

---

# DENKMALPFLEGERISCHE WÜRDIGUNG UND WERTUNG DER HISTORISCHEN FAHRZEUGE DER RhB

Dokumentation im Auftrag der Denkmalpflege Graubünden



Echt historische Züge - eine Leistung der RhB und der Historic RhB. Foto H.P. Bärtschi 1998

<b>1.DIE BESTANDESAUFNAHME 2013</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Anlass und Grundlagen</b>	<b>1</b>
<b>1.2. Abgrenzung und Nennung von gleichartigen Fahrzeugen</b>	<b>2</b>
<b>2.ZUSAMMENFASSENGE WÜRDIGUNG, WERTUNG UND SCHUTZEMPFEHLUNG</b>	<b>3</b>
<b>2.1. Das Weltkulturerbe Albula-Berninabahn mit herausragendem historischem Fahrzeugpark</b>	<b>3</b>
<b>2.2. Prioritäre Erhaltungsempfehlungen</b>	<b>4</b>
<b>3.DENKMALPFLEGE UND HISTORISCHES ROLLMATERIAL</b>	<b>5</b>
<b>4.BESTANDESAUFNAHME</b>	<b>6</b>
<b>Rollmaterial- und Strecken-Ensembles - ein kurzer Überblick</b>	<b>6</b>
<b>Die Herstellerfirmen des RhB-Rollmaterials</b>	<b>7</b>
<b>4.1. Dampflokomotiven, Dampfschneesleuder</b>	<b>9</b>
RhB 1: Tenderdampflok "Rhätia"	11
RhB 11: Tenderdampflok "Heidi"	12
RhB 107: Schlepptender-Dampflok G 4/5	13
RhB 108: Schlepptender-Dampflok G 4/5	14
RhB/Bernina 9213: Dampfschneesleuder	15
<b>4.2. Einphasenwechselstrom-Triebfahrzeuge</b>	<b>16</b>
RhB 205: "Grossmotorlok"	18
RhB 222: Umbaulok Ge 2/4	19
RhB 353: Pionierlok Ge 4/6	20
RhB 407: "Krokodil CC"	21
RhB 414: "Krokodil CC"	22
RhB 415: "Krokodil CC"	23
RhB 602: Drehgestell-Lok Ge 4/4	24
RhB 501 Triebwagen "Fliegender Rätier"	25
<b>4.3. Gleichstrom-Triebfahrzeuge der Berninabahn</b>	<b>26</b>
RhB 151: Ge 2/2	27
RhB 161: Ge 2/2	28
RhB 162: Ge 2/2	29
RhB 182: Ge 4/4	30
RhB 30: Bernina-Triebwagen	31
RhB 34: Bernina-Triebwagen	32
<b>4.4. Personen- und Gepäckwagen</b>	<b>33</b>
RhB 2012: C <sup>2</sup> 1889	34
RhB 9039: C <sup>2</sup> 1897	35

RhB 1102: A <sup>2</sup> 1903	36
RhB 9063: AB <sup>2</sup> 1903	37
RhB 2138: B 1903	38
RhB 2060: C <sup>2</sup> 1903	39
RhB/Bernina 9804: BC <sup>2</sup> 110 von 1908	40
RhB/Bernina 9086: C <sup>2</sup> 114 von 1910	41
RhB 3902: AB <sup>4</sup> Schwerer Vierachser RhB	42
RhB 2245: C <sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa	43
RhB 2246: C <sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa	44
RhB 2247: C <sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa	45
RhB 1141: A <sup>4</sup> Salonwagen	46
RhB 1142: A <sup>4</sup> Salonwagen	47
RhB 1143: A <sup>4</sup> Salonwagen	48
RhB 1144: A <sup>4</sup> Salonwagen	49
RhB 1161: A <sup>4</sup> Salonwagen	50
RhB 3810: Speisewagen	51
RhB 1251: A <sup>4</sup> Leichtstahlwagen	52
RhB 2301: C <sup>4</sup> Leichtstahlwagen	53
RhB F 4004: D <sup>2</sup> Gepäckwagen	54
RhB 4052: D <sup>2</sup> Gepäckwagen	55
RhB 4051: D <sup>2</sup> Gepäckwagen   aktuelle Foto bei haribu.ch	56
<b>4.5. Güter-, Post- und Dienstwagen</b>	<b>57</b>
RhB 9069: K Gedeckter Güterwagen	58
RhB 5615: K1 Gedeckter Güterwagen	59
RhB 5563: K3 Gedeckter Güterwagen	60
RhB 6603: L3 offener Hochbord-Güterwagen	61
RhB 8604: M Niederbordwagen	62
RhB 8616: M Niederbordwagen	63
RhB 1513+1520: N Drehschemelwagen	64
RhB 10070: Oz Kesselwagen	65
RhB 8627: Sk Kippwagen	66
RhB 80xx: Uc Zementwagen "Mohrenkopf"	67
RhB WN 9803: Z26 Postwagen	68
RhB 8627: X9103 Schneepflug	69

---

# 1. Die Bestandesaufnahme 2013

## 1.1. Anlass und Grundlagen

Die Denkmalpflege des Kantons Graubünden behandelt Gesuche für Lotteriefonds-Beiträge, die Projekte des historischen Erbes der Rhätischen Bahn betreffen. In diesem Zusammenhang möchte sie einen Überblick über das vorhandene, geschichtlich wertvolle Rollmaterial haben. Sie hat im April 2013 Dr. Hans-Peter Bärtschi von der Firma Arias-Industriekultur in Winterthur beauftragt, diesen Überblick mit Würdigungen und einer Wertung betreffend Priorisierung von Investitionen zu erarbeiten. Nach Kontaktnahme mit den Stellen der RhB, des Bahnmuseums Albula und der Historic RhB wurde die Arbeit im Juni 2013 abgeschlossen.

Hans-Peter Bärtschi hat 2004 - 2006 das Weltvergleichsgutachten für den Welterbe-Eintrag der Albula- und der Berninabahn erarbeitet und mit seinem Team "Industrie- und Bahnkultur-Ausflüge" 1998 - 2004 den Schaubetrieb mit der Ge 2/4 205 am Technikum Winterthur geführt. Die wichtigsten Grundlagen für das vorliegende Inventar bilden neben seinen Arbeiten folgende Listen:

- RhB/Club 1889: Liste Historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn, 1999;
- RhB/Club 1889: Verzeichnis über das historische Rollmaterial 13. 12. 2011

Diese und weitere Listen weisen für das jeweils dargestellte Rollmaterial Widersprüche auf, welche hier bezüglich Erhaltungszustand und Standort nicht in allen Fällen geklärt werden konnten.

Das grundlegende Pionierwerk bezüglich der Eisenbahndenkmalpflege im Bereiche des RhB-Rollmaterials hat Gion Rudolf Caprez erarbeitet: Historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn, Trin 1998, mit hervorragender Detaildarstellung, historischer Einordnung und einem zusammenfassenden Überblick für die damals erfassten Triebfahrzeuge und die Wagen, welche in den meisten Publikationen höchstens rudimentär erfasst sind.

Konsultiert wurden die Fachzeitschriften Ea, SBZ und SER.

Wichtigere neuere Bücher innerhalb der Flut von Publikationen zu Aspekten der Rhätischen Bahn waren für diese Untersuchung

- Brüנגger Gian: 100-jährige Bergsteiger - Geschichte der ersten Triebwagengeneration der Berninabahn, in: Loki Spezial, Goldach 2008, mit detaillierter Darstellung aller Triebwagen;
- Hartung Karlheinz: Lokomotiven und Wagen - Schmalspur SBB und Privatbahnen, Berlin 1993, mit Überblick über die wichtigsten Schmalspurbahn-Wagengattungen;
- Leuenberger Alfred: Rauch, Dampf und Pulverschnee - die Dampf-Schneeschilder der Schweizer Bahnen, Zürich 1967.

Das vorliegende Hinweisinventar stützt sich auf diese und weitere schriftliche Quellen ab, auf die im Einzelfall bei der Behandlung jeweiliger Fahrzeuge zurückgegriffen werden soll.

## 1.2. Abgrenzung und Nennung von gleichartigen Fahrzeugen

Es wurden nach aktuellem Kenntnisstand Fahrzeuge mit Baujahren bis in die 1950er Jahre berücksichtigt und zwar gemäss obigen Quellen mit Hinweisen auf ähnliche Fahrzeuge des Stammnetzes der RhB, der ehemaligen Berninabahn und der Chur-Arosa-Bahn.

Die nicht vollständige Nennung von ehemaligen RhB-Fahrzeugen auf anderen Bahnen und von gleichartigen, für andere Bahnen gebauten Fahrzeugen dient dem Ziel dieser Arbeit, einen Überblick zu gewinnen. Im Falle von Abgängen aus dem Park historischer Fahrzeuge soll in jedem Fall der Bestand und der Zustand vergleichbarer Fahrzeuge ermittelt werden.

Nicht erfasst sind die historischen Fahrzeuge der einst oder immer noch mit der RhB verbundenen Bellinzona-Mesocco-Bahn und der Matterhorn Gotthard Bahn.

Der Bau der Misoxer Bahn kam 1907 in Mesocco zum Stillstand, sie hätte über den San Bernardino in Thusis mit dem Rhätischen Netz verbunden werden sollen. 1942 übernahm die RhB die sanierungsbedürftige Bahn und modernisierte sie 1955 für den Betrieb mit normalspurigen Güterwagen auf Rollschemeln. Nach Teilstilllegungen ab 1972 führte die Società Esercizio Ferroviario Turistico **SEFT** einen Museumsbetrieb ab dem SBB-Bahnhof Castione Arbedo bis Cama weiter. Die Konzession läuft bis 2030, aber aktuelle Projekte gefährden den Betrieb. Im Falle einer Liquidation sollen historisch wertvolle RhB-Fahrzeuge der SEFT in das Bündner Erhaltungskonzept einbezogen werden.

Die 1912 - 1926 ab Disentis vollendete Furka - Oberalp-Bahn, heute Matterhorn - Gotthard-Bahn **MGB**, ist eine gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn, welche ab dem RhB-Endpunkt Disentis Kantonsgebiete in Graubünden, Uri und im Wallis bedient. Wegen der Zahnradabschnitte unterscheiden sich ihre Fahrzeuge von denjenigen der RhB. Allerdings sind alle auf der Glacier-Express-Strecke verkehrenden RhB-Fahrzeuge kompatibel. Diese sind im vorliegenden Inventar erfasst. Alle ehemaligen FO-Fahrzeuge sind jedoch nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

---

## 2. Zusammenfassende Würdigung, Wertung und Schutzempfehlung

### 2.1. Das Weltkulturerbe Albula-Berninabahn mit herausragendem historischem Fahrzeugpark

Am 7. 7. 2008 hat das Welterbekomitee der UNESCO in Quebec die 122 Kilometer lange Bahnstrecke Thusis – Tirano der Rhätische Bahn in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Die sorgfältigen Kandidaturarbeiten und die nachhaltige Planung für die Erhaltung des Streckendenkmals hatten das Welterbekomitee der UNESCO überzeugt, so dass erstmals ein technisches Denkmal aus der Schweiz in der Weltkulturerbeliste Aufnahme fand. Die Aufnahme erfolgte auf Grund des hohen, authentischen Wertes der Bahn und ihrer Einbettung in einer Region mit hoher Dichte von Natur- und Kulturdenkmälern. Auch konnte politisch gewährleistet werden, dass das Streckendenkmal und seine Nahumgebung langfristigen Schutz erfahren.

Nicht Gegenstand der Welterbe-Kandidatur konnte das Rollmaterial sein, da nach den Kriterien des International Councils on Monuments and Sites nur immobile Güter erfasst werden. 1998 wies Gion Caprez nach, dass der historische Fahrzeugbestand der RhB in besonderem Masse **Streckenbezüge** aufweist: die meisten Fahrzeuge wurden speziell für die RhB und ihre Vorläuferbahnen hergestellt. Rollmaterial und Streckenbauten bilden in vielen Fällen **Ensembles**, so die Fahrzeuge der Landquart - Davos-Bahn aus dem Jahre 1889, die 1903 für die Albulabahn bestellten Lokomotiven und die für den exklusiven Tourismus eingesetzten Salonwagen, aber auch die für die Hotelversorgung bestellten Kohlenwagen. Von internationaler Geltung war die frühe Elektrifizierung des Netzes, insbesondere die Engadiner Pionier-Elektrifizierung in Einphasen-Wechselstrom. In etlichen erhaltenen Anlagen zum Betrieb und Unterhalt der Triebfahrzeuge zeigt sich die Eisenbahn als Gesamtwerk, so in den Werkstätten und im Ringsegment-Depot Landquart, in der mit einer frühen Betonkuppel überdachten Drehscheibe auf Bernina-Hospiz, in den erhaltenen Transformatorenturmbauten oder in Wasserfassungseinrichtungen, die bis heute den Dampfbetrieb auf dem Netz ermöglichen.

Im schweizerischen und durchaus auch im internationalen Vergleich weist die historische Fahrzeugsammlung der RhB eine besonders **hohe Repräsentativität bezüglich Funktionen, aber auch bezüglich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Eisenbahn** auf. Die Sammlung umfasst wichtigste Dampf- und Elektrolokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen, wogegen in den meisten anderen Sammlungen Triebfahrzeuge über- und Güterwagen stark untervertreten sind. Einzelne Fahrzeuge gehören zu den letzten erhaltenen ihrer Gattung, sie sind von internationaler technikgeschichtlicher Bedeutung (Ge 2/4 205, Ge 4/6 353), andere haben hervorragende gestalterische Bedeutung (Krokodil C'C', Triebwagen fliegender Rhätier 1939). Das historische RhB-Rollmaterial dokumentiert die wichtigsten Bündner Wirtschaftszweige bis hin zum Kraftwerksbau (Zementwagen "Mohrenkopf"): "Wenn eine Reserve von restaurierbaren Personen- und Güterwagen erhalten bleibt, kann der historische Wagenpark der RhB auch von der zahlenmässigen Repräsentativität bestehen" (Caprez).

## 2.2. Prioritäre Erhaltungsempfehlungen

Die Beschaffung von neuem Rollmaterial hat die eh schon zu kleinen Abstellkapazitäten weiter eingeschränkt und zur beschleunigten Verschrottung von älteren Fahrzeugen geführt. Darunter befindet sich auch historisches Rollmaterial. Zudem sind viele aufgelistete Fahrzeuge im Freien abgestellt, was künftig immer aufwändigere Renovationen nach sich ziehen wird. Ein besonders krasses und vertragswidriges Beispiel ist die wahrscheinlich weltweit letzte betriebsfähige Grossmotorenlok Ge 2/4 205 von 1913, die 1974 bis 2004 vor dem Technikum Winterthur im Schaubetrieb auf Rollen gezeigt werden konnte. Bei der Abgabe an den Club 1889 wurde mit der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaft ZHAW vertraglich vereinbart, dass die Lok witterungsgeschützt abgestellt werden müsse. Sie steht seither im Vorbahnhof von Arth-Goldau im Freien. Aus den hier kurz zusammengefassten Umständen ergeben sich folgende Investitionsprioritäten:

### 1. Forderung

Bevor in Rollmaterial investiert wird, soll für **mehr gedeckte Abstellplätze** gesorgt werden. Das Projekt für eine Einstellhalle im Vorbahnhof Samedan soll forciert werden. Für Bergün war eine Fahrzeughalle geplant. Als sie aus Kostengründen nicht verwirklicht wurde, wurden rasch einige historische Fahrzeuge aus Platzgründen entsorgt. Die geplante Halle in Samedan reicht als geschützte Remise für Fahrzeuge zwischen Einsätzen, ist aber nicht öffentlich zugänglich und hat zu wenig Raum, die Fahrzeuge zu präsentieren. Eine Halle, wo historische Fahrzeuge anders als im Betriebseinsatz erfahren werden können, ist nicht in Sicht. Deshalb soll in Bergün die Lok 407, und ev. auch 205, unter ein Schutzdach kommen.

### 2. Forderung

Absolute Priorität bei der Rollmaterialerhaltung soll die Rettung der international bedeutenden, im Freien verrottenden **Ge 2/4 205** haben: Strassenüberfuhr in die Hauptwerkstätte Landquart, Renovation des Kastens, Kontrolle und Wartung aller Lager und Apparate, zweistufiges Projekt beim Bahnmuseum Bergün für ein Gleis mit Rollen und Witterungsschutz für eine spätere Wiederinbetriebnahme.

### 3. Forderung

Ein Investitionsplan soll für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Erhaltung von populären Triebfahrzeugen und der Erhaltung von oft vernachlässigten Güterwagen sorgen. Der technologische und betriebliche Wandel bei der RhB soll von Fachpersonen begleitet werde, die diesen dokumentieren. Beispiel kann eine Dokumentationssammlung zur Vakuumbremse im Bahnmuseum Bergün sein.

### 3. Denkmalpflege und historisches Rollmaterial

Zu diesem Thema hat Christian Hanus 2007 seine Dissertation veröffentlicht. Die breite Auslegeordnung geht wenig auf die aktuellen Sicherheits- und Technikanforderungen als Gefahren für die historische Substanz ein (z.B. auf die Einführung des European Train Control Systems I und II für 50'000 bis 500'000 Franken pro Triebfahrzeug oder die schrittweise Abschaffung der Vakuumbremse bei der RhB) - und noch weniger auf die in der Schweiz besonders überspitzte einseitige Erhaltungsmanie ("Die Ae 4/7 10938 hat als eines der wenigen Exemplare ihrer Art überlebt" - 22 (!) dieser 120 Tonnen schweren Maschinen werden an verschiedenen Orten gehortet). Ich erlaube mir an dieser Stelle, meine Thesen zur Erhaltungsszene für historische Eisenbahnobjekte in der Schweiz zu wiederholen:

- Es bleiben zu wenig historisch wertvolle Hoch- und Tiefbau-Ensembles intakt erhalten - diesbezüglich ist das **Welterbe Albula-Berninabahn eine grosse Chance**.
- Es gibt sehr wenige umfassende Sammlungen, die alle Belange des Eisenbahnwesens umfassen und dauernd öffentlich zugänglich sind. Das Bahnmuseum Albula in **Bergün** gehört zu den Ausnahmen.
- Es gibt viele kleine Standorte für die Aufbewahrung und für die Wartung von historischem Eisenbahnmaterial. Und es beschäftigen sich viele kleine Gruppierungen, die vor allem ehrenamtlich arbeiten, mit der Erhaltung von historischen Eisenbahnobjekten, auch bei **Historic RhB**.
- Es gibt wenig Standorte für grosse Revisionen von historischem Eisenbahnmaterial. Für elektrische Fahrzeuge mit Schweizer Herkunft, die wegen des notwendigen Know-hows und der Ersatzteillagerhaltung kaum im Ausland revidiert werden können, sind es vor allem die **Werkstätten RhB-Landquart** und BLS-Spiez und Bönigen. Für Dampflokomotiven haben sich Werkstätten in Tschechien, Polen und in Deutschland-Ost auf effiziente und günstige Instandhaltungsarbeiten spezialisiert.
- Es wird zu viel historisches Rollmaterial aufbewahrt: im Verhältnis zu den Wagen gibt es zu viele Triebfahrzeuge, ferner zu viele technikgeschichtlich wenig bedeutende Objekte und zu viele gleichartige Objekte.
- Es besteht in der Schweiz ein Unterangebot an gedeckten Abstellplätzen für historisches Rollmaterial, vor allem bei "Inselnetzen" wie der RhB.
- Es herrscht ein Überangebot für historische Züge, was ein aufwändiges Marketing bedingt. Am publikumswirksamsten sind Institutionen mit fahrplanmässigem Einsatz von historischem Rollmaterial.
- Bei der Erhaltung von historischem Eisenbahnmaterial wird sehr oft nicht entsprechend den Kenntnissen und Anforderungen der Eisenbahndenkmalpflege vorgegangen, das heisst, viele Restaurierungen vernichten die Originalsubstanz. Bei viel genutzten fahrplanmässigen Angeboten ist rechtzeitig zu überlegen, ob mit Replikaten gefahren werden soll, statt Originalfahrzeuge zu verschleissen.
- Bezüglich Aufarbeitung sollten die von Kilian Elsasser für das Verkehrshaus festgehaltenen Kriterien angewendet werden: So viel wie nötig, so wenig wie möglich. Für die Betriebsfähigkeit darf nicht jeder Eingriff und erst noch ohne Dokumentation gerechtfertigt werden: Achtung auf Radsätze, Fahrgestell, Bremssystem, Kasten, Innenausbau, Reversibilität der Veränderungen.



