



Sylvio Barth  
Eichendorffstraße 47  
72501 Gammertingen  
Tel.: 07574 / 936767

**E-mail-Adresse:**  
**Eisenbahnfreunde-Gammertingen@gmx.de**

**NEU:** <http://strab312.repage5.de/efg>

**Jetzt auch im Internet unter:**

<http://strab312.repage5.de/>

*EFG-Rundschreiben, Bilder, sonstige Informationen  
einfach auf EFG, EFG-Bilder 1 oder 2 klicken.*

Gammertingen, den 05. April 2011

Betreff: Rundschreiben April 2011

Liebe Eisenbahnfreunde,

endlich ist Frühling und es grünt und blüht überall. Wir treffen uns am **9. April** wieder in der Sonnenalb zu unserem monatlichen Stammtisch. Angemeldet haben sich Horst Kallenberger und Reinhold Walter. Sie wollen Videos und einige Bilder von einem EFG-Stammtisch-Ausflug zur Berninia-Bahn vor 20 Jahren zeigen. Einen zweiten Teil wird es dann im Laufe des Jahres geben.

Tschüß sagt

Euer *Sylvio Barth*



### Geschichte

Ein Jahr nach der Eröffnung der Albula Linie der RhB bis St. Moritz wurde 1905 in Basel die Bernina-Bahngesellschaft gegründet. Das Projekt sah eine nur im Sommer verkehrende, elektrisch betriebene Touristenbahn von St. Moritz über Pontresina, den Berninapass und Poschiavo bis zur Landesgrenze bei Campocologno vor, mit Verlängerung auf italienischer Seite bis Tirano zur 1902 eröffneten Oberen Veltlinerbahn (Sondrio-Tirano). 1906 wurde die Konzession erteilt. Im gleichen Jahr begannen die Bauarbeiten auf beiden Seiten des Berninapass. Wegen der extremen klimatischen Verhältnisse ruhten die Arbeiten im Winter. Deshalb konnten 1908 erst drei Teilstrecken in Betrieb genommen werden. Die endgültige Fertigstellung verzögerte sich bis zum 5. Juli 1910.

Nach anfänglich großem Erfolg geriet die Berninabahn im Schatten der Weltwirtschaftskrise 1929 in finanzielle Schwierigkeiten. Auf Dauer war ohne Garantie der Defizitabdeckung durch Bund und Kanton kein Weiterbestehen möglich, so daß schließlich 1944 die Fusion mit der RhB beschlossen wurde, rückwirkend zum 1. Januar 1943.

Für den auf italienischem Gebiet liegenden Streckenteil war eine eigene Gesellschaft gegründet worden, die SA Tramvia Tirano-Campcologno, die Träger der Konzession von 1902 war und den Betrieb an die Berninabahn verpachtet hatte. Die Aktien gehörten der Berninabahn und gingen nach der Fusion an die RhB über. Der Betrieb auf dem italienischen Abschnitt ruhte seit 1942 und wurde erst am 3.10.1945 wieder aufgenommen. 1950 ging die Strecke an die RhB über, die Gesellschaft wurde aufgelöst.

Die RhB ging nach der Übernahme sofort daran, die Anlagen und Fahrzeuge zu modernisieren. Die vorhandenen Triebwagen erhielten neue elektrische Einrichtungen; vier Wagen sind seitdem auch auf der Chur-Arosa-Bahn einsetzbar. Mitte der sechziger Jahre setzte die Beschaffung fabrikneuer Triebfahrzeuge und Personenwagen ein, die nicht modernisierten Altabufahrzeuge wurden ausgemustert. Jedoch sind auch heute noch Triebwagen aus den Anfangsjahren (ABe 4/4) im täglichen Einsatz zu beobachten.

