

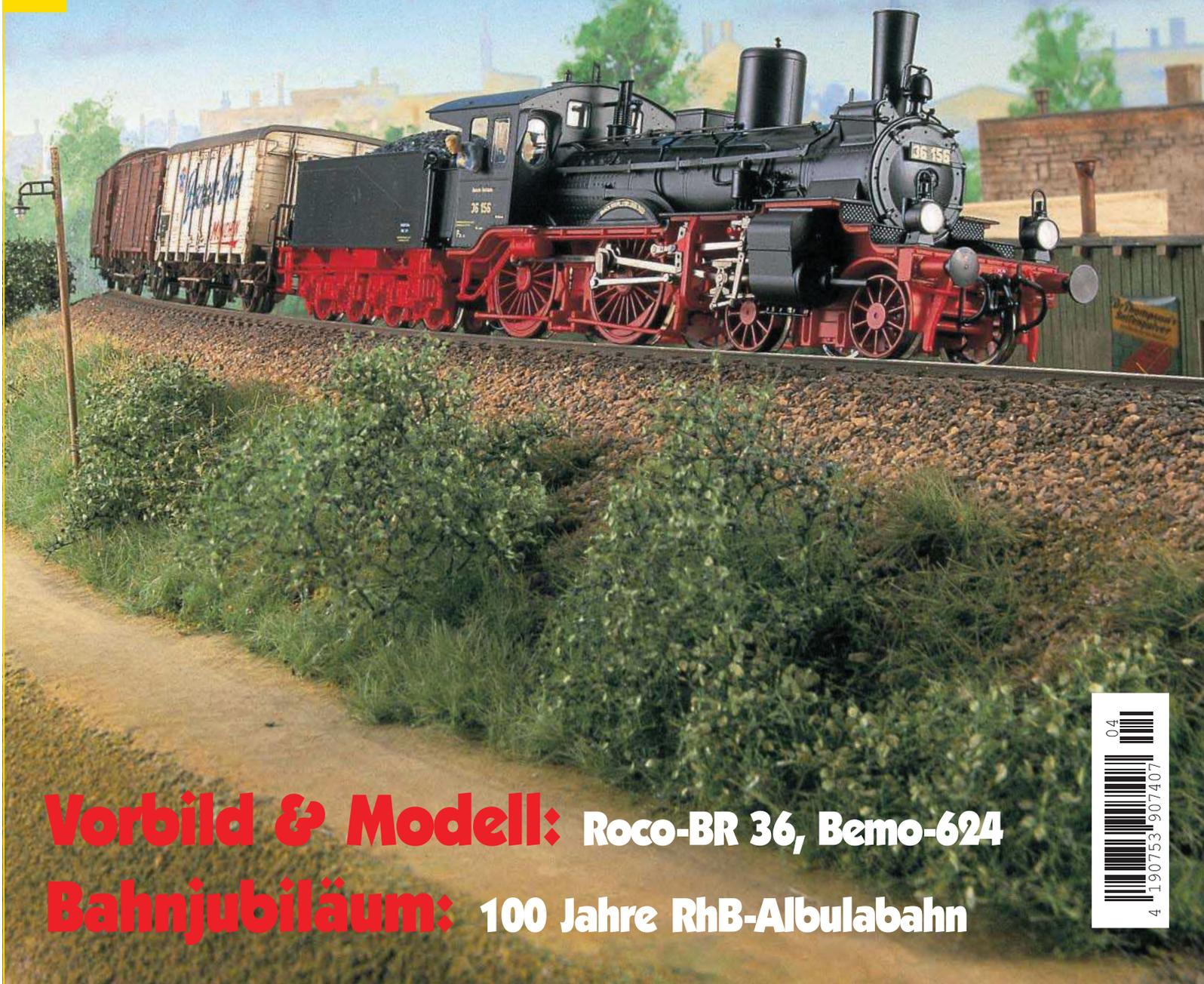
Eisenbahn JOURNAL April 2003

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

April  
4/2003



**Vorbild & Modell:** Roco-BR 36, Bemo-624  
**Bahnjubiläum:** 100 Jahre RhB-Albulabahn



# Editorial

Wenn einer eine Reise tut ... Der so überaus schlagfertige Bahnchef Hartmut Mehdorn muss sich eine solche mit oder gar in einem Schienenfahrzeug des von ihm geführten Unternehmens zugemutet haben, denn hernach wusste er seinen bass erstaunten Zuhörern und den Zuschauern des TV-Senders Phoenix davon zu berichten. Sein eigenwillig vorgetragener Kurz-Report aus der Praxis spiegelte sich in dem Satz wider, dass Zugfahrten über vier Stunden „eine Tortur“ seien. Weshalb er, der oberste Eisenbahner, zwischen Berlin und München lieber fliege. Wohl dem, der ahnungslos ist! Denn Hartmut Mehdorn hat ganz einfach Unrecht! Es stimmt nämlich gar nicht, dass nur das Bahn fahren über vier Stunden eine Tortur sei, denn Letztere beginnt schon vorher, beim Kauf der Fahrkarten. Wie Sie das verstehen sollen? Zum Beispiel so: Anfang Januar war's, als ich, frank und frei von Anti-Bahn-Ideologien und voller Optimismus auf einem Münchner Bahnhof am Schalter eine Fahrkarte zu erwerben begehrte, mit der ich mich in den Genuss der Vorteile meiner schicken neuen BahnCard (Variante „bahn.comfort“) und des „Plan- und Sparpreises 40“ bringen wollte. Der freundliche Schalter-Beamte mit dem hochmotivierten Blick für komplizierte Kundenwünsche registrierte sichtlich interessiert, dass der Frager vor der Scheibe seine Fahrt von München nach Thüringen und zurück jeweils in Nürnberg für einige Stunden zu unterbrechen wünschte. „Na klar, das geht“, sagte der Mann. „Da Sie Freitags hin- und Montags zurück reisen wollen, und das erst in drei Wochen, bekommen Sie PLAN UND SPAR 40!“ Um es kurz zu machen: Es ging nicht! Nach mehreren Versuchen an seinem PC, das von mir gewünschte Reisedokument auszudrucken, gab mein Freund hinter der Scheibe auf. Seine Auskunft: „Mein PC druckt eine PLAN UND SPAR-Fahrkarte für den gewünschten ICE auf der Teilstrecke von München nach Nürnberg nicht aus. Es ist, als wenn es diesen Zug gar nicht gibt!