---

## 4. Bestandesaufnahme

### Rollmaterial- und Strecken-Ensembles - ein kurzer Überblick

Die Rhätische Bahn RhB und die mit ihr fusionierten Bahnen bilden bis heute ein Inselnetz in Meterspur. Nicht kompatibel mit dem europäischen Normalspurnetz, erfolgten die Rollmaterialbeschaffungen jeweils eng verbunden mit den speziellen Anforderungen der mit starken Steigungen, engen Radien und für geringe Achslasten erbauten neuen Linien. Die Fahrzeuge der RhB sind deshalb in besonderer Masse an die Bahninfrastruktur des Kantons Graubünden gebunden. Sie bilden ein Ensemble mit den Strecken, auf die ihr Pflichtenheft abgestimmt ist. Wohl konnten etliche Lokomotiven und Wagen als Occasionen an andere Meterspurbahnen veräußert werden, doch blieben wegen der Ortsgebundenheit im Vergleich zu anderen Bahnen überdurchschnittlich viele historische Fahrzeuge auf dem Netz der RhB erhalten. Die in vielen Publikationen zur RhB dargestellte Baugeschichte sei hier wegen der engen Beziehung zum Rollmaterial kurz rekapituliert

(Einphasenwechselstrom = 11'000 Volt 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hertz):

#### **1889 Prättigau**

Landquart - Klosters, Dampf, 1921 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1890 Davos**

Klosters - Davos-Platz, Dampf, 1920 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1896 Rhein - Hinterrhein**

Landquart - Reichenau - Thusis, Dampf, 1921 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1903 Vorderrhein**

Reichenau - Ilanz, Dampf, 1922 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1903 - 1904 Albula**

Thusis - Celerina, Dampf, 1919 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1904 St. Moritz**

Celerina - St. Moritz, Dampf, 1913 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1907 Misox**

Bellinzona - Mesocco, von Anfang an Gleichstrom 1'500 Volt, Teilstilllegung 1972

#### **1908 Oberengadin**

Samedan - Pontresina, Dampf, 1913 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1908 - 1910 Bernina**

Celerina - Campocologno, von Anfang an Gleichstrom 750Volt, ab 1935 1'000 Volt

#### **1909 Landwasser**

Davos-Platz - Filisur, Dampf, 1919 Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1913 Unterengadin**

Bever - Scuol, von Anfang an Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung

#### **1914 Arosa**

Chur - Arosa, von Anfang an hohe Spannung 2'200 Volt=, 1997 Einphasenwechselstrom  
Der Erste Weltkrieg beendete den Bahnbau im Bündnerland mit Ausnahme der Furka-Oberalp-Bahn (1912 - 1926) und der Vereinabahn (1999). Die Projekte unterhalb von Scuol und oberhalb von Mesocco blieben unvollendet. Neben der Streckenführung der Albula- und der Berninabahn ist die frühe und vollständige Elektrifizierung, vor allem ab 1913 im wegweisenden Einphasenwechselstromsystem, von internationaler Bedeutung.

## Die Herstellerfirmen des RhB-Rollmaterials

Die RhB und die mit ihr fusionierten Bahnen bestellten ihr Rollmaterial mit wenigen Ausnahmen bei den führenden schweizerischen Industrieunternehmen. So umfasst das erhaltene historische Rollmaterial heute bedeutendste Zeugen der nationalen Industriekultur:

### Lokomotivbau

**Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM Winterthur** baute alle Dampflokomotiven und die mechanischen Teile aller elektrischen Lokomotiven der RhB. Die 1871 gegründete Firma beschäftigte bis zu 3000 Leute und ging 1966 an den Sulzer-Konzern. 6000 Lokomotiven verliessen die Winterthurer Fabrikhallen. Nach einem Management-Buyout ging die Restproduktion 2007 an Stadler Rail, welche in Oberwinterthur ein neues Werk eröffnete. Das alte Werk ist seit 2012 geräumt und wird teilweise neu überbaut.

### Lokomotivausrüstung

#### Die Elektrizitätsgesellschaft Alioth EGA Münchenstein

Alioth lieferte die Gründerausrüstung der Beninabahn, insbesondere alle Lokomotiven und die elektrischen Teile der Triebwagen, aber auch die Fahrleitungsanlage und die Umformerwerke. Hervorgegangen aus einem Basler Textilunternehmen, war sie 1881 eine Gründung von Rudolf Alioth mit dem Elektropionier Emil Bürgin. Alioth lieferte die Generatoren für das damals grösste Kraftwerk, Rheinfelden, und für die Chamonix-Fayet-Bahn 124 Motorwagen. 1913 gingen die Alioth-Werke Münchenstein mit rund 1000 Mitarbeitern an die BBC, welche das Areal 1994 an den Kanton Basel-Land verkaufte.

**Die Maschinenfabrik Oerlikon MFO Zürich** war bei der RhB massgeblich an der Pionier-Elektrifizierung mit Einphasen-Wechselstrom beteiligt. Sie elektrifizierte vor ihren Toren 1904 selbst eine Versuchsstrecke. Weitgehend original aus dem Jahre 1914 erhalten ist die Ge 4/6 353. Die 1882 durch Übernahme einer Vorgängerfirma entstandene Fabrik beschäftigte bis zu Fusion mit der BBC vor 1969 bis zu 4500 Leute. Vom MFO-Areal Oerlikon stehen noch das verschobene Verwaltungsgebäude und einzelne Fabrikhallen.

**Die Brown Boveri & Cie BBC Baden** lieferte die elektrischen Teile für die Ge 2/4 205 und 222, die C'C'-Krokodile und die Ge 4/4'. Die 1891 gegründete Firma expandierte rasch und rüstete nach dem Kauf der Alioth-Werke ihre Lokomotiven in Münchenstein aus. Im Fusionsjahr mit der schwedischen Asea, 1988, beschäftigte BBC 100'000 Leute, 15'000 allein in Baden. Der ABB-Konzern wurde auf gegen 400'000 Beschäftigte aufgeblasen und verlor dann mit Verkäufen, unter anderem des Lokomotiv- und Kraftwerkgeschäfts, fast 300'000 Mitarbeitende. Das Areal Baden ist weitgehend neuen Dienstleistungsnutzungen zugeführt worden.

**Die SAAS Sécheron Genf** wurde als Westschweizer Firma in der Südostschweiz wenig in Lieferungen einbezogen. Für die Berninabahn rüstete sie die Lok 182 aus. Das 1891 beim Vorbahnhof Genf-Cornavin gegründete Werk ging 1969 an die BBC. 1983 beschäftigte Sécheron 1230 Menschen. Nach einer 1995 gescheiterten Liegenschaftenspekulation entstanden neue Überbauungsprojekte, 2005 wurde das Areal weitgehend geräumt.

## Wagenbau

**Die Schweizerische Industriegesellschaft SIG Neuhausen** war der Hauptlieferant für einen Grossteil der Wagen der RhB und ihrer Vorläufergesellschaften. Als Spezialfirma für den Drehgestell- und den Luxuswagenbau konstruierte sie auch die Speise- und die Salonwagen, von denen 1931 ursprünglich eine Serie an die Montreux-Oberland-Bahn geliefert wurde. Die bereits 1853 über dem Rheinfall gegründete Firma beschäftigte über 10'000 Menschen. Sie löste sich mit Ausverkäufen ab 2004 auf. Im Fabrikgelände über dem Rheinfall finden seit 2012 Abbrüche und Umnutzungen statt.

**Die Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren SWS** war der zweitgrösste Lieferant von Wagen für die RhB. Gegründet 1895, beschäftigte sie bis zu 2000 Arbeiter. Nach dem Verkauf an Schindler wurden die Fabrikationsgebäude 1985 weitgehend weggesprengt, um für Dienstleistungsbetriebe Platz zu machen.

**Die Hauptwerkstätte Landquart der RhB HW Lqt** erstellte für die RhB und andere Bahnen Personen- und Güterwagen, entweder neu oder als Umbauten (C 2247 und 2247 für die Chur-Arosa-Bahn)

Ausländische Hersteller von Rollmaterial für die RhB und ihre Vorläuferbahnen waren unter anderen

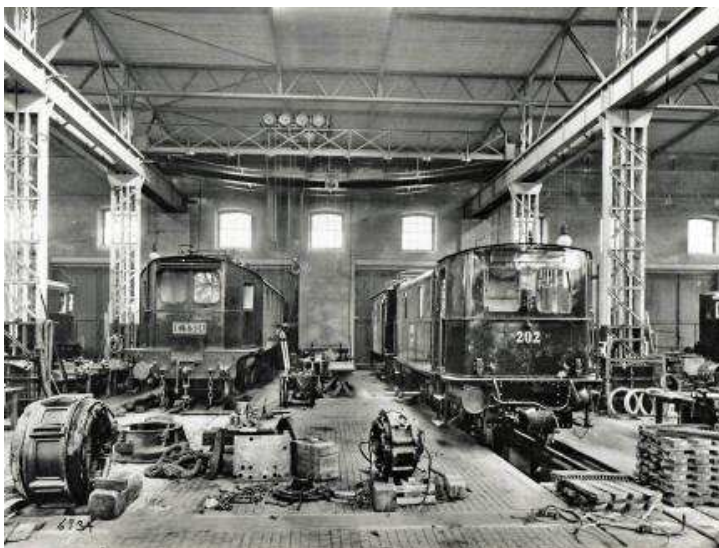
**die Waggonfabrik Nürnberg** (K von 1903),

**die Waggonfabrik Rastatt** aus Deutschland (L3 von 1913),

**die Waggonfabrik Stadingen**, gegründet 1901 bei Hanau (Drehschemelwagen 1906),

**Nigaise Delguyé La Louvière** aus Belgien (K von 1903) und

**die Ringhoffer-Werkstätten in Prag-Smichow**. Ringhoffer lieferte die in dieser Untersuchung nicht berücksichtigten sechs Gründertriebwagen der Bellinzona-Mesocco-Bahn, von denen einer noch vorhanden ist. Das Werk entstand 1852 in Prag-Smichow und wurde unter Tatra 1952 – 1999 zum grössten Tramhersteller der Welt. Seither dienen einige Hallen als Shoppingcenter.



Alioth-Werke in Münchenstein im BBC-Übernahmejahr 1913 mit RhB Ge 2/4 202. sig.HB

#### 4.1. Dampflokomotiven, Dampfschneesleuder

Die RhB beheimatet 5 dampfbetriebene Fahrzeuge, welche die Geschichte der Gründerzeit der Bahn und die Anforderungen der wichtigsten Linien gut repräsentieren.

Die erste Generation des Lokomotivparks der Landquart - Davos-Bahn, der Vorderrhein- und der Albula-Bahn bestand aus  
16 "Mogul"-Tenderlokomotiven und aus  
12 Mallet-Lokomotiven.

Die ersten beiden Gelenklokomotiven mit zwei mal zwei angetriebenen Achsen nach dem Prinzip des Genfer Ingenieurs Anatole Mallet wurden bei Maffei in München beschafft. Sie kamen 1891 auf der Steilrampe Klosters - Davos zum Einsatz. Zwei Nachbeschaffungen bei SLM dienten der Bewältigung des wachsenden Verkehrs, der mit der Eröffnung der Albula-Linie zu erwarten war. Die leistungsfähigen, aber im Unterhalt aufwändigen Maschinen wiesen drei verschiedene Bauformen auf. Sie wurden nach dem Erhalt modernerer Fahrzeuge als Occasionen nach Madagaskar, Brasilien, Spanien und an schweizerische Schmalspurbahnen verkauft, wo keine überlebt hat.

Die im Betrieb beliebten kleineren "Mogul"-Lokomotiven wurden in der ersten Bauform 1889 in 5 Exemplaren an die Landquart - Davos-Bahn geliefert und anschliessend in einer etwas stärkeren Ausführung bis 1911 an die RhB. Die SLM exportierte diesen erfolgreichen Loktyp mit Abweichungen an verschiedene Bahnen. Nach der Lieferung stärkerer Lokomotiven kamen die G 3/4 bei der RhB auf den Talstrecken zum Einsatz, später im Rangier- und im Baudienst - dies auch als Occasionen auf anderen Bahnen und in verschiedenen Ländern. Die bereits 1928 ausrangierte Nummer 1, "Rätia", wurde 1947 für das künftige Verkehrshaus aufbewahrt. 1970 fand sie auf der Museumsbahn Blonay - Chamby Unterschlupf. Seit dem RhB-Jubiläum 1988 ist sie wieder auf dem alten Stammnetz in Betrieb. Dank diesem Lebenslauf ist **"Nr. 1" weit gehend im Originalzustand** erhalten, während die **Nr. 11 von 1903, "Heidi", modernisiert** und auf Ölfeuerung umgebaut wurde.

Die zweite Generation von RhB-Dampflokomotiven wuchs mit 29 in den Jahren 1904 - 1915 von SLM gelieferten Lokomotiven zur grössten je für die "Bündner Staatsbahn" gebauten Lokomotivserie an. Ein grosser Kessel, schöne Proportionen des Fahrwerks und die technisch fortschrittliche Konstruktion machten diese Maschine zur typischen RhB-Dampflokomotive. Die Lokomotiven **107 und 108 sind in einem weit gehend originalen Zustand** betriebsfähig erhalten, sie können für schwere Züge in Doppeltraktion eingesetzt werden.

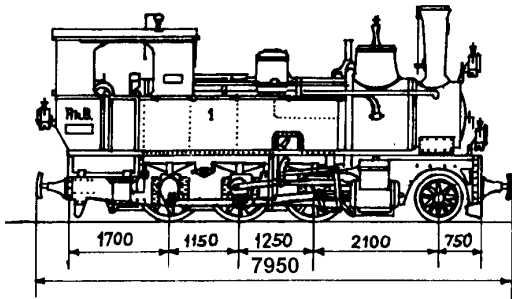
Für Dampflokomotiven des Stammnetzes bestehen im Ringsegment-Depot Landquart zwei seit der Dampfzeit unveränderte Unterhaltsgleise. Eine Besonderheit der RhB ist ferner die erhaltene Dampf-Infrastruktur mit Wasserfassungsmöglichkeiten und Drehscheiben, welche das durchgehende Befahren aller Stammstrecken ermöglichen.

Eine Sonderstellung im Park der Dampffahrzeuge nimmt die selbst fahrenden Bernina-Schneesleuder ein. Mit der Eröffnung der elektrischen Berninabahn zwischen dem Engadin und dem Veltlin wurde zuerst versucht, den Winterbetrieb mit von Motorwagen geschobenen Schneepflügen zu ermöglichen. Da dies nicht ausreichte, wurde eine in der Eisenbahngeschichte einzigartige Lösung gesucht, die eine Schneeräumung auf den 70%-Rampen, in 45-Meter-Radien, mit nur 7,5 Tonnen Achslast möglich machte. Da bei den engen vorherrschenden Radien die Schubkraft nicht von einem anderen Fahrzeug übertragen werden durfte, entwarf die SLM in Winterthur eine Lokomotivmaschine nach der Bauart Meyer mit zwei dreiachsigen Drehgestellen und vier gegeneinander gerichteten Zylindern und über dem Rahmen zusammen mit dem Dampfkessel eine dritte Zwillingsdampfmaschine für den Schleuderrad-Antrieb. Beiden in den Jahren 1911 und 191. gelieferten Maschinen existieren noch **weitgehend im Originalzustand. Die Xrotd 9213 ist betriebsfähig** als Reserve und historisches Fahrzeug dem Depot Pontresina zugeteilt. Auf Bernina-Hospiz besteht die für dies Schleudern zum Abdrehen erstellte, mit einer Betonkuppel gedeckte Drehscheibe. In Bernina Suot besteht die Rotunde mit Betonkuppel, aber ohne Gleiszufahrt.

Nach Dosch 1984 ist die Rotunde Landquart 1905/1908 von Meinrad Lorenz erbaut worden. Es scheinen Zeichnungen zu existieren, nach denen sich Maillart mitbeworben hat, aber nicht berücksichtigt wurde



Lok 107 von 1906 im von Robert Maillart mit gestalteten Betonskelett-Lokdepot von 1905, Landquart 2013. H.P. Bärtschi E1311-063

**RhB 1: Tenderdampflok "Rhätia"**

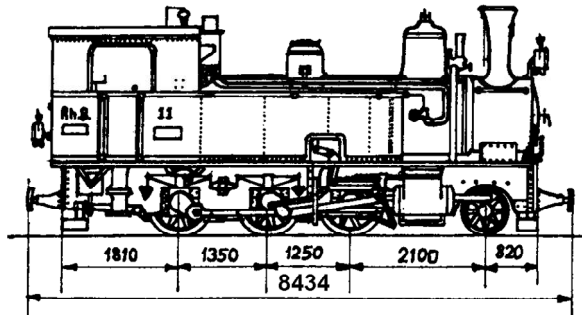
Typenskizze RhB/Club 1889



Engadin 1989 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1889 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik</b>
Typ	1'C n2t "Mogul"-Nassdampf-Tenderlokomotive
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	LD/RhB 1-5,2-4†,Sardegna SLM 527-547,645-652, 1 erhalten, Libanon 849-854, 3 erhalten in Damaskus
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell, Radsatz original	3 gekuppelte Triebachsen in Aussenrahmen, 1 Laufachse
Bremssystem teils original	Vakuum-, Gegendruckbremse, teilerneuert, Handbremse
Kessel original + Unterhalt	Nassdampf 12 bar, Kohlefeuerung
Innenausstattung original	Führerstand weitgehend mit Original-Armaturen
Mechanik original	2-Zylinder-Zwillingsmaschine 250 PS, Flachschieber
Elektrische Ausr. erneuert	Dampfturbogenerator um 1970, Elektrifizierung der originalen Petrollaternen.
<b>Historische Bedeutung</b>	Weit verbreitete Bauart, bei SLM für verschiedene Bahnen gebaut, vom gleichen Typ mehrere erhalten
National	1. Lokomotive der Landquart-Davos-Bahn, Originalkessel
Quellen	SBZ 2/1890, Moser 1966, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz/Eigentum, Standort	RhB Landquart
<b>Zielvorstellung, Investition</b>	Sorgfältiger Unterhalt
Fahrtüchtig halten	Ja, mit Schwerpunkt auf Konservierung. Kein weiterer Ersatz von Originalteilen im Interesse der Fahrbarkeit
Museal ausstellen	Evtl.
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Lok wurde 1928 ausrangiert und an verschiedenen Orten für ein nationales Eisenbahnmuseum abgestellt. 1970 zur Blonay-Chamby, dort betriebsfähig revidiert, 1988 zurück zur RhB. Nationale Bedeutung als eine der ältesten betriebsfähigen, weitgehend originalen Loks der Schweiz und als Gründerlok der späteren Rhätischen Bahn, zusammen mit den Wagen von und ab 1889. Zeuge der ersten Bestrebungen zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge.



