

20. JAHRGANG

2024

Die Bündner **Kulturbahn**



Druckerei Landquart

Wir sind
bereit.

Schulstrasse

19

Drucken

D

Ausrüsten

A

Medien

M



Druckerei Landquart AG
Schulstrasse 19 | 7302 Landquart
T 081 300 03 60 | www.drucki.ch

**DRUCKEREI
LANDQUART**
verlag bezirks-amtsblatt



16

Vor 61 Jahren
**EIN GANZ
NORMALER
SAMSTAG
IM MISOX**

Inhalt

4

Vorwort
GIOVANNI JOCHUM

7

Bahnkultur Graubünden
**AUFBAU
EINES ARCHIVS**

12

Archivperle
**EIN BILD
MIT HISTORISCHEM WERT**

26

Verstärkung fürs Misox
**EIN TRIEBWAGEN
FÜR DEN KRAFTWERKSBAU**

40

Zeitreise
**EINE ALPENEXKURSION
ANNO DAZUMAL**

71

IMPRESSUM

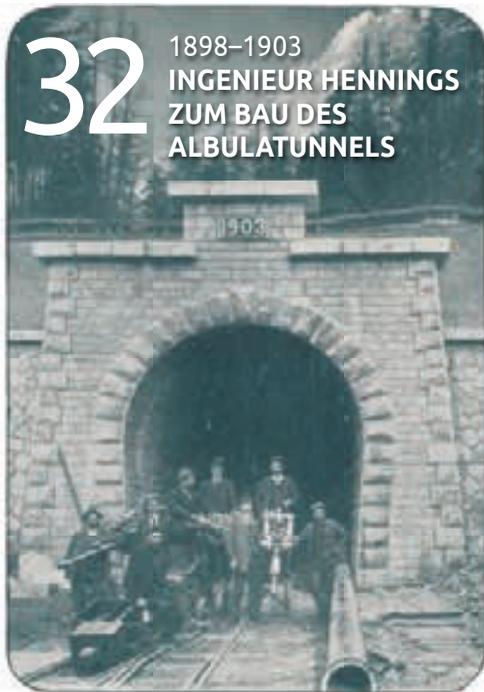
10

Kompetenzzentrum
für Bahngeschichte
**EIN LEBENDIGES
BAHNKULTUR-
ARCHIV IN BERGÜN**



32

1898–1903
**INGENIEUR HENNINGS
ZUM BAU DES
ALBULATUNNELS**



54

kulturbahner@work
«VEREINT IM VEREIN...»

Das Bündner
Bahnkultur
Magazin



Vorwort

*Gentili lettrici, cari lettori della
pubblicazione «Bündner Kulturbahn»*

Un caloroso ringraziamento, grazia fìch, fitgun, ganz herzlichen Dank. Ja, ganz herzlichen Dank den Mitgliedern des Dachverbandes «Historic RhB», die Bündner Kulturbahn und der ihr angeschlossenen Clubs und Vereine. Sie alle leisten eine hervorragende Arbeit auf freiwilliger Basis und restaurieren Lokomotiven, Personenwagen, Güterwagen und vieles mehr. Eine leidenschaftliche Arbeit, die es ermöglicht, dass auf unserem Bahnnetz im Kanton Graubünden restaurierte historische Zugkompositionen fahren und inszeniert werden können.

Auf dem Gemeindegebiet von Poschiamo wurde vor nahezu 120 Jahren ein grosser Teil der Berninastrecke gebaut. Vieles ist seither passiert: Die Berninabahn wurde aus wirtschaftlichen Gründen in die RhB integriert und ist heute ein Bestandteil des UNESCO-Welterbes. Mit dem Bernina Express ist sie inzwischen ein Erfolgsfaktor der RhB geworden. Mehr als eine Million Passagiere verkehren jährlich über diese Strecke und der Engpass sind nicht die Reisewilligen, die eine einmalige Erfahrung in einer einzigartigen Landschaft machen wollen, sondern die Kapazitäten der Bahn.



Als Gemeindepräsident von Poschivo weiss ich die Freiwilligenarbeit sehr zu schätzen. Ohne die vielen Freiwilligen wäre unsere Gemeinde bei weitem nicht das, was sie heute ist. Viele Vereine und Clubs könnten nicht existieren und damit könnten auch viele Dienstleistungen nicht erbracht und angeboten werden: Sei es im Sport, in der Unterhaltung und der Kultur, im Gesundheitswesen usw. Auch die Erhaltung der alten «ausgemusterten» Lokomotiven und Wagen der Berninabahn und der Rhätischen Bahn wäre nicht möglich gewesen ohne den grossartigen Einsatz der freiwilligen Restaurateure. Ohne sie wäre unsere Bahnkultur viel ärmer. Unsere Kinder würden nicht die restaurierten Zugkompositionen mit grossen Augen und ab und zu mit offenem Mund betrachten und schon gar nicht eine Fahrt mit historischem Rollmaterial erleben können. Dies lässt nicht nur die Herzen der Kinder, der Eisenbahnfans, sondern auch jene der täglichen Bahngäste höher schlagen.

können Projekte zum Erhalt und zur Restaurierung des alten Rollmaterials, der speziellen Infrastruktur aber auch von historischen Fahrten und der Bekanntmachung des Kulturgutes Bahn unterstützt werden. Es zeigt sich einmal mehr, was erreicht werden kann wenn jemand mit einer Idee, mit einem Ziel und mit voller Begeisterung zu arbeiten beginnt. Der Kreis weitet sich dann langsam aus und man merkt, dass das, was geschaffen wurde auch für die Allgemeinheit enorm wichtig wird. Da fängt dann die richtige Zusammenarbeit an. Verschiedene direkt und indirekt involvierte Stellen vernetzen sich und gewinnen weiter an Bedeutung, so dass am Schluss auch die öffentliche Hand nicht mehr einfach wegschauen kann. Dass die Regierung und der Grosse Rat das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr mit dem Art. 35 ergänzt haben, gilt als Anerkennung der unschätzbaren Arbeit, die während der letzten Jahrzehnte geleistet wurde.



Seit 1910 verbindet die Berninabahn das Puschlav mit dem Engadin. Dank unzähligen Stunden Freiwilligenarbeit kann diese Strecke auch heute noch in historischen Zügen aus der Gründerzeit der Berninabahn erlebt werden.

Foto: Christoph Benz

Dank des jahrzehntenlangen Einsatzes freiwilliger Personen wurde sehr viel erreicht. Dies ist auch in weiten Kreisen von Bevölkerung und der Politik nicht unbeachtet und ohne Wirkung geblieben. Es gab und gibt immer wieder Personen, Unternehmungen, Vereine, Stiftungen, Sponsoren und Gönner, welche die geleistete Arbeit – in welcher Art auch immer – unterstützt haben. So konnte auch mit dem Artikel 35 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden eine tragfähige Basis geschaffen werden. Damit

Entlang der UNESCO-Welterbe-Strecke sind verschiedene interessante Projekte entstanden, die direkt oder indirekt mit der Bahnkultur zusammenwirken und die einmalige Bündner Landschaft noch besser zur Geltung bringen. Die Kombination der verschiedenen Angebote führt zu spannenden, unvergesslichen Erlebnissen und Emotionen. So zum Beispiel die Fahrt auf der beeindruckenden Strecke mit einer historischen Zugkomposition nach Cavaglia verbunden mit dem Besuch des äusserst attraktiven Gletschergartenes. Aus eigenem Antrieb und aus Liebe zur eigenen Region haben Frauen, Jugendliche und Männer in mehr als fünfundzwanzigjähriger Arbeit die von der Natur in tausenden von Jahren geschaffenen Gletschermühlen ausgegraben und zu einem harmonischen Ganzen zusammengeführt, eben zu einem aussergewöhnlichen Garten, eingebettet in einer intakten Natur.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Giovanni Jochum

Podestà di Poschivo, Gran Consigliere e Presidente dell'associazione patrimonio culturale ferrovia Grigione

www.büga.ch

Freie Fahrt mit dem
öffentlichen Verkehr in
ganz Graubünden.

BÜGA

Das Bündner Generalabonnement

invia – gemeinsam unterwegs.

graub^ünden



Aufbau eines Archivs der Bahnkultur Graubünden

Die RhB, Historic RhB und das Amt für Kultur Graubünden beziehungsweise das Staatsarchiv Graubünden prüfen gemeinsam, inwieweit sich ein Archiv der Bahnkultur in Graubünden verwirklichen lässt. Hauptbestandteil ist das historische Archiv der RhB.

Ergänzen sollen dieses private Bestände und Sammlungen sowie die Archive der verschiedenen Bahnvereine und Stiftungen.

TEXT Sandro Decurtins,
stv. Staatsarchivar des Kantons Graubünden

Die Rhätische Bahn kennen wir heute alle als wichtigste Trägerin des öffentlichen Verkehrs im Kanton Graubünden, als Tourismusattraktion auf der Strecke des UNESCO-Welterbes oder als Weltrekordhalterin mit dem längsten Personenzug der Welt. Was vielleicht weniger bekannt ist: Die RhB brachte die Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons Ende des 19. Jahrhunderts enger zusammen und förderte so das kantonale Bewusstsein sowie die wirtschaftliche und technologische Entwicklung. So gehörten zu den ersten Wasserkraftwerken jene zur Elektrifizierung der RhB. Warum wissen wir das? Auch weil die RhB ein grossartiges Archiv besitzt, das bis in die Gründungszeit zurückreicht. Protokolle, Berichte und Verträge, Kursbücher und Dienstpläne, Bauakten und -pläne sowie Fotos und Filme bezeugen die Entstehungsgeschichte der RhB – den Bau der ersten Strecke und der ältesten Stationsgebäude – aber auch den Bahnalltag und die Eisenbahngeschichte bis heute, und zwar in all seinen Facetten.



Im Zentralarchiv werden schöne und unschöne Aspekte der Eisenbahngeschichte dokumentiert.

Foto: Linda Kainz



Mehr als nur Verkehrsgeschichte

Aber nicht nur wer sich für Verkehrsgeschichte interessiert, wird im Archiv fündig. Wie die Beispiele zeigen, können anhand der vorhandenen Dokumente auch die Sport- und Tourismusgeschichte oder die Entwicklung der Energieversorgung und des Kraftwerkbaus im Kanton erforscht werden. Damit ist das Archiv der RhB ein historisches Kulturgut von höchster Bedeutung.

Die RhB gewährt interessierten Personen Zugang zu ihrem Archiv. Nur ist das leider zu wenig bekannt und die Situation vor Ort ist für die Arbeit mit den Dokumenten nicht gerade komfortabel. Dies weiss die RhB und dies weiss das Staatsarchiv. Gemeinsam wird geprüft, inwieweit sich diese Situation verbessern lässt.

2018 hat die RhB zusammen mit dem Kanton eine «Strategie Bahnkultur» entwickelt um das bahnkulturelle Erbe zu erhalten. Das Archiv der RhB ist Bestandteil dieser Strategie. Den ersten Schritt machten RhB und Staatsarchiv unter Mithilfe des erfahrenen Bahnexperten Gion Caprez. 2023 wurde im Rahmen eines grösseren Projekts die diversen Archivbestände der RhB inventarisiert.



Die Archivbestände der RhB sind vielfältig und reichen von schwungvoll unterschriebenen Bauverträgen über Berge von staubtrockenen Akten, von Hand gezeichneten Plänen, wertvollen Fotos bis hin zu uralten Billetten oder Speisekarten.

Foto: Christoph Benz

Wichtig: Ein langfristiges Konzept

Das Archivgut muss langfristig gesichert werden. Um das Archiv allenfalls auch zugänglich zu machen, müsste ein geeigneter Standort gefunden werden. Dieser muss den Erhalt auch für die nächsten Jahrzehnte garantieren und die Zusammenführung der verschiedenen Archive ermöglichen. Weiter müssen die Unterlagen erschlossen, d. h. geordnet und in einer Datenbank erfasst werden. Die wichtigsten Dokumente sollen auch digitalisiert und online zur Verfügung gestellt werden. Und um die Bekanntheit zu steigern, sollen Vermittlungsangebote erarbeitet werden. Mit anderen Worten wäre es erstrebenswert, ein professionell geführtes Archiv aufzubauen. Im Projekt vom vergangenen Jahr wurden die Grundlagen dafür geschaffen. Zusätzlich zur Inventarisierung ist ein Konzept zur Aufarbeitung und Digitalisierung erstellt worden. Dabei wurden Varianten erarbeitet, wie das Archiv in Zukunft geführt werden könnte. Die Aufarbeitung des umfangreichen und kostbaren Archivs würde mehrere Jahre dauern. Dabei werden auch freiwillige Helfer mit grossem Bahnwissen gefragt sein. Als nächstes muss ein guter Standort für das Archiv gefunden und die Finanzierung geklärt werden.

Anschliessend ist das Archivgut so aufzubereiten, dass es für Interessierte zugänglich ist. Ob das Archiv in Chur bleibt oder an einen anderen Standort gelangt, ist noch offen. Für passionierte Bauer von Modelleisenbahnen, Studierende der Geschichte oder lokale Tourismusverantwortliche gibt es im RhB-Archiv viel zu entdecken.

Wir hoffen, in der nächsten Ausgabe der Kulturbahn über weitere Fortschritte berichten zu können. ■

Wertvolle Unterlagen finden sich nicht nur im Zentralarchiv im Verwaltungsgebäude der RhB in Chur. Auch in den Werkstätten in Landquart und an anderen Standorten sind interessante Dokumente zum Vorschein gekommen. Insgesamt lagern über 1600 Laufmeter Schriftgut, Pläne, Fotos und AV-Medien in den Archiven der RhB. Rund 800–900 Laufmeter davon sind es wert, dauernd aufbewahrt zu werden.

Berninabahn-Gesellschaft
Compagnie du Chemin de fer de la Bernina
POSCHIAVO

4¹/₂% Anleihen von Fr. 7.000.000
1. Hypothek

Emprunt 4¹/₂% de Fr. 7.000.000
en 1^{re} hypothèque

OBLIGATION N^o 2762

von ... de

Tausend Franken

1000

Mille Francs

Die Berninabahn-Gesellschaft anerkennt
hiemit dem Inhaber dieser Obligation die
Summe von

Tausend Franken

schuldig geworden zu sein, als Teilbetrag
ihres Anleihe 1. Hypothek im Betrage von
Fr. 7.000.000, für welches die umstehend
angegebenen Bedingungen massgebend sind.

La Compagnie du Chemin de fer de la
Bernina reconnaît devoir au porteur de cette
obligation la somme de

Mille Francs

laisant partie de son emprunt 1^{re} hypothèque
de Fr. 7.000.000 dont les conditions sont
indiquées d'autre part.

Poschjavo, den 3^{ten} Jani 1908.
le 3^{ème} Jan.

Berninabahn-Gesellschaft
Compagnie du Chemin de fer de la Bernina

Der Präsident
Le Président

M. A. Nanta.

Ein Mitglied des Verwaltungsrates
Un membre du Conseil d'Administration

[Signature]

Eingetragen im Schweizerischen Eisenbahn-Pfandbuch Nr. III, Fol. 60.
Inscrit au registre fédéral des hypothèques sur les chemins de fer, vol. III, fol. 60.

Der Pfandbuchführer — Le conservateur des hypothèques:

[Signature]



Kompetenz-
zentrum für
Bahngeschichte

Ein lebendiges Bahnkultur-Archiv in Bergün

Wie der vorangehende Artikel von Sandro Decurtins zeigt, hat der Kanton Graubünden zusammen mit der Rhätischen Bahn den wichtigsten Grundstein für ein zukünftiges Archiv der Bahnkultur Graubünden gelegt. Das Archivmaterial aus den RhB-Archiven in Chur und Landquart mit Aussenstandorten in Davos, Thusis, Samedan, Pontresina und Poschiavo sowie die Bestände des Bündner Staatsarchivs wurden erfasst und es wurde ein Konzept erarbeitet, wie dieses zukünftig erhalten und zugänglich gemacht werden kann. Offen ist indes die Frage, wo dieses Archiv aufgebaut und betrieben werden soll. Für den Vorstand von Historic RhB liegt ein Standort offenkundig auf der Hand: Im Bahnmuseum Albula in Bergün/Bravuogn, wo ebenfalls bereits jetzt ein Aktenarchiv vorhanden ist.

TEXT Dr. Reto Crameri, Präsident von Historic RhB

Die Erwartungen an ein Bündner Bahnkultur-Archiv sind gross. Viele Bahnhistoriker, Bahnjournalisten, Modellbahner und Historiker wünschen sich schon sehr lange einen Ort, wo sie Pläne, Fotos und Geschäftsberichte einsehen können und vielleicht auch sonstige Bahnliteratur finden. Das Beste ist: Diesen Ort gibt es bereits. Das Bahnmuseum Albula hat sich seit 2012 zum Kompetenzzentrum für das historische Erbe der Rhätischen Bahn gemauert, hier ist viel (historisches) Fachwissen vorhanden. Im Museum ist zudem die Geschäftsstelle von Historic RhB beheimatet, was nichts anderes bedeutet, als dass hier bereits heute viele Fäden zusammenlaufen.

Ein zentral-dezentrales Archiv

Die Verfassung Graubündens schreibt in Artikel 77 vor, dass der Kanton öffentliche Aufgaben dezentral erfüllen muss. Das wäre mit dem Standort in Bergün/Bravuogn, in einer strukturell eher schwachen Region, perfekt erfüllt. Trotzdem ist Bergün/Bravuogn mit dem öffentlichen Verkehr aus allen Himmelsrichtungen bestens erreichbar und bildet mit der Lage unmittelbar an der UNESCO-Welterbestrecke Albulabahn und als Teil der zukünftigen Landwasserwelt sogar einen zentralen Bahn-Hotspot.

Das Wichtigste: Leben!

Archive gelten gemeinhin als verstaubt und wenig attraktiv. In diesem Punkt spielt das Bahnmuseum Albula den grössten Trumpf aus: Durch die kreativen Museumsmacher kann gewährleistet werden, dass Archivmaterial nicht bloss in Archivschränken darauf wartet, gefunden zu werden, nein, mit dem heute bereits vorhandenen Archivplatz können zum Beispiel in themenbezogenen Wechsausstellungen laufend Archivmaterialien einem interessierten Publikum immer wieder neu und schmackhaft präsentiert werden. Auch betriebswirtschaftlich macht Bergün/Bravuogn Sinn, denn Laufkundschaft ist durch das Museum in Schrittnähe zum Bahnhof und natürlich auch mit dem Büfèt ohnehin vorhanden. Das Museum und sein Archiv – es könnte der Beginn einer grossen Freundschaft werden.

Übrigens: Wohin bringen die Historic-RhB-Vereine und ihre Mitglieder heute schon ihre wertvollen Archivalien? Natürlich ins Bahnmuseum Albula. Das alleine spricht für sich.

Ob das künftige Archiv der Bahnkultur in Chur oder als Teil des angestrebten Kompetenzzentrums von Historic RhB in Bergün/Bravuogn im Bahntal Albula realisiert wird, ist derzeit noch offen. Für den Vorstand von Historic RhB ist jedoch klar, dass dieses ins Bahnmuseum Albula gehört. ■

Frau Wwe
Anna B a d r u t t - P a t t
Davos Platz

St/k

28. März 1955

Verdankung

Sehr geehrte Frau Badrutt,

Durch den Bahnhofvorstand Davos Platz, Herrn P. Hemmi, haben Sie uns 2 Photos aus den Anfängen des Eisenbahnbetriebes Landquart - Davos (erste Bahnhofanlage Davos Platz und das erste Bahnhofpersonal 1890) zugeeignet. Diese Bilder besitzen für uns historischen Wert. Wir danken Ihnen im Namen unserer Direktion für die Zustellung bestens.