“ Wie bitte? Der Schalterbeamte wischte sich die reichlichen Schweißperlen von der Stirn. „Alles wird einfacher“, murmelte er den bekannten Werbeslogan zum neuen Preissystem vor sich hin. Aber er wusste sich zu helfen, stellte eine allgemeine Fahrkarte für eine ICE-Verbindung München–Nürnberg aus und schrieb per Hand drauf, dieselbe gelte für den von mir gewünschten, aber nicht ausdrückbaren Zug – sprach's und drückte noch einen Stempel mit Datum dazu auf das Papier. Mitfühlend dankte ich dem Mann. Sein Kollege, der im ICE-T mit streifenrot betrestem Ärmel diese Fahrkarte kontrollierte, äußerte hingegen kein Mitgefühl und ließ mich wissen, dieselbe sei ungültig. Vor Schreck fiel mir die Kinnlade herunter und dem ICE die Neigetechnik aus. Trotzdem durfte ich weiter mitfahren. Ein paar Tage später versuchte ich, für die gleiche Verbindung in Nürnberg Hbf eine terminlich abermals weit voraus berechnete Fahrkarte zu erwerben. Es funktionierte wieder nicht. Ärger wie gehabt. Die hübsche, charmante Kundenbetreuerin mit dem leicht rötlichen Blondschoopf erhob sich entnervt, um ihre Chefin (ohne Blondschoopf) herbei zu bemühen. Selbige erschien und erklärte mir, nun aber ohne jeden Charme, die von mir gewünschte Verbindung sei „nicht vermittelbar“. Warum nicht? Ich wolle doch auch dafür bezahlen! Das sei egal, so die Antwort. Es bleibe dabei, die Fahrkarte sei nicht vermittelbar. Es könne daran liegen, dass der PC u.a. eine Straßenbahn-Verbindung auf der gewünschten Relation aufzeige. Was? Davon wusste noch nicht einmal ich etwas! Rückfrage: Woran, bitte, erkennen Sie die Straßenbahn? Antwort der gestrengen Kundenbetreuungs-Chefin: An den Buchstaben STB! In mir gärte es. STB heißt Süd-Thüringen Bahn und ist alles andere, nur keine Straßenbahn. Da aber auch dieses Argument nicht zum Ziel führte, hoffte ich zum Schluss darauf, wenigstens unter Anwendung meiner schicken neuen BahnCard (Variante „bahn.comfort“) die gewünschte Fahrkarte zu bekommen. Dachte ich ... Doch erneut Fehlanzeige! Die gestrenge Kundenbetreuungs-Chefin tönte noch mal: „Ich sagte Ihnen doch, die von Ihnen gewünschte Fahrkarte ist nicht vermittelbar!“ Entnervt verließ ich den K(r)ampffplatz. Ohne Fahrkarte. Ein paar Stunden später versuchte ich's erneut in Pasing. Dasselbe ... doch diesmal – oh Wunder – fand sich eine Lösung: Für jede Teilstrecke der begehrten Verbindung druckte die endlos geduldige Dame hinterm Schalter eine gesonderte Fahrkarte aus. Tage später schrillte mein Handy. „Sie sind das Opfer eines PC-Problems“, sagte Herr N.N. von der DB AG in entschuldigendem Unterton. Dies ist die EJ-Seite für Kommentare. Heute darf ich sie ausnahmsweise mit zwei Worten beenden: Kein Kommentar.