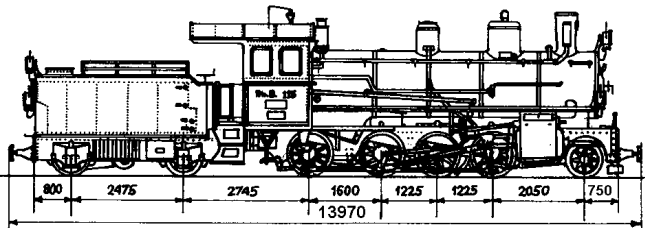
**RhB 11: Tenderdampflok "Heidi"**

Typenskizze RhB/Club 1889



Preda 1968 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1902 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik</b>
Typ	1'C h2t "Mogul"-Heissdampf-Tenderlokomotive
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 6-16 verstärkte Version der von 1-5, 1896 - 1908, Nr. 11 bei RhB, Nr. 14 bei AB erhalten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	3 gekuppelte Triebachsen in Aussenrahmen, 1 Laufachse
Bremssystem	Vakuumbremse um 2010 neu eingebaut, Gegendruckbremse, Handbremse
Kessel	Neu, Überhitzer, Ölfeuerung
Innenausstattung	Führerstand weitgehend mit Original-Armaturen
Mechanische Einrichtung	2-Zylinder-Zwillingsmaschine 300 PS, Flachschieber
Elektrische Ausrüstung	Dampfturbogenerator, elektrische Beleuchtung
<b>Historische Bedeutung</b>	
International	Weit verbreitete Bauart, bei SLM für verschiedene Bahnen gebaut, vom gleichen Typ mehrere erhalten
Regional	Vertreterin der ersten grösseren Lokserie der RhB
Quellen	SBZ 2/1890, Moser 1966, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	In Revision
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz/Eigentum, Standort	Club 1889 Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig halten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	1960er Jahre Star in der Verfilmung von Johanna Spyris "Heidi". Die Lok soll nach der Rekonstruktion unter Erhaltung der äusseren Erscheinung sicherer und günstiger betrieben werden können. Vorgesehen ist der Einsatz mit einer Wagenkomposition mit Stichbogendächern der Jahre 1889 bis 1903. Die ursprünglich identische Lok RhB 14 ist bei den Appenzellerbahnen originaler erhalten

**RhB 107: Schleptender-Dampflokomotive G 4/5**

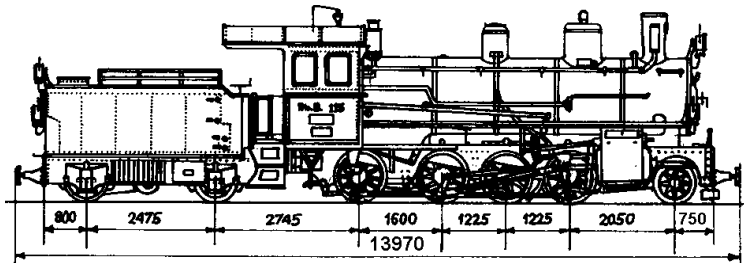
Typenskizze RhB/Club 1889



Disentis 1968 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1906 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik</b>
Typ	1'D h2 Consolidation-Heissdampf-Schleptenderlokomotive
Ähnliche Fahrzeuge	RhB 101-129, erbaut 1904 - 1915, 107, 108 bei RhB erhalten, 118, 123 im Freien in Thailand,
	Vorläufermodell 1901 von SLM für Äthiopien†
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz original	4 gekuppelte Triebachsen in Innenrahmen aus vernieteten Blechen, 1 Laufachse
Bremssystem original	Vakuum- und Gegendruckbremse, Handbremse am Tender
Kessel kaum original, muss im Verlauf von 100 Jahren ersetzt worden sein	Heissdampf 12 bar, Kohlefeuerung, Dampfheizung
Innenausstattung original	Führerstand vollständig mit Original-Armaturen
Mechanische Einrichtung do.	2-Zylinder-Zwillingsmaschine 800 PS, Kolbenschieber
Elektrische Ausrüstung	Generator mit Riemenantrieb am Tender, Batteriebeleuchtung.
<b>Historische Bedeutung</b>	Um 1900 neuartige Bauart, bei SLM für verschiedene Bahnen gebaut, vom gleichen Typ mehrere erhalten
national	Für die Albulabahn konzipiert, Vertreterin der grössten Lokserie der RhB. Hohe Gestaltungsqualität
Quellen	Moser 1966, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Landquart
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältiger Unterhalt
Fahrtüchtig halten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Lokomotive des Zugs mit den Wagen von und ab 1903, leistungsfähige, bewährte Gebirgsbahn-Dampflokomotive



**RhB 108: Schlepptender-Dampflokomotive G 4/5**

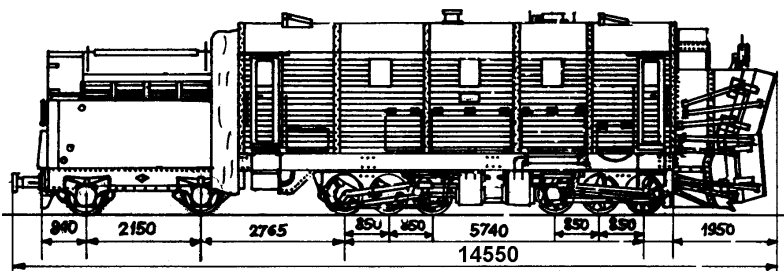
Typenskizze RhB/Club 1889



Valendas/Sagogn 1984

Foto Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1906 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik</b>
Typ	1'D h2 Consolidation-Heissdampf-Schlepptenderlokomotive
Ähnliche Fahrzeuge	RhB 101-129, erbaut 1904 - 1915, 108, 109 bei RhB erhalten, 118, 123 im Freien in Thailand, Vorläufermodell 1901 von SLM für Aethiopien†
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz original	4 gekuppelte Triebachsen in Innenrahmen aus vernieteten Blechen, 1 Laufachse
Bremssystem original	Vakuum- und Gegendruckbremse
Kessel neu 1983	Heissdampf 12 bar, Kohlefeuerung, Dampfheizung
Innenausstattung original	Führerstand weitgehend mit Original-Armaturen
Mechanische Einrichtung do.	2-Zylinder-Zwillingsmaschine 800 PS, Kolbenschieber
Elektrische Ausrüstung	Generator mit Riemenantrieb am Tender, Batteriebeleuchtung.
<b>Historische Bedeutung</b>	Um 1900 neuartige Bauart, bei SLM für verschiedene Bahnen gebaut, vom gleichen Typ mehrere erhalten
National	Für die Albulabahn konzipiert, Vertreterin der grössten Lokserie der RhB. Hohe Gestaltungsqualität
Quellen	Moser 1966, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	zur Zeit findet eine Kesselrevision statt
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältiger Unterhalt
Fahrtüchtig halten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Lokomotive des Zugs mit den Wagen von und ab 1903, leistungsfähige, bewährte Gebirgsbahn-Dampflokomotive

**RhB/Bernina 9213: Dampfschneeschleuder**

Typenskizze RhB/Club 1889



Hospiz 1990 Foto H.Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik</b>
Typ	C'C n4 Meyer-Nassdampf-Schneeschleuder
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	BB/RhB 9214 SLM nicht betriebsfähig auf Blonay-Chamby, nicht selbstfahrende Dampfschneeschleudern RhB 9211†, RhB 9212 Dampfbahn Furka-Bergstrecke
	9213+9214 für 70‰, 45m-Radien und 7,5t Achslast
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell, Radsatz original	2x3 gekuppelte Triebachsen Bauart Meyer
Bremssystem original	Vakuumbremse, Gegendruckbremse, Handbremse
Kessel original	Heissdampf 12 bar, Kohlefeuerung
Innenausstattung original	Führerstand vollständig mit Original-Armaturen
Mechanische Einrichtung do.	2-2-Zylinder-Zwillingsmaschine 400 PS, 1 Zwillingsmaschine 600PS für das Schleuderrad, Kolbenschieber
Elektrische Ausrüstung	Generator mit Riemenantrieb am Tender, Batteriebeleuchtung.
<b>Historische Bedeutung</b> International	1910 neuartige Bauart für steile Strecke, enge Radien und geringe Achslast. 2 für die Berninabahn konzipiert, beide erhalten. Als selbstfahrende Dampfschneeschleuder auf einer elektrischen Überlandbahn einzigartig.
Quellen	SBZ 1911, Moser 1966, Leuenberger 1967
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Pontresina
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältiger Unterhalt
Fahrtüchtig halten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Einzige betriebsfähige, selbstfahrende Dampfschneeschleuder, neben drei erhaltenen RhB-Dampfschneeschleudern steht im Verkehrshaus die Normalspurschleuder der Gotthardbahn. Als Nebenaspekt weist die Schleudermaschine eine frühe Citroen-Pfeilverzahnung auf.

## 4.2. Einphasenwechselstrom-Triebfahrzeuge

Eine technikgeschichtliche Pionierleistung der RhB und ihrer Vorläuferbahnen ist die frühe und vollständige Elektrifizierung ihres Netzes. Wie üblich begann diese vorerst mit der Gleichstromtechnik, wobei die Misoixer Bahn 1907 mit der damals hohen Spannung von 1'500 Volt, die Berninabahn ab 1908 mit 1'000 Volt und die Chur-Arosa-Bahn mit 2'400 Volt elektrifiziert wurde. Bei der Stammnetz-Elektrifizierung entschied sich die Direktion der RhB für das wegweisende Einphasenwechselstrom-System mit 11'000 Volt und  $16^{2/3}$  Hertz. Dabei wurde die Unterengadiner Linie gleich von Anfang an elektrisch betrieben. Sie gehörte somit 1913 zu den weltweit ersten mit diesem Stromsystem betriebenen Bahnen - gleichzeitig mit der ebenfalls 1913 eröffneten Lötschbergbahn.

Um 1914 waren auf dem Gebiet des Kantons Graubünden Beispiele für die wichtigsten konkurrierenden Elektrifikationssysteme zu finden:

- Gleichstrom niedriger Spannung (Berninabahn), war auf Tram- und Überlandstrecken, aber auch kurzen Strecken von Hauptbahnen bevorzugt
- Gleichstrom hoher Spannung, propagiert von General Electric und BBC (Chur-Arosa), stand auch für die SBB zur Diskussion, setzte sich später u.a. in Italien durch
- Wechselstrom hoher Spannung 16.7Hz, die Wahl der „Studienkommission“, die sich für Schweizer Hauptbahnen, D und OE durchsetzte. Dass die RhB sich für dieses System entschied, zeigt ihr Selbstverständnis als Teil des Hauptbahnnetzes.

Vorangegangen waren 1905 Versuche auf der SBB-Strecke Seebach-Wettingen durch die Maschinenfabrik Oerlikon. Die SBB übernahmen jedoch diese Einrichtung nicht und beschlossen erst in der Kohlennot der Ersten Weltkrieges die Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung, vordringlich für die Gotthardbahn, welche erst zusammen mit den letzten RhB-Strecken 1922 vollständig auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde.

Die ersten RhB-Elektrolokserien umfassten 7 1912 - 1913 abgelieferte gleichartige Ge 2/4 und 8 1912 - 1918 abgelieferte Ge 4/6 mit unterschiedlichen Konstruktionen. Aus der Pionierzeit der RhB-Elektrifizierung sind vom kleineren und vom grösseren Lokomotivtyp je ein Exemplar **weitgehend im Originalzustand erhalten: die Ge 2/4 205 und die Ge 4/6 353**. Ihre unterschiedliche Motorenkonzeption geht auf die elektrotechnischen Entwicklungen der Region Winterthur - Zürich - Baden und auf die Konkurrenz zwischen der BBC Baden und der Maschinenfabrik Oerlikon zurück. Das Technikum Winterthur hatte die Ausbildung für Elektrotechniker 1886 eingeführt. Zwei Jahre zuvor hatte die SLM ihre Elektroabteilung gegründet. Diese ging später zur Maschinenfabrik Oerlikon und schliesslich zur BBC/ABB über. Die 1913 von BBC/SLM abgelieferte Ge 2/4 Nr. 205 ist die älteste betriebsfähige und original erhaltenen Einphasenwechselstromlokomotive mit langsam laufendem Grossmotor. Die 1914 von MFO/SLM abgelieferte Ge 4/6 Nr. 353 ist die älteste betriebsfähige und original erhaltenen Einphasenwechselstromlokomotive mit schnell laufenden, kleineren Motoren, welche ab diesen Baujahren die langsam laufendem Grossmotoren verdrängten. Auf dem Netz der RhB erhalten ist die im elektrischen und mechanischen Teil weitgehend modernisierte, aber äusserlich wenig veränderte Ge 2/4 Nr. 222.

Die Energienot führte während des Krieges zum Beschluss des Volkswirtschaftsdepartements, auch so genannte Nebenlinien zu elektrifizieren. Dabei erforderte die Vollelektrifizierung der RhB die Bestellung einer leistungsfähigen Gebirgslok. Sie wurde noch dem Vorbild der SBB-Krokodile konzipiert. Bei dieser Bauart bilden der Transformator und die Führerstände eine gelenkig auf zwei dreiachsige Triebgestelle aufgesetzte, brückenförmige Mittelpartie. 1921 bis 1929 lieferten SLM und BBC 15 der formschönen Ge 6/6<sup>I</sup> ab. Erhalten sind bei der RhB die betriebsfähigen Lokomotiven **414 und 415 und die Museumslok 407 weitgehend im Originalzustand.**

Die Aufhebung des Autofahrverbots im Kanton Graubünden verschärfte in den 1930er Jahren die Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse.

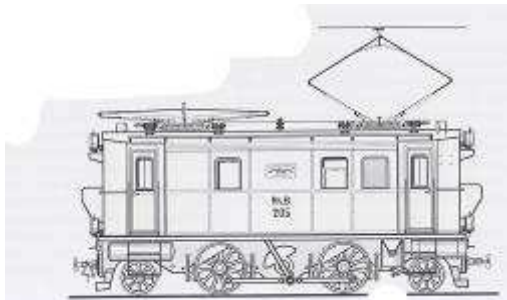
Der Trend zum Leichttriebwagen mit Stromlinienform ist weltweit, was die internationale Bedeutung des „Fliegenden Rhätiers“ belegt.

Die RhB reagierte darauf nach dem Vorbild der SBB, welche Leichtstahlkompositionen und Schnelltriebwagen einführten. 1938 bestellten die RhB vier Leichtschnellzugtriebwagen und 8 Leichtstahlwagen. Die Fahrzeuge weisen selbsttragende Stahlkasten mit nahtlos verschweissten Aussenwänden und rahmenlose Senkfenster auf. Zur Erhaltung vorgesehen ist der 1939 von SWS und BBC abgelieferte **Triebwagen 501**, welcher im elektrischen Teil, im Bremssystem und an den Führerständen wesentliche Veränderungen erfuhr. Zusammen mit den dazu gehörenden Leichtstahlwagen bildet er ein Pionier-Ensemble der ersten modernen Fahrzeuggeneration der RhB.

