

Bündner Tagblatt



südostschweiz

168. Jahrgang, Nr. 5

Mittwoch, 8. Januar 2020 CHF 3.50

www.buendnertagblatt.ch

AZ 7000 CHUR | REDAKTION 7007 Chur, Telefon 081 255 50 50 | KUNDENSERVICE/ABO Telefon 0844 226 226, abo@somedia.ch | INSERATE Somedia Promotion, Telefon 081 255 58 58



INSERAT

Die verantwortungsvolle Arbeitgeberin.
gkb.ch/jobs

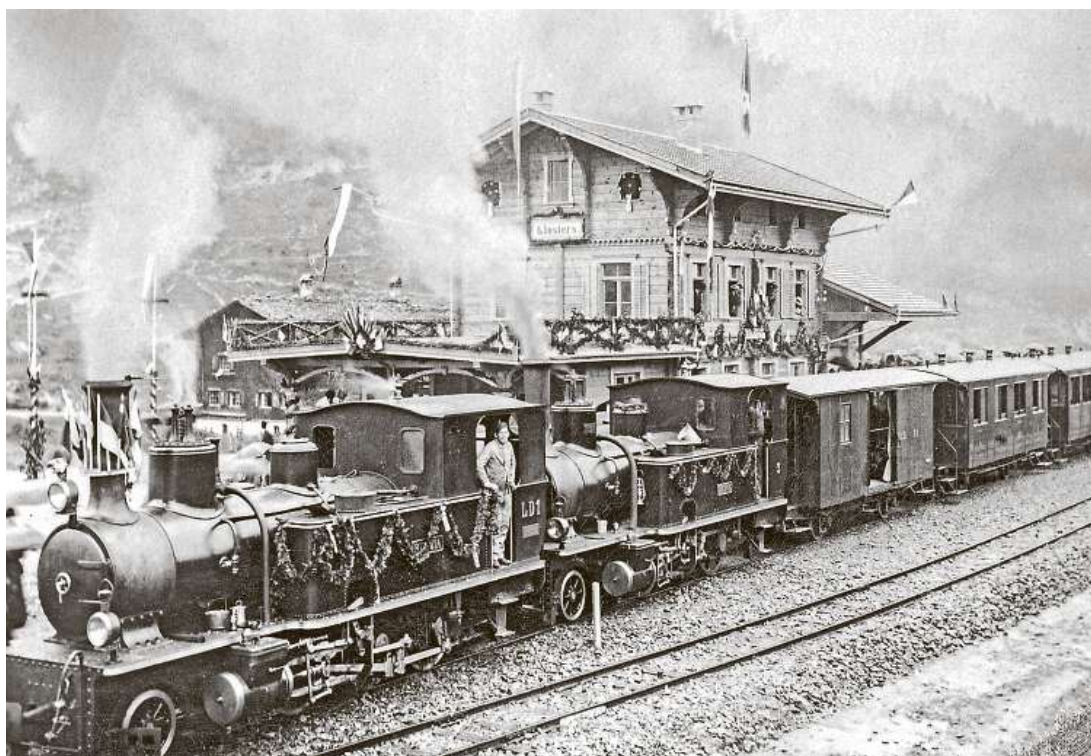
Gemeinsam wachsen.  Graubündner Kantonalbank

IM FOKUS

Zweitwohner wollen in den Verwaltungsrat

Nach wie vor sind die Differenzen zwischen der Interessengemeinschaft (IG) Zweitwohnungen Flims Laax Falera und den Destinationsgemeinden nicht beigelegt. Unter anderem möchte die IG einen Sitz im Tourismus-Verwaltungsrat, doch bei der Flims Laax Falera Management AG will man davon absehen. Schliesslich habe die IG selbst mitgeteilt, sie wolle aufgrund divergierender Interessen nicht zwingend Einsitz nehmen, schreibt die AG an die Zweitwohner. Aus der Sicht der IG ist das aber ein Missverständnis: Ein Mandat im Verwaltungsrat sei «der richtige Weg», erwidert sie in einem Mailverkehr, der von IG-Präsident Reto Fehr publik gemacht wurde. Die IG habe nur festgehalten, es mache wenig Sinn, im Verwaltungsrat zu sitzen und immer überstimmt zu werden. Das Gegenteil könne man der IG natürlich nicht zusichern, kontert AG-Präsident Franz Gschwend. (JFP)

