

Die MITROPA

Von Gian Brüngger

Rhätische Bahn InfoRetica, Nr. 4 / 2010

Im Engadin heisst es heute noch: «Gehen wir in die MITROPA», gemeint ist damit, in den Speisewagen. Woher kommt dieser Ausdruck? Hinter dem Namen MITROPA verbirgt sich die «Mittleuropäische Schlaf- und Speisewagengesellschaft m.b.H.»

«Der Krieg ist der Vater aller Dinge», so lautet ein zwar trauriges, aber deshalb nicht weniger wahres Wort! So unsinnig der Krieg auch ist, er brachte viele Neuerungen für die Eisenbahnen. Als 1914 der Krieg ausbrach, kam die Absicht des früheren preussischen Arbeitsministers, die Internationale Schlafwagengesellschaft (ISG) aus dem deutschen Bereich zu verdrängen, erst recht zum Durchbruch. Es entstand die oben erwähnte MITROPA. Aber was hat diese MITROPA überhaupt mit dem Engadin und den Engadinern zu tun, die offensichtlich heute noch die RhB-Speisewagen nicht etwa Gourmino, sondern eben MITROPA nennen.

Die Schweizerische Speisewagengesellschaft (SSG) ersuchte die RhB bereits 1908 um Aufnahme eines Speisewagenbetriebes auf ihrem Netz. Diese lehnte jedoch mit der Begründung ab, die Traktionsleistungen der Dampflokomotiven auf den Bergstrecken wären schon ohne Speisewagen überlastet. Nach der 1921 erfolgten Elektrifizierung bemühte sich dann die RhB um einen Speisewagenbetrieb und seit 1926 setzte sie die Bemühungen intensiv fort. Veranlassung hierzu gaben namentlich der Anschluss nach Westen via Oberalp – Furka mit dem langen Parcours und dann aus den grossen

Zentren im Norden ins Ober- und Unterengadin. Eine Anfrage bei der SSG 1921 lehnte diese zunächst ab. Spätere Verträge mit der SSG scheiterten z.T. an der Forderung der RhB, dass Speisewagen, welche die SSG selbst anschaffen sollte, auch auf dem Netz der FO, VZ, ChA und BB übergangsfähig sein sollten. Plötzlich interessierten sich auch die Internationale Schlaf- und Speisewagengesellschaft ISG bzw. CIWL und eben die MITROPA für einen Speisewagenbetrieb auf dem Netz der RhB. Die Offerten der beiden letztgenannten Unternehmen waren praktisch gleichwertig. Der Entscheid für die MITROPA mit Sitz in Berlin erfolgte ausschliesslich darum, weil ein grosser Teil der Bündner Gäste aus Deutschland stammten und der Engländer weniger nationalistisch eingestellt war und mehr auf Komfort und Leistung schaute. Der Vertrag mit der MITROPA beinhaltete die Anschaffung der Speisewagen nach RhB-Normalien durch die Gesellschaft. Einen ähnlichen Vertrag schloss die MITROPA auch mit der Berninabahn ab. Nach diesem Vertrag musste das Bedienungspersonal Schweizer Nationalität und der deutschen, französischen, englischen und italienischen Sprache mächtig sein. Revisionen und Unterhalt der Wagen gingen zu Lasten der MITROPA, während die RhB den Kleinunterhalt, wie Schmierens und Bremsklotzwechsel übernahm.

Die MITROPA liess für den Einsatz auf den Strecken der Rhätischen Bahn in den Jahren 1929/30 drei Speisewagen bei der Schweizerischen Waggonfabrik Schlieren SWS bauen. Die Wagen gelangten mit den Nummern Dr4ü 10

Dr4ü 13 Bergün 30. Juli 1949



MITROPA Dr4ü 10 Bergün 1938



WR 3810 Disentis 24. Oktober 1999



– 12 als Privatwagen in den Dienst der RhB. Die MITROPA war bestrebt, Wagen bauen zu lassen, die dem neusten technischen Stand der Waggonindustrie entsprachen. Ihre Bauweise in genietetem Stahlkonstruktion entsprach ebenfalls den neusten RhB-Personenwagen, welche gleichzeitig zur Ablieferung anstanden. Während die Personenwagen in der Zwischenzeit grösstenteils nicht mehr vorhanden sind, fahren die drei Speisewagen immer noch als GOURMINO-Speisewagen WR 3810 – 3812 auf dem Netz der RhB.

Bei der Berninabahn betätigte sich die MITROPA als Betreiberin der Speisewagen und des Bahnhofhotels und Restaurants in Alp Grüm. Im Gegensatz zur RhB besorgte die BB die als Speisewagen eingerichteten Salonwagen selbst. Obwohl auch bei der SWS in Schlieren gebaut, hatten sie den Normalien der BB entsprechend einen kürzeren Drehgestellachsstand und bedurften einer leichteren Konstruktion. Wegen des Grenzüberganges von Campocologno nach Tirano hat die BB auf eine Küche verzichtet und diese in einem separaten Küchenwagen platziert. Dieser entstand aus einem gedeckten Güterwagen, erhielt geschlossene Plattformen mit Faltenbalg, wie die beiden Saalwagen. Die Schnellzüge mit Speisewagen verkehrten gemäss Fahrplan von 1928 bis 1936. In der Dienstaussgabe der BB von 1936 war handschriftlich der Vermerk angebracht «verkehrt nicht mehr». Die Wirtschaftskrise und die politische Situation in der sich Deutschland und Italien befanden, unterbanden den Fremdenverkehr aus dieser Richtung. Wäh-

rend des Zweiten Weltkrieges benützte der Generalstab der Schweizer Armee gelegentlich die Speisewagen, ansonsten standen sie in Poschiavo abgestellt. Die MITROPA liess die Wagen 1944 in der eigenen Werkstätte in Berlin-Falkenstein mit einer Küche nachrüsten und verwendete sie seither als Dr4ü 13 und 14 auf dem RhB-Netz. Nach Ausrüstung eines Drehgestells mit einem Bremszahnrad setzte sie die RhB bis zu ihrer Ausrangierung 1989 im Sommer als WR 3813 und 3814 im Glacier Express und im Winter bis 1969 in durchgehenden Zügen Landquart – Davos Platz – Filisur – St. Moritz ein. Den Küchenwagen baute die Werkstätte Poschiavo im Jahre 1940 mit Teilen eines rotierenden Umformers zur elektrischen Schneeschleuder Xrote 9215 um. Nach ihrer Ausrangierung verkaufte die RhB die beiden Speisewagen an die Dampfbahn Furka Bergstrecke DFB, welche sie zunächst nach Klus (SO) brachte, wo sie umgebaut werden sollten. Nach zehn Jahren Abstellzeit holte die RhB den WR 3814 zurück und baute ihn in der Hauptwerkstätte Landquart in einen Saalwagen für die GOURMINO-Speisewagen um. Der Verein Pro Salonwagen holte den WR 3813 2003 zurück und wollte ihn in einen Pianobarwagen umbauen lassen. Im Frühling 2010 hat ihn A&M Untervaz abgebrochen und die Küche gelangte anschliessend in das Bahnmuseum Bergün. Der 3814 ist in der Zwischenzeit zum Pianobarwagen umgebaut worden. Er soll zusammen mit den Pullmanwagen eingesetzt werden.

WR 3811 in Brig



WR 3812 Chur 1966



WR-S 3814 Chur 15. Juni 2001