Der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg forcierte die Modernisierung des Rollmaterialparks. Nach dem Vorbild der laufachslosen Hochleistungslokomotiven Ae 4/4 der BLS und der Re 4/4<sup>I</sup> der SBB kamen bei der RhB 1947 - 1953 10 Ge 4/4<sup>I</sup> in Betrieb. Den elektrischen Teil lieferten die bereits vor ihrer Fusion für derartige Aufgaben zusammengeschlossenen Firmen BBC und MFO. Visuell erhielten die Ge 4/4<sup>I</sup> durch den Anbau neuer Führerstände ab 1986 ein neues Erscheinungsbild. Ab 1958 und bis 1965 kamen auch die zweiteiligen Ge 6/6<sup>II</sup> in Betrieb. Diese Serie ist noch vollständig in Betrieb. **Es ist abzuwägen, welche Ge 4/4<sup>I</sup> oder Ge 6/6<sup>II</sup> in den Bestand der historischen Fahrzeuge der RhB übernommen werden soll.**



Schaubetrieb mit der Ge 2/4 205  
am Technikum Winterthur 1999 Foto H.P. Bärtschi

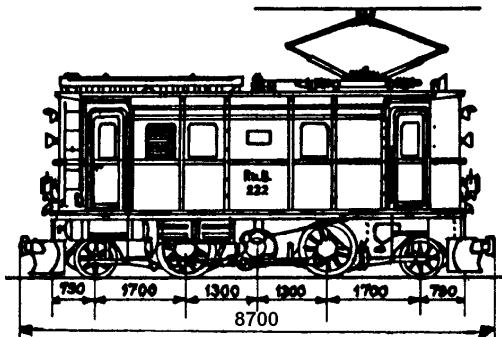
**RhB 205: "Grossmotorlok"**

Typenskizze Finke



Arth Goldau 2010 Foto Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1913 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	1'B'1 W1, einmotorige Wechselstromlok Ge 2/4
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 207 mit aufgeschnittenem Motor im Verkehrshaus, RhB 204 umgebaut zu RhB 222, ex 201-203, 206†
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell, Radsatz original	2 gekuppelte Triebachsen in Innenrahmen, 2 Laufachsen
Bremssystem original	Vakuumbremse
Kessel original	Rahmen mit 1 Déri-Grossmotor 300PS-
Innenausstattung original	Führerstände mit Original-Armaturen
Mechanische Einrichtung do.	Schrägstange ohne Übersetzung auf Blindwelle
Elektrische Ausrüstung original	Transformer, Hilfsantriebe für Druckluft und Vakuum
<b>Historische Bedeutung International</b>	Für eine der weltweit ersten Einphasenwechselstrom-Elektrifizierungen konzipierte Lokomotive, mit ziemlicher Sicherheit weltweit die letzte betriebsfähige Grossmotor-Elektrolok
Quellen	Brüngger 1977, Finke 1998, Caprez 1998, Bärtschi 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	1974 - 2003 Schaubetrieb auf Rollenlager als Ausbildungsobjekt der Zürcher Fachhochschule Winterthur
Revision aktuell/vorgesehen	Die Lok steht teilweise demontiert im Freien, Notmassnahmen sind dringend
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	Club 1889, in Arth-Goldau der Witterung ausgesetzt
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen	Ja, auf Rollen an Ort, nicht auf Strecke
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein, denkmalpflegerisch bedeutendstes Objekt der RhB
<b>Bemerkungen</b>	Die Lok wurde ab 1998 von der Gruppe Industrie- und Bahnkultur betrieben und per 31. 3. 2003 dem Club 1889 zu Händen des Bahnmuseums Bergün übergeben

**RhB 222: Umbaulok Ge 2/4**

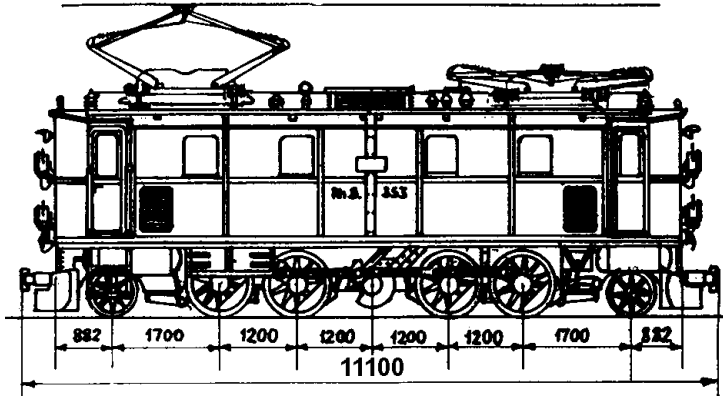
Typenskizze RhB/Club 1889



Unterengadin 1989 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1913/1946 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	1'B'1 W1, einmotorige Wechselstromlok Ge 2/4
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Von den 7 Ge 2/4 sind Nr. 205 und 207 mit weitgehend originaler Substanz erhalten, Nr. 204 wurde als Nr. 222 1946 erneuert
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	2 gekuppelte Triebachsen in Innenrahmen, 2 Laufachsen
Bremssystem	Vakuumbremse mit Kolben-Vakuumpumpe von einer Lok 601-604, Druckluft-Rangierbremse, el. Widerstandsbremse, Handbremse
Kasten	Rahmen mit neuem 610PS-Schnellläufer-Motor 1946
Innenausstattung	Führerstände 1972 teilmodernisiert
Mechanische Einrichtung	1946 Übersetzungsgetriebe, auf Blindwelle von 1913
Elektrische Ausrüstung	1946 neuer SBB-Re 4/4'-Motor, ca. 1985 neuer Stromabnehmer
	Transformer, Druckluft/Vakuum-Antriebe 1913-72
<b>Historische Bedeutung</b> Regional	Mit der Lok 353 ist es die letzte betriebsfähig, äusserlich erhaltene Lok aus der Anfangszeit der Pionierelektrifizierung in Einphasenwechselstrom. Ab 1946 als Vorspannlok für die Albulastrecke in Samedan stationiert.
Quellen	Brüngger 1977, Finke 1998, Caprez 1998, Bärtschi 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Letzte Grundüberholung und Modernisierung 1972
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Vorspann- und Zuglok für die Wagen vor und ab 1913



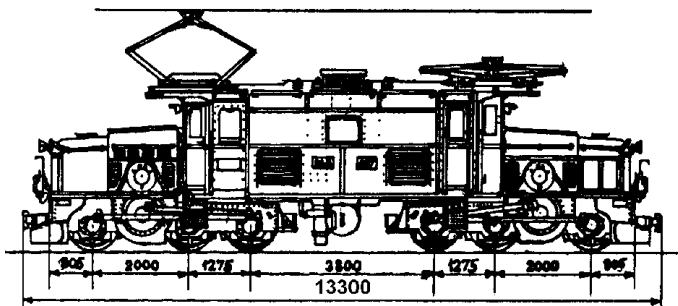
**RhB 353: Pionierlok Ge 4/6**

Typenskizze RhB/Club 1889



Pontresina 1983 Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1914 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik und Maschinenfabrik Oerlikon</b>
Typ	1'D'1 W2, zweimotorige Wechselstromlok Ge 4/6
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Von den 8 Ge 4/6 ist neben Nr. 353 Nr. 391 (SLM/AEG) im Museum für Verkehr und Technik in Berlin erhalten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell, Radsatz original	4 gekuppelte Triebachsen in Innenrahmen, 2 Laufachsen. Triebachsen und Laufgestell identisch mit Lok 107/108
Bremssystem	Vakuumbremse vollständig und original, Rekuperationsbr.1921, Handbremse
Kasten original	Symmetrischer Aufbau, nicht Form follows Function
Innenausstattung	Führerstände 1955 teilmodernisiert
Mechanische Einrichtung orig.	Getriebe auf Schrägstange zur Blindwelle
Elektrische Ausrüstung original	Transformer, 2 400PS-Schnellläufer-Motoren, 1955 Integra-Zugsicherung, 1985 neue Stromabnehmer
<b>Historische Bedeutung</b>	
International	Einzige weitgehend originale, betriebsfähige Lok mit schnell laufenden Motoren von 1914, eine Pionierleistung der Einphasenwechselstrom-Elektrifizierung
Quellen	RhB 1913, SER 1/1983, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Letzte Grundüberholung und Modernisierung 1955
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Zuglok für Personen- und Güterwagen vor und ab 1913

**RhB 407: "Krokodil CC"**

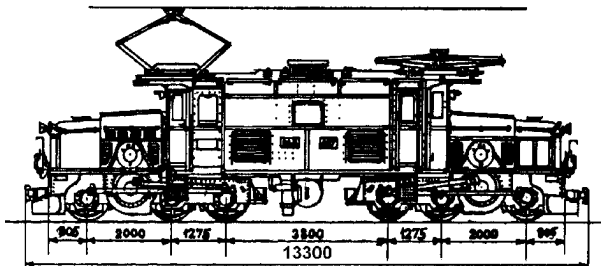
Typenskizze RhB/Club 1889



Bergün 2010 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1929 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	C'C W2, zweimotorige Wechselstromlok Ge 6/6'
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 401 - 415 SLM/BCC 1921 - 1929, † ausser 402 im Verkehrshaus, 406 in Kerzers, 407 in Bergün, 411 im Deutschen Museum, 414-415 bei der RhB
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Je 3 gekuppelte Triebachsen in Aussenrahmen in 2 Drehgestellen, Funktionalität mit hohem Gestaltungswert
Bremssystem	Vakuumbremse, Druckluft-Rangierbremse ab 1955, el. Widerstandsbremse, Handbremse
Kasten	Brücken-Mittelteil mit Transformer und Führerständen
Innenausstattung	Führerstände mit Original-Armaturen Zustand 1955, 2012 eingerichtet als Fahrsimulator
Mechanische Einrichtung	Getriebe und Blindwellen zum Winterthurer Schrägstangenantrieb, Rollenlager für Motoren um 1980
Elektrische Ausrüstung	1 Schnelläufer-Motor pro Drehgestell
<b>Historische Bedeutung national</b>	Die Bauart "Krokodil" entstand 1907 für Dampfloks System "Garratt", der SLM-Schrägstangenantrieb 1909
Quellen	Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Nein
Revision aktuell/vorgesehen	sobald finanzierbar ist die Überdachung und Konservierung geplant
Abgestellt unter Dach	nein
Besitz, Standort	Albula-Bahn-Club, Leihgabe an Bahnmuseum Albula, Bergün
<b>Zielvorstellung</b>	Konservierung des letzten Betriebszustandes 1986
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Regionaler Bezug als Standardlok der Albulastrecke, „Leuchtturmprojekt“ des Bahnmuseums



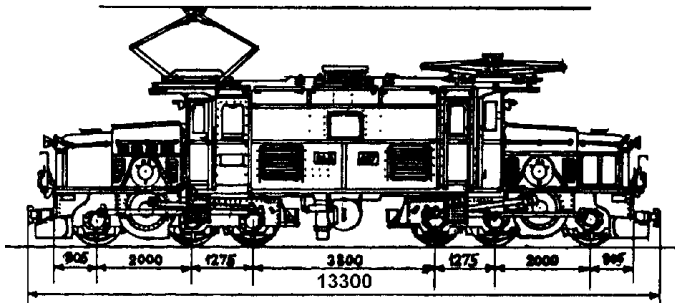
**RhB 414: "Krokodil CC"**

Typenskizze RhB/Club 1889



Illanz 1998 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1929 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	C'C W2, zweimotorige Wechsellstromlok Ge 6/6 <sup>l</sup>
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 401 - 415 SLM/BCC 1921 - 1929, † ausser 402 im Verkehrshaus, 406 in Kerzers, 407 in Bergün, 411 im Deutschen Museum, 414-415 bei der RhB
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Je 3 gekuppelte Triebachsen in Aussenrahmen in 2 Drehgestellen, Funktionalität mit hohem Gestaltungswert
Bremssystem	Vakuumbremse, Druckluft-Rangierbremse ab 1955, el. Widerstandsbremse, Handbremse
Kasten	Brücken-Mittelteil mit Transformer und Führerständen. Frontscheiben um 1988 neu in Gummieinfassung
Innenausstattung	Führerstände teils mit Original-Armaturen, teils mit neuen Schaltkasten. Schalter für Hauptfunktionen wurden ca. 1988 von pneumatischer zu elektrischer Funktion umgebaut.
Mechanische Einrichtung	Getriebe und Blindwellen zum Winterthurer Schrägstangenantrieb, Rollenlager für Motoren um 1980
Elektrische Ausrüstung	1 Schnelläufer-Motor pro Drehgestell, Neuverkabelung und Neubau der Gleichstrom-Steuerstromkreise um 1988
<b>Historische Bedeutung national</b>	Die Bauart "Krokodil" entstand 1907 für Dampfloks System "Garratt", der SLM-Schrägstangenantrieb 1909
Quellen	Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältiger Unterhalt
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Standardlok für die Vollelektrifizierung der RhB, Zuglok für die Wagen der 1930er Jahre, u.a. Salonwagen Bei der Revision um 1990 wurden wichtige Komponenten verändert, die Steuerung der Lokfunktionen ist nicht mehr authentisch. Die äusserlich identische Lok 415 ist in originalerem Erhaltungszustand.

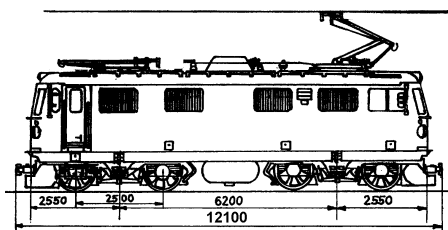
**RhB 415: "Krokodil CC"**

Typenskizze RhB/Club 1889



Preda 1982 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1929 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	C'C W2, zweimotorige Wechsellstromlok Ge 6/6'
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 401 - 415 SLM/BCC 1921 - 1929, † ausser 402 im Verkehrshaus, 406 in Kerzers, 407 in Bergün, 411 im Deutschen Museum, 414-415 bei der RhB
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Je 3 gekuppelte Triebachsen in Aussenrahmen in 2 Drehgestellen, Funktionalität mit hohem Gestaltungswert
Bremssystem	Vakuumbremse, Druckluft-Rangierbremse ab 1955, el. Widerstandsbremse, Handbremse
Kasten	Brücken-Mittelteil mit Transformer und Führerständen
Innenausstattung	Führerstände mit Original-Armaturen, Zustand 1955
Mechanische Einrichtung	Getriebe und Blindwellen zum Winterthurer Schrägstangenantrieb, Rollenlager für Motoren um 1980
Elektrische Ausrüstung	1 Schnelläufer-Motor pro Drehgestell, Verkabelung im Zustand 1955
<b>Historische Bedeutung national</b>	Die Bauart "Krokodil" entstand 1907 für Dampfloks System "Garratt", der SLM-Schrägstangenantrieb 1909
Quellen	Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältiger Unterhalt, Konservierung statt Erneuerung von Komponenten
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Standardlok für die Vollelektrifizierung der RhB, Zuglok für die Wagen der 1930er Jahre, u.a. Salonwagen. Lok 415 ist im Betriebszustand 1955- sehr gut erhalten

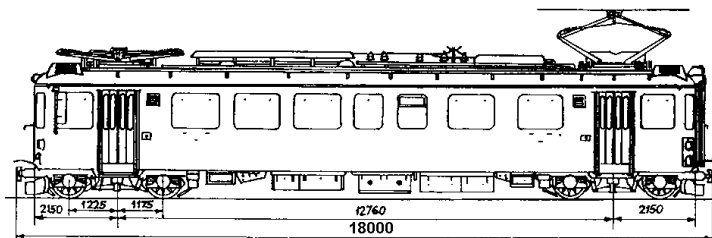
**RhB 602: Drehgestell-Lok Ge 4/4**

Typenskizze RhB/Club 1889



Luzern 2013 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1947 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, Maschinenfabrik Oerlikon und Brown Boveri Münchenstein</b>
Typ	Bo'Bo' laufachslose Drehgestellok
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 601 - 610 SLM 1947 - 1954, 603, 605 und 610 noch bei der RhB, 602 im VHS Luzern
	grössere Version Nr. 701 - 707 SLM 1958 - 1965 vollzählig in Betrieb mit nur leicht veränderten Führerständen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	2 Drehgestelle mit je 2 Einzelachsenantrieben
Bremssystem	Vakuumbremse, Druckluft-Rangierbremse, el. Rekupe-rationsbremse, Handbremse
Kasten	Selbsttragend, Kasten Nr. 602 1952 nach Unfall in Italien gefertigt, 1962 neue Düsengitterfenster, ganze Serie Führerstände 1987 - 1991 vollständig erneuert.
Innenausstattung	Führerstands-ausrüstung erneuert
Mechanische Einrichtung	Federantriebe BBC in den Drehgestellen
Elektrische Ausrüstung	Transformer und Hochspannungssteuerung im Kasten, sorgfältige Aufteilung des Maschinenraums
<b>Historische Bedeutung</b>	
regional	Nach dem Vorbild der ersten laufachslosen Hochleistungsloks BLS Ae 4/4 von 1944 gebaute Schmalspurlok
Quellen	SER 12/1989, Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB, Nr. 601 zur Zeit im Verkehrshaus
<b>Zielvorstellung</b>	Die Erhaltung einer Lok 701 - 707 ist der stark veränderten Nr. 601 vorzuziehen
Fahrtüchtig machen	?
Museal ausstellen	Die Aufstellung des Hochspannungs-Stufenschalters im Bahnmuseum Berggün ist vorgesehen
Abbrechen oder vergeben	
<b>Bemerkungen</b>	Der späte Umbau ab 1987 zerstörte den gestalterischen Wert der gelungenen Lokkonstruktion. Die Dokumentation der konstruktiven Leistung von SLM & BBC ist mit den zeitgleichen Loks in den Beständen von SBB & BLS gesichert.

**RhB 501 Triebwagen "Fliegender Rätier"**

Typenskizze RhB/Club 1889



Pontresina 1995 Foto Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1939 Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren, Brown Boveri Münchenstein, Maschinenfabrik Oerlikon</b>
Typ	Bo'Bo' Leichtstahltriebwagen mit 1. und 2. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die RhB-Triebwagen 501 - 504 stehen in einer Entwicklungslinie von Leichttriebwagen für Normal- und Schmalspur: Roter Pfeil, Blauer Pfeil in den Beständen von SBB und BLS. International: Zephyr (USA), Michelines (F), Fliegender Hamburger (D), Littorine (I).
	502 - 504†
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	2 Drehgestelle mit je 2 Einzelachsenantrieben (BBC-Federantrieb) à 150PS
Bremssystem	Vakuumgesteuerte Druckluftbremse 1956, elektrische Widerstandsbremse, Handbremse
Kasten	Pionierleistung 1939 selbsttragend geschweisst mit erster modernen Gestaltung bei der RhB, verstärkt, Führerstände verändert
Innenausstattung	1980 erneuert mit originalen Sitzrahmen, 12 Plätze 1. und 28 2. Klasse, Längsgepäckträger, Abort
Mechanische Einrichtung	Drehgestelle verstärkt und mehrfach repariert. Weist noch die leicht Kupplungsbauart mit Gummifedern von 1939 auf (bei den Anhängewagen 1966 durch Normbauart ersetzt)
Elektrische Ausrüstung	Leistungsfähige Wechselstromausrüstung, neue Fahrmotorkühlung, 1956 Sécheron-Hüpfsteuerung
<b>Historische Bedeutung</b>	Schmalspur-Leichtstahltriebwagen mit pionierhaft selbsttragend geschweisstem Kasten
Quellen	Finke 1998, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB, Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	mit Wagengarnitur 1939 erhalten
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Frühes Fahrzeug in international erfolgreicher Bauweise



### 4.3. Gleichstrom-Triebfahrzeuge der Berninabahn

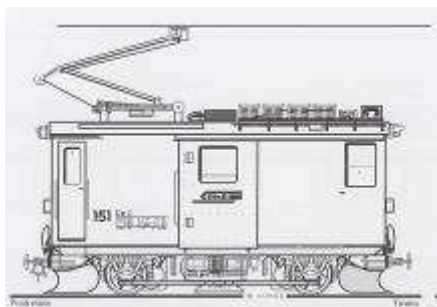
Die ähnlich einer Trambahn vorerst mit 750 Volt Spannung elektrifizierte Berninabahn erhielt 1935 eine erhöhte Spannung von 1000 Volt. Beschafft wurden im Jahre 1911 die kleinen Triebfahrzeuge für den Güter- und den Vorspanndienst mit den heutigen Nummern 151, 161 und 162 von Alioth/SLM. Beim aktuellen Überbestand an historischem Rollmaterial ist es **nicht notwendig**, dass alle diese technikgeschichtlich wenig interessanten und mehr oder weniger stark umgebauten Fahrzeuge **bei der RhB erhalten** bleiben.

Die schwere Güterzuglokomotive Ge 6/6 181 von BBC/SLM aus dem Jahre 1916 war ein Unikat, das bei der Museumsbahn Blonay-Chamby erhalten bleibt. Die in Krokodilform nicht gelenkig im Jahre 1927 von Sécheron/SLM ebenfalls als Unikat erbaute Ge 4/4 82 kam 1982 an die französische Museumsbahn La Mure, es wurde nach der Rückkehr mit grossem, ehrenamtlichen Aufwand durch aktive und pensionierte RhB-Mitarbeiter renoviert. Dieses bei der Puschlaver Bevölkerung beliebte **Bernina-"Krokodil"** gehört wegen seiner **lokalen Verankerung** in den Bestand historischer Fahrzeuge der RhB.