GRAUBÜNDEN Seite 7



Eine Zeitzeugin «aufpolieren»

Sie ist die erste und älteste Lokomotive der Rhätischen Bahn (RhB): die «Rhätia 1». Der grosse Wunsch der Bündner Bahnvereine – bestehend aus den Dampffreunden der Rhätischen Bahn, dem Club 1889 und historic RhB – ist es, dieses technische Denkmal wieder fahrfähig herzurichten und die Lok als bedeutende Zeitzeugin der Gründerzeit der RhB wieder vor passenden Zügen einzusetzen. Und die Dampflokomotive, die 1889 vor den Eröffnungszug gespannt war (im Bild), ist auf Kurs. Die aufwendigen Restaurierungsarbeiten in der Werkstätte

in Landquart sind bereits angelaufen. Gut 833 000 der insgesamt benötigten 940 000 Franken sind gesammelt, einer Spendenaktion, die von den Dampffreunden lanciert wurde und später auch von der RhB selbst mit einer Werbelok und der Bündner Regierung finanziell unterstützt wurde. RhB-Kenner und Eisenbahnfreund Tibert Keller hat die Geschichte der «Rhätia 1» für die «Terra Grischuna» nacherzählt. (BT / FOTO ARCHIV RHB)

GRAUBÜNDEN Seite 3

Ein Entscheid für die Zukunft

VALMÜSTAIR Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Val Müstair entscheiden heute Abend über die künftige Ausrichtung des Tals. Der Bund hat der Trägerschaft des regionalen Naturparks Biosfera Val Müstair im Jahr 2011 das Label «Park von nationaler Bedeutung» verliehen. Dieses Label wird alle zehn Jahre auf der Grundlage einer Charta erneut vergeben. Die Charta enthält neben dem Parkreglement einen Zehn-Jahres-Managementplan für den Naturpark. Mit der Zustimmung des Soveräns der Gemeinde Val Müstair für die Charta 2021–2030 und mit der Genehmigung von Kanton und Bund könnte die zweite Betriebsphase des Naturparks starten. (FH)

GRAUBÜNDEN Seite 6

Khan beginnt mit Umbau der UBS

ZÜRICH Der neue UBS-Topmanager Iqbal Khan hinterlässt bereits deutliche Spuren bei der Grossbank. Die von Khan und Tom Naratil geleitete Vermögensverwaltungssparte wird nun umgebaut und die Strukturen werden verschlankt. Die Geschäftsregion Europa, Naher Osten und Afrika wird in drei Regionen aufgeteilt. Die Reorganisation führt zum Abbau von mehreren hundert Stellen. Ziel der Massnahmen sei es, die Marktposition der UBS-Vermögensverwaltung noch weiter ausbauen können, wie es in einem internen Memo heisst. So will die UBS den Vermögensverwaltungskunden den Zugang zu Krediten und Finanzierungen erleichtern. (SDA)

NACHRICHTEN Seite 15



Künstlerische Dialoge im Stall

Die Stalla Madulain zeigt derzeit Werke des Malers Conrad Jon Godly und der Künstlerin Kazuyo Okushiba. Die beiden sind seit 2014 verheiratet und leben in Chur. In Madulain treten sie künstlerisch erstmals in Dialog.

KULTUR REGION Seite 13

Snowboarder zu Gast in Scuol

Der Alpin-Weltcup der Snowboarder wird am kommenden Samstag zu Gast in Scuol sein. Nicht aktiv mit von der Partie sein kann Olympiasieger Nevin Galmarini. Trotz Verletzung wird der Lokalmatador aber im Zielgelände anwesend sein.

SPORT REGION Seite 23

Bleibt der Name oder nicht?

Die Gemeinde Klosters-Serneus soll, so die Forderung einer Anfang 2016 für erheblich erklärten FDP-Motion, umbenannt werden. Eine Vorlage dazu steht vier Jahre später immer noch aus.

GRAUBÜNDEN Seite 5

Ein frühlingshafter Winter

Im alten Jahr gab es kaum Frostnächte. Deshalb blühen im Bündner Rheintal bereits Blumen, Bäume und Sträucher. Die Wiesen sind herbstlich grün.