Als Anerkennung für Ihre Freundlichkeit sind wir gerne bereit, Ihnen nach Wunsch einen Freifahrtschein auf unserem Netz abzugeben. Wollen Sie uns gefl. berichten, wohin Sie zu reisen wünschen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Rhätische Bahn
SEKRETARIAT & RECHTSBUREAU:

Rh. B. Chur
- 4. OKT. 55
Direktion

Nr. 9823 - 2. Kl.
Strecke Davos Platz - Chur reduziert,
gültig 3. Msc.

Handwritten signature

An den Bahnhofvorstand, Davos Platz
zur Kenntnis

Handwritten note: 10. März 19. 3. 55

Handwritten note in red: Dir. mit Photo 2. Kl.
2 Photo bei Herrn Direktor



Archivperle | Ein Bild mit historischem Wert

*Es mag auf den ersten Blick eine recht unscheinbare Fotografie sein:
Ein paar Männer in Uniform beim Bier.
Mit ernster Miene sitzen oder stehen sie da und posieren möglichst regungslos für den Fotografen;
die Belichtungszeiten waren damals noch nicht ganz so kurz wie heute.*

TEXT Christoph Benz

Und trotzdem ist das auf der folgenden Doppelseite abgedruckte Bild ein äusserst wertvolles Zeitdokument aus dem Archiv der Rhätischen Bahn, stolze 134 Jahre alt. Es zeigt das allererste Stationspersonal vom Bahnhof Davos Platz. «LD» ist auf den Mützen zu lesen, die Abkürzung für «Schmalspurbahn Landquart–Davos». Diese nahm am 9. Oktober 1889 zwischen Landquart und Klosters den Betrieb auf, und am 20. Juli 1890 konnte mit einem grossen Fest die Eröffnung der Strecke bis nach Davos Platz gefeiert werden. 183 Männer und drei Frauen standen damals im Dienst der LD, darunter eben auch die Herren Michel, Meisser, Fehr, Patt, Barfuss, Dolf und Nutt. So jedenfalls lassen sich die auf der Rückseite der Fotografie aufgeführten Namen entziffern.

Den Weg ins RhB-Archiv gefunden hat dieses Zeitdokument dank einer Davoserin: Frau Anna Badrutt-Patt, Tochter von Jakob Patt, dem strengen Eisenbahner in der Mitte mit Bart und Brille. Er war der erste Bahnhofsvorstand von Davos Platz und hatte diese Fotografie seiner Tochter weitervererbt. Diese – selber bereits in fortgeschrittenem Alter – gab Anfang 1955 das Bild zusammen mit einer ebenfalls anno 1890 entstandenen Aufnahme der ursprünglichen Gleisanlage am Billettschalter vom Bahnhof Davos Platz ab, mit dem Wunsch, man möge diese beiden Bilder für die Nachwelt aufheben.

Und so gelangten diese schliesslich ins Archiv, wo sie jahrzehntelang etwas versteckt in einem Ordner der Direktion schlummerten, kürzlich nun wiederentdeckt und mit der Publikation in dieser Ausgabe der Bündner Kulturbahn jetzt also einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Also ganz im Sinne der Spenderin. ■



Die Direktion der RhB erkannte den historischen Wert der beiden ihr geschenkten Fotografien von 1890 und bedankte sich mit einem Brief und einem Freifahrtschein bei der Spenderin.
Archiv RhB

Eine nicht ganz unbekanntere Aufnahme vom ursprünglichen Bahnhof Davos Platz mit Blick Richtung Unterschnitt. Von diesem Motiv sind bis heute verschiedene Abzüge erhalten geblieben.
Archiv RhB





Eine Perle aus dem RHB-Archiv: Das erste Bahnhofspersonal von Davos Platz beim Bier, aufgenommen von einem unbekanntem Fotografen im Eröffnungsjahr des letzten Teilstücks der Schmalspurbahn Landquart-Davos. Auf der Rückseite lassen sich folgende Namen entziffern (von links nach rechts): Bahnhofportier Michel, Meisser, Fehr, Bahnhofsvorstand Patt, Barfuss, Dolf und Nutt. Archiv RHB





Vor 61 Jahren | Ein ganz normaler Samstag im Misox

*Was heute selbstverständlich ist, war damals, in den 1950er-Jahren, eher noch eine Ausnahme:
Die Farbfotografie. Einer, der schon früh vom bewährten Schwarzweiss- auf den neomodischen und teuren Farbfilm
umsattelte war Joachim vom Rohr. Der Elektroingenieur und Hobbyfotograf aus Deutschland hatte vor allem Eisenbahnen
im Fokus, unter anderem auch die Rhätische Bahn. 1963 unternahm er eine Reise ins Misox.*

TEXT Christoph Benz

Die Sonnenbrille auf der Nase, das Fenster weit heruntergekurbelt und im Radio Gittes Nummer-eins-Hit «Ich will 'nen Cowboy als Mann». So dürfte er Richtung Süden gefahren sein, an jenem 10. August 1963, einem sonnigen Samstag. Ob er dafür die Route über den San Bernardino- oder den Gotthardpass einschlug, ist nicht überliefert. Erstere dürfte insofern in Frage kommen, weil er bereits am Morgen in Mesocco seine Kamera auspackte und die ersten Motive auf Celluloid bannte; übrigens einen Agfa-Diafilm, dessen Farben sich bis heute, über 60 Jahre später, erstaunlich gut hielten.

Nach der Verfolgung eines Personenzuges Richtung Bellinzona hielt sich Joachim von Rohr vorwiegend im unteren Misox auf, wo er es unter anderem auf den Gütertriebwagen Fe 4/4 471 von 1906 abgesehen hatte. Zusammen mit dem BFe 4/4 491, dem jüngsten Fahrzeug der Misoxerbahn, stand dieser an jenem Augustsamstag anno 1963 im Güterzugsdienst, während für den Personenverkehr ausschliesslich auf die damals bereits ein halbes Jahrhundert alten, frisch erröteten Triebwagen aus der Anfangszeit der Ferrovia elettrica Bellinzona–Mesocco zurückgegriffen werden musste.

Joachim von Rohrs Motivation, einen Tag lang den Betrieb im Misox zu fotografieren, könnte die von der Rhätischen Bahn angedachte Modernisierung des Rollmaterials gewesen sein. Diese bestellte kurz danach, im Frühling 1966, unter anderem sechs neue Personenwagen vom Typ Einheitswagen I für die Misoxerbahn. Damals war die Umstellung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Strasse noch kein ernsthaftes Thema, im Gegenteil; es sollten in einer späteren Phase moderne Pendelzüge mit neuen Triebwagen folgen. Es wäre also schon bald vorbei gewesen mit dem Rollmaterial aus der Gründerzeit und überhaupt mit dem ganz speziellen Flair einer Eisenbahn, auf welcher fast etwas die Zeit stehen geblieben war. Heute wissen wir, dass alles ganz anders kam: Am 31. März 1971 gab der Bundesrat bekannt, den Personenverkehr auf der Strecke Bellinzona–Mesocco auf Autobusbetrieb umzustellen; gleichzeitig sollte die Bahnlinie zwischen Castione–Arbedo und Grono auf Normalspur umgebaut werden für den Güterverkehr. Am 28. Mai 1972 erfolgte die Betriebsumstellung. Und heute, 52 Jahre später, ist die Bahn gänzlich aus dem Tal verschwunden. Dank Fotografen wie Joachim von Rohr können wir heute immerhin bildlich zurückreisen in die Zeit, als die Eisenbahnwelt im Misox noch in Ordnung war. Und das erst noch in Farbe, wie die Folgeseiten zeigen. ■

Da war die Welt noch in Ordnung: Unterwegs auf der Fahrt von Mesocco nach Bellinzona legt sich Triebwagen 453 zwischen Grono und Roveredo in die Kurve. Das Fahrzeug überlebte bis 1983 und sollte auf Initiative des Vereins «Pro Misoxerbahn», welcher sich in den 1970er und 1980er-Jahren für den Erhalt dieser Bahn einsetzte, als Museumsfahrzeug zur Centovallibahn gelangen. Da dieses Projekt aus verschiedenen Gründen jedoch nicht zustande kam, wurde der zuletzt im Depot Mesocco abgestellte Triebwagen anlässlich einer Feuerwehübung «warm abgebrochen».





Viel Betrieb in Grono, dem wichtigsten Bahnhof im unteren Misox: Soeben ist Triebwagen 454 von Mesocco kommend auf Gleis 1 eingefahren, von wo er nun auf Gleis 2 rangiert und dort an die bereitstehenden Personenwagen anfahren wird, welche den mittäglichen Personenzug ab hier bis Bellinzona verstärken. Joachim von Rohr, der Fotograf, hat sogar die Nummern dieser drei Wagen notiert: 2011, 2030 und 2057. Rechts daneben wartet ein Güterzug mit Ziel Castione auf die Weiterfahrt.



Derselbe Zug wie auf dem Titelbild dieses Magazins, nun jedoch eine Station näher am Ziel. Triebwagen 454 wartet in Grono vermutlich eine Kreuzung ab, ehe die Fahrt weiter geht Richtung Mesocco. Die Fahrzeit für die gesamte Strecke von Bellinzona nach Mesocco betrug für einen Personenzug rund eine Stunde.



Ein wunderschönes Typenbild von Triebwagen ABFe 4/4 455 gelang Joachim von Rohr in der tiefstehenden Abendsonne vor dem Aufnahmegebäude Bellinzona. Dieser dürfte als letzter seiner Serie von Grün auf Rot umlackiert worden sein; der Anstrich ist noch ganz frisch. Sechs Jahre später war dieser Triebwagen in eine Kollision verwickelt, wo er so stark beschädigt wurde, dass sich eine Reparatur im Hinblick auf die unsichere Zukunft der Misoxerbahn nicht mehr lohnte; er wurde also verschrottet.



Das Stahlwerk Valmoesa bei San Vittore war bis zu seiner Schliessung anno 1987 einer der wichtigsten Kunden im Güterverkehr auf der Misoxerbahn. Das weitläufige Industriegelände war über eine normalspurige Werks-eisenbahn mit eigenen Rangierloks erschlossen. Die Zustellung und die Abfuhr der normalspurigen Güterwagen von und nach Castione-Arbedo, dem Gemeinschaftsbahnhof zwischen RhB und SBB, erfolgte mittels Rollschemel. Hier zieht Triebwagen 491 mit Hilfe eines Stahlseils gerade einen leeren Normalspurgüterwagen auf einen solchen Rollschemel. Mit dem vom Bundesrat versprochenen Bau einer normalspurigen Strecke in der unteren Mesolcina nach der Umstellung des Personenverkehrs wäre das aufwändige Be- und Entladen der Rollschemel entfallen. Es blieb jedoch beim Versprechen; eine Umspurung kam bekanntlich nie zustande ...



Eine der fotografischen Perlen in der Fotosammlung von Joachim von Rohr: Gepäcktriebwagen Fe 4/4 471 beim Manöver in Castione-Arbedo, daneben ein schon damals recht antiquierter Kran, welcher dem Güterumlad zwischen SBB und RhB dient. Man beachte auch das gut gelaunte Personal: Helm, Handschuhe und leuchtorange Kleider waren damals, vor über 60 Jahren, noch kein Thema ...





Der 1906 von der Waggon- und Tenderfabrik Ringhoffer in Smichow bei Prag gebaute und ursprünglich als Ke^t 501 bezeichnete Fe 4/4 471 in Grono. Interessanterweise erhielt dieser nicht einen grauen oder oxydrotten Dienstwagenanstrich, sondern wurde wie die Triebwagen Knallrot lackiert. Auch dieses Fahrzeug war 1969 in eine Kollision verwickelt und wurde daraufhin abgebrochen. Joachim von Rohr hatte Glück; er konnte den Einzelgänger noch im Einsatz erleben und fotografieren.



In voller Fahrt: Freundlich winkt der Wagenführer dem Fotografen auf der Wiese zu, während dieser konzentriert den richtigen Moment abwartet, um den Auslöser seiner Fotokamera mit dem eingelegten Farbdiafilm durchzudrücken. Und dann werden sofort die Fahrzeugnummern notiert: Triebwagen 451 mit Gepäckwagen 4009 und den Güterwagen 2040, 5390 und 5397 auf der Fahrt Richtung Bellinzona bei Castione Villagio.



Er war der einzige Triebwagen, welcher nicht aus der Eröffnungszeit der Misoxerbahn stammte: BFe 4/4 491, hier mit fünf Zementsilowagen am Haken im Bahnhof Castione-Arbedo. Dieser kam im September 1958 ins Misox, wo er vor allem im Güterverkehr eingesetzt wurde, namentlich vor Zementzügen, welche die Bahn dem Bau von Kraftwerken und später der Autobahn A13 mit dem San Bernardino-Tunnel zu verdanken hatte.

Alle Fotos: Joachim von Rohr / Sammlung Klaus Peter Canavan

Bahnmuseum Albula in Bergün

Rhätische Bahn

Bahnmuseum
Albula



graubünden



Rhätische Bahn

UNESCO
WELTERBE
ALBULA + BERNINA



«Die Bündner Bahnkultur erleben»
www.bahnmuseum-albula.ch



Verruckti Khöga. **graubünden**



Unsere Kompetenz in Vermessung, Eisenbahnbau, Bauleitung und Tiefbau führt zu massgeschneiderten Lösungen für Ihre Projekte.

Spundisstrasse 23 | CH-7000 Chur |
+41 81 286 97 00 | schneideringenieure.ch



Zu dunkel...?
Zu leise...?
Nichts los...?

Wir setzen Ihren
Zug ins richtige Licht!

Ihr lokaler Partner für
Eventtechnik und Sicherheit



music production center
Postfach 99 | 7503 Samedan
contact@mpc-online.ch | www-mpc-online.ch

Foto: Tibert Keller, Trin

Neuheit 2024

N VI mfx dcc

24601 RhB Elektrolokomotive Ge 4/6

Modell der Elektrolok Ge 4/6 mit der Nummer 353 der RhB in der Version wie sie heute noch als historische und betriebsfähige Lok existiert.



Erfahren Sie mehr unter: www.lgb.de

30341 RhB Personenwagen

30342 RhB Personenwagen

Zur Lok passende Wagen:
43814 RhB gedeckter Güterwagen



LGB: Die Rhätische Bahn im Modell – für Drinnen und Draussen





Verstärkung
fürs Misox

Ein Triebwagen für den Kraftwerksbau

*Als die Rhätische Bahn in der Zeit des Zweiten Weltkriegs auf Geheiss des Bundesrats
nebst der Arosa- und der Berninabahn auch die bis dato eigenständige Ferrovia elettrica Bellinzona–Mesocco übernahm,
hatte deren Rollmaterial durchschnittlich bereits 35 Jahre auf dem Buckel;
die meisten Fahrzeuge stammten noch aus der Zeit der Betriebsöffnung anno 1907.
Trotzdem verstrichen nochmals rund 15 Jahre, bis die RhB das erste und einzige Triebfahrzeug
direkt ab Fabrik ins Misox liefern liess: Den ursprünglich als BFe 4/4 bezeichneten Triebwagen mit der Nummer 491.
Ein Projekt, dass den Verantwortlichen seitens RhB einige Nerven kostete.*

TEXT Christoph Benz

Kurz zuvor, im Jahr 1955, hatte der Verwaltungsrat der RhB beschlossen, die ebenfalls veraltete und immer mehr auch störungsanfällige Fahrzeugflotte der Chur–Arosa-Bahn (ChA) weitgehend zu modernisieren, und zwar mit sechs neuen Triebwagen, gebaut von der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik (SWS) in Schlieren, der Firma Brown, Boveri und Cie. (BBC) in Baden und Sécheron (SAAS) in Genf. Mit rund 800 PS waren diese Fahrzeuge vom Typ ABFe 4/4 mit den Nummern 481–486 die damals stärksten Schmalspur-Adhäsionstriebwagen der Schweiz, welche 1957 dem Betrieb übergeben wurden. Der Fahrdrahtspannung von 2400 Volt Gleichstrom geschuldet, waren diese Kraftpakete jedoch nur auf der Strecke Chur–Arosa einsetzbar. Um trotzdem eine gewisse Flexibilität auch über die Arosabahn hinaus zu erreichen, erhielten zwei der sechs Triebwagen eine Umschaltvorrichtung, welche einen Einsatz auf der mit 1500 Volt elektrifizierten Misoxerbahn ermöglichte. Da sich zu jener Zeit aber der Verkehr von und nach Arosa erfreulich entwickelte, wurden die Arosen-Triebwagen primär auf ihrer Heimstrecke benötigt; Einsätze im Misox lagen so fast nicht drin und blieben die grosse Ausnahme. Es brauchte also eine andere Lösung.

Die Idee eines Gepäcktriebwegens

Noch während dem Bau der sechs neuen Fahrzeuge für die Arosabahn diskutierten die Traktionsverantwortlichen der RhB über die Bestellung eines siebten Fahrzeugs, welches fix im Misox stationiert sein sollte. Ihr Plan: Ein leistungsfähiger Gepäcktriebwagen. Denn im Gegensatz zur Arosabahn steigerte sich im Misox nicht der Personen-, sondern der Güterverkehr. «Die allgemeine Verkehrszunahme (Rollschemelverkehr) und die in Aussicht stehenden Kraftwerksbauten machen es notwendig, zusätzlich zu den beiden für die Strecke Chur–Arosa und Bellinzona–Mesocco eingerichteten neuen Motorwagen ABFe 4/4 483 und 484 einen ganz der Strecke Bellinzona–Mesocco zur Verfügung stehenden Motorwagen anzuschaffen», heisst es dazu in einem internen Schreiben. «Die im Misox vorhandenen Motorwagen sind zur Bewältigung der in Zusammenhang mit den Kraftwerksbauten zu erwartenden Gütertransporte zu schwach.» In diesem Punkt waren sich alle einig; die Traktionsverantwortlichen, die Direktion und auch der Verwaltungsrat, welcher anlässlich einer Sitzung vom 13. November 1956 grünes Licht gab für den entsprechenden Kredit in der Höhe von 470 000 Franken.

Der hauptsächlich für den Güterverkehr im Misox beschaffte Triebwagen 491 war am 20. September 2003 anlässlich einer Fotofahrt mit zwei beladenen Rollschemel unterwegs, hier während eines Halts zwischen Grono und Roveredo.

Foto: Christoph Benz



Sie waren Vorbild für den neuen Misoxer-Triebwagen: Die ab 1957 auf der Strecke Chur–Arosa eingesetzten ABFe 4/4 481–486. Am 24. März 1963 wartet Triebwagen 483 in Arosa auf die Fahrt hinunter nach Chur. Dieser Triebwagen konnte zusammen mit dem Schwesterfahrzeug 484 dank einer elektrischen Umschaltvorrichtung auch auf der Strecke Bellinzona–Mesocco eingesetzt werden (siehe Seite 31).

