



Ivo Hutter, Leiter RhB-Rollmaterial, präsentiert in der Werkstätte in Landquart die noch unter einer Plache versteckte Brünig-Dampflokomotive 1068 (links). Kulturgut-Retter **Pascal Troller** nimmt derweil auf der Dampflok SCB 41 Platz, während ein RhB-Mitarbeiter die **Rissprüfung** an einem Radsatz demonstriert.



Im Originalzustand zurück auf die Schienen

In der **Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart** wird nicht nur das eigene Rollmaterial gewartet: Die Bahn erfüllt auch **Drittaufträge** bis hin zur **aufwendigen Restaurierung von historischen Fahrzeugen**.

► LUZI BÜRKLI (TEXT),
YANIK BÜRKLI (FOTOS)

P

iepklein steht er da, der aufgefrischte Gourmino-Speisewagen der RhB. An der Guarda-Messe in Chur wurde er einem Publikum nach dem «Lifting» erstmals präsentiert, nun steht der Wagen mit Jahrgang 1929 in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart bereit, um auf die Albula-Linie zurückzukehren. Der Speisewagen sei ein Beispiel der Handwerkskunst, sagt Ivo Hutter, Rollmaterial-Leiter der RhB. Der Wagen bildet an diesem Montag den Ausgangspunkt für eine Führung durch die grossen Hallen der RhB-Hauptwerkstätte mit ihren 180 Mitarbeitern. Zwei neue Aufträge zur Restaurierung historischer Dampflokomotiven nimmt die RhB zum Anlass, einen Blick in die Werkstätte zu ge-

währen und dabei das Geschäft mit dem Drittmarkt zu erklären.

Bis zu drei Millionen Umsatz

2,5 bis drei Millionen Franken Umsatz erwirtschaftet die RhB jährlich mit Drittaufträgen – sei es mit Fahrwerkrevisionen, Radsatzaufbereitungen oder Neulackierungen von fremdem Rollmaterial. Im Drittmarkt habe die RhB einen «direkten Vergleich», erklärt Hutter, sprich: Das Unternehmen kann sich in Konkurrenz zu anderen Anbietern behaupten. Auch Reparaturen bei «Havariefahrzeugen» gehören zum Leistungsauftrag. Hutter verspricht: «Wir bringen die Fahrzeuge in sehr kurzer Zeit wieder auf die Schiene.»

Einen Spezialfall bildet die Restaurierung von historischen Trieb- und Personenfahrzeugen. 45 historische Fahrzeuge nennt die RhB ihr Eigen, bis zu 150 000 Franken wendet die Bahn für die Instandsetzung eines einzigen Fahrzeugs auf. Hinzu kommen jährliche Betriebskosten von 300 000 Franken. Aktuell wird in der Werkstätte ein 1.-Klasse-Wag-

gon von 1902 wieder in den Originalzustand gebracht. Bis zum Frühling soll er fit gemacht werden. Laut Hutter wird ab Mai zwischen Davos und Filisur täglich eine Komposition mit vier historischen Fahrzeugen und einer elektrischen «Krokodil»-Lok (Ge 6/6) zum Einsatz kommen. Zweimal pro Tag werden sie auf der Strecke verkehren, ohne Aufpreis wird eine Fahrt möglich sein. Das «Krokodil» wird für den Einsatz restauriert und in der Werkstätte aktuell zusammengebaut.

Zwei Dampfloks von 1901 und 1926

Eigentliche «Stars» des Tages sind aber die beiden historischen Dampflokomotiven, zu deren Restaurierung die RhB den Auftrag erhalten hat. Die Eine ist die SCB 41. Die Lok war 1901 für die Schweizerische Centralbahn gebaut worden, doch nur ein Jahr später ging die Bahn in den SBB auf. Wie vorgesehen kam die Lok aber unter dem neuen Namen E 3/3 auf der angestammten SCB-Strecke zwischen Basel, Olten, Bern und Luzern zum Einsatz. Die

Andere ist die 1068 der Brünig-Dampfbahn. 1926 war sie als letzte Brünig-Dampflok zwischen Luzern und Interlaken in Betrieb genommen worden. Ihr Ende, die Ausran-gierung, erfolgte 1965. Es ist dem Solothurner Unternehmer Pascal Troller zu verdanken, dass beide Dampflokomotiven nun restauriert werden. Troller setzt sich seit Jahren für den Erhalt historischen (Industrie-) Kulturguts ein. Auch im Fall der beiden Loks war er erfolgreich: Für die Restaurierung der SCB 41 konnte er auf privater und öffentlicher Basis 660 000 Franken sammeln. Nach ihrer Rundumerneuerung wird sie in die Sammlung des Verkehrshauses Luzern übergehen. Für die Lok 1068 im Besitz des Vereins Ballenberg-Dampfbahn benötigt Troller gar 1,26 Millionen. Noch fehlen ihm 200 000 Franken, aber er ist zuversichtlich, dass die Lok, die bei einem Depotbrand 2013 stark in Mitleiden-schaft gezogen wurde, dereinst wieder am Brünig unterwegs sein wird. Die Handwerkskunst der RhB wird es möglich machen.