Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1944)

Heft: 10

Artikel: Ein Vierteljahrhundert elektrischer Betrieb der Rh. B.

Autor: Thommen, H.W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-779185

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

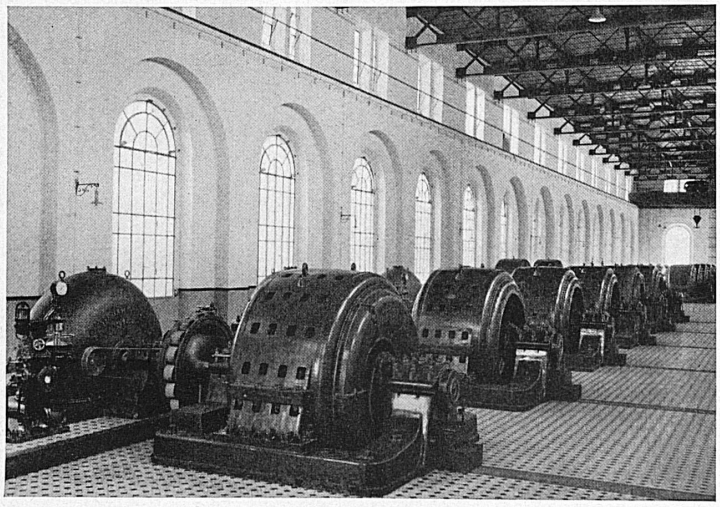
Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Zug der Albula-Bahn beim Schloß Rhäzüns.* — Train de la ligne de l'Albula près du château de Rhäzüns.

Ein Vierteljahrhundert elektrischer Betrieb der Rh. B.

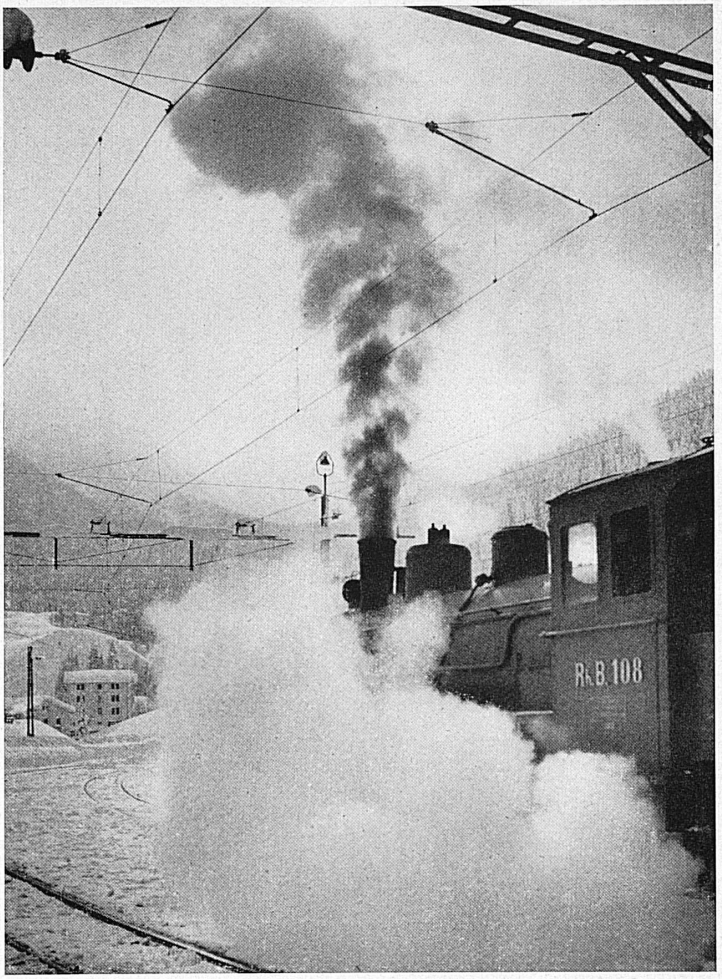
Wenn in diesen Zeilen gerade heute das erste Vierteljahrhundert elektrischen Betriebes auf der Rhätischen Bahn gefeiert wird, so ist diese Zeitbestimmung genau und ungenau zugleich. Denn schon vor 31 Jahren hielt die weiße Kohle versuchsweise ihren Einzug auf den ersten Linien der Bündner Staatsbahn, und abgeschlossen wurde die Elektrifikation der Rhätischen Bahn erst 1922. Im Jahre 1919 jedoch wurde die elektrische Zugförderung auf der Albula-Linie Thusis-Filisur-Bergün-Bevers aufgenommen. Mit ihr aber war die wichtigste, zugleich aber auch die am schwierigsten zu betreibende Strecke der Rhätischen Bahn der neuen Betriebsart