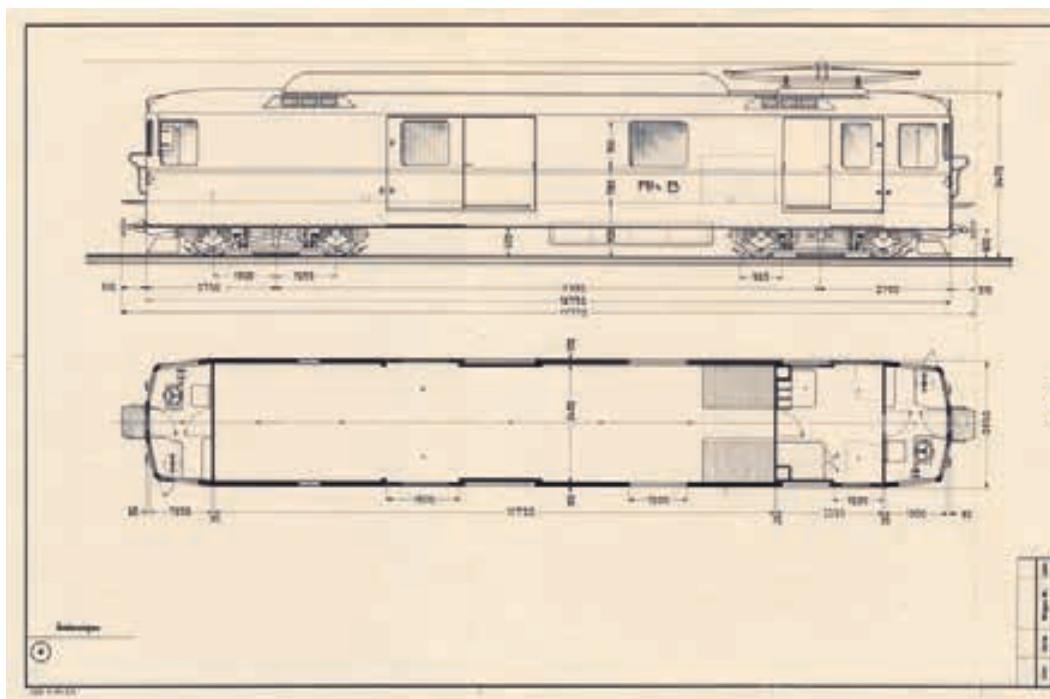
Foto: Joachim von Rohr / Sammlung Klaus Peter Canavan

Aus ästhetischen Gründen abgelehnt

Was allerdings nicht zu überzeugen vermochte war die Bauart: Ein reiner Gepäcktriebwagen wäre in Anbetracht der bevorstehenden Gütertransporte zwar praktisch gewesen; was aber, wenn plötzlich auch die Nachfrage im Personenverkehr grösser würde? Dazu kamen auch ästhetische Bedenken; es gab Stimmen bei der RhB, welche sich kritisch äusserten über das Aussehen eines solchen Gepäcktriebwagens. Schlussendlich einigten sich die Verantwortlichen auf einen Kompromiss: «Da das Fahrzeug vorerst vorwiegend im Güterverkehr (Zementtransporte, Rolschemelverkehr) ein-

gesetzt werden soll, wird nur eine beschränkte Anzahl Sitzplätze, dafür aber ein grosses Gepäckabteil eingebaut. Alles ist jedoch vorbereitet (Wagenkasten, Fenster, Heizung usw.), dass ein weiteres Personenabteil mit 16 Sitzplätzen eingerichtet werden kann. Im Weiteren wurden die elektrischen und pneumatischen Einrichtungen so disponiert, dass eine allfällige Verwendung auch auf der Strecke Chur–Arosa ohne grosse Umbauten möglich ist». Allerdings war diese Variante etwas teurer als ein reiner Gepäcktriebwagen: «Der nachträglich geforderte Teilausbau als Personenmotorwagen und die Vorbereitungen für den späteren Einbau eines weiteren Personenabteils machten eine Erhöhung der Kredit-

Projektskizze für einen reinen Güter-Motorwagen, gezeichnet im November 1956 von der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik in Schlieren. Archiv RhB



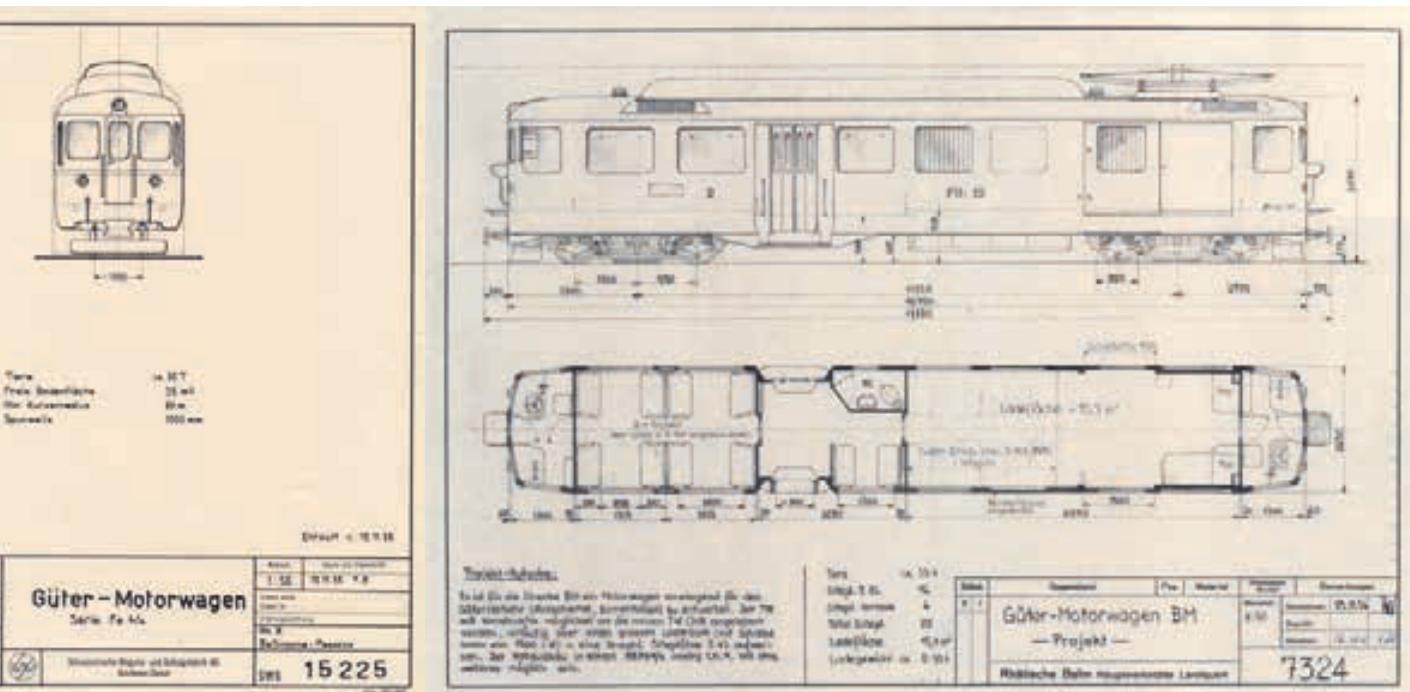


«Sie hätte ja nichts zu befürchten»

summe auf 520 000 Franken notwendig, was vom Ausschuss des Verwaltungsrates am 31.1.57 bewilligt wurde», ist einem von Paul Buchli verfassten Dokument zu entnehmen, dem damaligen Direktor der RhB. Lange konnte eh nicht mehr gefackelt werden; die Zeit drängte, wie Buchli weiter schrieb: «Es kommen für die Lieferung dieselben Firmen wie für die ChA-Triebwagen in Betracht und es lässt sich der neue Personen/Gepäcktriebswagen bei rechtzeitiger und rascher Bestellung jetzt noch in das ChA-Triebwagen-Gesamtprogramm einfügen, sodass die Lieferung zu Anfang des Jahres 1958 erwartet werden kann. Für vollständig neu zu entwickelnde Fahrzeuge geben die Lieferfirmen dagegen mindestens 2-3 Jahre Bauzeit an. Es empfiehlt sich, die Bestellung unverzüglich zu erteilen, da unter der gegenwärtigen politischen Weltlage ohnehin die Lieferfristen wieder länger werden können und auch neue Preiserhöhungen nicht ausgeschlossen sind.» Damit sprach Buchli die Suezkrise an; ein internationaler Konflikt, welcher zwischen Ägypten auf der einen und Frankreich, Grossbritannien und Israel auf der anderen Seite entbrannt war.

Anfang 1957 erhielten die beteiligten Lieferfirmen SWS, BBC und SAAS die Verträge. Die SWS war für den gesamten mechanischen Teil verantwortlich, BBC und SAAS lieferten die Elektrik. Laut Vertrag verlangte die RhB die Ablieferung des Misoher-Triebwagens per Ende März 1958. Die Hersteller hatten also rund ein Jahr Zeit, das Fahrzeug zu bauen. Ein knapper, aber durchaus realistischer Zeitplan. Es handelte sich ja nicht um eine Neukonstruktion; ein wesentlicher Teil konnte von den ebenfalls noch im Bau befindlichen Arosertriebwagen abgeleitet werden. Da es dort aber aus verschiedenen Gründen zu Verzögerungen kam, drohte die Bestellerin nun mit einer Konventionalstrafe. Mit jeder Woche Verspätung werde ein halbes Prozent der Kaufsumme abgezogen, heisst es im Vertrag zwischen der RhB und der SWS. Die Begeisterung in Schlieren hielt sich verständlicherweise in Grenzen; «eine vertrauensvolle Zusammenarbeit wird dadurch sehr erschwert und der Termin bestimmt nicht verkürzt». Die SWS war also nicht bereit, auf diese Klausel einzutreten, versprach aber, ihr Möglichstes zu tun, damit das Fahrzeug termingerecht der RhB übergeben werden kann. Nun meldete sich Alfred Bächtiger zu Wort, er war Chef des Zugförderungs- und Werkstättendienstes bei der Rhätischen Bahn und damit verantwortlich für das Rollmaterial. «Wenn die SWS ihrer Sache sicher ist, hätte sie ja nichts zu befürchten mit einer solchen Klausel», schrieb er dem RhB-Direktor.

Das durch die Hauptwerkstätte der RhB überarbeitete Projekt, welches praktisch 1:1 so realisiert wurde.
Archiv RhB



Und trotzdem wollte Bächtiger keine Zeit mehr verlieren und plädierte für folgendes Vorgehen: «Die SWS glaubt, dass die RhB mit der erhaltenen ausdrücklichen Zusicherung, das äusserste leisten zu wollen, auch eine gewisse Garantie in den Händen habe. Man könnte es in diesem Einzelfall darauf ankommen lassen ohne Konventionalstrafe zu bestellen. Ist die SWS durch eigenes Verschulden dann zu spät, so müssten wir uns entsprechende Forderungen für zusätzliche Umtriebe vorbehalten und überdies in Aussicht nehmen, später überhaupt nur noch Bestellungen mit Konventionalstrafe vorzusehen.» Direktor Buchli war einverstanden, wollte aber trotzdem noch etwas Druck ausüben. Und so gelangte er mit mahnenden Worten an die SWS. In einem zweiseitigen Brief betonte er die Dringlichkeit des Auftrags: «Wie wir Ihnen schon schriftlich und mündlich dargelegt haben, sind wir zufolge der forcierten Bautätigkeit in Graubünden genötigt, den Triebfahrzeugpark auch auf unseren mit Gleichstrom betriebenen Linien kurzfristig anzupassen.

*Im September 1958 war es endlich soweit:
Der Triebwagen 491 konnte im Misox dem Betrieb übergeben werden.
Fünf Jahre später fuhr er in Roveredo dem Fotografen Joachim von Rohr
vor die Linse, welcher am 10. August 1963 mit seiner Kamera im Misox
unterwegs war (siehe ab Seite 16).
Sammlung Klaus Peter Canavan*

Besonders im Misox, wo wenig Ausweichmöglichkeiten in der Bereitstellung von Triebfahrzeugen bestehen, mussten wir eindeutige Transportzusicherungen abgeben, wollten wir nicht die Abwanderung des Verkehrs auf die Strasse in Kauf nehmen. Ihre bereits angeordneten ausserordentlichen Massnahmen zur Sicherstellung der termingerechten Abwicklung des Auftrages verkennen wir keineswegs und wir verdanken Ihre diesbezüglichen Bemühungen. Andererseits müssen wir aber auch darauf hinweisen, dass bei den ersten Motorwagen Chur–Arosa besonders in der Endphase der Fabrikation, bei der Montage und beim Innenausbau Verzögerungen entstanden sind. Es ist uns nicht entgangen, dass die Arbeit an unserem Auftrag verschiedentlich zugunsten angeblich dringenderer Geschäfte (SBB) verlangsamt worden ist. Bei dem in Frage stehenden Fahrzeug können wir eine Verzögerung, wie sie bei den Motorwagen ChA aufgetreten ist, einfach nicht in Kauf nehmen. Wenn wir auf eine Konventionsstrafe im Vertrag oder eine andere Haftung im Falle einer Lieferzeitüberschreitung verzichten, so müssen wir jedoch auf einer strengeren Überwachung des Fabrikationsablaufes bestehen.





Allmonatlich sollten Sie uns darüber orientieren, ob das Terminprogramm in allen Teilen eingehalten ist oder nicht.» Direktor Buchli und seine Leute wollten der SWS beim Bau des Misoxer-Triebwagens also ganz genau auf die Finger schauen.

Termin eingehalten und trotzdem zu spät

Und die nahm ihre Aufgabe sehr ernst; der mechanische Teil des BFe 4/4 491 war auf den festgelegten Tag genau fertig gebaut; der Triebwagen konnte also termingerecht von Schlieren nach Genf zur SAAS zwecks Einbau der elektrischen Ausrüstung transportiert werden. Und trotzdem wurde es Spätsommer, bis das dringend benötigte Fahrzeug von Genf ins Misox geliefert wurde.

Der aushilfsweise ins Misox versetzte Arosener-Triebwagen ABFe 4/4 483 wartete am 15. September 1965 mit einem Personenzug in Mesocco auf die Fahrt nach Bellinzona.

Sammlung Christoph Benz



Vorübergehende Zuteilung von ABFe 4/4 483 an Bellinzona-Mesocco.

Zur Bewältigung der bevorstehenden Gütertransporte wird als weitere Verstärkung während des Sommers 1959 vorübergehend der Chi-Motorwagen ABFe 4/4 483 der Strecke Bellinzona-Mesocco zugeweiht. Die Schaltvorbereitungen 2400 V / 1500 V dazu gehen aus den Scheinata, Best. SAAS 8211, vom 12.2.57 hervor; Überdies werden durch den Instr. Techniker und DC Band noch weitere direkte Weisungen für die Inbetriebsetzung ausgegeben. Für die Traktionsverhältnisse selbst sind die Daten im neuen Anhang 1959 zum Dienstfahrplan III massgebend.

Der Grund: Die beiden Zulieferer der elektrischen Komponenten, BBC und SAAS, konnten ihre Lieferfristen nicht einhalten. «Wir bitten Sie, diese Verzögerung zu entschuldigen und wir hoffen gerne, dass sie für ihr Unternehmen keine allzu schlimmen Folgen gehabt hat», schrieb die Firma SAAS fast schon lapidar, nachdem diese am 8. September 1958 den Triebwagen in Genf auf einen Rollschemel verladen und via Gotthard ins Misox spediert hatte. Und dieser an Direktor Buchli adressierte Brief ist dann auch das letzte Dokument im RhB-Archiv rund um die Bestellung des BFe 4/4 491. Vermutlich war man bei der Rhätischen Bahn einfach nur froh, dass der Triebwagen nun endlich dem Betrieb übergeben werden konnte. 45 Jahre lang stand er in deren Diensten, ehe sich diese per Ende 2003 definitiv aus dem Misox zurückzog. Heute steht dieser erste und einzige von der RhB fabrikneu fürs Misox beschaffte Triebwagen als wichtiger Zeitzeuge und Erinnerung an die längst verschwundene Misoxerbahn vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün. ■

■ AROSER-TRIEBWAGEN IM MISOX

Von den ab 1957 in Betrieb genommenen ABFe 4/4 481-486 für die mit 2400 Volt Gleichstrom elektrifizierte Strecke Chur-Arosa konnten die beiden Triebwagen 483 und 484 dank einer elektrischen Umschaltvorrichtung auch auf der mit 1500 Volt betriebenen Misoxerbahn eingesetzt werden. Aus verschiedenen Gründen waren solche Gastspiele aber sehr selten. Die Arosabahn hatte selber nicht überzählige Fahrzeuge und ausserdem war auch der Transport mittels SBB-Rollschemel von Landquart nach Castione-Arbedo oder umgekehrt mit viel organisatorischem Aufwand verbunden. Trotzdem war mindestens zwei Mal ein Arosener-Triebwagen zu Gast im Misox, und zwar in den Jahren 1959 und 1965, als die RhB wegen des Kraftwerksbaus ausserordentlich viel Verkehr zu bewältigen hatte. In beiden Fällen betraf es Triebwagen ABFe 4/4 483, welcher nebst im Güterverkehr auch vor Personenzügen zum Einsatz kam.

Eine interne Information über das bevorstehende Gastspiel von Triebwagen 483 anno 1959 im Misox. Archiv RhB





1898–1903

Ingenieur Hennings zum Bau des Albulatunnels

Am 9. Juni 2024 war es soweit: Mit einem grossen Volksfest wurde der neue Albulatunnel eröffnet, am 12. Juni erfolgte dann die offizielle Betriebsübergabe. Zehn Jahre dauerte der Bau der knapp sechs Kilometer langen Röhre, welche Preda im Albulatal mit Spinas im Engadin verbindet. Damit konnte die Rhätische Bahn den alten und dringend sanierungsbedürftigen Tunnel nach 121 Jahren ausser Betrieb nehmen.

Friedrich Hennings war als Oberingenieur für den Bau der Albulalinie und damit auch des ersten Albulatunnels verantwortlich, welcher zwischen 1898 und 1903 gebaut wurde.

In der von ihm verfassten Denkschrift über Projekt und Bau der Albulabahn von 1908 blickte er unter anderem auf den schwierigen Tunnelbau zurück.

TEXT Christoph Benz

Der eigentliche Bau des Albulatunnels begann am 15. Oktober 1898 unter der Regie der Rhätischen Bahn. Am 16. Januar 1899 wurde der Bau der italienischen Bauunternehmung Ronchi & Cie. übertragen. Der Termin für den Durchschlag war auf den 15. April 1902 festgesetzt; sechs Monate später sollte der Tunnel fertig sein.

Riesige Barackendörfer in Preda und Spinas

Da es an beiden Tunnelportalen an Unterkünften mangelte, mussten in Preda und Spinas verschiedene Baracken für die Arbeiter, die Aufseher und die Ingenieure gebaut werden. Dazu kamen Räumlichkeiten für Magazine und Werkstätten, «für die Verpflegung der Arbeiter, für Bad, Spital, Gottesdienst, Schule, Post usw.», heisst es in der Denkschrift von Friedrich Hennings. So entstanden während der Bauzeit ganze Dörfer, die mit Wasserleitungen und Hydranten ausgestattet waren und in Preda sogar über elektrisches Licht verfügten.