Die Stromversorgung der von Anfang an elektrisch betriebenen Bahn wurde schrittweise verstärkt und erneuert, ebenso die Fahrleitung. 1975 führte die RhB den Streckenblock auf der Linie ein; zusätzlich wurde Zugfunk installiert. Eine besondere Aufwertung erfuhr die Berninabahn durch die Einführung des Bernina-Express im Jahr 1973. Dieser hat sich heutzutage neben dem Glacier-Express zum Aushängeschild der gesamten RhB entwickelt hat.

### Betrieb

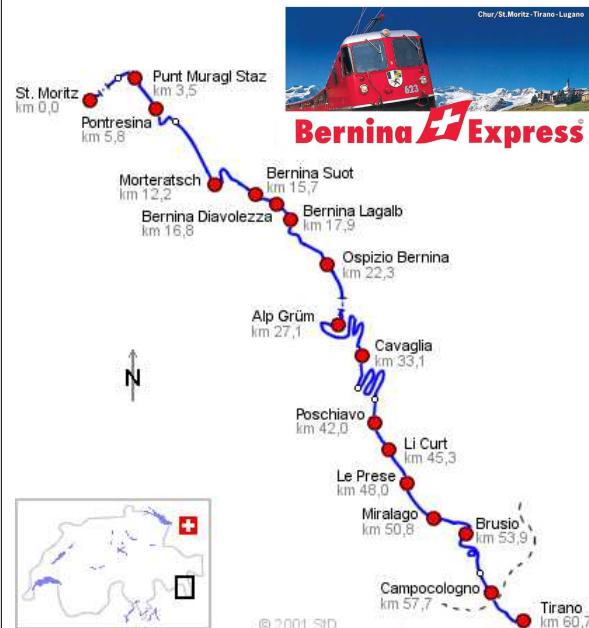
Die Linienführung der Berninabahn wurde so gewählt, daß unter geschickter Ausnutzung des Geländes eine maximale Steigung von 7 % eingehalten werden konnte und gleichzeitig die für eine Touristenbahn erforderlichen Aussichtspunkte mit eindrucksvollen Panoramen berücksichtigt werden konnten. Die Baufirma setzte sogar die Fahrleitungsmasten in die der Aussicht abgewandten Kurveninnenseiten.

Die Berninabahn wird seit ihrer Eröffnung mit Gleichstrom betrieben, bis 1935 mit einer Spannung von 750 V, seither mit 1000 V. Eine Umstellung auf Wechselstrom erschien der RhB wegen der hohen Kosten nicht lohnend. Die Gleichstromfahrzeuge sind in den Depots Poschiavo und Pontresina stationiert, größere Revisionen werden in den Hauptwerkstätten Landquart durchgeführt.

Für den Streckendienst stehen zur Verfügung sechs moderne Hochleistungstriebwagen ABe 4/4 III 51-56 (1990), neun Triebwagen ABe 4/4 II (1964-72), zwei Zweikraftlokomotiven Gem 4/4 801-802 von 1968 sowie acht Triebwagen aus den Eröffnungsjahren, die mehrfach modernisiert wurden. Die beiden Lokomotiven Gem 4/4 können auf der Berninabahn elektrisch ab Fahrdräht verkehren; dank einer Dieselmotor-Generatorgruppe ist ihr Einsatz auch auf dem RhB-Stammnetz möglich, z.B. im Schneeräumdienst bzw. als fahrdrähtunabhängige Reserve.

Neben den durchgehenden Zügen St. Moritz-Tirano verkehren Lokalzüge zwischen St. Moritz und Pontresina sowie zwischen Poschiavo und Tirano. Im Sommer fahren Ausflugszüge, zur Alp Grüm, die bei schönem Wetter offene Aussichtswagen mitführen. Güterwagen werden möglichst den planmässigen Reisezügen mitgegeben.

