

Modell & (projektiertes) Vorbild

Fotos: F. Geiger, J. Degen, Bericht Interreg-Projekt III A (2)

nicht zuletzt auf den für eine Alpenbahn dichten Fahrplan zurückzuführen ist. Der Tourismusverkehr nahm nach der Eröffnung der Zahnradbahn auf den Piz Daint (1931) stark zu. Es rächte sich aber bitter, dass die Gesellschaft der Ofenbergbahn über kein neues und eigenes Rollmaterial verfügte, ebenfalls war beim Bau der Strecke nicht die übliche Sorgfalt verwendet worden. Zugsausfälle häuften sich, unausweichliche Sanierungen von Brücken und

Tunnels und die Neuanschaffung von Rollmaterial hätten realisiert werden müssen. Dies alles sprengte die finanziellen Möglichkeiten der Gesellschaft und nachdem die Fusionsverhandlungen mit der RhB gescheitert waren, musste der Konkurs im Januar 1944 angemeldet werden.

Das Rollmaterial wurde mit Ausnahme des Triebwagens BCFe 4/4 5 und des BC 44 verschrottet, die Strecken auf den Piz Daint und von Zernez bis Mals abgebrochen und



Tunnelportal der Reschen-scheideckbahn.

die Portale des Ofenbergtunnels zugemauert (wie es auch mit dem Tunnel bei Landeck der Reschenscheideckbahn geschah).

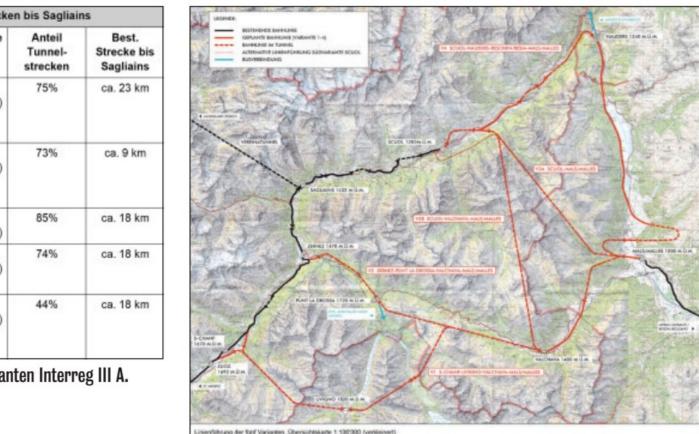
Neubaustrecken Varianten 1-4 und bestehende Strecken bis Saglains					
Varianten Strecken	Länge Neubaustrecke	Länge Tunnelstrecke	Länge offene Strecke	Anteil Tunnelstrecken	Best. Strecke bis Saglains
Varianten 1 Scuol – Livigno – Valchava – Mals/Malles	57 km	43 km (4 Abschnitte)	14 km (5 Abschnitte)	75%	ca. 23 km
Varianten 2 Zernez – Punt La Drossa - Valchava – Mals/Malles	45 km	33 km (3 Abschnitte)	12 km (4 Abschnitte)	73%	ca. 9 km
Varianten 3A Scuol – Mals/Malles	27 km	23 km (2 Abschnitte)	4 km (3 Abschnitte)	85%	ca. 18 km
Varianten 3B Scuol – Valchava – Mals/Malles	46 km	34 km (3 Abschnitte)	12 km (4 Abschnitte)	74%	ca. 18 km
Varianten 4 Scuol – Nauders – Reschen/Resia – Mals/Malles	59 km	26 km (5 Abschnitte)	33 km (6 Abschnitte)	44%	ca. 18 km

Neubau- und Tunnelstrecken der insgesamt fünf Varianten Interreg III A.

OFB quo vadis?

Der Triebwagen und der BC 44 standen jahrelang auf einem Abstellgleise, wurden von «OFB historic» aufwendig restauriert (wenn auch noch nicht fahrtüchtig gemacht) und können jetzt auf dem «Museumsgleise» beim Bahnhof Zernez bewundert werden. Kommt die Zeit einer aus dem Dornröschenschlaf erweckten Ofenbergbahn?

