

Der Bener Wagen As 1161

Von Gian Brünger

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 1/2012

Für die Anschaffung der letzten drei CC-Lokomotiven bewilligte der Verwaltungsrat im Jahre 1927 einen Kredit von CHF 1 050 000.–, wobei die Bestellung erst nach Durchführung der Olympischen Spiele in St. Moritz im Februar 1928 erfolgte. Die Direktion verhandelte einen Kaufpreis von CHF 320 000.– je Lokomotive. Mit dem Kreditüberschuss von CHF 90 000.– bestellte die RhB einen Pullmanwagen für den Engadin Express.

Am 26. Juli 1929 lieferte die Schweizerische Waggonfabrik Schlieren (SWS) den Asalon 4ü 61. Die gleiche Firma baute im gleichen und in den folgenden Jahren weitere schwere Stahlwagen für die RhB, nämlich fünf AB4ü und sechs ABC4ü und die SIG in Neuhausen am Rheinfall lieferte einen A4ü und 12 C4ü Wagen. 4ü steht für vierachsige Personenwagen mit geschlossenen Übergängen mit Faltenbalg, eine Bezeichnung die bis 1956 gültig war.

Mit diesen Wagen ist erstmals die seit Bestehen der RhB übliche Bauweise der Personenwagen, mit Rahmen aus Eisenprofilen, Holzgerippe mit Eisen oder Aluminiumblech verkleideten Kastenaufbauten, verlassen worden. Bei der neuen Stahlbauweise, welche in den umgrenzenden Nachbarländern, Deutschland, Österreich und Frankreich schon zu Beginn der Zwanzigerjahre Einzug hielt und bei den SBB 1926 begonnen hatte, war der Wagenkasten nicht mehr als selbständiges Bauwerk ausgebildet und auf das Untergestell gesetzt, sondern Rahmen und Wagenkasten zu einem einzigen festen Traggerüst vereinigt. Längsträger, Seitenwände und Dachspriegeln bildeten zusammen eine Fachwerkkonstruktion, versteift durch die Seitenwand und die Dach-

verkleidung. Holz kam bei diesen Wagen nur noch für Fussböden, Zwischenwände und die Inneneinrichtung zur Anwendung. Die Seitenwände und das Dach zogen die Konstrukteure zum Mittragen, so dass sich Sprengwerke und sonstige Versteifungen des Rahmens erübrigten. Mit der Stahlbauweise konnte eine bedeutend grössere Stabilität des gesamten Wagenkastens und somit eine viel grössere Sicherheit bei Unfällen erreicht werden. Ähnlich wie bei den Normalspurwagen der SBB lieferte die SWS auch für die RhB meterspurige Drehgestelle einer vereinfachten preussischen Bauart mit quergestellten Blattfedern. Mit Rücksicht auf den Speisewagenbetrieb erhielten alle Wagen geschlossene Plattformen mit Faltenbalg zur Sicherung des Übergangs. Alle diese Verbesserungen bedingten Mehrgewichte, so dass pro Wagen gegenüber der alten Konstruktion ein solches von ca. 5 t resultierte. Dies konnte beim elektrischen Betrieb in Kauf genommen werden, umso mehr als es doch auch zum ruhigen Lauf der Wagen beitrug.

Wir beschränken uns auf die Geschichte des Salonwagens. Der Pullmanwagen Asalon4ü 61 war von Anfang an mit einem Bremszahnrad für den Einsatz auf der FO ausgerüstet worden. Im Sommer 1930 fuhr Direktor Gustav Bener erstmals mit dem Wagen von Chur nach Zermatt, um bei den Eröffnungsfahrten des Glacier Express dabei zu sein. Daher kommt auch der Name Bener-Wagen.

Der komfortable Wagen weist ein unwirtschaftliches Verhältnis des Gewichtes pro Sitzplatz auf. Dieser beträgt bei nur 25 Sitzplätzen und 25 t Tara ein Sitzplatzgewicht

Ansicht des As 1161 in Chur am 18.01.1970 Foto Brünger.



