



6. JAHRGANG 2009

Die Bündner Kulturbahn



graubünden



Für ein kulturell vielfältiges Graubünden.

GKB-Beitragsfonds – wir unterstützen das Unesco Welterbe der RHB.

Der Beitragsfonds der Graubündner Kantonalbank fördert seit Jahren Bündner Organisationen und Projekte, die unsere Region kulturell, sportlich und gemeinnützig bereichern – oder auch wirtschaftlich weiterbringen. Wir engagieren uns gerne in und für Graubünden.

Gemeinsam wachsen. www.gkb.ch/beitragsfonds



**Graubündner
Kantonalbank**



37

Der Club 1889 – Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn – wird von rund 450 Mitgliedern getragen, die mit Handwerk, Fachwissen, Ideen und Geld historische Fahrzeuge der RhB erhalten und wenn möglich restaurieren. Drei Arbeitsgruppen in Chur, Poschivao und Samedan arbeiten erfolgreich an verschiedenen, anspruchsvollen Projekten.

Club 1889
Postfach 284
CH-7503 Samedan

www.club1889.ch
info@club1889.ch
PC 90-106628-8



46

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 Restauration möchten die Initianten einen eleganten, stilvollen Piano-Barwagen revidieren. Die Sammelaktion wurde lanciert.

Verein Pro Salonwagen RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur

www.pro-salonwagen-rhb.ch
albyglatt@bluewin.ch
GKB CK 233.900.500



48

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert 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 Nostalgiereisen an.

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch
Bankverbindung: siehe Seite 49



53

Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula ist Initiant des projektierten Bahnmuseums in Bergün. Die über 100-jährige Geschichte der Rhätischen Bahn soll als Zeitzeugnis von internationaler Bedeutung dokumentiert und zugänglich gemacht werden; d.h. Rollmaterial, Technik, Bahnbau, Menschen, Kultur und Natur.

Verein Bahnhistorisches Museum Bergün
Postfach
CH-7482 Bergün

www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch
PC 90-137697-6



54

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB vorzugsweise in der Spurweite Hom. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch, durch die Teilnahme an Modultreffen im In- und Ausland und durch zahlreiche Exkursionen.

Freunde der Schmalspurbahnen
CH-7430 Thusis

www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch



Die Bündner Kulturbahn ist ein unabhängiges Magazin, welches von *historic RhB* jährlich herausgegeben wird.

historic RhB wurde 2003 als Dachverband gegründet, um die Anliegen und Interessen der fünf nebenan aufgeführten Vereine zu koordinieren und zu vertreten.

Bis zur Heftmitte werden Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätischen Kulturbahn präsentiert, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Den Übergang zum Vereinsteil bildet die Jahresagenda in der Heftmitte mit einem umfassenden Überblick der geplanten Anlässe und Erlebnisfahrten mit historischem Rollmaterial.

Dank unseren Inserenten kann das Magazin weit und gratis gestreut werden und erreicht ein grosses RhB-Reisepublikum.

Die Bündner Kulturbahn

IMPRESSUM

Redaktion, Layout, Fredy Pfister
fredy.pfister@club1889.ch

Redaktion, Inserate Geni Rohner
e.rohner@rhb.ch

Inserateakquisition Christoph Durtschi
christoph_durtschi@bluewin.ch

Inserateakquisition Willy Hartmann
willy.hartmann@bluewin.ch

Bildbearbeitung W&S Agentur für Werbung GmbH
www.ws-werbeagentur.de

Herzlichen Dank folgenden Fotografen/Institutionen
Titelbild: Brücke nach Jenisberg bei Wiesen (Archiv RhB). Reto Barblan (53), Christoph Berger (27), Armin Brüngger (39, 41), Gian Brüngger (46 u), Mario Costa (42 u), Daniel Frank (42 o, 43 u), Karl Gähwiler (44, 45), Martin Haudenschild (48, 49), Sylvia Heldstab (34 l, 43 o, 47), Urs Jossi (7 u, 20 o, 21 o.l., 23 o.l., 30/31, 59), Tibert Keller (51), Christoph Kramer (37 u), Andi Mettler (5, 18, 19, 25, 43 m), Beat Moser (56, 57), Peter Pfeiffer (6 u, 7 o, 7 u, 11, 15 u, 29, 46 o, 58 o), Christian Steinhauser (61 u), Ueli Tschanner (54, 55), Bernhard Willen (24 o), Foto und Verlag J. Trauffer, Davos (15 o), Sammlung Gian Brüngger (13 u), Sammlung Peter Pfeiffer (8, 9, 13 o),