Franz Rittig, Bahnkunde



**Bahn-Jubiläum:** Die große Herausforderung – 100 Jahre RhB-Albulabahn, von Beat Moser, ab Seite 10

## Inhalt

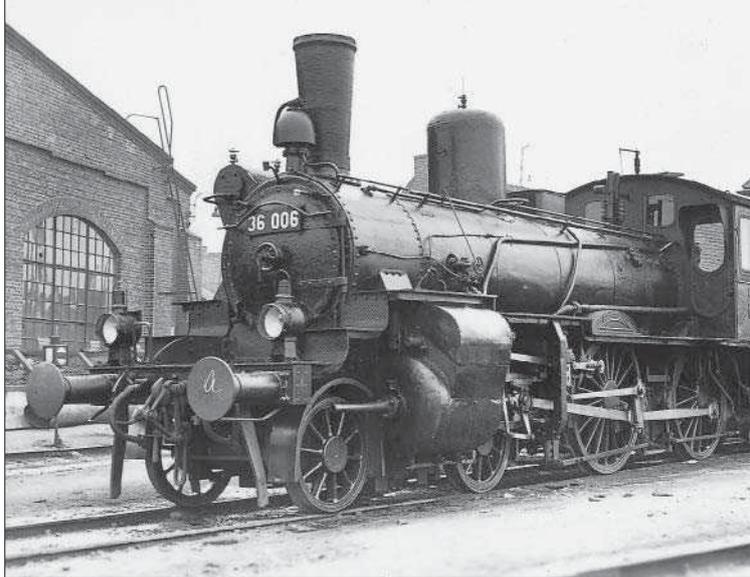
## Vorbild

|  |    |
|--|----|
| Dampflok-Impressionen:<br><b>Voll Dampf im Gesäuse</b>                       | 6  |
| 100 Jahre Albulabahn:<br><b>Große Herausforderung</b>                        | 10 |
| Die Baureihe 36 <sup>0-4</sup> (preuß. P 4.2):<br><b>Formschöne Legende</b>  | 18 |
| Schienenbus-Erinnerungen:<br><b>Ende einer Hofer Epoche</b>                  | 24 |
| Die Baureihe 624:<br><b>Träger, aber langlebig</b>                           | 28 |
| Eisenbahnen in Australien, Teil 2:<br><b>Auf der Spur des Indian Pacific</b> | 34 |

*Titel: Die diesjährige Neuheitenparade begann mit einem Paukenschlag: der 36.0 von Roco. Die Lok war beim Vorbild vor allem im Personenzugdienst zu finden. Leicht und flink wie sie war, setzte die Reichsbahn sie aber auch gerne im Schnellgüterzugdienst ein. Wer mehr über Modell und Vorbild wissen will, wird ab Seite 18 fündig.*  
*Abb.: Jörg Chocholaty / Europ-Media-Verlag*

**Super-Diorama:** Ein Morgen in Paris – H0-Häuserbau auf Kibri-Basis, von Martin Klingner, ab Seite 54





**Lokomotiv-Geschichte:** Vorbild & Roco-Modell – BR36<sup>04</sup>, die formschöne Legende, von Manfred Weisbrod, ab Seite 18



**Triebwagen-Geschichte:** Vorbild & Bemo-Modell – die Baureihe 624, von Konrad Koschinski, ab Seite 28

## Modell

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Das Modell der P 4.2 von Roco</b>  | <b>22</b> |
| Bemos H0-Modell des 624: <b>Glatter Zweiteiler</b>                                      | <b>33</b> |
| Neu und exklusiv bei Lokpavillon Dresden:<br><b>Die Possendorfer Heddel</b>             | <b>52</b> |
| H0-Häuserbau auf Kibri-Basis<br><b>Ein Morgen in Paris</b>                              | <b>54</b> |
| Ringstrecke beim Bahnhof Oberrittersgrün in H0e:<br><b>Rundkurs auf schmaler Spur</b>   | <b>60</b> |
| H0e-Diorama nach Vorbild der Kreisbahn Osterode–Kreienzen:<br><b>Museumsreif</b>        | <b>66</b> |
| H0-Anlagenplanung nach Vorbild-Motiven:<br><b>Oh, du steiler Westerwald</b>             | <b>70</b> |
| Abwechslung durch Kitbashing, Folge 1:<br><b>Ein bayrisches Empfangsgebäude</b>         | <b>76</b> |
| Quattro Stagione, Teil 24:<br><b>Stellwerk und Signalmeisterei</b>                      | <b>80</b> |
| Unser Zugporträt:<br><b>Der D 226 und die „Bayrische Tauernbahn“</b>                    | <b>86</b> |
| Weinert-Bausatz der preußischen P 8 in H0:<br><b>Mädchen für alles – nicht für alle</b> | <b>92</b> |

