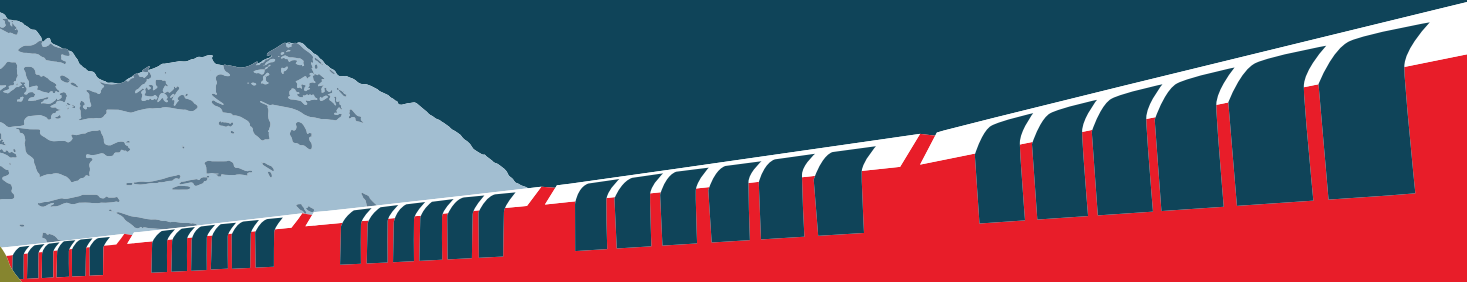
Die Bündner Kulturbahn





RhB Club

Jetzt registrieren unter
www.rhbclub.ch



www.rhbclub.ch

Werde Teil der RhB-Familie!

Profitiere von attraktiven Vorteilen und
exklusiven Einblicken hinter die Bahnkulissen.



Rhätische Bahn



6

«DIE KATASTROPHE MUSSTE EINMAL KOMMEN»

Das Lawinenunglück am Piz Lagalb

2

INHALT

5

VORWORT

«Nischenprodukte»

17

LA SQUADRA DEL BERNINA

Hommage an die Bahndienstgruppe

42

IL BINARI RUMANTSCH

Origen e destin d'una punt Samedrina

50

L'ANGOLO DEL GRIGIONI ITALIANO

La stazione di Poschiavo nel corso della storia

54

AGENDA

Kulturbahntermine

20

90 JAHRE GLACIER EXPRESS

Wie alles begann



26

RISIKO UND VERTRAUEN ALS ERFOLGSFAKTOR

Die «Pionierlokomotiven» Ge 4/4 II



56

KULTURBAHNER@WORK

Das Schaffen der Vereine

Die Bündner Kulturbahn

17. Jahrgang, erscheint einmal jährlich

HERAUSGEBERIN

historic RhB

«Die Bündner Kulturbahn»

Postfach 555, CH-7001 Chur

www.historic-rhb.ch

info@historic-rhb.ch

IBAN: CH43 0077 4110 4224 4850 0

SWIFT/BIC: GRKBCH2270A, Clearing 774

GESCHÄFTSLEITUNG

Geni Rohner

LEITUNG REDAKTION

Christoph Benz

REDAKTIONELLE MITARBEIT

Mario Costa, Martin Kessler, Giorgio Murbach, Guido Ratti, Christoph Roner

GRAFIK UND LAYOUT

W & S Agentur für Werbung und Produktion GmbH, Raphael Schreiner

DRUCK

Druckerei Landquart AG, CH-7302 Landquart

AUFLAGE

30 000 Exemplare

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

Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.–/Euro 10.– im Kuvert bei historic RhB, Postfach 555, CH-7001 Chur, bezogen werden.

INSERATE

historic RhB

«Die Bündner Kulturbahn»

Postfach 555

CH-7001 Chur

inserate@historic-rhb.ch

REDAKTIONSSCHLUSS

Für die Ausgabe 2021: 30. November 2020

RECHTE

Alle Angaben in diesem Magazin wurden von den Autoren sorgfältig recherchiert.

Für die Richtigkeit kann trotzdem keine Haftung übernommen werden. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Einsendungen haftet die Redaktion nicht.

TITELBILD

«Schwere Arbeit an der Berninabahn» – so lautet die Überschrift zum Titelbild, welches die Januarausgabe 1929 der Zeitschrift «Der Schweizerische Beobachter» zielt. Ein Schneeräumzug kämpft sich am Hang des Piz Lagalb durch den meterhohen Schnee. Dort ereignete sich vor hundert Jahren das schwerste Lawinenunglück in der Geschichte der Berninabahn. Mehr zu diesem tragischen Vorfall lesen Sie ab Seite 6.

BÜGA

Das Bündner Generalabonnement



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

graubünden



Dies nur schon, wenn ich die mit Leidenschaft geführte Arbeit der Clubs und Vereine betrachte, welche unter dem Dachverband «historic RhB» zusammengeschlossen sind. In unzähligen Stunden werden auf freiwilliger Basis historische Lokomotiven, Personen- und Güterwagen restauriert. In gut einem Jahr wurden so beispielsweise weit über 800'000 Schweizer Franken an Spenden für die Erneuerung der Dampflok «RHÄTIA 1» gesammelt. Nebst der Instandstellung von Fahrzeugen setzen sich unzählige Mitglieder der verschiedenen Vereine dafür ein, das kulturelle Erbe der RhB einem breiten Publikum zugänglich zu machen. Dies kann z.B. in Form von Führungen zu besonderen RhB-Kunstabteilen und -Baustellen erfolgen oder durch die Betreuung der Reisenden an Bord unserer Nostalgiezüge. Abseits der Öffentlichkeit, in dunklen Archiven, bringen Historiker «schummernde RhB-Schätze» ans Licht und digitalisieren diese Trouvaillen für die Nachwelt. Ich schätze diese Arbeiten sehr und habe vor dieser Leidenschaft grossen Respekt. Herzlichen Dank an dieser Stelle an all diejenigen, welche in ihrer Freizeit Herzblut, Arbeit und Geld für unsere Kulturbahn investieren.

Vorwort

Geschätzte Leserinnen und Leser der «Bündner Kulturbahn»

Die Faszination Rhätische Bahn hat sehr viele Facetten. Wer an die RhB denkt, denkt vielleicht zuerst an seine letzten Ferien in Graubünden, vielleicht auch an den Bernina oder Glacier Express oder das UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Doch wir wissen: Die RhB hat noch unzählige Facetten mehr. Dabei denke ich nicht nur an unseren Güterverkehr oder Autoverlad, sondern vor allem auch an viele kleine Produkte, welche die RhB ausmachen. In der Marketingsprache werden diese Angebote «Nischenprodukte» genannt. Auch wenn dies vielleicht als «unbedeutendes Produkt» verstanden werden könnte, ist dies eben nicht so. Denn die Summe vieler «Nischenprodukte» ist das, was die RhB ausmacht, «faszinierend anders», wie wir das nennen.

Eine solche Nische ist für uns die Bahnkultur und damit unter anderem auch unsere historischen Fahrzeuge. Die Bahnkultur hilft uns, uns gezielt faszinierend anders zu positionieren und gleichzeitig unser UNESCO Welterbe zu stärken. Diesbezüglich konnten wir 2019 einen wichtigen Meilenstein erreichen, indem wir in Zusammenarbeit mit verschiedenen Ämtern und auch mit Einbezug bahnhistorischer Clubs und Vereinen die Strategie Bahnkultur erarbeiteten. Diese Strategie wird uns helfen, die «Bahnkultur» künftig gezielt weiterzuentwickeln und nachhaltig zu finanzieren. Doch eine Strategie ist schlussendlich nur ein bedeutungsloses Blatt Papier, wenn sie nicht konsequent und mit Leidenschaft umgesetzt wird. Und genau diese Leidenschaft spüre ich bei der Bahnkultur wie kaum sonst wo.

Die Zusammenarbeit zwischen der RhB und den verschiedenen Vereinen ist heute sehr gut. Sie wird, wie auch diese zwischen den einzelnen Vereinen, mit dem Projekt Bahnkultur noch an Bedeutung gewinnen. Ich bin überzeugt, dass uns dies gelingen wird. Motivation dazu können wir aus vielen zufriedenen Gästen schöpfen, welche unsere historischen Züge geniessen. Nicht zuletzt konnten wir mit dem 2018 lancierten, fahrplanmässig eingesetzten Nostalgiezug zwischen Davos und Filisur in den Sommermonaten aufzeigen, dass diese Idee funktioniert. So verkehren auch in diesem Jahr – mit leicht angepasstem Fahrplan – diese Züge erneut.

Ich wünsche Ihnen bereits jetzt viel Freude und gute Erlebnisse mit der Bündner Kulturbahn.

Dr. Renato Fasciati
Direktor RhB



«Die Katastrophe musste einmal kommen»

..... von Christoph Benz

Es ist der wohl härteste Schicksalsschlag, den eine Frau und Mutter treffen kann: Ihr Mann geht am Morgen wie immer zur Arbeit – und kehrt am Abend nicht zurück. So geschehen am 16. März 1920. Acht pflichtbewusste Eisenbahner – Familienväter, Verlobte, junge Burschen – kamen damals, vor 100 Jahren, am Berninapass auf qualvolle Weise ums Leben, als am Piz Lagalb eine Lawine losbrach und ihr Zug erfasste. Es war das folgenschwerste Unglück in der Geschichte der Berninabahn.

.....

«Wir bitten zunächst um Entschuldigung, wenn wir Ihnen erst jetzt unsern Bericht über das furchtbare Lawineunglück, welches sich bei Kilometer 18,720 unterhalb der Galerie Arlas am 16. März ereignete, übersenden. Die Unfallstelle war während ca. 2 Tagen von der Südseite her nicht erreichbar, ferner sind fast alle Beamten der Zentralverwaltung an der Grippe oder Lungenentzündung erkrankt.» Mit diesen Worten wird der Unfallbericht – verfasst vom Direktor der Berninabahn, René Correvon zuhänden des Eisenbahndepartements – eröffnet. Ein Bericht, der minutiös beschreibt, was sich an diesem schwärzesten Tag in der Geschichte der damals noch eigenständigen Bahngesellschaft abspielte.

Frühmorgens im Depot

Es war ein verhangener Morgen im Engadin; die ganze Nacht durch hatte es geschneit. Auf Bernina Hospiz wurden 60 Zentimeter Neuschnee gemessen. Gegen Mittag sollten die Schneefälle aber nachlassen, kündete die Meteorologische Anstalt in Zürich an. Das Dorf Pontresina lag noch in tiefem Schlaf, als im Lokdepot unten beim Bahnhof frühmorgens das Licht anging. 13 harte, wintererprobte Männer trafen nach und nach in der stickigen, von Rauch, Dampf und Russ durchsetzten Halle ein, wo sie sich daranmachten, die vom am Abend zuvor gelegten Reservefeuer immer noch warme, säuselnd vor sich hin schlummernde Dampfschneeschleuder anzu-

heizen. Gleichzeitig wurde der Triebwagen Nr. 12 in Betrieb genommen, welcher an jenem Morgen als Schubunterstützung für die in Pontresina stationierte Dampfschleuder Nr. 1051 zum Einsatz kam. Und so verliessen Mensch und Maschinen wenig später die warme Depothalle und tauchten ein in die Dunkelheit, wo sie die über Nacht zünftig eingeschneite Strecke über den Berninapass zu räumen hatten, damit der Weg frei war für den ersten Personenzug vom Engadin Richtung Süden, welcher kurz nach acht Uhr in St. Moritz seine lange Reise «über den Berg» unter die Räder nahm.

Probleme mit der Dampfschneeschleuder

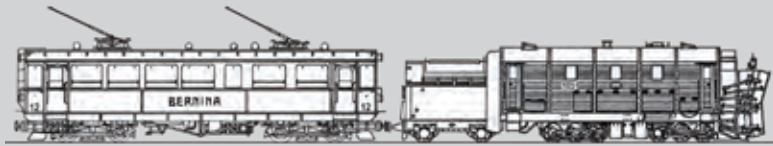
Auf den ersten Blick schien alles normal und routiniert abzulaufen – an jenem ganz gewöhnlichen Wintermorgen. Doch irgendwie steckte an diesem Tag der Wurm drin. Die Dampfschneeschleuder funktionierte nämlich nicht so, wie sie sollte. Der Schneeräumzug, welcher eigentlich dem ersten Personenzug weit vorausfahren sollte, hatte mit verschiedenen Problemen zu kämpfen und kam darum nicht vom

Fleck. Im Unfallbericht heisst es dazu: «Die Injektoren der Schleudermaschine scheinen ungenügend funktioniert zu haben. Auch musste unterwegs einige Male angehalten werden, um den Tender mit Schnee zu füllen, da anscheinend die Schleudermaschine vor Abfahrt in Pontresina zu wenig Wasser fassen konnte.»

Als dann die Schneeräumequipe nach einer gefühlten Ewigkeit endlich die Station Morteratsch erreichte, wurde umdisponiert: Da ihnen bereits der Personenzug im Nacken sass, wartete man dessen Ankunft ab und kuppelte diesen kurzerhand mit dem Schneeräumzug. In dieser Konstellation erreichte der Konvoi schliesslich kurz vor 10 Uhr die Station Berninahäuser (heute Bernina Suot), wo für die Dampfschneeschleuder erneut Schnee geschmolzen werden musste. Eine weitere Geduldsprobe für die Reisenden, nachdem ihr Zug bereits mit 45 Minuten Verspätung in Berninahäuser angekommen war. Entsprechend hektisch dürfte es beim Personal zu und her gegangen sein; gerade der Kondukteur und der als Draufgänger bekannte Bahnmeister Ernst Kerle hatten wohl Druck auf die Schleudermaschine ausgeübt, sie solle gefälligst ein bisschen vorwärts machen, um nicht noch mehr Verspätung zu produzieren. Man kann sich gut vorstellen, dass die

Mehr Personal als Passagiere

Dem Unfallbericht ist zu entnehmen, dass von den insgesamt 26 Personen mehr Personal als Passagiere zum Zeitpunkt des Unglücks in den beiden vereinigten Zügen unterwegs war:



«Auf der **Schleudermaschine** befanden sich neben dem Führer Hold folgende Angestellte und Arbeiter: Sprecher, Gross, Raffener, Freimann, Wehrli, Egger und Rossi. Der **Arbeitermotor No. 12**, geführt von Wagenführer Walti, führte Linienarbeiter Klass, Bahnwärter Largiadèr (Vater), Linienarbeiter Largiadèr (Sohn) und Leitungswärter Foppoli mit.»



«Im **Personenzug No. 22** waren Wagenführer Eberhard, Kondukteur Flisch, Bahnmeister Kerle, Linienarbeiter Bulgheroni, die Leitungswärter Costa und Bosshard der Kraftwerke Brusio sowie sechs weitere Passagiere, zum Teil Engländer. Im **Postwagen** hielt sich nur der Postkondukteur auf.»

Grafik: Gian Brüniger

Stimmung untereinander an diesem Morgen nicht besonders rosig gewesen sein muss.

Nach einer halbe Stunde war der Wasservorrat der Schleuder soweit ergänzt, dass der Bahnhofvorstand den Zug endlich für die Weiterfahrt Richtung Bernina Hospiz abfertigen konnte.

Im Schnecken tempo bergwärts

Mit gemächlichen zehn Stundenkilometern kämpfte sich die Schneeschleuder an der Spitze weiter durch den Schnee – «eine Geschwindigkeit, welche als normal betrachtet werden kann, wenn ständig geschleudert werden muss», steht im Unfallbericht.



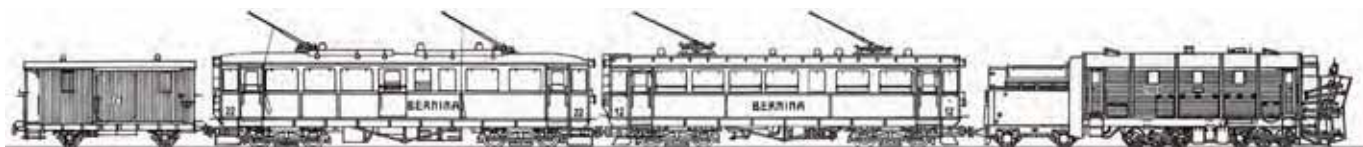
In Berninahäuser, der letzten Station vor der Passhöhe, musste der Unglückszug einen längeren Halt einlegen, um Schnee für die Dampfschleuder zu schmelzen. Im Hintergrund sind das Gasthaus mit den alten Stallungen für die Saumpferde und der Piz Alv zu erkennen. Die Aufnahme entstammt den späten 1910er Jahren.

Sammlung Christoph Benz

Auf Höhe der heutigen Station Bernina Lagalb nahm der Zug die letzte Steigung vor der Passebene – den «Ar-las-Stutz» – in Angriff. Wo die Züge heute auf die lawinensichere Talsei-

Staublawine von ca. 80 Meter Breite. Die stärksten Wirbel derselben stiessen auf Motor No. 12 und die Schleudermaschine und warfen den Zug um und aus dem Geleise. Der Postwagen No. 171 al-

Als erstes schickte er einen unverletzt gebliebenen Passagier zwecks Unfallmeldung und Alarmierung zu Fuss nach Berninahäuser und begann dann subito, denjenigen Wagenführer zu



te wechseln und sich über die Ebene der Alp Bondo Richtung Berninapass schlängeln, folgte die Strecke damals noch der unter einer dicken Schneedecke begraben Passstrasse, welche am Piz Alv und der Val Minor vorbei führt und schliesslich den Hang des Piz Lagalb traversiert.

Meter um Meter frass sich die Dampfschneeschleuder durch den vielen Neuschnee, während die Mannschaft unermüdlich Kohle in den gierigen Schlund der Feuerbüchse schaufelte, um den für die Räumung benötigten Druck zu halten. Hinten, auf den schiebenden Triebwagen, konzentrierten sich die beiden Wagenführer derweil darauf, die Geschwindigkeit möglichst gleichmässig zu halten. «Gleich ist es geschafft, gleich sind wir oben», dürften wohl alle gedacht haben. Doch soweit sollte es nicht mehr kommen.

lein blieb unverseht auf dem Geleise stehen», beschreibt der Unfallbericht in nüchternen Worten die dramatische Szene. Wie ein Spielzeug riss der Weisses Tod den Zug aus den Schienen und breitete seine eisige Hand erbarungslos über den zuvor noch Schutz und Wärme bietenden Fahrzeugen aus. Es krachte, polterte und zischte, Fahrleitungsmasten knickten wie Zündhölzer, Scheiben zerbarsten, Personal und Passagiere wurden hilflos und völlig unvorbereitet kreuz und quer durch die beiden Motorwagen geworfen, während herumfliegende, glühende Kohle und unkontrolliert austretender, brühend heisser Dampf die Schneeschleuder zu einer tödlichen Falle machten. Markerschütternde Schreie der Panik verstummten im Schnee. Eine Katastrophe, wie sie noch nie die Berninabahn heimgesucht hatte.

retten, welcher durch ein geschlossenes Fenster aus dem umstürzenden Triebwagen Nr. 22 geschleudert wurde und mit schweren Schnittwunden im Schnee begraben lag. Auch die übrigen mit dem Schrecken davon gekommenen Arbeiter und Passagiere halfen – als sie den ersten Schock überwunden hatten – bei der Rettung und der Erstversorgung der Verletzten.

Nachdem sich Bahnmeister Kerle einen Überblick über das Ausmass des Unglücks machen konnte, stapfte auch er zu Fuss durch den tiefen Schnee nach Berninahäuser, wo er telefonisch einen Hilfszug von Pontresina anforderte, um die Verletzten rasch möglichst abtransportieren zu lassen.

Gleichzeitig nahte auch von der Südseite her Rettung. Im Unfallbericht steht dazu geschrieben: «Während dieser Zeit war die Schleudermaschine der



Zur falschen Zeit am falschen Ort

Die Uhr zeigte bereits fünf vor halb zwölf, als der mittlerweile über zwei Stunden verspätete Zug gerade den Streckenkilometer 18.720 passierte. «In diesem Augenblick löste sich plötzlich von einem Felskopf links der Bahn eine

Erste Hilfe

Glücklicherweise behielt Bahnmeister Kerle in diesem riesigen Chaos die Nerven. Trotz seinen Verletzungen – er wurde durch Glasscherben am Kopf und an den Händen verwundet – übernahm er unverzüglich das Kommando.



Südseite No. 1052, an der Spitze von Zug 2, mit dem Vorstand des Bahndienstes, Herrn Coquoz und der Arbeitergruppe Poschiavo, nachdem lange Zeit in Grüm auf die Kreuzung mit Zug 1 gewartet worden war, ohne besondere Schwierigkeiten gegen Mittag in Berni-

Schweiz. Telegraphen- und Telephonverwaltung. — Administration des télégraphes et des téléphones suisses. — Amministrazione dei telegrafi e dei telefoni svizzeri. No. 2

Telegramm — Telegramme — Telegramma

von — de — di — da *Poschiavo* No. *62*

Aufgegeben am *16/3* 20 1 Uhr — heures 20 min. m. m. s.

Bezeichnet durch die Parole *ms*

Bezeichnet durch die Parole *ms*

Contr. No. *6089*

Schweizerische Eisenbahnbank
Basel

Zug 1 bei Km 18.1 durch Lawine verschüttet schleuder
und 2 motorwagen liegen 3 bis 4 Meter rechts
vom Geleise passagiere nur wenig durch Glasscherben
verletzt Personal des hinteren Zugteiles teilweise
grosse Schnittwunden teilweise unverletzt bis jetzt
fehlen 1 wagenführer 3 arbeiter und das schleuder-
personal bis auf ein Mann hilfszug mittag von
Pontresina bestellt, unfallstelle von Poschiavo aus
nicht erreichbar

Berninabahn Correvon

Nachdem Bahnmeister Kerle – welcher trotz seinen Verletzungen zu Fuss nach Berninahäuser stapfte – die Direktion der Berninabahn telefonisch über das Geschehene orientiert hatte, schickte Direktor Correvon die Unglücksnachricht per Telegramm in die Welt hinaus.

Archiv RhB

nahospiz eingetroffen. Infolge des Defekts an den Schwachstromleitungen und da das eidgenössische Telephon in der Umformstation Berninahospiz auch nicht funktionierte, konnte dem Vorstand des Bahndienstes über das Vorkommnis keine Meldung gemacht werden. Durch Zufall erfuhr je-

gegen Schneesverwehungen, ca. einen Kilometer oberhalb der Unglücksstelle] zurückgelassen und die Mannschaft ging unter Führung des Vorstands des Bahndienstes zu Fuss bis zur Unglücksstelle, wo auch der Hilfszug der Nordseite gerade angekommen war.» Kurz nach halb drei Uhr, also rund

Ein grausamer Tod

Besonders schwer getroffen hatte es laut Unfallbericht die achtköpfige Mannschaft der Dampfschneeschleuder. Glück hatte einzig ein Angestellter, welcher durch die Entgleisung aus der Maschine stürzte und deshalb «nur leichtere Brandwunden im Gesicht»



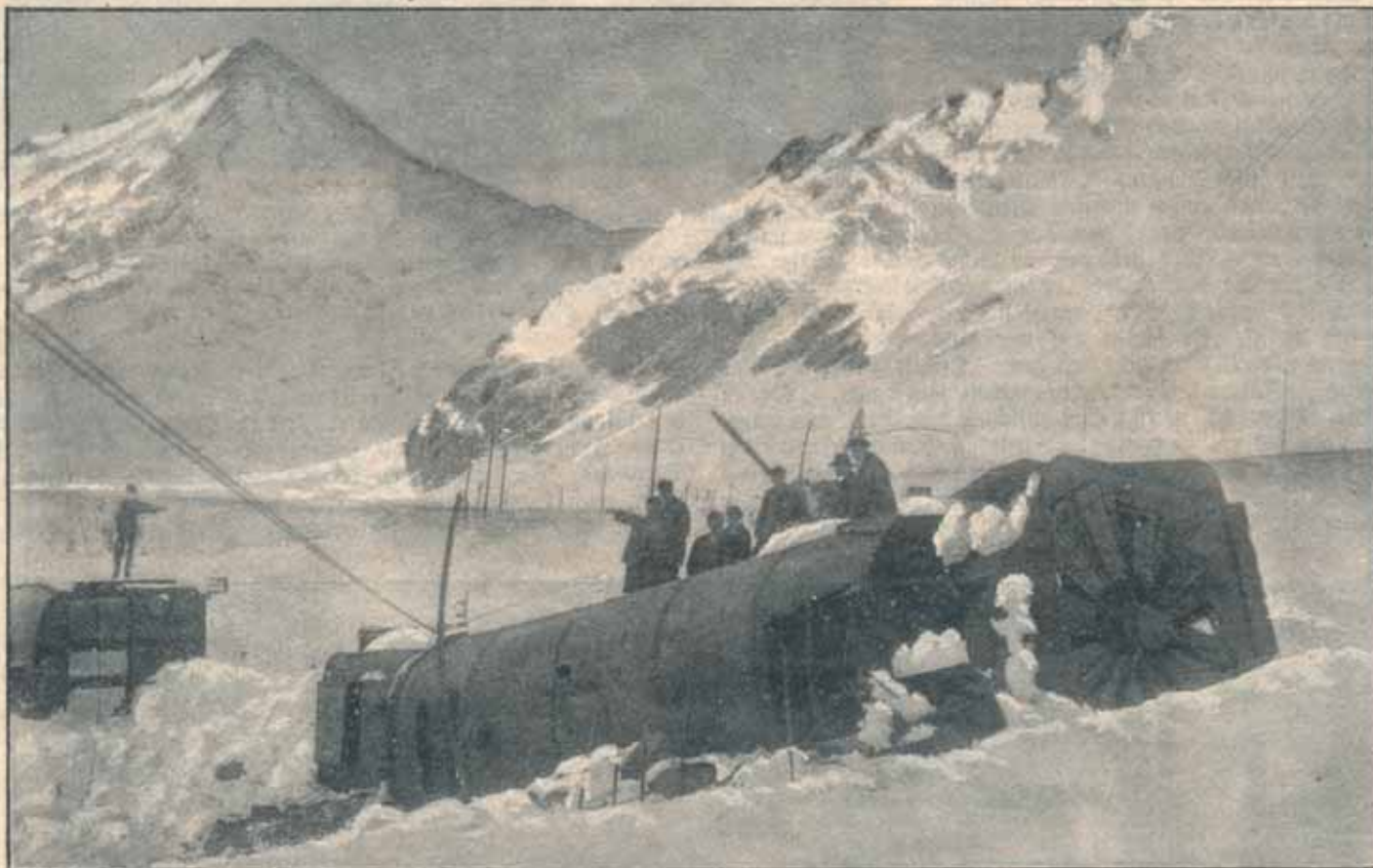
Ein vom Fotogeschäft «Flury Foto-Hall» in St. Moritz Dorf entsandter Fotograf dokumentierte den Unfallort mit den von den Schneemasen erfassten und schwer beschädigten Fahrzeugen. Einzig der Postwagen wurde von der Lawine verschont. Die havarierte Schneeschleuder und die beiden umgekippten Triebwagen wurden nach ihrer Bergung wieder instand gestellt.

Sammlung Christoph Benz

doch Herr Coquoz, dass dem Zug 1 bei Val Minor ein Unglück passiert sei. Die Mannschaften, welche sich beim Mittagessen befanden, liess er sofort rufen, um zu Hilfe zu fahren. [...] Die Schleudermaschine 1052 wurde vorsichtshalber in der Galleria Arlas [Schutzgalerie

drei Stunden nach dem Lawinenniedergang, konnten die Verletzten – elf an der Zahl – endlich nach Pontresina und von dort weiter ins Spital Samedan transportiert werden. Ob dies mit Pferdeschlitten oder mit der Rhätischen Bahn geschah, ist nicht überliefert.

erlitt. Zwei seiner Kollegen «waren dagegen leider so stark verbrannt, dass sie noch am gleichen Abend im Spital in Samaden starben». Die übrigen fünf auf der Schleuder tätig gewesenen Männer «sind sofort durch die zurückströmenden Gase, hauptsächlich aber



Zum Lawinenunglück an der Berninabahn, 16. März 1920. — Zwischen Berninahäuser und Bernina-Hospiz verschüttete eine vom Piz Alu herunterstürzende Lawine die Schleudermaschine und zwei Motowagen eines Zuges der Berninabahn. Die vier Passagiere, die sich in den Motowagen befanden, wurden durch Glassplitter leicht verletzt, während von der Bedienungsmannschaft sechs Personen plötzlich umkamen und zwei hernach im Spital ihren Verletzungen erlagen. Die Wagen wurden über die Geleiseböschung hinunter geworfen und demoliert. — Unser Bild zeigt die umgestürzte Schleudermaschine, aus der die Leichname der Bedienungsmannschaft durch die Öffnung hinter der Schneeschleuder herausgenommen werden mußten, und einen ebenfalls zertrümmerten Motowagen.

Die Zeitschrift
«Schweizer Familie»
berichtete in ihrer
Ausgabe vom
27. März 1920 über
den tragischen
Lawinenunfall,
wobei hier
fälschlicherweise
der Piz Alv als
Unglücksberg
genannt wird.

Sammlung Christoph Benz

durch den Dampf, welcher aus dem abgebrochenen Sicherheitsventil ausströmte, erstickt und verbrannt worden». Verbrüht bei lebendigem Leib. Ein grausamer, qualvoller Tod! «Das Unglück hätte sich jedenfalls nicht in schlimmerer Art abspielen können, denn die Schneemasse war nicht gross und die Lawine ist nicht aus grosser Höhe herunter gekommen.»
Ums Leben kam ausserdem ein im Triebwagen Nr. 12 mitgefahrener Bahnarbeiter, welcher «durch einen auf ihn herunterfallenden schweren Kasten und ausserdem infolge Begrabung im Schnee» getötet wurde. Insgesamt forderte das Unglück acht Opfer – mit Ausnahme eines im 51. Lebensjahr gestandenen Bahnwärters alles junge Männer im Alter von 24 bis 27 Jahren. «Tieferschüttet werden wir die armen Verunglückten stets in guter Erinnerung behalten. Es waren tüchtige und willige Angestellte. Sie haben bei der Erfüllung ihrer strengen Pflicht einen schrecklichen, allzu frühen Tod gefunden», schrieb Direktor Correvon in Gedanken an die Toten.