erschlossen, und so darf füglich die fünfundzwanzigste Wiederkehr des Jahres gerade ihrer Elektrifikation zum Anlaß eines Rückblicks auf das große Werk genommen werden, das Graubünden mit der Umstellung seines Bahnnetzes auf die einheimische Triebkraft verwirklicht hat. Es war ein kühner Schritt, als der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn im Jahre 1910 beschloß, die damals im Bau befindliche Unterengadiner Linie Bevers-Schuls gleich von Anfang an elektrisch zu betreiben und gleichzeitg auch die bereits bestehenden Linien des Oberengadins nach St. Moritz und Pontresina auf die neue Traktionsart umzustellen. Denn es war noch nicht lange her, seitdem das boshafte Scherzwort umgegangen war, das sicherste Triebfahrzeug einer elektrischen Bahn sei eine Dampflokomotive, und noch 1905 hatte eine große ausländische Elektrizitäts-Firma von einer Elektrifikation der Rhätischen Bahn abgeraten, weil gerade der elektrische Betrieb nicht in der Lage sei, die durch den damals noch rein sommerlichen Spitzenverkehr geforderten Verstärkungen und Verdoppelungen der Züge zu bewältigen, sondern im Interesse einer gleichmäßigen Ausnützung der Kraftwerke einen ausgeglichenen Betrieb verlange.