Die Berninabahn ist die höchste, den Alpenkamm offen überschreitende Bahn. Bei einer derart exponierten Lage im Hochgebirge ist sie in besonderem Maße den Naturgewalten ausgesetzt. Insbesondere der Winterdienst stellt regelmässig harte Anforderungen an Personal und Material. Niedrige Schneehöhen werden noch von den Bahnräumern der Triebfahrzeuge bewältigt; bei längeren Schneefällen werden den Planzügen zunächst zweiachsige Spurflüge vorgesetzt, die vom Triebfahrzeugführer gesteuert werden können. Wächst die Schneehöhe weiter an, wird der Einsatz von Schneesleudern notwendig. Neben modernen elektrischen Schleudern, die die direkte Steuerung des schiebenden Triebfahrzeuges erlauben, wird als eiserne Reserve nach wie vor eine beiden Dampfschneeschleudern der Berninabahn (Baujahr 1913) vorgehalten; die Schleuder X rot d 9213 ist in Pontresina betriebsfähig stationiert.



#### **Streckendaten der Rhätischen Bahn – Berninalinie**

<b>Eröffnungen</b>	Pontresina-Morteratsch Poschiavo-Tirano Celerina-Pontresina Morteratsch-Bernina Suot St.Moritz-Celerina Bernina Suot-Ospizio Bernina Ospizio Bernina-Poschiavo	* 01.07.1908 * 01.07.1908 * 18.08.1908 * 18.08.1908 * 01.07.1909 * 01.07.1909 * 05.07.1910
<b>Fusionen</b>	Berninia-Bahn / RhB	01.01.1943
<b>Elektrischer Betrieb</b>	von Beginn an	
<b>Technische Daten</b>	Spurweite Länge Maximale Neigung Minimaler Radius Stromsystem 1000 V Brücken Tunnel	1000 mm 60688 m 7,0 % 45 m Gleichstrom 47 11

**Quelle:** [www.rail-info.ch](http://www.rail-info.ch)

### **Stadtler liefert gebirgstaugliche Triebzüge aus**

**Die Rhätische Bahn (RhB) erneuert für 200 Millionen Franken ihre Flotte und hat 20 gebirgstaugliche Triebzüge bestellt. Die erste Komposition, eine leistungsstarke Neuentwicklung der Schweizer Stadler Rail, ist in Landquart GR eingetroffen.**

Die neuen Triebzüge aus dem Stadler-Werk in Altenrhein SG ersetzen das älteste, zum Teil über 60-jährige Rollmaterial der Bündner Schmalspurbahn. Die Neuanschaffung der Baureihe «Allegra» wird als Meilenstein in der Geschichte der RhB gefeiert. «Die neuen Züge sind in Technik und Design ein Quantensprung», wird RhB-Direktor Erwin Rutishauser in einer Mitteilung vom Mittwoch zitiert.

15 Allegra-Züge werden auf den Steilstrecken über den Berninapass, nach Davos und nach Arosa eingesetzt. Damit sie die Steigungen bei allen Witterungen überwinden und dabei auch noch eine traditionelle Zugkomposition wie den Bernina-Express hochziehen können, hat Stadler einen für Triebzüge aussergewöhnlich starken Antrieb mit 2600 Kilowatt eingebaut.

#### **Champions League der Zugbauer**

Die dreiteiligen Gebirgszüge können sowohl mit dem Gleichstrom auf der Berninalinie, als auch mit Wechselstrom des übrigen RhB-Netzes betrieben werden. Sie sind vollklimatisiert, behindertengerecht und mit einem Informationssystem für Fahrgäste ausgerüstet. Mit dieser Technik und Innovationskraft spielt Stadler laut Inhaber und CEO Peter Spuhler in der Champions League der Zugbauer.

Die ersten fünf Zweispannungs-Züge kommen nach umfangreichen Testfahrten und der technischen Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr am Mitte Mai 2010 in den fahrplanmässigen Einsatz.

In einer zweiten Tranche im Frühjahr 2011 erhält die RhB fünf Triebzüge für den Agglomerationsverkehr im Churer Rheintal. Die Flachlandausführung der Allegra ist vierteilig und läuft ausschliesslich mit Wechselstrom. Sie ersetzt rund 40-jährige Pendelzüge.

(sda)



**14.10.09**