Adresse
historic RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur
www.historic-rhb.ch

Redaktionsschluss für Texte und Inserate
Inserate und Texte bis zum 30. September 2009

Auflage
30 000 Exemplare

Liegt in historischen Zügen, RhB-Schnellzügen sowie an den RhB-Bahnhöfen auf.

Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung
Südostschweiz Print AG, Chur

Bezug
Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.–/10.– Euro im Kuvert bei historic RhB, Postfach 662, CH-7002 Chur, bezogen werden.



2456 M.Ü.M.

Mountain Hotel

MUOTTAS MURAGL

SINCE 1907



Willkommen in die Vergangenheit der Zukunft, als visionäre Pioniere wagemutig den Grundstein des modernen Tourismus legten. Die Standseilbahn Muottas Muragl führt Sie seit 1907 zur atemberaubendsten Aussichtsterrasse des Engadins, 2456 Meter näher am Himmel. Im Sommer ist dies ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen in der majestätischen Bergwelt. Im Winter ein tief verschneites Hochplateau, wo Sie auf dem romantischen Philosophenweg wandeln können oder auf der 4,5 km langen Schlittenbahn eine Schussfahrt nach Punt Muragl geniessen. Im Berghotel sind ausserdem 17 Gästezimmer für unsere Gäste hergerichtet, die sich einen wahrhaftigen Bergschlaf gönnen möchten. Zum Beispiel nach einem elegant-rustikalen Abendessen zwischen Blockhaus-Ambiente und Hüttenromantik. Der Vineyard Corner bietet internationale Weine. Und selbst die Zigarren aus Kuba im Kaminzimmer sind ein ganz besonderer Genuss. Mountain Dining im Einklang mit der Engadiner Bergwelt. 2007 feierte Muottas Muragl 100 Jahre – wir sind überzeugt, dass es über 100 gute Gründe gibt, Nostalgie auf höchstem Niveau zu geniessen. Herzlich willkommen!

Berghotel **Muottas Muragl**, CH-7503 Samedan – Engadin St. Moritz
Tel. +41 (0)81 842 82 32, Fax +41 (0)81 842 82 90, E-Mail info@muottasmuragl.ch
www.muottasmuragl.ch

Ein Betrieb der Bergbahnen ENGADIN St. Moritz AG





100 Jahre Davos–Filisur

Vor hundert Jahren wurde die Strecke Davos–Filisur feierlich eröffnet. Peter Pfeiffer, Gian Brüngger und Eugen Rohner bieten eine Chronik über den Bahnbetrieb und über erschütternde Lawinnenniedergänge der letzten hundert Jahre sowie einen Ausblick auf die Jubiläumsfeiern am 4. und 5. Juli dieses Jahres mit einer aussergewöhnlichen Zugsparade.

6/8



IG Zügen/Landwasser gegründet

Am 1. November 2008 hat sich die Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser als Verein IGZL statuiert; einhundert Jahre nach der Vollendung des Wiesner Viadukts der Bahnlinie Davos–Filisur. Ziel des Vereins ist es, die Landwasserlinie in ihrer Gleichwertigkeit zur Albula-Linie ins Blickfeld zu rücken, wie Elfriede Virchow berichtet.

17



Tra ri, tra ra, die (Bahn-)Post ist da

Die Gruppe Chur des Club 1889 unterzieht einen alten Bahnpostwagen der ehemaligen PTT einer Pinselrevision. Es ist heute nicht mehr genau eruierbar, wie viele Liebesbriefe, Marschbefehle, Zeitungen und Geburtsagspakete mit dem Bahnpostwagen verschickt wurden, wie Karl Gähwiler in seinem Werkstattbericht darlegt.