Die Beerdigung fand am 19. März 1920 in der kleinen Kirche Sta. Maria oberhalb von Pontresina statt. Obwohl an diesem Tag der durchgehende Verkehr über den Berninapass nach erfolgter Reparatur der Fahrleitung und Räumung der Geleise wieder vollständig hätte aufgenommen werden können, beschloss die Direktion, nur gerade zwei durchgehende Zugspare fahren zu lassen, damit möglichst viele Angestellte der Berninabahn an der Trauerfeier und der Beerdigung ihrer verunglückten Kollegen teilnehmen konnten. Eine wunderschöne und in der heutigen Zeit kaum mehr vorstellbare Geste!

Schlechte Stimmung beim Fahrpersonal

Diese Geste ändere aber nichts an der Tatsache, dass die Stimmung unter den Angestellten – speziell bei denjenigen von Pontresina – verständlicherweise äusserst bedrückt war. Einerseits, weil das Unglück eine grosse Lücke in den Personalbestand des Depots Pontresina gerissen hatte, ande-

rerseits aber auch, weil der Respekt vor einer Wiederholung einer solchen Tragödie gross war. «Die Kameraden der Verstorbenen sind naturgemäss durch das Geschehene sehr niedergeschlagen worden [...]. Die Wagenführer namentlich wollen deshalb nicht mehr recht fahren, wenn irgendwie Lawinengefahr vorhanden sein könnte. Man kann sich nicht verhehlen, dass die Zukunft unseres Winterbetriebes durch die eingetretene Katastrophe, obwohl diese ausschliesslich auf einen unglücklichen Zufall zurückzuführen ist, sehr zu leiden haben wird, eventuell in Frage gestellt werden könnte», heisst es dazu in den Akten der Berninabahn, welchen zudem entnommen werden kann, dass sich das Personal auch Wochen nach dem Unfall mehrfach weigerte, bei Sturm und Schneefall über den Berg zu fahren. Diese Situation spitzte sich insofern zu, als dass am 10. April 1920 das Puschlaver Schleuderpersonal nach der Ankunft auf Alp Grüm die Weiterfahrt Richtung Berninapass stoppte und der Direktion ein Ultimatum stellte: «Es sollen ihm sofort die Schleuderzulagen



durch zwei Wagen-/Schleuderführer besetzt wurden, also durch Leute aus den Reihen des Frontpersonals. Ein kluger Schachzug, welcher die Wogen endlich wieder zu glätten vermochte. «Hauptsächlich beim Schleuderpersonal ist eine ganz erhebliche Besserung zu verspüren, was nicht zuletzt darauf zurück zu führen ist, dass die beiden neuen Depotvorarbeiter, unsere besten Schleuderführer, sich richtig in's Zeug legen», notierte der neue Direktor der

auf Fr. 5.– erhöht werden oder die Arbeit würde verweigert. Wir liessen den Leuten mitteilen, dass eine solche Forderung auf diese Weise nicht angenommen werden könne und dass, sofern die Arbeit niedergelegt würde, die Betroffenen sich als entlassen betrachten könnten. Die Leute stellten sodann die Arbeit nicht ein und es wurde am andern Tag durch die Vermittlung des Präsidenten des S.E.V. [Gewerkschaft der Eisenbahner] eine Einigung erzielt. Am 13. April, als die Schleudermaschine infolge sehr schlechten Wetters wieder viel verkehren musste, kam jedoch das Personal auf seine Forderung zurück. Eine Einigung wurde auf die Weise erzielt, dass der geforderte Mehrbetrag einfach in Überstunden verrechnet wurde. Sollten sich solche Forderungen wiederholen, so liegt es auf der Hand, dass wir den Winterbetrieb bald nicht mehr durchführen können», ist einem Rapport der Direktion zu entnehmen. Wen wundert's, dass das Verhältnis



Die Beerdigung der acht ums Leben gekommenen Eisenbahner fand unter grosser Anteilnahme von Arbeitskollegen und der Bevölkerung drei Tage nach dem Unglück in Pontresina statt. Von der Eisenbahnersiedlung Cuntschett zog der Trauerzug hinauf zur Begräbniskirche Sta. Maria, wo die Toten bestattet wurden.

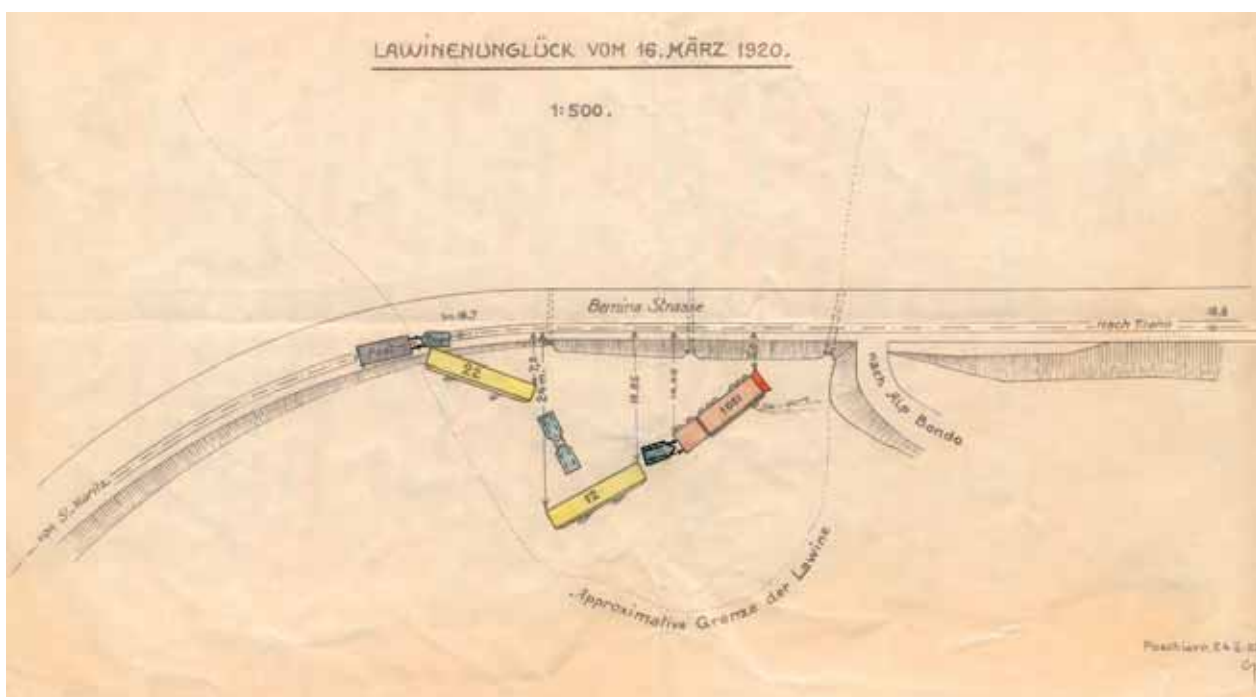
Sammlung Christoph Benz

zwischen der «Teppichetage» und den Angestellten an der Front äusserst angespannt war. Ob diese Situation letztlich der Auslöser war, dass die Vorgesetzten der beiden Depots Pontresina und Poschiavo kurz darauf ihre Posten räumten, ist nicht überliefert. Sicher ist hingegen, dass die Stimmung unter dem Personal schlagartig besserte, nachdem die beiden frei gewordenen Vorarbeiterstellen

Berninabahn, Eduard Zimmermann, welcher per 1. Dezember 1920 dieses Amt von seinem Vorgänger René Correvon übernommen hatte. Das Arbeitsklima war gerettet.

Spenden für ein «einigermassen menschenwürdiges Durchkommen»

Das Lawinenunglück vom 16. März 1920 raubte alten, bedürftigen Müttern ihre für sie aufkommenden Söhne, machte



Eine nach dem Unglück gezeichnete Übersichtsskizze zeigt das Ausmass der Lawinenkatastrophe.

Sammlung Christoph Benz

Aufruf zugunsten der Lawinengefährdeten der Berninabahn

Pontresina, 9. April 1920



Der 16. März dieses Jahres war für das vielen Mühsalen und Gefahren ausgesetzte Personal der Berninabahn ein Unglückstag unvergleichlicher, furchtbarer Art. Der Zug, der am Morgen dieses Tages die Station Pontresina verließ, um in schwerem Kampfe mit den früh gefallenen Schneemassen die Linie zu öffnen, wurde mittags auf der Strecke zwischen den Berninabäusern und dem Hospiz von einer Lawine verhehmet. Acht Mann, die die Schleudermaschine bedienten, fielen der Katastrophe zum Opfer, indem sechs auf der Stelle tot blieben, zwei wenige Stunden nachher ihren schweren, qualvollen Verletzungen erlagen. Einige andere trugen größere oder kleinere Verwundungen davon. / Von den Umgekommenen fanden sieben im Alter von 24–27 Jahren, einer im 51. Lebensjahr. Fünf waren unverheiratet, jedoch treue, unentbehrliche Stützen betagter Eltern oder sonstiger Angehöriger; drei waren Familienväter und hinterlassen nebst ihren Gattinnen zum Teil noch kleine Kinder. Die Vermögensverhältnisse aller sind derart, daß sie gänzlich auf ihren bescheidenen Verdienst angewiesen waren. / Die Not der Hinterbliebenen ist somit groß genug, um in den weitesten Kreisen aufrichtiges, tiefstes Mitgefühl wachzurufen. Es muß geholfen werden, um den so schwer Heimgesuchten nur einigermaßen ihr Fortkommen zu erleichtern und ihren Schmerz zu lindern. Das unterzeichnete Hilfskomité wendet sich daher an den schon so oft in erhebender Weise bewährten Wohltätigkeitsinn der bündnerischen und schweizerischen Bevölkerung mit der Bitte um tatkräftigen Beistand für die bedürftigen Hinterbliebenen. Insbesondere richten wir diese unsere Bitte auch an Vereine, die in der Lage und willens sind, diesem Zweck ein Scherlein zu widmen. / Möge unser Ruf nicht ungehört verhallen, sondern den Hinterbliebenen die tröstliche Gewißheit verleihen werden, daß brüderliches Mitgefühl und werktätige Nächstenliebe ihnen ihre Last tragen helfen und der auf dem Felde ihrer Arbeit Gefallenen ehrend gedenken.

Hochachtung

Das Hilfskomité:

A. Sarasin, Basel / Landamm. Dr. R. Ganzoni, Celerina
 Pfarrer L. Schmid, Pontresina / Präsident K. Hitz, Pontresina
 J. Saratz, Pontresina / F. Hagmann, Pontresina / A. Rietmann, Pontresina
 P. S. Gütige Spenden wollen gefl. an Poliduck-Konto X 1003 gefandt werden.

Angeregt von der
 Berninabahn
 und initiiert von der
 Gemeinde Pontresina
 wurde eine
 Spendensammlung
 für die Hinter-
 bliebenen
 der Unglücksoffer
 lanciert.

Sammlung Christoph Benz

Ehefrauen zu Witwen und Kinder zu Waisen. So hinterliess etwa einer der Umgekommenen eine Frau mit acht Kindern, ein anderer seine betagte, arbeitsunfähige Mutter, deren Stütze er war; ein dritter seine Verlobte, die er demnächst geheiratet hätte. Tragische Schicksale, die kaum jemanden kalt liessen. «Wenn auch die Unfallversicherung einige Tausend Franken bezahlen wird, so reichen diese kleinen Summen [...] lange nicht hin, um den alten, arbeitsunfähigen Müttern und den Witwen mit ihren 1-2-jährigen Kindern ein einigermaßen menschenwürdiges Durchkommen zu sichern», schrieb die Direktion einen Tag nach der Beerdigung an den Verwaltungsrat der Berninabahn. «Wir sind den Verstorbenen, die im Dienste ihres schweren Berufes auf äusserst tragische Weise umgekommen sind, schuldig für ihre Angehörigen zur Linderung ihrer Not unser Möglichstes zu tun.» Spontan spendeten daraufhin einige Mitglieder des Verwaltungsrats total 2'000 Franken, welche auf die Hinterbliebenen verteilt wurden. Ebenso rief ein in Pontresina gegründetes Hilfskomitee die Bevölkerung zu Spenden auf, nachdem die Verantwortlichen der Berninabahn beim Gemein-

depräsidenten angeklopft hatten mit der eindringlichen Bitte, man möge auch im Kanton eine Sammelaktion in die Wege leiten. «Sie wissen ja, dass die Berninabahn sehr sorgfältig mit ihren Geldern umgehen und darum zurückhaltend sein muss. Sodann ist es gewiss auch im Interesse der Öffentlichkeit, wenn aus Gründen der Solidarität etwas von den Gemeinden und dem Kanton durch freie Sammlung aufgebracht wird.»

Erwähnenswert ist dabei auch die vom Direktor der Birsigthalbahn – einer kleinen Überlandbahn im Baselbiet – einberufene Sammelaktion. Tief betroffen vom tragischen Unfall schrieb er spontan die Verwaltungen der Privatbahnen in der Schweiz an und bat um Spenden. Die Direktion der Berninabahn wusste das Engagement ihres Kollegen zwar sehr zu schätzen, war aber mit dem von ihm gewählten Namen für das Spendenkonto gar nicht zufrieden, welches er kurz und knapp mit «Hilfsaktion für die Berninabahn» betiteln liess. Dagegen erhoben die Bündner «energisch Einspruch». In einem Brief an die Birsigthalbahn liessen sie verlauten, dass jedermann, der diesen Kontotitel in den Zeitungen und Handelsblättern lese, den Eindruck bekommen könnte,

dass es sich dabei um eine Hilfsaktion für die Berninabahn statt für die Hinterbliebenen handeln würde. «Dieser Titel kann unserem Ansehen erheblich schaden», man bitte um Abänderung. Als ob man nicht gerade andere Sorgen gehabt hätte...

Von den angeschriebenen Bahnverwaltungen wurden gesamthaft 3'360 Franken auf dieses Spendenkonto einbezahlt. Eine Summe, die den Initianten nicht in Freudentaumel versetzen konnte, wie er der Berninabahn nach Abschluss der Sammlung brieflich mitteilte: «Leider hatte meine Idee nicht den erwünschten Erfolg, indem mir seitens mehrerer Bahngesellschaften die Nichtbeteiligung damit begründet wurde, dass ihre finanzielle Lage dies zu ihrem Bedauern nicht gestatte. Die bescheidene Summe dürfte aber dennoch dazu beitragen, da und dort segensreich zu wirken und wenigstens mithelfen, die Tränen der Bekümmernis zu trocknen.»

Ein vermeintlich harmloser Hang

Die unmittelbar nach dem Unglück aufgenommenen Ermittlungen brachten gemäss Unfallbericht zwei Theorien zum Unfallhergang aufs Trapez. Einerseits vermutete man, dass die durch die arbeitende Schneeschleuder ausgehenden Erschütterungen die lose Schneeschicht in Bewegung gesetzt haben könnten. Andererseits wurde diese These insofern wieder verworfen, weil man vor Ort festgestellt hatte, dass die Lawine in knapp 300 Meter Entfernung zur Bahnlinie losgebrochen war. Da am Unglückstag zudem ein starker Südwind über den frisch verschneiten Berninapass peitschte, «gegenüber welchem die Erschütterung und der Lärm der Maschine nur eine unendlich kleine Wirkung haben könnte, muss angenommen werden, dass die Lawine einzig durch den Sturm ausgelöst wurde und dass es nur einem sehr unglücklichen Zufall zuzuschreiben ist, wenn dieselbe den Zug gerade während seinem Durchgang erfasste».

Das Aussergewöhnliche an dieser Sache war, dass seit der Eröffnung der Berninabahn an dieser Stelle noch nie eine Lawine niedergegangen war; der Lagalbhahn wurde bis dato als ungefährlich eingestuft. Trotzdem fackelte die Direktion nicht lange und liess im darauffolgenden Sommer oberhalb der Unglücksstelle Lawinenverbauungen aus Holz errichten – nicht zuletzt auch als Beruhigungsmassnahme für das

aufgebrachte Fahrpersonal, welches sich nach dem Unfall mehrfach geweigert hatte, über den Berg zu fahren. «Durch die Verbauungen werde sich zwar ein ähnliches Vorkommnis nicht ganz verhindern lassen, hingegen dürften diese Arbeiten viel zur Beruhigung der Reisenden und des Personals beitragen und auch unsere eigene Verantwortung vermindern», begründeten die Verantwortlichen die rund 7'000 Franken teuren Verbauungen gegenüber dem Verwaltungsrat. Die näheren Untersuchungen hätten nämlich ergeben, dass der Hang doch gefährlicher sei als er von unten aussehe. «Der Abhang ist nicht sehr steil, hingegen steht die Bergspitze stark im Wind, sodass dort immer Staublawinen zu befürchten sind».

Ein Blick in die Betriebsberichte der Berninabahn zeigt: Diese Befürchtungen waren berechtigt. So sei im Mai 1926 die Unglückslawine erneut niedergegangen und habe vier Fahrlei-

tungsmasten weggeffegt. Zwei Jahre später fuhr dort Zug 2 in einen grossen Schneerutsch, wobei die Schneemaschinen die Mannschaft auf dem Spurpflug an der Spitze des Zuges eindeckten, die Männer jedoch rasch und unverletzt befreit werden konnten. Und «am Morgen des 18. November [1933] setzte sich der ersten Schleuderschaft frühmorgens bei km. 17.700 insofern ein Hindernis entgegen, als dort die sogenannte „Unglückslawine“ niedergegangen war», welche zu allem Übel die 1920 errichteten Verbauungen beschädigte. «Es zeigt dieser Vorfall auf's Neue, dass diese Stelle zu den allergefährlichsten unserer Strecke gehört», liess sich Direktor Zimmermann daraufhin protokollieren.

Der Kampf um Subventionen

Obwohl man sich in der Verwaltung der Gefährlichkeit dieser und ein paar weiterer Stellen an der Berninastrecke bewusst war, konnte ausser den bereits

erwähnten, im Sommer nach dem Unglück aufgestellten Lawinenverbauungen vorläufig nicht mehr gegen die Lawinengefahr gemacht werden – der nie auf Rosen gebetteten Berninabahn fehlte schlicht das Geld. Und doch erhielt die Direktion anno 1926 vom Verwaltungsrat den Auftrag, anhand einer Studie zu eruieren, in welcher Weise und mit welchem Kostenaufwand die heiklen Stellen gesichert werden können. Zur Diskussion standen dabei nebst neuen Verbauungen und Lawinengalerien auch eventuelle Linienverlegungen.

Gemeinsam mit externen Gutachtern kam Direktor Zimmermann zum Schluss, dass es am nachhaltigsten sei, wenn der gefährliche Lagalbhang zusammen mit der ebenfalls heiklen Flanke des Piz Alv umfahren werde, indem man die Strecke weg von der Passstrasse auf die andere, sichere Talseite verlege. Dieses Projekt scheiterte aber an den hohen Kosten, hät-

Wenn der Amtsschimmel wiehert: Ein Hickhack um den Gedenkstein



Rund ein halbes Jahr nach dem Unglück bekam Bildhauer Giacomo Delnon aus Samedan von der Berninabahn den Auftrag, ein Grabmal zu Ehren der Verunglückten zu schaffen, welches auf dem Friedhof Sta. Maria in Pontresina aufgestellt wurde. Der massive Granitblock mit eingelassener Gedenktafel aus weissem Marmor erinnerte seither stumm an den tragischen Vorfall. 52 Jahre lang. Dann, im Sommer 1972, ordnete die dafür zuständige Gemeinde Pontresina an, dass diejenige Grabterrasse, auf welcher unter anderem auch das Gemeinschaftsgrab der Unglückstopfer lag, aus Platzgründen geräumt werden müsse. Zuerst jedoch klopfte der Gemeindevorstand bei der RhB an mit der Frage, ob Interesse bestünde, das Grab «mit dem gemeinsamen, schönen Grabstein» weiter bestehen zu lassen, natürlich gegen die entsprechenden Gebühren. Die Verantwortlichen der RhB bejahten; sie hätten entschieden, dass die Rhätische Bahn den Weiterbestand des Gemeinschaftsgrabes wünsche. «Sie möchte damit den ehemaligen Berninabahn-Angestellten, die in Ausübung des Eisenbahnerberufes einem Lawinenunfall zum Opfer gefallen sind, weiterhin ehrend gedenken.» Doch jetzt, nur ein paar Tage später, wollte die Gemeinde plötzlich nichts mehr davon wissen; eine Prüfung der Situation hätte nämlich ergeben, dass das Grab nun doch aufgehoben werden müsse. Die RhB liess daraufhin den Gedenkstein vom Friedhof abtransportieren und deponierte ihn am Unglücksort neben der Berninapassstrasse, wo er aufgestellt werden sollte.

Soweit kam es aber nicht, erhielt doch die «Bündner Staatsbahn» kurz darauf erneut Post von der Gemeinde. Diese teilte mit, dass der Gemeinderat zwischenzeitlich einen «prinzipiellen Grundsatz-Entscheid» gefasst habe, welcher es verbietet, Grab- oder Gedenksteine auf dem Pontresiner Territorialgebiet aufzustellen. Nach einem brieflichen Hin- und Her beschloss jedoch die Gemeinde, «entgegen früheren Absichten den Grabstein ausnahmsweise und unter Vorbehalt der Bewilligung durch die Grundstückbesitzerin (Gemeinde Bondo), da auf deren Territorium, am Fusse des Piz Lagalb zu belassen». Diese, also die Gemeinde Bondo im Bergell, lehnte die entsprechende Anfrage unter Berufung auf Artikel 39 im «regolamento comunale di Bondo» aber ab. «Nell'interesse della pace confessionale», im Interesse des konfessionellen Friedens, so die Begründung.

Nun schaltete sich ein Bündner Regierungsrat ein: Der 2012 verstorbene Otto Largiadèr. Dieser war insofern an der Aufstellung des Gedenksteins an der Unglücksstelle interessiert, da sich unter den acht Opfern auch sein Grossvater befand. Und siehe da: Largiadèr bekam – wohl wegen seines hohen Mandats – im Frühling 1978 von der Gemeinde Bondo das Okay, worauf die RhB den immer noch neben der Strasse liegenden Gedenkstein endlich aufstellen durfte.



Rund 400 Meter unterhalb der rechts neben dem Triebwagen zu erkennenden Galleria Arlas verlässt die neue Strecke die ursprüngliche Linienführung. Obwohl zum Zeitpunkt dieses 1938 aufgenommenen Fotos das alte Gleis im Vordergrund längst nicht mehr befahren wurde, erfolgte der Abbruch erst 1941.

Sammlung Christoph Benz



te doch die rund 2,3 Kilometer lange Umfahrstrecke je nach Variante zwischen 450'000 und 662'000 Franken zu Buche geschlagen. Zu teuer für die Berninabahn, welche damals noch nicht dazu verpflichtet gewesen wäre, den Betrieb auch im Winter aufrecht zu erhalten, wurde sie doch anfänglich als reine «Sommerbahn» projektiert und gebaut. Grundsätzlich waren jedoch alle – also Bund, Kanton und die anliegenden Gemeinden – am Winterbetrieb interessiert und leisteten deshalb mal mehr, mal weniger Subventionen, genauso wie die Kraftwerke Brusio und die Postverwaltung. Und doch musste die Berninabahn Jahr für Jahr um diese Unterstützungsgelder «betteln»; gerade die Gemeinde Poschiavo versuchte mehrfach, sich davor zu drücken. Ein steter Kampf um dringend benötigte Gelder, welcher seitens der Direktion auch schon in der Drohung ausgearbeitet war, dass man den Winterbetrieb einstellen und dem gesamten Personal künden werde, erhalte man keine Subventionen mehr!

Vorübergehende Vorsichtsmassnahme

Da wegen fehlenden Mitteln die Pläne der Streckenverlegung vorläufig in der Schublade bleiben mussten, richtete die Berninabahn 1929 auf Empfehlung

des Eisenbahndepartements in Bern als vorübergehende Vorsichtsmassnahme etwas unterhalb der Unglücksstelle einen Lawinenbeobachtungsposten ein, welcher bei drohender Lawinengefahr jeweils von einem Bahnarbeiter besetzt wurde. Dieser hatte die Aufgabe, bei Gefahr die vorbeifahrenden Züge zu stoppen. Obwohl die Verantwortlichen – allen voran Direktor Zimmermann – der Ansicht waren, dass solche Posten «nicht sehr viel nützen werden, halten wir doch dafür, dass diese schon deshalb errichtet werden sollten, um in Unglücksfällen nicht hören zu müssen, es sei trotz genauer Kenntnis der Sachlage gar nichts zur besonderen Sicherung getan worden.» In einem anderen Schreiben gab Zimmermann jedoch zu bedenken, «dass mit Signal- und ähnlichen Posten nichts auszurichten ist. Denn bis sich allfällige Sicherheitsposten nur richtig überlegt haben, was geschieht, ist die Staublawine bereits längst auf dem Talboden».

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass im Winter 1929/30 erstmals Versuche durchgeführt wurden, Lawinen mittels Knallraketen künstlich und somit kontrolliert auszulösen. Damit nahm die Berninabahn eine Pionierrolle im Metier der heutzutage nicht mehr wegzudenkenden Lawinensprengungen ein.

Streckenverlegung dank Konzessionsänderung

Da die Direktion wie bereits erwähnt je länger je mehr Mühe hatte, an Subventionsgelder zu kommen, suchte sie nach einer dauerhaften Lösung zur Sicherstellung des Winterbetriebs. 1933 konnte nach unzähligen Verhandlungen mit Bund, Kanton, Gemeinden und weiteren Beteiligten eine finanzielle Reorganisation der Berninabahn durchgeführt werden. Dabei wurde das Aktienkapital neu verteilt und vom Bund ein Darlehen von 600'000 Franken gesprochen, welches aber nur für Bauten zur Sicherung des Winterbetriebs verwendet werden durfte. Im Gegenzug wurde die Betriebskonzession auf das ganze Jahr ausgedehnt; der Winterbetrieb war für die Berninabahn von nun an also Pflicht. Somit waren die Voraussetzungen gegeben, dass die in der Schublade schlummernden Projekte zur Erhöhung der Lawinensicherheit realisiert werden konnten.

Bau der neuen Linie

14 Jahre waren seit dem tragischen Lawinenunglück am Piz Lagalb verstrichen, ehe endlich die Eliminierung der Gefahrenstelle mittels Verlegung der Bahnlinie auf die andere Talseite in Angriff genommen wurde. Ende Mai 1934 begannen die Arbeiten an der 2,3 Kilometer langen Neubaustrecke. Laut dem Bündnerischen Monatsblatt vom Oktober 1934 haben rund 300 Arbeiter – «meist Arbeitslose aus dem schweizerischen Unterland» – an dieser Verlegung gearbeitet, welche zudem den Bau von fünf einfachen Stahlträgerbrücken erforderte. Weil die neue Linienführung einen Umweg via Alp Bondo einschlug, verlängerte sich diese im Vergleich zur alten um rund 400 Meter.

Die Arbeiten schritten dank guten Wetters planmässig voran, sodass die neue Strecke am 7. November 1934 dem fahrplanmässigen Betrieb übergeben werden konnte. Interessanterweise wurden das alte, der Passstrasse folgende Gleis und die Fahrleitung nicht sofort demontiert; der Abbruch erfolgte erst 1941 auf Druck des Kantons, welcher die Strasse verbreitern wollte.

Übrigens ist in den Akten der Berninabahn vermerkt, dass am 4. März 1936 die Unglückslawine einmal mehr ins Tal donnerte und dabei zwei Fahrleitungsmasten der ausser Betrieb stehenden alten Linie zerstörte. Die neue Strecke hingegen erwies sich als richtige Wahl, wurde diese doch bis in die heutige Zeit noch nie von einer Lawine verschüttet.

Ein trauriger Gedenktag

Heute, 100 Jahre später, erinnert einzig ein am Unglücksort aufgestellter Gedenkstein talseitig der Passstrasse an den schwärzesten Tag in der Chronik der Berninabahn. Und auch wenn dieses Ereignis im Laufe der Zeit immer mehr in Vergessenheit geriet, so wird der 16. März 1920 ein trauriger Gedenktag bleiben. Ein Tag, an dem nichts mehr so war, wie es einmal war. Oder wie es die Direktion der Berninabahn formulierte: «Wir waren bis jetzt von

Der am 5. Mai 1934 gezeichnete und von Berninabahn-Direktor Zimmermann signierte Situationsplan der neuen, lawinensicheren Linie. Dank deren Realisierung vor 86 Jahren wird den gefährlichen Hängen des Piz Alv und insbesondere des Piz Lagalb seither ausgewichen.

Archiv RhB



grösseren Unglücksfällen verschont geblieben; dies war zu viel des Glückes; die Katastrophe musste einmal kommen. Die armen Verunglückten werden wir stets in bester Erinnerung behalten.»



Die Situation mit neuer und alter Linienführung ist auf diesem Bild gut nachvollziehbar. In einer weiten Kurve wechselt der talwärts fahrende Zug auf der 1934 angelegten Strecke auf die lawinensichere Talseite, während die Strasse und somit auch das ursprüngliche Trasse geradewegs weiter dem Hang des Piz Lagalb folgt. Die Verbauungen oberhalb der Strasse zeugen von der Gefährlichkeit dieser Flanke. Im Bereich dieses Lawinenzugs ereignete sich das tragische Unglück vom 16. März 1920. Links erhebt sich der Piz Alv, dessen ebenso heiklen Hänge dank der neuen Linie ebenfalls umfahren werden.