Das typische Fahrzeug der Gründerzeit der Berninabahn ist der Triebwagen für Zweit- und Drittklass-Nutzung. Alioth und SIG lieferten 1908 bis 1911 17 dieser vierachsigen Überlandbahnfahrzeuge. Vielen von ihnen war ein ungemein langes Betriebsleben beschieden, allerdings mit zahlreichen Umbauten. Im historischen Bestand sind die BCe 4/4 30 und 34, die verschweisste Umbaukästen besitzen, in historisierender gelber Lackierung. Zusammen mit den wesentlich originaler erhaltenen, ebenfalls wieder gelb lackierten Zweiachswagen bilden sie die **nostalgische "Gründer"-Komposition** der Berninabahn.



Berninabahn-Depot Pontresina 1989 Foto H.P. Bärtschi

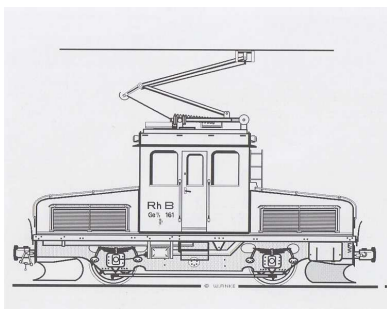
**RhB 151: Ge 2/2**

Typenskizze Finke



Poschiavo 2006 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Alioth Münchenstein</b>
Typ	Bo zweiachsiger Gütertriebwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise der Kleinlokomotiven entspricht derjenigen von Strassenbahnfahrzeugen. Erhalten ist eine Vielfalt verschiedener Typen von Zug- und Dienstfahrzeugen.
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Blechrahmen, Achsbüchsen mit Blattfedern
Bremssystem	Vakuumbremse, 1969 Druckluft-Rangierbremse, elektrische Widerstandsbremse, später Magnetschienenbremse
Kasten	Neuer Holzkasten 1980 mit verschweisster Verblechung, beidseitig eine Schiebetüre
Innenausstattung	Führerstände teilweise erneuert
Mechanische Einrichtung	Tatzlager-Trammotoren mit Getriebe 1:5,625
Elektrische Ausrüstung	2 Gleichstrom-Fahrmotoren GTM 100 210 PS
<b>Historische Bedeutung</b> 1 Exemplar Regional	Wie die anderen Gründerfahrzeuge der Berninabahn wurde die Lok bei der 1911 von Brown Boveri aufgekauften Firma Alioth gebaut.
Quellen	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB, Poschiavo
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Erhaltung von nur einer Maschine 161 oder 162 ist ausreichend
<b>Bemerkungen</b>	Industrie- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung Alioth/Berninabahn, technikgeschichtlich unbedeutend Ev. Erhaltung von Komponenten im Bahnmuseum Bergün

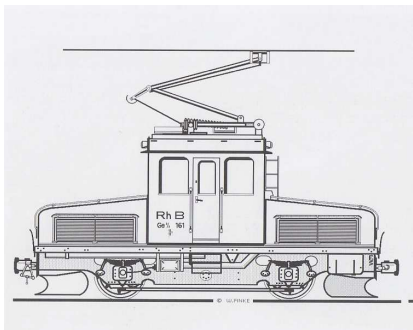
**RhB 161: Ge 2/2**

Typenskizze Finke



Poschiavo 2006 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Alioth Münchenstein</b>
Typ	Bo zweiachsige Gleichstromlokomotive für Vorspanndienst
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise der Kleinlokomotiven entspricht derjenigen von Strassenbahnfahrzeugen. Erhalten ist eine Vielfalt verschiedener Typen von Zug- und Dienstfahrzeugen.
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Blechrahmen, Achsbüchsen mit Blattfedern
Bremssystem	Vakuumbremse, 1969 Druckluft-Rangierbremse, elektrische Widerstandsbremse, später Magnetschienenbremse
Kasten	Genietet, bei Revisionen geschweisster Blechkastenaufbau mit Mittelführerstand und niedrigen Vorbauten
Innenausstattung	Führerstände teilweise erneuert
Mechanische Einrichtung	Tatzlager-Trammotoren mit Getriebe 1:5,625
Elektrische Ausrüstung	2 Gleichstrom-Fahrmotoren GTM 100 210 PS
<b>Historische Bedeutung</b> 1 Exemplar Regional	Wie die anderen Gründerfahrzeuge der Berninabahn wurde die Lok bei der 1911 von Brown Boveri aufgekauften Firma Alioth gebaut.
Quellen	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB, 1 Lok Poschiavo, 1 Lok Tirano für Rangierdienst
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Evtl.
Abbrechen oder vergeben	Erhaltung von nur einer Maschine 161 oder 162 ist ausreichend
<b>Bemerkungen</b>	Industrie- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung Alioth/Berninabahn, technikgeschichtlich unbedeutend. Ev. Erhaltung von Komponenten im Bahnmuseum Bergün

**RhB 162: Ge 2/2**

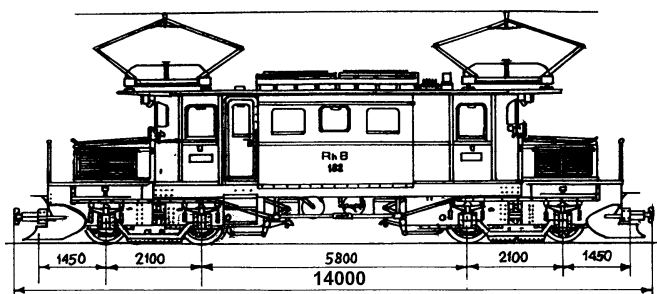
Typenskizze Finke



Poschiavo 1987 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Alioth Münchenstein</b>
Typ	Bo zweiachsige Gleichstromlokomotive für Vorspanndienst
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise der Kleinlokomotiven entspricht derjenigen von Strassenbahnfahrzeugen. Erhalten ist eine Vielfalt verschiedener Typen von Zug- und Dienstfahrzeugen.
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Blechrahmen, Achsbüchsen mit Blattfedern
Bremssystem	Vakuumbremse, 1969 Druckluft-Rangierbremse, elektrische Widerstandsbremse, später Magnetschienenbremse
Kasten	Genieteteter, bei Revisionen geschweisster Blechkastenaufbau mit Mittelführerstand und niedrigen Vorbauten
Innenausstattung	Führerstände teilweise erneuert
Mechanische Einrichtung	Tatzlager-Trammotoren mit Getriebe 1:5,625
Elektrische Ausrüstung	2 Gleichstrom-Fahrmotoren GTM 100 210 PS
<b>Historische Bedeutung</b> 1 Exemplar regional	Wie die anderen Gründerfahrzeuge der Berninabahn wurde die Lok bei der 1911 von Brown Boveri aufgekauften Firma Alioth gebaut.
Quellen	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB, 1 Lok Poschiavo, 1 Lok Tirano für Rangierdienst
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Evtl.
Abbrechen oder vergeben	Erhaltung von nur einer Maschine 161 oder 162 ist ausreichend
<b>Bemerkungen</b>	Industrie- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung Alioth/Berninabahn, technikgeschichtlich unbedeutend. Ev. Erhaltung von Komponenten im Bahnmuseum Bergün oder Verwendung einer Lok dieses Typs als Simulator Berninabahn im Bahnmuseum Bergün



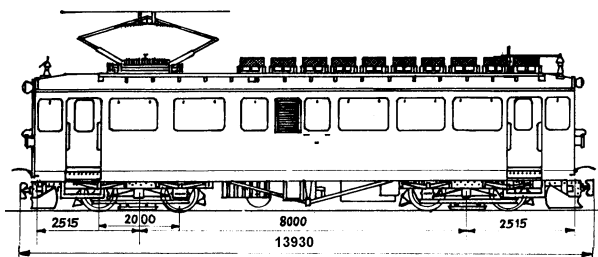
**RhB 182: Ge 4/4**

Typenskizze RhB/Club 1889



Luzern 1979 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1927 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik und SAAS Sécheron Genf</b>
Typ	Bo'Bo' vierachsige Gleichstromlokomotive
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise der Drehgestell-Lokomotive entspricht ähnlichen zeitgenössischen Konstruktionen z.B. für die La Mure-Bahn.
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Blechrahmen mit 1946 versetzten Drehzapfen für die beiden Trieb-Drehgestelle
Bremssystem	Vakuumbremse, Druckluft-Rangierbremse, elektrische Widerstandsbremse, Magnetschienen- und Handbremse
Kasten	Zentraler Brückenträger mit den 2 Führerständen und Raum für mitfahrendes Bahnpersonal, Vorbauten für beidseitige Schneepflüge, 1946 entfernt. Revision nach Unfällen 1953 und 1962
Innenausstattung	Führerstände teilweise erneuert
Mechanische Einrichtung	Sécheron-Hohlwellen-Federantrieb
Elektrische Ausrüstung	4 Gleichstrom-Doppelmotoren (1 Stator mit 2 Rotoren) TC 404 zu je 75PS, total 600 PS, bei 1000V 760 PS
<b>Historische Bedeutung</b>	Die Konstruktion entspricht den aus dem Westinghouse-Regional
Quellen	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	
Besitz, Standort	RhB, Pontresina
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Triebfahrzeug für Salonwagen auf der Berninastrecke Industrie- und verkehrsgeschichtliche Bedeutung SAAS/Berninabahn

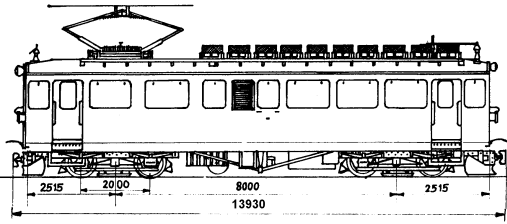
**RhB 30: Bernina-Triebwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Pontresina 2010 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Alioth Münchenstein</b>
Typ	Bo'Bo' vierachsiger Gleichstromtriebwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise des Triebwagens entspricht derjenigen von vielen Überlandbahnfahrzeugen. Erhalten ist eine Vielfalt verschiedener Typen von Triebwagen aus der Zeit vor 1914. Von den 17 Bernina-Gründertriebwagen sind ausser 30 und 34 No. 35 bei BC erhalten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Brückenrahmen, zwei motorisierte Drehgestelle
Bremssystem	Vakuumbremse, el. Widerstands- und Rekuperationsbremse, Magnetschienen- und Handbremse
Kasten	Brückenrahmen mit Sprengwerk, ursprünglich Holzaufbau mit verschraubter Blechverkleidung, bei der Revision 1953 neuer Holzkasten mit verschweisster Verblechung, 2000 gelber Anstrich, 12 Plätze 1. und 31 2. Klasse, Abort
Innenausstattung	Führerstände im Zustand 1953 erhalten
Mechanische Einrichtung	Tatzlagertrammotoren, geschmiedete Drehgestellrahmen
Elektrische Ausrüstung	4 Fahrmotoren T 405 zu 135 PS, SAAS-Hüpfsteuerung, umschaltbar 1000V/2400V. 1997 Einbau der Vielfachsteuerung zwischen Tw 30 und 34
<b>Historische Bedeutung</b> Regional	Wie die anderen Gründerfahrzeuge der Berninabahn wurde der Triebwagen bei der 1911 von Brown Boveri aufgekauften Firma Alioth gebaut. Der Umbau 1953 erfolgte im Rahmen der Sanierung der Berninalinie nach der Übernahme durch die RhB.
Quellen Besitz, Standort	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB Pontresina
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein

**RhB 34: Bernina-Triebwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Pontresina 2010 Foto H-P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1908 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Alioth Münchenstein</b>
Typ	Bo'Bo' vierachsiger Gleichstromtriebwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Die Bauweise des Triebwagens entspricht derjenigen von vielen Überlandbahnfahrzeugen. Erhalten ist eine Vielfalt verschiedener Typen von Triebwagen aus der Zeit vor 1914. Von den 17 Bernina-Gründertriebwagen sind ausser 30 und 34 No. 35 bei BC erhalten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Brückenrahmen, zwei motorisierte Drehgestelle
Bremssystem	Vakuumbremse, el. Widerstands- und Rekuperationsbremse, Magnetschienen- und Handbremse
Kasten	Brückenrahmen mit Sprengwerk, ursprünglich Holzaufbau mit verschraubter Blechverkleidung, bei der Revision 1953 neuer Holzkasten mit verschweisster Verblechung, 2000 gelber Anstrich. 12 Plätze 1. und 31 2. Klasse, Abort
Innenausstattung	Führerstände im Zustand 1953 erhalten
Mechanische Einrichtung	Tatzlagertrammotoren, geschmiedete Drehgestellrahmen
Elektrische Ausrüstung	4 Fahrmotoren T 405 zu 135 PS, SAAS-Hüpfsteuerung, umschaltbar 1000V/2400V 1997 Einbau der Vielfachsteuerung zwischen Tw 30 und 34
<b>Historische Bedeutung</b> Regional	Wie die anderen Gründerfahrzeuge der Berninabahn wurde der Triebwagen bei der 1911 von Brown Boveri aufgekauften Firma Alioth gebaut. Der Umbau 1953 erfolgte im Rahmen der Sanierung der Berninalinie nach der Übernahme durch die RhB.
Quellen	Finke 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	RhB Pontresina
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein

#### 4.4. Personen- und Gepäckwagen

1889 bis 1906 wurden für das Bündner Schmalspurnetz ausschliesslich **zweiachsige Wagen** beschafft. Sie wiesen Stahlrahmen und Holzaufbauten auf, wobei die SIG anfänglich für die Rahmen vernietete Blechträger, ähnlich Strassenbahnfahrzeugen verwendete. Alle Wagen aus dieser Zeit weisen offene Plattformen auf und für die zweite und dritte Klasse Grossräume, für die erste Klasse auch Abteile mit Seitengängen. Vom einst umfassenden Zweiachswagenpark sind in diesem Inventar 1 Exemplar der Landquart - Davos-Bahn mit Bauteilen von 1889, 5 Exemplare der RhB mit Substanz von 1897 - 1903 und 2 Berninawagen von 1908 - 1910 enthalten. Dies entspricht der Erhaltungsstrategie der RhB, betriebsfähige Zugensembles bilden zu wollen, so den Zug 1889, den Nostalgiezug Engadin oder den Bernina-Gründerzug. Zusätzlich befindet sich in der Sammlung des Bahnmu-seums Bergün das Untergestell des C42 von 1890 in originalem Zustand und originaler Farbfassung als Ergänzung zu den Untergestellen der restaurierten Fahrzeuge, die leider fast alle sandgestrahlt und mit modernen Lacken gespritzt wurden.

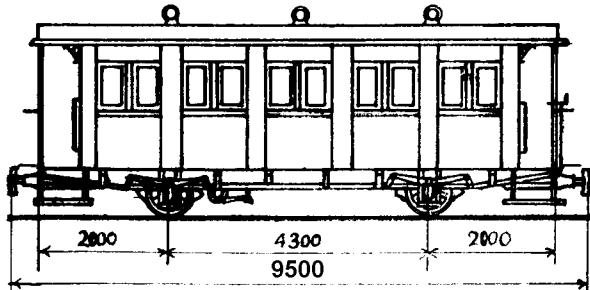
Den umfangreichsten Bestand an historischen Personenwagen bilden die **vierachsigen Drehgestellwagen**. Die erhaltenen Wagen widerspiegeln auch hier die Erhaltungsstrategie der RhB. Von den einst 24 schweren Vierachsern der RhB ist in diesem Inventar 1 museales Exemplar enthalten. 3 von der Chur - Arosa-Bahn stammende Wagen mit offenen Plattformen bildeten über Jahrzehnte den Schlittenzug Bergün - Preda, sie bleiben ein-satzfähig. Im Bestand vollständig erhalten ist der 1931 für die Montreux-Oberland gebaute und 1939 von der RhB übernommene "Pullmann Express" mit den vier Salonwagen, er-gänzt durch einen für die RhB erbauten Salonwagen und mehr oder weniger stark umgebaute Speisewagen. Bis in die meisten Details original erhalten sind 2 (und weitere) Leicht-stahlwagen, die 1939 für den bahnbrechend modernen "Fliegenden Rätier" gebaut wurden.

Die drei aufgelisteten Gepäckwagen sind zweiachsig, sie weisen wenig Originalsubstanz auf: Die historischen Personen- und Gepäckwagen der RhB befinden sich in unterschiedlichen Originalitätszuständen, was hauptsächlich eine Folge der Nutzung für Nostalgiezüge ist. Auf die wesentlichen Bauelemente hat Gion Caprez 1998 in seinem Werk "Historische Fahrzeuge der RhB und der Chur-Arosa-Bahn" aufmerksam gemacht, indem er diese in Kurzaufsätzen charakterisierte: Rahmen und Aufbauten, Laufwerk, Zug- und Stossvorrichtungen, die Vakuumbremse und die Einrichtungen von Personenwagen für Heizung und Beleuchtung.