45



Krokodiltreffen in den Alpen

Ein nicht alltägliches Treffen der «Krokodile» in den Alpen erwartete die 140 Teilnehmer der Viertagesfahrt vom 9. bis zum 12. Oktober 2008. Wie der Bericht von Eugen Rohner zeigt, sorgten neben den berühmten Lokomotiven und interessanten Zugs-kompositionen auch goldene Lärchen und optimales Wetter für tolle Fotosujets.

58



Die Bündner Kulturbahn

- 5 Vorwort: Allegra!
- 6 100 Jahre Davos–Filisur
- 12 Aus der Chronik Davos–Filisur
- 15 Interessante Kleinbauten in Filisur
- 17 IG Zügen/Landwasser gegründet
- 18 Fotogener Zeitsprung in Stuls
- 20 Vorschau 100 Jahre Bernina-Linie
- 24 Wenn Topmanager Ziegen hüten
- 25 Das Depot als magisches Eventlokal
- 27 Draisinen bei der Rhätischen Bahn
- 56 Ziel bald erreicht!
- 58 Krokodiltreffen in den Alpen

29 Kulturbahnagenda



- 33 Editorial: Orientierung am Markt
- 34 Interview: Mit Begeisterung für historic RhB



- 37 «Heidis» Innenleben
- 42 Das «Bernina-Krokodil» auf Reisen
- 44 Tra ri, tra ra, die (Bahn-)Post ist da!



- 46 Adieu, blaues Krokodil
- 47 Piano Barwagen – Stand der Dinge



- 48 RhB-Geschichte in Originalzügen



- 53 Bahnmuseum Albula Berggün



- 54 Apfelblüten, Fels und bunter Zug



Mit voller Kraft und zielgerichteter

STRATEGIE

auf Erfolgskurs

Werbung informiert, vergleicht, macht neugierig. Die Anforderungen an eine erfolgreiche Werbestrategie sind stetig gestiegen. Der Kreativität sind dabei keine Grenzen gesetzt. Die Südostschweiz Print entwickelt vom Gesamtkonzept zur Direktwerbung bis hin zum Einzelgestaltungsauftrag massgeschneiderte Lösungen. Die Spezialisten des grafischen Kompetenzzentrums erarbeiten tagtäglich Neues, Traditionelles, Machbares und Ungewöhnliches. Von der Konzeption über den Entwurf zur Präsentation bis hin zur Umsetzung – die erfahrenen Profis der Südostschweiz Print bringen Werbestrategien kraftvoll und zielgerichtet auf Erfolgskurs. Mehr Infos unter: Telefon +41 (0) 81 255 52 52.

SÜDOSTSCHWEIZ
PRINT

Südostschweiz Presse und Print AG
Südostschweiz Print
Kasernenstrasse 1
Postfach 85, CH-7007 Chur
Telefon +41 (0) 81 255 52 52
Fax +41 (0) 81 255 51 05
www.so-print.ch



Allegra!

Die Schweiz gilt weltweit als Bahnland, als Paradebeispiel eines gut funktionierenden Bahnsystems in einer einzigartigen Landschaft. Die Züge sind sauber, sicher und pünktlich, das Fahrplanangebot attraktiv, die Tarifstrukturen transparent. Errungenschaften, auf die wir stolz sein dürfen. Und die Fahrgäste schätzen die hohe Qualität und Zuverlässigkeit unseres öffentlichen Verkehrs und belegen dies auch: Die Schweizer sind Europameister im Bahn fahren!

Sauberkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit werden auch bei der Rhätischen Bahn gross geschrieben. Was aber macht die RhB zu einer der weltweit bekanntesten Bahnen? Sind es die Strecken Albula und Bernina, welche 2008 in die Unesco-Welterbeliste eingetragen wurden? Oder die berühmten Panoramazüge Bernina- und Glacier Express? Sind es die schweren Güterzüge, die imposante Lasten über Berge und durch Täler schleppen, oder flinke Regionalzüge in den Agglomerationen, kräftige Autozüge durch den Vereinatunnel oder dampfende Kompositionen aus vergangenen Zeiten? Ich meine, es ist diese Vielfalt in Kombination mit der immer wieder wechselnden typischen Bündner Landschaft, welche die Rhätische Bahn sprichwörtlich einzigartig macht.