Foto: Christoph Benz

Natur vs. RhB – Herausforderung Winter

Die Schneeräumung bei der Rhätischen Bahn ist dank leistungsfähigen Maschinen, langfristigen Wettervorhersagen und detaillierten Lawinenbulletins nicht mehr mit derjenigen wie vor 100 Jahren zu vergleichen. Und trotzdem ist der Kampf gegen Schnee, Sturm und Lawinen auch heutzutage eine grosse Herausforderung. Warum wird das Streckennetz der RhB nie zu hundert Prozent sicher sein vor Naturgefahren? Wer entscheidet, wann eine Bahnlinie gesperrt werden muss? Und warum gibt's während der Schneeräumung unter den RhB-Angestellten immer wieder auch zwischenmenschliche Spannungen? Sie erfahren es im Podcast «Natur vs. RhB – Herausforderung Winter». Hören Sie rein!



www.club1889.ch/multimedia

Alp-Erlebnis

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

Alp-Schaukäserei
Morteratsch

© 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 Stecke Pontresina-Berninapass liegt die Alp.
Mit dem ÖV: Zur Bahnhaltestelle Morteratsch sind es nur ca. 200 Meter.

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

www.alp-schaukaeserei.ch

Bahnwandern entlang des UNESCO Weltkulturerbe RhB



POSCHIAVO ... das Unerwartete!

Geführte Wanderwoche mit RhB-Fan und Fotograf
Stephan Kenneweg und Claudio Zanolari

20.-26. September 2020

Bergwandern im goldenen Herbst des Puschlavs!
Entdecken Sie die Vielfalt dieses Tales, durch welches die Berninabahn (UNESCO Weltkulturerbe) ihre Schlingen zieht. Kommen Sie mit uns auf eine Zeitreise entlang der Bahnstrecke.

Für weitere Informationen über unsere Angebote stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

crocebianca
ALBERGO · RISTORANTE



Tel +41818440144 ■ www.croce-bianca.ch

BEST & STAR HOTELS
in Switzerland

Die gesamte Squadra vor einer der neuen, 2011 abgelieferten Schneefräsen. Geleitet wird die Bahndienstgruppe seit 13 Jahren von Bahnmeister Stefano Crameri (ganz links).

Foto: Ernst Demonti

Leibe gerückt wird, welches in kalten Nächten so rasant anwächst, dass es Züge zum Entgleisen bringen könnte, würde es nicht laufend weggepickelt. Wahrlich kein «Schoggijob»!

Der Weisse Tod

War es der eisernen Wille der «Ferrovieri», die Strecke wenn immer irgendwie möglich offen zu halten? Waren sie manchmal etwas zu mutig? Oder war es schlicht und einfach Pech? Der Winterbetrieb forderte nämlich seinen Tribut. Das ab Seite 6 beschriebene Lawinenunglück vom 16. März 1920 am Piz Lagalb war der erste und mit acht umgekommenen Eisenbahnern gleichzeitig der schlimmste Unfall in der Geschichte der Berninabahn. Bei vier weiteren tragischen Unglücken – das letzte 1962 auf Alp Grüm – starben nochmals acht sich für die Schneerräumung aufopfernde Männer. Insgesamt fanden am Bernina bis heute 16 Bähnler in treuer Pflichterfüllung den Weissen Tod. Passagiere hingegen kamen im Zusammenhang mit Lawinenunfällen keine ums Leben, was neben einer Portion Glück der Weitsicht und dem nötigen Respekt aller bei der Schneerräumung beteiligten «Ferrovieri» zuzuschreiben ist.

Mit unserer Bildcollage auf der folgenden Doppelseite soll deren seit Generationen geleisteter Einsatz zur Offenhaltung der Berninalinie selbst während den strengsten Wintern gewürdigt werden. ●



Noch in den 1970er Jahren wurden die beiden Dampfschneeschilder immer wieder für die Schneerräumung angeheizt. Das Bild zeigt die Pontresiner Mannschaft vor der X rot d 921A auf Bernina Hospiz. Als Bahnmeister amtierte damals Lino Menghini (stehend Dritter von links).

Sammlung Adriano Braun

La squadra del Bernina

von Christoph Benz

Es sei unmöglich, eine Eisenbahnlinie über den schneereichen, windgepeitschten und lawinengefährdeten Berninapass im Winter offen zu halten. Das bekamen die Erbauer der 1910 eröffneten Berninabahn immer wieder zu hören, weshalb die Passstrecke ursprünglich nur im Sommer betrieben werden sollte. Doch schon während dem Bau zeichnete sich ab, dass der Aufwand, die Geleise im Frühling unter den meterhohen und pickelhaften Schneemassen auszugraben, aufwändig und teuer war. Ausserdem warf eine im Winter stillgelegte Strecke kein Geld ab. Gute Gründe, um trotz aller Warnungen den Winterbetrieb aufzunehmen.

Bereits im Winter 1912/13 war die Strecke soweit ausgebaut, dass die Züge durchgehend über den Berninapass verkehren konnten. Möglich gemacht haben das einerseits die sukzessiv erstellten Lawinenverbauungen und Schneegalerien, andererseits aber auch die vielen mutigen und unentwegten Männer der «Squadra» – so wird die Bahndienstgruppe genannt – welche alles daran setzten, die Strecke selbst bei intensivstem Schneefall und den stärksten Stürmen offen zu halten oder in meterhohen Schneeverwehungen stecken gebliebene Züge mit Schaufel und Pickel aus ihrer misslichen Lage zu befreien. Schafften sie es nicht und musste der Betrieb deswegen eingestellt werden, war die Valposchiavo für Stunden oder gar Tage von der Schweiz abgeschnitten; die Passstrasse war erst ab 1965 ganzjährig befahrbar.

Angekratzter Stolz

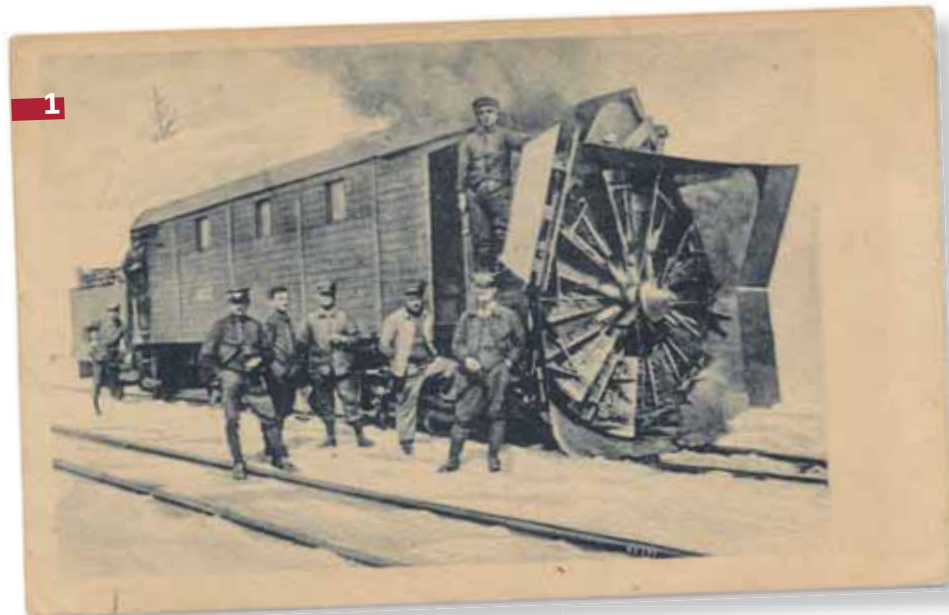
Die winterliche Strassenkonkurrenz spornte die Squadra erst recht an, alles Menschenmögliche zu tun, um die Bahnstrecke offen zu halten. Der Stolz

der «Ferrovieri» wurde arg angekratzt, wenn der Bahnbetrieb mal eingestellt werden musste, während die Strasse fahrbar war. Umgekehrt galt, dass bei gesperrter Strasse der Zugverkehr gehauen oder gestochen aufrechterhalten werden musste.

Im Gegensatz zu früher ist man heute vorsichtiger geworden – einerseits können die Verantwortlichen jederzeit auf verlässliche Lawinenbulletins zurückgreifen, andererseits sprechen auch rechtliche Gründe dafür, die Strecke bei grosser Lawinengefahr lieber einmal zu viel als zu wenig zu sperren.

Ohne Handarbeit kein Winterbetrieb

Auch wenn die Squadra im Laufe der Zeit von immer moderneren und leistungsfähigeren Maschinen unterstützt wurde, sind sie auch heute nicht wegzudenken – die unentwegten Eisenbahner, welche mit der guten alten Schneeschaukel draussen bei Wind und Wetter die Weichen von der weissen Pracht befreien oder mit dem Pickel durch Tunnels und Galerien marschieren, wo dem Eis an Wänden und auf den Geleisen zu





- 1** Stolz posiert das Schneeschleudpersonal der Berninabahn vor der neuen Dampfschneeschleuder Rotary G 2 x 3/3 1052 von 1912.

Sammlung Christoph Benz

- 2** Die Squadra mit Bahnmeister Ernst Kerle (Vierter von links) vor dem Buffet Alp Grüm, vermutlich in den 1930er Jahren.

Sammlung Karl Wohlwend

- 3** Auch dieses Foto wurde auf Alp Grüm aufgenommen. Die gut gelaunte Truppe stand damals – um ca. 1958 – unter der Führung von Gruppenleiter und späterem Bahnmeister Lino Menghini (rechts).

Foto: Guido Crameri

- 4** In den 1960er Jahren rückte der Bahndienst noch regelmässig mit den beiden Dampfschneeschleudern aus.

Sammlung Diego Marchesi

- 5+6** Mit Schaufel und Pickel befreite die Squadra im Februar 1962 unter dem Kommando von Gruppenleiter Erno Beti (Bild 5 ganz links) mehrere auf dem Berninapass durch Schneeverwehungen blockierte Züge.

Fotos: Karl Wohlwend



- 7** Schneeräum-Kader anno 1980: Der Pontresiner Depotchef Bartholome Raffainer (mitte) mit seinem Stellvertreter Diego Tuena (links) und Bahnmeister Lino Menghini vor der 1940 von der Berninabahn gebauten und 1983 ausangierten Schneeschleuder X rot e 9215.

Sammlung Ezio Menghini

- 8** Mit den 1967 in Betrieb genommenen «Beilhack»-Schleudern X rot et 9218/19 standen der Squadra leistungsstarke und robuste Schneeschleudern zur Verfügung. Vor diesen liess sich das Personal immer wieder gerne ablichten – so wie hier auf Ospizio Bernina in den 1970er Jahren...

Foto: Karl Wohlwend

- 9** ... oder im Februar 2011 mit dem von Lokführer Dario Crameri im Massstab 1:22,5 gebauten Modell der X rot et 9218.

Foto: Christoph Benz

- 10** Am 2. Februar 2019 stand wegen starkem Sturm und Schneefall sowohl die in Pontresina wie auch die in Poschiavo stationierte Schneefräse im Einsatz. Beim Zusammentreffen auf Alp Grüm gab's ein Gruppenfoto von der Schneeräumequipe.

Foto: Primo Semadeni



Mit Volldampf dem Furkapass entgegen: Der Glacier Express in der Ur-Version bei Gletsch, im Hintergrund das markante Grand Hotel Glacier du Rhône. Am Haken der FO-Dampflokomotive H 3/4 hängen Wagen aller drei beteiligten Bahngesellschaften (RhB, FO, VZ). Die Aufnahme entstammt den 1930er Jahren.

Archiv RhB



90 Jahre Glacier Express: Wie alles begann

von Christoph Benz

Drei Tage lang – vom 25. bis 27. Juni 1930 – dauerte die Einweihungsfeier des Glacier Express, umrahmt von einem Ausflug mit der Bernabahn auf die Alp Grüm, einem Festbankett im Suvrettahaus, der rund elfstündigen Bahnfahrt von St. Moritz nach Zermatt, einem Abstecher auf den Gornergrat und einem weiteren Festbankett im Hotel Riffelalp. Die Initianten – allen voran Auguste Marguerat, Direktor der Visp-Zermatt- und der Furka-Oberalp Bahn – liessen sich nicht lumpen, war dieser neu lancierte Glacier Express doch grosser, überregionaler Hoffnungsträger in einer Zeit, wo Hoteliers und Touristiker wegen der Weltwirtschaftskrise händeringend um Gäste buhlten.

«Am 26. Juni konnte der erste Schnellzug von St. Moritz nach Zermatt, der verheissungsvolle „Glacier Express“, in festlicher Durchfahrt mit Speisewagenbetrieb auf der Strecke Reichenau-Disentis eröffnet werden. Die auf denselben gesetzten Hoffnungen sind nicht getäuscht worden, was sich an Hand der Frequenzsteigerung der Linie Reichenau-Disentis leicht nachweisen lässt. Auch für die gesamte Schweizerpropaganda ist der Glacier Express heute ein Volltreffer.» Mit solch euphorischen Worten beschreibt der RhB-Geschäftsbericht 1930 die Einführung dieser neuen Direktverbindung zwischen den beiden Tourismushochburgen St. Moritz und Zermatt, initiiert durch besagten Bahndirektor Marguerat, welcher mit dem 1930 vollendeten Lückenschluss

zwischen Visp und Brig «seine» beiden Meterspurbahnen – die Visp-Zermatt Bahn (VZ) und die Furka-Oberalp Bahn (FO) – miteinander verbinden liess und damit sprichwörtlich die Weichen für den Glacier Express gestellt hatte.

Vier Rappen pro Kilometer

Bereits ein paar Jahre früher – mit der durchgehenden Eröffnung der FO-Strecke von Disentis über den Oberalp- und den Furkapass hinunter nach Brig anno 1926 – wurden erstmals direkte Wagen zwischen St. Moritz und Brig eingeführt, «eine Anordnung, die beim Reisepublikum sehr guten Anklang gefunden hat», wie einem Brief, verfasst von RhB-Betriebschef Lang zu-

handen des Direktors, zu entnehmen ist. Dieser Wagenaustausch wurde in einem Übereinkommen zwischen den beiden Bahnen FO und RhB bis ins letzte Detail geregelt. So setzte sich zum Beispiel die Entschädigung für Personenwagen aus Miete und Laufgebühr zusammen: Die Miete betrug drei Franken pro Tag und Wagen; für die Laufgebühr verrechneten sich die beiden Bahnen vier Rappen pro Kilometer. Sowohl die RhB wie auch die FO versuchten aber möglichst einen Naturalausgleich anzustreben, indem beide Bahnen in den ersten Jahren je vier Personenwagen für den durchgehenden Verkehr stellten.





Für den neu lancierten Glacier Express wurden grosse, auffällige Routentafeln kreiert.

Archiv RhB

Zusammenspiel auf Direktionsebene

Grundsätzlich konnten alle RhB-Wagen auf der FO und später auch auf der VZ verkehren, sie durften jedoch auf den Zahnradabschnitten aus Sicherheitsgründen nicht am Zugschluss eingereiht werden, da sie über keine Zahnradbremse verfügten (die RhB war und ist eine reine Adhäsionsbahn). Für FO/VZ-Direktor Marguerat kein befriedigender Zustand, gerade im Hinblick auf den Lückenschluss zwischen Visp und Brig und der damit verbundenen Einführung des Glacier Express. Er bat darum im Sommer 1928 seinen Kollegen, RhB-Direktor Gustav Bener, er möge doch die für den künftigen Glacier Express vorgesehenen Wagen mit Zahnradbremse ausrüsten. Die Antwort aus dem Bündnerland: Die RhB werde den Einbau dieser zusätzlichen Zahnradbremse «sukzessive durchführen, denn auch wir erwarten vom direkten Durchlauf einiger unserer Wagen [...] bis Zermatt nicht nur eine starke Reklamewirkung, sondern auch eine spürbare Verkehrssteigerung. Wenn wir auf den Fahrplan 1929 noch drei in Bestellung liegende C-C Lokomotiven [Ge 6/6 I 413-415] dienstbereit haben, so hoffen wir mit Ihnen auch einen ganz schönen Schnellzug Zermatt–Engadin–Bernina herbringen zu können, der in Bezug auf die durchfahrende Gebirgslandschaft auf Jahre hinaus konkurrenzlos bleiben wird». Spürbarer Optimismus zweier Bahndirektoren, der sich bewahrheiten sollte!

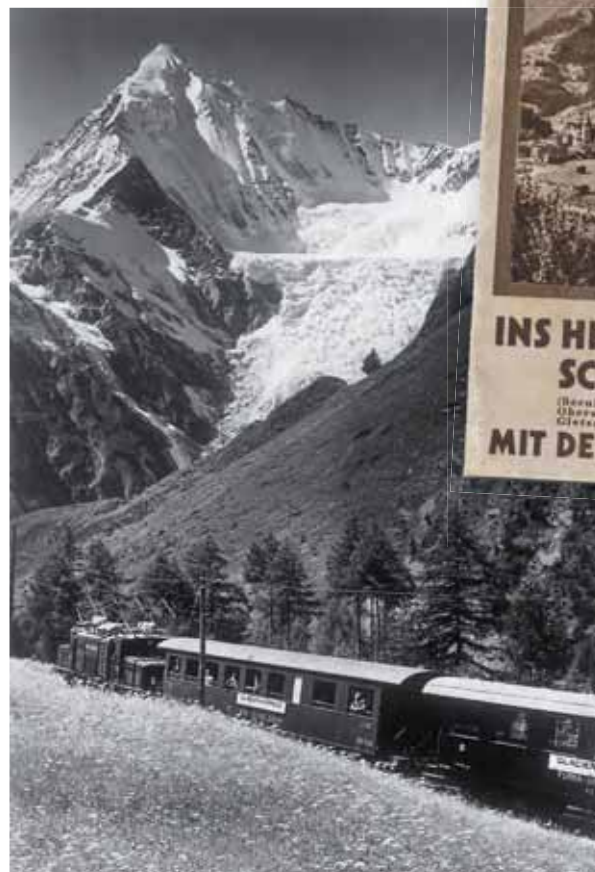
Corporate Design anno 1930

Blieb noch die Frage, wie sich dieser «Schnellzug Zermatt–Engadin–Bernina» äusserlich von den übrigen Zügen abheben sollte. RhB-Betriebschef Lang

war der Ansicht, es sei angebracht, «zur Kennzeichnung des Zuges die direkten Wagen etwas auffälliger zu bezeichnen, sei es durch eine besondere Anschrift der Wagen oder durch Anbringung einer auffälligeren, grösseren Routentafel», wie er in einer Stellungnahme an Direktor Bener schrieb. Die Idee mit der speziellen Beschriftung der Wagen fand kein Gehör, dafür aber waren beide Bahndirektoren mit den grossen, auffälligen Routentafeln einverstanden. Seitens Direktor Marguerat kam dann der Input, man solle für die Tafeln «dunkelrote Schrift (wie Mitropa-Wagen) auf weissem Grund» verwenden. Diesem Wunsch

wurde entsprochen. Damit stand der Einführung des Glacier Express im Sommer 1930 – also vor genau 90 Jahren – nichts mehr im Weg!

Auf der folgenden Doppelseite nehmen wir Sie mit einer in den 1930er Jahren erschienenen, textlich nicht ganz ernst zu nehmenden Bildreportage mit auf eine Zeitreise mit dem Glacier Express der ersten Stunde. ●



oben:

Ein Werbeprospekt aus den 1930er Jahren.

Sammlung Christoph Benz

links:

Der Glacier Express auf Bergfahrt bei Randa (VS) mit dem 4506 Meter hohen Weisshorn und dem Bisgletscher. Sowohl auf der RhB als auch auf der Strecke von Brig nach Zermatt verkehrte dieser Zug von Anfang an elektrisch; die FO hingegen wurde erst 1941/42 elektrifiziert.

Archiv RhB



9.30 Uhr geht der Zug
in Brig ab.



Der Führer in der Maschine wartet auf
das Abfahrtszeichen.



Das Signal zur Abfahrt in
Disentis nach Reichenau-
St. Moritz.



„Sind Sie schon
einmal mit dem
Gletscher-Express
gefahren?“ frage
ich einen Mitrei-
senden. — „Was,
Gletscher-Express?
Glacierexpress heißt
der Zug, bitte.“
Ein halb mittelbi-
ger, halb vor-
wurfsvoller Blick
streift mein Ge-
sicht, und ich er-
örtere verärgert
über meine Dumm-
heit. „Wie spre-
chen Sie das
aus?“ mischt sich
ein Dritter ins Ge-
spräch, „Glacier?
Sie meinen wohl,
das sei französisch? Englisch ist das und heißt rich-
tig ausgesprochen Glätsch. Ist Ihnen nicht be-
kannt, daß von Saint Moritz bis Zermatt die
Nationalsprache Englisch ist?“ Der Herr mit der
französischen Aussprache ist empört. „Englisch wol-
len Sie können und wissen noch nicht, daß man im
Englischen nicht Glätsch, sondern Gletscher aus-
spricht? Und zudem heißt es nicht Saint Moritz,
sondern St. Moritz. — Ih, ih, ih, mit dem Ton
auf dem i!“ „Quatsch“, schneidet
der Herr, der das Eng-
lische aufs



Die wunderbare Gegend reizt
zum Photographieren aus dem
Wagenfenster.



Bei der Ankunft in
Gletsch wird der kurze
Aufenthalt dazu be-
nutzt, das Panorama
zu studieren.

(Spezialaufnahmen von
Photo-Jed. Basel.)

Der Postier ist mit dem Gepäc
der Ankommenden voll-
auf beschäftigt.



Paul Schnaabel
und seinen Geh-
er der Oberalp
entgegen.

GLACIER EXPRESS

vom Matterhorn zum Bernina

Dicht an



Rhodenerfer vorbei windet sich der Zug empor.



Sind die wohl auf der Hochseilseile?

Topet brachte. „Das ist alles ganz genau so falsch, wie wenn der Trottel von Redaktor in der „Schweizer Illustrierten“ schreibt, „der Bernina“, wo doch alle Welt weiß, daß es heißt „die Bernina.““ Ich erröte abermals heftig, denn befohlen Trottel bin ich. „A — — aber“, wage ich schüchtern einzumenden, „ich bin selbst Bündner und muß doch wissen, daß es richtig heißt



Der Rhone entlang und über Bladette führt der Schienenstrang.



Papa erklärt, Mutter und Tochter hören andächtig zu.

der Bernina.“ Mit verächtlichen Blicken mustert mich der Herr mit der französischen und der mit der englischen Aussprache. „Mensch, lassen Sie sich begraben“, knurrt der „Engländer“. Diese Einladung geht mir nun aber doch zu weit. Und wie ich ausholen will, um dem andern eine runterzuhausen — — — aber ditta, lieber Leser, erschrick nicht über die nun folgende Schlägerei, denn dies alles ist ja gar nicht wahr. Erstens bin ich noch nie mit dem berühmten Gletscher-Glacier-Gletscher-Express gefahren, und zweitens ist das nicht Zäger, sondern Redaktorenlatein und heißt auf gut deutsch „Ente“.

Kinsida



O wie ist die Welt so schön!



Bei schönem Wetter macht so eine Fahrt ordentlich Durst.



Die Glücklichen, die einen Fensterplatz erwishten.



Die Bahn erlaubt's zwar nicht, auf der Plattform zu stehen; aber man tut's doch.

WINDOW TO THE SWISS ALPS

Von Zermatt über 291 Brücken, durch 91 Tunnels und über den höchsten Punkt auf 2.033 Meter, dem Oberalppass, nach St. Moritz: Die Fahrt im Glacier Express ist der Klassiker unter den Panoramareisen durch die Schweiz und ist zu jeder Jahreszeit ein unvergessliches Highlight.

Steigen Sie ein!

www.glacierexpress.ch



«Tüü-taa-too»



Auf unseren Ausflugsfahrten geht die Post ab!

Eine Flotte mit fünf Oldtimer-Postautos steht für Vereins-, Familien- und Firmenausflüge zur Verfügung. Nostalgie erfahren – unser Service kommt immer gut an!



BODENSEE REISEN

CH-9326 HORN

+41 71 841 45 45

+41 79 207 66 44

kontakt@bodensee-reisen.ch

www.bodensee-reisen.ch



HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

Bärenstarke Gastfreundschaft!

Familie Thomas Baer – Ursina Barandun, 7482 Bergün
Telefon +41 81 410 50 10, www.weisseskreuz-berguen.ch

Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt: **Jugendstilperle!**



KURHAUS BERGÜN

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

Reiselustig. Flexibel. nachhaltig.

Jetzt anschliessen:
www.plugnroll.com

Bereits an 11 RhB-Bahnhöfen zu finden –
Elektroauto-Ladestationen von PLUG'N ROLL.

PLUG'N ROLL – das führende Ladenetzwerk
für Elektroautos in Graubünden und Ihr
Partner für Elektromobilität.



GEMEINSAM
ELEKTRISCH:

PLUG'N ROLL
Powered by ePOWER



Rhätische Bahn

Tempi passati:
Ge 4/4 II 628 in
voller Fahrt bei
Malans. Diese Lok
wurde nach einer
Kollision mit
einem
Felsblock als
erste «BoBo 2»
im vergangenen
Jahr abgebrochen.

Foto: Christoph Benz



Risiko und Vertrauen als Erfolgsfaktor

..... von Christoph Benz

Es gibt kaum eine andere Lokomotive, welche das Bild der Rhätischen Bahn dermassen dominiert wie die omnipräsente Ge 4/4 II. Seit bald 50 Jahren sind die universell vor Personen- und Güterzügen einsetzbaren Maschinen auf sämtlichen Strecken des Starnetzes und somit praktisch im ganzen Kanton Graubünden anzutreffen – von A wie Arosa bis Z wie Zernez. Vergangenen Herbst wurde nun die erste Lok dieser bis dato 23 Stück umfassenden Serie verschrottet. Anlass genug für einen Rückblick auf die von verschiedenen Hürden geprägte Entstehungsgeschichte der «BoBo 2», welche als schweizweit erste Lokserie mit der damals neuartigen Thyristortechnik ausgerüstet wurde – eine Technik, die anfänglich auf viel Skepsis stiess.

.....

Die 23 Lokomotiven vom Typ Ge 4/4 II – im Eisenbahnerjargon wegen ihrer Achsfolge auch «BoBo 2» genannt – bilden die bisher grösste Elektroloksrie in der Geschichte der RhB. Die ersten zehn Stück, also die Loknummern 611-620, wurden 1973 in Betrieb genommen und trugen das damals noch übliche grüne Farbleid, die zweite Serie mit den Loks 621-633 – von Anfang an in Rot abgeliefert – kamen 1984/85 zur RhB. Sie haben bis heute je rund 5,5 Millionen (1. Serie) beziehungsweise 4,5 Millionen (2. Serie) Kilometer Laufleistung erbracht. Das ist sehr viel für Meterspur-Fahrzeuge, die ausschliesslich auf kurven- und steigungsreichen Gebirgsstrecken verkehren. Eine bewährte und sowohl beim Lok- wie auch beim

Unterhaltungspersonal beliebte Maschine. Abgesehen von der Ge 4/4 II 628, welche nach einer Kollision mit einem Stein stark beschädigt und altersbedingt nicht mehr repariert wurde (siehe Seite 38), sind alle «BoBo 2» noch täglich im Einsatz. Mit der im vergangenen Sommer angelieferten Ablieferung und Inbetriebnahme der 36 neuen «Capricorn»-Triebzüge ist ihre Rückstufung und ihr gelegentlicher Abgang aber absehbar geworden. Es ist also an der Zeit, einen ausführlichen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte dieser erfolgreichen Lokserie zu werfen, welche den endgültigen Übergang von der klassischen Hüpfer- oder Stufenschaltersteuerung zur Leistungs- und Steuerlektronik bei der RhB einleitet.

Zu langsam und zu teuer

In den 1960er Jahren bot sich bei der RhB ein äusserst nostalgisches Bild in Sachen Lokomotiven: Mit Ausnahme der 1947 und 1953 beschafften Ge 4/4 I 601-610 und den 1958 und 1965 in Betrieb genommenen Ge 6/6 II 701-707 musste der Verkehr zu einem grossen Teil noch mit Elektroloks aus der Zeit der Elektrifikation, also mit Baujahren 1913 bis 1929, bewältigt werden. Diese «Oldtimer» waren einerseits sehr aufwändig im Unterhalt und somit unwirtschaftlich, andererseits liess ihre Leistung und die bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 45 bis 55 km/h zu wünschen übrig; sie passten nicht mehr in den Fahrplan. Kam dazu, dass diese Elektroloks der ersten Generation immer störungsanfälliger wurden (Trafo- und Triebmotor-Schäden), was teure Reparaturen zur Folge hatte. Auch das Lokpersonal konnte sich je länger je weniger für diese «alten Kläpfe» mit ihren niedrigen, engen und lärmigen Führerständen begeistern, zudem war die stehende und «robuste» Bedienung der elektromechanischen Stufenschaltung vollständig überholt. Es musste also dringend eine Radikal-Erneuerung im Kern des rätischen Triebfahrzeugparks stattfinden.