Eine der Kraftquellen der Rhätischen Bahn. — Une des sources d'énergie des Chemins de fer rhétiques.

Mittlerweile hatten freilich die weltberühmten Traktionsversuche der Maschinenfabrik Oerlikon auf der Bundesbahnstrecke Seebach-Wettingen wertvolle Erfahrungen im elektrischen Vollbahnbetrieb geliefert und die Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon auf Grund dieser Ergebnisse 1908 die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf ihrer Strecke Spiez-Frutigen beschlossen. So stand die Rhätische Bahn mit ihrem Wagemut doch nicht ganz allein, und noch während die Elektrifikationsarbeiten im Unterengadin im Gange waren, konnte sie zur Stärkung ihrer Zuversicht vernehmen, daß die Lötschberg-Bahn auf Grund ihrer ausgezeichneten Erfahrungen zwischen Spiez und Frutigen beschlossen habe, auch ihre große Bergstrecke nach dem Wallis unter den Fahrdraht zu legen.

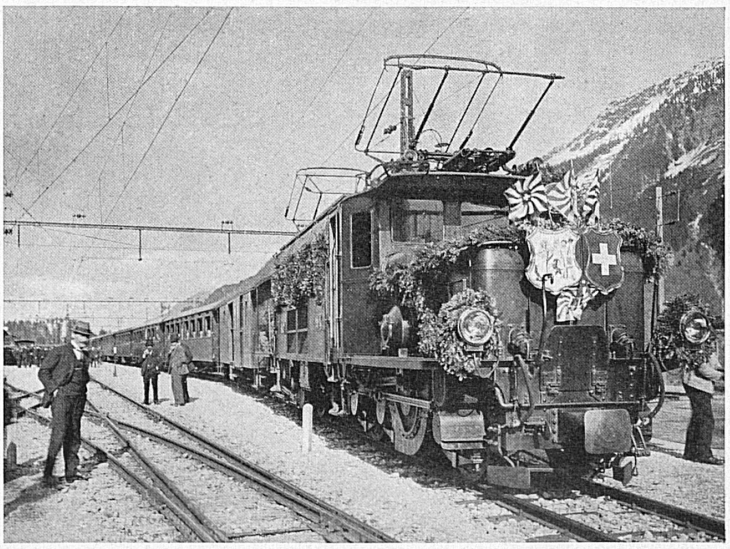
Dennoch war es ein großes Ereignis, als am 1. Juni 1913, zwei Wochen vor der Eröffnung der Lötschberg-Strecke, die ersten elektrischen Züge durch das Unterengadin fuhren. Gewiß hatte die Rhätische Bahn — wie in der Folge auch ihre große Schwester in den Berner Alpen — ihren Wagemut anfänglich mit allerhand Lehrgeld zu bezahlen; denn oft genug versagten in den ersten Zeiten des neuartigen Betriebes die elektrischen Lokomotiven, für die es ja kaum Vorbilder gegeben hatte, oder andere Betriebseinrichtungen, und wenn die Unterengadiner Züge mit gelegentlich erheblichen Verspätungen in Bevers ankamen oder sogar stecken blieben und durch eine Dampflokomotive abgeholt werden mußten, so lachten sich die Anhänger des altbewährten Dampfbetriebs ins Fäustchen und glaubten schon den Mißerfolg des ganzen Unternehmens voraussagen zu können. Doch rasch wurde man aller Schwierigkeiten Herr. Die Kinderkrankheiten der neuen Betriebsweise wurden überwunden. Immer besser bewährte sich die moderne Art der Zugförderung und erwies sich bald als die einzig richtige Traktionsart für ein Land mit soviel Wasserkräften wie die Schweiz und vollends für ein Bahnnetz mit den Betriebsverhältnissen der Rhätischen Bahn. Als gar im ersten Weltkrieg die großen Preissteigerungen der Kohle und die Nöte ihrer Beschaffung begannen, erkannte man mit verzehnfachter Deutlichkeit den unschätzbaren Wert der Unabhängigkeit des Landes vom Brennstoffbezug aus dem Ausland. So fiel es der bündnerischen Staatsbahn nicht schwer, die vollständige Elektrifikation ihrer sämtlichen Linien zu beschließen. Sie führte diesen Beschluß mit bewundernswerter Zielbewußtheit durch und vollbrachte damit eine Pionierleistung, die in aller Welt beachtet wurde und das Vorbild für die Elektrifikation mancher andern Bahn ähnlicher Art abgab. Im Jahre 1922 war das große Werk vollendet. Ein Netz schmalspuriger Gebirgslinien von 275 km Ausdehnung war elektrifiziert, ein Bahnnetz, von dem gute 30 km in Tunnels und 50 km oder fast ein Fünftel in Steigungen von mehr als 25 Promille, volle 15 km aber sogar in solchen von 40—45 Promille liegen und in dem sich eine enge Kurve an die andere reiht. Wagende Tatkraft einer schweizerischen Bahn und schweizerischer Industriefirmen hatte über alle Bedenken den Sieg davongetragen und ein Werk geschaffen, das nach dem damaligen Stande der Technik füglich als ein Musterbetrieb der elektrischen Zugförderung unter schwierigsten Bedingungen gelten durfte und doch alle Möglichkeiten einer ständigen Anpassung an die weiteren Errungenschaften des elektrischen Bahnbetriebes offen hielt.