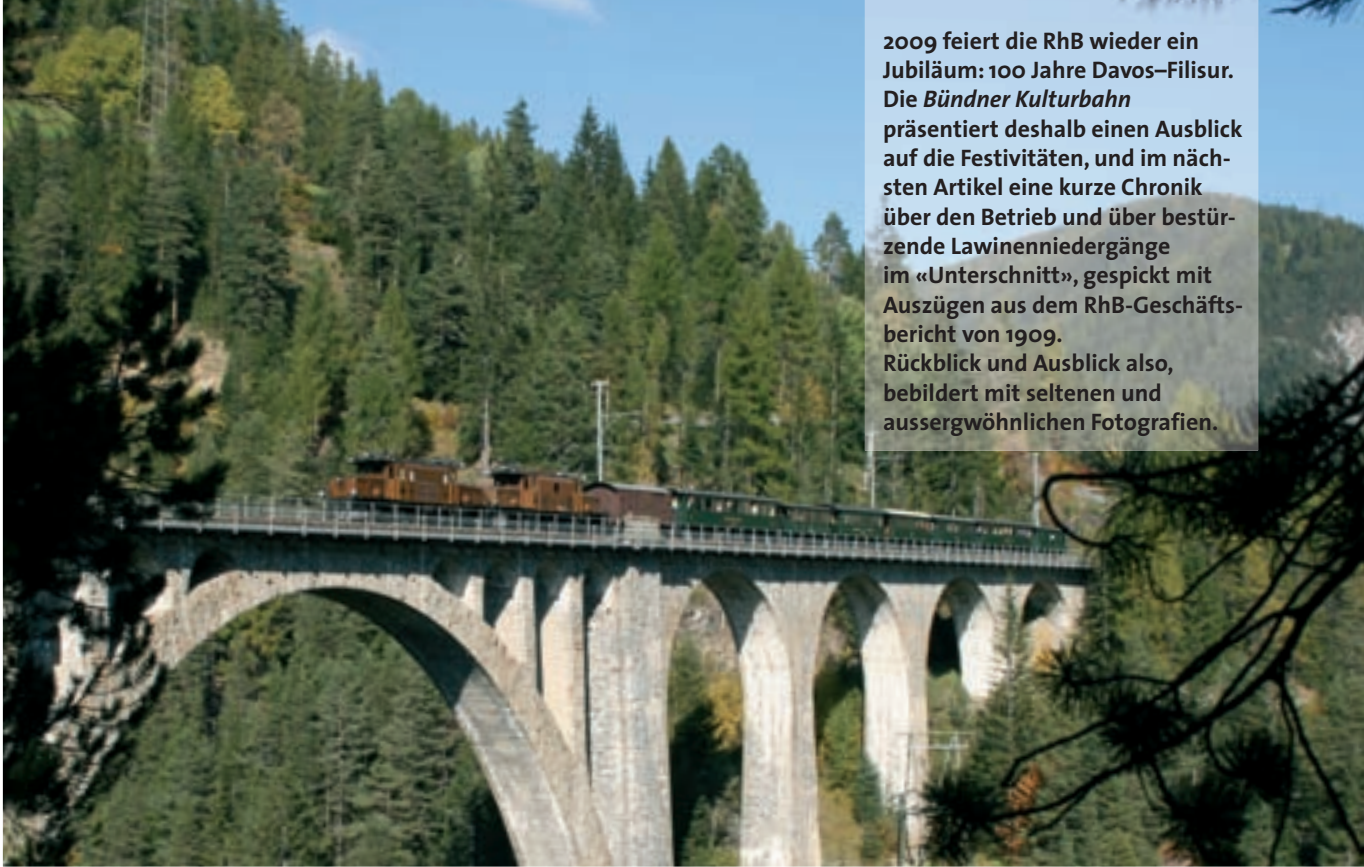
Genau so vielfältig erscheint die vorliegende Ausgabe des «historic RhB»: Ausblicke auf die bevorstehenden Jubiläumsfeiern der Strecken Davos-Filsur in diesem Sommer sowie auf die 100-Jahr-Feier der Berninalinie im nächsten Jahr ergänzen sich mit einem fotogenen Zeitsprung in Stuls und einem magischen Depot im Rahmen des spannenden und intensiven Unesco-Welterbejahrs 2008. Ein Blick über die Kantonsgrenze zur Dampfbahn Furka Bergstrecke fehlt ebenso wenig wie Einblicke in die breite Palette an Aktivitäten des Vereins *historic RhB*. Dabei erstaunt immer wieder die grosse Begeisterung, welche von den Vereinsmitgliedern an den Tag gelegt wird. *historic RhB* ist mehr als ein Verein zur Erhaltung von historischem Rollmaterial – *historic RhB* lebt die Geschichte der RhB und ermöglicht durch den unermüdlichen Einsatz seiner Mitglieder unzähligen Eisenbahnfreunden einzigartige Erlebnisfahrten in historischen Fahrzeugen. Dafür gebührt allen Mitgliedern grosser Respekt und ein herzliches Dankeschön.