– die «Pionierlokomotiven» Ge 4/4 II

Technisches Neuland

Franz Skvor stand von 1952 bis 1991 zuerst als Techniker, später als Verantwortlicher für das Rollmaterial im Dienst der RhB und war so etwas wie der «Vater» der Ge 4/4 II. Der 93-Jährige mag sich noch gut an die Entwicklung und Beschaffung dieser revolutionären Lokserie erinnern: «Als wir Anfangs der 1970er Jahre in der Abteilung Zugförderung- und Werkstätten (ZfW) in Landquart von der Direktion den Auftrag erhielten, Offerten für vorerst zehn leistungsfähige neue Lokomotiven für das Wechselstromnetz (Stammnetz) bei der Industrie einzuholen, dachte man seitens Verwaltung eher an so etwas wie eine Nachbestellung von Loks des Typs Ge 6/6 II, die ja eigentlich einer sechssachsigen Variante der Ge 4/4 I entsprechen. Obschon sich diese Maschinen sehr bewährten, entsprachen sie dem Stand der Technik der 1940er Jahre und waren somit in vielen Belangen schlicht und einfach überholt. Dennoch äusserte sich auch der Lokpersonal-Verband (LPV) in einem Brief dahin, man möge doch etwas Robustes und Bewährtes nachbestellen und nicht unnötig in die diffizile und schwer nachvollziehbare Elektronik einsteigen! Und auch beim Eidgenös-

sischen Amt für Verkehr (EAV) in Bern war man eher zurückhaltend gegenüber unserer Absicht, für die zehn neuen Lokomotiven den bereits ein paar Jahre zuvor mit den beiden (Versuchs-) Elektrotraktoren Te 2/2 74-75 und mit den Stammnetz-Pendelzügen Be 4/4 511-514 eingeschlagenen Weg, Zugkraft und Geschwindigkeit stufenlos mittels Thyristoren (steuerbare Dioden) zu regeln, weiter zu verfolgen. Wir vom ZfW in Landquart – alles jüngere Ingenieure – vertraten hingegen die Ansicht, dass die bisher zur Anwendung gekommene stufenweise elektromechanische Triebfahrzeugsteuerung endgültig passé sei und dass auf die bessere Ausnützung der Adhäsion und der damit verbundenen Leistungssteigerung einerseits durch stufenlose Regelung, andererseits durch die Nutzung von belastbareren Fahrmotoren (Gleich- oder Wellenstrom- anstelle der bisherigen Wechselstrom-Motoren) bei einer Gebirgsbahn nicht verzichtet werden sollte. Wir wollten unbedingt die neu erwachsene Möglichkeit anwenden, eine vierachsige Maschine auf die Schienen zu stellen, welche die Leistungsfähigkeit einer sechssachsigen Lokomotive konventioneller Bauart erreichen kann!» Das heisst, die neu zu beschaf-

fenden Loks sollten das Leistungsprogramm der «Krokodile» Ge 6/6 I 401-415 erfüllen, also Anhängelasten von bis zu 200 Tonnen auf 35 Promille-Steigungen

Franz Skvor



1926 in Luzern geboren, aufgewachsen und die Schulen besucht, absolvierte Franz Skvor eine vierjährige Lehre als Maschinenzeichner in der Aufzügefabrik Schindler AG (damals noch in Luzern), gefolgt

von Studium (Ing. HTL) am Technikum Winterthur, anschliessend Konstruktionspraxis bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (SLM). 1952 trat er als junger Techniker bei der RhB in Landquart ein. Fast 40 Jahre lang war er in der damaligen Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW) angestellt, zuerst als Mitarbeiter und später als Leiter des Technischen Büros. 1969 wurde Skvor zum Chef ZfW ernannt, wo er verantwortlich war für das Rollmaterial, die Werkstätten und die Fahrstromversorgung. Unter seiner Leitung wurde der Fuhrpark der RhB laufend und umfassend modernisiert. Zu seinen grössten Wurfen in Bezug auf die Beschaffung von neuem Rollmaterial zählen nebst den Ge 4/4 II unter anderem auch die Bernina-Triebwagen ABe 4/4 II 41-49, die Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801 und 802, vier robuste und leistungsstarke Beihack-Schnees Schleudern und die Stammnetz-Pendelzüge Be 4/4 511-516. 1991 trat Skvor in den wohlverdienten Ruhestand.



Ge 6/6 I 401-415 (Baujahre 1921-1929)



Ge 4/4 I 601-610 (Baujahre 1947-1953)



Ge 6/6 II 701-707 (Baujahre 1958-1965)



Te 2/2 74-75 (Baujahr 1969)



Stammnetz-Pendelzüge Be 4/4 511-516 (Baujahre 1971-1979)

(Albula) und 165 Tonnen auf 45 Promille (Landquart-Davos) mit den zulässigen Streckengeschwindigkeiten befördern können. Ein ehrgeiziges Vorhaben.

Die BLS als Vorreiterin

Seit langer Zeit schon bestanden zwischen den technischen Abteilungen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und der RhB gute Beziehungen. Skvor pflegte denn auch einen sehr guten Draht zum dortigen ZfW-Chef, dem Ober-Maschineningenieur (OMI) Walter Grossmann. Die BLS war mit ihrer internationalen Transitlinie sozusagen die Konkurrenzroute zur Gotthardstrecke und hatte vor allem auf der zu jener Zeit noch grösstenteils einspurigen Bergstrecke mit Steigungen von bis zu 26 Promille einen gewaltigen Güterverkehr zu bewältigen, diesbezüglich also nicht zu vergleichen mit der RhB und ihrem damals verhältnismässig bescheidenen Verkehrsaufkommen. Aber viele physikalische Probleme waren bei beiden Gebirgsbahnen sehr ähnlich, insbesondere die optimale Nutzung der Haftreibung zwischen Rad und Schiene, also der Adhäsion. «Und dieser OMI Grossmann war nun wirklich ein genialer Traktions- und Elektroingenieur», erzählt Skvor. «Er suchte und fand immer wieder neue Möglichkeiten, das Gewicht der Güterzüge zu erhöhen, wozu eben auch die Beschaffung von geeigneten neuen oder die entsprechende Anpassung von bestehenden Lokomotiven gehörten.» OMI Grossmann experimentierte dabei schon früh mit der neuen Thyristortechnik. So baute die BLS zusammen mit der im aargauischen Baden ansässigen Firma Brown, Boveri & Cie (BBC) anno 1968 ihre Lokomotive Re 4/4 161 in eine Thyristor-Versuchslok um. BBC war insofern an dieser Versuchslok interessiert, da die Konkurrenz im Ausland – allen voran die Firma ASEA in Schweden (die übrigens 1988 mit der BBC zur heutigen Asea Brown Boveri (ABB) fusionierte) und die deutsche Firma Siemens – schon sehr aktiv war in diesem Gebiet.

Aufschlussreiche Probefahrten

Im Spätsommer 1969 organisierte BBC während mehrerer Wochen Probe- und Vorführfahrten mit der BLS-Lok bei der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), unter anderem auf der kurvenreichen und bis zu 25 Promille steilen Semmeringstrecke. Skvor war am 6. September 1969 bei einer dieser Fahr-

ten dabei. Als erstes sei eine konventionelle, sechssachsige ÖBB-Maschine mit Vollast am Haken auf die Strecke geschickt worden, mit welcher die Organisatoren in der Steigung mehrere Anfahrten demonstrierten. Im Anschluss wurde dasselbe Programm mit der vierachsigen Thyristor-Versuchslok der BLS durchgespielt. Es sei eine Freude gewesen, wie die Re 4/4 161 trotz ihrer «nur» vier Achsen und ihrem geringeren Gewicht den genau gleich schweren Versuchszug scheinbar mühelos die Semmeringrampe hinaufschleppte, wenn auch das Anfahren in der Steigung etwas «hörbarer» vonstattenging als mit der sechssachsigen ÖBB-Lok – dank der stufenlosen Thyristorsteuerung konnte der Versuchslokführer die Beschleunigung der BLS-Maschine im Gegensatz zu einer herkömmlichen Stufenschalter-Lok nämlich dermassen fein regulieren, dass diese über längere Zeit im Bereich des sogenannten Makroschlupfs gehalten werden konnte, was sich mit einem schrillen Pfeifen zwischen Rad und Schiene bemerkbar machte. Das ist der Moment, wo eine Lok die grösstmögliche Zugkraft (grösster Adhäsionskoeffizient) auf die Schienen bringt, unmittelbar vor dem «Schleudern», also dem Durchdrehen der Räder. Kurz gesagt: Die Thyristortechnik ermöglichte grössere Zugkraft bei geringerem Lokgewicht. «Das war genau das, was die RhB auf ihren langen 35- und 45 Promille-Rampen brauchte», sagt Skvor.

Grosse Fragezeichen

Auch die ÖBB-Ingenieure seien beeindruckt gewesen von der BLS-Lok, wollten aber einstweilen noch nicht in die Thyristortechnik einsteigen – die Verantwortlichen der ÖBB und auch diejenigen der SBB hatten zum Teil berechtigte Bedenken wegen den durch sogenannte Oberwellen ausgelösten Störeinflüssen der Leistungselektronik auf die Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, also auf Signal- und Telefonleitungen (siehe *Problematik der Thyristortechnik* auf Seite 30). Wie würden sich nun diese möglichen Störeinflüsse bei der Rhätischen Bahn bemerkbar machen? Um dies herauszufinden, ordneten RhB und BBC nach der Rückkehr der Re 4/4 161 in die Schweiz kurzerhand Versuchsfahrten auf dem Dreischienengleis zwischen Chur und Domat/Ems an: «Auf dem Rückweg von Österreich zur BLS konnten wir die Versuchslok in Buchs (SG) «abfangen»

und sie in den Nächten 19./20./21. Januar 1970 auf unserem Netz testen. Auch das EAV war an den Messungen sehr interessiert», so Skvor. Das Ergebnis: Für die Fernmeldeanlagen konnten nur unbedeutende Störungen festgestellt werden, und auch die Sicherungsanlagen waren unempfindlich, im Gegensatz zu jenen bei den SBB. Die BLS-Lok durfte deshalb auf dem SBB-Netz nicht in eigener Kraft fahren, ja nicht mal den Bügel heben, sie musste dort immer ausgeschaltet geschleppt werden. Aber auch auf den BLS-eigenen Strecken beeinflusste sie die Fernmelde- und Sicherungsanlagen, weshalb OMI Grossmann darüber nachdachte, seine technische Innovation wieder aus der Maschine auszubauen. «Mit der ersten Thyristor-Versuchslok erlebten wir bei der BLS ab 1968 wirklich belastende Zeiten. Der hohe Oberwellenanteil störte einen wesentlichen Teil der Fernmeldekabel und der Sicherungsanlagen auf der BLS und SBB. Der Einsatz der Lok war, selbst nach vielen Umbauten, nur im Ausland möglich. Die Einstellung der SBB-Herren war anfänglich, bei viel Kritik, sehr negativ», erinnerte sich Grossmann später in einem Brief an seinen Berufskollegen Skvor.

Die «Erlösung» kam dann sprichwörtlich aus heiterem Himmel: Noch bevor der Rückbau beschlossene Sache war, soll ein Blitz in die Lok eingeschlagen und den Trafo und Teile der Versuchsteuerung zerstört haben. Damit war für die BLS das Thema Thyristortechnik vorläufig vom Tisch – nicht jedoch für die RhB. Skvor und seine Mitstreiter waren nämlich fest entschlossen, in dieser Sache am Ball zu bleiben!

Überzeugungsarbeit

Die RhB-Direktion und der Verwaltungsratsausschuss, welcher schlussendlich die Bestellung beschliessen musste, hatten trotz anfänglicher Skepsis schliesslich das fortschrittliche Konzept der Technik akzeptiert, ebenso das EAV, wenn auch mit wenig Begeisterung. Die Zurückhaltung gegenüber der Thyristortechnik und die unzähligen Diskussionen darüber waren allerdings nicht neu: Schon ein paar Jahre zuvor wurde im Zusammenhang mit der Bestellung der Stammnetz-Pendelzüge darüber debattiert, wobei es jetzt um die Anwendung dieser Technik auf Lokomotiv-Stufe – also quasi auf einem Level höher – ging. Auf Personalebene sei vor allem seitens älterer Mitarbeitern beim Lok- und beim



Depot/Werkstätte-Personal Bedenken gegenüber der neuen Technik bekundet worden. «Sie hatten Mühe mit der Vorstellung, sich künftig nicht mehr nur mit der nachvollziehbaren und handfesten Elektromechanik auseinandersetzen zu müssen, sondern künftig auch mit der «undurchschaubaren» Elektronik beziehungsweise Informatik. Für uns vom ZfW hiess das: Wir mussten das Personal fachkundig und möglichst verständlich instruieren und auch eine gewisse Angewöhnungszeit wirken lassen. Zudem mussten auch wir uns vom Kader unbedingt laufend weiterbilden», so Skvor.

Es wird konkret: Die Bestellung

Im Sommer 1969 starteten die Offertanfragen bei den drei grossen «Playern» im schweizerischen Lokomotivbau:

Brown Boveri & Cie, Baden (BBC)

S.A. des Ateliers de Sécheron, Genève (SAAS)

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur (SLM)

Mit diesen drei Firmen wurde das ehrgeizige Projekt im Vorfeld mehrmals besprochen, sie wussten also, auf was sie sich einliessen. Trotzdem klopfte die RhB Anfangs 1970 zusätzlich noch bei folgenden Firmen im Ausland an:

ASEA, Västerås, Schweden

Henschel, Kassel / Siemens, Erlangen, Deutschland



Zu bemerken ist dabei, dass ASEA damals bereits 20 Thyristorloks an die Schwedische Staatsbahn (SJ) geliefert hatte und ebenso Siemens in Deutschland solche an private Transportunternehmen. Henschel verzichtete auf ein Angebot; Siemens hätte mit SLM zusammengearbeitet.

Die Offertpreise betrugen pro Lok: 1'460'000 Franken (Konsortium BBC/SLM), 1'453'000 Franken (Konsortium Siemens/SLM) und 1'456'500 Franken (ASEA) – «also erstaunlicherweise fast gleich!», erinnert sich Skvor. «Preisabsprachen unter den Firmen waren in Europa gang und gäbe, und es gab keine Mittel, dies zu verhindern. Man musste einfach hart verhandeln.» Und etwas «Bauernschläue» walten lassen: Um nämlich den Preis der Schweizer Angebote etwas zu drücken, bekundeten die Projektverantwortlichen der RhB bei Besprechungen mit SLM, BBC und SAAS offen Sympathien zur Schwedischen Firma ASEA und deren Erfahrung im Bau von Thyristorlokomotiven. Das wirkte: Wurde eine BBC/SLM-Lok am Anfang noch rund 100'000 Franken teurer als eine von ASEA offeriert, betrug die Differenz dank Nachverhandlungen zuletzt nur noch 3'500 Franken!

Im September 1969 weilte die Thyristor-Versuchslok Re 4/4 161 der BLS zwecks Probefahrten in Österreich. Die Bilder entstanden während eines Aufenthalts in Müzzuschlag. OMI Walter Grossmann (mit Sonnenbrille) erklärt vor dem Messwagen der ÖBB die Funktionsweise «seiner» Lok, Franz Skvor (Dritter von rechts) hört gebannt zu.

Sammlung Franz Skvor

Thyristortechnik

Wie funktioniert eine Ge 4/4 II?

Von der Fahrleitung fließen 11 kV ~ via Stromabnehmer in den Trafo, wo die Primär- in eine Sekundärspannung von 960 V ~ für die Traktion umgewandelt wird, welche in die beiden Traktionsstromrichter fließt. In diesen Stromrichtern befindet sich die aus Halbleiterelementen (Dioden/Thyristoren) bestückte Leistungselektronik, welche die Aufgabe des herkömmlichen Stufenschalters als statischen und somit verschleißfreien Energielieferanten für die Fahrmotoren übernimmt. Man kann sich einen solchen Stromrichter wie ein Ventil in einem Wasserkreislauf vorstellen. Dieses elektrische Ventil lässt die vom Trafo kommende Wechselspannung nur noch in eine Richtung fließen. Weil dieses Ventil steuerbar ist (wie ein Wasserhahn oder ein Dimmer), kann der Energiefluss nach Vorgabe des Lokführers stufenlos an die Motoren fließen und deshalb ist beim Beschleunigen kein Ruck wie beim herkömmlichen Stufenschalter zu spüren. Die Fahr-/Bremsbefehle gelangen vom Führerstand an eine Leittechnik. Diese leitet die vom Lokführer vorgegebenen Steuersignale an die Leistungselektronik weiter, welche je nach Befehl mehr oder weniger Spannung an die Motoren abgibt. Dabei wandeln die Thyristoren die Wechselspannung in eine nichtsinusförmige Spannung (Gleich-/Wellenstrom) um und führen diesen den Wellenstrom-Motoren zu, welche im Vergleich zu Wechselstrom-Motoren belastbarer sind und eine geringere Tendenz zum Schleudern haben (z. B. beim Anfahren in der Feigschaltung bei nassen Schienen). In der Fachsprache wird das Ganze auch Phasenanschnittsteuerung genannt.

Problematik der Thyristortechnik

Als die RNB in das «Experiment Thyristortechnik» einstieg, bestand Ungewissheit bezüglich der elektromagnetischen Umweltbeeinflussung/ Störeinflüssen einer solchen Lok auf die Stromversorgung, die Fernmelde- und die Sicherungsanlagen. Durch die Thyristorsteuerung entstehende Stromoberwellen konnten die Telefonleitungen neben dem Gleis stören oder sogar Signale beeinflussen. Erste Erfahrungen sammelte die BLS mit ihrer Versuchslok Re 4/4 161, welche die Sicherungsanlagen beeinflusst hat; sie soll sogar ungewollt Signale von Rot auf Grün oder umgekehrt gestellt haben! Diesem unerwünschten Nebeneffekt musste mit dem Ersatz von veralteten durch neue, gegenüber den Oberwellen abgeschirmte Kabel und mittels Einbau von Filtern entgegen getreten werden.



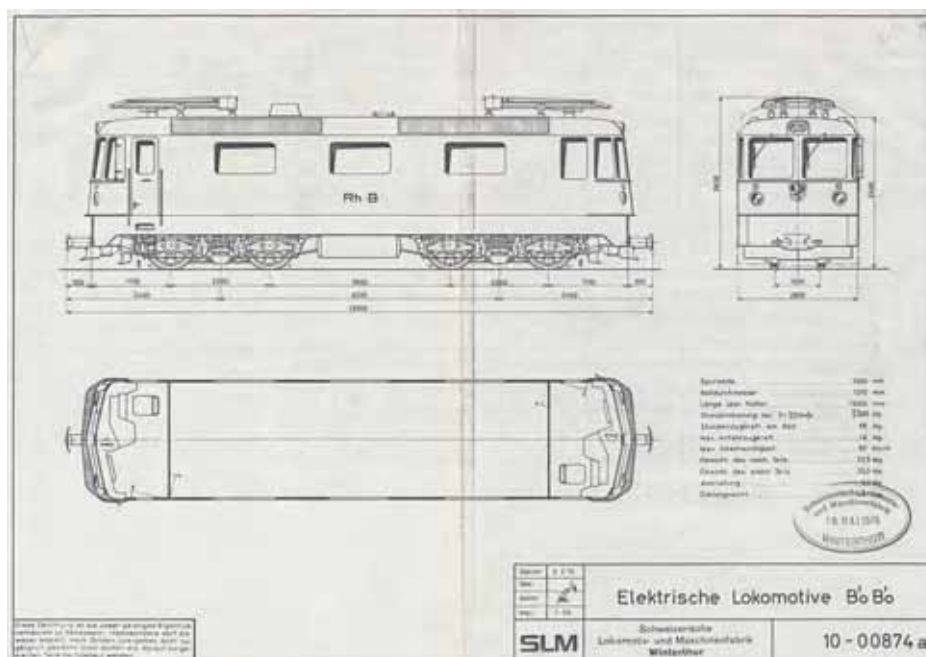
In Sachen Thyristortechnik hatte ASEA bereits in den 1960er Jahren eine Vorreiterrolle eingenommen. Die von der schwedischen Firma gebauten Lokomotiven vom Typ Rc (Baujahre 1967-1988) waren die weltweit ersten in Serie gebauten Thyristorloks und somit technische Vorbilder der Ge 4/4 II.

Foto: Alfred Nett

Pikant: Gegen eine Bestellung im Ausland hätten sogar die Bundesbehörden nichts einzuwenden gehabt, im Gegenteil: Im Bundeshaus war man zu jener Zeit nämlich bestrebt, die Konjunktur-Überhitzung in der Schweiz zu bekämpfen.

Die RhB hielt dann aber der Schweizer Industrie die Stange, obschon ASEA das günstigste Angebot eingereicht hatte und wie erwähnt auf beste Referenzen (20 Loks bei der SJ im Einsatz) verweisen konnte. Denn nicht nur der Preis alleine war entscheidend, wie der damalige RhB-Direktor Otto Wieland in einem Schreiben an den Verwaltungsrat begründete: «Angesichts des nur sehr

geringen Preisabstandes zu den ausländischen Angeboten könnte eine Vergabe an eine ausländische Firma kaum verantwortet werden. Die schweizerischen Unternehmen kennen die besonderen Verhältnisse der Rhätischen Bahn wesentlich besser, und die ganze Abwicklung des Geschäftes bietet bei einer Vergabe in der Schweiz weniger Umtriebe und Schwierigkeiten.» Der Verwaltungsrat war damit einverstanden, und so wurde der Beschaffung von zehn vierachsigen Thyristorlokomotiven bei BBC (elektrischer Teil) und SLM (mechanischer Teil) am 3. September 1970 zugestimmt. Ein denkwürdiges Datum in der Traktions-Geschichte der RhB.



1970 entstanden die ersten Projektskizzen der neuen RhB-Lok. Die Ähnlichkeit mit der SBB Re 4/4 II ist frappant (siehe Seite 33).



Inbetriebsetzung

Am 26. Mai 1973 traf mit der Anlieferung von Lok 611 die erste Ge 4/4 II in Landquart ein; die Ablieferung der übrigen neun Maschinen erfolgte bis Ende Jahr. Obschon RhB und Industrie bei diesen Fahrzeugen sehr viel technisches Neuland betreten hatten – wovor die «Bündner Staatsbahn» von verschiedenen Seiten gewarnt wurde – traten keine eigentlichen «Kinderkrankheiten» auf. Und so konnte die Kollaudation (Abnahmefahrt) von Lok 611 durch das Eidgenössische Amt für Verkehr (EAV) bereits am 24. Juli 1973 erfolgreich durchgeführt werden. Das heisst, die RhB konnte den neuen Loktyp nur gerade zwei Monate nach begonnener Ablieferung durch die Industrie dem fahrplanmässigen Betrieb übergeben! Trotzdem habe man die «BoBo 2» auf Herz und Nieren getestet. «Mit den ersten Lokomotiven fanden 1973/74 sehr eingehende Versuchs- und Messfahrten statt, einerseits um die betrieblichen Grenzwerte (u.a. zulässige Anhängelast), die Beanspruchung des Geleises und die (gefürchteten) Rückwirkungen auf die Sicherungs-/Fernmeldeanlagen kennenzulernen und andererseits um Optimierungen im elektrischen und mechanischen Bereich vorzunehmen. Es wurde so ziemlich alles, was man den Loks zumuten konnte, erprobt», sagt Skvor. Diese Probefahrten und auch die sukzessiven Einsätze vor fahrplanmässigen Zügen verliefen während den ersten Monaten «geradezu unerwartet problemlos», wie er in einer im Oktober 1973 herausgegebenen Mitteilung an das Lok- und Werkstättenpersonal schrieb. Freude herrschte. Und mit dem Eintreffen der letzten Lok bei der RhB liess er die beiden Lieferfirmen mittels eines Dankschreibens wissen, dass die Direktion, das Kader

und das Fahrpersonal Freude habe an den neuen, modernen und leistungsfähigen Fahrzeugen. «Sie dürfen auf das gelungene Werk stolz sein!»

Ernsthafte Schwierigkeiten

Zu früh gefreut, könnte man meinen, denn nur ein paar Monate später sorgte ein Phänomen an den Rädern der neuen Ge 4/4 II für rauchende Köpfe: Die sogenannte Polygonbildung auf den Radlaufflächen – auch Flächen- oder Riffelbildung genannt. Das heisst, auf den üblicherweise glatten Radreifen bildeten sich nach einer Laufleistung von gerademal 20'000 bis 40'000 Kilometern aus nicht bekannten Gründen ungefähr fünflibergrosse Flächen von bis zu zwei Millimetern Tiefe. Ein absolut unzulässiger Zustand, welchen die Aufsichtsbehörde, das EAV, als nahezu betriebsgefährlich einstufte, da diese «verriffelten» Radreifen Schienen und Radsätze zusätzlich belasteten und deshalb mit Ermüdungsrissen in den Lokrädern gerechnet werden musste. Die

RhB hatte gar zu befürchten, dass das EAV ein Fahrverbot über die Ge 4/4 II verhängen würde, mal abgesehen von den hohen Kosten, die das viel zu häufige Überdrehen (Reprofilieren) der Radsätze mit sich zog. Ein unliebsames, aber kein unbekanntes Phänomen: Ähnliches habe man laut Skvor schon 1957/58 bei der Inbetriebnahme von neuen Triebwagen auf der kurvenreichen Strecke Chur–Arosa erlebt. Und die SBB kämpfte am Gotthard bei Triebfahrzeugen, die nur auf der Bergstrecke verkehrten, ebenfalls mit diesem Problem, genauso wie die BLS. Und trotzdem hing eine Frage wie ein Damoklesschwert über der Ge 4/4 II: Ist die Thyristortechnik schuld an der Misere?

links:
Endmontage der
Ge 4/4 II 611
im BBC-Werk
Oerlikon,
Frühjahr 1973.

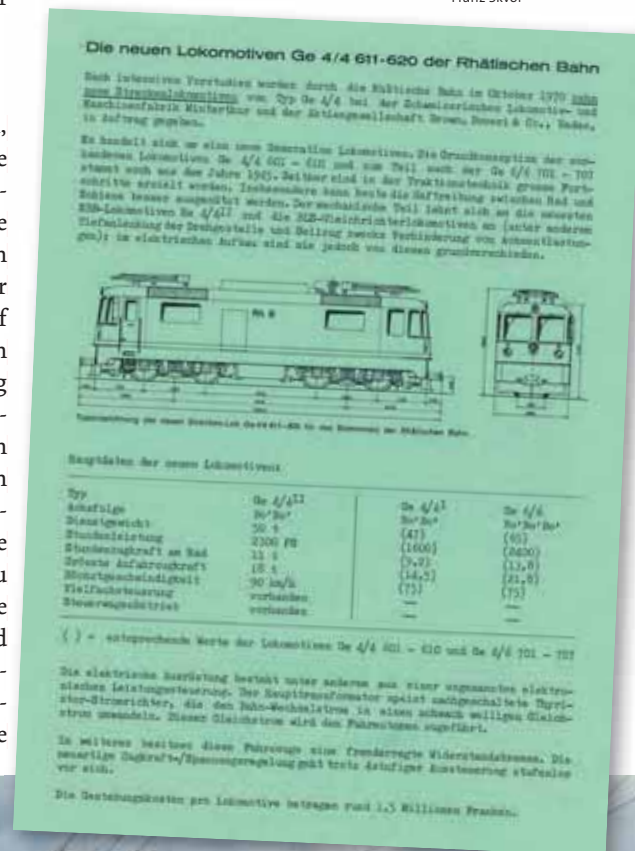
Archiv RhB

Mitte:
Die nach Ablieferung der ersten
Loks von der RhB
herausgegebene
Pressemittteilung.

Sammlung
Christoph Benz

unten:
Kollaudations-
fahrt der Ge 4/4 II
611. Samedan,
24. Juli 1973.

Sammlung
Franz Skvor





In den 1970er Jahren das Nonplusultra auf RhB-Geleisen: Ge 4/4 II und Einheitswagen I, hier bei Davos Wolfgang fotografiert. Obwohl die Loks bereits ab Werk Namen von Bündner Gemeinden trugen, erfolgte die Anbringung der Wappen erst 1975 auf Anregung einiger dieser Gemeinden.

Archiv RhB

Ursachenforschung

Zusammen mit Spezialisten von SLM, BBC und SBB wurde auf unzähligen Testfahrten alles probiert, um der Ursache dieser Polygonbildung auf die Spur zu kommen: Von der Reduktion der elektrischen- und der Druckluftbremse über Ausschalten der Schleuderschutzanlage bis hin zum Abtrennen einzelner Triebmotoren – alles ohne sichtbare Besserung. Für die Ursachenforschung wurde gar im nicht mehr benötigten Salonwagen A 1161 ein Messlabor eingerichtet. Trotzdem tappten alle Beteiligten vorerst im Dunklen. Erst ein im Sommer 1974 einberufener Erfahrungsaustausch zwischen RhB und BLS – schriftlich festgehalten in einer Aktennotiz – «entlastete» die neue Technik. OMI Grossmann gab zu Protokoll, dass die Polygonbildung bei der BLS alle Lokomotivgattungen betraf, also auch die Direktmotor-Lokomotiven Ae 6/8 aus dem Jahre 1926 und die Ae 4/4 von 1944. «Ein Unterschied zwischen Direktmo-

tor- und Dioden-/Thyristorlokomotiven ist eindeutig nicht vorhanden», teilte er mit. Vielmehr lokalisierte er die Ursache unter anderem in den Festigkeitsunterschieden der stählernen Radreifen. Und siehe da: Versuche mit härterem Stahl fielen positiv aus. Zudem beobachtete OMI Grossmann, dass der eigentliche Auslöser von Polygonbildung dem besonders in Kurven auftretenden Quergleiten – also quasi einem seitlichen Hin- und Herutschen der Räder auf den Schienen – zuzuschreiben sei. Doch wie wird man dieser physikalischen Eigenschaft Herr und Meister? «Dass die Polygonbildung vom Querrutschen beim Kurvenlauf herrührt, haben wir schon beim «Chur-Arosa-Debakel» 1957/58, wo auch die Schienenköpfe zerschlissen wurden, festgestellt und durch intensive Spurkranzschmierung schliesslich beseitigt. Nur den Zusammenhang mit der Querfederung, die eben im Lauf der Zeit immer weicher wurde, kannten wir noch nicht – man

ahnte es nur. Und da waren es die Spezialisten von SLM, welche am meisten zur Abhilfe beitrugen. Man will ja bequeme, auch seitlich weich gefederte Triebfahrzeuge haben, insbesondere Triebwagen. Wenn dies nun mit hoher Adhäsionsleistung zusammenfällt, führt es zu «Konfrontation»! Das haben die SLM-Ingenieure herausgefunden», so Skvor.