**Anlagen-Planung:** Oh, du steiler Westerwald – H0-Planung nach Vorbildmotiven, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 70



## Rubriken

|  |            |
|--|------------|
| <b>Bahn-Notizen</b>                      | <b>39</b>  |
| <b>Modell-Neuheiten</b>                  | <b>46</b>  |
| <b>Mini-Markt</b>                        | <b>96</b>  |
| <b>Auktionen • Börsen • Märkte</b>       | <b>102</b> |
| <b>Fachhändler-Adressen</b>              | <b>106</b> |
| <b>Impressum</b>                         | <b>108</b> |
| <b>Neue Bücher</b>                       | <b>110</b> |
| <b>Leser-Post</b>                        | <b>110</b> |
| <b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b> | <b>111</b> |
| <b>Bestellkarten zum Heraustrennen</b>   | <b>115</b> |

*Abbildungen dieser Doppelseite:*

*Andreas Ritz, Slg. Weisbrod, Udo Geum,*

*Martin Klinger, Harald Winter-Minkoley, Dr. Sigurd Hufnagel*

**Unser Zugporträt:** Der D 226 in H0 und die „Bayrische Tauernbahn“, von Dr. Sigurd Hufnagel, ab Seite 86





Ist der Wiener schon durch? Bespannt mit der Reihe 78.6 ist der E 612/613 in den 60er Jahren der Starzug der Gesäuse-Ennstal-Bahn, hier in Kleinreifling.

# Volldampf im *Gesäuse*

Schwere Güterzüge, dunkle Rauchsäulen, Grollen und Getöse vor steilen Felsmassen – ein sich stets wiederholendes minutenlanges Drama im schmalen Tal der wilden Enns. Dazu ein Fernzug mit fotogener Tenderlok und die Pracht des Hochgebirges. Österreich-Erlebnis der 60er Jahre.

■ TEXT UND BILDER VON LUDWIG ROTTHOWE

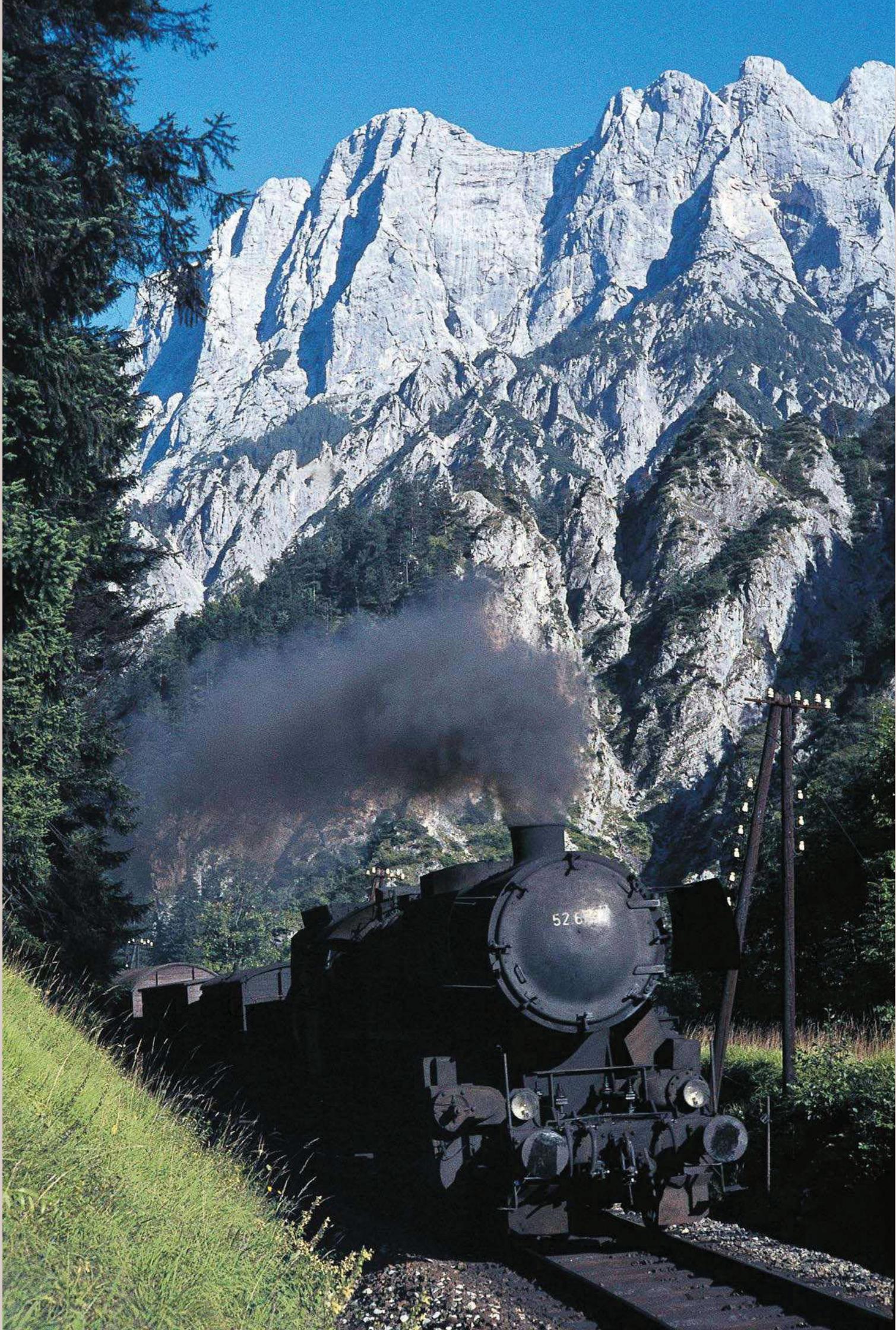
**DIE SONNE VERFINSTERT SICH**, am Horizont erscheinen bedrohlich wirkende dunkle Rauchsäulen. Aus dieser Richtung ertönt ein unheimliches Grollen, dann ein immer stärker werdendes Getöse, das schließlich in ein wildes Stakkato übergeht, von den steil aufragenden Felswänden vielfach reflektiert. Singvögel auf der Durchreise, mit diesem Drama nicht vertraut, verstummen und fliegen erschrocken weiter. Selbst das urgewaltige Tosen der wilden Enns lässt scheinbar nach und wird übertönt.