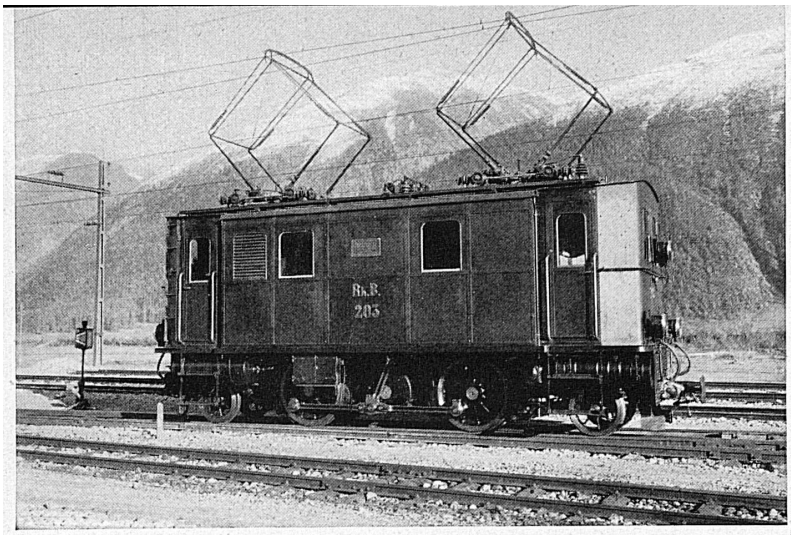


Die alte Dampfromantik.* — L'une des vieilles machines à vapeur.

Vorbei waren nun die Zeiten, da die in den langen Steigungen stundenlang mit Volldampf arbeitenden Maschinen wilde Garben von Rauch und Ruß und Funken aus ihren Kaminen spien, so daß selbst auf der freien Strecke ein sorgloses Schauen aus dem offenen Fenster kaum möglich war. Zu Ende war es mit der Notwendigkeit, auf einer Fahrt auf einer der rhätischen Linien immer wieder die Fenster in die Höhe schieben zu müssen, wenn der Zug in einen der 82 Tunnels einfuhr. Vor allem aber das Lokomotivpersonal durfte im wahrsten Sinne dieses Wortes aufatmen. Denn zumal für die Männer auf der

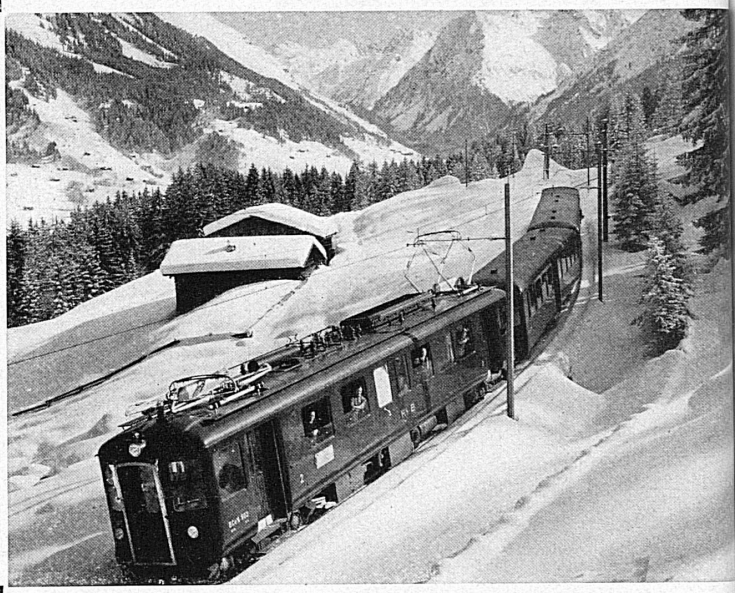
Unten: Feierlichkeiten anläßlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Reichenau-Disentis im Jahre 1922, in Anwesenheit von Bundesrat Haab.* — En bas: Festivités lors de l'inauguration en 1922 de la traction électrique sur le tronçon Reichenau-Disentis, en présence de M. R. Haab, conseiller fédéral.