Fazit: Dank härterem Radreifenstahl, intensiver Spurkranzschmierung und Optimierung der Querfederung (Versteifung der Queranlenkung des Lokkastens an den Drehgestellen) konnte die Polygonbildung an den Ge 4/4 II praktisch eliminiert werden.

Schwachpunkt elektrische Bremse

Auch wenn die neuen Thyristorlokomotiven der RhB als fortschrittliche und wirtschaftliche Maschinen in der Eisenbahnbranche im In- und Ausland Beachtung fanden – sie galten bei ihrer Ablieferung gar als die modernsten Schmalspurfahrzeuge Europas –,

links:
Polygonbildung auf der Radlauffläche einer Ge 4/4 II.

Archiv RhB

rechts:
Auf unzähligen Messfahrten wurde versucht, die Ursache zu eruieren. Dazu nutzten die Ingenieure den zum Messlabor umgebauten Salonwagen A 1161.
Landquart,
14. November 1973

Foto: Gian Brüngger





so haftete doch ein grosser Nachteil an dieser Konstruktion: Die elektrische Bremse. Diese ist nämlich so konzipiert, dass der beim Bremsen gewonnene Strom mittels Bremswiderständen auf dem Dach wortwörtlich verbraten wird; der damalige Stand der Technik bei Thyristorsteuerungen liess eine sogenannte Rekuperation – also ein Rückspeisen der Bremsenergie ins Fahrleitungsnetz – nur mittels erheblichem Aufwand zu. Für die RhB hätte dies Mehrkosten von gut 150'000 Franken pro Lok bedeutet. «An sich hätten wir es vorgezogen, die Fahrzeuge mit der elektrischen Nutzbremse zu versehen, wie dies bei unseren Lokomotiven Ge 4/4 I 601-610 und Ge 6/6 II 701-707 auch der Fall ist», schrieb Direktor Wieland 1971 an das EAV in Bern, «obschon wir in Berücksichtigung der vorhandenen Zug- und Stossvorrichtung, der Kurven und Gefälle nicht viel mehr als das Lokomotivgewicht elektrisch abbremsten können». Dazu kam der schlechte Wirkungsgrad der elektrischen Nutz- oder Rekuperationsbremse; dieser beträgt bei den genannten konventionellen Loks Ge 4/4 I und Ge 6/6 II nur rund 40 Prozent. Auch wenn dieser bei den Ge 4/4 II auf bis zu 90 Prozent hätte gesteigert werden können, wurde letztlich darauf verzichtet. «Wir können und dürfen angesichts unserer schmalen finanziellen Basis unsere Unternehmungslust nicht überborden lassen», so Wieland. Dabei ist es bis heute geblieben; auch bei späteren Revisionen und Retrofits wurde die elektrische Widerstandsbremse der Ge 4/4 II nie zu einer Rekuperationsbremse umgebaut.

Aufrüsten für die Zukunft

Bestellung, Bau und Inbetriebnahme der ersten zehn Ge 4/4 II hätten kaum zu einem besseren Zeitpunkt erfolgen können, nahm doch der Verkehr bei der

RhB zwischen 1970 und 1980 um stolze 80 Prozent zu. Dieses erfreuliche Verkehrswachstums hatte aber auch seine Schattenseiten. Zum einen konnte die RhB trotz den «BoBo 2» doch nicht wie

RhB Ge 4/4 II vs. SBB Re 4/4 II

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich die Ge 4/4 II in ihrer äusserlichen Erscheinung stark an die Re 4/4 II der SBB anlehnt; der Volksmund sagt sogar, die Ge 4/4 II sei die kleine Schwester der Re 4/4 II. Was ist an dieser Aussage dran?

Die SBB (und ein paar normalspurige Privatbahnen) haben in der Zeit von 1964 bis 1985 in verschiedenen Bestellungen insgesamt 277 Re 4/4 II und 26 Re 4/4 III (die «Bergversion» der Re 4/4 II mit anderer Getriebeübersetzung und daher mehr Leistung) beschafft.

Mitten in diese bei SLM und BBC während über 21 Jahren laufenden Bestellungen kam dann 1970 der Auftrag der Rhätischen Bahn für zehn Thyristor-Lokomotiven Ge 4/4 II. Just zu dieser Zeit forderte der Kanton Graubünden beim Bund die Übernahme der RhB durch die Eidgenossenschaft; die «Bündner Staatsbahn» wäre somit in die SBB einverleibt worden. «Das hat mich dazu bewogen, an einer Konferenz vor der Projektausarbeitung vorzuschlagen, das Bild der Lokomotive ähnlich wie die Lokomotive Re 4/4 II der SBB zu machen, weil die Rede war, dass die SBB die

Rhätische Bahn übernehmen würde», erinnert sich Aramis Paucic, welcher damals als Konstrukteur bei der SLM arbeitete¹. Diesem Vorschlag wurde dann in den ersten Entwürfen des Lokkastens prompt Rechnung getragen (siehe Seite 30). Aber auch sonst war die SLM bestrebt, den mechanischen Teil möglichst der Ausführung der Re 4/4 II/III anzugleichen, und zwar aus fabrikatorischen Gründen und auch im Einvernehmen mit der RhB, woraus diese frappante äusserliche Ähnlichkeit der beiden Loktypen resultierte.

Die elektrische Ausrüstung ist hingegen grundverschieden, wurden doch die Re 4/4 II und III noch mit einer konventionellen elektrischen Ausrüstung geliefert, also keine Stromrichter-beziehungsweise Thyristorsteuerung und keine Wellenstrommotoren.

Trotz dieser technisch doch wesentlichen Unterschiede hat der Volksmund schon recht: Die schmalspurige Ge 4/4 II sieht der normalspurigen Re 4/4 II sehr ähnlich!

¹ Caprez, Gion: Werkstattgespräch – Die Ge 4/4 II [Videointerview], 2012, Bahnmuseum Albulas, Film OH03



RhB Ge 4/4 II 619 in Lavin.



SBB Re 4/4 II 11239 bei Weite (SG).

Eine «Billigversion» für die FO

1977 erarbeiteten SLM und BBC das Projekt einer vereinfachten und verbilligten Variante der Ge 4/4 II, welche der Furka-Oberalp Bahn (FO) für den Betrieb der Autozüge durch den Furka Basistunnel angeboten wurde. Die beiden Firmen erhofften sich, mit dieser Lok nicht nur bei der FO ins Geschäft zu kommen, sondern auch bei anderen Meterspurbahnen und später auch bei der RhB (Nachbestellung Ge 4/4 II). Dort war man allerdings recht skeptisch dieser «Lightversion» gegenüber, unterschied sie sich doch in einigen Punkten wesentlich von den 1973 in Betrieb genommenen Ge 4/4 II 611-620:

- Vereinfachte Drehgestellbauart
- Wesentlich einfachere Kastenkonstruktion ohne Maschinenraumfenster und Seitenöffnungen zwecks Ein- und Ausbau von Apparaturen; diese können nur durchs Dach ein- und ausgebaut werden
- Seitenwände mit eingepressten Sicken anstatt glattes Stahlblech mit Spanten, was Karosseriereparaturen erschwert
- Keine Kabelkanäle; die Kabel hängen im Maschinenraum an den Seitenwänden
- Einfacherer Führerstand, Schieber anstatt Senkfenster, keine Eckfenster

SLM-Direktor Klaus von Meyenburg begründete diese Vereinfachungen folgendermassen: «Die RhB-Lokomotiven Ge 4/4 II 611-620 stellen in ihrem mechanischen Teil eine Meterspurvariante der SBB-Lokomotiven Re 4/4 II dar. Sie sind also sehr hochentwickelte und entsprechend teure Triebfahrzeuge. Offeriert an die FO für zwei Tunnellokomotiven vom Typ RhB Ge 4/4 II ergaben Preise von ca. 3,4 Mio. Fr. pro Stück (die RhB bezahlte 1973 inkl. Teuerung und Reservematerial 1,8 Mio. Fr. pro Lok, aber inkl. alle Konstruktionskosten!). Da der FO ein solcher Preis eindeutig zu hoch war, versuchten SLM und BBC, die Konstruktion grundlegend zu vereinfachen, wobei die Vereinfachung fast ausschliesslich beim mechanischen Teil liegt. Man hat also sozusagen versucht, den bewährten elektrischen Teil der RhB Ge 4/4 II-Thyristorlokomotiven in einen wesentlich einfacheren mechanischen Teil zu „verpacken“.»

Die RhB begrüsst es zwar, dass seitens Industrie preissenkende Vereinfachungen gesucht wurden, bedauerte aber, dass sich diese «Billigversion» doch wesentlich von den Ge 4/4 II unterschieden, was eine angedachte Zusammenlegung des Unterhalts zwischen RhB und FO erschwerte. Bezüglich einer Nachbestellung der Loks 611-620 gab Franz Skvor gegenüber SLM und BBC zu Protokoll, dass sich die RhB möglichst



Per Rollschemele gelangte die fabrikneue FO Ge 4/4 III 82 «Uri» Mitte Februar 1980 von der SLM in Winterthur zur RhB nach Landquart, wo sie in Betrieb genommen wurde.

Vor der Eröffnung des Furka Basistunnels kamen die Ge 4/4 III 81 «Wallis» und 82 «Uri» bei der RhB zum Einsatz. Das Foto – aufgenommen im Frühjahr 1981 – zeigt die beiden Tunnelloks in Davos Platz. Fotos: Heinz Räss



an diese anlehnen möchte, «schon der Ersatzteile wegen, aber auch um dem Personal nicht immer wieder Abweichungen zumuten zu müssen.»

Er und seine Leute vom ZfW liessen sich auch nicht von diesem Standpunkt abbringen, als die beiden FO-Loks mit der technischen Bezeichnung Ge 4/4 III 81 und 82 zwecks Kollaudation, Probetrieb und Personalinstruktion zwischen 1980 und 1982 bei der RhB beheimatet waren. Dabei kam es auch zu Einsätzen vor fahrplanmässigen Personen- und Güterzügen.

Mit der Eröffnung des Furka Basistunnels am 25. Juni 1982 gelangten diese reinen Adhäsionslokomotiven bei der FO zum Einsatz, wo sie seither die Autozüge zwischen Realp (UR) und Oberwald (VS) hin- und herbefördern, wobei heute nur noch Lok 81 in Betrieb ist; Lok 82 wurde 2017 abgebrochen.

Übrigens: Wie bereits erwähnt, können bei den beiden FO-Loks die Apparate im Maschinenraum nur aufwändig übers Dach ein- und ausgebaut werden, während bei der Ge 4/4 II der RhB auf jeder Seite eine «Servicetür» den Unterhalt oder den Austausch wesentlich vereinfacht. In Anspielung auf diese fehlende «Servicetür» in der Seitenwand der Tunnellokomotiven übergab Skvor seinem ZfW-Kollegen von der FO – sollten mal dringende Reparaturen anstehen – Ende 1980 scherzeshalber einen Dosenöffner ...



gewollt auf alle alten Lokomotiven mit Baujahren 1913 bis 1929 verzichten, andererseits musste dringend die viel zu schwache Energieversorgung ausgebaut werden. Als Chef ZfW war Franz Skvor nicht nur für das Rollmaterial verantwortlich, sondern auch für die Fahrstromversorgung. «Ich musste also auch auf diesem weniger sichtbaren Gebiet gewaltig nachdoppeln. Den Strom sieht man ja leider nicht – nur dessen Wirkungen. Ich gebrauchte jeweils zwecks Geldbeschaffung den Satz «Eine elektrische Eisenbahn ist höchstens so leistungsfähig wie es ihre Stromversorgung ist!». Meistens bekam ich dann den nötigen Kredit», erzählt er.

Aber auch in Sachen Lokomotiven musste endlich etwas gehen, wurden doch vor allem die «Krokodile» Ge 6/6 I je länger je störungsanfälliger, was die sonst schon hohen Unterhaltskosten auf ein unzulässiges Mass trieben. Zeitgemässer Ersatz musste her. Aufgrund der guten Erfahrungen mit den Ge 4/4 II 611-620 entschlossen sich die Verantwortlichen, weitere 13 Maschinen dieser Bauart zu beschaffen, und zwar möglichst unverändert, obwohl die beiden Lieferfirmen SLM und BBC der RhB lieber eine vereinfachte und billigere Variante analog den beiden, auf Seite 34 beschriebenen FO-Tunnellokomotiven verkauft hätten.

Fortsetzung auf Seite 39

oben und Mitte:
Die Ge 4/4 II 621 wird im BBC-Werk Oerlikon auf einen Rollschemel verladen und verlässt im Schlepp des Werktraktors das Fabrikareal Richtung Bündnerland.

Archiv RhB

unten:
Kaum an die RhB abgeliefert, gelangte die fabrikneue Lok – noch ohne jegliche Beschriftungen – wegen Lokmangels sofort zum Einsatz. In Doppeltraktion mit der elf Jahre älteren Ge 4/4 II 612 bespannte sie am 17. Februar 1984 einen Schnellzug von Davos nach Landquart, aufgenommen in Küblis.

Foto: Heinz Räss

Erinnerung von Erich Zogg: Messfahrten im Furka Basistunnel

Es war reiner Zufall, dass ausgerechnet der junge Lokführer Erich Zogg im September 1979 den nicht alltäglichen Auftrag fasste, mit einer Ge 4/4 II im Fuchsenwinkeltunnel zwischen Schiers und Furna Messfahrten unter der Regie des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen und Eisenbahnbau (IVT) der ETH Zürich durchzuführen. Bei diesen Messfahrten ging es darum, das Langzeitverhalten der damals neuartigen, fest einbetonierten Fahrbahn (schotterloser Oberbau) im Vergleich zu konventionellen, in Schotter gelegte Geleise zu untersuchen. Dazu mass und erfasste das Team des IVT die Beanspruchung der Schienen und Schwellen unter einer fahrenden Lok, welche mit verschiedenen, vom IVT vorgegebenen Geschwindigkeiten über die Messstelle hin- und her fuhr. Diese Messreihe im Fuchsenwinkeltunnel, welcher 1978 in Betrieb genommen wurde und damals einer der modernsten Schmalspurtunnels der Schweiz war, wurde im Abstand von mindestens einem Jahr fünfmal wiederholt. Als Messlokomotive kam jeweils eine «BoBo 2» zum Einsatz, daneben zum Vergleich auch eine der beiden neuen Tunnelloks Ge 4/4 III 81-82 der Furka-Oberalp Bahn (FO). Diese standen vor der Aufnahme des Autotransportes durch den 1982 eröffneten Furka Basistunnel auf der RhB im Erprobungs- und Planeinsatz, weshalb Lokführer Zogg auch auf diesen Maschinen instruiert war.

Da er und das Messteam von Anfang an wunderbar harmonierten, wünschte der Versuchsleiter für alle weiteren Messfahrten immer ihn als Lokführer. Diese Einsätze seien ein Highlight in seiner langjährigen Karriere gewesen, erinnert sich Zogg, auch wenn es ihm schon etwas mulmig war, rückwärts mit bis zu

90 km/h durch den Tunnel zu «rasen» – der Lokführer bediente die Loks während den Messfahrten nämlich immer vom selben Führerstand aus.

Im Anschluss an diese Messreihe auf fester Fahrbahn galt es, die gewonnenen Daten mit Messungen in einem Tunnel mit möglichst gleichen Bedingungen (Neigung, Kurven, Schienenprofil, zulässige Höchstgeschwindigkeit), aber mit herkömmlichem Schotteroberbau zu vergleichen. Da kein Tunnel auf dem RhB-Netz diese Bedingungen erfüllte, «zügelte» das Messteam kurzerhand in den Furka Basistunnel. Um auch für diese zweite Messreihe – durchgeführt zwischen 1984 und 1986 – rollmaterial-technisch möglichst identische Bedingungen zu schaffen, kam nebst einer der beiden «einheimischen» FO Ge 4/4 III 81 und 82 auch hier wieder eine Ge 4/4 II der RhB zum Zug – inklusive Lokführer Erich Zogg!

Die erste Messkampagne im Furkatunnel ist ihm besonders in Erinnerung geblieben. Eine Woche lang – vom 22. bis 26. Oktober 1984 – war er zusammen mit der noch nigelnagel-



Erich Zogg (69) war von 1976 bis 2014 Lokführer bei der RhB in Landquart.

Foto: Christoph Benz

neuen Ge 4/4 II 628 in Realp stationiert. Die RhB-Lok gelangte zuvor von Disentis mit Schub- beziehungsweise



Messstelle 2 im Furka-T.



Mit Fühler 5 wird die Kippkraft am Schienenkopf gemessen



Berührungslose Messung der Auf- und Abbewegungen des Gleiskörpers links



Mit der «Gastlok» Ge 4/4 II 628 und der «einheimischen» Ge 4/4 III 82 absolvierte der junge Lokführer Erich Zogg im Oktober 1984 die erste Messreihe im Furka Basistunnel. Beide Lokomotiven sind heute bereits Geschichte ...

Alle Bilder: Sammlung Erich Zogg



Bremsunterstützung eines FO-Gepäcktriebwagens über die Zahnstangenrampe der Oberalpstrecke; die Weiterfahrt von Andermatt bis Realp erfolgte in eigener Kraft.

Bevor Erich Zogg aber die Messfahrten auf fremden Schienen durchführen durfte, musste er die Streckenkenntnis im Furka Basistunnel erlangen. Dazu fuhr er einige Male unter Aufsicht eines FO-Instruktionslokführers mit fahrplanmässigen Autozügen durch den Tunnel, ehe noch am selben Abend nach Betriebsschluss die ersten Messfahrten stattfanden.

Zurück ins Bündnerland ging's wiederum als Lokzug bis Andermatt, wo für die Weiterfahrt in der Zahnstange erneut ein FO Deh 4/4 Unterstützung leistete, da RhB-Lokomotiven bekanntlich weder Zahnradantrieb noch -bremse haben. Aus Sicherheitsgründen musste der FO-Gepäcktriebwagen immer talseitig eingereiht sein, also von Andermatt bis auf die Passhöhe am Schluss und anschliessend bis Disentis an der Spitze. Zum Glück, denn so richtete ein Malheur kurz vor dem Disentisertunnel keinen grösseren Schaden an! Zogg erinnert sich daran, als sei es erst gestern gewesen: Zusammen mit dem FO-Instruktionslokführer sei er talwärts gefahren, als es plötzlich einen Knall gegeben habe – Hauptschalterauslösung, Schnellbremsung. Der Grund war rasch erkannt: Die RhB-Lok hatte den hinteren Stromabnehmer verloren! Dieser verding sich in der Fahrleitung, vermutlich bei einer Abspannung, und das, obwohl die Wippe extra für die Überfuhr- und die Messfahrten der FO-Norm angepasst wurde. Da es wie erwähnt den hinteren Stromabnehmer betraf, wurden weder die übrigen Einrichtungen auf dem Dach der Lok 628 noch diejenigen auf dem FO-Gepäcktriebwagen beschädigt. Schwein gehabt.

Es habe dann einiges an Körpereinsatz gebraucht, bis das Corpus Delicti von der glücklicherweise nicht beschädigten Fahrleitung runtergeholt und neben dem Gleis deponiert werden konnte, so Zogg. Obwohl dieser Zwischenfall für grosse Verspätung sorgte, brachte er noch am selben Abend die trotz des runtergerissenen Stromabnehmers voll funktionstüchtige Lok 628 zurück ins heimatische Depot Landquart, wo sie kurz darauf einen neuen Stromabnehmer montiert bekam.

Übrigens: Bei den darauffolgenden «Gastaufritten» von Ge 4/4 II auf der FO zwecks weiteren Messfahrten im Furka Basistunnel (1985 mit Lok 632 und 1986 mit Lok 629) seien dann keine Stromabnehmer mehr verloren gegangen ...



Abschied von der Ge 4/4 II 628

Der Unfall bei Tavanasa

«Das khan's jo nit sii» – schoss es dem Lokführer* durch den Kopf, als er in einer langgezogenen Rechtskurve entlang des Ausgleichsbeckens der Kraftwerkzentrale Tavanasa plötzlich etwas Helles am Gleis erblickte. Sekunden später krachte sein Zug – trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung – mit rund 70 km/h seitlich in einen neben dem Gleis liegenden Felsblock. Die Lok wurde beim Aufprall zünftig durchgeschüttelt, Schottersteine flogen durch die Gegend, der Lokführer klammerte sich am Führertisch fest, währenddem durch die aufgesprungene Einstiegstür eine dicke Staubwolke den Führerstand einnebelte; der Stein – er soll gut zehn Tonnen schwer gewesen sein – wurde rund 30 Meter mitgeschleift. Dann war es still, die Staubwolke lichtete sich, und nun sah der Lokführer – welcher sich bei der Kollision glücklicherweise nur am Ellbogen leicht verletzte – das Ausmass dieses Havarie: Im Führerstand und im Maschinenraum herrschte das totale Chaos, Teile von durch die Wucht des Aufpralls losgerissenen Apparaturen lagen kreuz und quer am Boden, die Front der Lok war im Bereich des Rahmens stark verbault und

**Name der Redaktion bekannt*

der Puffer abgeschlagen, zudem sprangen eine Achse des hinteren Drehgestells der 50 Tonnen schweren Maschine und das vordere Drehgestell des ersten Personenzugwagens aus den Schienen. Glück im Unglück: Die Passagiere sassens alle im hinteren Zugteil und blieben unverletzt.

Das alles spielte sich am Abend des 14. Mai 2019 zwischen Trun und Tavanasa ab, als kurz nach 20 Uhr die Reise des von Disentis nach Chur fahrenden RegioExpress 1768 abrupt zu Ende ging – und damit das Schicksal der Ge 4/4 II 628 besiegelte. Diese wurde nämlich dermassen stark beschädigt, dass die Verantwortlichen der RhB letztendlich entschieden, die 35 Jahre alte Lok nicht mehr zu reparieren. Rund 1 Million Franken hätte der Wiederaufbau gekostet, welcher etwa 18 Monate in Anspruch genommen hätte. Da aber die RhB langfristig «nur» noch 19 der 23 «BoBo 2» benötigt, wurde die havarierte Lok 628 als erste ihrer Serie vorzeitig ausgemustert und im Oktober 2019 verschrottet, nachdem sämtliche noch brauchbare Teile als Ersatzmaterial für die übrigen Ge 4/4 II ausgebaut und eingelagert wurden.

Aus dem Lebenslauf der Ge 4/4 II 628

Bei der RhB in Betrieb genommen wurde die 3'662'294 Franken teure Lok 628 am 30. August 1984. Sie erhielt das Wappen der Oberengadiner Gemeinde S-chanf.

Während einer Revision im Sommer 2000 gab's ein Facelifting: Die alten runden Stirnlampen wurden durch Rechteckscheinwerfer ersetzt.

Anlässlich eines «Refits» – welches alle Ge 4/4 II durchliefen – wurde in der Hauptwerkstätte Landquart die in die Jahre gekommene BBC-Leittechnik durch eine neue von Siemens ersetzt. Lok 628 durchlief dieses «Refit» zwischen dem 21. November 2005 und dem 7. März 2006.

Rund zehn Jahre später – im Frühjahr 2017 – folgte ein weiteres «Update»: Einbau der neuen Zugsicherung ZSI 127 und der sogenannten Dualbremse. Damit konnte die Ge 4/4 II 628 neu auch mit den zwischen 2015 und 2017 beschafften Albula-Gliederzügen «ALVRA» verkehren.

Seit dem 3. Dezember 2018 trug die bisher werbefreie Lok die FAIRTIQ-Werbung.

Bei einer Kollision mit einem Felsblock am 14. Mai 2019 bei Tavanasa wurde die Ge 4/4 II 628 im Bereich des Rahmens schwer beschädigt (siehe oben).

Am 10. Oktober 2019 wurde der Torso der komplett ausgeschlachteten Maschine (ohne Drehgestelle) mittels Strassentieflader von der HW Landquart zu Vögele Recycling in Chur transportiert, wo er noch am selben Tag verschrottet wurde.

Insgesamt legte die Lok während ihrer 35-jährigen Betriebszeit 4'261'375 Kilometer zurück, fuhr also 106 Mal um die Welt!

BREIL/BRIGELS

RhB-Lokomotive bei Kollision mit Felsbrocken stark beschädigt

Eine Lokomotive der Rhätischen Bahn (RhB) ist am Dienstagabend bei einer Kollision mit einem Felsbrocken bei Tavanasa-Breil/Brigels entgleist. Auch der erste Wagen sprang aus den Schienen, wie die RhB mitteilte. Der zweite Wagen wurde ebenfalls beschädigt. Der Lokführer verletzte sich bei der Kollision leicht. Die RhB hatte nach der Kollision am Dienstagabend Ersatzbusse zwischen Ilanz und Disentis eingesetzt. Gestern Morgen konnte die Surselvalinie wieder freigegeben werden. Eine Schadenssumme konnte RhB-Sprecherin Yvonne Dünser auf Anfrage noch nicht nennen. (sda)



Zeitungsmeldung aus «Südostschweiz» vom 16.5.2019; Fotos: RhB (2), Christoph Benz, Janick Uebersax, Tiber Keller

Skvor und sein Team vertraten aber die Ansicht, dass die Vorteile einer Serie von 23 identischen Loks bezüglich Unterhalt, Ersatzteilerhaltung und Einsatzplanung den etwas höheren Preis rechtfertigten.

Anfangs 1982 erfolgte die «Anschluss-Bestellung». Die Auslieferung der zweiten Serie fand 1984 und 1985 mit einer Lieferkadenz von rund einem Monat statt. Obwohl diese Loks elf Jahre jünger waren als ihre Vorgängerinnen, wurde gegenüber der ersten Serie möglichst wenig verändert; gewisse nicht mehr erhältliche Komponenten mussten jedoch durch neue Modelle ersetzt werden, so zum Beispiel Kompressor und Brems-Vakuumpumpe. Interessanterweise konnten in den Stromrichterblöcken dank den Fortschritten in der Herstellung von Halbleiterelementen die Anzahl der benötigten Dioden/Thyristoren über die Hälfte reduziert werden.

Es presiert!

Am 9. Februar 1984 ging in der Val Sogn Placi bei Disentis eine gewaltige Lawine nieder, welche Tod und Zerstörung brachte. Dabei rissen die Schneemassen auch die Val-Sogn-Placi-Brücke mit; die Bahnlinie war deshalb für gut einen Monat unterbrochen – und das mitten in der Winter-Hochsaison! Zu allem Übel waren drei Lokomotiven in Disentis eingeschlossen, die man aber dringend für die Bewältigung des Winterverkehrs benötigte. Just zu dieser Zeit traf mit der Ge 4/4 II 621 glücklicherweise gerade die erste «BoBo 2» der zweiten Serie in Landquart ein, welche eiligst in Betrieb genommen und eingesetzt wurde – noch völlig «nackt» ohne jegliche Beschriftungen. Diese erhielt sie dann etwas später, als der Wintersportverkehr wieder nachgelassen hatte.

Übrigens: Zwei der in Disentis eingeschlossenen Loks – die Ge 4/4 I 603 und die Ge 4/4 II 617 – liess die RhB wegen des akuten Lokmangels kurzerhand via FO und BVZ nach Visp überführen, von wo sie – auf Rollschemel verladen – zurück ins Bündnerland gelangten.

Unfälle

Die weitere Inbetriebnahme der nachbestellten Ge 4/4 II 621-633 verlief praktisch problemlos. Die insgesamt nun 23 Stück umfassende Lokserie bildete fortan das Rückgrat der Traktion auf dem RhB-Stammnetz. Dabei waren die «BoBo 2» auch in teils schwere Unfälle verwickelt.

1 Die erste Lok der Serie – **Ge 4/4 II 611** – fuhr nur 21 Tage nach der Kollaudation am 14. August 1973 zwischen Jenaz und Fideris auf einem unbeachten privaten Strassenübergang in einen vollbeladenen, rund 35 Tonnen schweren Muldenkipper, der auf dem Trasse stecken geblieben war. Die Lok erlitt einen gewaltigen Aufprallsschaden an der Front – der Lokführer und der mitfahrende SLM-Techniker konnten sich Sekunden vor dem Zusammenstoss glücklicherweise noch nach hinten in den Maschinenraum retten.

2 Der grösste und tragischste Unfall ereignete sich am späten Abend des 18. Juli 1975 ebenfalls im Prätigau, als nach einem Starkregen die Landquart enorm anschwellte und innert einer halben Stunde zwischen Fideris und Küblis das RhB-Trasse komplett und die Kantonsstrasse teilweise an einer unübersichtlichen Stelle unbenutzt (!) unterspülte; die Fahrleitung blieb unglücklicherweise intakt. Das führte dazu, dass der Schnellzug 95 nach Davos mit der **Ge 4/4 II 619** und zwei weiteren Wagen in den Hochwasser führenden Fluss stürzte. Die Lok wurde vollständig überflutet, der Lokführer ertrank – ein junger Lokführer, der kurz vorher geheiratet hatte. Dank der schwachen Belegung des Zuges kam sonst niemand zu Schaden. «Menschlich und materiell war das ein schreckliches Ereignis!», erinnert sich Skvor. Die schwer beschädigte Lok konnte erst ein paar Tage später aus dem Wasser gehoben werden. Der Wiederaufbau (faktisch ein Neubau) erfolgte bei der SLM in Winterthur.

3 Ein weiteres schweres Unglück betraf die **Ge 4/4 II 632**. Diese wurde am 5. Januar 2007 in der Rheinschlucht vor der Station Valendas-Sagogn als Folge eines Felssturzes sehr stark beschädigt – ja fast zusammengedrückt. Der unmittelbar vor einer Schutzgalerie auf die Geleise niedergegangene Felssturz verursachte eine Entgleisung, worauf die 50 Tonnen schwere Maschine in mehrere Pfeiler der Galerie krachte und diese teilweise zum Einsturz brachte. Schwere Betonteile stürzten auf die Lok und den Gepäckwagen. Wie durch ein



Sammlung Franz Skvor



Archiv RhB



Archiv RhB

Wunder wurde niemand verletzt. Auch diese «BoBo 2» liess die RhB wieder reparieren, und zwar in der eigenen Hauptwerkstätte in Landquart.