Jedenfalls sind wir aus unseren Tagträumen aufgewacht. Da war doch was? Tatsächlich, der grosse Erfolg der Vinschgauerbahn (Meran-Malles Venosta), welche im Jahre 2005 eröffnet wurde, führte dazu, dass der Kanton Graubünden und die autonome Provinz Bozen ein «Interreg-Projekt IIIA» ausarbeiten liessen. Es wurden fünf Varianten für die Verbindung Untereng-



Linienführungen der Varianten 1 bis 4 des Interreg-Projekts IIIA.

Vielelleicht wird er dereinst mit seinen Enkeln ...?

din-Mals zur Diskussion gestellt, mit Tunnelängen von 23 bis 43 km und einer Zeitsparnis von bis zu einer Stunde für die Durchquerung der Alpen¹²⁻¹⁶.

Träumen war doch so schön! Lassen wir unsere Geschichte so enden:

«OFB historic» veranstaltet Extrafahrten mit dem Triebwagen 5, ein roter Pendelzug und farbenfrohe Güterzüge braust durch den Ofenbergtunnel und Zernez ist eine belebte Abzweigestation.»

So, wie sie 1911 geplant war!

Quellen nachweise:

- ¹⁾ Marco Jehli, Heini Hofmann, Ernst Huber, Jon Duri Gross: Bahnvisionen im Engadin, Montabello-Verlag, St. Moritz (1. Auflage 2011) ISBN 978-3-907067-41-3 S. 136/137
- ²⁾ Bahnvisionen im Engadin S. 166–169
- ³⁾ Bahnvisionen im Engadin S. 230–233
- ⁴⁾ F. Manatschal: Von der projektierten Ofenbergbahn, Chur 1918 Graph. Anstalt Manatschal Ebner Cie. (Archiv SBB Historic)
- ⁵⁾ Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins, Orell-Füssli-Verlag (1915)
- ⁶⁾ M. Tiepner, Davos: Nicht ausgeführte Bündner Bahnprojekte, in «Der Eisenbahnamateur» 2/1982, 7/1982

- ⁷⁾ F. Manatschal: Von der projektierten Ofenbergbahn, Chur 1918 Graph. Anstalt Manatschal Ebner Cie. Anhang
- ⁸⁾ Luzi Dosch: Die Bauten der Rhätischen Bahn, Geschichte einer Architektur von 1889–1949, Terra Grischuna, Buchverlag 1984 ISBN 3-908133-08-4
- ⁹⁾ Kathrin Mischol: »Mineralquellen im Unterengadin« Geschichten und Fakten, 2011 ISBN 978-3-033-02936-
- ¹⁰⁾ Michael Jakob, Giordano Tironi, Perangelo Camera; Gion Peder Mischol: Per un «architetto della» acqua, Büvetta Tarasp; Ein Haus des Wassers, Tarara edizioni, Verbania, 2000

- ¹¹⁾ Die Bündner Kulturbahn, Jährlich herausgegebenes Magazin von RhB historic, 10. Jahrgang 2013, S. 11
- ¹²⁾ INTERREG-III-A-Projekt-Bahnverbindung Unterengadin–Obervinschgau (www.gr.ch): Berichte des Moduls D des INTERREG-III-A-Projektes „Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck)“ als PDF-Dateien.
- ¹³⁾ www.wikipedia.org/wiki/Ofenbergbahn
- ¹⁴⁾ www.engadin-vinschgau-bahn.ch/
- ¹⁵⁾ Jörg Krümmeracher, Chur: Große Bündner Bahnträume (NZZ 8.April 2010)
- ¹⁶⁾ grischiconsulta: Engadin-Vinschgau-Bahn–Volkswirtschaftliche Untersuchung, Schlussbericht, Chur 2012