Zudem wurde der Bau der beiden künftigen Stationsgebäude am Nord- und Südportal soweit forciert, dass diese während der Tunnelbauzeit ebenfalls als Unterkünfte genutzt werden konnten. Desweiteren wurde in Preda ein Arzt angestellt und ein Spital errichtet, welches von italienischen Krankenschwestern betreut wurde. Dazu kam eine Spielschule für die kleinen Kinder, während für die Grösseren normale Schulen eingerichtet wurde, wo Lehrer aus Bergün und Bever unterrichteten. Im Sommer lebten in den beiden Barackendörfern je 600, im Winter rund 500 Menschen.

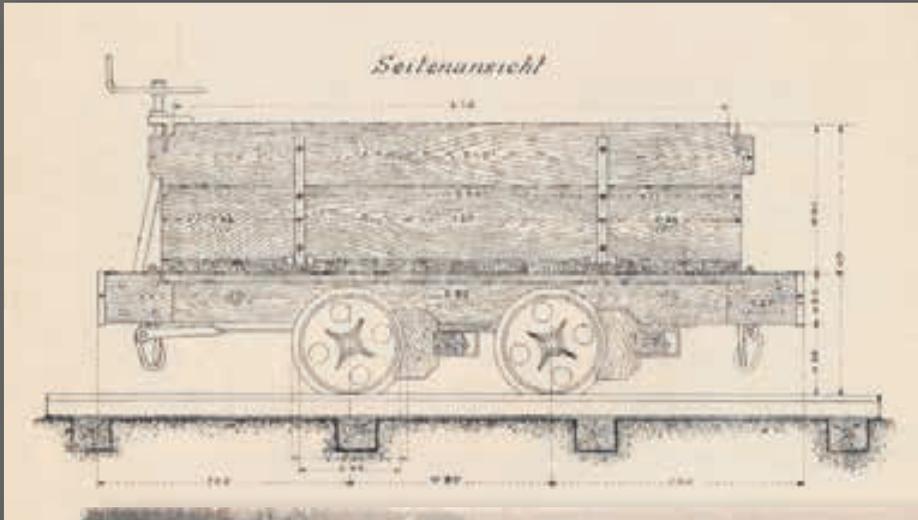


Friedrich Hennings (1838–1922) leitete zwischen 1898 und 1905 als Oberingenieur bei der RhB den Bau der Albulabahn.

Foto: Franz Schmelhaus / Archiv RhB

Tempi passati: Mit der am 12. Juni 2024 erfolgten Betriebsübergabe des neuen Albulatunnels ist dieses am 18. Mai 2024 in Spinas entstandene Bild mit einem den alten Tunnel verlassenden Zug nun also Geschichte.

Foto: Christoph Benz

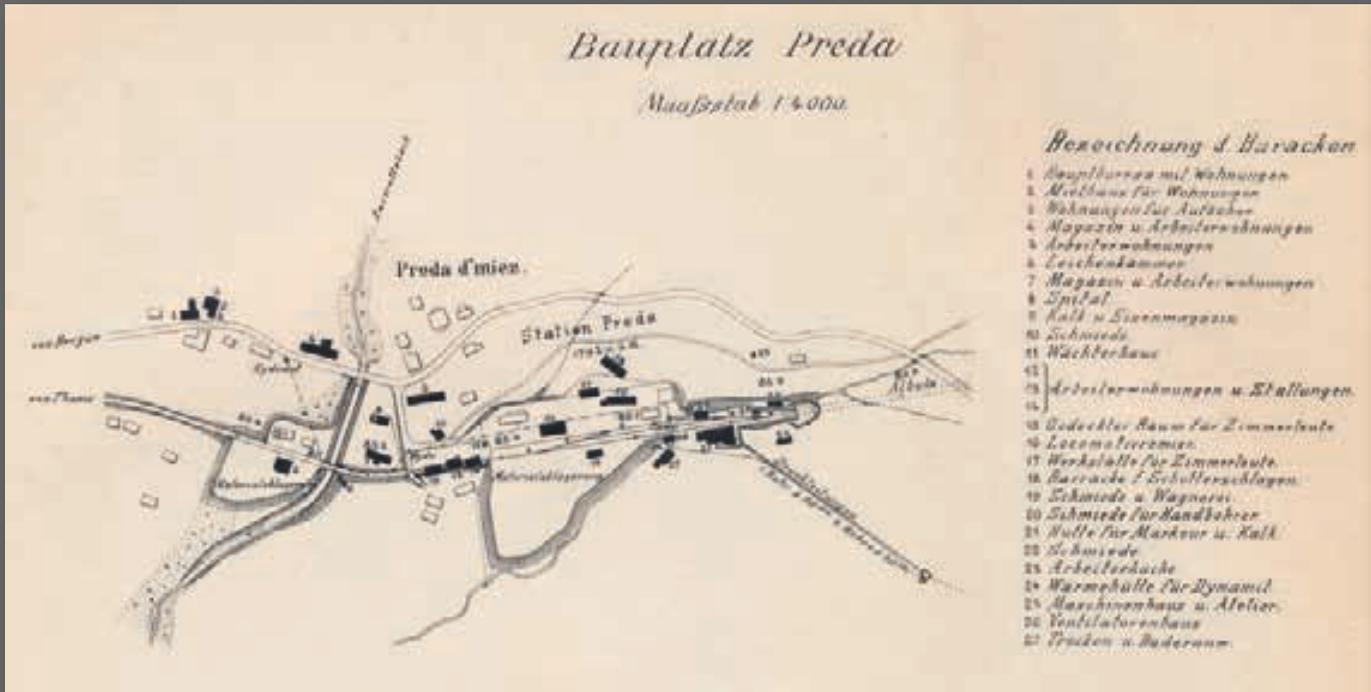


Für den Abtransport
des Ausbruchmaterials
standen 330 Rollwagen
im Einsatz.
Archiv RhB

Zum Teil wurden
die Rollwagen zwecks Transport
der Arbeiter mit Bänken
ausgerüstet.
In Preda posieren Mineure
auf einem solchen Arbeiterzug
für den Fotografen.
Sammlung Christoph Benz



Übersicht über das in Preda
errichtete Barackendorf.
Archiv RhB





Zweverthal, 29. VIII. 01.
Lieber Dd.,
Zoster Dank
für Deine L. Karte,
Ich gratuliere
für Deinen
Gut Stat
, freue mich
viel hier im Berg.
Dir begreifen zu kö-
nen. Es wäre mir sehr
angenehm, wenn Du mir ein Diste.
Kohlenofen & einen über Treppentreppe
sende dem Ausmaass, zusetzen Können.
Ich bin bei der Rhät. Bahn beim Tunnelbau an-
gestellt, wurde mich

Diese am 24. August 1901 im «Beversthal» (Val Bever) geschriebene Ansichtskarte zeigt die ersten Spatenstiche für den Albulatunnel in Spinaz. «Ich bin bei der Rhät. Bahn beim Tunnelbau angestellt», ist auf der Karte zu lesen. In welcher Funktion der Absender tätig war, lässt sich jedoch nicht mehr rekonstruieren; möglicherweise als Vermesser oder Aufseher. Sammlung Christoph Benz



Für die Mineure, welche grösstenteils aus Italien angeheuert wurden, standen einfache, ja fast schon primitive Baracken zur Verfügung. Archiv RhB

Viel Betrieb auf der Alp Spinaz: Für den Bau des Albulatunnels entstand ein richtiges Dorf mit 23 verschiedenen Baracken. Archiv RhB

Bauplatz Spinaz

Maassstab 1:4000.



Bezeichnung d. Baracken.

- 1 Maschinenhaus
- 2 Wohnhaus für Aufseher
- 3 Baracke mit Trockenraum u. Badezimmer
- 4 Warfhaus
- 5 Lokomotivremise
- 6 Kohlenremise
- 7 Schmiede u. Schenschmiede
- 8 Magazine u. Werkstätte
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22 Bureau u. Wohnhaus für Ingenieure
- 23 Magazine

Mit solchen Bohrmaschinen trieben die Mineure die Bohrlöcher für die Sprengladungen in den Fels. Der Antrieb erfolgte mittels Wasserdruck.
Archiv RhB

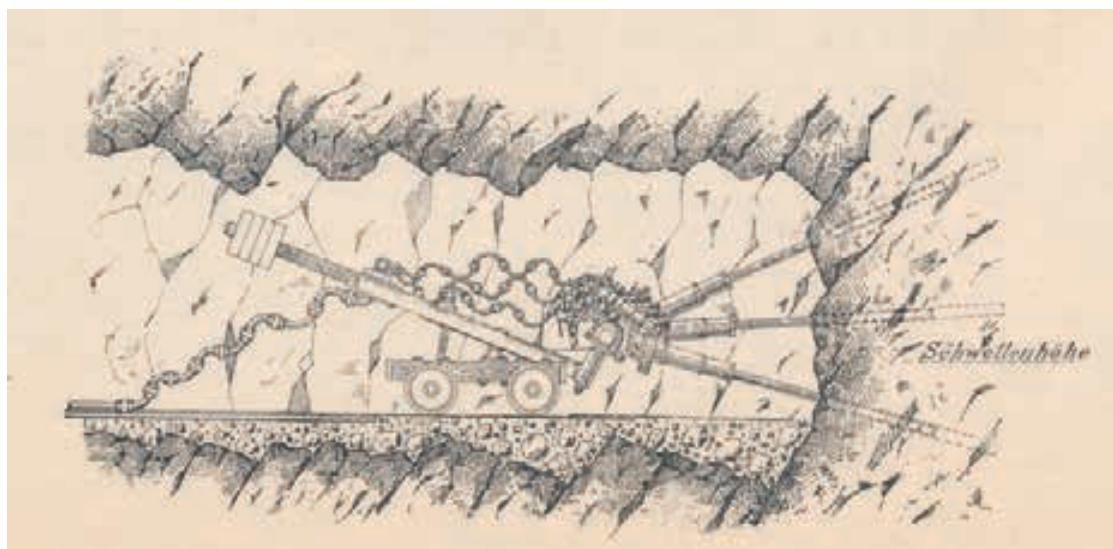


Die meisten Beschäftigten im Zusammenhang mit dem Bau des Albulatunnels waren im Juli 1902 registriert: 1316 Mann, wovon 984 im Berg und 332 ausserhalb des Tunnels arbeiteten. Gearbeitet wurde in drei Schichten à acht Stunden. Für die ganzen Materialtransporte stand eine Stollenbahn mit einer Spurweite von 73 Zentimeter zur Verfügung. Der Fuhrpark umfasste fünf Dampflokomotiven: Eine Lok mit 40 PS, zwei mit 30 und zwei mit 25 PS. Dazu kamen 330 (!) Rollwagen, 75 davon ohne Bremse.

Grosse Probleme beim Tunnelbau

Für den Vortrieb im festen Albulagranit standen mit Wasserdruck betriebene Bohrmaschinen zur Verfügung, mit welchen die Sprenglöcher gebohrt wurden. Die Sprengungen erfolgten dann mit Dynamit. Auf diese Weise konnte vorerst ein monatlicher Vortrieb von rund 100 Meter erzielt werden. Lockeres Gestein und zum Teil massive Wassereintrüche bremsten die Vortriebsarbeiten jedoch stark aus.

Mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von fünf bis sieben Metern bohrten und sprengten sich die Tunnelarbeiter durch den Berg. Am 3. Oktober 1902 fanden die letzten Bohrungen zwecks Ausweitung des Tunnelprofils statt, und im Januar 1903 waren die Mineurarbeiten definitiv abgeschlossen.
Archiv RhB





Oberingenieur Friedrich Henning beschrieb die Probleme auf der Nordseite wie folgt: «Im Januar 1900 betrug der Wasserausfluss am Portal 41 Sekundenliter, von da an nahm derselbe stetig zu und betrug anfangs April bereits 74 Liter. Jedes Bohrloch war nun eine Quelle, das Laden der Schüsse war sehr erschwert und bei der niedrigen Wassertemperatur, welche in dieser Tunnelstrecke im Winter und Sommer nur 6 Grad Celsius betrug, war die Gefahr vorhanden, dass die Dynamitladung im Bohrloch gefriere. Da die halb erstarrten Arbeiter fusshoch im Wasser standen, konnte das gesprengte Material nicht untersucht werden und so geschah es, dass durch einen beim Abschiessen abgerissenen Dynamitrest, welcher sich in der Schuttmasse unter Wasser

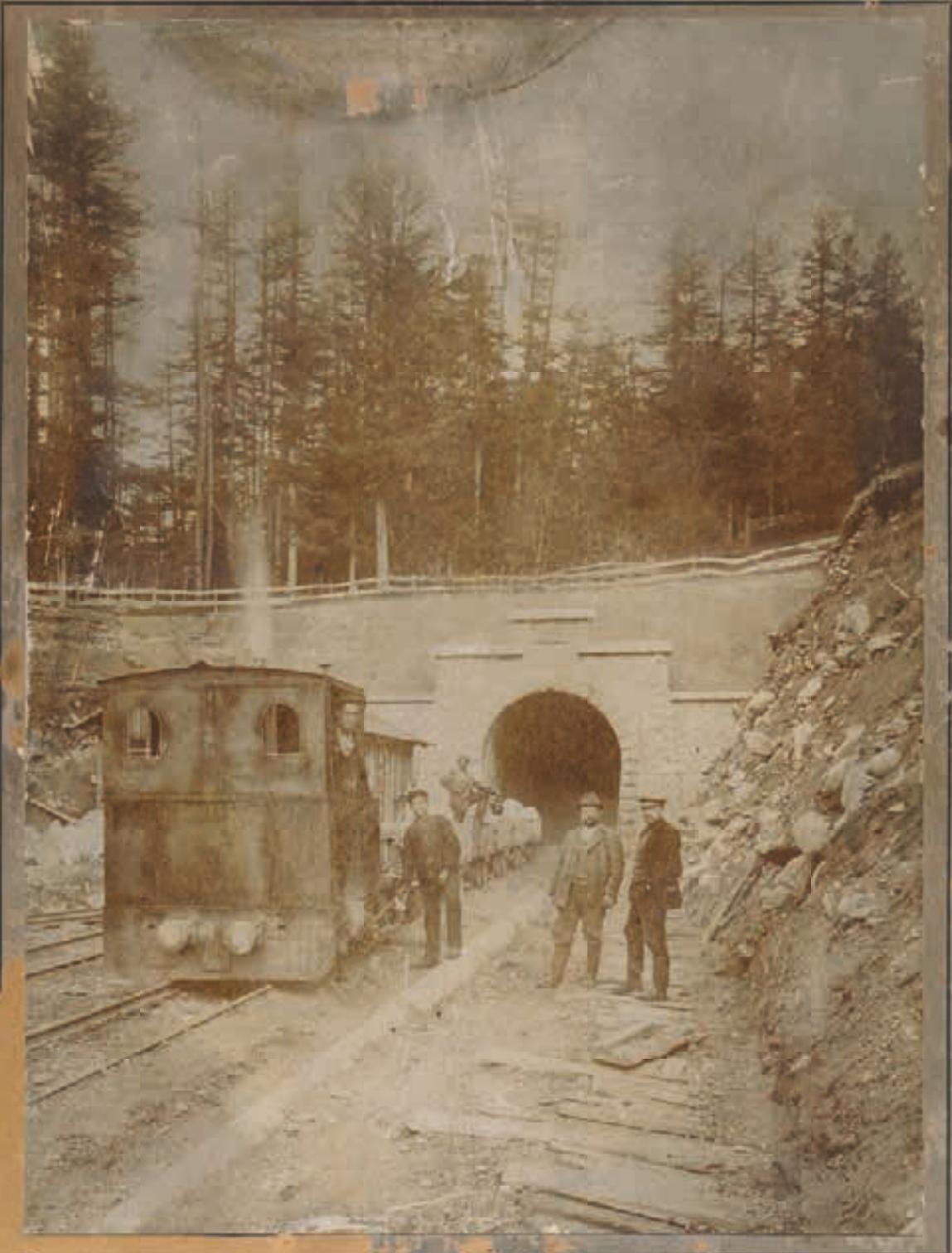
Als der Stollen aber am 29. Juli bei Tunnelmeter 1192 anlangte, brach plötzlich eine gewaltige Wassermenge in den Tunnel ein, welche so grosse Massen feinsten Dolomitsandes mit sich brachte, dass das Geleise und die ganze Stollensohle auf 500 Meter Länge damit bedeckt wurden. Man war in einer Strecke angelangt, in welcher die Rauhwacke durch das auslaugende Wasser jeden Zusammenhang verloren hatte, sodass die lockere Felsmasse in feinen Schlammsand zerfallen war.» In diesem «schwimmenden Gebirge» war der Vortrieb praktisch zum Erliegen gekommen; innerhalb von zweieinhalb Monaten kamen die Mineure gerade mal 6,3 Meter voran.



*Der grosse Moment:
Am 29. Mai 1902
erfolgte nach
dreieinhalb Jahren
harter Arbeit
der Durchschlag.
Sammlung
Christoph Benz*

befand, während der Schutterung [Verladen des Schutts in die Rollwagen für den Abtransport aus dem Tunnel] eine Explosion hervorgerufen wurde, durch welche vier Mineure verunglückten.» Und das war erst der Anfang. Die grossen Probleme begannen Ende Mai 1900, als die von Preda her mittlerweile etwas mehr als einen Kilometer in den Berg vorgedrungenen Mineure auf sogenannten Zellendolomit, auch Rauhwacke genannt, stiessen. «Anfangs zwar hatte der Zellendolomit den Charakter eines leichten Tuffsteines, der sich ohne Maschinenarbeit leicht gewinnen liess.

Das war zu viel für die für den Tunnelbau verantwortliche italienische Bauunternehmung Ronchi & Cie., welche ausserdem mit finanziellen Problemen kämpfte. Somit übernahm die Rhätische Bahn per 1. April 1901 den Bau des Albulatunnels. Und kurz darauf erreichten die Mineure unter grösster Vorsicht und Anstrengung endlich wieder soliden Fels. Damit konnte wieder maschinell gearbeitet werden, nachdem die Bohrmaschinen auf Seite Preda 15 Monate lang stillstanden, und das wegen rund 600 Metern Rauhwacke, wobei die flüssigste Zone des «schwimmenden Gebirges» glücklicherweise nur 18 Meter umfasste. Dieser Abschnitt wurde mit einem 75 Zentimeter starken Gewölbe aus Granitquadern und Portlandzement-Mörtel gesichert.



Samaden & St. Moritz

Eine der fünf Baulokomotiven mit einem Materialzug vor dem Südportal in Spinas, fotografiert vermutlich im Jahr 1902.

Da die Tunnelportale lange vor dem eigentlichen Tunnel fertig gebaut waren, wurde die Jahreszahl 1903 – welche das Eröffnungsjahr markiert – schon vorgängig über dem Portal eingemauert.

Sammlung Christoph Benz



Aufholjagd dank Prämien

Der Zeitplan war dadurch natürlich arg ins Wanken geraten; der Durchstich frühestens Ende September 1902 in Aussicht gestellt. Um den weiteren Vortrieb trotzdem möglichst zu beschleunigen, stellte die RhB allen Beteiligten Prämien in Aussicht, sollte der Durchstich früher erfolgen. Diese Prämien waren eine echte Motivationspritze. Die Tagesleistungen konnten merklich erhöht werden und betragen in Schnitt im Norden 6,37 Meter, im Süden 4,85 Meter. Tagesrekorde im Vortrieb auf der Nordseite waren 9,30 Meter, auf der Südseite 8 Meter.