Der Unfall bei Tavanasa vom 14. Mai 2019 und die damit verbundene Verschrottung der **Ge 4/4 II 628** ist auf der gegenüberliegenden Seite beschrieben.

Dazu kamen einige kleinere Zwischenfälle mit im Vergleich zu den hier aufgeführten drei Vorfällen unbedeutenden «Blebschäden».

Retrospektive

Der von der RhB gezeigte Mut und die Innovation, trotz vielen kritischen Stimmen etwas Neues dem Altbewährten vorzuziehen, hat sich in Bezug auf

1

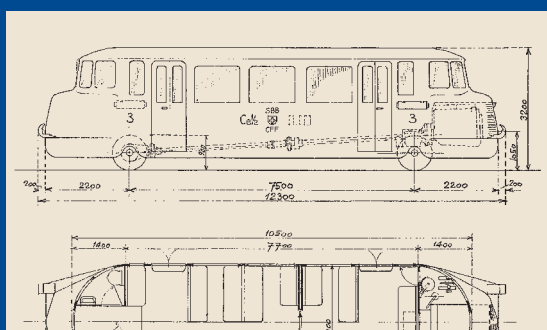
2

3

semaphor

Klassiker der Eisenbahnen

Das Magazin für Freunde historischer Schweizer Bahnen



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



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



Im Laufe der 1980er Jahre erhielt auch die in Grün abgelieferte erste Serie das rote Farbkleid. Unser Erinnerungsbild an die «grüne Epoche» zeigt Lok 613 am 18. September 1981 in Samedan.

Archiv RhB

die Ge 4/4 II gelohnt. Viel dazu beige-tragen habe sicher auch die BLS, findet Franz Skvor – eine Bahngesellschaft, welche in ihrer Geschichte immer wieder Pionierarbeit geleistet hatte, genauso wie die RhB. «1913 waren die BLS und die RhB die ersten Bahnen, welche in der Schweiz auf ganzen Strecken den elektrischen Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom aufnahmen und dabei verschiedene Lokomotivtypen erprobten, was auch für die Industrie enorm wichtig war. Ende 1960er Jahre

waren es wieder die BLS und die RhB, welche bei der elektrischen Traktion mit Hilfe der Industrie der Thyristortechnik zum Durchbruch verhalfen. Die BLS hatte den Mut zu Grossversuchen und die RhB war die erste Bahn in der Schweiz, welche ganze Serien von Lokomotiven und Triebwagen, ausgerüstet mit dieser Technik, beschaffte. Es brauchte dazu einiges an Risikobereitschaft und Vertrauen in die (richtigen!) Fachleute! Ich meine: es hat sich gelohnt!»



Blick in den Führerstand: Lokführer Joseph Ernst unterwegs mit der noch fabrikneuen Ge 4/4 II 612 im Sommer 1973. Die «BoBo 2» wurde und wird von den allermeisten Lokführer*innen als handlich zu bedienende und zuverlässige Lok sehr geschätzt.

Foto: Heinz Räss

Dass beim Beschreiten von technischem Neuland auch mal etwas «in die Hosen» gehen kann, ist unumgänglich. Jeder Fortschritt hat seinen Preis. Oder wie es Skvor in einer internen Mitteilung, herausgegeben im Herbst 1973 anlässlich der Inbetriebnahme der ersten Ge 4/4 II, formuliert hatte: «Ganz ohne Risiko und Rückschläge lässt sich keine Neuerung realisieren. Die absolut perfekte Planung, Berechnung und Fabrikation gibt es auch heute noch nicht.»

«Die Ge 4/4 II prägen noch heute das Bild der RhB»



Mit dem Abbruch der Ge 4/4 II 628 und der nun sukzessiven Ablieferung der neuen «Capricorn»-Triebzüge wurde der

langsame Abgang der «BoBo 2» im vergangenen Jahr «eingeläutet». Wie lange werden diese Maschinen noch auf dem Netz der RhB anzutreffen sein? Gibt es dereinst eine Nostalgie-Ge 4/4 II, und in welcher Form soll diese erhalten werden? Darüber haben wir mit Ivo Hutter, Leiter Rollmaterial bei der RhB, gesprochen.

Noch sind die Ge 4/4 II bei der RhB unverzichtbar und stehen im täglichen Einsatz – in welchen Punkten trumpfen diese Maschinen aus heutiger Sicht eigentlich gegenüber den anderen RhB-Triebfahrzeugen und welche Nachteile sind mit dieser Lok behaftet?

Ivo Hutter: Die Ge 4/4 II ist eine handliche, flinke, vielseitig einsetzbare, bewährte und in Sachen Instandhaltung eine günstige Maschine. Ein negativer Punkt ist einerseits die schwache elek-

trische Bremse, ausserdem zeigt sich im Alltag halt immer mehr, dass diese Loks zusehends obsolet – also alt und gebrechlich – werden.

Inwiefern macht sich das im täglichen Betrieb beziehungsweise im Unterhalt bemerkbar?

Im täglichen Betrieb sind die Maschinen nach wie vor sehr zuverlässig unterwegs. In der Werkstatt treten aber häufiger kleinere oder grössere Wehwechen auf, wie etwa Rostschäden, Undichtheiten oder Printstörungen, also alles ganz natürliche Alterserscheinungen ...

Wann wird die letzte «BoBo 2» aus den planmässigen Diensten der RhB ausscheiden?

Stand heute dürfte das voraussichtlich im Jahr 2035 der Fall sein.

Wird dann der Ge 4/4 II ein Denkmal in Form einer Nostalgielok gewidmet?

Ja, eine Lok soll dereinst der Nachwelt erhalten bleiben. Schliesslich ist die Ge 4/4 II auch von der Erscheinung her ein Meilenstein in der Triebfahrzeug-Geschichte der RhB.

Gibt es dazu schon Details? Welche Lok (Nummer) ist dafür vorgesehen? Und in welcher Form soll diese erhalten bleiben?

Gemäss Stand heute soll es voraussichtlich die Ge 4/4 II 611 sein. Es ist die schweizweit erste Lokomotive einer grösseren Serie, die die neue Technik der Phasenanschnittsteuerung zur Traktionsregelung nutzte und somit Repräsentantin für die Triebfahrzeugtechnik der 1970er bis 1990er Jahre ist. Geplanter Endzustand: Betriebsfähiges Fahrzeug, mit rotem Anstrich und eckigen Scheinwerfer, sowohl mit der alten 61-pol- wie auch den neuen Mehrzugsteuerungs-Dosen und mit Einholmstromabnehmer Typ Siemens. Grundsätzlich im letzten Betriebszustand also.

Was verbinden Sie persönlich mit diesem Loktyp?

Meine frühesten Erinnerungen an die RhB waren die von «BoBo 2» gezogenen Kompositionen. Dieses Bild ist mir nach wie vor verinnerlicht. Zudem prägen die Ge 4/4 II noch heute das Bild der RhB.

Interview: Christoph Benz



La punt Samedrina «Innenkanalbrücke» guard' inavous sün ün'interessant'istorgia. Però lur dis sun quintos. Bainbod vain ella rimplazzeda cun üna punt tuottafat nouva.

Foto: Christoph Benz

Origen e destin d'üna punt Samedrina

..... da Guido Ratti, Christoph Roner e Christoph Benz

Chi chi viagia cul tren da Samedan in direenziun da Puntraschigna, surpassa poch zieva la staziun duos veglias punts da fier, üna zieva l'otra. La prüma ais quella sur l'En e zieva segua quella suravi dal la via chantunela. Duos punts chi as sumaglian fich ferm; da medem fabricat as pudess bain penser. Ma que ingiana! La prüma punt fo part da la lingia originela da la viafier, construida dal 1907. La segunda invezza gnit construida pür 19 ans pü tard. E tuottüna ais quista ün bel po pü veglia scu la prüma. Perche que? Aunz cu cha quella gnit monteda in Engiadin'Ota passaivan suravi da quella ils trens da marchanzia ed ils trens d'express naziunels e dafat internaziunels, ma tuot in ün oter lö!

.....

Daspö 93 ans surpassa quista punt, numneda uffielmaing «Innenkanalbrücke», la larga cheva da la via chantunela. Que paress bod cha que saja adüna sto uschè, ma que nu tuorna. Tar l'avertüra da la lingia da Samedan a Puntraschigna aunz 112 ans daiva que lo be ün pitschen e stret suotpassagi chi as avriva suot la scarpada dal binari, dunque be üna punt fich pitschna. Nossa punt invezza eira quella vouta già 25 ans veglia e faiva part da la lingia dal Gottard, inaugureda dal 1882. Ella as rechattaiva traunter Altdorf ed Erstfeld aint il chantun Uri! Schi, vus vais let bain, nossa punt Samedrina eira aunz cu gnir transporteda in Engiadina in servezzan tar la pü

importante lingia ferroviaria da transit tres las alps svizras.

Dal chantun Uri in Grischun

1923 ho gieu la Viafier retica l'ocasiun da cumpri quista punt dal Gottard da la Viafier federela. La punt nun eira pü abla da sustgnair tuot il traffic chi augmantava d'ün cuntin e chi passaiva adüna cun dapü pais. Uschè as ho decis da rimplazzer quella cun üna punt nouva, pü ferma e pü stabla. Arduond 13'500 francs ho pejo la Viafier retica per quista punt d'ocasiun. Ella füss steda previsa per surpasser la Plessur a Cuira. Ma la situaziun as müdet dandettamaing. Causa dad ün müdamaint da proget illa staziun da Cuira cun ün müdamaint dal

traget da viafier eira la punt uossa suravaunz, aunch' aunz cu ch'ün tren füss passo suravia.

Che d'eira uossa da fer? Natürelmaing as vulava vender inavaunt quist oget inütil. La Retica get in tschercha cun ögls attents ed uraglias aviertas e chattet prontamaing ün cumpreder potent! Citat: «Wie uns mitgeteilt worden ist, soll die Strassenbrücke über die Landquart in Dalvazza dem Autoverkehr nicht mehr genügen, sodass der Ersatz dieser alten Holzkonstruktion durch eine Eisenkonstruktion vorgesehen werden müsse. Wir erlauben uns deshalb Sie darauf aufmerksam zu machen, dass wir in Landquart eine eiserne Brücke von 25 m Spannweite und 4,50 m Breite lagern, die wir Ihnen zum Preise von Fr. 8'000.- abtreten würden». Quist text ho scrit d'utuo 1926 l'indschegner superiur da la Retica, sar Bernasconi, a l'uffizi chantunel da construcziun. A listess temp as ho interesse eir il cumün das San Murezzan per la veglia punt da la lingia dal Gottard. Previs eira quella per üna colliaziun sur l'En per mner vers la schanza olimpica. Ma tuottas duos ofertas nun haun mno ad üna vendita. Be spaisas ed üngün success.

Ovazun numer ün

Che furtüna cha las vendas nun haun gieü lö. La Retica eira tuot in üna vouta cuntainta dad avair in reserva la veglia punt dal Gottard. Üna strasora enorma ais steda il motiv. Ils 24 e 25 da settember 1927 ho que pluvia in Grischun bgers dis cun ovazuns in divers lös. Ovels e flüms haun inundo interas cuntregias. Uschè eir in Engiadina, inua cha'l Flaz ho chaschuno disasters. Traunter Samedan e Schlarigna, inua cha'l Flaz sbuocha aint l'En, ais quel ieu surour la riva. L'ova ho indeblieu il chöntschtet telmaing, cha quel ais ieu in muschna sün üna lunghezza da 66 meters, inundand il quartier da l'Ariefa ed otras parts da Samedan. Na avuonda cun que! Las enormas massas d'ova as haun magliedas tres la scarpada dal binari ed inundo eir la cuntreda da la «Champagna» a dretta da l'En. L'ovazun ho eir desdrüt üna part da la via vers Puntraschigna. La ruottadüra da la scarpada eira a la fin 40 meters largia.

La lezcha da la Retica eira uossa, da reparer uschè svelt cu pussibel il traget, per pudair metter in funcziun la lingia da Samedan a Puntraschigna. Infra be ün'eivna eira fatta üna punt provisorica suravi la ruottadüra, uschè cha già als 3 d'october pudaivan ils feroviaris darcho lascher circuler ils trens.

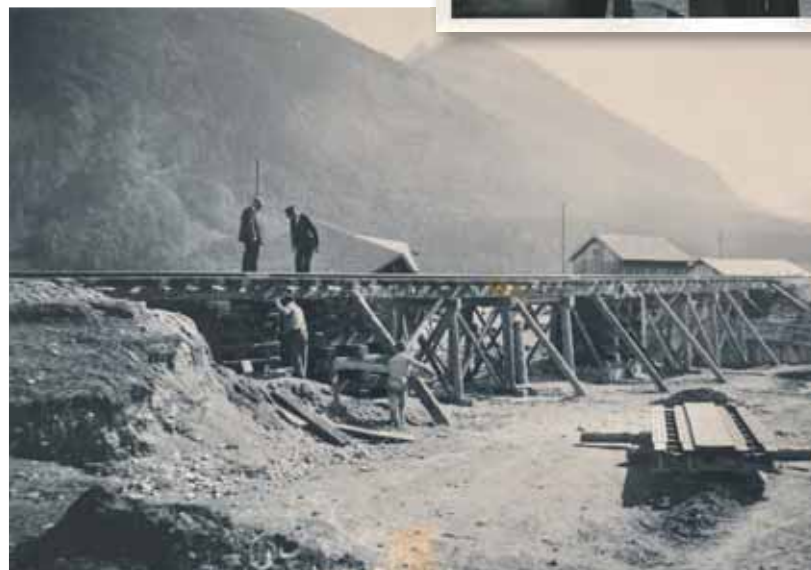
Che prestaziun!

Per eviter dans da quist gener in avegnir e per proteger l'infrastructura da la viafier haun ils respunsabels da la Retica e da la vschinauncha da Samedan decis, na refabricher quel töch da la scarpada dal binari. Uschè as laschet üna luocha cunter ovazuns futurs. Que füt il mu-maint cha la veglia punt dal Gottard gnit missa in discussiun. Pudess quella salver la situaziun e dvanter la nouva colliaziun per surpasser quella luocha? Cun l'agüd e la collavuraziun cun ün' intrapraisa da construction in fier da Turich as ho in ün temp da record müro aint ils cuogns da cuntraforza. La punt da la federela sves, disfatta in diversas parts, gnit transportada da Landquart a Samedan. Ella gnit missa darcho insembel e montada dasper la punt provisorica. Tuot faiva enorma prescha, perche cha la viafier vulaiva conclüder las lavuors aunch' aunch' cha gniss l'inviern. Il squitsch eira fich grand, ma tuot funcziunet seguond ils plans. Uschè gnit tramiss ün telegram cun la novited a la direenziun a Cuir cun il seguaint citat: «Freitag den 4. November wird die neue Brücke bei km. 98,130 eingesetzt». L'ad-

ressat eira l'indschegner da secziun, sar Zemp, chi eira respunsabel per quist proget. La resposta gnit già bainbod dal directur da la Viafier retica, sar Bener. El scrivet persunelmaing il seguaint citat: «In 1 Monat eine 28 m weite eiserne Brücke erstellt!! Sehr schöne Leistung die hierdurch gebührend verdankt sei». La nouva punt Samedrina, numneda «Binnenkanalbrücke» seguond il chanel müro per l'ovel chi passa suot la punt via, vess uossa dad eviter dans vi da l'infrastructura da la viafier tres l'En ed il Flaz. Ma la natüra eira pü ferma.

Ovazun numer duos

Düraunt la not dals 7 als 8 d'avuost 1951 ho que darcho pluvieu scu cun sadellas ed eir il di zieva nun as ho vis a gnir buna fin. La catastrofa eira inevitabla. L'En,



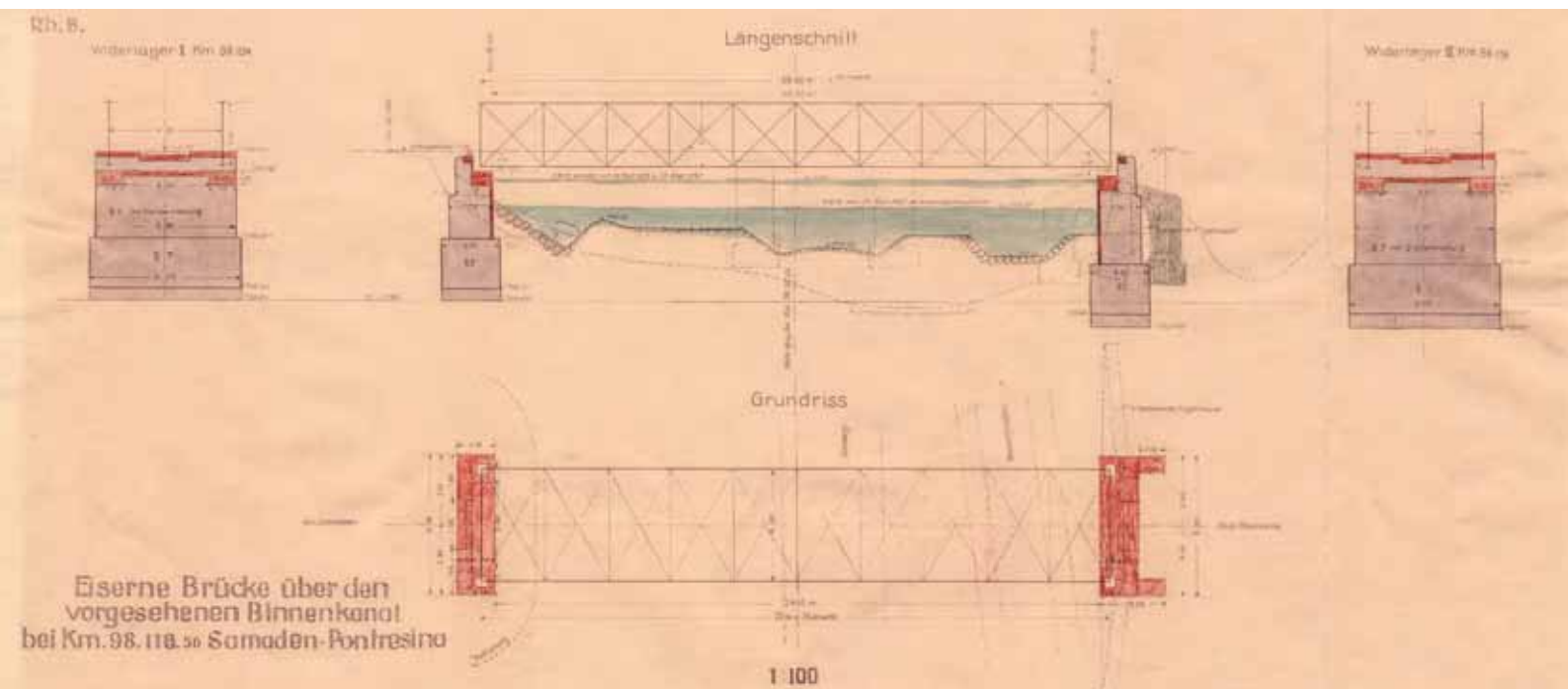
Tar l'ovazun desastrus dal 1927 causet l'En üna ruottadüra da bod 40 meters tres la scarpada dal binari (purtret sur). La Retica stuvet uschè svelt cu pussibel fabricher üna punt provisorica per garantir il traffic feroviel traunter Samedan e Puntraschigna (purtrets imez e suot).

Archiv RhB (3)



La punt Samedrina
«Binnenkanal-
brücke» zieva
güst'esser steda
pittüreda da nouv
in üna fotografia
dal 1954.

Archiv RhB



Il dispositiv da la
«Binnenkanalbrücke»:
Remarchabel sun
las marcaziuns
dals ovazuns dal
1920 e dal 1927.

Archiv RhB

uschigliö cuntschaint scu flüm paschai-
vel, d'vantet ün'ova da destrucziun. Quasi
scu aunz 14 ans haun las massas d'ova
ruot tous duos chöntsches in trais lös a
medemma otezza scu l'imbuochamaint
dal Flaz e da l'En. Il quartier da l'Ariefa
dad üna vart, ma eir la piazza da Golf da
l'otra vart eiran suot ova. Il sfrach d'ova
traiva vers la luocha cunter ovazuns
construida dal 1927. Ma quella nun eira
pü bun da travuonder tuot. Ils 9 d'avuost
ho l'ova schmaglio telmaing il müz dal
cuogn da cuntraforza da la vart da Punt-
raschigna, cha quel es ieu in muschna in-
sembel cun la punt. Na aunch' avuonda
disaster? L'ova demolit eir quista vouta
la scarpada dal binari sün üna lungezza

da var 40 meters. Ün dejà vu classic! La
natüra ho darcho demusso sia potenza.
«Mit den Instandstellungsarbeiten
konnte erst begonnen werden, nachdem
die aufgegebenen Sappeure und Ponto-
niere die Dammlücken geschlossen und
das Wasser abgeleitet hatten, was zwei
Wochen beanspruchte.» Que ho scrit
l'indschegner superiur da quel temp,
Hans Conrad, in ün rapport contempora-
un. «Die Hebung der Brücke und ihre
Abstellung auf Schwellenstapel bean-
spruchten 5 Tage. Anschliessend folgte
der Abbruch des gekippten Widerla-
gers. Das neue wurde auf einer armier-
ten Betonplatte, die auf einem Pfahlrost
aufsetzt, aufgeführt und sollte nun so

gegen neue Unterspülungen gesichert
sein. Die Wiederaufnahme des direkten
Verkehrs Samedan-Pontresina war am
4. Oktober möglich».

Co aunch' ün pitschen detagl tecnic:
Düraunt las reparaturas da la punt e da
la scarpada as ho stuvieu fer ils trans-
ports per materiel sül binari no da Pun-
traschigna, e que cun locomotivas da la
lingia dal Bernina. La tensiun electrica
ho la Retica perque müdo sün quel tra-
get da 1000 volts curraint cuntinuand a
11'000 volts curraint alternativ.

Il rimplazzamaint es ardaint

Il rinforzamaint da la fundamainta as
ho verificho. Eir cur ch'ils prossems

ans l'En causaiva ovazuns, nun ho quel pü dannagio ne la punt ne la scarpeda dal binari. La situaziun suot la punt as ho müdada. Daspö la construction dal sviamaint da Samedan cun la nouva via chantunela dal 1973 passa nempie eir il traffic motoriso suotour nossa punt dal Gottard. La punt ho eir pers sia funcziun scu indriz per eviter ovazuns a Samedan cul sviamaint dal Flaz (2002–2006) vi vers Muottas.

La lavur dal temp ruzgiglia pero eir vi da nossa punt. Tuottas duos punts da fier nu sun pü in ün bun stedi. Pensè dunque, cha quistas construcziuns da fier haun uossa raggiunt ün'eted da 140 ans. Lur dis sun quintos. Ils prossems ans vegnan rimplazzedas nossa punt dal Gottard scu eir la punt sur l'En e dafat quella sur il Flaz a Punt Muragl. In tuots trais lës daregia que novas construcziuns. Las trais veglias vegnan schmuntedas e dvanteron fier vegl d'alluntanamaint. Uschè glivra ün pitschen chapitel da nossa Viafier retica ed eir ün tel da la Viafier federela dal Gottard.



**l'Avuost 1951
sortit l'En darcho
our da sieu let
e schmagliet
danövmaing üna
ruottadüra aint
la scarpeda dal
binari. Sün que
as sbudet la punt
parzielmaing.**

Archiv RhB (3)



**Las lavuors da
reparatura dü-
rettan bod duos
mais. Dürant
quel temp gniva
purto il materiel
da constucziun
no da Puntra-
schigna cun
locomotivas da
la viafier dal
Bernina.**

Sammlung
Gian Brüngger (2)



**Nachhaltig
Zeichen setzen
für die Zukunft.**

#gkb2020

Gemeinsam wachsen.

Jetzt erleben.
gkb2020.ch

 **Graubündner
Kantonalbank**



Kompetenz und Hightech

Mit Sersa sicher ans Ziel

Im technisch und logistisch anforderungsreichen Hochsicherheitsbereich der infrastrukturellen Bahntechnik operieren qualifizierte Mitarbeitende mit modernster Technologie. Speziell auf die Bahninfrastruktur ausgerichtete innovative Lösungen tragen entscheidend zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf allen Spurbereichen bei. Als führendes Bahntechnikunternehmen hat sich Sersa unter dem Dach der Rhomberg Sersa Rail Group einen Namen als bahntechnisches Unternehmen geschaffen, das zur permanenten Steigerung der Produktequalität und Sicherheit für Mensch und Maschine Spitzenleistungen erbringt.

Sersa Group AG (Schweiz) | Würzgrabenstrasse 5 | 8048 Zürich
T +41 43 322 23 23 | info.sgs@rsrg.com | www.sersa.ch



 Ein Unternehmen der
RHOMBERG SERSA RAIL GROUP



Daspö l'an 1973
passa la via
chantunela dal
sviamaint da
Samedan
suotour la punt.

Foto: Christoph Benz

Punt dal «Schächenbach» ubain Punt da la «Stille Reuss»?

Cu già numno, deriva la punt Samedrina «Binnenkanalbrücke» oriundamaing da la viafier dal Gottard. Que ais sto la seguonda punt cha la Retica ho cumpo da la Viafier federela. Già dal 1921 as ho furnieu üna punt in Grischun. Quella ho rimplazzo la veglia punt da l'ovel Taschinas sper Grüsch. Seguond diversas actas il archiv da la Retica a Cuira desso esser quellas duos punts las seguintas: Üna ais la «Schächenbachbrücke» e l'otra la «Stille-Reuss-Brücke». Tuottas duos faivan lur servezzan traunter Altdorf ed Erstfeld. Duos punts dschimellas in fier cun las listessas dimensiuns. Ma la quela gnit installada a Samedan? Co do que cuntradiziuns.

In üna charta dal 1921 tramissa da la Retica al Departamaint da traffic a Berna sto scrit: «Als neue Taschinas- bachbrücke haben wir die bisherige Schächenbachbrücke der Gotthardlinie erworben». Tuot in uorden taunt inavaunt. Però in ün'otra charta scritta dal 1927 ed spedita al departamaint federel descriva la Retica il proget da la punt Samedrina seguintamaing: «Hierfür verwenden wir die schon im Jahre 1923 von den SBB erworbene Eisenkonstruktion der zweiten Öffnung der Schächenbachbrücke bei Altdorf. Eine Brücke gleicher Konstruktion, ebenfalls von der Gotthardlinie (Stille Reuss) haben wir 1921 für die damalige Überbrückung des Taschinabaches in Grüsch verwendet».

Per completer il battibuogli legiains auncha ün extrat dal 40avel rapport anuel da la Retica dal 1927. Lo chattains il seguint citat in connex cun l'ovazun a Samedan: «Definitiv haben wir an dieser Stelle die 24 m weite, im Jahre 1923 von den SBB erworbene, alte Brücke über die Stille Reuss eingebaut».

Melgrô tuot las retscherchas i'ls archivs ed eir zie-va avoir contacto ün perit da la Viafier dal Gottard nun avains savieu resolver il misteri. As po metter il cas, cha la punt «Schächenbachbrücke» hegia gieu sia piazza a Grüsch e la veglia punt «Stille Reuss Brücke» saja prop-cha quella puste-da a Samedan.



La punt «Schächenbachbrücke» dasper Altdorf intuorn il 1915.

Archiv dal stedi dal chantun Uri



Sie sind der vier-ten Landessprache nicht mächtig, möchten aber trotzdem wissen, was in diesem Beitrag geschrieben steht? Kein Problem – der QR-Code führt Sie direkt zu einer deutschen Übersetzung.

Druckerei Landquart

Wir sind
bereit.

Schulstrasse

19

Drucken

D

Ausrüsten

A

Medien

M



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

**DRUCKEREI
LANDQUART**
verlag bezirks-amtsblatt

NOSTALGIE IN 1:87

Faszinierend
wie das Original



1290 127 RhB G 4/5 107 „Albula“ Schlepptenderlokom
1390 127 RhB G 4/5 107 „Albula“ Schlepptenderlokom digital

3235 145 RhB B 2245 Nostalgie-Plattformwagen
3235 146 RhB B 2246 Nostalgie-Plattformwagen
3235 147 RhB B 2247 Nostalgie-Plattformwagen

BEMO

www.bemo-modellbahn.de

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



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

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

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



Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugröße 1:45

- Die Modelle sind komplett aus Messing gefertigt und höchst detailliert mit Messing-Feingussteilen und Ätzteilen.
- Die Loks werden mit Faulhaber-Motoren über ein Zwischengetriebe (Stirnradgetriebe) angetrieben, haben hervorragende Laufeigenschaften und adäquate Zugkraft.

- Wechselnde Stimbefleuchtung. Digital sind alle Beleuchtungsvarianten wie beim Vorbild möglich.
- Die Schnittstelle für Digital-Decoder ist serienmässig vorhanden, ebenso die Austausch-Möglichkeit für Kadee-Kupplungen.
- Lieferbar als Fertigmodell mit feinsten Lackierung. Auf Wunsch mit Verwitterungs-Finish, perfekte Beschriftung.

model rail ag

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

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

Così si presentava la stazione di Poschiavo a metà degli anni '70. L'ABe 4/4 II 49, appena entrata in stazione, la quale si è battuta tra i cumuli di neve sul Passo del Bernina, mentre la De 2/2 151 attendeva le prossime manovre. Accanto all'edificio dell'ufficio postale c'è un maggiolino delle PTT.