Doch keine Sorge, es geht hier weder um die Apokalypse noch um Dantes Höllenvisionen. Aber ehrlich gesagt: Der Kampf zweier bergfahrender Dampflokomo-

tiven mit einem schweren Zug in einer engen Gebirgsschlucht hat schon irgendwie etwas herrlich Diabolisches an sich. Minutenlang wird das schmale Tal in eine Rauchkammer verwandelt. Liebhaber klarer Bergluft würden jetzt in Ohnmacht fallen. Aber alles geht auch wieder vorüber. Die Geräusche des Zuges verblassen. Der Wind sorgt für einen kräftigen Durchzug. Schnell zeigt sich die Natur wieder ungetrübt: Licht, Luft und die prächtige Hochgebirgslandschaft. Die Felsmassen der Ennstaler Alpen mit dem 2365 m hohen Hochtorn zeigen sich erneut in voller Schönheit.

Was ist eigentlich genau passiert? Ein schwerer Erzzug mit Nachschub für die Hochöfen in Donawitz

**Schön und schwierig:** Auf der Gesäusestrecke konnten 52er ihre wahren Kräfte entfalten, hier bei Johnsbach.





# Eine Vorspannlok muss her – eine Aufgabe für Hieflauer 86er



Nicht nur, aber vor allem für die schweren Erzzüge erforderte deren aufwändige Umgehungsroute von Eisenerz über Hieflau durchs Gesäuse nach Selzthal eine zweite Lok vor der 52er – zumeist ein Dienst für die Reihe 86 (oben, Durchfahrt in Hieflau). Der direkte Weg über die Erzbergbahn (links) hatte als Zahnradstrecke nämlich begrenzte Kapazitäten.



donnerte vorbei. Eigentlich eine aufwändige Umgehungsstrecke, von Eisenerz über Hieflau durchs Gesäuse nach Selzthal und von dort elektrisch über den Schoberpass nach Leoben und Donawitz. Denn der direkte Weg geht natürlich über die schon damals bei allen Eisenbahnfreunden bekannte Erzbergbahn über Vordernberg. Als schwierige Zahnradstrecke sind deren Kapazitäten jedoch begrenzt. Und selbst die beiden riesigen Wunderloks der Reihe 97.4 aus der Reichsbahn-Ära mit der Achsfolge 1'F1' konnten die Situation nicht entscheidend verbessern und sind längst wieder ausgemustert.



**AUF DER GESÄUSE-ENNSTAL-BAHN** der Österreichischen Bundesbahnen kann die Kriegslok der Baureihe 52 in Friedenszeiten ihre wahren Kräfte entfalten. Die Kenner der Emslandlinie wissen es: Erzzüge sind schwergewichtig. Hier in der Steiermark geht es natürlich nicht um die berühmten 4000-t-Züge. Dafür ist die umwerfend schöne Gesäuse-Strecke entsprechend schwierig, weshalb auch eine Vorspannlok her muss. Dies gilt im Übrigen auch für andere lange und schwere gemischte Güterzüge.