Mit Willy Hochstrasser verlässt eine aussergewöhnliche Persönlichkeit den Verein *historic RhB*. Als Präsident hatte er die nicht immer einfache Aufgabe, verschiedene Interessen unter einen Hut zu bringen. Dank seinem Charme, seinem grossen Beziehungsnetz, seiner Überzeugungskraft und Kompetenz und nicht zuletzt dank seinem Schalk gelang es ihm in der Regel, Mitglieder und Partner mit seinen Ideen und Projekten zu begeistern. Ich wünsche Willy noch viele Kontakte mit *historic RhB* und auch mit der Rhätischen Bahn und seinem Nachfolger eine ebenso grosse Begeisterung für das Erbe der Rhätischen Bahn. Lieber Willy, herzlichen Dank für dein grosses Engagement. Die konstruktive Zusammenarbeit mit dir hat grossen Spass gemacht. A revair!

Erwin Rutishauser

Vorsitzender der Geschäftsleitung
der Rhätischen Bahn

2009 feiert die RhB wieder ein Jubiläum: 100 Jahre Davos–Filisur. Die Bündner Kulturbahn präsentiert deshalb einen Ausblick auf die Festivitäten, und im nächsten Artikel eine kurze Chronik über den Betrieb und über bestürzende Lawinnenniedergänge im «Unterschnitt», gespickt mit Auszügen aus dem RhB-Geschäftsbericht von 1909. Rückblick und Ausblick also, bebildert mit seltenen und aussergewöhnlichen Fotografien.



Krokodil-Doppeltraktion anlässlich der Viertagesfahrt 2008 auf dem Wiesner Viadukt.

VON GENI ROHNER

100 Jahre Davos–Filisur

Am 1. Juli 1909 konnte die Strecke Davos Platz–Filisur feierlich eröffnet und in Betrieb genommen werden. Dank dieser Verbindung wurde Davos an die bekannte Albulalinie angebunden. Nachdem das ursprünglich geplante Projekt einer Scaletta-Bahn, die das Landwassertal mit dem Engadin verbunden hätte, aus politischen Gründen nicht realisiert werden konnte, erhielt Davos nun nach sechs Jahren (seit 1903) endlich einen direkten Anschluss zur Abula-Bahnlinie bzw. nach St. Moritz.

Die zwei Ferienorte Graubündens, Davos und St. Moritz, verfügten fortan über eine direkte Verbindung.

Spektakuläre Streckenführung

Die Bahnfahrt von Davos nach Filisur ist sehr reizvoll und bietet eine Fülle von Attraktionen. Die Strecke mit den schmucken Bahnstationen ist landschaftlich und bahntechnisch äusserst spektakulär, mussten doch auf 19 Kilometern Länge 14 Tunnel und 28 Viadukte erstellt werden. Für Bahn-Insider

ist dieser Streckenabschnitt auch unter dem Begriff «Unterschnitt» bekannt. Der Unterschnitt ist der untere, engere, tobeltreiche Teil der Fraktionsgemeinde Davos, welcher die Fraktionen Frauenkirch, Glaris und Monstein umfasst. Das bekannteste Bauwerk ist zweifelsohne der Wiesner Viadukt, der gleich hinter der gleichnamigen Station gelegen ist. Mit 88 Metern Höhe und 204 Metern Länge gehört dieses Bauwerk immer noch zu den grössten Steinbogenbrücken Europas.