Es ist ein milder Winter. Darüber können auch die ein wenig kälteren Tage seit Anfang Jahr nicht hinwegtäuschen. «Die Wiesen sind grün, als ob es Herbst wäre», sagt Gregor Canova, Berater Pflanzenbau an der landwirtschaftlichen Ausbildungsstätte Plantahof in Landquart. Es blühen bereits der erste Löwenzahn und die Gänseblümchen im Rheintal. Canova führt diese ungewöhnliche Winterlandschaft darauf zurück, dass es in den Tälern im letzten November und Dezember fast keine Frosttage gegeben hatte. Er macht sich Sorgen, dass die hiesigen Obstbäume, wenn es nicht kälter wird, zu früh mit der Blütenbildung beginnen. «Wir wünschen uns nun kältere Tage. Es sollte Winter sein.» In Chur ist die Natur in diesem Winter besonders frühlingshaft. Da blühen Bäume und Sträucher an jeder Ecke. (NAN)

GRAUBÜNDEN Seite 5



Frühlingsgefühle im Januar: In Chur blühen bereits viele Bäume und Sträucher – so etwa an der Tittwiesenstrasse. (FOTO OLIVIA AEBLI-ITEM)

Massenpanik bei Trauerfeier

KERMAN Bei der Trauerfeier für den iranischen General Qassem Soleimani ist es gestern in der Stadt Kerman zu einer Massenpanik gekommen. Laut den Behörden starben dabei mindestens 56 Menschen. Die Opferzahl könne noch steigen. Zudem wurden mehr als 200 Menschen verletzt, einige von ihnen schwer. Der bei einem US-Angriff im Irak getötete Soleimani wurde in seiner Heimatstadt Kerman im Südosten des Iran beigelegt. Zehntausende Menschen nahmen teil. In der Hauptstadt Teheran hatten bereits am Montag Hunderttausende Menschen einen Trauerzug gebildet. (SDA)

NACHRICHTEN Seite 17

KLARTEXT Seite 2 GRAUBÜNDEN Seite 3 TV Seite 8 WETTER Seite 9 FORUM Seite 12 KULTUR Seite 13 NACHRICHTEN Seite 15 SPORT Seite 21

INSERAT

INDIVIDUELL

UND AUS EINER HAND

Weil uns Ihr Werbeerfolg am Herzen liegt.

somedia-promotion.ch

somedia PROMOTION ZEITUNG RADIO TV ONLINE

Wenn die ersten 5 Tage nach dem Wochenende die schlimmsten sind...

Südostschweizjobs.ch Arbeiten in der Region

Eine 130-Jährige soll grunderneuert werden

Die allererste Dampflokomotive, die im Jahre 1889 von Landquart durchs Prättigau hinauf nach Klosters über das Bündner Meterspurnetz ratterte, soll dereinst wieder für die Rhätische Bahn (RhB) zum Zug kommen. So oder so hat die «Lok 1» respektive «Rhätia 1» eine bewegte Geschichte hinter sich.