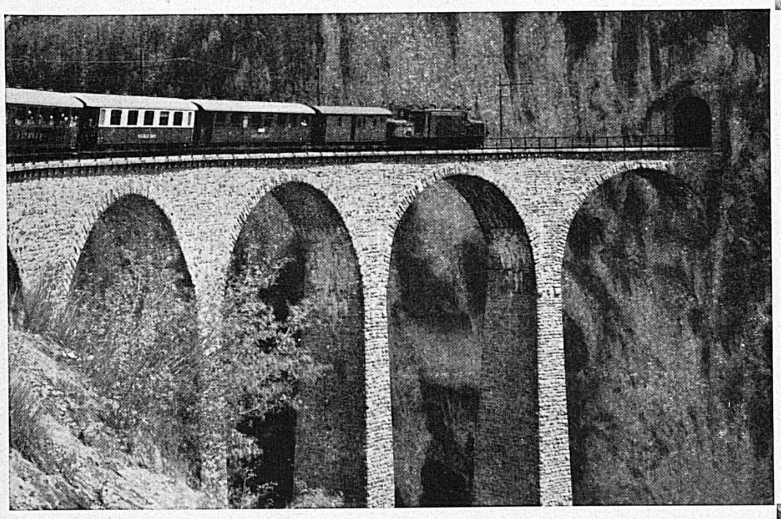
Von oben nach unten: Eine der ersten elektrischen Lokomotiven der Rhätischen Bahn. — Moderner Triebwagenzug oberhalb Klosters. — Albula-Bahn — die Linie der Viadukte: Auf dem Landwasser-Viadukt; Brücke zwischen Bergün und Preda.* — De haut en bas: Une des premières locomotives électriques des Chemins de fer rhétiques. — Train léger près de Klosters. — Ligne de l'Albula — ligne des viaducs: le viaduc du Landwasser; pont entre Bergün et Preda.

Phot.: Beringer, Feuerstein, Meerkämper, Steiner.

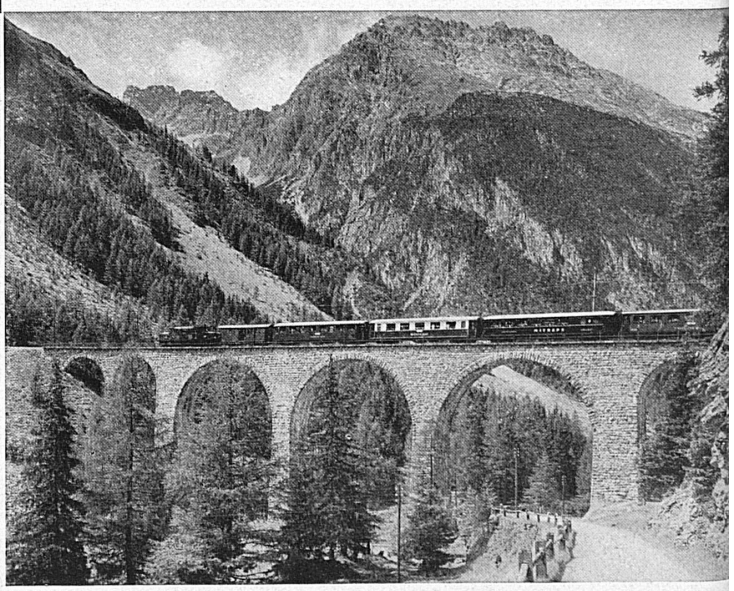


Maschine war eine solche Bergfahrt eine eigentliche Qual. Auf ihrem offenen Führerstande vom beizenden Qualme halb erstickt und geblendet, vermochten sie oft genug nicht einmal mehr zu erkennen, ob der Zug überhaupt noch vorwärts kam; denn nicht selten geschah es, daß die Lokomotive auf den von Tunnelfeuchtigkeit und Ruß geschmierten Schienen ins Schleudern geriet und der Zug rückwärts glitt, um schließlich beim untern Tunnelausgang wieder ans Tageslicht zu kommen. Da konnte die Fahrrichtung manchmal nur dadurch festgestellt werden, daß der Heizer, der doch mit dem unaufhörlichen Aufwerfen von Kohle schon genug zu tun hatte, seinen Besen durch den dicken Qualm gegen die unsichtbare Tunnelwand stieß, um zu spüren, ob er nach rückwärts oder vorwärts gerissen würde.