Die in Hieflau beheimateten Maschinen der Reihe 86 werden gern für diese Dienste herangezogen. Sind die Kräfte der Tenderlok nicht ausreichend, wird dafür auch eine weitere 52er als Vorspannlok eingesetzt. Es kann sich aber auch um eine Unterstützung aus Linz in Form der Baureihe 50 handeln. Teilweise sind diese Dampfzüge noch mit den markanten großen Wagner-Windleitblechen ausgestattet.

**UM DIE UMWELT BESORGTEN** sei nun aber zur Beruhigung gesagt: Nicht jeder Zug im Gesäuse veranstaltete eine regelrechte Dampf- und Rauchorgie. Unvergessen zum Beispiel sind die Dienste der tüchtigen und formschönen Schnellzug-Tenderloks der ÖBB. In deren Glanzzeit gehörte sogar der Orient-Express auf der Westbahn zu ihrem Leistungsprogramm. Unter der Flagge der Reichsbahn hat die wuchtige Maschine die eher bescheidene Baureihen-Nummer 78.6 als Personenzug-Tenderlokomotive erhalten.

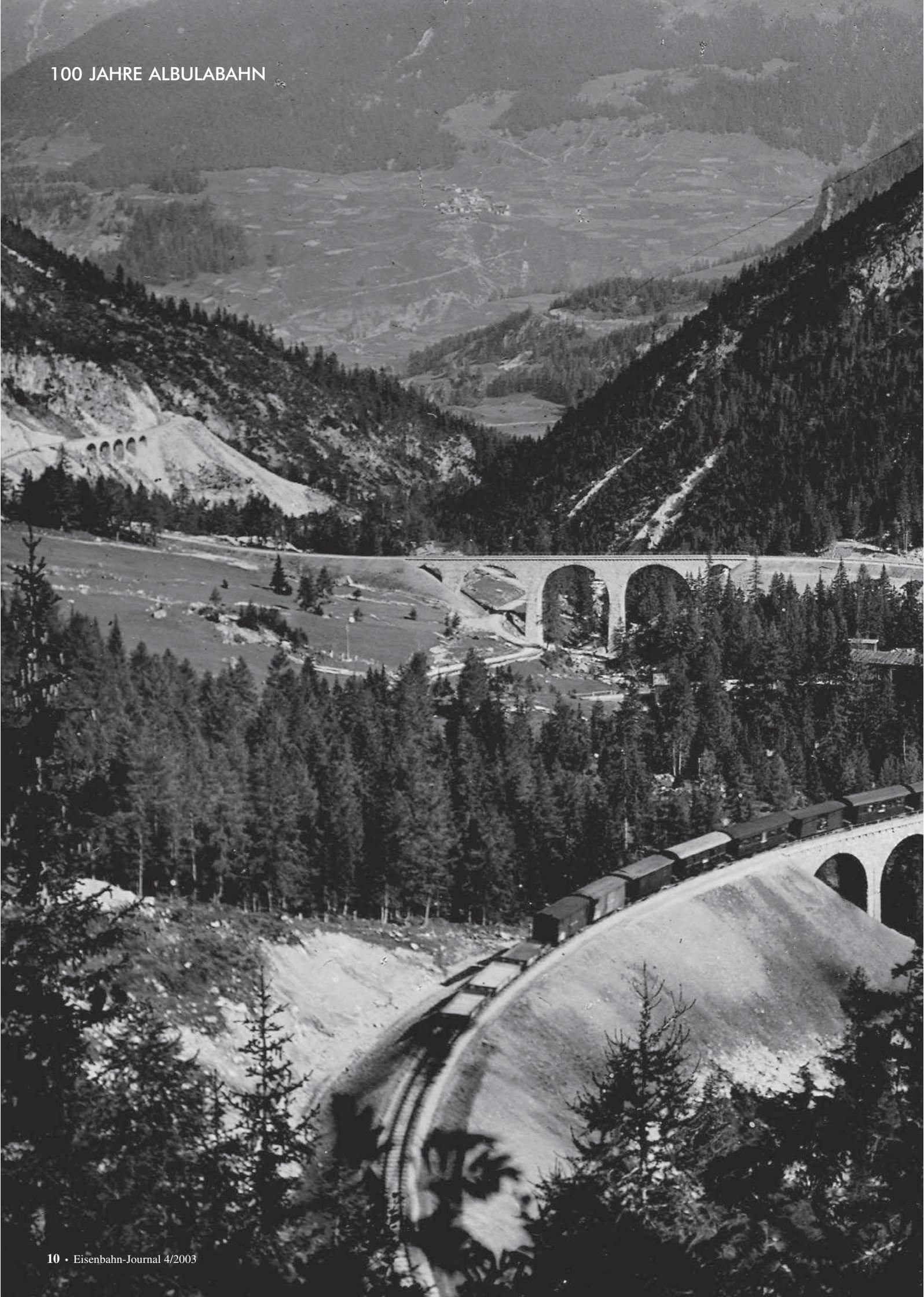
In der zweiten Hälfte der 60er Jahre kommt zu ihren Leistungen vor Regionalzügen auch noch ein richtiger Fernzug. Der E 612/613 nach und von Wien gehört zwischen Amstetten und Selzthal zum Aufgabenbereich dieser fotogenen Lok. Und die Fernverbindung ist der heimliche Starzug im Ennstal. Seine Zuverlässigkeit wird zum Zeitmesser bei den Anwohnern am Schienenstrang: „Ist der Wiener schon durch?“ – diese Frage ist hier nun eine geflügelte Redewendung!