Foto: Alfred Nett



La stazione di Poschiavo nel corso della storia

di Mario Costa e Giorgio Murbach

Sono trascorsi 112 anni da quando l'allora autonoma Ferrovia del Bernina iniziò l'esercizio sulla tratta Poschiavo-Tirano. Con ciò Poschiavo ha ricevuto non solo una stazione, ma anche un deposito locomotive con officina annessa. La direzione della Ferrovia del Bernina aveva istituito la sua amministrazione a Poschiavo. Il traffico ferroviario durante il primo anno di attività era ancora molto modesto: solo otto coppie di treni al giorno servivano la stazione di Poschiavo. Oggi, giornalmente si fermano quasi 40 treni. Con il crescere del traffico anche la stazione ha subito vari mutamenti. Essa è stata ampliata e modernizzata più volte, l'ultima volta l'anno scorso.

La stazione di Poschiavo ha avuto gli albori all'inizio del ventesimo secolo (dopo il 1906), contemporaneamente con la costruzione della Ferrovia del Bernina (BB). I primi anni dell'esercizio della BB con i primi edifici di stazione e lo storico colore giallo delle automotrici e carrozze. In quell'epoca le adiacenze della stazione apparivano ancora libere da altre costruzioni,

per cui i dintorni erano ancora verdeggianti e situate al margine del paese.

L'industria ha poi occupato questi spazi, in quanto nel 20.mo secolo la Ferrovia era di grande importanza per il trasporto di materiali e manufatti.

La struttura realizzata in questo momento era veramente modesta. L'edificio annoverava al pian terreno

l'ufficio di stazione, la sala d'aspetto e l'atrio con lo sportello. Al primo piano esisteva una semplice abitazione. Agli inizi era riservata e abitata per il capostazione. Mi ricordo che in seguito vi aveva abitato un artigiano, occupato nel deposito di fronte. Aveva abitato con la famiglia, ma purtroppo era morto ancora prima dei quarant'anni.

Fin dall'inizio la stazione ferroviaria di Poschiavo comprendeva anche un deposito merci e un deposito per le locomotive con officina. Tutti gli edifici furono completati in tempo per l'apertura della linea Poschiavo-Tirano il 1° luglio 1908. La stazione di Poschiavo è stata capolinea per due anni. La situazione cambiò con l'apertura del servizio continuo in direzione del passo del Bernina verso l'Engadina il 5 luglio 1910.



Un documento contemporaneo: la pianta disegnata nel marzo 1910 mostra la stazione originale di Poschiavo.

Archivio RbB



Nell'estate del 1909 un treno misto merci/passeggeri attende la partenza per Tirano. Poschiavo è ancora il capolinea. La linea verso il passo del Bernina e l'Engadina è stata aperta solo nel 1910.

Una nuova stazione

Nel 1962 la minuscola casetta venne sostituita con un nuovo complesso con integrate le seguenti strutture: Verso sud troviamo un ampio ufficio postale con gli sportelli e uno spazio antistante nel quale gli utenti potevano preparare o sortire i propri ritiri o invii postali. Al centro del complesso c'è la sala d'aspetto con una nicchia per l'edicola al servizio delle necessità del viaggiatore. Sopra la sala d'attesa si erge un edificio con quattro piani, dei quali nel primo piano si trovano degli ambiti di servizio. La torre include poi altri tre piani abitativi.

Verso nord si trova l'ufficio e reparto per il servizio ferroviario a favore degli utenti. Conclude a nord il magazzino per le merci in arrivo o in partenza. Nello scantinato, si trovano vari locali a disposizione dei macchinisti, con spogliatoio, piccolo ufficio e locale ristoro. Più a sud ci sono locali di servizio e cantine.

Più tardi, dal 1969 al 1971, il deposito locomotive e l'officina sono stati ampliati e modernizzati. Oggi in questa struttura trovano lavoro 18 dipendenti e quattro apprendisti.

Poschiavo diventa centro di telecomando

Tra il 1976 e il 1989 la linea del Bernina è stata successivamente dotata del cosiddetto blocco di linea. Il blocco di linea è un sistema che assicura la circolazione



Vista della zona della stazione con deposito merci, edificio della stazione e il deposito, 1910 ca.

sotto:
Il vecchio edificio della stazione all'inizio degli anni '60, poco prima di essere demolito e sostituito da un nuovo edificio.

Collezione
Christoph Benz (3)



Veduta della stazione e dell'edificio postale del 1962. Entrambi le ABe 4/4 I 31 e 32 sono parcheggiati di fronte al deposito. Sulla piccola piattaforma venivano girati i vomeri.

26 giugno 2008



dei treni sulla linea aperta. Il traffico ferroviario è stato gestito e monitorato dai capimovimento dei rispettivi centri di comando di Pontresina (tratta St. Moritz fino e compreso Cadera) e Poschiavo (tratta Poschiavo-Tirano).

Dal 2000 al 2008 la Ferrovia Retica (FR) ha ristrutturato e aggiornato questi sistemi di sicurezza a tal punto che gli scambi e i segnali potevano essere telecomandati prima da Samedan e poco dopo dal «Rail Control Center» di Landquart. Nel 2007 Poschiavo ha quindi perso il proprio centro di comando dei treni. Solo gli scambi e i segnali della stessa stazione erano ancora gestiti dai capimovimento di Poschiavo da un controllo centrale locale.

Dino Godenzi, capomovimento, provvede all'entrata di un treno proveniente da St. Moritz, il treno d'incrocio è in attesa sul binario 3. Tempi passati - dalla ricostruzione della stazione (2016-2019) gli scambi e i segnali sono telecomandati a distanza da Landquart.

16 aprile 2018



sotto:
I binari e i marciapiedi durante la ricostruzione nell'estate 2018. Vista in direzione sud (sinistra) e in direzione nord (destra).

Tutte le foto:
Christoph Benz





La seconda grande ristrutturazione

Fra il 2016 e 2019 la stazione di Poschiavo ha subito un'ulteriore fase di aggiornamento. L'attuale ristrutturazione corre con i tempi e il risultato raggiunge uno stato degno dei tempi. Un nuovo edificio a nord della stazione può ospitare nel piano terra una rimessa per i veicoli della manutenzione. Nel piano terra troviamo anche l'impianto relè e parte elettronica per il comando della circolazione treni. Gli uffici del settore si trovano nel piano sopraelevato.

Anche i binari e gli scambi sono stati completamente rimessi a nuovo. I treni del Bernina sempre più lunghi hanno richiesto anche un nuovo marciapiede a norma per le persone diversamente abili.

Un'era si è conclusa nella primavera del 2018 nel bel mezzo della fase di ristrutturazione: il centro di comando nell'ufficio della stazione è stato messo fuori servizio. Ora gli scambi e i segnali della stazione di Poschiavo sono comandati dal centro di telecomando «Rail Control Center» di Landquart. Da allora, non ci sono più capimovimento a Poschiavo. Attualmente in stazione lavorano nove dipendenti (consulenti alla clientela, biglietteria e operatori di manovra).

Promemoria alla ferrovia del Bernina

Un'altra particolarità sono i due edifici in via di Spoltrio, che hanno appartenuto alla Ferrovia, una era l'abitazione del Direttore e l'altra alloggiava la Direzione della Ferrovia del Bernina. Nel corso degli anni 1940/1950 allorché i due edifici passarono nelle mani del Comune e delle Forze Motrici Brusio, oggi Repower.

L'attuale sede degli uffici comunali in via di Spoltrio era stata edificata probabilmente nel 1862, da Tomaso Olgiati quale casa di abitazione e successivamente acquistata dalla Ferrovia del Bernina a inizio ventesimo secolo quale sede dei propri uffici. Questa venne ceduta al Comune di Poschiavo il 9 giugno 1943 per un importo di franchi 113'025. La Ferrovia del Bernina venne qui integrata nella Ferrovia retica. La transumanza della direzione BB presso la direzione della FR a Coira, fece perdere a Poschiavo l'importante gestione dell'amministrazione della Ferrovia del Bernina.

L'edificio adiacente era l'abitazione del Direttore della Ferrovia del Bernina, che poi con lo spostamento della direzione della BB a Coira venne venduta alle Forze Motrici Brusio ed in seguito ceduta al Comune di Poschiavo.

La stazione completata al termine dei lavori di costruzione (sopra) e uno sguardo alla nuova biglietteria (destra).



L'attuale casa comunale di Poschiavo era la sede della direzione della Ferrovia del Bernina (destra).

L'allora villa del direttore della Ferrovia del Bernina (sotto).

Tutte le foto: Christoph Benz



Sie verstehen nur Bahnhof? Kein Problem – Sie können eine deutsche Übersetzung dieses Beitrags einfach und bequem per QR-Code abrufen.

Nostalgie- und Erlebnisreisen 2020



Nostalgische fahrplanmässige Fahrten Davos Platz–Filisur

Geniessen Sie vom 9. Mai bis 25. Oktober 2020 eine Fahrt mit der Kult-Lokomotive «Krokodil» zusammen mit nostalgischen Holzklassewagen auf der wildromantischen Strecke.



Dampffahrten – Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und dampft: Die Dampflokomotiven der RhB fahren mit der Kraft von Feuer und Wasser.



Charterwagen Ihr Anlass in unserem Zug

Mit der Rhätischen Bahn lassen sich Anlass und Reise perfekt verbinden. Mit unseren Charterwagen wird Ihre Reise zum echten Plus.



Glacier Pullman Express Einfach luxuriös

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



Erlebniszug Rheinschlucht

Bahnen Sie sich Ihren Weg durch die eindrückliche Rheinschlucht. Reisen Sie vom 6. Juni bis zum 25. Oktober 2020 immer samstags und sonntags in den offenen Aussichtswagen ab Landquart nach Ilanz.



Offene Aussichtswagen Frischer Wind um die Ohren

Im Sommer verkehren die offenen Aussichtswagen auch fahrplanmässig zwischen St. Moritz und Tirano und zwischen Chur und Arosa.



Gourmino Die rollende Versuchung

Eine bezaubernde Landschaft vor Augen, feinste Düfte in der Nase – Gaumenfreuden! Das gibt es in den rollenden Nostalgierestaurants.



Führerstandsfahrt An erster Stelle fahren

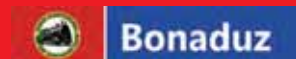
Ein Traum für jeden Bahnfan: Von einem Fachmann betreut reisen Sie im Führerstand einer RhB-Lokomotive durch das Albulatal oder über die Berninalinie.

Beratung / Reservierung / Verkauf

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

Railservice der Rhätischen Bahn

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



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

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

Kulturbahn-Termine 2020



Generalversammlungen historic-RhB-Vereine / RhB

07.03. Freunde d. Schmalspurbahnen
04.04. IG Zügen / Landwasser
17.04. historic RhB (DV)
17.04. Welterbe RhB
18.04. Bahnmuseum Albula Bergün
18.04. Dampffreunde RhB
03.05. Pro Salonwagen RhB
24.05. Albula-Bahn-Club Bergün
05.06. Rhätische Bahn AG
06.06. Club 1889



Führung Wiesenerviadukt Der grösste RhB-Kunstbau

Jeden Donnerstag vom 18. Juni bis 22. Oktober 2020. Führung um 15.15 Uhr ab Bahnstation Davos Wiesen. Der Viadukt ist mit 89 Metern die höchste und grösste Mauerwerksbrücke der RhB. Weiter erfahren Sie Spannendes über den Bau der Linie Davos-Filisur und über die Natur des Landwassertales, die der wilden Zügenschlucht vor über 100 Jahren abgetrotzt wurde.



3. RhB-Bahnfestival Der Treffpunkt für Bahnfans

Das RhB-Bahnfestival findet nach dem Oberengadin und dem Albulatal dieses Jahr in Landquart statt. Am Wochenende vom 13./14. Juni 2020 öffnet die RhB-Hauptwerkstätte sowie der neue «Interventionsstützpunkt Infrastruktur» die Tore, zudem werden die neuen «Capricorn»-Züge getauft. Shuttle-Züge verbinden die einzelnen Schauplätze.



Kinderprogramme Für die Kleinsten das Grösste

Clà Ferrovia, der Kinder-Kondukteur der RhB, erzählt Geschichten über die Bahn und sein abenteuerliches Leben, bastelt und singt mit den Kindern. Spezielle Kindernachmittage im Bahnmuseum Albula jeweils im Februar freitags von 11 bis 15 Uhr. Ganzjährig: Die Kindertour, ein für die kleinen Entdecker angelegter Rundgang durchs Museum mit zahlreichen Erlebniszonen.



90 Jahre Glacier Express Jubiläumsreise

Zum «kleinen Jubiläum» des berühmten Expresszuges: In vier Tagen vom tiefsten Punkt des grössten zusammenhängenden Schweizer Meter-spurnetzes zur höchstgelegenen Bahnstation der Walliser Hochalpen! Im Alpine Classic Pullman Express von Tirano (429 m) auf den weltberühmten Gornergrat auf 3089 m über Meer! Eine exklusive Reise voller Kontraste. **16.-19. 7. und 19.-22.7.**



«RHÆTIA» Nr. 1 – Bald voller «Spendenbarometer»

Die «Projektgruppe RHÆTIA» sammelt seit 2018 «Kohle» für die Restauration der RhB-Dampflok Nr. 1 von 1889. Das dafür notwendige Geld ist beinahe beisammen, es fehlt nur noch wenig. Angaben zu weiteren Spendenevents finden sich auf der Spenden-homepage.

www.rhaetia1.ch



RhB-Nostalgiefahrten Für Mitglieder / Gönner

Einzelne historic-RhB-Vereine und der «Gönnerclub 407» des Bahnmuseums Albula organisieren jährlich Extrazüge zumeist mit historischem Rollmaterial der RhB oder führen Exkursionen durch.

18.04. Dampffreunde der RhB
29.08. Gönnerverein «407» BMA
12.09. Helferfahrt historic RhB
13.12. Pro Salonwagen RhB



«FairFotoPass» Solidarischer Beitrag

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

www.bahnoldtimer.com/fairfotopass



Aktuelle Informationen Weiterführende Homepages

Bedingt durch die Aktivitäten der Vereine können z. T. auch kurzfristig neue Angebote wie z. B. historische Extrafahrten hinzukommen. Eine aktuelle Übersicht gibt die «Agenda der Bündner Kulturbahn» oder die Seite «bahnoldtimer.ch» des Club 1889.

www.historic-rhb.ch/agenda



«Vereint im Verein ...»



56 KOHLESCHAUFELN FÜR DIE «RHÆTIA»

61 VIEL HANDWERK FÜR DIE KULTURBAHN



64 EINE STRATEGIE FÜR DIE BÜNDNER BAHNKULTUR



BEWAHREN UND PFLEGEN

REISEN UND GENIESSEN

HÜTEN UND KOORDINIEREN



Club 1889

Der Club 1889 aus Samedan hat mit seinen über 600 Mitgliedern seit 1996 durch Handwerk, Fachwissen und Spenden 2 Lokomotiven und 13 historische Wagen restauriert. Zwei Lokführerteams unterhalten die Dampflokomotive «Heidi» und das «Berninakrokodil», die jüngeren Mitglieder kümmern sich vor allem um Güterwagen, die FairFotografie sowie den «Bündner Bahnkalender». Clubmitglieder betreiben ein Catering in den Charterwagen «La Bucunada» und «Filisurer-Stübli», sie bewirten auch die öffentlichen Dampffzüge in Südbünden.

Club 1889

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



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

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

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch



Pro Salonwagen RhB

Im Dezember 1996 wurde der Verein Pro Salonwagen RhB gegründet. Ziel war es, die aus der Belle Époque 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.

Pro Salonwagen RhB

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



Verein Welterbe RhB c/o Rhätische Bahn

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

Verein Welterbe RhB c/o Rhätische Bahn

Bahnhofstrasse 25
7001 Chur
www.rhb.ch/unesco



69

DAS «ALBULA-KARUSSELL» EN MINIATURE



Die Bündner Bahnkultur begeistert Menschen auf der ganzen Welt.

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



66

MIT DAMPF UND STROM DURCH DIE ZÜGENSCHLUCHT



70

SKURRILE GESCHICHTEN IM BAHNMUSEUM ALBULA

ZEIGEN UND VERMITTELN

MODELLBAU UND MODELLANLAGEN



Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser

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

Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser

Obergasse 42
CH-7494 Wiesen
www.igzl.ch
info@igzl.ch



Bahnmuseum Albula Bergün

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und historischem Bahnmateriel und dessen Zugänglichkeit 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
Plazi 2A
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch



Freunde der Schmalspurbahnen

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

Freunde der Schmalspurbahnen

CH-7430 Thusis
www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch



Albula-Bahn-Club Bergün

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 25 Jahren und wird von über 200 Mitgliedern aus dem In- und Ausland getragen. Im Ortsmuseum Bergün hat der ABC eine Modellanlage des RhB-Streckenabschnitts Bergün-Preda erstellt. Der ABC ist zudem stolzer Besitzer der «Krokodil»-Lokomotive Ge 6/6 1407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

Albula-Bahn-Club Bergün

Unterdorf 20a
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.albula-bahn-club.ch



Die RhB-Dampflokomotive Nr. 1 «RHÆTIA» wurde für eine eingehende Inspektion und Offertstellung der durchzuführenden Arbeiten durch die RhB-Fachleute der Hauptwerkstätte in Landquart ziemlich zerlegt und wartet so auf ihre Aufarbeitung.

Foto: Christoph Benz



Kohleschaufeln für die «RHÆTIA»

von Christian Meyer und Fredy Pfister

Eine Herkulesaufgabe zu bewältigen erfordert Mut, Entschlossenheit und etwas Naivität. Zudem sind gute Kontakte, eine Prise Erfahrung, ein Schuss Unterstützung von der richtigen Stelle sowie einige selbstlose Helfer mit Ideen notwendig. Wenn das alles vorhanden ist und der richtige «Spirit» aufgebaut und gepflegt werden kann, gelingt es durchaus, über 800'000 Franken für eine kleine Dampflokomotive zu sammeln, die fast in Vergessenheit geraten wäre. Der Verein Dampffreunde der RhB sowie der Club 1889 haben letztes Jahr eine solche Aufgabe zugunsten der RhB-Lok Nr. 1 bewältigt.

Es war 2014, als der ersten und ältesten Lok der RhB in wahrsten Sinne des Wortes der Schnauf ausging. Bei einer Viertagesfahrt unter dem Motto «125 Stunden Rhätische Bahn» anlässlich des 125-Jahr-Jubiläums zeigte die 1889 gebaute Dampflokomotive G 3/4 Nr. 1 mit dem klingenden Namen «Rhätia» ihre ersten Altersgebrechen und musste unverzüglich stillgelegt werden. Sofort waren aber die Mitglieder des Vereins Dampffreunde der RhB zur Stelle, welche nach Vorliegen einer ersten Schadensbilanz sofort mit einer beherzten Spendenaktion begannen. Der Verein setzt sich immerhin seit 1977 für den Betrieb von Dampfzügen auf dem Bündner Schienennetz ein.

Ausverkauf einer Lok

Nur: Wie soll denn so eine Herkulesaufgabe angegangen werden? Die Dampffreunde entschlossen sich spontan, Teile der Lok symbolisch zu verkaufen: In einer grossen Fleissarbeit veräusserten sie symbolisch 123 Siederohre, 66 Deckenanker, 104 Nieten

sowie 290 Stehbolzen an Spenderinnen und Spender. Das sind alles Lokteile, die in Zusammenhang mit der defekten Feuerbüchse und dem ebenfalls altersschwachen Dampfkessel stehen. Das Resultat kann sich sehen lassen: Innert drei Jahren wurden so rund 145'000 Franken durch den originellen «Ausverkauf» der Dampflokomotive zusammengetragen. Leider reichte das noch nicht für die dringend notwendige Revision.

Mehr «Kohle» ist erforderlich

Bei einer genaueren, zweiten Inspektion der Rhätia durch die Fachleute der RhB-Hauptwerkstätte zeigte sich, dass an der mittlerweile über 130-jährigen Lok weit mehr zu reparieren war, als ursprünglich angenommen. Es ist nun von einem Aufwand von ca. 950'000 Franken die Rede. Damit rückte ein Weiterbetrieb der Lok in weite Ferne, zumal die «Bündner Staatsbahn» auftragsgemäss keine Mittel für derartige Lokrestaurierungen aufwenden darf. Die erste Lok der RhB sowie eine der ältesten der Schweiz drohte schlichtweg

in Landquart auf einem Abstellgleis in Vergessenheit zu geraten.

Das rief nun auch aktive Mitglieder vom Club 1889 auf den Plan. Dieser restauriert seit bald 25 Jahren historische Lokomotiven und Wagen der RhB. Ein wichtiges Ziel der Aktiven ist seit Vereinsgründung die Inbetriebsetzung eines «RhB-Gründerzuges», das heisst die Aufarbeitung einer noch im Original vorhandenen Zugkomposition mit Dampflokomotive sowie Gepäck- und Personenwagen aus der Zeit von 1889 bis 1897. Die entsprechenden zweiachsigen Wagen haben die Aktiven des Club 1889 aus Samedan mit eigenen Mitteln aufwendig von 1996 bis 2020 und mit selbst auferlegten, strengen historischen Vorgaben ohnehin bald fertig restauriert. Einer der Wagen fuhr sogar noch, wie die Rhätia, für das RhB-Vorgängerunternehmen, die «Schmalspurbahn Landquart-Davos» (LD) durchs Prättigau in die Landschaft Davos und kam – wie übrigens auch die Dampflokomotive Rhätia – 1889 in Betrieb. Das entsprechende betriebsfähige Zugpferd darf da nicht fehlen!

Ein Konzept muss her

Die freiwilligen beider Vereine setzten sich stracks zusammen und gründeten die «Projektgruppe RHÆTIA». Warum plötzlich «RHÆTIA» und nicht Rhätia? Weil in einem gemeinsam erarbeiteten Restaurierungskonzept nicht nur bestimmt wurde, wer während der Spendensammlung und Projektrealisierung



v.l.n.r.: Die Werbelok Ge 4/4 II 616 «Filisur» im Winter 2019 in Samedan; Namens der «Region Prättigau/Davos» überreicht Georg Fromm RHÆTIA-Projektgruppenleiter Christian Meyer am 29. September 2019 einen Check; die RHÆTIA nach ihrer Rückkehr von der Museumsbahn Blonay–Chamby zur RhB anno 1889.

Fotos: Christoph Benz / Georg Trüb / Archiv RhB

für was zuständig sein soll, sondern auch weil festgelegt wurde, wie die Lok am Ende aussehen soll, nämlich weitestgehend so, wie sie 1889 an die LD abgeliefert worden war. Und damals prankte an der Lok ein Schild mit dem Namen «RHÆTIA», wie zeitgenössische Schwarzweissphotos beweisen. Im Konzept sind ausserdem auch die Schnittstellen mit den Fachleuten der RhB definiert und Personen in wichtigen, projektspezifischen Positionen bei Vereinen und der RhB benannt.

Da steckt viel Freiwilligenarbeit drin

Auf der Grundlage langjähriger Erfahrungen des Club 1889 mit der Denkmalpflege und Spendensammlungen sowie den zum Teil sehr kreativen Talenten vieler Mitglieder beider Vereine begann die aussergewöhnliche Spendenaktion im Dezember 2018. Als willkommener Startschuss schenkte die RhB-Direktion der Projektgruppe eine echte «Werbelok» mit einem aufgeklebten Spendenbarometer. Fest entschlossen, aus eigener (privater) Kraft und ohne eine Crowdfunding-Organisation zum Spendenziel von fast einer Million zu gelangen, starteten die Projektgruppenmitglieder mit ihrer Aktion. Zentrales Element ihres Engagements sollte neben den vereinseigenen Social-Media-Kanälen auch eine Homepage werden, die Auskunft gibt über die Geschichte der Lok, über den Spendenstand und die Informationen – unter anderem für Journalist*innen – liefert und laufend über Spendennews berichtet.

«Unsere Nr. 1 braucht KOHLE»

Schon bald zeitigte der Einsatz unter dem Motto «Unsere Nr.1 braucht KOHLE» grosse Erfolge und führte innerhalb der Projektgruppe zu einer aussergewöhnlichen und unerwarteten

Arbeitsauslastung mit umfangreicher Korrespondenz, vielen hundert E-Mails und ungezählten Telefonstunden. Was uns besonders motivierte: sogar die Bündner Denkmalpflege liess sich vom Günderzeitgedanken überzeugen und sagte zu, rund einen Sechstel der Restaurierungskosten zu übernehmen. Zudem sagten vier deutsche Modellbahnunternehmen zu, Anteile aus dem Verkaufserlös ihrer Eisenbahnmodelle beizubringen. Und auch die Region Prättigau/Davos spendete pro steuerzahlenden Einwohner einen Franken, wobei der Gemeindepräsident von Schiers das geplante Dorffest gleich mit einer grossen Sammelaktion kombinierte. Ein origineller Erfolg wurde das Spendenbier «No.1» der Domleschger Genossenschaftsbrauerei, welches über tausend Mal verkauft werden konnte. Das Bahnmuseum Albula in Bergün sammelte mit: Es bot das «Bier No. 1» im Büfèt an und organisierte eine Gant mit nicht mehr benötigten Museumsstücken für die RHÆTIA. Eine Auflistung, was Private und andere historic-RhB-Vereine sich alles ein-

fallen liessen, um einen Beitrag an die Nr.1 zu leisten, würden den Rahmen dieses Beitrags spenden. Wir danken an dieser Stelle allen für ihr persönliches Engagement: grazcha fich!

Der Rubel rollt für die RHÆTIA

Unaufhaltsam stieg und stieg der Spendenbarometer auf der Werbelok, es war eine Freude. Bei der feierlichen Enthüllung des neuesten Standes am 7. Dezember 2019 in der Hauptwerkstätte in Landquart im Beisein vieler Gönnerinnen, Behördenvertreter und von RhB-Direktor Renato Fasciati machte so mancher grosse Augen: Der Spendenstand lag bereits bei 832'966 Franken! Es fehlt also nicht mehr sehr viel. Auf jeden Fall kann nun die RhB mit den Planungen für die Restaurierung beginnen. Die Projektgruppe sieht sich darin bestätigt, dass sich ein beherzter und engagierter Einsatz für ein Bündner Kulturgut zusammen mit anderen historic-RhB-Vereinen lohnt. Ein solcher Einsatz macht Freude und macht stark für die Zukunft.

www.rhaetia1.ch



Ein schöner erster Schritt für die Restaurierung: Der technische Projektleiter seitens der «Projektgruppe RHÆTIA», Armin Brüngger (Club 1889, links), nimmt vom pensionierten RhB-Werkstattmitarbeiter, Otto Lutz, den bereits vollständig revidierten V-Messer am 16. März 2019 in Landquart in Empfang.

Foto: Fredy Pfister

Jugend-Projekt-
gruppenleiter
Samuel Mohr
löst mit Hilfe eines
Schweissbrenners
«verhockte»
Schrauben am
Niederbordwagen
M 7070 von 1903.

Foto: Olivia Item



Viel Handwerk für die Kulturbahn

..... von Fredy Pfister

Ständerat und RhB-Verwaltungsratspräsident Stefan Engler hat ins Schwarze getroffen, als er an der Generalversammlung unseres Vereins vor zwei Jahren am Rednerpult gut gelaunt verkündete: «Der Club 1889 ist Verwalter eines kostbaren Bündner Nachlasses». Damit erntete er natürlich grossen Applaus von den Clubmitgliedern. Denn seit bald 25 Jahren haben diese in Samedan, Poschiavo, Landquart, Chur und Küblis beharrlich zwei Lokomotiven und bald auch dreizehn historische Wagen nicht nur vor der Verschrottung gerettet, sondern fachmännisch restauriert. Dabei hatten die Clubfreiwilligen immer genau diesen «fahrenden Nachlass» vor Augen. Nicht bloss theoretisch, also in Wort und Bild, sondern vor allem praktisch. Das heisst, es wurde immer mit viel Umsicht, Leidenschaft und vor allem mit handwerklichem Geschick am «fahrenden Nachlass» gewerkelt. Doch was macht eigentlich dieses Restaurierungshandwerk aus? Was gehört alles zu einem Restaurationsprojekt? – Ein Erklärungsversuch.

.....

Das «Planungshandwerk»

Weil früher Geld knapp war, haben viele historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn bis in die heutige Zeit überlebt. Fahrzeuge am Ende ihrer «Lebensdauer» wurden nicht immer verschrottet, sondern oftmals umgebaut, in niedere Dienste versetzt oder an andere Schmalspurbahnen im In- und Ausland verkauft. Aber auch im zweiten Lebensabschnitt setzte ihnen der Zahn der Zeit natürlich zu und bald einmal waren sie nur noch «Schrott», den es zu entsorgen galt. Diese abgetakelten Fahrzeuge – Dampf- und Elektrolokomotiven, Personen und Güterwagen – haben die Mitglieder des Club 1889 stets mit Argusaugen bewacht, und sie dabei immer wieder auch träu-

men lassen. Sie wollten für die RhB einen Fahrzeugnachlass schaffen, der nicht nur für historische Extrazüge eingesetzt werden kann, sondern auch «fahrend» die Geschichte des Tourismus und der technischen Entwicklung der RhB so quasi greifbar vermittelt. Doch «Luftschlösser» oder Ideen allein genügen natürlich nicht, um etwas zu bewirken. Es braucht dazu Männer und Frauen, die entschlossen sind, viel Freizeit zu opfern, viel Geduld aufzubringen oder ihr Portemonnaie zu öffnen. Kurzum Leute, die von der Idee einer historisch geprägten Bündner Kulturbahn beseelt sind.

Einerseits müssen in einem ersten Schritt hin zum Nostalgiefahrzeug die Bahnverantwortlichen für ein sol-

ches Vorhaben gewonnen werden. Die Fahrzeuge befinden sich meistens im Besitz der Bahn und sie sollen auch auf Bündner Schienen wieder eingesetzt werden. Das war besonders in der Vergangenheit aus unterschiedlichen – auch personellen – Gründen nicht immer ganz einfach. Andererseits müssen die Restaurierungsprojekte sauber aufgelegt werden. Dazu braucht es unter anderem Plangrundlagen für oft notwendige Nachbauten, eine Budgetplanung, Gespräche mit externen Firmen, eine Werkstatt und die Umsetzung einer Spendenaktion. Kurz: Es braucht ein sauber durchdachtes Konzept.