Einweihungsfahrt Glacier Express mit Direktor Gustav Bener am Fenster, 2. von rechts (Archiv RhB).



von einer Tonne. Ein EW II-A z. B. hat ein Sitzplatzgewicht von 0,444 t. Trotz des eingebauten Bremszahnradkam dieser Wagen sehr selten im Glacier Express zum Einsatz. Die FO fuhr damals noch mit Dampf und war an einem so schweren Wagen nicht interessiert. Hingegen fuhr er im Calais Engadin Express von Chur nach St. Moritz, zusammen mit den Seitengangwagen A4ü 51–53 von 1913/14 und mit dem A4ü 54 von 1930. Für diesen Einsatz hatte er bereits bei Ablieferung den zweifarbigen Anstrich in creme/grün.

Er beförderte viele Jahre viele Prominente nach St. Moritz und Davos. Bis zur Aufhebung der 1. Klasse am 3. Juni 1956 war er der einzige vierachsige Salonwagen der RhB. Die von der MOB erworbenen Pullmanwagen kamen von 1940 bis 1956 als gewöhnliche AB, Wagen 1. und 2. Klasse, als es noch drei Klassen gab, zum Einsatz. In der damaligen 1. Klasse transportierte die RhB immer noch relativ viele Fahrgäste, so dass sie anfänglich mit nur noch einer 1. Klasse nicht auskamen. Der Asalon4ü 61 und die AB4ü 241–244 (ex MOB) erhielten ab 1956 die Bezeichnung As4ü 1161 und As4ü 1241–1244 und waren in der Mitte des Wagens mit grossen Buchstaben als «Salonwagen» bezeichnet. Auf diese Weise dienten sie noch viele Jahre Prominenten wie Farah, Kaiserin von Persien, Mitgliedern des englischen Königshauses, Feldmarschall Montgomery, Herbert von Karajan, Louis Armstrong, Claudette Colbert, Fernandel und vielen anderen für Fahrten zu den Ferienorten in Graubünden.

Der Salonwagen As 1161 diente von 1973–1983 als Büro- und Messwagen für die Inbetriebnahme der neuen Ge

4/4II-Lokomotiven 611–620. Anlässlich der Revision im Jahre 1985 erhielt er einen grünen Anstrich, mit welchem er die Hauptwerkstätte in Landquart nie verlassen hat. Nachdem die inzwischen zu As 1141–1144 umgebauten Pullmanwagen eine creme/rote Aussenbemalung erhielten. Ab 1985 sind dann der As 1161, und A 1154 zu As umgebaut und praktisch im Ursprungszustand zurückversetzt worden. Alle erhielten einen creme-roten Anstrich wie die Salonwagen As 1141–1144. Diese wurden das ganze Jahr hindurch für Gesellschaften eingesetzt, an Wochenenden während der Hauptsaison auch als Verstärkung der 1. Klasse-Wagen in den Schnellzügen.

Nach der Eröffnung des Furka-Basis Tunnels begann ein richtiger Run auf den Glacier Express. Da jeweils nur ein Speisewagen über den Oberalp durfte, mussten Gruppen in Disentis oder dann auf dem RhB-Teil das Mittagessen einnehmen. Der As 1161 diente mit seinen Tischen als idealer Saalwagen. Nachdem Pro Salonwagen die Finanzierung für die Totalrenovation der vier ex-MOB-Wagen As 1141–1144 ermöglichte und diese in den Jahren 1998 und 1999 total erneuert mit einem creme/blauen Anstrich als Alpine Classic Pullman Express in Betrieb kamen, entschloss sich die RhB den Bener Wagen As 1161 auch in diesem Outfit zu gestalten. Seither ist er immer wieder zusammen mit den Salonwagen und den inzwischen auch dunkelblauen Speisewagen im Einsatz. Möge der nun schon 83-jährige Wagen noch viele Jahre für ein vornehmes Reisen auf dem Netz der RhB und MGB zur Verfügung stehen.

A 1161 HW Landquart 1.11.1984
Foto Brüngerger.

As 1161 HW Landquart 26.10.1985
Foto Brüngerger.

As 1161 Fiesch 31.7.2010
Foto Brüngerger.