► TIBERT KELLER*

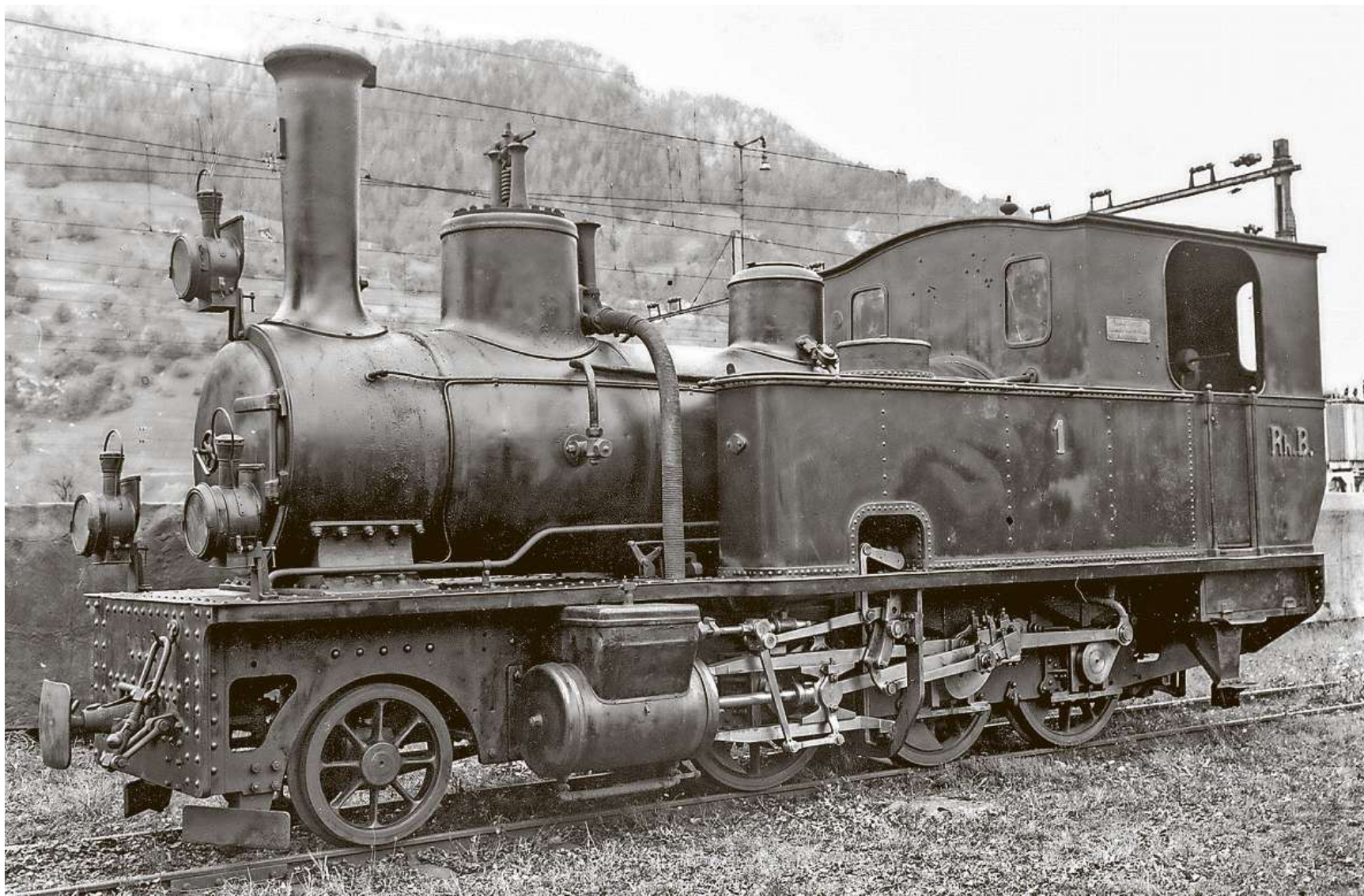
D

Die wechselhafte Geschichte der ersten Bündner Meterspurlok ist mit vielfältigen Aspekten technischer, aber auch emotionaler Art verknüpft. Blenden wir zurück. Die privat initiierte Landquart-Davos-Bahn nahm den Betrieb in zwei Etappen 1889 und 1890 auf. Klug überlegt, trotz grosser Höhenunterschiede ohne Zahnstangenabschnitte. Für die beachtlichen Steigungen fertigte die Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur (SLM) fünf Lokomotiven an. Die Bauart mit drei Trieb- und einer Laufachse – eisenbahntechnische Bezeichnung G 3/4 – gründet auf einer gegliederten SLM-Konstruktion für die Sardische Schmalspurbahn. Dort bestand die Flotte aus 47 zwischen 1888 und 1894 erbauten Exemplaren. Selbst die Rhätische Bahn (RhB) als Nachfolgeunternehmen der Landquart-Davos-Bahn orderte bis 1908 diesen Typ in vier Tranchen und in laufend stärkerer Ausführung. Jene acht mit Baujahr vor der Jahrhundertwende erhielten – wie damals üblich – Schilder mit geographischen Namen. Selbst nach der vollständigen Elektrifikation im Jahr 1922 ging nur eine der total 16 Lokomotiven dieses Typs in den Schrott. Die Nummern 11, 13 und 14 verblieben einsatzfähig bei der RhB, die restlichen fanden weltweit Abnehmer, wo sie noch über Jahrzehnte hinweg ihren Dienst taten.