Das «Archivhandwerk»

Die Festlegung eines Restaurationsziels sowie die Beschaffung von Plangrundlagen sind ebenfalls nicht immer einfach. Wie soll das Fahrzeug nach der Restaurierung aussehen, welche Epoche soll es verkörpern? Historische Fahrzeuge wurden nämlich oft mehrfach umgebaut, umlackiert und umbeschriftet. Der so genannte «Ablieferungszustand» ist nicht immer der sinnvollste, da dieser zum Teil technisch und finanziell fast nicht umsetzbar ist. Besonders in den letzten zwei Jahren haben Clubmitglieder begonnen, diese Frage anhand zeitgenössischen Akten und originalen Fotografi-

en immer intensiver zu recherchieren. Sie fahren dafür zum Teil kreuz und quer durch die ganze Schweiz, um in den verschiedensten Archiven nach Hinweisen zu suchen. Dank diesen teils recht aufwändigen Recherchen schaffen sich die Projektverantwortlichen eine Grundlage, die den beschlossenen Zustand oder Anstrich der zu restaurierenden Fahrzeuge belegt. Übrigens sind Clubmitglieder während Recherchen zum Thema Anstrich und Beschriftung auch schon auf überraschende Hinweise gestossen, die nicht so recht ins Bild von eingefleischten RhB-ler passen. So konnte entgegen der landläufigen Meinung, die Wagen der damaligen «Schmalspurbahn Landquart-Davos» seien schlicht und schnörkellos, also einfach nur grün mit einer simplen weissen Schrift bepinselt gewesen, belegt werden, dass diese mit Schattenschrift und sogar Zierlinien (!) durchs Prättigau rollten. Das versetzte gar Fachleute ins Staunen!

Immer gesucht: «richtige Handwerker»

Wenn nun die Recherchen abgeschlossen sind und das Geld für die Restauration soweit beisammen ist, dass mit der Aufarbeitung begonnen werden kann, braucht's vor allem eins: richtige Handwerker! Diese sind der eigentliche Motor bei den Restaurierungen und gleichzeitig das wertvollste Gut unseres Clubs. «Pinselschwinger» gibt's viele (und auch diese braucht es natürlich), aber wer kann noch richtig mit Holz und Metall umgehen, gerade heute, wo wir uns mehr und mehr gewohnt sind, mit Computern und Verbundstoffen zu arbeiten? Wer kennt noch die alten Fertigungstechniken in Schlossereien, Wagnereien, Sattlereien oder Schmieden? Wer versteht noch



Die Auswertung von zeitgenössischen Plänen, Pflichtenheften, Protokollen, Fotos und Verträgen liefern wichtige Hinweise auf den Ablieferungszustand von Fahrzeugen. Das ist besonders bei den aktuell sich in Arbeit befindenden «Gründerzugwagen» für die Dampflok Nr. 1 «RHAETIA» von zentraler Bedeutung. Club-1889-Projektleiter Armin Brüngger kann manchmal sogar – das ist wie ein Sechser im Lotto – auf originale Bauteile mit Spuren der ursprünglichen Lasur zurückgreifen, wie bei der Täferung des Drittklasswagens C 66 von 1897.

Fotos: Christoph Benz



die alte Bahntechnik und wer kennt den «Atem» der alten Eisenbahn? Und vor allem: welcher dieser Handwerker kann dazu motiviert werden, gratis und mit viel Goodwill im Club mitzuarbeiten, weil dem Club 1889 nicht endlos viel Geld für Restaurierungen zur Verfügung steht? Nun, bisher hatten wir Glück, wir haben seit Jahr-

zehnten eine Handvoll ausgezeichnete Fachleute für Metall und Holz, die fast täglich an den Fahrzeugen arbeiten und die anderen Freiwilligen bei der Arbeit unterstützen und anleiten. Aber wie lange noch? Vielleicht müssen wir in Zukunft vermehrt auf externe, also bezahlte Handwerker, zurückgreifen.



Im Depot Poschiavo und in der HW Landquart hat Samuel Mohr von erfahrenen RhB-Mitarbeitern das Handwerk des Giessens und Schabens historischer Achslager erlernen dürfen.

Fotos: Samuel Mohr



LGB Modellbahn

Die Rhätische Bahn für Ihren Garten

Rhätische Bahn
Viafier retica
Ferrovia retica



Art.Nr.: 22225 „Allegra“





Ein Dekorationsmaler in seinem Element:

Die linke Bildfolge zeigt, wie der Samedner Lorenzo Buzzetti mit einer Kreidebeschichtung eines Transparenzpapiers die zuvor auf Computer gezeichnete Schrift nach originaler Vorlage mit Bleistift auf den Wagen überträgt. Den Kreideabdruck malt er von Hand mit der richtigen Farbe aus und wischt die Kreide anschliessend weg. Fertig ist die Beschriftung à la 1889.

In der rechten Bildfolge ist zu sehen, wie Lorenzo mit dem Pinselset seines Grossvaters aus den 1930er Jahren arbeitet: Für eine Bierlasur, welche Eichenholz im Innern des Wagens imitieren soll, mischt er nach Geheimrezept und mit Bier als Grundlage eine Lasur. Diese pinselt er auf die vorher aufgetragene Grundierung auf und kratzt anschliessend mit einem Metallkamm die Imitation der Holzmaserung in die noch nasse Lasur.

Fotos: Christoph Benz

Das «Pflegehandwerk»

Nach der Restaurierung ist unsere Arbeit aber nicht erledigt. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass historische Fahrzeuge auch viel Pflege brauchen, vor allem im Unterhalt. Auch da sind Handwerker – vor allem Lokführer – gefragt, die bereit sind, Unterhaltsarbeiten in der Freizeit auszuführen. Unsere Dampflokomotive «Heidi», unser «Berninakrokodil» und unsere Holzkasten-

wagen werden durch den Nostalgiebetrieb in Mitleidenschaft gezogen; die anfallenden Reparaturen werden meist von Clubmitgliedern ausgeführt.

«Kulturbahnfieber»

Letztes Jahr durften wir ein paar schöne Handwerker-Highlights erleben, die wir auf diesen Seiten gerne kurz präsentieren. Das Schönste dabei ist: Unser jüngstes Vorstandsmitglied,

Samuel Mohr, hat sich nach seinem Stellenantritt als Polymechniker in der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart mächtig ins Zeug gelegt. Er hat sich nämlich darum bemüht, ein altes, aber essentielles Eisenbahner-Handwerk zu erlernen: Das Giessen und Schaben von Gleitlagern. Ein Handwerk, das zusehends verloren geht...

Hoffen wir, dass es uns nicht nur gelingt, auch künftig historische RhB-Fahrzeuge zu restaurieren, sondern auch, dass wir in der Lage sind, möglichst viele junge Menschen mit dem «Kulturbahnfieber» anzustecken. Und zwar so stark, dass auch sie bereit sind, viel Lebenszeit in die historischen RhB-Fahrzeuge zu stecken und sich daran freuen, unserer Bahn und unserem Kanton einen wertvollen Nachlass zu erhalten.

Übrigens: Dieses Jahr darf der Club 1889 zwei historische Wagen dem Betrieb übergeben. Freuen wir uns darauf und sehen wir diese Wagen doch auch mal als ein Geschenk begabter Handwerker für die Bündner Kulturbahn!



- für Bahn- und Wanderfreunde
- für Biker, Golfer, Schlittler etc.
- für alle, die es gemütlich mögen
- ruhig und sonnig
- nahe beim Landwasserviadukt
- mit Gleisanschluss an die UNESCO Welterbestrecke Albula/Bernina



Grischuna
HOTEL FILISUR

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

zentral gelegen!

graubünden



Das Welterbe
RhB soll als
solide Stütze
zur Profilierung
des Tourismus-
kantons
Graubünden
beitragen.

Foto: Christoph Benz

Eine Strategie für die Bündner Bahnkultur

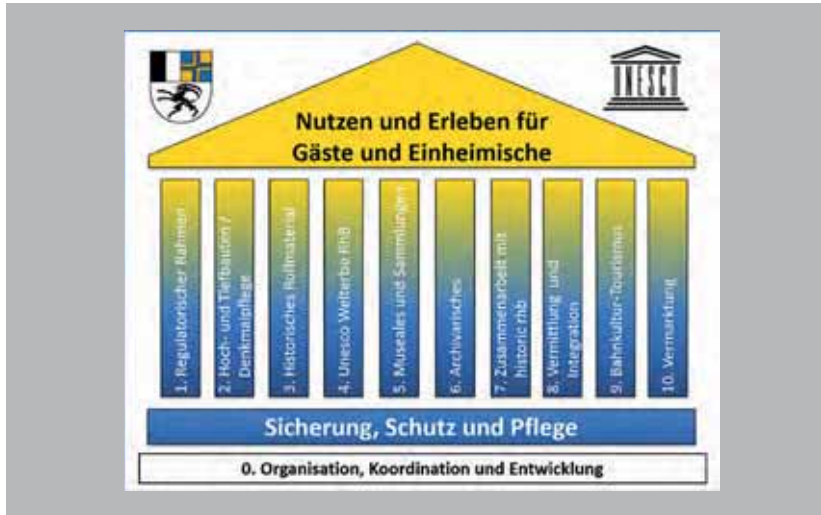
..... von Roman Cathomas

Wenn man von «Bahnkultur» spricht, dann haben viele Interessierte bereits ein klares Bild von «ihrer Bahnkultur» vor Augen. Diese Vorstellung ist zum Beispiel geprägt von der persönlichen Faszination für historische Fahrzeuge oder der interessanten Geschichte der Rhätischen Bahn.

.....

Die Bahnkultur Graubündens ist jedoch weit mehr als nur eine Präferenz oder ein einzelner isolierter Bereich. Sie hat als Gesamtes eine grosse gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung und ist deshalb mit einer unternehmerischen Verantwortung verbunden. Damit diese Verantwortung wahrgenommen werden kann, gilt es zu analysieren und festzulegen,

welche Bereiche überhaupt Teil des Kulturgutes sind. Es gilt Vorgaben zu erarbeiten, an welchen sich die künftigen Handlungen orientieren. Dieser bedeutende Schritt konnte – unter Einbezug aller Interessengruppen und Verantwortlichen – im vergangenen Jahr gemacht werden. Das heisst, es ist ein breit abgestütztes Strategiepapier erarbeitet worden.



Grundlagen in die Umsetzungsphase gehen.

Der beste Schutz der Bahnkultur entsteht durch sinnvolle Nutzung und das Bewusstsein der Vergänglichkeit des Erbes. Noch sind nicht alle Hürden zur Umsetzung der Strategie überwunden. Als Teil dieser Strategie soll auch der Dachverband «historic RhB» professionalisiert und gestärkt werden. Durch die Mitwirkung und Unterstützung der Mitglieder aller historic-RhB-Vereine kann die Bahnkultur mit diesem Strategieprozess in eine neue, sichere Zukunft geführt werden.

Die Handlungssäulen der Bahnkulturstrategie.

Grafik: grischconsulta



Die historischen Züge auf der Strecke Davos-Filisur geben dem Kulturgut eine Funktion, begründen den Schutzaufwand und schaffen Wertschöpfung.

Fotos: Georg Trüb

Die Bahnkultur der Rhätischen Bahn bedeutet «eine meisterhafte Verknüpfung unseres reichen kulturellen Erbes mit dem Betrieb und der Entwicklung einer modernen Gebirgsbahn». Die Bahnkulturelemente der RhB sollen in ihrer wertschöpfenden Funktion, unter Berücksichtigung von kulturellen, ökonomischen und gesellschaftlichen Aspekten, langfristig gesichert werden. Dabei sollen Bund, Kanton und die RhB – unter Mitwirkung und Unterstützung von Freiwilligen und Dritten – Verantwortung und Finanzierung der Aufgaben im Bereich Bahnkultur und Welterbekonvention übernehmen. Basierend auf einer soliden Organisations- und Finanzierungsstruktur werden in neun Handlungsfeldern Massnahmen umgesetzt, welche gleichzeitig das

Kulturgut RhB sichern, entwickeln und nutzbar machen. Strategiepapiere, Managementpläne und Leitbilder schaffen dann einen wahren Nutzen, wenn daraus konkrete Schritte erfolgen. Im laufenden Jahr werden nun Massnahmenpläne erarbeitet, Priorisierungen vorgenommen, Finanzierungsmodelle ausgearbeitet und Umsetzungsverantwortlichkeiten definiert. Wo nötig wird die Professionalisierung ausgebaut und die Freiwilligenarbeit gefördert. Vernachlässigtes soll nachgeholt werden, damit durch die erfolgreiche Verknüpfung von Bahnkultur und Tourismus neuer Nutzen geschaffen werden kann. Bis Ende Jahr soll die vorliegende Strategie mit konkreten Leistungsaufträgen und basierend auf soliden, politischen und organisatorischen



Eine Mallet-Lokomotive mit einem Personenzug am Haken überquert auf der Fahrt von Filisur nach Davos den Cavjaviadukt. Aufnahme um 1909.

Archiv RhB



Mit Dampf und Strom durch die Zügenschlucht

..... von Gian Brüngger und Geni Rohner

Das ursprüngliche Projekt einer Scalettabahn vom Landwassertal ins Engadin erlitt in einer denkwürdigen Bündner Volksabstimmung (1897) eine deutliche Abfuhr zugunsten der «Centralbahn» (Albulabahn). Den Bahnpromotoren rund um Willem Jan Holsboer blieb nichts anderes übrig, als den Schienenstrang von Davos Richtung Süden durch die Zügenschlucht hinunter nach Filisur mit Anschluss an die Albulalinie zu legen. Am 3. September 1906 begannen die Bauarbeiten der 19 Kilometer langen Linie. Knapp drei Jahre später, am 1. Juli 1909, erfolgte die Betriebsaufnahme zwischen Davos Platz und Filisur. Der reguläre Dampfbetrieb hatte jedoch ein kurzes Gastspiel.

.....

In Anbetracht der guten Ergebnisse des Versuchsbetriebes mit Zügen unter Wechselstrom auf der im Sommer 1913 eröffneten Bahnlinie Bever–Scul-Tarasp entschied nämlich der RhB-Verwaltungsrat im April 1918, alle Linien schrittweise zu elektrifizieren. Die Arbeiten für den elektrischen Betrieb der Strecke von Filisur hinauf nach Davos wurden während des Sommers 1919 in Angriff genommen, und zwar von der Zürcher Firma Baumann Köllicker & Cie, welche mit dem Bau der Fahrleitung rasch vorankam. Aus den Arbeitsrapporten kann entnommen werden, dass am 7. Mai 1919 mit dem Stellen der Fahrleitungsmasten begonnen wurde. Bereits anfangs August hingen die Monteure die ersten Meter Fahrdrähte an die Masten. Im Spätherbst war die ganze Leitungsanlage bis und mit der Station Davos Platz fixfertig montiert, sodass am 11. Dezember 1919 der elektrische Betrieb im «Unterschnitt» – so wird diese Linie im Volksmund genannt – aufgenommen werden konnte.

Die Loks der ersten Stunden

Den Eröffnungszug vom 1. Juli 1909 von Davos nach Filisur führte eine der damals stärksten Schlepptender-Dampfloks G 4/5 der RhB. Bis anfangs 1915 waren auf der Strecke durch die Zügenschlucht ab und zu auch Mallet-Dampflokomotiven (G 2/2+2/3) zu beobachten. Für leichtere Züge wurde auf

die leistungsschwächeren Mogul-Dampfloks G 3/4 zurückgegriffen.

Während knapp zehn Jahren herrschte im Unterschnitt ein reger Dampfbetrieb. Wer hätte damals gedacht, dass die Dampf-Ära auf dieser Strecke so schnell vorbei sein würde.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs standen Lokomotiven des Typs Ge 2/4 und Ge 4/6 im Landwassertal im Einsatz. Mit der Ablieferung der ersten «Krokodilloks» Ge 6/6 I in den Jahren 1920/21 konnte die damals stärkste RhB-Lok bei direkten schweren Zügen auf der Relation Landquart–Davos–Filisur gesichtet werden. Die «Krokodile» sorgten schon damals im «Unterschnitt» für entsprechendes Aufsehen. Ab den 1930er-Jahren waren hier während rund drei Jahrzehnten vorwiegend wieder Ge 4/6-Lokomotiven anzutreffen.

Der **Treffpunkt** für Bahnfans, Biker und Wanderer am Bahnhof Davos Wiesen.

Geniessen Sie die frisch zubereiteten Spezialitäten und hausgemachten Leckereien!



Mitte Mai bis Mitte Oktober 2020 täglich von 11–17 Uhr geöffnet.

Tel. 077 499 2046

www.alpatraum.ch



1 Viel Muskelkraft war gefragt beim Aufstellen der Holzmasten für die Fahrleitung unterhalb von Davos Platz anlässlich der Elektrifikation anno 1919.

Stadtarchiv Chur



2 In schwindelerregender Höhe werden Ausleger, Isolatoren und der Fahrdrabt montiert. Dem Bauzug ist eine G 3/4 vorgespannt.

Stadtarchiv Chur



Das «Krokodil» kehrt zurück

Seit Sommer 2018 werden auf der Strecke von Davos nach Filisur fahrplanmässige Züge mit nostalgischem Rollmaterial angeboten. Als besondere Attraktion kehrte mit diesen Zügen die legendäre «Krokodillok» in den Unterschnitt zurück. Bereits während der ersten Saison benutzten rund 65'000 Reisende diese Erlebniszüge.

Die Nachfrage für die Nostalgiezüge liess auch im zweiten Betriebsjahr nicht nach; ganz im Gegenteil: Die Frequenzen wurden 2019 sogar leicht übertroffen.

Für die «Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser» (IGZL) sind diese Nostalgiezüge eine willkommene Attraktion. Seit 11 Jahren unterstützt die IGZL den Wander- und Erlebnistourismus unter Einbezug der bautechnisch interessanten Bahnlinie. So veranstaltet sie während den Sommermonaten immer am Donnerstag geführte Besichtigungen zum Wiesener Viadukt, der höchsten und grössten Brücke der RhB. Dazu gehört natürlich auch ein Besuch im beliebten «Zügabeizli», wo die Gäste mit selbstgebackenen Kuchen und lokalen Produkten und selbstverständlich auch mit erfrischenden Getränken verwöhnt werden.



3 Die nigelnagelneue «Krokodillok» Ge 6/6 I 402 hat anlässlich einer Probefahrt auf der Strecke Filisur–Davos soeben den Bahnhof Wiesen passiert.

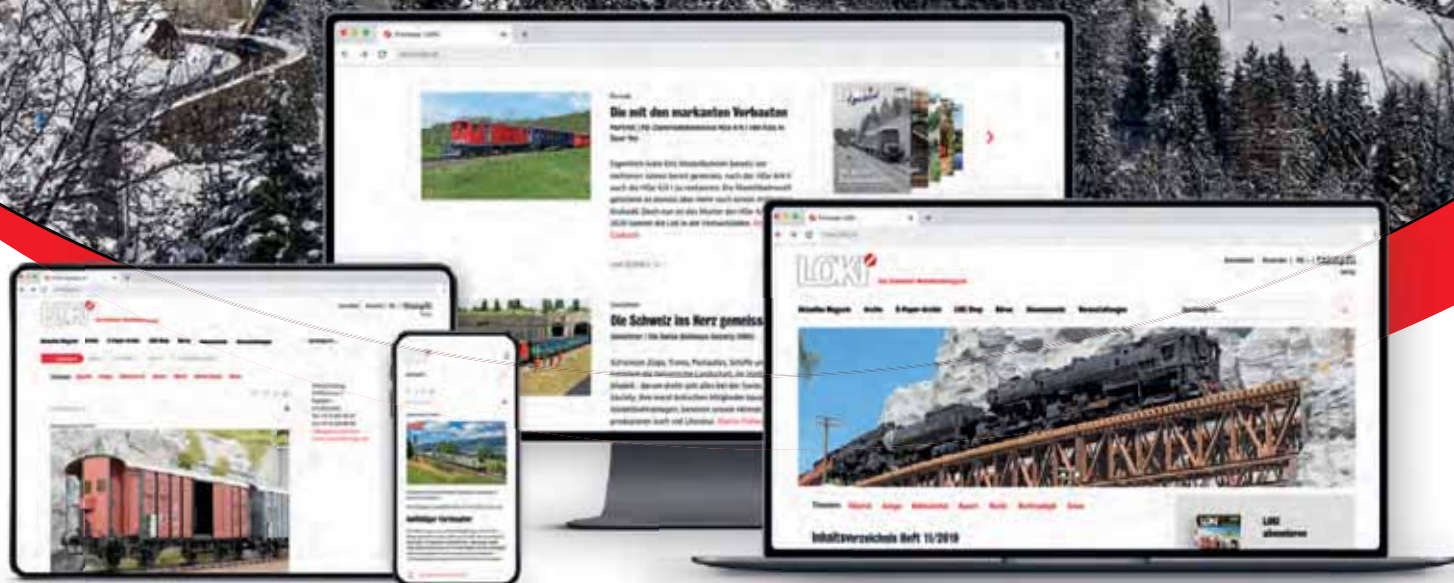
Archiv RhB

4 Derselbe Probezug mit Lok 402 auf dem Wiesener Viadukt. Die beiden Bilder dürften 1921 entstanden sein.

Archiv RhB

5 Seit 2018 wieder in der Zügenschlucht heimisch: «Krokodillok» 414 mit einem Nostalgiezug im Bahnhof Wiesen.

Foto: RhB



Die LOKI jetzt auch als E-Paper lesen!

LOKI.ch

Mit der neuen Website der LOKI lässt sich die Zeitschrift nun auch bequem auf allen Geräten digital lesen – ob online oder als E-Paper. Als Abonnent haben Sie jederzeit Zugriff auf die aktuellste Ausgabe: www.loki.ch

PS: Profitieren Sie in den neuen Abovarianten «Panorama» und «Digital» vom Online-Archiv.

E-Paper

Die LOKI überall und jederzeit mobil lesen

Suchfunktion

unzählige Beiträge rasch finden

Themengebiete

passende Reportagen zu gewünschten Themen finden



Das «Albula-Karussell» en miniature

von Ernst Hauri

Sie gilt als Herzstück der Albulalinie: Die Strecke von Bergün/Bravuogn hinauf nach Preda. Über acht Viadukte und durch fünf Kehrtunnels überwinden die Züge auf dem knapp 13 Kilometer langen Streckenabschnitt 416 Höhenmeter. Wir vom Albula Bahn Club haben uns zum Ziel gesetzt, dieses technische Wunderwerk im Massstab 1:87 in unserer Freizeit detailgetreu nachzubauen.

Seit Januar 2016 wird im Ortsmuseum in Bergün gesägt, gehämmert, gelötet und gelegentlich auch einfach mal gefahren: Der vor vier Jahren begonnene Neubau unserer Anlage ist weit fortgeschritten und erfreut unsere Besucher*innen mit regem Zugsverkehr und vielen Details. Auch den Launen der Natur trugen wir Rechnung: Während wir in unserem Miniatur-Bergün eine Spätsommerlandschaft nachbilden, liessen wir in Preda die ersten Schneeflocken tanzen – so wie es auch in der Realität immer wieder vor- kommt.

Daten und Fakten zur Modellbahn-Anlage

Rund 600 Laufmeter Holzplatten bilden das Grundgerüst. Um dem Ganzen genügend Stabilität zu geben, wurden die Latten mit rund 1'600 Holzschrauben verschraubt. Für die Trassen verwendeten wir gut 46 Quadratmeter Sperrholzplatten und 36 Quadratmeter Weichfaserplatten. Für die beiden Schattenbahnhöfe «Chur» und «St. Moritz» sowie die Strecke verlegten wir rund 250 Meter Peco-Gleise und 65 Weichen. Die massstäblichen Brücken wurden in Handarbeit von Stefan Grieb für unsere Anlage hergestellt. Für das Einschottern der Gleise benötigten wir stolze fünf Kilogramm Steinschotter von ASOA. Die Modelle auf unserer Anlage werden von BEMO hergestellt. Die meisten Loks haben bereits über 15'000 Minuten (250 Stunden!) Betriebszeit geleistet und funktionieren nach wie vor einwandfrei. Natürlich braucht es für einen sicheren Betrieb auch Signale. Diese wurden von MicroScale Models genau nach dem jeweiligen Originalsignal hergestellt.



Fotos: Ernst Hauri

Betriebszeiten der Modellbahn im Ortsmuseum Bergün/Bravuogn

Die Öffnungszeiten des Ortsmuseums in Bergün/Bravuogn entnehmen Sie folgenden Internetseiten:

- **Ortsmuseum Bergün:**
www.museum-berguen.com
- **Bergün Filisur Tourismus:**
www.berguen-filisur.ch
- **Albula Bahn Club:**
www.albula-bahn-club.ch

Winter-Saison 2019/20

Mittwoch	19.00 – 21.00 Uhr
Donnerstag	15.00 – 17.30 Uhr

Sommer-Saison 2020

Mittwoch	19.00 – 21.00 Uhr
Donnerstag	15.00 – 17.30 Uhr
Samstag	15.00 – 17.30 Uhr (Juli bis Oktober)

Schiffröhren
statt Eisenbahn-
tunnel: Pietro
Caminadas
Vision einer
nautischen
Splügen-Über-
querung.

Sammlung RTR/
Kurt Wanner



Skurrile Geschichten im Bahnmuseum Albula

..... von Thomas Kaiser

Das Bahnmuseum Albula in Bergün bewegt sich ab April 2020 «neben der Spur». So heisst die neue Sonderausstellung des Museums, in der Visionäres und Verlorenes, Abgefahrenes und Abgelegenes sowie Winterliches und Tierisches gezeigt werden.

.....

Segelschiffe aus Wien gleiten durch das Engadin und das Bergell hinunter Richtung Comersee. Dort treffen sie auf Lastkähne, die von Rotterdam kommend durch ein gigantisches Röhren- und Schleusensystem am Splügenpass in den Comersee gelangen und weiter nach Genua fahren. Tönt skurril? Der Maloja-Inn-Kanal und der Schifffahrtsweg über den Splügenpass sind nur zwei von vielen visionären Projekten, die ab April 2020 in einer Sonderausstellung des Bahn museums Albula vorgestellt werden. Anhand von originalen Plänen werden auch die Ideen einer Greina-, Tödi-, Scaletta- oder einer Engadin-Orient-Bahn erläutert. Manche dieser Projekte erscheinen aus heutiger Sicht finanziell oder technisch kaum realisierbar. Genau darum bilden sie den passenden Auftakt zur Sonderausstellung mit dem Titel «Neben der Spur – von skurrilen Bahngeschichten».

Von Hand
gewonnen,
mit der Bahn
transportiert:
Eis aus dem
Davosersee,
um 1912.

Sammlung
Dokumentations-
bibliothek Davos

Was im Zug verloren wird ...

Von visionären Projekten führt die Ausstellung weiter zu dem, was heutzutage

in den Zügen der RhB alles verloren oder vergessen wird. Sechs bis sieben Gegenstände bleiben täglich in den Abteilen oder an den Bahnhöfen liegen. Meist handelt es sich um Mobiltelefone, um Rucksäcke oder um Jacken. Zu sehen sind im Bahnmuseum Albula ab April aber auch skurrile Gegenstände, die zeigen, dass Bahnreisende manchmal ziemlich «neben der Spur» sein können. So wurden etwa schon Prothesen, Spielgeld oder eine Trainingsmaschine für die Handmuskulatur verloren und vergessen.

Von Verlorenem führt die Sonderausstellung weiter zu Abgefahrenem und Abgelegenen. Dokumentiert wird etwa, wie einst sogenannte Schienenvelos für nächtliche Ab- und Ausfahrten genutzt wurden, oder weshalb es im Münstertal zwar eine Art Bahnhof-Hotel gibt, aber keine Zugstrecken.

... und warum Eisblöcke im Zug transportiert wurden

Mitten in der Sonderausstellung findet sich auch ein grosser Minenwerfer der



Mit Minenwerfern der Armee wurden früher Lawinen gesprengt.

Archiv RhB

Schweizer Armee. Mit diesem Geschütz löste der Bahndienst bis noch vor ein paar Jahren am Berninapass künstlich Lawinen aus. Wie das vor sich ging, zeigt das Bahnmuseum Albula unter anderem auch anhand von historischen Filmsequenzen. Zum Thema «Winterliches» gehört zudem die Eisgewinnung am Davoser See. Als es nämlich noch keine Kühlschränke gab, wurden Eisblöcke von Davos tonnenweise per Bahn an Hotels und Restaurants in der ganzen Schweiz und sogar nach Frankreich geliefert.

Nebst Eisblöcken reisten auch schon verschiedene Tiere mit der Rhätischen Bahn. So fuhren früher etwa Kühe aus der ganzen Schweiz zu Beginn des Alpsummers per Bahn auf ihre Alpen. Auch Lamas oder ein kleiner Puma – so erinnern sich Bahnmitarbeitende – wurden schon mit der RhB transportiert.





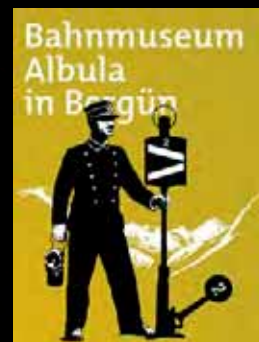
Die neue Ausstellung!
Ab 18. April 2020 im
Bahnmuseum Albula

«NEBEN DER SPUR»

Von skurrilen Bahngeschichten

Erlebbar werden all diese skurrilen Geschichten
ab Samstag, 18. April 2020 (Vernissage), und
ganztags ab Sonntag, 19. April 2020, bis Ende
Jahr im Bahnmuseum Albula in Bergün.

www.bahnmuseum-albula.ch



graubünden

Verruckti Khöga.

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



VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.

www.stadlerrail.com

STADLER