Im Bahnhof Wiesen steht die ehrwürdige Ge 4/6 353 mit dem Alpine Classic Pullman Express





Winterdampfzug an der Landwasser.

Strategische Bedeutung

Der Unterschnitt hatte vor allem während den zwei Weltkriegen eine wichtige strategische Stellung. Noch heute sind verschiedene Bunkeranlagen entlang dieser Linie anzutreffen. Mit dem Fall des Eisernen Vorhanges haben nun auch diese militärischen Bauten an Bedeutung verloren. Strategisch ist diese Linie für die RhB somit vor allem bei Streckenunterbrüchen auf der Albulalinie wichtig. Dank dieser Verbindung können bei einem Unterbruch

zwischen Chur und Filisur die Züge ab dem Engadin via Davos nach Landquart/Chur umgeleitet werden. Mit der Eröffnung des Vereinatunnels im 1999 verlor aber auch diese Option an Bedeutung.

Das Jubiläumswochenende

Am Wochenende vom 4./5. Juli 2009 steht jedoch der Unterschnitt im Mittelpunkt des bündnerischen Schienennetzes. Alle Bahnhöfe zwischen Davos Platz und Filisur werden zu besonderen

Festplätzen hergerichtet. Vereine und die neu gegründete «IG Zügen/Landwasser» (vgl. Seite 17) garantieren einen Festbetrieb entlang der Strecke. Die legendäre Fahrzeugparade von 1989 (100 Jahre RhB) erlebt an diesem Wochenende eine Neuauflage! Historische und moderne Sonderzüge verbinden die verschiedenen Festorte zwischen Filisur und Davos Platz. Detaillierte Informationen werden ab ca. März 2009 unter der Website www.historic-rhb.ch verfügbar sein (vgl. Agenda, Seite 29).



Der «Fliegende Rhätier» anlässlich der Zugparade von 1989.

Ein Güterzug mit Personenbeförderung, gezogen von einer Mallet-Dampflok auf dem neuerstellten Cavja-Viadukt zwischen Filisur



VON PETER PFEIFFER UND GIAN BRÜNGGER

Aus der Chronik Davos–Filisur

Einsatz starker Dampfloks

Am Sonntag 27. Juni 1909 veranstalteten die Gemeinden an der neuen Linie Davos–Filisur unter grosser Beteiligung der Bevölkerung eine Eröffnungsfeier. Der Betrieb auf der neuen Bahnlinie wurde mit Dampflokomotiven aufgenommen. Obwohl das erwartete Verkehrsaufkommen vergleichsweise gering war, mussten wegen Steigungen von bis zu 35% kräftige Maschinen eingesetzt werden, gleich wie auf der Albulabahn. Auf Bildern jener Zeit

sind deshalb die bekannten Mallet- und Schlepptenderdampflokomotiven abgebildet, wie auch auf dem Titelbild zu diesem Artikel. Diese Maschinen hatten den Vorteil, dass ihre Brennstoff- und Wasservorräte in Zwischenstationen zwischen Filisur und Davos Platz nicht nachgefüllt werden mussten. Deshalb konnte auf entsprechende Installationen verzichtet werden.

Gleicher Baustil für alle Stationen

Für die Zwischenstationen Frauenkirch, Glaris, Schmelzboden-Monstein und Wiesen, wurden einheitliche Stationsgebäude im gleichen Baustil errichtet und je ein Ausweich- und Abstellgleis erstellt.

