



Einige der von Johannes Degen gebauten Modelle, wie hier die Tarasper Trinkhalle «Bivetta», oder ...



... die Kirche Lavin gibt es nur noch auf Fotos.

Faszination Unterengadin

Von 1966–68 verbrachte ich zwei Jahre in einem Internat im Unterengadin. Die erste Fahrt mit der RhB und die landschaftlichen Eindrücke haben sich mir tief eingepägt. Seither kehre ich immer wieder in dieses wunderbare Tal mit seiner eigenständigen Kultur und Architektur, der eigenen Sprache und einer grossartigen Landschaft zurück. Unvergesslich bleiben die Ferien mit meiner Familie in Florins, dem Weiler unterhalb des Tarasper Schlosses, mit Blick auf den Bahnhof Ftan. Mit meinen Kindern haben wir die Züge beobachtet, an Wochenenden durften die Kinder länger aufbleiben um den roten Triebwagen (ABe 4/4 501-504), welcher den Spätzug nach Scuol-Tarasp führte, zu «kontrollieren». Die Mineralquellen von Scuol-Tarasp – deren 30 an der

Zahl – hatten in den goldigen Zwanzigerjahren tausende Touristen ins Unterengadin gelockt. Kurhaus und Trinkhalle in Nairs am Inn sind auch heute noch Zeugen dieser Blütezeit, wenn auch der Betrieb der «Bivetta» jetzt stillgelegt ist^{9,10}. Für die Gartenbahn habe ich Gebäude nachgebaut, zuerst die Trinkhalle, neu das Häuschen der «Funtana Bonifacius», die Quelfassung am Inn mit der eleganten hellgrünen Personenbrücke. Das Mineralwasser wird auf meiner Gartenbahn im eigens dafür beschrifteten Containern transportiert, ergänzt wird der Zug durch die Kühlwagen der Metzgerei Hাতেcke, Scuol. Beschriftung und Bildfolien sind wie immer bei meinen Modellen von der Firma identico, Zürich mit absoluter Perfektion hergestellt worden.



Auch nicht mehr vorhanden ist die Kirche Zernez.

Wäre die Ofenbergbahn gebaut worden...

Tagträumen soll in diesem Abschnitt erlaubt sein. Also tauchen wir ein in die Vision Ofenbergbahn 1926–1944 (und bestätigen so meine Vorbildtreue): Die Bauarbeiten begannen 1921, die definitive Planung kombinierte beide Projekte (Manatsch, Guyer-Zeller). Nach einer Bauzeit von zwei Jahren wurde das erste Los von Zernez bis Cierfs fertiggestellt, der Ofenbergtunnel konnte ohne nennenswerte geologische Probleme realisiert werden. Streitigkeiten mit den italienischen Behörden über die Finanzierung und das Rollmaterial führten zur Verzögerung der Eröffnung. Im Frühjahr 1926 hatten Kollaufationsfahrten stattgefunden und die ganze Strecke von Zernez bis Mals wurde 1927 mit einer würdigen Feier eröffnet. Wie damals üblich, wurde wohl auch bei dieser Feier ausserordentlich gefeiert – man vergleiche den Bericht der



Im stimmungsvollen Zug von Hans Bendel verlassen wir den Tagtraum am Zürichsee in Richtung Realität.

Eröffnung der Engadiner Linie in «Die Bündner Kulturbahn 2013»¹¹). Es wird dort erwähnt, dass die 300 Gäste 416 Flaschen Wein und 10 Flaschen Mineralwasser (!) getrunken hatten und sage und schreibe 530 Zigarren geraucht wurden!

Technisch entsprach die Bahn der Engadinerlinie, die erworbenen und angemieteten Fahrzeuge wurden angepasst. Die Malletlokomotive Ge 2/2 + 2/3 Nr. 23, Maloja,

war als Reserve im Bahnhof Ofenberg stationiert, die Stangenloks 353 und 205 hatten zusammen mit dem umgebauten Triebwagen der Arosabahn BCFe 4/4 N°5 den Regelbetrieb gewährleistet.

In den ersten Betriebsjahren bis 1935 erlebte die Bahn eine Blütezeit, die Frequenzen im Güterverkehr fielen wesentlich besser aus als geplant und auch der Personenverkehr übertraf die Erwartungen, was