Im Vordergrund rahmenloses Senkfenster mit Originalbeschlag des A 1102, dahinter typische RhB-Jalousielüfter und Fenster mit Holzrahmen des B 2060  
Landquart 2013

H.P. Bärtschi E1311-031

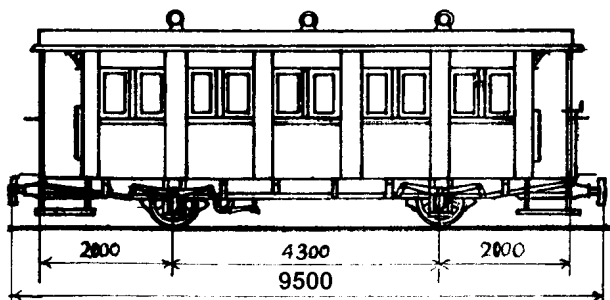
**RhB 2012: C<sup>2</sup> 1889**

Typenskizze RhB/Club 1889

Rekonstruktion Samedan 1998  
Foto Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1889 Holzmann Generalunternehmer mit Schweizerischer Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>2</sup> Zweiachsiger Personenwagen Dritter Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Als Gründerfahrzeug aus Serie C31-44 erhalten mit D(F) 9805 Gepäckwagen, jüngere zweiachsige Personenwagen der SIG und SWS bei RhB u.a. Bahnen
<b>Zustand 2013</b>	Restauriert 1999 durch Club 1889
Fahrgestell, Radsatz original	Nietbleche, 1 Achse mit ursprünglicher geführter Lenkachse Typ Pape-Schreck, 1 Achse mit freier Lenkachse ca. 1897, Losh-Speichenräder Typ Van der Zypen
Bremssystem	Vakuumbremse um 1890 verbessert
Kasten restauriert	Blechdach um 1960, Holzkasten und Blechverkleidung erneuert. Vom 1999 erhaltenen Kasten wurden nur Dach, End- und Mittelwände weiter verwendet. In der Zwischenzeit wurden beide Endplattformen stark verändert: grob geschweisste Seitentüren und Faltenbälge.
Innenausstattung	40 Grossraumplätze 3.Klasse, abgetrenntes Damen/Nichtraucherabteil, Fenster mit Holzrahmen. Inneneinrichtung ist 1999 rekonstruiert worden.
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Ursprünglich 3 Petrollampen in den Querwänden. Nach Restaurierung Imitationen von Petrollampen durch Halogenleuchten, neu hinzugefügter Batteriekasten und Generator ab Achse.
<b>Historische Bedeutung</b>	Restaurierter letzter Original-Personenwagen der Land- Landquart-Davos-Bahn
Quellen	SBZ 2/1890, Jeanmaire 1974, Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs

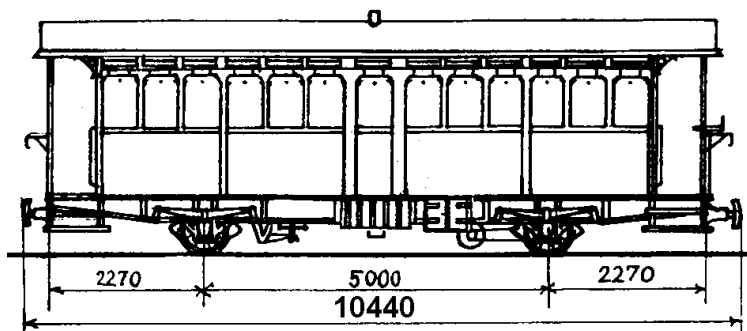


**RhB 9039: C<sup>2</sup> 1897**

Typenskizze RhB/Club 1889

Preda 1997 Foto Hansruedi Burkhalter

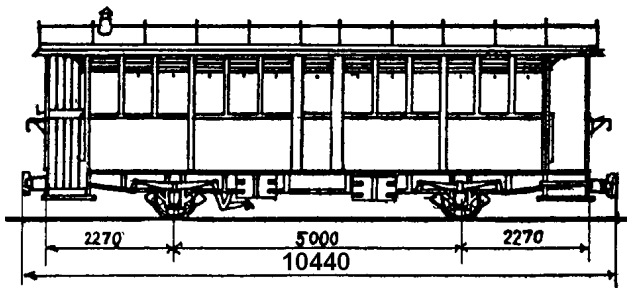
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1897 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>2</sup> Zweiachsiger Personenwagen Dritter Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Als Fahrzeug der Serie C55-67 erhalten mit zweiachsigen Personenwagen der SIG bei RhB u.a. Bahnen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell, Radsatz original	Vernietete Bleche, freie Lenkachsen, Losh-Speichenräder
Bremssystem	Vakuumbremse weitgehend original
Kasten weitgehend original	Blechdach um 1960, Holzkasten und Blechverkleidung original, Plattformen original
Innenausstattung	Dachlüfter, 40 Grossraumplätze 3. Klasse, Senkfenster mit Holzrahmen
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Ursprüngliche Einrichtung nicht mehr vorhanden
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Original-Personenwagen der RhB-Aufbaujahre
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Abgestellt als historisches Fahrzeug
Revision aktuell/vorgesehen	Ja
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Der Club 1889 plant, dieses Fahrzeug analog C 2012 zu restaurieren und mit der Lok 11 einzusetzen.

**RhB 1102: A<sup>2</sup> 1903**

Typenskizze RhB/Club 1889

Landquart 2013 Foto Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Schweizerische Waggonfabrik Schlieren</b>
Typ	A <sup>2</sup> Zweiachsiger Luxus-Personenwagen Erster Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Fahrzeug aus Serie A7-10, erhalten mit gleichartigen Zweiachsern aus der Albulabahn-Gründerzeit
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Scheibenräder mit Rollenlager
Bremssystem	Vakuumbremse original
Kasten	Rundbogendach mit Sarnafilbespannung, Holzkasten mit Blechverkleidung, Lamellenlüfter über den Fenstern
Innenausstattung	24 Abteilplätze 1. Klasse, Seitengang, Abort, rahmenlose Senkfenster
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Originalbeleuchtung mit Dynamo und Batterien
<b>Historische Bedeutung</b>	Original-Luxuspersonenwagen der RhB,
regional	Eröffnungszeit der Albula-Strecke
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abgenutzt
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja, Innenraum, Wagenkasten renovieren
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs, ev. Rückbau auf Speichenräder und Gleitlager

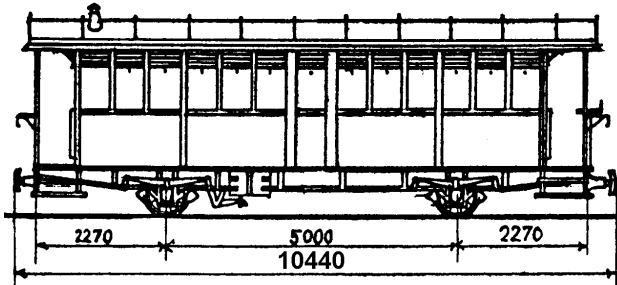
**RhB 9063: AB<sup>2</sup> 1903**

Typenskizze RhB/Club 1889

Samedan 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	AB <sup>2</sup> Zweiachsiger Personenwagen 1.-2. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Fahrzeug aus Serie AB111-125?, erhalten mit zweiachsigen Personenwagen der SIG und SWS bei der RhB
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Gleitlager, Speichenräder
Bremssystem	Vakuumbremse
Kasten	Blechdach, Holzkasten und Blechverkleidung
Innenausstattung	Umbau ca. 1960 zu Rottenküche mit Küchenabteil und Esstischen
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Beleuchtung erneuert
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Als Teil des Wagenparks der Eröffnung der Albulabahn, betriebs- und sozialgeschichtlich als Küchenwagen der Baugruppe im Engadin
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	gefährdet
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein, letzter Standort Lavin
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Evt.
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs

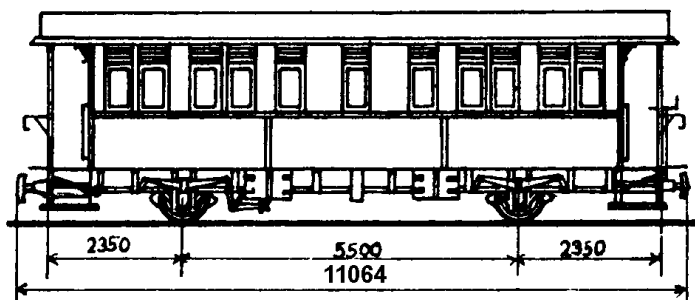


**RhB 2138: B 1903**

Typenskizze RhB/Club 1889

Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	AB Zweiachsiger Personenwagen 1. und 2. Klasse mit Seitengang
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 9063
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Gleitlager, Losh-Speichenräder
Bremssystem	Vakuumbremse
Kasten	Blechdach, Holzkasten und Blechverkleidung
Innenausstattung	Küche im Endabteil, 4 Tische mit Seitengang
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge original
Elektrische Ausrüstung	erneuert 2002
<b>Historische Bedeutung</b>	
keine	äusserlich restauriert, innen nostalgisch neu
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	historisches Fahrzeug, richtig: Nostalgiefahrzeug
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs

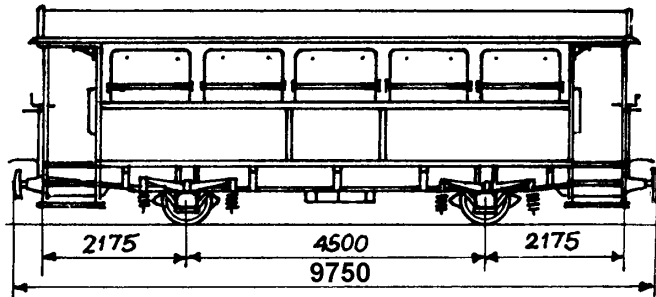
**RhB 2060: C<sup>2</sup> 1903**

Typenskizze RhB/Club 1889



Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>2</sup> Zweiachsiger Personenwagen 3. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Scheibenräder mit Rollenlager
Bremssystem	Vakuumbremse
Kasten	Dach mit Kunststoffplane, Holzkasten und Blechverkleidung
Innenausstattung	30 Plätze, Abort
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge original
Elektrische Ausrüstung	Beleuchtung original mit Generator und Laderegler BBC
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Als Teil des Wagenparks der Eröffnung der Albulabahn
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Historisches Fahrzeug
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Evt.
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs. Sorgfältige Hauptrevision unter Beachtung der historischen Substanz ist dringend.

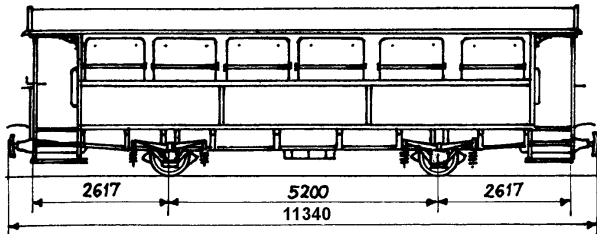
**RhB/Bernina 9804: BC<sup>2</sup> 110 von 1908**

Typenskizze RhB/Club 1889



Pontresina 2013 Foto H.P. Bärtschi

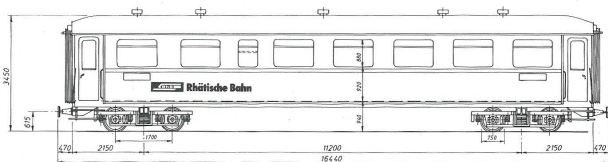
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1908 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	BC <sup>2</sup> Zweiaxiger Personenwagen 2. und 3. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Ähnliche zeitgenössische Personenwagen auf mehreren Bahnen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Scheibenräder mit Gleitlager
Bremssystem	Vakuumbremse
Kasten	Dach mit Kunststoffolie, Holzkasten und Blechverkleidung
Innenausstattung	Abteil 3. Klasse mit Holzbänken, 2. Klasse mit Rattansesseln, Inneneinrichtung vollständig neu erstellt als "Il Mesolcines"
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Beleuchtung erneuert
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Restaurierter, innen rekonstruierter Original-Personenwagen der Berninabahn
Quellen	Brüngger/Club 1889: Rollmaterialverzeichnis
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Bernina-Gründerzugs

**RhB/Bernina 9086: C<sup>2</sup> 114 von 1910**

Typenskizze RhB/Club 1889

St. Moritz 1969 Foto Jeanmaire: Berninabahn

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1908 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>2</sup> Zweiachsiger Personenwagen 2. und 3. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Ähnliche zeitgenössische Personenwagen auf mehreren Bahnen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Vernietete Bleche, Lenkachsen, Scheibenräder mit Gleitlagern
Bremssystem	Vakuumbremse
Kasten	Dach mit Kunststoffplane, Holzkasten und Blechverkleidung
Innenausstattung	Buffetabteil und Speiseraum, restauriert als "La Bucunada"
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Beleuchtung erneuert
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Äusserlich restaurierter Original-Personenwagen der Berninabahn, innen nostalgische Neueinrichtung
Quellen	Brügger/Club 1889: Rollmaterialverzeichnis
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Bernina-Gründerzugs

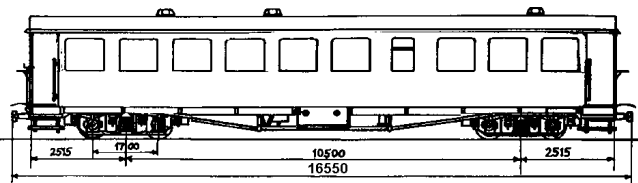
**RhB 3902: AB<sup>4</sup> Schwerer Vierachser RhB**

Typenskizze



Bergün 2010 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 SWS</b>
Typ	A4ü, vierachsiger Personenwagen mit geschlossenen Übergängen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Salonwagen 1161
<b>Zustand 2013</b>	Äusserlich im Ursprungszustand, nach Umbau 1988 keine ursprünglichen Teile im Innenraum, Fensteröffnungen verändert.
Fahrgestell und Radsatz	Drehgestelle RhB 1930 mit Rollenlager
Bremssystem	Vakuumbremse, 1998 neue Bremszylinder
Kasten	Selbsttragende Stahlkonstruktion, vernietet
Innenausstattung	letzter Einsatz als Ausstellungswagen ohne Inneneinrichtung
Mechanische Einrichtung	
Elektrische Ausrüstung	Batterieladung ab 300V-Heizleitung, Batterie
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Als Ausstellungsobjekt
Quellen	Inventarblatt Bahnmuseum Albula
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Nein
Revision aktuell/vorgesehen	?Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	Bahnmuseum Albula, Station Stuls
<b>Zielvorstellung</b>	Exponat zu Konstruktion und Funktion
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	

**RhB 2245: C<sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa**

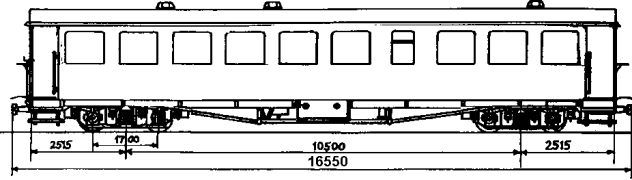
Typenskizze RhB/Club 1889



Thusis 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1928 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 3. Klasse, offene Übergänge
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Chur-Arosa 2245-2247 letzte Vertreter typengleich mit den 50 RhB-Wagen 1906 - 1913,
<b>Zustand 2013</b>	Umbau ca.1985 RhB
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, Drehgestelle RhB 1930
Bremssystem	Vakuum, ca. 1985 neue Bremszylinder
Kasten	Holz/Stahlaufbau mit Tonnendach, Verblechung ca. 1985 verschweisst
Innenausstattung	Holzbänke original, Abort
Mechanische Einrichtung	Neueinbau Dampfheizung ca. 2000
Elektrische Ausrüstung	Ca. 1985 300V-Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	C <sup>4</sup> 2245-47 letzte Fahrzeuge der Chur-Arosa
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Dank den erneuerten Anlagen für Heizung und Beleuchtung sind diese Wagen für den Einsatz mit Dampf- und elektrischen Lokomotiven geeignet.



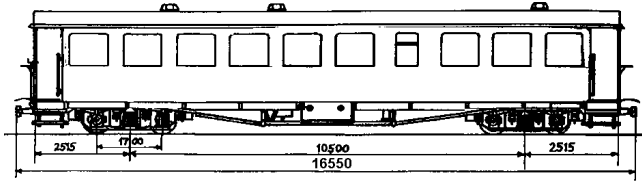
**RhB 2246: C<sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa**

Typenskizze RhB/Club 1889



Thusis 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1932 HW Landquart RhB</b>
Typ	C <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 3. Klasse, offene Übergänge
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Chur-Arosa 2245-2247 letzte Vertreter typengleich mit den 50 RhB-Wagen 1906 - 1913,
<b>Zustand 2013</b>	Umbau ca.1985 RhB
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, Drehgestelle RhB 1930
Bremssystem	Vakuum, ca. 1985 neue Bremszylinder
Kasten	Holz/Stahlaufbau mit Tonnendach, Verblechung ca. 1985 verschweisst
Innenausstattung	Holzbänke original?, Abort
Mechanische Einrichtung	Neueinbau Dampfheizung ca. 2000
Elektrische Ausrüstung	Ca. 1985 300V-Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	C <sup>4</sup> 2245-47 letzte Fahrzeuge der Chur-Arosa
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Dank den erneuerten Anlagen für Heizung und Beleuchtung sind diese Wagen für den Einsatz mit Dampf- und elektrischen Lokomotiven geeignet.

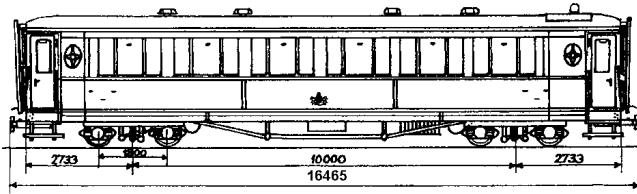
**RhB 2247: C<sup>4</sup> Schwerer Vierachser Chur-Arosa**

Typenskizze RhB/Club 1889



Thusis 1998 Foto Gion Caprez

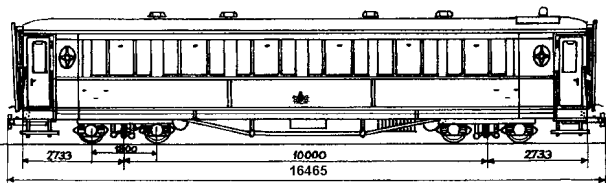
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1932 HW Landquart RhB</b>
Typ	C <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 3. Klasse, offene Übergänge
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Chur-Arosa 2245-2247 letzte Vertreter typengleich mit den 50 RhB-Wagen 1906 - 1913,
<b>Zustand 2013</b>	Umbau ca.1985 RhB
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, Drehgestelle RhB 1930
Bremssystem	Vakuum, ca. 1985 neue Bremszylinder
Kasten	Holz/Stahlaufbau mit Tonnendach, Verblechung ca. 1985 verschweisst
Innenausstattung	Holzbänke original?, Abort
Mechanische Einrichtung	Neueinbau Dampfheizung ca. 2000
Elektrische Ausrüstung	Ca. 1985 300V-Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	C <sup>4</sup> 2245-47 letzte Fahrzeuge der Chur-Arosa
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Dank den erneuerten Anlagen für Heizung und Beleuchtung sind diese Wagen für den Einsatz mit Dampf- und elektrischen Lokomotiven geeignet.