**KLEINES UND GROßES** – Dampflokomotiven mit leichten, schweren und schwersten Zügen, Formsignale in den verschiedensten Ausführungen und eine eindrucksvolle Hochgebirgskulisse – ergeben zusammen nicht nur interessante fotografische Dokumente, sondern auch unvergessene Erinnerungen im Herzen.

Ein Glück, dass diese herrliche Landschaft mit der auch heute noch bemerkenswerten Gesäusestrecke – inzwischen natürlich mit elektrischem Betrieb – einen Besuch nach wie vor lohnt. □

Wie ein diabolisches Spektakel: Hinter einer 52er und einer 86er schlängelt sich ein langer Güterzug bei Gstatterboden durchs enge Ennstal.

Die Farbaufnahmen entstanden im September 1966, die Schwarzweißbilder im Juni 1968.



# Große Herausforderung

Die Strecke der Rhätischen Bahn zwischen Thusis und St. Moritz geizt nicht mit Superlativen: Sie wurde in rekordverdächtigter Bauzeit errichtet, beeindruckt durch Trassierung und Viadukte und ihr Scheiteltunnel gilt als höchstgelegener Alpendurchstich.

■ TEXT VON BEAT MOSER

Blick vom Maliera-Hang ins Albulatal: Ein talwärts fahrender Zug mit zwei Mallet-Loks überquert den Albula-Viadukt III. Von dort führen die Gleise in den Toua-Spiraltunnel, der unter diesem Viadukt endet; dann in einer lang gezogenen Kurve auf den Viadukt II und weiter entlang des Hangs zum Rognux-Lehnaviadukt (links hinten).

**DIE REALISIERUNG** der 61,5 km langen Albulastrecke der RhB gilt – wohl über die Schweiz hinaus – als Meilenstein des Eisenbahnbaus. In nur 34 Monaten wurde die noch heute immens bedeutende Verbindung zwischen Thusis und Celerina, dem vorläufigen Endbahnhof, sowie St. Moritz realisiert. Während dieser Zeit schufteten in elf Bauabschnitten gleichzeitig bis zu 4331 größtenteils italienische Arbeitskräfte. Sie bestiegen die hoch über Schluchten und Felswänden liegenden Baustellen auch während der Wintermonate und trotzten den Frostnächten in kaum heizbaren Holzbaracken. In einer für die Jahre um 1900 ungewöhnlich kurzen Zeit errichteten sie im Verlauf des 20 bis 35% steilen Schienenwegs insgesamt 40 Tunneln bzw. Galerien sowie 55 größere Brückenbauwerke.

Im Oktober 1898 starteten die Arbeiten am 5865 m langen Albulascheiteltunnel zwischen Preda und Spinas. Mit dem Unterbau der Nord- und Südzufahrten begannen die beauftragten Firmen im August 1900. Die Projektleitung lag bei Professor Friedrich Hennings, der seine beim Gotthard-Bahnbau erworbenen Erfahrungen in die Trassenplanung einfließen ließ. So entstand eine ungewöhnliche Gleisanlage, die dank ideenreicher Streckenführung ohne Zahnstangenabschnitte auskam. Mittels unzähliger Schleifen und sechs Kehrtunnels gelang es den Ingenieuren, den Schienenstrang optimal ins Gelände einzupassen. Mehrere kritische Lawinhänge mussten untertunnelt oder mit Schutzbauten gesichert werden.

Als bauliche Herausforderungen galten der 89 m hohe Solis-Viadukt in der Schinschlucht, die berühmte Landwasser-Brücke bei Filisur und der Albulascheiteltunnel, dessen Ausbruch den Bahnbauern besonders große Schwierigkeiten bereitete. Überraschende Wassereinträge verzögerten auch den Durchstich des Rognux-Spiraltunnels oberhalb Muot um viele Monate. Doch trotz aller Unbill schafften

es die Verantwortlichen, die Strecke mit nur wenigen Wochen Verspätung fertig zu stellen und rechtzeitig zu Beginn der Sommersaison 1903 in Betrieb zu nehmen. Die Vollendung des Abschnittes Celerina–St. Moritz verzögerte sich wegen Differenzen um die Lage des neuen Endbahnhofs. Er wurde erst am 10. Juli 1904 eröffnet. Die Bauabrechnung schloss schließlich mit fast 24,5 Mio. Schweizer Franken Gesamtkosten ab, wobei eine Budgetüberschreitung von 4,6 Mio. Franken verbucht wurde. Wenn also in den nächsten Monaten das 100-jährige Jubiläum der Albulastrecke gefeiert

wird, dann gedenke man auch der strapaziösen Leistung der Arbeitskräfte. Denn allein beim Bau des Scheiteltunnels gab es 2128 Verletzungsfälle zu behandeln. Leider fanden dabei 16 Arbeiter den Tod.