Ein hoher Preis

Während der Bauzeit ereigneten sich über 2000 Unfälle; 16 davon waren tödlich. Fünf Arbeiter kamen bei Explosionen ums Leben, sechs bei Unfällen mit der Stollenbahn und fünf durch herabfallende Steine. Die häufigsten unter den schweren Verletzungen waren Quetschungen (75 Fälle) und Augenverletzungen (82 Fälle). Der eigentliche Tunnelbau verschlang 7 183 000 Franken, das entspricht 1 225 Franken pro Meter.

121 Jahre lang war der Albulatunnel nun in Betrieb, und das glücklicherweise ohne grössere Zwischenfälle oder gar Brände. Jetzt also wurde er durch den fünf Meter



*Mineure, Aufseher,
Vermesser oder Ingenieure:
Über 1300 Mann arbeiteten
am 5865 Meter langen
Albulatunnel.
Trotz riesigen geologischen
Problemen haben sie
das Unmögliche möglich
gemacht: Innerhalb von
gerade mal fünf Jahren
war der Tunnel fertig gebaut.
Archiv RhB*

Somit erfolgte der Durchschlag nicht erst im Herbst, sondern bereits im Frühling, und zwar am 29. Mai 1902 von Preda aus, nachdem zur Verhütung von Unfällen der Vortrieb der Südseite am 23. Mai eingestellt wurde. Der Durchschlagspunkt befand sich 3030,5 Meter vom Nordportal und 2835 Meter vom Südportal entfernt. Es folgte die Ausweitung des Tunnelprofils und die teilweise Ausmauerung, ehe die definitiven Geleise gelegt werden konnten. Am 15. April 1903 war der Gleisbau im Tunnel abgeschlossen. Somit stand der grossen Eröffnungsfeier der Albulabahn in Samedan am 27. und 28. Juni 1903 nichts mehr im Weg.

kürzeren Neubau ersetzt. Der nun folgende Umbau zum Sicherheitsstollen wird rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. Bleibt zu hoffen, dass der neue Tunnel seinen Zweck ebenfalls so lange erfüllt wie der alte. ■





Zeitreise | Eine Alpenexkursion anno dazumal

Wer heute einen Ausflug ins Engadin und von dort weiter über den Berninapass ins Puschlav unternimmt, der macht das in aller Regel bequem mit der Rhätischen Bahn oder mit dem Auto.

Wie aber war das damals, als es weder Autos noch die RhB gab?

Wilhelm Mengelbir, ein Biologe aus Aachen, kann uns davon erzählen. Der Deutsche hatte ein Faible für Insekten und Pflanzen. Mit Fangnetz und Sammelkiste im Gepäck reiste er im Sommer 1861 – also vor etwas mehr als 160 Jahren – via Bodensee und Rheintal nach Graubünden. Werden seine wissenschaftlichen Notizen aus dem akribisch geführten und in der «Entomologischen Zeitung» veröffentlichten Tagebuch ausgeklammert, ergibt sich – auch sprachlich – eine wunderbare Zeitreise.

TEXT Wilhelm Mengelbir (Originallaut) und Christoph Benz (Erläuterungen, kursiv)

Im südöstlichen Theile des schweizer Kanton Graubündten, doch durch die zusammenhängenden Bergketten eines Theiles der rhätischen Alpen von den übrigen Landschaften des Kantons geschieden, dehnt sich ein wenig bekanntes Alpenland, das Ober-Engadin, aus. – Gewaltige Felsenmauern, mit mächtigen Gletschern belastet, bilden die Grenzen gegen Deutsch-Tirol und das italienische Valtlin, während gegen Süden die gigantischen Massen des Bernina, Europa's grösster Gletscherstock, ihre zum Theil noch nicht gemessenen Gipfel erheben. [...]

Im Galopp über die Alpenpässe: Bevor gegen Mitte des 19. Jahrhunderts die Schweiz nach und nach mit der Eisenbahn erschlossen wurde, war die Postkutsche das Verkehrsmittel der Stunde. Das Bild zeigt einen Ausschnitt einer um 1890 vom Warenhaus Gebrüder Loeb in Zürich herausgegebenen Postkarte mit dem Titel «Gruss aus den Bergen».



Per Schiff in die Schweiz: Mit einem Bodenseedampfer reiste Wilhelm Mengelbir von Friedrichshafen nach Rorschach, wo er am Abend des 2. Juli 1861 zum ersten Mal Schweizer Boden unter den Füßen hatte. Eine solche Ankunft war den Gebrüder Metz aus Basel um die Jahrhundertwende dieses Postkartenmotiv wert. Man beachte die Kleidung der das Schiff verlassenden Passagiere. Belle Epoque pur!

• *Als Wilhelm Mengelbir seine Reise ins Engadin antrat, hatte das goldene Zeitalter des Alpinismus gerade erst begonnen. Obwohl der Piz Bernina (Erstbesteigung 1850), der Piz Morteratsch (Erstbesteigung 1858) oder der Ostgipfel des Piz Palü (Erstbesteigung vermutlich 1835) bereits bezwungen waren, war das Berninamassiv ansonsten noch kaum begangen. Der grosse Ansturm auf weitere Gipfel wie etwa Piz Roseg, Piz Zupò, Bellavista oder auf Routen wie die Palü-Überschreitung erfolgte erst zwischen 1863 und 1868, vorwiegend durch englische Alpinisten, welche das später auch als «Festsaal der Alpen» in aller Welt bekannt gewordene Berninamassiv für sich entdeckten und so den Sommer- und etwas später auch den Wintertourismus im Oberengadin so richtig ankurbelten.*

Seit 1858 verbindet die durch die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) gebaute Eisenbahnlinie den Bodensee mit dem Churer Rheintal. Drei Jahre später sass auch Wilhelm Mengelbir in einem Personenzug der VSB, welcher ihn von Rorschach nach Bad Ragaz brachte. Unser Bild, eine 1906 verschickte Postkarte, herausgegeben von den Gebrüdern Metz in Basel, zeigt einen rheintalabwärts fahrenden Dampfzug im Grenzbahnhof St. Margrethen.



Bauend auf die Wirksamkeit der St. Moritzer Heilquellen, deren Ruf sich bereits weit über die Grenzen der Schweiz erstreckt, folgte auch ich dem Zuge der vielen nicht Kranken, und auch nicht Gesunden, die zu Ende des Juni und im Laufe des Juli in Menge den Julierpass überschreiten, um in der frischen Alpenluft und an den stärkenden Heilquellen des Engadin Erholung und Gesundheit zu suchen. [...]

Ich nahm meine Reiseroute von Aachen über Cöln, Frankfurt a. M., Stuttgart und gelangte am Abend des 2. Juli, nach einer langen Eisenbahnfahrt [...] in die fruchtbaren Gefilde Oberschwabens. Bald wurde die imposante Wassermasse des Bodensee's sichtbar und der Zug fuhr in den Bahnhof von Friedrichshafen ein, wo bereits ein Dampfboot

wartet, um die vielen Passagiere nach dem schweizer Ufer überzuführen. [...] Rasch durchschnitt unser Dampfer die blauen Fluthen und stellte im Hafen des freundlichen Rorschach seinen eiligen Lauf ein. Am 3. Juli bestieg ich den hinter dem Städtchen liegenden Rorschacher Berg, [...] fuhr dann mit der Eisenbahn durch das herrliche Rheintal nach Ragatz, von wo aus ich einen Abstecher [...] nach Pfäfers machte. Der ganze Weg, der wilden Tamina entlang, vor allem der schauerliche Schlund (dessen Ende man erst diesen Spätherbst gefunden, indem beim Steinsprengen eine tiefe Höhle zum Vorschein kam, woraus in grosser Mächtigkeit die dampfende Heilquelle hervorsprudelt) übertreffen selbst die weit berufene Via mala!



Mit einer solchen Dampflokomotive dürfte Wilhelm Mengelbirs Zug bespannt gewesen sein: Einer Lok vom Typ A2E mit den Nummern 21 bis 40 und beschildert mit klingenden Namen wie Julier, Splügen, Calanda oder Tamina. Nach der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen durch die SBB anno 1902 änderte ihre Bezeichnung auf Eb 2/5, zudem erhielten sie neue Nummern und verloren ihre Namen. 1925 wurde die letzte Lok dieser Serie verschrottet. Der Verlag A. Weilbach in Winterthur widmete diesem Loktyp zuvor noch ein Postkartenmotiv.



Diese im Jahr 1899 verschickte Postkarte zeigt die Taminaschlucht mit dem schmalen Steg, welcher vom zwischen 1704 und 1718 gebauten Bad Pfäfers (kleines Bild) zur Thermalquelle führt. Dort sprudelt konstant 36,5 Grad Celsius warmes Wasser aus den Felsen.

Mit der Postkutsche engadinwärts

Von Ragatz führt die Eisenbahn nach Chur, der malerisch gelegenen Hauptstadt Rhätiens. Gerne hätte ich die Calanda bestiegen, [...] aber die Mittheilung des Conducteurs, welcher die Julier Post begleitet, dass trotz der seitherigen ungünstigen Witterung, das Engadin besseres Wetter gehabt und seine Matten allenthalben grün, veranlasste mich, sofort mein Billet nach St. Moritz zu nehmen.

Die 1858 eröffnete Eisenbahnlinie der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB, ab 1902 SBB) vom Bodensee durchs Rheintal nach Chur eröffnete den Reisenden ins Bündnerland eine neue Ära sowohl in Sachen Komfort wie auch in Sachen Geschwindigkeit, obwohl die Fahrt von Rorschach bis Chur damals noch über zweieinhalb Stunden dauerte (heute eine Stunde und zehn Minuten).

Wer dann aber über die Bündner Hauptstadt hinaus wollte, der musste entweder zu Fuss gehen oder mit der Postkutsche vorlieb nehmen. Die Fahrt mit letzterer von Chur via Julierpass nach St. Moritz dauerte rund zwölfteinhalb Stunden! Lange war die Julieroute die einzige mit der Kutsche befahrbare Verbindung ins Engadin; der Ausbau der Strassen über den Flüela- und den Albulapass erfolgte erst in den Jahren 1866–67. Die 1896 eröffnete RhB-Bahnstrecke von Chur bis Thusis brachte eine erste Reisezeitverkürzung, und als 1903 die Albulalinie fertig gebaut war, konnten Engadinreisende gänzlich auf die lange, holprige und staubige Fahrt mit der Postkutsche verzichten; dank der Bahn lagen Chur und das Engadin «nur» noch rund dreieinhalb Stunden auseinander.

Heute dauert die Reise von Chur nach St. Moritz zwei Stunden.

Damals der letzte Schrei:
Kunstvoll verschnörkelte
und aufwändig gestaltete
Farblithografien,
hier eine von Chur,
hier eine von Chur,
wo Wilhelm Mengelbir
auf seiner Reise ins Engadin
auf die Postkutsche
umstieg. Interessant auch
Text der am 12. Mai 1898
verschickten Karte:
«Im Kanton Graubünden treffe
man noch hie und da
«Bären» an, heisst es in den
Schulbüchern; ich habe deren
viele gefunden.»



Die Post nach dem Engadin ist in dieser Jahreszeit überfüllt und von vielen Beiwagen begleitet, so dass mitunter an 40 Personen allein für St. Moritz eingeschrieben waren; man thut daher wohl, sich durch ein kleines Trinkgeld einen Platz neben dem Postillion zu sichern, da die Strecke allenthalben die grossartigsten Landschaften bietet, namentlich von Moulins [Mulegns] bis Stalla [Bivio], zur Seite stets den Oberhalbsteiner Rhein, ein ungestümes, mächtiges Bergwasser, welches anhaltend über Felsen sich

stürzend, die schönsten Fälle bildet. Hinter Moulins steigt die Landstrasse anhaltend, so dass man weite Strecken vor dem Postwagen hergehen kann. [...] Auf der Passhöhe, dicht bei den Juliersäulen, steht das Bergwirthshaus, wo trefflicher Valtliner die fröstelnden Glieder zu erwärmen getattet. Welch trauriges Dasein mögen die Bewohner dieser und ähnlicher Stationen führen! 8 Monat Winter und 4 Monat Kälte, dabei fallen im Winter solche Schneemassen, dass die Postschlitten an den Dächern vorbeiführen.



Eine vom Verlag Engadin Press herausgegebene Postkarte mit dem Julier-Hospiz um die Jahrhundertwende. Mit der Eröffnung der Albulabahn 1903 als rasche Verbindung von Chur ins Engadin brach der Kutschenverkehr über den Julierpass massiv ein; bis zur Zulassung des Automobils in Graubünden kehrte Ruhe ein auf der einst blühenden Handelsroute über den Julierpass. Dieser durfte auf Druck des Bundes bereits 1923 mit dem Auto befahren werden; die Aufhebung des kantonalen Autoverbots erfolgte schliesslich im Sommer 1925.



Blick auf St. Moritz. Der Tourismus konzentrierte sich damals noch auf den Ortsteil Bad, wie das markante Kurhaus (gebaut 1856) und das Grand Hôtel des Bains (gebaut 1865) eindrücklich zeigen. Aber auch im Dorf scheint der Tourismus langsam angekommen zu sein, ist doch auf der Fotografie bereits das um 1855 eröffnete Hotel Kulm zu erkennen, das erste Hotel in St. Moritz. Noch thront aber das grosse Hotel Palace nicht am Hang über dem St. Moritzersee; der unbekannte Fotograf hat die Szenerie also vor 1896 auf Glas gebannt.

Rasch geht es den östlichen Abhang hinunter, bald grüssen die Lärchenbäume wieder und der durch die Baumgruppen hindurch blitzende See von Silvaplana verkündet die Nähe des Engadins. Rechts taucht, nachdem man Silvaplana verlassen, die freundliche Kuranstalt aus der Tiefe aus; der junge Inn wird unter Arvenwäldchen sichtbar, in seinem Laufe dem See von St. Moritz zueilend; bald folg das Dorf St. Moritz selbst, wo die Ankunft der Post das wichtigste Tagesereignis für Einheimische und Kurgäste bildet und Alt und Jung auf die Beine bringt. In der Kuranstalt, welche sich dicht über den Mineralquellen erhebt, findet man allen Comfort eines grossen Gasthofes, aber nur dann ein Unterkommen, wenn man zeitig im Frühling ein Logis bestellt. Der Besuch des Engadin und St. Moritz's insbesondere hat in den letzten Jahren so zugenommen, dass man in der Mitte der sogenannten Saison sehr zufrieden sein kann, überhaupt noch ein Unterkommen zu finden, obschon fast das halbe Dorf auf Fremden-Aufnahme eingerichtet ist. [...]

- *Bevor der Tourismus im Oberengadin dank des aufkommenden Alpinismus eine erste Blütezeit erlebte, waren es die Heilquellen in St. Moritz, welche ein paar vorwiegend kranke Menschen dazu bewog, die lange und beschwerliche Reise ins abgelegene Hochtal anzutreten. Bereits 1466 vor Christus soll hier eine erste Heilquellenfassung aus Holz errichtet worden sein, urkundlich erwähnt wurden die heilenden Wasser von St. Moritz erstmals im späten Mittelalter. 1535 reiste der bekannte Naturheilarzt Paracelsus ins Engadin und war beeindruckt von der Heilkraft der Quellen. Mit dem 1831 gebauten Kurhaus erlebte der Badetourismus seinen Höhepunkt, bis dann der Alpinismus und später auch der Wintertourismus der Badetradition sprichwörtlich das Wasser abgrub. Seither spielen die Heilquellen für den Tourismus in St. Moritz nur noch eine untergeordnete Rolle.*



Edit. Schroeder & Co, Zürich.



1474 St. Moritz e Piz Languard.

Klein und überschaubar: So präsentierte sich das Dorf St. Moritz vor rund 130 Jahren. Zwischen Dorf und See sind möglicherweise die ersten Bautätigkeiten des 1896 eröffneten Hotels Badrutt's Palace zu erkennen, dahinter die Wiese, auf welcher ein Jahrzehnt später der Bahnhof zu liegen kam. Das Ufer des St. Moritzersees war noch unbebaut und das heutige Hotel Waldhaus am See eine bescheidene Unterkunft, welche 1885 unter dem Namen Waldschlössli vom Rocca den Gästebetrieb aufnahm.

Per pedes von St. Moritz ins Puschlav

Am 10. Juli 1861 machte ich mit einem befreundeten «Curanden» eine Excursion nach dem Bernina-Pass, den wir überschreiten wollten, um den an der Südseite gelegenen weit berühmten Palü-Gletscher zu sehen. Wir brachen frühzeitig von St. Moritz auf und erreichten nach 2½ stündiger Wanderung den Morteratsch-Gletscher, dessen schmutzige, mit Trümmern überschüttete Eismasse einst das ganze Thal bis Pontresina ausgefüllt. Ein empfindlicher Luftzug, der sogenannte Gletscherwind macht den Wanderer darauf aufmerksam, welch' ungeheure Eismassen im Schoosse des Morteratsch-Thales gebettet liegen, die weit und breit die Temperatur der Luft herunterdrücken und das Thier- und Pflanzenleben zurückdrängen. [...] Beim Weitersteigen folgen die prächtigen Cascaden des Bernina-Wassers, die namentlich in den sogenannten Plattas mit den gerühmtesten Wasserstürzen des Berner Oberlandes wetteifern. Ein Maler hatte in dieser Einsamkeit unter einem grossen Sonnenschirme seinen Sitz aufgeschlagen und

arbeitete, unbelästigt von profanen Blicken, an einer Skizze der Wasserfälle; weiter sass in malerischer Stellung, mit kreuzweis untergeschlagenen Beinen und querliegendem Alpstock ein Bergamasker Hirte und überschaute von hohem Felsen die tiefer weidende, langohrige Schafferde. Diese Bergamasker, wettergebräunte Gestalten, mit keineswegs Zutrauen erweckenden Gesichtern, findet man in vielen Gegenden der Bündtner Alpen. Bei Eintritt des Frühjahrs treiben sie ihre grossen Herden aus der lombardischen Ebene durch die engen Bergpässe ins Engadin, um gegen den Anfang des September wieder abzuziehen. Ihre niederen, schmutzigen Hütten verraten sich schon aus der Ferne durch die an den Türpfosten angenagelten blutigen Reste der verunglückten oder gefallenen Schafe, ein so Ekel erregender Anblick, dass Niemanden die Lust ankömmt, sich mehr als nötig zu nähern, was ohnedies durch die bissigen Hunde zu einem kleinen Wagnis wird.

Diese für die damalige Zeit typische Farblithografie zeigt die auf der Nordseite des Berninapasses gelegenen Sehenswürdigkeiten wie etwa die Berninafälle, der Morteratschgletscher oder die Seenlandschaft mit dem Hospiz auf der Passhöhe. Sogar der Roseggletscher mit Piz Bernina und Piz Roseg wurde abgebildet (unten links), obwohl dieser nicht an der eigentlichen Berninaroute liegt. Die Karte wurde am 30. Juli 1899 verschickt, elf Jahre vor Eröffnung der Berninabahn.





Der Palüglletscher, wie er sich vor rund 120 Jahren von der Alp Grüm aus präsentierte. Die Gletscherzunge reichte damals noch bis weit ins Tal, kein Vergleich zu heute. Zu verdanken haben wir dieses Bild dem Bündner Fotografen Christian Meisser.

