

**Johannes Degens Gartenbahn wurde vor vielen Jahren bereits in LOKI-Spezial Nr. 10 beschrieben. In seinem Garten am Zürichsee hat er sich in der Zwischenzeit dem nicht realisierten Projekt einer Bahn vom Unterengadin ins Südtirol angenommen. Nach dem in LOKI 12/2015 vorgestellten Anlagenvorschlag «Ofenbergbahn» für HO sind dies Gründe, etwas in Fiktion und Realität zu kramen.**



in Realität stattfinden können. Tat es aber nicht.

Von Johannes Degen (Text und Fotos)

**U**nter den zahlreichen Projekten für Graubündens alpenüberquerende Bahnen um 1900 war die Planung der Ofenbergbahn eine herausragende Vision. Für das Normalspurbahuprojekt Chur-Albulaa-Ofenpass von Robert Wildberger (1891) waren die Münstertaler «Feuer und Flamme und voller Begeisterung», wie in einem Brief vom 29. November 1892 zu lesen ist<sup>1)</sup>. Ebenfalls als Normalspurbahn von Chur über Zernez bis Mals (1898 projektiert im Auftrag von keinem geringeren als Albert Guyer-Zeller, welcher unter anderem auch die Jungfraubahn baute), sollte die «Engadin-Orientbahn» die Verbindung von Europa bis nach Triest (und wohl auch weiter bis nach Istanbul, Bagdad) gewährleisten<sup>2)</sup>.

Den Normalspurbahnprojekten war kein Erfolg beschieden. Die Würfel für die Metterspur in Graubünden waren inzwischen gefallen, 1889 nahm die Landquart-Davos-Bahn LD den fahrplanmässigen Betrieb auf der Linie Landquart-Klosters auf, ein Jahr später kam die weiterführende Strecke bis Davos in Betrieb.

1906 wurde durch die Bozen-Meranerbahn und das Schweizer Initiativkomitee ein Projekt des Ingenieurs L. Kürsteiner, St. Gallen als Schmalspurbahn von Zernez nach Mals eingereicht<sup>3)</sup>. Massgeblich beteiligt war der Präsident des Ofenbergbahnkomitees, Friedrich Manatschal, unermüdlicher Pionier und engagierter Kämpfer für die Ofenbergbahn. Sein Projekt stand in Konkurrenz zur Reschenscheideckbahn (Landeck - Mals). Die langwierigen Verhandlungen mit Kanton und Bund aber auch mit den Nachbarstaaten über die Prioritäten von Bahnprojekten in Graubünden verzögerten die Pläne. Obwohl die Konzession von 1909 zweimal bis zum Jahr 1916 verlängert wurde, war seiner Vision kein Erfolg beschieden. Entscheidend dabei waren auch die politischen Verhältnisse im Südtirol, welches bis 1914 österreichisch war, danach italienisch wurde. Der Ausbruch des 1. Weltkrieges sowie die Annexion Südtirols durch Italien machten die Pläne für die Ofenbergbahn zunichte. Friedrich Manatschal, 1845 geboren in Breslau,

gestorben 1919 in Müstair, beschrieb seinen leidenschaftlichen Kampf für die Ofenbergbahn eindrücklich in seiner Schrift «Von den projektierten Ofenbergbahnen»<sup>4)</sup>.

Die Projekte von Guyer-Zeller und Manatschal unterscheiden sich. Bei Guyer-Zeller wurde die Strecke nicht über Zernez geführt, oberhalb der heutigen «Punt la Drossa» war die Station Ofenberg geplant, danach ein über 10 km langer Tunnel. Kürsteiner'sche Schmalspurbahuprojekt hatte den Ausgangspunkt Zernez. Die Bahnhofsanlage wurde 1911 umfangreicher als schlussendlich realisiert geplant, vor der Spölbrücke erfolgte die Abzweigung Richtung Ofenpass. Auf dem Bahnhofsplan von Zernez ist die Abzweigung gut einsehbar, ebenfalls ein Betriebswerk mit Remise und Werkstätten.

Die Bahnhofsgebäude der Engadinerlinie zeigen, dass Zernez als Abzweigstation der Ofenbergbahn und Schuls-Tarasp als Durchgangsbahnhof (Weiterführung der Linie über Ramosch bis Landeck, geplanter Anschluss an die Bahn über den Reschenpass) im Hinblick auf den Ausbau der Strecken mit umfangreichen, grösseren Stationsgebäuden ausgestattet wurden.

1913 wurde die Engadinerlinie eröffnet. Das Buch «Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins»<sup>5)</sup>, beschreibt Bau, Strecke, Rollmaterial und technische Ausführung der ersten elektrisch betriebenen Bahnstrecke der RhB. Es sind in diesem wunderbar ausgestatteten und reich bebilderten Band alle wesentlichen Fakten ausführlich beschrieben, 1915 kostete der Band 20 Franken, heute bezahlt man hunderte Franken dafür, wenn man denn das Buch überhaupt finden kann!

## Ofenbergbahn – Vision oder Wirklichkeit?

Blättert man das Buch Bahnvisionen im Engadin<sup>1)</sup> durch, so wird einem klar, dass die Engadiner unermüdlich im Erfinden von Projekten waren. So wurde eine Strassenbahn unter Einbezug der Schiffahrt auf dem Silsersee von Maloja bis Schuls, die Julier-, Septimer-, Scaletta-, Bernhardin- und