Mit kleinen Lokomotiven vom Typus « 2/4 » und mit 300 Pferdekräften begann vor jetzt über dreißig Jahren der elektrische Betrieb der Rhätischen Bahn. Bald schlossen sich ihnen Maschinen von der Gattung « 4/6 » mit 600 und später mit 800 PS an. Dann aber folgten die schönen großen C-C-Maschinen mit ihren sechs Triebachsen und mehr denn 1200 PS Stundenleistung, und mit ihnen vermochte die Rhätische Bahn nun selbst ihre schwersten Züge in Einfachtraktion über ihre Steilrampen zu befördern. Wo einst die letzte, doch so imposante Dampflokomotive mit ihren 800 PS einen Zug von kaum 100 Tonnen mühsam mit knappen 30 Stundenkilometern über 35 Promille emporschleppte, da zieht heute einer ihrer stattlichen elektrischen Nachkommen einen doppelt so schweren Zug scheinbar spielend seinem Ziel entgegen. So gewaltig ist die Leistungsteigerung der elektrischen Traktion gegenüber dem Dampfbetrieb, daß 1939 dreißig elektrische Maschinen den nämlichen Verkehr bewältigten wie 1913 fünfzig Dampfmaschinen im Verein mit den ersten elf, freilich noch schwachen elektrischen Lokomotiven der Engadiner Linien.



Gekrönt aber wurde der Siegeszug des elektrischen Stromes hier wie auf anderen Bahnen durch den Triebwagen, der vor einigen Jahren auch in Graubünden seinen Einzug gehalten hat. Heute stürmen die « Fliegenden Rhätier » mit ihren 660 PS alle Steilrampen empor, fassen selber ein halbes Hundert Reisender und schleppen erst noch zwei moderne Leichtstahlwagen hinter sich her, die wiederum 140 Passagiere aufnehmen. Mit diesen prächtigen roten Leichtzügen hat auch auf dem bündnerischen Schmalspurnetz der Leichtbetrieb in seiner modernsten Art Einzug gehalten. Dank ihm sind auch die Fahrgeschwindigkeiten gewaltig erhöht und die Reisezeiten entsprechend verringert worden; wo zur Dampfzeit 45 km das Maximum waren, da flitzt jetzt ein roter Leichtzug mit 65 Stundenkilometern dahin und erhöht mit seinen breiten Fenstern erst noch die Reisefreuden seiner Insassen, welche eines ungehemmten Genusses all der landschaftlichen Schönheiten teilhaftig werden, die das Land der hundertfünzig Täler seinen Besuchern zu bieten hat.

Doch der elektrische Bahnbetrieb in Bünden beschränkt sich ja nicht auf das Stammnetz der Rhätischen Bahn. Die herrliche Bernina-Bahn wurde von allem Anfang an elektrisch betrieben. Nicht anders war es bei der romantischen Chur-Arosa-Bahn, und wiederum gleich verhält es sich bei der Bahn Bellinzona-Mesocco, die ebenfalls eine bündnerische Talschaft dem Schienenstrang erschließt. Diese drei Bahnen aber sind seit kurzem mit der Rhätischen Bahn vereinigt. So umschließt diese heute ein in sich geschlossenes Schmalspurnetz von beinahe 400 km Schienenlänge, wie es weitherum allein dasteht und darum die Aufmerksamkeit und Bewunderung aller Fachleute und aller Reisenden verdient.

H. W. Thommen.