Früh gehegtes Museumsstück

Zu unserer Nummer 1 – sie hat zwischenzeitlich die beidseitigen Original-Namensschilder «RHÆTIA» eingebüsst – stand im RhB-Geschäftsbericht des Jahres 1928 folgender Passus: «Diese nicht mehr betriebsfähige Lokomotive soll zur Erinnerung an die Anfänge des bündnerischen Eisenbahnwesens in der Kesselschmiede der Hauptwerkstätte in Landquart aufgestellt bleiben.» Rund 20 Jahre sei sie dann im Freien rumgeblieben. Anfang der Vierzigerjahre reifte der Gedanke, in Zürich ein schweizerisches Eisenbahnmuseum zu realisieren. Unter den dafür gesammelten Exponaten befand sich auch die Nr. 1 der RhB.

Vor dem im Jahre 1947 erfolgten Abtransport zum «Zwischenlager» – ein Zürcher Tramdepot – verpasste ihr die Hauptwerkstätte Landquart einen Neuanstrich und neue Namenstafeln in geänderter Schreibweise «Rhätia». Das geplante Museum entstand dann aber erst im Jahre 1959 – und zwar in Form des Verkehrshauses in Luzern. Dort fanden lange nicht alle zur Ausstellung aufbewahrten Exponate Platz. Darum blieb die Nummer 1 zusammen mit anderen historisch wertvollen Fahrzeugen viele Jahre im für die Öffentlichkeit unzugänglichen SBB-Depot Vallorbe



Seit 1922 ist die RhB vollständig elektrifiziert, die «Lok 1» wurde damit überflüssig. Sie war aber lange als **Ausstellungsobjekt in Landquart** zu sehen. (FOTO ARCHIV RH B)

(Waadt) an der Grenze zu Frankreich geschützt eingestellt.

Ebenfalls in der Westschweiz entstand 1968 die erste Schweizer Museumsbahn. Eisenbahnfreunde reaktivierten über dem Genfersee das stillgelegte Meterspurgleis zwischen Blonay und Chamby. Die neuen Betreiber sammelten im In- und Ausland geeignetes Rollmaterial aller Art. Darunter befand sich auch die «Rhätia», die 1970 den Weg zum neuen Einsatzort fand. In Freiwilligenarbeit ist es 1972 gelungen, die Lok nach über 40 Jahren Passivität wieder in Betrieb zu setzen. Von Details abgesehen, befand sich die Lok weiterhin im Urzustand.

Von den drei anderen bei der RhB verbliebenen Exemplaren dieses Typs ging die Nr. 13 im Jahre 1951 in den Schrott, Nr. 14 wechselte 1972 zu den Dampffreunden Herisau für Fahrten auf der Appenzellerbahn, später auch auf der Brüniglinie. Mangels Einsatzmöglichkeiten wechselte diese Lok kürzlich in den Jura. 1977 verliess auch die letzte G 3/4 Nr. 11 die RhB in Richtung Berner Oberland, wo sie ein Eisenbahnklub für Sonderzüge im Bereich Interlaken eingesetzt hatte.

Rückkehr zum Jubiläum

Im Jahre 1989 feierte die RhB das 100-Jahr-Jubiläum der ersten Meterspurstrecke Graubündens. Und da sollte die erste Lok, die faktisch immer

noch der RhB gehörte, wieder auf dem heimatischen Netz an die Ursprünge erinnern. Dank einer Vereinbarung mit der Museumsbahn gelang im Oktober 1988 die Rückführung. Nach anschließender Revision und Anpassungen begann für die «Rhätia» eine neue Ära im Bündnerland. Denn auch nach dem grossen Jubiläum gab es immer wieder Anlässe, bei der die Lok zum Zug kam. Sogar auf Strecken, wo sie nie zuvor im Einsatz stand. So fuhr sie auf Teilstrecken aller drei ehemaligen elektrischen Bündner Privatbahnen. Das sind die Stadtstrecke der Arosabahn und auf den Strecken auf dem Berninapass und im Misox.

2014 endeten die Fahrten, weil der technische Zustand eine umfassende Revision erforderte. Eine Schwachstelle bei Dampfloks sind beispielsweise die Siederöhre im Kessel, wo das mitgeführte Wasser zu Dampf erhitzt wird und damit die Antriebsenergie abgibt. Da es nicht Aufgabe der RhB ist, bedeutende Summen in Fahrzeuge zu investieren, die nicht für den ordentlichen Betrieb nötig sind, haben sich vor vielen Jahren Vereinigungen gebildet, die in diese Lücke treten. Das ist einerseits der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, der sich finanziell und ideell für den Erhalt des Dampfbetriebs engagiert, und andererseits der Club 1889, der historisch bedeutende Fahrzeuge mit Spenden und in Freiwilligenarbeit

betriebsfähig und weitgehend im Originalzustand aufarbeitet. Der Dachverband Historic RhB ist Verhandlungspartner gegenüber der RhB.