**DIE ANFANGS EINGESETZTEN** Malletloks G 2/3+2/2 mit knapp 500 PS indizierter Leistung zogen 70 t Anhängelast mit 15 km/h Geschwindigkeit über die steilsten Abschnitte. Sie waren dem rasch zunehmenden Verkehr nicht gewachsen. Erst die zwischen 1904 und 1915 beschafften Schlepptender-Maschinen ermöglichten einen zuverlässigen Fahrplanbetrieb. Die G 4/5 Nr. 107 bis 129 der jüngsten Bauserie galten als damals stärkste Meterspur-Dampfloks. Sie verfügten über einen 588 kW leistenden Heißdampf-Zwillingsantrieb, womit ein 95 t schwerer Zug mit 35 km/h befördert werden konnte. Dank der mitgeführten Vorräte von 5000 l Wasser und 2,5 t Kohle genügte auf der Fahrt zwischen Thusis und Samedan in der Regel ein Versorgungshalt in Filisur. Bei besonders schweren Zügen wurde jeweils mit Vorspannloks gefahren.

Nach dem erfolgreichen Pionierbetrieb auf der 1913 neu eröffneten Engadiner Strecke Bever-Scuol erhielt auch die Albulabahn eine mit 11 000 V Einphasen-Wechselstrom gespeiste Fahrleitung. Nach der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Betriebs am 15. Oktober 1919 hatten sich vorerst die 1912 bis 1914 in Dienst gestellten Elloks Ge 4/6 Nr. 301, 302 und 351 bis 355 (mit je 590 kW Leistung) auf den Steigungen abzumühen. Dann begann die Epoche der berühmten Rhätischen Krokodile. Diese zwischen 1921 und 1929 beschafften Uni-

versaloks mit der Typenbezeichnung Ge 6/6 I Nr. 401 bis 415 übernahmen sofort den Großteil der Albulatraktionsdienste. Bei 840 kW Leistung vermochten diese Loks bereits 220 t Anhängelast mit 30 km/h über die Albularampen zu bewegen. Eine bedeutende Modernisierung des RhB-Triebfahrzeugparks ermöglichten die Drehgestell-Loks Ge 4/4 I Nr. 601 bis 610 mit Einzelachs Antrieb (Inbetriebnahme 1947 bis 1953; Leistung 1180 kW) und die Ge 6/6 II Nr. 701 bis 707 (1958 bis 1965; 1765 kW). Letztere bewältigten die größten Steigungen bereits mit einer Anhängelast von 280 t.

Vom Fortschritt im Lokomotivbau konnte die RhB in den Jahren 1973 bis 1985 erneut profitieren, als die 23 Thyristorloks Ge 4/4 II Nr. 611 bis 633 mit je 1700 kW Leistung beschafft wurden. Sie dürfen auf der Albulastrecke dank Vielfachsteuerung in Doppeltraktion mit maximal 400 t Zughakenlast eingesetzt werden und sind bis heute eine wichtige Stütze im Güterverkehr. Mit den Schnellzügen sind heutzutage vorwiegend die 1993 bis 1999 gebauten Umrichterlokomotiven Ge 4/4 III unterwegs. Von diesem 3200 kW leistenden Typ hat die RhB bisher

#### Wichtigste Daten der Albulastrecke

|                      |                           |
|----------------------|---------------------------|
| <i>Nordrampe:</i>    | Thusis–Preda              |
| Gleis befahrbar      | 01.12.1902 (bis Muot)     |
| Länge                | 44 455 m                  |
| maximale Steigung    | 35%                       |
| <i>Albulatunnel:</i> | Preda–Spinas              |
| Länge                | 5864,5 m                  |
| Baubeginn            | 18.10.1898                |
| Durchschlag          | 29.05.1902                |
| Vollendung           | 27.02.1903                |
| <i>Südrampe:</i>     | Spinas–St. Moritz         |
| Gleis befahrbar      | 15.05.1903 (bis Celerina) |
| Länge                | 11 132 m                  |
| maximale Steigung    | 32%                       |
| <i>Eröffnung:</i>    |                           |
| Thusis–Celerina      | 27.06.1903                |
| Celerina–St. Moritz  | 10.07.1904                |
| Elektrifizierung     | 15.10.1919                |



ABB.: SAMMILUNG PFEIFER (3)