**RhB 1141: A<sup>4</sup> Salonwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Thusis 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	A <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 2. Klasse und Salon 1. Kl
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Gebaut für Montreux-Oberland-Bahn, 1939 an RhB, Älterer Salonwagen von 1915 bei MOB vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	Der heutige Zustand entspricht der Restaurierung um 2000
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, ca. 1975 neue Drehgestelle Typ SIG Torsionsstab
Bremssystem	2000 neue Bremszylinder
Kasten	Aufbau in Holz-Stahl-Verbundkonstruktion mit Tonnendach: verleimte Holzstäbe, Tuchbespannung, dreiteilige Erkerfenster, Türen ca. 1975 erneuert
Innenausstattung	Fauteuils, Deckenleuchten, Endwände mit Intarsien, Aborte mit Ovalfenstern
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung 300V/1000V
<b>Historische Bedeutung national</b>	Einzigartige Zwischenkriegsfahrzeuge mit Stilanklängen zur Art Deco.
Quellen	Caprez 1998, Mühl 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Bei längerem Nichtgebrauch geschützt in der HW Lqt
Besitz, Standort	RhB,
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	

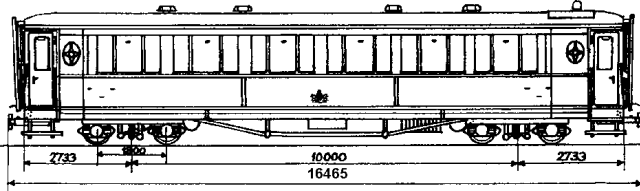
**RhB 1142: A<sup>4</sup> Salonwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	A <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 2. Klasse und Salon 1. Kl
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Gebaut für Montreux-Oberland-Bahn, 1939 an RhB, Älterer Salonwagen von 1915 bei MOB vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	Der heutige Zustand entspricht der Restaurierung um 2000
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, ca. 1975 neue Drehgestelle Typ SIG Torsionsstab
Bremssystem	2000 neue Bremszylinder
Kasten	Aufbau in Holz-Stahl-Verbundkonstruktion mit Tonnendach: verleimte Holzstäbe, Tuchbespannung, dreiteilige Erkerfenster, Türen ca. 1975 erneuert
Innenausstattung	Fauteuils, Deckenleuchten, Endwände mit Intarsien, Aborte mit Ovalfenstern
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung 300V/1000V
<b>Historische Bedeutung national</b>	Einzigartige Zwischenkriegsfahrzeuge mit Stilanklängen zur Art Deco.
Quellen	Caprez 1998, Mühl 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Bei längerem Nichtgebrauch geschützt in der HW Lqt
Besitz, Standort	RhB,
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	

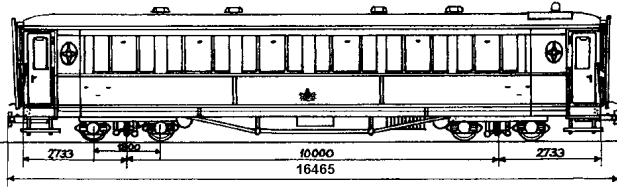
**RhB 1143: A<sup>4</sup> Salonwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	A <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 2. Klasse und Salon 1. Kl
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Gebaut für Montreux-Oberland-Bahn, 1939 an RhB, Älterer Salonwagen von 1915 bei MOB vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	Der heutige Zustand entspricht der Restaurierung um 2000
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, ca. 1975 neue Drehgestelle Typ SIG Torsionsstab
Bremssystem	2000 neue Bremszylinder, Bremszahnrad
Kasten	Aufbau in Holz-Stahl-Verbundkonstruktion mit Tonnendach: verleimte Holzstäbe, Tuchbespannung, dreiteilige Erkerfenster, Türen ca. 1975 erneuert
Innenausstattung	Fauteuils, Deckenleuchten, Endwände mit Intarsien, Aborte mit Ovalfenstern
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung 300V
<b>Historische Bedeutung national</b>	Einzige Zwischenkriegsfahrzeuge mit Stilanklängen zur Art Deco.
Quellen	Caprez 1998, Mühl 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Bei längerem Nichtgebrauch geschützt in der HW Lqt
Besitz, Standort	RhB,
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	

**RhB 1144: A<sup>4</sup> Salonwagen**

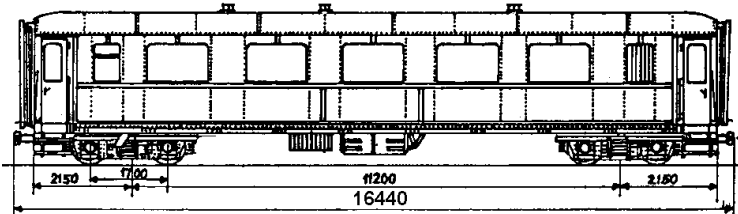
Typenskizze RhB/Club 1889



Scuol 1990 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	A <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 2. Klasse und Salon 1. Kl
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Gebaut für Montreux-Oberland-Bahn, 1939 an RhB, Älterer Salonwagen von 1915 bei MOB vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	Der heutige Zustand entspricht der Restaurierung um 2000
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen mit Sprengwerk, ca. 1975 neue Drehgestelle Typ SIG Torsionsstab
Bremssystem	2000 neue Bremszylinder
Kasten	Aufbau in Holz-Stahl-Verbundkonstruktion mit Tonnendach: verleimte Holzstäbe, Tuchbespannung, dreiteilige Erkerfenster, Türen ca. 1975 erneuert
Innenausstattung	Fauteuils, Deckenleuchten, Endwände mit Intarsien, Aborte mit Ovalfenstern
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung 300V/1000V
<b>Historische Bedeutung national</b>	Einzige Zwischenkriegsfahrzeuge mit Stilanklängen zur Art Deco.
Quellen	Caprez 1998, Mühl 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Bei längerem Nichtgebrauch geschützt in der HW Lqt
Besitz, Standort	RhB,
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	

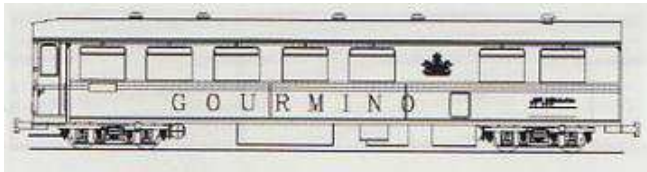


**RhB 1161: A<sup>4</sup> Salonwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Landquart 2006,  
Foto Hansruedi Burkhalter

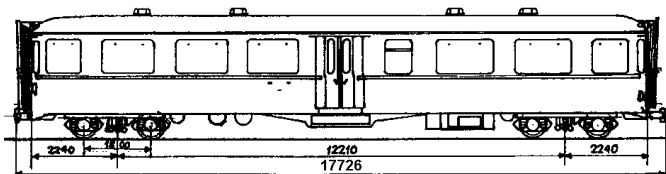
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1929 SWS</b>
Typ	A <sup>4</sup> Vierachsiger "Saalwagen" 1. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	1. vierachsiger Salonwagen in Ganzstahlbauart für die RhB, gebaut als Ersatzfahrzeug für den Engadin-Express von 1913
	As 1154 als Leihgabe RhB im Deutschen Museum München Älterer Salonwagen von 1915 bei MOB vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Stahlrahmen, Drehgestelle RhB 1930, Sekundärfederung auf Flexicoil umgebaut.
Bremssystem	neue Bremszylinder
Kasten	Stahlaufbau mit Tonnendach
Innenausstattung	Fauteuils, Deckenleuchten, Tische. Fauteuils fälschlich bezogen mit Stoff wie As 1141-1144.
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung</b> regional	Mit WR und 3902 letzte derartige Zwischenkriegsfahrzeuge. Seltene Adaptierung einer weltweit verbreiteten Hauptbahnbauart auf die Meterspur.
Quellen	Jeanmaire 1973
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	
Abbrechen oder vergeben	
<b>Bemerkungen</b>	

**RhB 3810: Speisewagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Landquart 2006 Foto  
Hansruedi Burkhalter

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1929 SWS</b>
Typ	WR <sup>4</sup> Vierachsiger Speisewagen, "Gourmino"
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Auf dem Schweizer Schmalspurnetz ausser einem Exemplar der Brünigbahn keine vergleichbaren Fahrzeuge
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Drehgestelle SWS 1972
Bremssystem	neue Bremszylinder
Kasten	Ganzstahlkonstruktion mit Tonnendach
Innenausstattung	Um 1980 basierend auf der ursprünglichen Einrichtung rekonstruiert mit neuer elektrische Küche.
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Der Speisewagenbetrieb dokumentiert den Anspruch der RhB auf Vollbahncharakter
Quellen	Caprez 1998, Hartung 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Speisewagenbetrieb mit frisch zubereiteten Speisen erhalten.
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	
Abbrechen oder vergeben	
<b>Bemerkungen</b>	

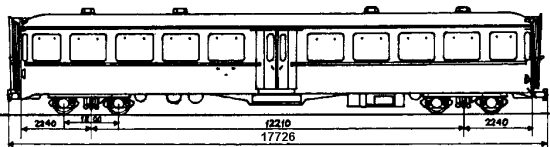
**RhB 1251: A<sup>4</sup> Leichtstahlwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Samedan 2013 Foto Gion Caprez

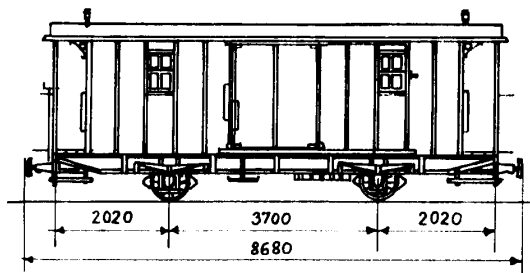
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1939 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	AB <sup>4ü</sup> Vierachsiger Personenwagen 1. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Pionierentwicklung der schweizerischen Rollmaterialindustrie ab 1934 in Leichtbauweise, "Roter Pfeil" und weitere Fahrzeuge auf die Landesausstellung 1939, bei der RhB "Fliegender Rätier" mit Triebwagen 501
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	SIG-Drehgestelle erneuert
Bremssystem	neue Bremszylinder
Kasten weitgehend original	Selbsttragend, Sicherheitsglas-Senkfenster, Originaltür-Partien, Stirnfenster, Stromlinien-Dachform
Innenausstattung	36 Plätze, Abort, Polster erneuert, Gepäckträger original
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB verstärkt ca. 1970
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung international</b>	Wagenkasten, Türen und Stromlinien-Zweischalendach mit Lüftung original erhalten (mehr als beim Trw. 501)
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	?
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	integral erhalten
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Sorgfalt bei sicherheitstechnischen Anpassungen

**RhB 2301: C<sup>4</sup> Leichtstahlwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1939 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	C <sup>4</sup> Vierachsiger Personenwagen 3. Klasse
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Pionierentwicklung der schweizerischen Rollmaterialindustrie ab 1934 in Leichtbauweise, "Roter Pfeil" und weitere Fahrzeuge auf die Landesausstellung 1939, bei der RhB "Fliegender Rätier" mit Triebwagen 501
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	SIG-Drehgestelle erneuert
Bremssystem	neue Bremszylinder
Kasten weitgehend original	Selbsttragend, Sicherheitsglas-Senkfenster, Originaltür-Partien, Stirnfenster, Stromlinien-Dachform
Innenausstattung	68 Plätze, Abort, Polster erneuert, Gepäckträger original
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung RhB
Elektrische Ausrüstung	Heizung, Batterieladung
<b>Historische Bedeutung international</b>	Wagenkasten, Türen und Stromlinien-Zweischalendach mit Lüftung original erhalten (mehr als beim Trw. 501)
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB, Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	integral erhalten, evt. mehr als die 2 Wagen 1251, 2301 für eine Zugkomposition Tw-A-B-B
Fahrtüchtig machen/behalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Sorgfalt bei sicherheitstechnischen Anpassungen

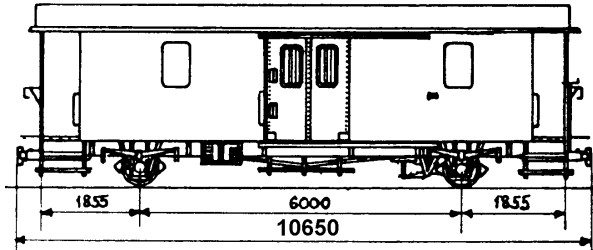
**RhB F 4004: D<sup>2</sup> Gepäckwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Samedan 2013, Foto Club 1889

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1896 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	F <sup>2</sup> bzw. D <sup>2</sup> zweiachsiger Gepäckwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Gleichartiges Fahrzeug D 11 von 1889 mit neuem Kastenaufbau bei der Museumsbahn Ferrovie Mesolcinese
<b>Zustand 2013</b>	In Restaurierung, Club 1889
Fahrgestell und Radsatz	Nietbleche, Lenkachsen, Losh-Speichenräder
Bremssystem	Vakuumbremse um 1890 verbessert, mit Kondukteurventil
Kasten	Blechdach?, Holzkasten und Blechverkleidung erneuert
Innenausstattung	
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Beleuchtung erneuert
<b>Historische Bedeutung</b>	Restaurierter Originalwagen, Innenraum vollständig rekonstruiert
Regional	Landquart-Davos-Bahn
Quellen	Website Club 1889
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Ja
Besitz, Standort	Club 1889
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen des Zweiachs-Dampfzugs

**RhB 4052: D<sup>2</sup> Gepäckwagen**

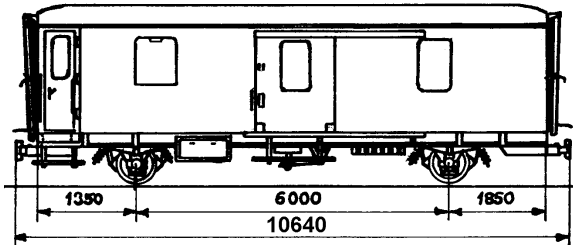
Typenskizze RhB/Club 1889



Landquart 2013 Foto H.P. Bärtschi

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1913 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	F <sup>2</sup> Zweiachsiger Gepäckwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Untergestell aus Stahlprofil, Scheibenräder mit Rollenlager
Bremssystem	Vakuumbremse weitgehend original
Kasten	Sarnafildach, Holzkasten und Blechverkleidung erneuert, Plattform nach Sicherheitsanforderungen stark verändert
Innenausstattung	1999 mit nostalgischer Inneneinrichtung als Barwagen versehen
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung und Bremsgestänge weitgehend original
Elektrische Ausrüstung	Batteriebeleuchtung mit Generator und Laderegler
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	
Quellen	Belloncle/Brüngger 2002
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als Wagen in den historischen Vierachszügen



**RhB 4051: D<sup>2</sup> Gepäckwagen aktuelle Foto bei haribu.ch**

Typenskizze RhB/Club 1889

Samedan 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 HW Lqt RhB aus AB 124</b>
Typ	F <sup>2</sup> zweiachsiger Gepäckwagen mit geschlossenen Übergängen
Ähnliche Fahrzeuge	
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell und Radsatz	Untergestell aus Stahlprofil, Rollenlager
Bremssystem	Vakuumbremse weitgehend original
Kasten	Sarnafildach, Blechverkleidung vollflächig, Faltenbälge
Innenausstattung	weitgehend original inkl. Zugführerkabine und Hundebox
Mechanische Einrichtung	
Elektrische Ausrüstung	Heizung Beleuchtung 300V
<b>Historische Bedeutung</b>	
Regional	Einsatz ab 1931 in Schnell- und Expresszügen der RhB
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	
Fahrtüchtig machen/erhalten	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Erhalten als letzter Gepäckwagen der Epoche der ersten Vierachszüge

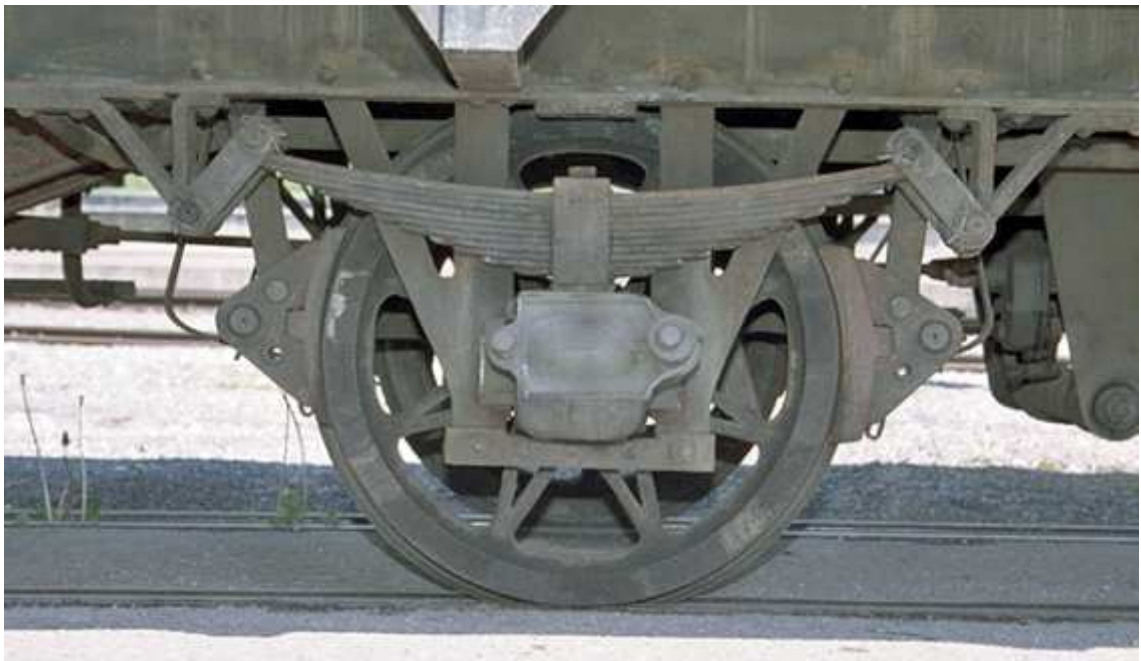
#### 4.5. Güter-, Post- und Dienstwagen

Im Unterschied zu anderen Bahnen von Tourismusregionen weist die RhB bis heute einen bedeutenden Güterverkehr auf, für den gegen 800 Wagen einsatzfähig sind. Für die Bauelemente gilt die gleiche Charakterisierung wie bei den Personenwagen. Hingegen sind die Aufbauten entsprechend der Nutzungsbedürfnisse sehr vielfältig. Die alte schweizerische Kategorisierung ist inzwischen einer internationalen gewichen, sie wird aber für dieses Inventar beibehalten:

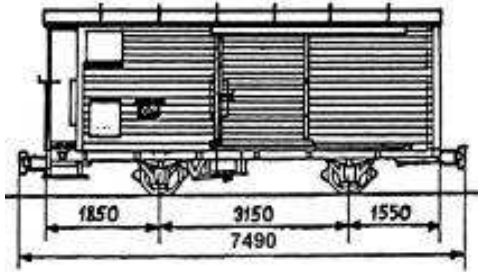
K für geschlossene Güterwagen,  
L für offene Hochbordwagen,  
M für Niederbordwagen,  
N für Spezialwagen, z.B. Drehschemelwagen,  
O für Kesselwagen,  
S für Kippwagen und  
U für Zementwagen.

Vom einst umfangreichen Bestand dieser Wagengattungen sind im Inventar nur 3 K-Wagen verschiedener Jahrgänge, 1 L-Wagen, 2 M-Wagen und je 1 Wagen der anderen Gattungen enthalten. Soll die Geschichte des Bahnverkehrs in Graubünden mit Originalexponaten dokumentiert bleiben, so muss dieser Minimalbestand erhalten werden. Die meisten dieser Fahrzeuge befinden sich zudem in einem guten Originalitätszustand und sie repräsentieren die technische Entwicklung von den kürzesten 3,5-Meterachsständen zu längeren Achsständen. Der älteste erhaltene Drehgestell-Güterwagen wurde leider seit der Erstinventarisierung nach 2000 abgebrochen.

Ebenfalls unterrepräsentiert sind historische Post- und Dienstfahrzeuge mit je einem Exemplar X, SLM-Schneepflug, und Z, Postwagen.