Ohne Kohle kein Dampf

Als feststand, dass für den Weiterbetrieb der «Rhätia» bedeutende Mittel nötig sind, startete der Dampfverein mit einer Sammelaktion. Zuerst wurde der Aufwand auf 300 000 Franken veranschlagt. Bei genauerer Inspektion zeigte sich, dass die Summe der auszuführenden Arbeiten für eine weitere 30-jährige Betriebszeit einen Betrag von 940 000 Franken erreicht. Die RhB steht dem Projekt wohlwollend gegenüber und unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Sammelaktion. Dazu zählt eine Lokomotive, die seit einem Jahr mit entsprechender Botschaft Planzüge durch den Kanton fährt. Das Erscheinungsbild prägt eine farbige Typenzeichnung der Lok 1 sowie einen Balken in Form von 19 hintereinander aufgereihten stilisierten Kohlebriketts, die jeweils für 50 000 Franken stehen und, wenn schwarz eingefärbt, den aktuellen Spendenstand darstellen. Weil bereits 80 Prozent der Summe erreicht wurden, haben die Restaurierungsarbeiten in der RhB-Werkstätte in Landquart bereits begonnen. Diese werden sich über mehrere Jahre erstrecken. Dabei soll die «Rhätia» in der Originalerscheinung als «LD 1 RHÆTIA» wieder zum Zug kom-

men. Die grünen Partien wie Führerhaus und Wasserkasten wechseln wieder zum originalen Schwarz.

Prominente Unterstützung

Zwar verfügt die RhB bereits über eine betriebsfähige Lok der gleichen Gattung. Es ist die bereits erwähnte Nr. 11 mit dem Namen «Heidi», was an den Einsatz bei Dreharbeiten zum gleichnamigen Film Anfang der Fünfzigerjahre erinnert. Der Club 1889 holte die Lok vom Berner Oberland zurück, revidierte sie und baute sie auf Ölfeuerung um. Damit genießt das «Heidi» den Vorzug, schnell einsatzfähig zu sein, «sauberer» zu fahren und keine Böschungsbrände zu verursachen. Natürlich riecht die «Diesel-Dampflo» ganz anders als ein Original, das mit Kohle gefeuert wird. Trotzdem sprechen die Argumente für die Wiederinbetriebnahme der Nr. 1. Der Club 1889 hat zwei, bald drei passende Wagen der ersten Generation restauriert. Damit resultiert ein ganzer und damit stilechter Zug, wie er im Jahr 1889 ausgesehen haben könnte. Wo findet sich in der Schweiz oder auch in den Nachbarländern eine vergleichbare komplette betriebsfähige Eisenbahn-Urzelle? Diesen Wert sehen auch die Denkmalpflege des Kantons Graubünden und der Regionalverband Prättigau/Davos, indem sie das Projekt mit bedeutenden Beiträgen unterstützen. Zusammen mit vielen Einzelspenden sind bislang 832 966 Franken (Stand: 6. Januar) gesammelt worden.

Ausserdem könnte sich ein ideales Einsatzfeld eröffnen. Es laufen Planungen, das weltweit bekannte Vorzeigeobjekt Landwasserviadukt effektiv als Wahrzeichen zu inszenieren. In diesem Bereich bilden die moderate Streckenauslastung und Maximalsteigung von 25 Promille gute Voraussetzungen, den Originalzug mit der «RHÆTIA» über das bekannteste RhB-Bauwerk dampfen zu lassen.

* Tibert Keller ist freier Journalist und lebt, wie es sich für einen Eisenbahnfreund gehört, beim Bahnhof, nämlich in Trin Station.

Der Artikel stammt aus der aktuellen «TerraGrischuna». Dezember 2019, Heft 6.



Während der Feierlichkeiten zum **100-Jahr-Jubiläum der RhB im Jahre 1989** fuhr die «Lok 1» auf der Churer Stadtstrecke der seit Beginn elektrifizierten Arosabahn.



Unechte «Konkurrentin»: die 14 Jahre jüngere, stärkere und inzwischen ölgefeuerte «Lok 11» mit dem Namen «Heidi». (FOTOS TIBERT KELLER)