



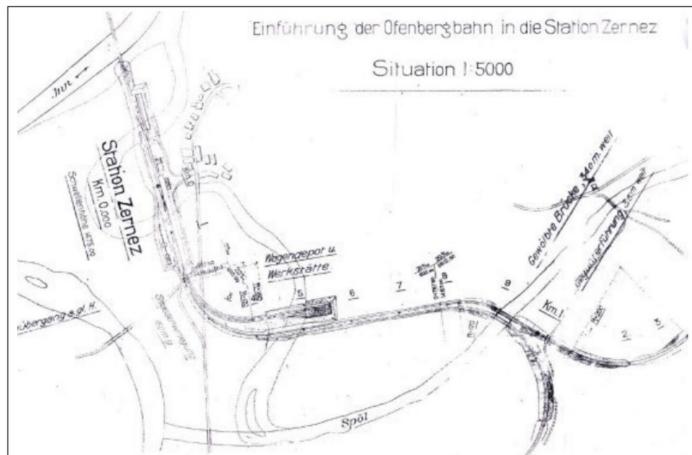
Titel von Friedrich Manatschals Buch 1918.



Bahnhof Schuls in einer zeitgenössischen Aufnahme.



Das Projekt von Adolf Guyer-Zeller von 1898.



Schmalspurprojekt von 1911: Bahnhof Zernez mit Remisen und Abzweigung der Ofenbergbahn.



Direktoren-Betriebsausflug OFB am 24. 11. 1931.



Ein Kämpfer für die Ofenbergbahn: F. Manatschal.

Bergellerbahn geplant, um nur die wichtigsten zu nennen. Hoch hinaus wollte man mit der Verbindung St.Moritz- Pontresina über die Fuorcla Surlej und durchs Val Roseg (1908), noch höher mit der Bahn auf den Piz Bernina (1930)! Die Engadinerlinie Pontresina bis Schuls und die Berninabahn von St. Moritz bis Tirano waren dann die einzigen Projekte, welche auch tatsächlich realisiert wurden und welche auch heute noch unsere uneingeschränkte Bewunderung verdienen.

Wäre die Ofenbergbahn gebaut worden – und dafür ist das Projekt ausführlich bis ans Ende gedacht – wäre die Bahn von der Station Ofenberg auf den Ofenpass (Süsim Givè) und von dort auf den Piz Daint führen können (ebenfalls hoch hinaus!). Die Ofenbergbahn hätte den Engadinexpress zweimal die Woche nach Mals führen können, Gütertransporte von und nach Italien hätten ebenso wie bei der Berninabahn realisiert werden können!

Wie präzise die Planung der Ofenbergbahn zur Zeit des Konzessionsgesuches von 1906 fortgeschritten war, zeigen nachfolgende Angaben⁶⁰: Die 53 km lange Strecke hätte ihren Ausgangspunkt in Schluderns, 919 m.ü.M. genommen, mit direktem Abschluss an die österreichische k.k. Staatsbahnen. Bis nach St. Maria wäre die Strecke am linken Talhang geführt worden, die ersten Kunstdämmen wären zwischen St. Maria und Valchava (Kehrtunnel) und dann nochmals vor Fuldera notwendig geworden. Der 2520 m lange Ofenbergtunnel (Station Cierfs, 1973 m.ü.M. bis zur Station Ofenberg 1826 m.ü.M.) hätte eine Neigung von 35 % gehabt. Nach der Station Fuorn und der Betriebsstation Praspol wäre der Zielbahnhof Zernez 1474 m.ü.M. mit dem Anschluss an die Engadinerlinie erreicht worden. Für die Erzeugung der nötigen Energie wäre ein Wasserkraftwerk an der Etsch (bei Mals) geplant gewesen, die vorgesehene Fahrdrachspannung hätte bei 6000 Volt gelegen. Geplant wurde auf der Basis folgender technischen Daten: Metterspur, Adhäsion, Minimalster Kurvenradius 120 m, maximale Steigung 40%, mittlere Neigung 29.4%. Die Baukosten waren auf 16 745 000.- Franken veranschlagt. Als Rollmaterial waren vorgesehen: 5 elektrische Lokomotiven von 1200 PS, 4 Triebwagen à 300 PS, 15 Personenwagen BC, je 10 offene und gedeckte Güterwagen mit einer Tragkraft von je 10 Tonnen.