Freie Lenkachse, Losh-Speichenrad, Gleitlager, Blattfedern. Landquart 2013 H.P. Bärtschi

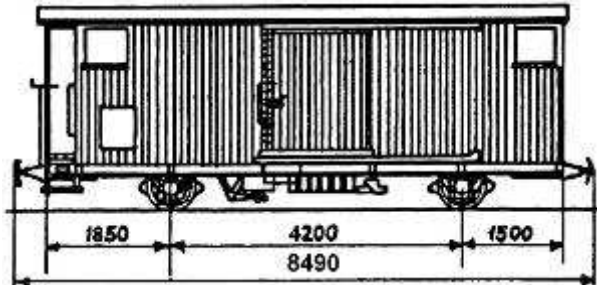
**RhB 9069: K Gedeckter Güterwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Samedan 2013, Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Nürnberg?</b>
Typ	K-Wagen (UIC = G), gedeckter, zweiachsiger Güterwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Wenige Exemplare bei Brünigbahn Meiringen, Appenzellerbahn, FART, bei RhB ex 50 K <sup>o</sup> , 150 weitere K, selten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Scheibenräder mit Gleitlagern
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten z.T. original	Wagnerarbeit reiner Holzaufbau mit Schiebetüren, 2x1 Fenster, Blechdach, Aussenschalung horizontal erneuert
Innenausstattung original	10t Last, Verkleidung
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung erneuert
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB: Wagenladungen, Stückgut, Vieh, auch Gepäck und behelfsmässig Menschen
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Restaurierung durch Club 1889 geplant
Betriebsfähig	
Revision aktuell/vorgesehen	Ja
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Sorgfältige Restaurierung unter Begleitung
Fahrtüchtig machen	Ja
Museal ausstellen	Nein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter der ab den 1880er Jahren am meisten verbreiteten gedeckten "Reform"-Güterwagen

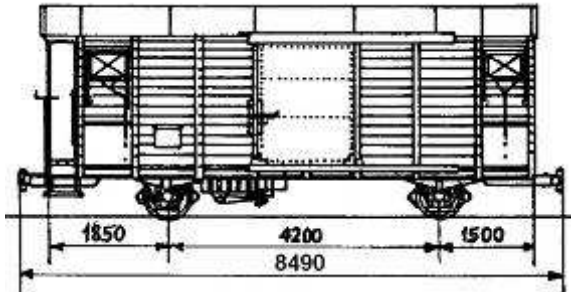
**RhB 5615: K1 Gedeckter Güterwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Landquart 2006, Foto Hansruedi Burkhalter

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1913 La Louvière</b>
Typ	K <sup>1</sup> -Wagen (UIC = G), gedeckter, zweiachsiger Güterwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Wenige Exemplare Brünigbahn Meiringen, Appenzellerbahn, FART, bei RhB ex 200 K, 30 dieses Typs, selten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Losh-Speichnräder, originale Kugellager
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	Wagnerarbeit reiner Holzaufbau mit Schiebetüren, 2x2 Fenster, Sarnafildach, Aussenschalung vertikal erneuert
Innenausstattung original	12,5t Last, Bodenbelag und Verkleidung
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung erneuert, Dampfheizungs-Durchgangsleitung ca. 2005 eingebaut
Elektrische Ausrüstung	Heizleitung ca. 2005 restauriert
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB: Wagenladungen, Stückgut, Vieh, auch Gepäck und behelfsmässig Menschen
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Historisches Fahrzeug
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Ja
Museal ausstellen	JNein
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter der um 1900 Jahren am meisten verbreiteten gedeckten Norm-K <sup>1</sup> -Güterwagen

**RhB 5563: K3 Gedeckter Güterwagen**

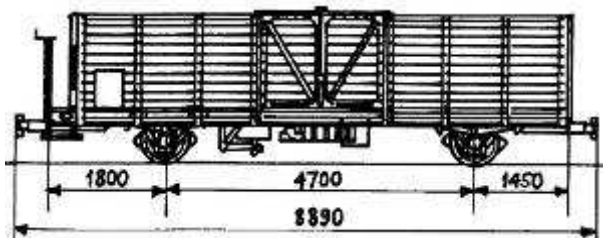
Typenskizze RhB/Club 1889



Poschiavo 2013 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren</b>
Typ	K <sup>3</sup> -Wagen (UIC = G), gedeckter, zweiachsiger Güterwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	"Auslaufmodell" auch bei anderen Bahnen, bei RhB ex 200 K, 6 dieses Typs, selten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile, Scheibenräder mit Rollenlager
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten 1950 umgebaut von Gestle AG, Chur	Stahl-/Holzaufbau mit Schiebetüren, 2x2 Fenster, Blechdach, Aussenschalung horizontal
Innenausstattung	15t Last, Dachtäfer innen
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung
Elektrische Ausrüstung	Heizleitung
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB: Wagenladungen, Stückgut, Vieh, auch Gepäck und behelfsmässig Menschen
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abbruchgefahr wegen Platzmangels
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	?
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter der um 1900 Jahren am meisten verbreiteten gedeckten Norm-K <sup>3</sup> -Güterwagen. Zeuge des Nachholbedarfs nach 20 Jahren ohne neue Güterwagen, heutige Bezeichnung WN 9854



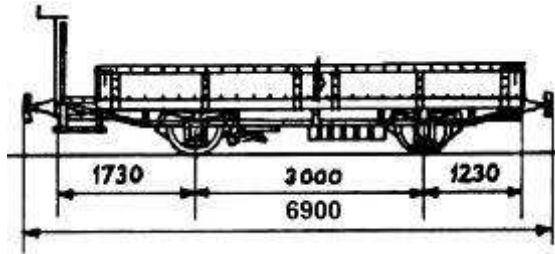
**RhB 6603: L3 offener Hochbord-Güterwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Reichenau 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1911La Louvière</b>
Typ	L <sup>3</sup> -Wagen (UIC = E), offener, zweiachsiger Güterwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Als einzige Schmalspurbahn besass die RhB L-Wagen mit hohen Seitenwänden und hoher Tragkraft
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Lenkachsen, Scheibenräder mit Rollenlagern
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	U-Stahl- Skelett mit Holzausfachung, je 2 Flügeltüren,
Innenausstattung original	
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung erneuert
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB: offene Wagenladungen - Kohle war das Haupttransportgut der Bahn, entscheidend auch für Hotellerie
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abbruchgefahr wegen Platzmangels
Betriebsfähig	?
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	?
Besitz, Standort	?
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten, Rückbau auf Speichenräder und Gleitlager
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter der ab den 1910er Jahren am meisten verbreiteten offenen Norm-Güterwagen



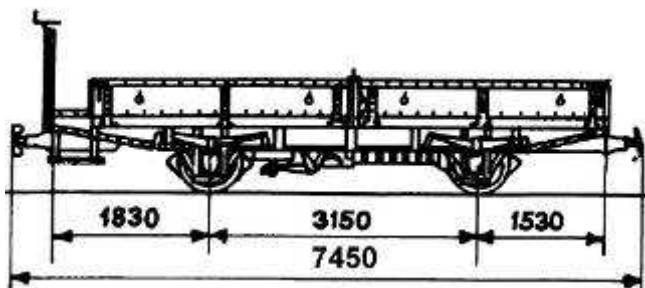
**RhB 8604: M Niederbordwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Samedan 1998 Foto Gion Caprez

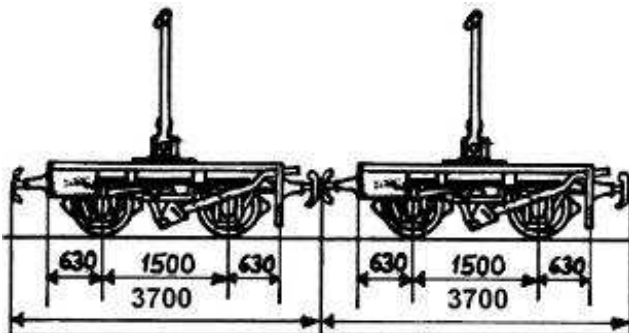
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1889 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	M-Wagen (UIC = K), offener, zweiachsiger Flachwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Wenige Exemplare u.a. bei Brünigbahn Meiringen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Speichenräder und Gleitlager aus der Bauzeit
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	Vernietete Stahl-Niederbordwände
Bodenausstattung original	Holzbohlen
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung erneuert: Hülsenpuffer, ohne Zughaken und Spindeln
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB: offene Wagenladungen - Schotter und Sand waren das Transportgut für die Bauwerke auch der Bahn
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Unter der Zugangsrampe des Bahnmuseums Bergün
Betriebsfähig	Nein
Revision aktuell/vorgesehen	Konservierungsmassnahmen dringend
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	Bahnmuseum Albula Bergün
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Ältester Güterwagen der RhB ex. Landquart-Davos-Bahn

**RhB 8616: M Niederbordwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Samedan 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1896 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen</b>
Typ	M-Wagen (UIC = K), offener, zweiachsiger Flachwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Wenige Exemplare u.a. bei Brünigbahn Meiringen, bei RhB ab 1911 als Schotterwagen "S" bezeichnet, heute selten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Speichenräder und Gleitlager aus der Bauzeit
Bremssystem z.T. original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	U-Stahl-Skelett und Blechboden
Innenausstattung original	
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung original, ohne Zughaken und Spindeln
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Originalfahrzeug, das beim Bau der Albulabahn für die Beschotterung der Bahn eingesetzt wurde
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Unter der Zugangsrampe des Bahnmuseums
Betriebsfähig	Nein
Revision aktuell/vorgesehen	Konservierungsmassnahmen dringend
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	Bahnmuseum Albula, Bergün
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter der ab den 1890er Jahren am meisten verbreiteten offenen Norm-Güterwagen

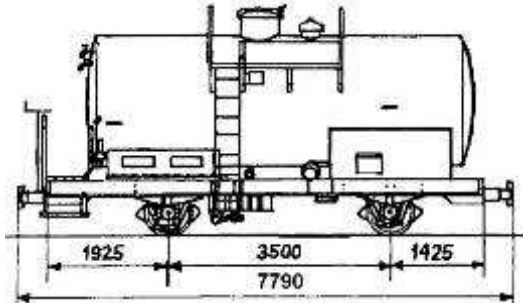
**RhB 1513+1520: N Drehschemelwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Küblis 2006 Foto Hansruedi Burkhalter

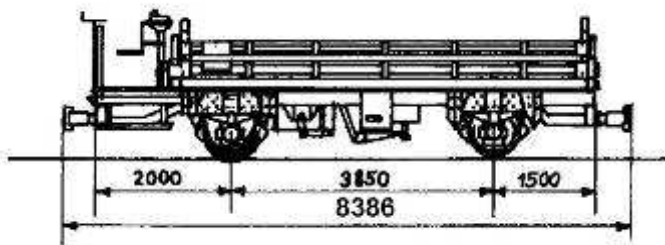
<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1906 Staudingen</b>
Typ	N-Sonderbau-Wagen für Langholztransporte
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Losh-Speichenräder, Gleitlager
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	U-Stahl-Skelett
Innenausstattung	-
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung original
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung</b>	Güterbahn RhB, wichtig für den Bündner Rohstoff Holz regional
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Historisches Fahrzeug
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Seltener Vertreter eines Sonderbau-Wagens

**RhB 10070: Oz Kesselwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889

Trin 2007, Foto Hansruedi Burkhalter

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1926 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen?</b>
Typ	Privatwagen? (UIC = U), zweiachsiger Kesselwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	selten
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile, Achsschenkel, Rollenlager, Scheibenräder
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	Stahlkessel
Innenausstattung	15t Oel
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung</b> regional	Güterbahn RhB, v.a. Heizöltransport
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Übungsfahrzeug für Ölwehr
Betriebsfähig	?
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	Kanton Graubünden
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter eines zweiachsigen Kesselwagens, von Vierachsern abgelöst

**RhB 8627: Sk Kippwagen**

Typenskizze RhB/Club 1889



Samedan 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1931 SIG</b>
Typ	Sk-Wagen, zweiachsiger Güterwagen mit Kippvorrichtung
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Auf etlichen Bahnen für den Bahnunterhalt
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile, Achsschenkel, Rollenlager, Scheibenräder
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	Stahl-/Holzaufbau mit Handkurbel-Kippvorrichtung
Innenausstattung	15t Last
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung</b> regional	Bahnunterhalt Ch-A/RhB
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abbruchgefahr wegen Platzmangels
Betriebsfähig	?
Revision aktuell/vorgesehen	?
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Heute seltener Vertreter eines relativ frühen Kippwagens

**RhB 80xx: Uc Zementwagen "Mohrenkopf"**

Typenskizze fehlt

Untervaz 2007 Foto Hansruedi Burkhalter

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1956 FFA</b>
Typ	OB <sup>1</sup> (UIC = U), Zementsilowagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	RhB 1954 - 1964 100 OB <sup>1</sup> , identisch mit den FO-"Mohrenköpfen"
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile, Achsschenkel, Rollenlager, Scheibenräder
Bremssystem original	Vakuum
Kasten original	Stahl-Flachwagen mit Silobehälter für pneumatischen Umlad
Innenausstattung	15t Last
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung
Elektrische Ausrüstung	
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güterbahn RhB für eines der wichtigsten Transportgüter während des Baus grosser Staumauern
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abbruchgefahr wegen Platzmangels
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Entscheid dringend wegen Ersatz dieser Wagen durch Wechselbehälter Aus den noch vorhandenen Wagen der Serie ist das zu erhaltende Exemplar zu bestimmen.

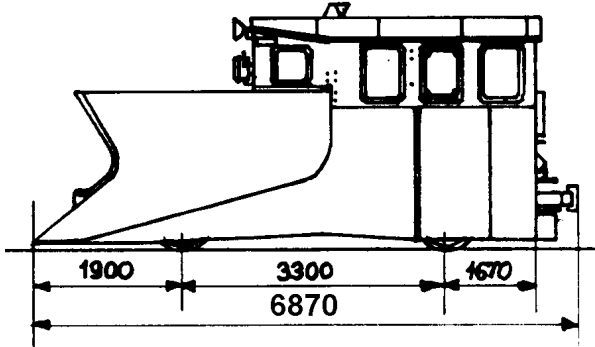


**RhB WN 9803: Z26 Postwagen**

Typenskizze fehlt

Z26, Samedan 2013, Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1909 Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren</b>
Typ	Z, zweiachsiger Bahnpostwagen
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Wenige Exemplare bei anderen Bahnen
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Speichenräder aus der Bauzeit, Isothermos-Gleitlager "+POST+"
Bremssystem original	Vakuum-Hardy-Zylinder
Kasten original	8t Last, Holz-Aufbau, beidseitig 1 Schiebetüre und 1 Klapptüre,
Innenausstattung original	Holzverkleidung original, Teil der Inneneinrichtung erhalten
Mechanische Einrichtung	Zug- und Stossvorrichtung erneuert
Elektrische Ausrüstung	ursprünglich Heizung 300V, Batteriebeleuchtung, heute ausgebaut
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Güter- und Postbahn RhB
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Historisches Fahrzeug
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten, Inneneinrichtung konservieren
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Seltener Vertreter eines Schmalspur-Postwagens

**RhB 8627: X9103 Schneepflug**

Typenskizze RhB/Club 1889

Samedan 1998 Foto Gion Caprez

<b>Baujahr, Hersteller</b>	<b>1903 Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur</b>
Typ	Schneepflug
Ähnliche Fahrzeuge, Standort	Auf mehreren Bergbahnen vorhanden
<b>Zustand 2013</b>	
Fahrgestell original	U-Stahlprofile vernietet, Scheibenräder mit Innenlager
Bremssystem original	Handbremse auf Bremsscheibe der vorderen Achse, Nothahn der Vakuumbremse des Schiebefahrzeugs
Kasten original	Führerstand mit keilförmigem Pflug und ausfahrbaren Seitenblechen
Innenausstattung original	Blechkabine vernietet
Mechanische Einrichtung	Stossvorrichtung
Elektrische Ausrüstung	Heizung 300V
<b>Historische Bedeutung regional</b>	Bahnunterhalt im Gebirge, Trassierung der Albulabahn mit Seitengraben zur Schneedeponie
Quellen	Caprez 1998
<b>Heutiger Status, Gefährdung</b>	Abbruchgefahr wegen Platzmangels, Schäden durch Abstellung im Freien
Betriebsfähig	Ja
Revision aktuell/vorgesehen	Nein
Abgestellt unter Dach	Nein
Besitz, Standort	RhB Samedan
<b>Zielvorstellung</b>	Geschützt erhalten
Fahrtüchtig machen	Evt.
Museal ausstellen	Ja
Abbrechen oder vergeben	Nein
<b>Bemerkungen</b>	Seltener Vertreter früher Schneeräumungsfahrzeuge, Bezug zu UNESCO-Welterbe

## Quellen und Literatur

Bärtschi Hans-Peter:	Würdigung der historischen Fahrzeuge SOB/BT, Winterthur 2010
Bärtschi Hans-Peter:	Schaudepot BLS-Rollmaterial, Wettbewerb Frutigen 2008; Bahnwanderweg Lötschberg, Zürich 2009
Bärtschi Hans-Peter:	Die Albula- und Berninastrecke im weltweiten Vergleich mit Hochgebirgsbahnen, in: Sondernummer Fern-Express III/2007
Bärtschi Hans-Peter:	Conservation of Railways: Switzerland, National Institute for Cultural Properties, Tokyo 2006
Bärtschi Hans-Peter:	Schienenfahrzeugbeschriftung Verkehrshaus der Schweiz, in: Verkehrshaus: Kohle, Strom und Schienen, NZZ Zürich 1997
Bärtschi Hans-Peter:	Archiv Stiftung Industriekultur, Fotos, Dokumente RhB ab 1965
Bärtsch/Industrie- und Bahnkultur-Ausflüge:	Geschichte und Manual für den Schaubetrieb mit der Ge 2/4 205, Winterthur 1999
Brüngger Gian:	Die Ge 2/4-Lok der RhB, in: Ea 4/1977, S. 197 - 200
Brüngger Gian:	100-jährige Bergsteiger - Geschichte der ersten Triebwagengeneration der Berninabahn, in: Loki Spezial, Goldach 2008
Caprez Rudolf Gion:	Historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn und der Chur-Arosa-Bahn, Trin 1998
Cité du Train (Hg.):	Le Catalogue, Mulhouse 2005
Ea	Eisenbahn-Amateur, Zürich 1947ff.
Gottwaldt Alfred:	Museum für Verkehr und Technik, Berlin 2005
Hartung Karlheinz:	Lokomotiven und Wagen SBB und Privatbahnen, Berlin 1993
Hartung Karlheinz:	Lokomotiven und Wagen - Schmalspur SBB und Privatbahnen, Berlin 1993
Hudritsch Urs:	Die Dampflokomotive - Eisenbahnkulturgüterschutz, Nidau 1997
Jeanmaire Claude:	Rhätische Bahn - Stammnetz-Triebfahrzeuge, Villigen 1995
Jeanmaire Claude:	Die Dampflokomotiven der Rhätische Bahn, Villigen 1974
Leuenberger Alfred:	Rauch, Dampf und Pulverschnee - die Dampf-Schneeschleudern der Schweizer Bahnen, Zürich 1967
Moser Alfred:	Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen, Zürich 2006
Mühl Albert:	125 Jahre CIWL, Freiburg 1998
RhB/Club 1889:	Liste Historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn Verzeichnis über das historische Rollmaterial 13. 12. 2011
SBZ	Schweizerische Bauzeitung/Die Eisenbahn/Tec21, 1875ff.
Seifert Cyrill:	Triebfahrzeugverzeichnis Schweiz 2002, Effretikon 2002
SEZ	Schweizerische Eisenbahn-Zeitschrift, Luzern 19XXff.
Stöckl Fritz:	Komfort auf Schienen (Salonwagen), Basel 1970
White John:	The American Railroad Car (Güterwagen), London 1993
Willen Peter:	Lokomotiven der Schweiz, Zürich 1970
Winter Paul:	Unsere Wagen, Zürich 1961