Vorbei am vermeintlich ewigen Eis

Das Bernina Wirtshaus liegt unter uns; rechts steigt die Landstrasse noch höher am Gebirge hin, während unser steiniger Pfad sich an den beiden Alpseen hinzieht, die auf beträchtliche Entfernung den Sattel, oder besser die Hochebene des Bernina bedecken. In senkrechten Abstürzen ziehen sich aus weissem Firn die Eismassen des Cambrena-Gletschers herab; grosse, nie schmelzende Schneefelder liegen allenthalben umher und bekunden dem Wanderer, dass er eine Region betreten, wo der Winter eine fast unbestrittene Herrschaft übt. Von allen hohen Bergpässen der Schweiz, die mir bekannt geworden, macht der Bernina durch seine gigantische Natur, durch seine furchtbar starren Felsen und Abwesenheit jeglicher Zeichen der Cultur einen fast beängstigenden Eindruck, so dass man beim Herabsteigen von Pontresina wahrhaft aufathmet, diese furchtbare Wildniss hinter sich zu haben, und das rauhe, ernste Engadin wie ein freundliches Thal der Heimath begrüsst.

Nach einer beschwerlichen Wanderung ist bald der Südabhang des Passes erreicht, wo der Wanderer staunend stille steht vor dem ergreifenden Anblick des Palü. Es ist [...] ein riesiger Wasserfall, den die Hand des Allmächtigen plötzlich in Eis verwandelt! Nach halbstündiger Rast an dieser Stelle rückte endlich mein Begleiter mit dem wirklich unvernünftigen Vorschlage heraus, an den Rückweg zu denken, wogegen ich mit Rücksicht auf das reizend gelegene Poschivao und den grünen Alpsee von Le Prese ernstlich Einsprache erhob. Nach langem hin und her debattiren siegte endlich das Argument. «Wer weiss, ob wir je noch einmal nach Poschivao kommen», so wie die Gewissheit, durch den Telegraphen unsere in St. Moritz zurückgebliebenen Angehörigen über unser Ausbleiben beruhigen zu können, und – wir richteten unsere Alpstöcke nach Süden!

Aussicht von der Alp Grüm hinab auf die Ebene von Cavaglia und in die Valposchiavo mit dem Hauptort Poschiavo und dem gleichnamigen See (Lago di Poschiavo). Über der Hütte ist der markante Piz Salsalbo zu erkennen. Rund zweieinhalb Stunden dauert die Wanderung auf dem alten Säumerweg hinab nach Poschiavo. Diese von den Gebrüdern Wehrli aus Kilchberg bei Zürich herausgegebene Ansichtskarte trägt einen Poststempel vom 8. September 1903.



Den Weg vom Berninapass via Alp Grüm hinab nach Poschiavo, welchen Wilhelm Mengelbir und sein Compagnon wählten, wurde vermutlich schon zur Bronzezeit von Säumern als Teil einer Handelsroute von Nordbünden nach Venedig benutzt. Speziell: Haben Schnee und Lawinengefahr das sichere Passieren des schmalen und steilen Pfades nicht mehr zugelassen, konnten die Säumer auf einer längeren, aber weniger gefährlichen Ausweichroute ihre Ware transportieren, und zwar auf der Route vom Berninapass durch die Val Laguné hinab nach San Carlo und Poschiavo. Dieser Weg wurde zwischen 1842 und 1865 zur heutigen Passstrasse ausgebaut. Eigentlich hätte auch die ursprünglich als Strassenbahn geplante und 1910 eröffnete Berninabahn diesen Weg nehmen sollen. Da die Strasse aber für eine Bahn ohne Zahnrad zu steil war, wählten die Ingenieure schliesslich den Weg via Alp Grüm und Cavaglia. Aus touristischer Sicht der richtige Entscheid, ist doch diese Route gegenüber derjenigen der Passstrasse landschaftlich viel attraktiver.



Ebenfalls von den Gebrüdern Wehrli stammt dieses Postkartenmotiv, entstanden entlang des Säumerwegs von der Alp Grüm hinunter nach Poschiavo. Dabei führt der Weg an verschiedenen Maiensäss-Siedlungen vorbei. Im Hintergrund ist der Lago di Poschiavo zu erkennen. Das Tal ist um die Jahrhundertwende – abgesehen vom Hauptort – noch praktisch ungebaut.

Im Land der Bären

Poschiavo sieht von der Höhe des Bernina fast wie eine grössere italienische Stadt aus und liegt scheinbar so nahe, aber in schwindeliger Tiefe, dass man den Ort nach einer Stunde zu erreichen glaubt. Diese Stunde dehnt sich aber zu vieren aus; es übersteigen die Beschwerden des äusserst mühevollen Weges, der auf weite Strecken hin mit lossem Geröll bedeckt, selbst für einen geübten Fussgänger, jedes vernünftige Maass, besonders wenn man bereits den Fussweg von St. Moritz bis zur Bernina zurückgelegt.

Unser Pfad führt durch die Schlucht von Cavaglia, eins der wenigen bündner Thäler, wo der Bär noch haus't. Im Sommer sind diese Burschen ganz ungefährlich und nur den Schafherden mitunter von Nachtheil. Nach späteren Zeitungsnachrichten haben indessen diese Bären, welche sich am Bernina herumtreiben, eine Schafheerde von 240 Stück umstellt und in den Abgrund getrieben! Noch jetzt sieht man bei Zernetz, welches überhaupt nebst dem Ofenpasse als eigentliches Bärenparadies gilt, Abends grosse, von Bergamasker Hirten angezündete Feuer auf einzelnen Bergen brennen, um die Bären von den Heerden ferne zu halten.



Ein Zauberschloss am See

Kein Wunder, dass die in Graubünden und allgemein in der Schweiz lebenden Bären mit allen Mitteln bekämpft wurden. Und so kam es, dass der letzte freilebende Bär der Schweiz am 1. September 1904 in der Val S-charl im Unterengadin erlegt wurde. Es sind danach – vorwiegend im Engadin und im Grenzgebiet zu Italien – noch einzelne Bärenbeobachtungen gemacht worden, offiziell galt der Bär seither aber als ausgerottet. 93 Jahre später – im Sommer 1997 – soll ein Bergbauer im bündnerischen Misox wieder einen Bären beobachtet haben; Beweise dafür gab es jedoch keine. Es verstrichen weitere acht Jahre, ehe mit dem 2005 am Ofenpass in der Nähe von Zernez gesichteten Bären «JJ2» die Rückkehr von «Meister Petz» in die Schweiz offiziell bestätigt werden konnte. Dieser wanderte vom italienischen Trentino in unsere Gefilde, genauso wie es die meisten der anderen rund 20 Bären, welche seither bei uns auftauchten, gemacht haben. Zuletzt tappte diesen Mai ein junger Bär im Nationalpark in eine Fotofalle.

Wir kamen unangefochten durch die Schlucht und gelangten, immer dem Laufe der nach Süden zielenden Gewässer folgend, bald in angebaute Regionen. [...] Aber Poschiavo war gerade, wie die Fata morgana der Wüste, anscheinend unerreichbar, bis wir endlich, nachdem unser Weg noch eine Viertelstunde durch einen Bach geführt, den heiss ersehnten Ort erreichten. Am Posthofe stand ein bespannter Omnibus bereit, auf Befragen, nach der Kuranstalt Le Prese bestimmt. Post- und Telegraphen-Amt waren vereinigt, eine Depesche wurde spedirt, Bilete genommen und wir fuhren noch die Meile bis zum See. In der reichen Vergangenheit eines vielbewegten Lebens giebt es wenige Lichtpunkte, woran ich so gerne zurück denke, wie an meinen kurzen, aber in angenehmster Gesellschaft verbrachten Aufenthalt in den «Bagni» (Bäder) von Le Prese. Die Kuranstalt ist ein herrliches, grossentheils aus Marmor gebautes Hotel, mit luxuriöser Einrichtung und vortrefflichster Bewirthung. [...] Zu ermüdet von der 10stündigen Wanderung bestiegen wir eine der vielen Gondeln und ruderten in den unter einem warmen Föhn ziemlich bewegten See, bis in der Dämmerung die weissen Spitzen der Bernina und die offenen Fenster der Kuranstalt sich erleuchteten, woraus die reizenden Klänge eines kunstfertig von schöner Hand gespielten Flügels erschallten. Ein wahres Zauberschloss am See! ■

■ EINE HISTORISCHE BILDERREISE

Am Ablauf der im Text beschriebenen Reise, welche Wilhelm Mengelbir anno 1861 gemacht hatte, hat sich bis kurz vor die Jahrhundertwende kaum etwas geändert: Noch 30 Jahre später reisten Kurgäste, Alpinisten, Wissenschaftler oder einfach reisefreudige Zeitgenossen am bequemsten mit der Eisenbahn nach Chur, wo sie auf die Postkutsche umsteigen mussten, um ins Engadin zu gelangen, wollten sie das nicht zu Fuss tun. Was sich seither aber rasant entwickelt hatte war die zunehmende Verbreitung der Fotografie und das Aufkommen von Postkarten. Hatte Mengelbir damals weder fotografiert noch Postkarten verschickt, so gehörte das wenige Jahrzehnte später schon fast zu einem «Must» eines modernen Reisenden. Entsprechend ist die für diesen Beitrag zusammengestellte Bildauswahl nicht ganz so alt wie Mengelbirs Reisebericht, entstammt immerhin aber grösstenteils noch dem 19. Jahrhundert und vermag somit dem Reisebeschreiber auch bildlich eine authentische und zeitgemässe Note zu geben.



Majestätisch spiegelt sich das Hotel Le Prese im Puschlavsee, im Hintergrund erhebt sich der 3453 Meter hohe Piz Varuna. Mit dieser Perspektive vor Augen liessen sich Wilhelm Mengelbir und sein Compagnon nach ihrem anstrengenden Wandertag von den Wellen in den Abend schaukeln ...

Alle Bilder: Sammlung Christoph Benz

Kurhaus Bergün



www.kurhausberguen.ch

Alp-Schaukäserei Morteratsch

Alp-Erlebnis

GEMÜTLICH, KÖSTLICH, KÄSIG.
ALP-RESTAURANT & SCHAUKÄSEREI.

© Engadin St. Moritz / Romano Salis

MIT AUTO, ÖV, VELO ODER ZU FUSS – IMMER BEQUEM ERREICHBAR. **GEÖFFNET VON MITTE JUNI BIS ENDE SEPTEMBER.**



Etwa 5 km vom Dorfkern Pontresina und auf der Stecke Pontresina-Berninapass liegt die Alp.
Mit dem ÖV: Zur Bahnhaltestelle Morteratsch sind es nur ca. 200 Meter.

Fam. Hansjürg Wüthrich Sennereigenossenschaft 7504 Pontresina Tel. 0041 81 842 62 73

www.alp-schaukaeserei.ch



Glacier Pullman Express

Luxus-Zeitreise auf historischen Schienen



**Jetzt
buchen**

Erleben Sie Komfort und Eleganz des einzigartigen Original-Luxuszuges aus den 1930er Jahren: Der Glacier Pullman Express mit seinen kunstvoll renovierten Salonwagen im Art-Déco-Stil, dem Gourmino Speisewagen sowie der Piano Bar entführt Sie während zwei Tagen in eine andere Epoche der gloriosen Alpenüberquerungen. Auf dieser Schienenkreuzfahrt der Sonderklasse entdecken Sie die landschaftlichen und bahn-

technischen Glanzlichter auf der Strecke von St. Moritz nach Zermatt – oder umgekehrt. Inkludiert sind nebst der Bahnfahrt spektakuläre Ausflüge entlang der Strecke, kulinarische Höhenflüge aus der Bordküche und eine Übernachtung im aufstrebenden Andermatt.

Weitere Informationen
rhb.ch/glacierpullman

«VEREINT IM VEREIN ...»



56 20 JAHRE HISTORIC RHB –
GRUND ZU FEIERN



62 EIN GLANZSTÜCK
FÜR DIE
«BÜNDNER KULTURBAHN»

58 EINE ÖFFENTLICH-PRIVATE
PARTNERSCHAFT
MIT ZUKUNFT?



BEWAHREN UND PFLEGEN

REISEN UND GENIESSEN

HÜTEN UND KOORDINIEREN



Club 1889

Der Club 1889 aus Samedan hat mit über 700 Mitgliedern seit 1996 mit viel Handwerk, Fachwissen und Spenden bisher 2 Lokomotiven und 14 historische Wagen restauriert. Zwei Lokführerteams unterhalten die Dampflok «Heidi» und das «Berninakrokodil». Seit 2021 organisieren sich Jugendliche von 14–20 Jahren in der «Bündner Kulturbahn-Jugend» und seit 2017 vertreibt der Club den «FairFotoPass». Das Club-Cateringteam betreibt in den RhB-Charterwagen «La Bucunada» und «Filsurer-Stübl» ein Catering und bewirbt die öffentlichen Dampfzüge in Südbünden.

Club 1889
CH-7503 Samedan
www.club1889.ch
www.bahndtimer.ch
contact@club1889.ch



Stiftung GRÜN & CHROM

Das historische Rollmaterial der RhB ist ein besonderes Zeitdokument der Bündner Bahngeschichte. Die neu gegründete Stiftung GRÜN & CHROM nimmt einen wichtigen Teilbereich der Kulturbahn, nämlich die Zeitepoche von Mitte 1940 bis anfangs 1970 in ihren Fokus. Sie will damit die damaligen technischen Pionierleistungen entsprechend würdigen. Geplant ist die Rückführung der ersten laufachslosen RhB-Lok-Typen Ge 4/4 I, Ge 6/6 II sowie später die Ge 4/4 II in die ursprüngliche Ausführung.

Stiftung GRÜN & CHROM
Veja Station 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.gruen-und-chrom.ch



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich seit 1977 für die historischen Fahrzeuge der RhB. Die erwirtschafteten Gewinne aus den Nostalgiefahrten sind bereits in zahlreiche Projekte von *historic RhB* eingeflossen. Seit 2004 betreibt der Verein den Bahnhof Bonaduz und bietet den Kunden nebst vielfältigem Billettangebot auch spezielle Angebote im Bereich Nostalgiefahrten an.

**Verein Dampffreunde
der Rhätischen Bahn**
Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinrhb.ch
info@dampfvereinrhb.ch



Verein Pro Salonwagen RhB

Im Dezember 1996 wurde der Verein Pro Salonwagen RhB gegründet. Ziel war es, die aus der Belle Epoque stammenden historisch wertvollen Salonwagen AS 1141–1144 der RhB zu erhalten. Nach erfolgter Restaurierung 1999 haben die Initianten dank einer neuen Sammelaktion den Pullman-Zug 2010 mit einem eleganten, stilvollen Piano-Bar-Wagen ergänzt.

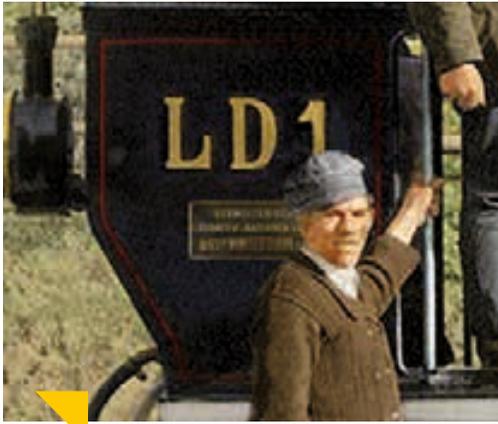
Verein Pro Salonwagen RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur
www.verein-pro-salonwagen.ch
info@verein-pro-salonwagen.ch



Verein Welterbe RhB

Für das Management, die Erhaltung und die nachhaltige Nutzung des UNESCO Welterbes RhB ist der Verein Welterbe RhB zuständig. Gestützt auf die UNESCO-Welterbe Konvention und dem Managementplan erfolgt die Sicherung, Vermittlung und Inwertsetzung des Welterbes. Die Aktionsbereiche umfassen den Umgang mit Bahnstrecken, Gebäuden und Kulturlandschaft, die Entwicklung von Ökonomie und Tourismus sowie die Regelung der Organisation und Zusammenarbeit. Am Verein sind die RhB, der Bund, der Kanton, die Provinz Sondrio, die Gemeinden und Tourismusorganisationen beteiligt.

Verein Welterbe RhB
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur
www.rhb.ch/unesco
unesco@rhb.ch



64 RhB-LOK NR. 1 «RHÆTIA»
2025 WIEDER UNTER DAMPF

68 SONDERAUSSTELLUNG
«TUNNELBAU DER
RHÄTISCHEN BAHN»



66 EINE
EMOTIONALE
STOFFSUCHE
IN PARIS

ZEIGEN UND VERMITTELN

MODELLBAU UND MODELLANLAGEN

HISTORIC RhB



**Interessengemeinschaft
Zügen-Landwasser**

Die Interessengemeinschaft Zügen-Landwasser unterstützt den Wander- und Erlebnistourismus in der wildromantischen Zügenschlucht unter Einbezug der bautechnisch interessanten Bahnlinie Davos-Filisur und dem imposanten Wiesenerviadukt. Die IGZL vermittelt Führungen zu den Brückenbauwerken und fördert Erlebnis- und Nostalgiezüge. Die ereignisreiche Baugeschichte der Bahnstrecke wird aufgearbeitet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

**Interessengemeinschaft
Zügen-Landwasser**
Foppa 4
CH-7015 Tamins
www.igzl.ch
info@igzl.ch



**Bahnmuseum Albula
Bergün**

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und historischem Bahnmateriale und dessen Zugänglichmachung für die Öffentlichkeit verantwortlich. 2011/2012 wurde das ehemalige Zeughaus beim Bahnhof Bergün zum Museum umgebaut. Für den Unterhalt der Sammlung und den Betrieb des Museums hat die Stiftung die Bahnmuseum Albula AG gegründet. Anhand multimedial inszenierten Räumen, originaler Exponate und einer der letzten «Krokodil»-Lokomotiven werden historische und aktuelle Aspekte der spektakulärsten aller Schweizer Bahnstrecken eindrücklich erlebbar gemacht.

Bahnmuseum Albula AG
Veja Station 11
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.bahnmuseum-albula.ch
contact@bahnmuseum-albula.ch



**Freunde der
Schmalspurbahnen**

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB, vorzugsweise in der Spurweite H0m. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch und durch die Teilnahme an Ausstellungen. So sind einige Modulsegmente im Besitze des Vereins, welche unterhalten und verbessert werden müssen. Reiseaktivitäten hauptsächlich auf dem Netz der RhB bilden einen festen Bestandteil im Jahresprogramm. Ferner werden auch andere Schweizer und ausländische Bahnen besucht – mit Schwerpunkt Schmalspur.

Freunde der Schmalspurbahnen
Löserweg 7
CH-7430 Thusis
www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch



**Albula-Bahn-Club
Bergün**

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 30 Jahren und wird von über 200 Mitgliedern aus dem In- und Ausland getragen. Im Ortsmuseum Bergün hat der ABC eine Modellanlage des RhB-Streckenabschnitts Bergün-Preda erstellt. Der ABC ist zudem stolzer Besitzer der «Krokodil»-Lokomotive Ge 6/6 I 407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.

