



Von Enrico Pirovino (Text) und Urs Häni (Fotos)

Bereits 1888 wurden die ersten elf Drittklasswagen für die Landquart-Davos-Bahn (LD) bei der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft (SIG) in Neuhausen bestellt und rechtzeitig zur Eröffnung 1889 ausgeliefert. Sie wiesen einen Radstand von lediglich 4,3 m auf. Die Eröffnungsfahrt führte damals allerdings nur bis Klosters, da bloss die erste Etappe von der Strecke Landquart bis Davos fertiggestellt war.

Die Wagen wurden mit den Nummern C 31–41 in Betrieb gestellt. Ab 1896 wurden die Initialen «L.D.» an den Wagenseiten gegen die neuen Initialen «Rh.B.» ausgetauscht. Dank dem Erfolg der noch jungen Bahngesellschaft wurden weitere Personenwagen beschafft, was diverse Umnummierungen an den hier vorgestellten Wagen zur Folge hatte. So trugen sie von 1899–1911 die Nummern C 201–214 und ab 1911 die Nummern C 2001–2014. Sie standen etwa 30 Jahre in mehr oder weniger unveränderter Form im Einsatz und galten dann bald einmal als nicht mehr zeitgemäss.

Die vorhandene Dampfheizung war nur in der kalten Jahreszeit in Betrieb, und die Reisen waren wohl mehrheitlich entsprechend kühl. Die Innenbeleuchtung bestand aus drei Petroleumlampen, die kaum mehr als ein schummriges Licht abgaben. Zudem mussten sie jeweils mühsam durch das Fahrpersonal angezündet werden. So wird es nicht verwundern, dass ab und zu eine «Dunkelfahrt» durch einzelne Tunnel stattfand. Im Sommer war es häufig unerträglich heiss in den Wagen, denn die Wolpert-Lüfter waren nicht sehr effektiv.

Ab den 1920er-Jahren wurden die ersten Wagen verkauft. So kamen vier davon zur Visp-Zermatt-Bahn (VZ) und drei zur Chur-Arosa-Bahn (ChA). Der C 32 kam 1930 zur ChA und erhielt ein Farbkleid in Hellblau-Beige. Mit der Fusionierung 1942 wurde er wieder zu einem RhB-Fahrzeug, allerdings neu mit grün-creme Lackierung.

Etliche Wagen wurden am Ende ihrer Personenzugslaufbahn zu Dienstfahrzeugen umgebaut und überlebten auf diese Weise noch lange Jahre. So wurde der X 9034 in den 1990er-Jahren aus dem

Dornröschenschlaf geholt und vom Club 1889 liebevoll zum RhB C 2012 restauriert. Seit 1999 erfreut er so das Herz der RhB-Bahnfans. Seit 2019 verkehrt er nun als LD C 32 auf den Bündner Schienen.

Die Modellumsetzung

Die eigenwillige Konstruktion aus der damaligen Zeit reizte das Modellbau-Atelier Pirovino, diesen Personenwagen im Modell zu realisieren. Ab 1998 wurden erste Modelle in Verbundbauweise im Massstab 1:87 an die Kunden geliefert. In weiteren Serien wurde das Modell weiterentwickelt, bis es ein reines Messingfahrzeug wurde und somit eine Basis für das nun vorliegende Spur-0m-Modell bildete.

Das hier vorgestellte Modell ist in unzähligen Stunden Entwicklungsarbeit entstanden. Der erste Personenwagen vom Modellbau-Atelier sollte grundsätzlich einen hohen Detaillierungsstandard aufweisen. Aber wo sind die Grenzen zwischen den eigenen Wünschen, den Kundenansprüchen und der Wirtschaftlichkeit? Wo ist der Preis für ein zweischsiges Modell anzusetzen? Wie verhalten sich die unterschiedlichen Materialien, die im Modell eingesetzt werden, zueinander? Wie kann eine vorbildgerechte Petroleumbeleuchtung umgesetzt werden? Wie kann man das Modell kostengünstig herstellen, sodass die geforderte Qualität dennoch erreicht wird? Wo muss die Werbung angesetzt werden? Wer kauft ein solches Modell?

Von diesen Fragen konnten einige beantwortet werden. Es musste im Verlaufe der Umsetzung jedoch festgestellt werden, dass nicht nur ein Modelltypus entstehen wird, sondern gleich mehrere. Ausserdem wurde vom Club 1889 in Samedan das ori-

Ein Wagen, vier Epochen, v.l.: 1889 bis 1896, 1911 bis 1930, 2007 bis 2019, ab 2019.