Albula-Bahn-Club Bergün
Veja Alvra 49
CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.albula-bahn-club.ch

*Die Bündner
Bahnkultur begeistert
Menschen auf der
ganzen Welt.
Zusammengeschlossen
im Dachverband
Historic RhB
leben und gestalten
sieben Vereine
und zwei Stiftungen
gemeinsam die
Kulturbahn – gestalten
Sie sie mit uns.*



20 Jahre Historic RhB – Grund zu feiern



Alle unter einem Dach

Am 10. und 11. Juni 2023 stand das alljährliche Bündner Bahnfestival und die UNESCO-Welterbetage in Bergün ganz im Zeichen des Jubiläums 20 Jahre Historic RhB. Alle sieben Vereine und die zwei Stiftungen waren ein Wochenende lang in Bergün beim Bahnmuseum Albula in einem gemeinsamen Festzelt vereint und feierten gemeinsam das grosse Jubiläum ihres Dachvereins.

Im Historic-RhB-Dörfli präsentierten die Vereine an Ständen ihre Arbeit, Ziele und Visionen. Als Gäste bereicherten die Sektion Ostschweiz der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowie ein Team vom WAGI Museum aus Schlieren die Infostände.

Ein Prosit auf die Kulturbahn

Eine grosse Menschenmenge prostete zum Festauftritt auf die 19. Ausgabe des Magazins «Die Bündner Kulturbahn», die von Historic-RhB-Präsident Reto Cramerer präsentiert und mit einem grossen Apéro gefeiert wurde. Das Magazin konnte exklusiv nach dem Apéro druckfrisch ab Stapel mitgenommen werden.

Eine vielseitige Fahrzeugausstellung

Auf den Gleisen vor dem Museum konnten die Besucher extra aufgestellte aber immer noch fahrende Zeugen der Bündner Bahngeschichte inspizieren. Einerseits dröhnte zeitweise der Dieselmotor des ehemaligen Stations- traktors 62, dem historische Güterwagen mit historischer Feldküche von 1911 angehängt waren, Fahrzeuge, die vom Samedner Club 1889 in den letzten Jahren restauriert



worden waren. Andererseits präsentierte GRÜN & CHROM anhand zweier für die RhB lange Zeit typischen Streckenlokomotiven vom Typ BoBo 1 und der 700er ihre ambitionierten Projekte für die nächsten Jahre, die von innen und aussen bewundert werden konnten. In einem Gepäckwagen studierten die Besucherinnen und Besucher eine detaillierte Modulanlage der Schmalspurfreunde aus Thusis, also eine RhB in kleinem Massstab.

Ein Dampfzug muss sein!

Auf den Gleisen der Albulabahn und der Zügenschlucht kurvte im wahrsten Sinne des Wortes jeweils am Morgen und am Nachmittag der RhB-Gründerzug zwischen Bergün, Alvaneu, Wiesen und Bergün. Kenner gönnten sich aber am Sonntagabend vor allem die Heimreise des Gründerzuges über die Albularampe, denn da musste die kleine Lok laut schnaubend und zischend arbeiten, was für echte Fans wie eine Symphonie tönt.

Kinder, Musik und ein Konzert

Für Erwachsene gab es im Bahnmuseum Museums- und Archivführungen, für die Kinder viele andere, bewegende Attraktionen. Musikalisch wurde der Anlass von Drehorgeln und der Blasmusik der Rhätischen Bahn begleitet. Der Verein Drehorgelfestival Engadin hat am Samstagabend im Museums-Eventsaal ein stimmungsvolles Galakonzert geboten, das Gleichartiges suchen muss. Bemerkenswert war der Abschluss des Jubiläums: Bis in den Abend hinein waren die Vereinspräsidenten mangels anderer Freiwilliger mit Aufräumarbeiten beschäftigt, was als ausgezeichnetes Teamevent betrachtet wurde. Richtiges Vereinsleben! ■

TEXT Fredy Pfister, FOTOS Tibert Keller

Eine öffentlich-private Partnerschaft mit Zukunft?



Der RhB-Gründerzug wurde vollständig eigenhändig restauriert: Dampflokomotive G ¼ 11 (1902), Personenwagen C.32 und C.66. (1889/1897) sowie Gepäckwagen F.4. (1896), auf dem Cavja-Viadukt.
Foto: Achim Büttner

Berninabahn-Lok Ge 4/4 182 (1928) mit Güterwagen K 5342 (1903), M 7070 (1903) und K 5563 (1913) bei Le Prese.
Foto: Paolo de Andrea



Der jüngste Wurf der Clubfreiwilligen: Stationslokomotive Tm 2/2 62 (1962) als letzter Vertreter seiner Art in Graubünden.
Foto: Kurt van Thuyne

Ein Viertel des rollenden Bahnerbes

Seit 1996 haben sich die Freiwilligen des Club 1889 um den Erhalt und die Instandsetzung von rund einem Viertel der historischen RhB-Fahrzeugparks gekümmert:

- *Zwei Dampflokomotiven*
- *Eine Elektrolok*
- *Ein Stationstraktor*
- *Drei Personenwagen*
- *Drei Post-/Gepäckwagen*
- *Sechs Güterwagen und*
- *Zwei Bistrowagen.*

Das sind insgesamt achtzehn ausgewählte Perlen aus dem umfangreichen rollenden Erbe der Rhätischen Bahn aus den Jahren 1889 bis 1962. Diese würden ohne den Samedner Verein nicht mehr existieren oder wären irgendwo im Freien abgestellt. Sie sind ein Kaleidoskop des früheren Bahnbetriebs in technischer, touristischer aber auch bahn- und wirtschaftshistorischer Hinsicht.

Fahrzeuge erzählen

Bündner Bahngeschichte

Seit der Vereinsgründung haben die Clubmitglieder ein wichtiges Ziel nie aus den Augen verloren: Neben einer Fokussierung auf den ersten Zug der RhB, den so genannten «Gründerzug» der ehemaligen Schmalspurbahn Landquart–Davos aus den Jahren 1889 bis 1897 war ihnen klar, dass auch Güterwagen und die Fahrzeuge der ehemaligen Berninabahn es wert sind, fahrfähig erhalten zu werden. So deckt das vom Club 1889 erhaltene Viertel historischer RhB-Fahrzeuge einen ganz wesentlichen Teil des RhB-Bahnerbes ab.

Ein partnerschaftlicher Rückblick – und Ausblick?

- Seit der Clubgründung 1996 in Samedan zeigt sich rückblickend, dass der Club 1889 bisher ein Erfolgsmodell war. Insgesamt wurden von Privatpersonen, Stiftungen, Clubmitgliedern und der RhB selber geschätzt rund 5 Millionen Franken und rund 100'000 freiwillige Arbeitsstunden ins rollende RhB-Erbe investiert. Das Wissen um historische RhB-Züge wurden im Club 1889 laufend kanalisiert.
- Gemäss den Clubmitgliedern hätten diese Fahrzeuge ein durchaus vermarktbare Potential. Es liegt aber weitgehend brach. Feine, interessante Angebote für die vielen Bahnfans aus aller Welt wurden bisher weitgehend durch den Club 1889, privaten Reiseveranstaltern und den anderen Bündner Bahnvereinen privat organisiert. Die RhB selber hielt sich bisher aus unterschiedlichen Gründen weitgehend zurück. Nun hoffen die aktiven Clubmitglieder – inzwischen in höherem Alter –, dass im Zuge der von Kanton breit unterstützten «Bahnkultur Graubünden» die Bahnperlen in attraktiven Zügen vermehrt einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden können.

Historische Züge in fantastischer Landschaft – was gibt es für schönere, nachhaltigere Ferienerlebnisse sonst noch für die ganze Familie im Ferienkanton Graubünden? ■

TEXT *Fredy Pfister*



Das Bahndorf. Bergün Filisur



schutz filisur
Gartenbau Landschaftsbau

Schutz Filisur
Gartenbau Landschaftsbau AG
Dorfstrasse 1
CH-7477 Filisur

T 081 410 40 90
www.schutz-filisur.ch

CHAMPEX-LINDEN Modellspielwaren

Wir sind eines der führenden Versandhäuser für LGB-Modelleisenbahnen und Zubehör. Unser vollständiges Liefersortiment finden Sie unter

www.champex-linden.de

CHAMPEX-LINDEN Modellspielwaren
Schloßstraße 60 · 88353 Kißlegg / Allgäu

Der **CAPRICORN** in H0m

Faszinierend
wie das Original



7245 107 ABe 4/16 3117

7345 107 ABe 4/16 3117 (mit Sound)

BEMO

www.bemo-modellbahn.de

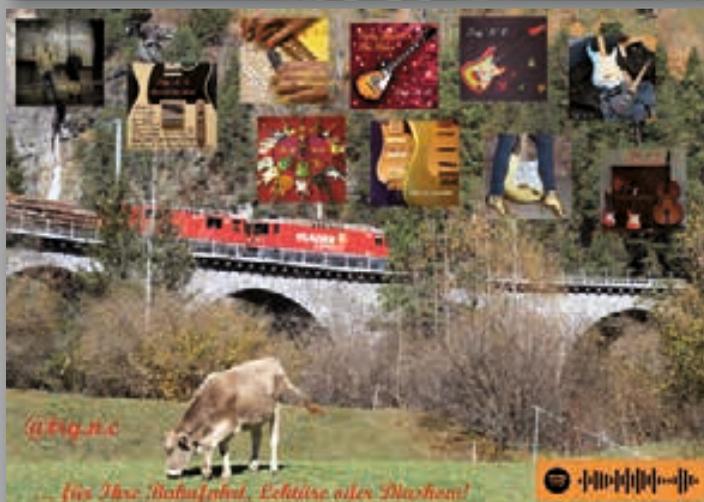
Mit Leidenschaft und Pioniergeist stellen wir uns immer wieder neuen Herausforderungen im Bahn- und Bauwesen.

Durch unser grosses Engagement sorgen wir dafür, dass wir in all unseren Tätigkeiten der zuverlässige Partner sind.

Mit unserem Reptilien-Gitter «Rügleri AZ3000» bauen wir eine optimale Bankettsicherung und schaffen angenehme Unterkünfte für unsere Kriechtiere – auch im Val Bever.

RÜGLEI

Walo Bertschinger AG Ostschweiz
Gleisbau Ost
gleisbau.ost@walo.ch ♦ walo.ch



Ein Glanzstück für die «Bündner Kulturbahn»

**Die Rhätische Bahn ist seit ihrer Betriebsaufnahme im Jahre 1889 stolze Besitzerin
verschiedenster rollender Kulturgüter.**

**Mit den «schwarzen, braunen, grünen und roten Epochen» werden spannende
Zeitabschnitte der Schweizerischen Lokomotiv- und Wagonindustrie aufgezeigt.
Während einzelne Vereine ihren Schwerpunkt auf das Dampfzeitalter (ab 1889 bis ca. 1930)
und die ersten elektrischen Lokomotiven (ab 1913 bis ca. 1940) setzen,
sorgt die Stiftung GRÜN & CHROM für die lückenlose Abdeckung
der 1940er bis 1980er Jahre.**

Für die Stiftung GRÜN & CHROM ist die authentische Aufarbeitung der verschiedenen Fahrzeuge in den Zustand der Betriebsfähigkeit das erklärte Hauptziel. Lokomotiven und Personenwagen der «grünen Zeitepoche» sollen der Nachwelt betriebsfähig erhalten bleiben. Für die Umsetzung dieser Vorgabe werden die erforderlichen Sicherheitsstandards wie Zugsicherung ZSI 127 und Dual-Bremssystem eingehalten. Dadurch wird es auch in Zukunft möglich sein, Nostalgiezüge der «grünen Zeitepoche» auf dem rhätischen Schienennetz verkehren zu lassen. Dank höherer Geschwindigkeiten lassen sich die Fahrzeuge, die die Stiftung GRÜN & CHROM auf ihrer Projektliste hat (z. B. Ge 4/4 I und Ge 6/6 II in Grün und Rot), gut in den Halbstundentakt integrieren.

Die Lok Ge 4/4 II 611 «Landquart» ist seit 2017 auf der Projektliste von Historic RhB aufgeführt. Diese aufgrund der Thyristorsteuerung dannzumal revolutionäre Lokomotive ist von Anfang an auch Bestandteil der Strategie der Stiftung GRÜN & CHROM. Bei den diversen Besprechungen mit der RhB kam die Idee auf, beispielsweise den geplanten «Landwasser-Shuttle» mit eben der dannzumal grünen 611 zu bespannen, um auch in diesem Format die grüne Fahrzeug-epoche wieder aufleben zu lassen. Mittlerweile wurde das Design des neu «Viadukt-Shuttle» genannten Zuges auf einheitliche rote Farbgebung gewechselt.

Umso mehr hat sich die exzellente Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn bewährt und das Projekt «611 in Grün» konnte trotzdem gestartet werden. Der Werbevertrag mit «LOGIN» war abgelaufen und es stand bei dieser Lokomotive ohnehin die Neulackierung in Rot an.

Die Rhätische Bahn unterstützte das Vorhaben der Stiftung GRÜN & CHROM in sehr grossem Masse, ging auf alle Detailwünsche ein, die vom Ressortleiter Rollmaterial ausgearbeitet wurden, und schuf ein wahres Meisterwerk. Die ursprünglich geplanten runden Lampen sollen in absehbarer Zeit und bei freier Werkstattkapazität auch noch eingebaut werden. Das im würdigen Rahmen gefeierte Rollout der 611 am 12. April 2024 in Landquart war für einige der Anwesenden sehr emotional – gibt es doch nun nach über 30 Jahren wieder eine grüne Lokomotive mit den herrlichen Chromlettern – so wie viele die RhB kennenlernen durften.



↑
*Fast wie Phönix aus der Asche
rollt die «neue Lok 611»
mystisch auf die Drehscheibe.
Foto: Tibert Keller*

→
*Gleichentags nach dem
Rollout in Landquart
führt die Lok Nr. 611
den Güterzug 5151
von Landquart nach Samedan.
Unser Bild zeigt den Güterzug
kurz nach Igis.
Foto: Tibert Keller*





Für die jüngeren Anwesenden war es eine Premiere, da sie noch nie eine grüne RhB-Lokomotive in Natura gesehen haben. Direkt nach dem Rollout ging die Maschine in den Planbetrieb. Sie ist seither mit diversen Zuggattungen auf dem Stammnetz der RhB unterwegs und sorgt für grosse Aufmerksamkeit – sowohl bei den Fotografen als auch bei den Reisenden und Bahnliebhabern. ■

TEXT *Tilman Laube und Thomas Herzog*



*Zwei Lokomotiven aus verschiedenen Zeitepochen bei der historischen Rotonde in Landquart: Während die Lok 611 den Beginn der ersten grünen Ge-4/4-II-Einheiten einläutet (ab Sommer 1973), steht die Lok Nr. 627 stellvertretend für die rote Zeitepoche (ab Sommer 1984). Zu einem späteren Zeitpunkt erfolgte auch für die 611 der rote Anstrich.
Foto: Georg Trüb*



RhB-Lok Nr. 1 «RHÆTIA» 2025 wieder unter Dampf



Fabian Gregoire hat ein zeitgenössisches Bild der Lok Nr. 5 «ENGADIN» in Klosters mit Photoshop überarbeitet und zeigt damit, wie die Lok ab Mitte 2025 wieder aussehen soll.
Archiv RhB / Fotomontage Fabian Gregoire

Eine Dampflokomotive in Tausend Stücken

Wie steht's um das Projekt für die Restaurierung der ersten und ältesten Lok der Rhätischen Bahn? Nun, die G 3/4 Nr. 1 «RHÆTIA» der ehemaligen Schmalspurbahn Landquart-Davos ist aktuell in Tausend Teile zerlegt.

Der Rahmen, die Achsen, die Wasserkästen, die Steuerung, das Führerhaus usw. befinden sich in der Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn in Landquart. Viele dieser Bauteile sind bereits auch unter Mitwirkung von Mitgliedern des Club 1889 aufgearbeitet. Obwohl sie wie neu glänzen, zeigen sie viele spannende Spuren aus der 135jährigen Geschichte der Lok. Die Energiezentrale der Lok – der Steh- und Langkessel sowie die kupferne Feuerbüchse – befinden sich dagegen in der Werkstätte der North Norfolk Railway in Weybourne (England). Die Feuerbüchse muss vollständig ersetzt werden.

Trotz Hiobsbotschaften ...

Letztes Jahr musste die Projektgruppe «RHÆTIA», ein kleiner Trupp aus Mitgliedern des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn und des Club 1889, zwei grosse Hiobsbotschaften bewältigen: Zum einen wurden in den historischen Lokachsen Mikrorisse festgestellt, so dass zwei grosse Antriebsachsen und die Laufachse durch Nachgüsse ersetzt werden müssen. Zum anderen zeigte der Steh- und Langkessel in Weybourne grössere Schäden als bisher angenommen, so dass umfangreichere Reparaturarbeiten ausgeführt werden mussten. Kostenpunkt: 450000 Franken. Doch dank Legaten und Zuwendungen mehrerer Stiftungen an den Club 1889, eines Beitrags vom Kanton Graubünden aus dem Topf der Bündner Bahnkultur sowie eines Spendenaufrufs der Projektgruppe RHÆTIA gegen Ende 2023 konnte dieser grosse Mehrbetrag bereits sehr gut abgedeckt werden.



Der Rahmen, die Wasserkästen und das Führerhaus warten aneinandergereiht und teilweise überholt in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart auf ihre Montage.
Foto: Fredy Pfister



... steigt die Vorfreude

Wie es sich abzeichnet, kann die Lok im kommenden Jahr in Betrieb genommen werden. Vorher sind aber noch grosse Meilensteine zu erreichen: Der Rahmen wird dieses Jahr nach England transportiert und der Kessel mit der neuen Feuerbüchse darauf montiert. Anschliessend wird eine Druckprobe im Beisein eines britischen Kesselsinspektors durchgeführt. Wenn diese erfolgreich ist, wird alles zurück in die Hauptwerkstätte in Landquart verfrachtet und die Lok wieder vollständig zusammengebaut. Im Herbst 2025 soll die RhB-Lok Nr. 1 endlich wieder mit einem herzhaften Pfiff aus der Dampfpeiffe ihre erste Fahrt im neuen Glanz antreten. ■

TEXT Fredy Pfister



Armin Brüngger hat mit den Freiwilligen des Club 1889 viele kleine Teile der Lok überholt, so auch die Lokpeiffe.
Foto: Margrit Gwerder



Fredy Pfister und Christian Meyer haben mit ihren Vereinen, dem Club 1889 und dem Verein Dampffreunde der RhB, fast eine Millionen Franken für die Lok gesammelt und präsentieren stolz das rekonstruierte Namensschild.
Foto: Armin Brüngger



Eine emotionale Stoffsuche in Paris

René Prou – ein Meister seines Fachs

Seit über 25 Jahren sorgen sie für angeregten Gesprächsstoff: Die bunten Polsterbezüge der Fauteuils in den Salonwagen der RhB. Der ehemalige Uno-Generalsekretär Kofi Annan, der chinesische Staatspräsident Xi Jinping, viele Schweizer Politiker und weitere prominente und weniger Prominente Gäste haben Graubündens Bahnlinien in den sehr eleganten, originalen Sesseln der Salonwagen aus den 1930er Jahren geniessen können. Diese Wagen bringen europäische Grandezza in den Kanton. Das ist auch kein Wunder, denn die Salons mit den charakteristischen dreiteiligen Erkerfenstern wurden von keinem geringerem als dem damals weltbekannten französischen Art-Déco-Designer und Innenarchitekten René Prou gestaltet.

Von der Côte d'Azur in die Schweizer Alpen

Die RhB-Salonwagen waren keineswegs die ersten Erfahrungen des Franzosen mit Eisenbahnwagen. Prou hatte vor den RhB-Salonwagen Wagen-Innenräume des Orient-Express bzw. der damaligen «Compagnie Internationale des Wagons-Lits» (CIWL) gestaltet. Seine Innendekorationen sind auch heute noch das Allerfeinste, was im Wagenbau je auf Schienen eingesetzt wurde. 2019 erscheint ein neues Buch zu den legendären CIWL-Wagen. Auf dessen Umschlag ist der Innenraum eines Wagens vom Typ «Côte d'Azur» abgebildet. Dieser wurde von der CIWL zwischen Calais, Nizza und Ventimiglia zwischen 1929 und 1939 eingesetzt und war ebenfalls von Prou gestaltet worden. Einige Bilder zeigen ein Wagenabteil mit einem Polsterstoff, welcher das gleiche Muster aufweist wie der vieldiskutierte der RhB, farblich aber deutlich harmonischer war.

Das war für den Vorstand vom Verein pro Salonwagen RhB ein Signal: Dieser Sachverhalt musste schnell geklärt werden. Könnte es sein, dass die Farben der RhB-Polsterstoffe nicht ganz stimmen? Der Zeitpunkt ist günstig, denn die RhB-Salonwagen brauchen aufgrund ihres Alters bald neue Polsterbezüge.



Durch Alby Glatt kennt Heidi Ruf diese Art von Reisen in Salonwagen bestens und fühlt sich im Wagen vom Typ Côte d'Azur zu Hause.



Ein emotionaler Moment mit vielen Erinnerungen

Intensive Abklärungen einer vereinseigenen Arbeitsgruppe führte schliesslich eine Delegation des Vereins nach Paris in ein vornehmes Raumausstattungsatelier mit dem Namen Pierre Frey SA. Pierre Frey war kein geringerer als der Schwiegersohn von René Prou und der aktuelle Senior-Geschäftsführer Patrick Frey sein Enkel. Zur grossen Überraschung hatte die Verkäuferin für die Delegation ein originales Stoffmuster von 1931 auf einem Tisch bereit gelegt. Das war er also, der «richtige» Stoff für die RhB-Salonwagen! Die Delegation besuchte auch ein etwas ausserhalb von Paris in Longueville gelegenes Eisenbahnmuseum der «Association de jeunes pour l'entretien et la conservation des trains d'autrefois» (AJECTA). Die AJECTA ist im Besitz eines Wagens vom Typ Côte d'Azur samt originaler Innenausstattung. Beim Betreten des Wagens mit den leicht abgewetzten Polstern wurden Martina Glatt (als langjährige Gattin des vor 10 Jahren verstorbenen Initiators der RhB-Salonwagenrestaurierung, Alby Glatt) sowie seine langjährigen Reiseassistentin und heutige



Geschäftsinhaberin der Pullman Tours GmbH, Heidi Ruf, etwas emotional. Viele Erinnerungen stecken für die zwei Frauen, welche ebenfalls Mitglieder der Arbeitsgruppe sind, in dieser Art des gepflegten Reisens, das sie mit Alby Glatt um die halbe Welt geführt hat.

Damit wussten auch die übrigen Vereinsdelegierten: Man ist auf dem rechten Weg zum richtigen Stoff.

*Die originalen Stoffmuster
im Laden der Pierre Frey SA
in Paris.*



Bald soll einer erster Salonwagen der RhB damit ausgestattet werden und vorgängig Geld durch den Verein pro Salonwagen RhB für diese Arbeiten gesammelt werden. ■

TEXT *Beat Muggli und Fredy Pfister*

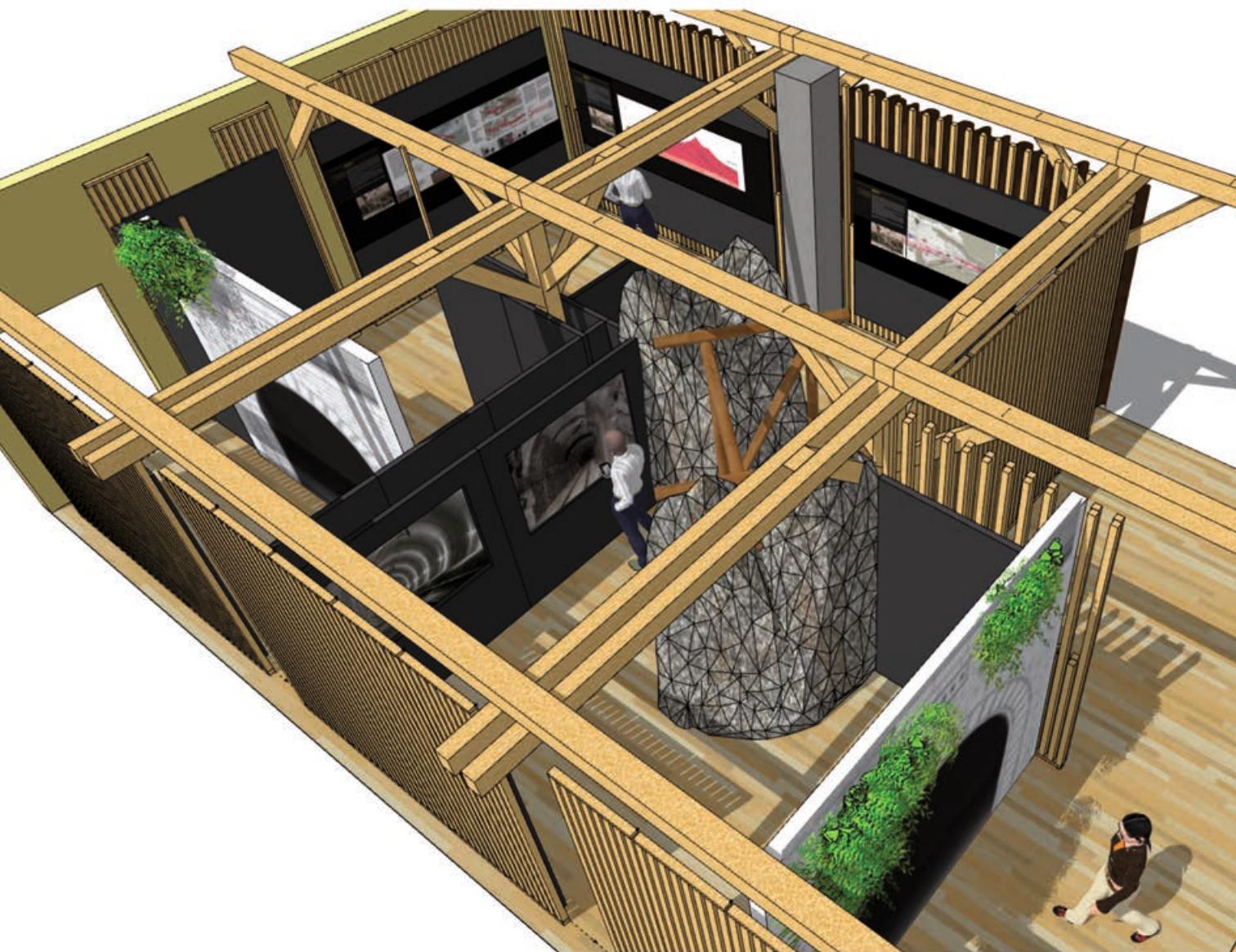


*Heidi Ruf und Martina Glatt vor einem originalen CIWL-Wagen vom Typ Côte d'Azur bei der AJECTA in Longueville.
Fotos: Fredy Pfister*



Sonderausstellung «Tunnelbau der Rhätischen Bahn»

Das Bahnmuseum Albula in Bergün
ist nicht nur ein Museum, es ist auch das UNESCO Visitor Center
der Rhätischen Bahn, es pflegt und vermittelt die Bahnkultur Graubündens
und ist zudem Geschäftsstelle von Historic RhB.



Öffnungszeiten Museum

*Dienstag bis Freitag von 10.00 bis 17.00 Uhr
Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonntag und allg. Feiertage von 10.00 bis 17.00 Uhr
Montags geschlossen
(ausser Februar, Juni bis Oktober)
Betriebsferien von Montag, 18. November 2024 bis
einschliesslich Donnerstag, 5. Dezember 2024*

Öffnungszeiten Büfèt und Shop

*Montag bis Freitag von 09.00 bis 17.30 Uhr
Samstag von 09.00 bis 18.30 Uhr
Sonntag und allgemeine Feiertage
von 09.00 bis 17.30 Uhr
Keine Betriebsferien*



Auf Grund der Eröffnung des Albulatunnels II, der Sanierung des Toua-Tunnels sowie weiteren Projekten, wird das Bahnmuseum Albula das Thema «Tunnelbau der Rhätischen Bahn» in einer Sonderausstellung ab 16. Juni 2024 mit folgenden Schwerpunkten aufnehmen:

Albulatunnel I und II

Mit der Eröffnung des Albulatunnels II präsentiert die Ausstellung einen spannenden Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Albulatunnel. Neben Informationstexten zum Bau, Vergleiche von damals und heute, werden zahlreiche Bilder, Grafiken und auch Filme gezeigt über den Tunnelbau im UNESCO Welterbe.

Der Albulatunnel liegt auf der Strecke Chur–Thusis–St. Moritz und ist seit 2008 Teil des UNESCO Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Bei der Planung des neuen Tunnels arbeitete die Rhätische Bahn eng mit den Verantwortlichen der Denkmalpflege des Kantons sowie des Bundes zusammen. Sämtliche Änderungen des Erscheinungsbildes sowohl der Geländegestaltung als auch der Anlagen wurden berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden in einem «Masterplan» festgehalten und gelten als Richtschnur für den Umgang mit der historischen Bausubstanz und den neu eingefügten Bauten.

Der Albulatunnel I

Der Albulatunnel war anfangs des 20. Jahrhunderts eine ingenieurstechnische Meisterleistung. Eine Abweichung von wenigen Zentimetern zeigt die erstklassige Arbeit der damaligen Ingenieure. Wie die Mineure den Tunnel mit Pickel und Schaufeln aushoben, wäre heute unvorstellbar. Der historische Albulatunnel besticht durch eindruckliche Zahlen: In nur fünf Jahren Bauzeit wurde von 1898 bis 1903 die 5864 Meter lange Röhre durch den Berg getrieben. 1316 Mann arbeiteten am und im Tunnel, unzählige erlitten dabei Verletzungen, 16 verloren gar ihr Leben. Der Albulatunnel mit durchschnittlich 1800 m. ü. M. ist der höchste Alpendurchstich einer Vollbahn. Nach fünfjähriger Bauzeit wurde am 1. Juli 1903 die Eröffnung des 7,3 Millionen Franken teuren Projektes gefeiert. Knackpunkt der Bauarbeiten war die Durchörterung der 100 Meter mächtigen Rauwacke-Gesteinsformation. In der Denkschrift «Albulabahn» von 1908 steht dazu geschrieben: «Anfangs zwar hatte der Zellendolomit den Charakter eines leichten Tuffsteines, der sich ohne Maschinenarbeit leicht gewinnen liess, als der Stollen aber am 29. Juli bei [Tunnelmeter] 1192 anlangte, brach plötzlich eine gewaltige Wassermenge in den Tunnel ein, welche so grosse Massen feinsten Dolomitsandes mit sich brachte, dass das Geleise und die ganze Stollensohle auf 500 Metern Länge damit bedeckt wurde.» Der Tunnelvortrieb kam in der Folge durch die Einstellung der Maschinenbohrungen praktisch zum Stillstand und führte schliesslich zur Aufgabe der beauftragten Bauunternehmung. Die Überwindung der Störzone unter Leitung der RhB dauerte rund ein Jahr.

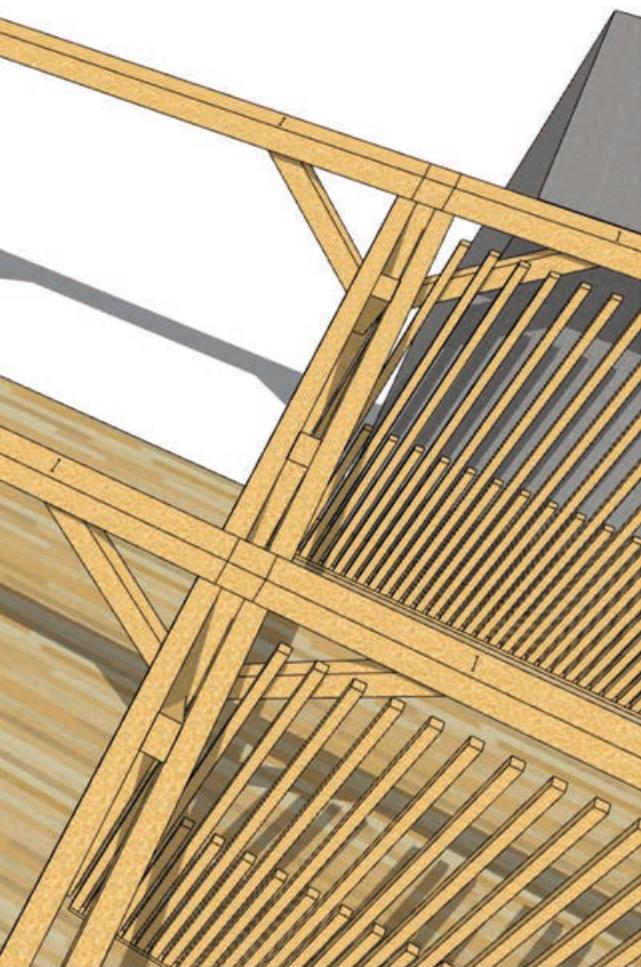


Illustration: Urs Blöchliger, Habegger AG, Regensdorf

Kontakt

Bahnmuseum Albula
Veja Stazion 11
7482 Bergün / Bravuogn
Telefon +41 (0)81 420 00 06
contact@bahnmuseum-albula.ch

*Das Museum ist
barrierefrei und
viersprachig konzipiert
(deutsch, italienisch,
englisch und
französisch).*



Archiv RhB / Bahnmuseum Albula

Der Albulatunnel II

Der Albulatunnel zwischen Preda und Spinas wurde 1903 in Betrieb genommen und ist heute UNESCO Welterbe. Eine Zustandserfassung des über 110-jährigen Albulatunnels im Jahr 2006 brachte gravierenden Erneuerungsbedarf und erheblichen Nachholbedarf bezüglich Sicherheit: Mehr als die Hälfte der 5864 Meter langen Tunnelröhre befindet sich in schlechtem Zustand und muss erneuert werden. Nach eingehender Prüfung der Variante «Instandsetzung» einerseits und «Neubau» andererseits, entschied sich die Rhätische Bahn 2010 für einen Neubau. Ausschlaggebende Argumente dafür waren der relativ geringe Kostenunterschied, kaum fahrplanrelevante Einschränkungen während der Bauphase und das wesentlich höhere Sicherheitsniveau einer Neuanlage. Zudem gewährt der Neubau eine hohe Qualität und ist vorteilhaft in Bezug auf die Nachhaltigkeit.

Tunnelsanierungen (Normalbauweise Tunnel)

In den kommenden Jahren müssen zahlreiche Tunnel der Rhätischen Bahn instandgesetzt werden. Dabei kommt die Normalbauweise Tunnel zum Zuge. Diese Technik wird dem Museumsbesucher Anhand des Gletscheras Tunnel bei Bergün erklärt.

Aktuelle Projekte

Im Raum der aktuellen Projekte werden der 1999 eröffnete Vereinatunnel, die Neubaustrecke bei Fideris sowie Studien zum Wolfgangtunnel, der Bahnverbindung Arosa–Davos oder dem Dreiländereck vorgestellt.

Vergessen und nie realisierte Projekte

Wissen Sie bereits über die «Piz Bernina Bahn» Bescheid? Ein Projekt, welche von Morteratsch mittels einem doppelten Kehrtunnel auf den Piz Bernina führen sollte ... Diese und weitere, zum Teil auch bekanntere Projekte wie die San Bernardino-, Lukmanier- oder Ofenpass-Bahn werden in diesem Teil der Ausstellung aufgegriffen. ■

Quellen:
Archiv Bahnmuseum Albula / Archiv Rhätische Bahn





21 Jahre Historic RhB – 20 Ausgaben Bündner Kulturbahn



Impressum



20. Jahrgang (2024), erscheint jährlich

Herausgeberin

Historic RhB
«Die Bündner Kulturbahn»
Veja Station 11
7482 Bergün/Bravuogn

www.historic-rhb.ch
info@historic-rhb.ch

IBAN: CH4300774110422448500
SWIFT/BIC: GRKBCH2270A,
Clearing 774

Geschäftsleitung

Roman Sommer

Leitung Redaktion

Christoph Benz

Redaktionelle Mitarbeit

Fredy Pfister, Ueli Custer

Grafik und Layout

W & S Agentur für Werbung und
Produktion Raphael Schreiner
www.ws-werbeagentur.de

Druck

Druckerei Landquart AG
www.drucki.ch

Auflage

25 000 Exemplare

Liegt in RhB-Zügen, in Bahnhöfen
und in ausgewählten Hotels auf.

Zusätzliche Exemplare können für
CHF 10.- (Für Bestellungen in der
CH und FL) oder EURO 15.- für
Europa und Übersee bei

Historic RhB

Veja Station 11

CH-7482 Bergün/Bravuogn
bezogen werden.

Rechte

Alle Angaben in diesem Magazin
wurden von den Autoren sorgfältig
recherchiert. Für die Richtigkeit
kann trotzdem keine Haftung über-
nommen werden. Nachdruck und
Vervielfältigung, auch auszugsweise,
nur mit Quellenangaben.
Für unverlangte Einsendungen
haftet die Redaktion nicht.

Titelbild

Den ganzen Tag lang verweilte
Joachim von Rohr am 10. August 1963
im MisoX, wo er den Bahnbetrieb
mit seiner Kamera festhielt (siehe ab
Seite 16). Dabei fotografierte er in
Roveredo einen bergwärts fahrenden
Personenzug mit Triebwagen 454,
welcher demnächst für die
Weiterfahrt Richtung Mesocco
abgefertigt wird.
Foto: Sammlung Klaus Peter Canavan

Korrigendum:

Auf Grund von notwendigen
Kürzungen entstand beim Artikel
der IGZL über die Steinernen Brücken
auf Seite 69 oben der falsche
Eindruck, dass die neuartigen
Berechnungen von Friedrich Hennings
stammen würden.

Das ist falsch. Richtig ist vielmehr,
dass für diese Berechnungen der
damals junge Dipl. Ing. Hans Studer
(1875–1957) verantwortlich war.
Er übernahm an der ETH Zürich die
von Prof. Karl Wilhelm Ritter neu
entwickelte Statiklehre.
Auch die Hauptbogen der zwei
Bahnviadukte Inn und Val Tuoi im
Unterengadin berechnete Studer.

Rhätische Bahn

Bahnmuseum
Albula



graubünden

«Tunnelbau der Rhätischen Bahn»



Rhätische Bahn

UNESCO
WELTERBE
ALBULA + BERNINA



graubünden

Die neue Sonderausstellung ab 16. Juni 2024
im Bahnmuseum Albula in Bergün

www.bahnmuseum-albula.ch



Verrückt! Khöga. **graubünden**