Direkte Züge

Züge verkehrten teilweise direkt von Landquart durchs Prättigau über Davos bis Filisur. Ein Zugpaar verkehrte sogar als Schnellzug bis und ab St. Moritz. Dieses Angebot bewährte sich bis zum Ersten Weltkrieg. Die markante Erhöhung der Brennstoffpreise zwang die RhB, ihre Zugsleistungen drastisch einzuschränken. Die Elektrifizierung im Dezember 1919 zwischen Filisur und Davos Dorf brachte zwar eine wesentliche Betriebserleichterung, aber das Ausbleiben der Fahrgäste gestattete es nicht, das Fahrplanangebot zu verbessern. So verkehrten im Jahr 1920 nur vier Zugpaare durch die Zügenschlucht, meist von einer Ge 4/6 gezogen. Mit der Ablieferung der berühmten rätsischen Krokodile konnte im Fahrplan

von 1926 bereits wieder sechs Zugpaare angeboten werden, die fast alle von Landquart her durchliefen. Mitten im Jahr 1939 trat der Kriegsfahrplan in Kraft. Dieser sah nur noch fünf Züge in jede Richtung vor.

Aus dem 22. Geschäftsbericht der RhB 1909

Im Berichtsjahr wurde die als Folge des Baus der Linie Davos–Filisur gegebene bedeutende Vergrösserung der Stationen Davos Platz und Filisur auf 1. Juli 1909 betriebsbereit gestellt.

Auf der Station Davos Platz wurde bei dieser Gelegenheit die bestehende Drehscheibe durch eine solche von 15 m Durchmesser ersetzt, welche nun für alle zukünftigen Bedürfnisse genügen sollte.

Bei den Hochbauten sind zu nennen: Erweiterung der Diensträume in den Aufnahmegebäuden und Güterschuppen Davos Platz und Filisur. Versetzung und bedeutende Vergrösserung des Lokomotivschuppens in Davos Platz.

Zahlen zur neuen Strecke

Bauliche Länge	18 918 m
Betriebene Länge *	19 303 m
Gerade Strecken	11 472 m
Gekrümmte Strecken	7 831 m
Minimalradius	120 m
Mittlerer Krümmungsradius **	640 m
Horizontale Strecken	2 115 m
Geneigte Strecken	17 188 m
Grösste Steigung auf 9 711 m	35‰
Mittlere Steigung auf 19 303 m	23,83‰

* Inkl. Ausweichgleise

** zum Vergleich mit anderen Strecken



Aus dem 22. Geschäftsbericht der RhB 1909**Fahrplan**

Für die neu eröffnete Verbindungsstrecke Davos–Filisur wurden täglich fünf Züge in jeder Richtung geführt. Während der Hochsaison konnte eine Schnellzugsverbindung Landquart–Engadin–Landquart über Davos lanciert und eine bequeme Abendverbindung von Davos–Filisur–Chur geführt werden.

Als wesentliche Änderung, die durch die Eröffnung der Linie Davos–Filisur möglich wurde, ergab sich während der Betriebszeit des Engadin-Express die Führung des neuen Schnellzuges St. Moritz–Davos–Landquart mit Anschluss an den Schnellzug Wien–Paris. Diese Verbindung erfolgte auf Begehren des Verkehrsvereins St. Moritz und zeigte gute Frequenzen auch ab Davos.

Wieder mehr Verbindungen

Nach dieser düsteren Zeit ging es wieder aufwärts. In der Islen zwischen Davos Platz und Frauenkirch wurde eine neue Haltestelle errichtet. Während des ersten Nachkriegsjahrs gab es bald wieder wieder sieben Verbindungen zur Albulalinie, die alle nur ab und bis Davos führten. Dank neuem Rollmaterial konnte die Fahrzeit anfangs der 1950er-Jahre reduziert werden. Tagesausflüge nach Graubünden mit Rundfahrten wurden möglich.



Personenzug mit Zwei- und Vierachsern mit Ge 4/6 um 1950.



Zeittypischer Personenzug mit Krokodil im September 1970 bei Frauenkirch.

links unten: Blick vom Weiler Jenisberg auf drei imposante Brückenbauwerke: vorne der Wiesner, in der Mitte der Cavja und im Hintergrund der Landwasser Viadukt.

Gleichzeitig konnten die betagten Ge 4/6 von der Zügenlinie abgezogen und durch Krokodile ersetzt werden.

Pendelzüge

Einen wichtigen Ausbauschritt war die Einrichtung des Streckenblocks nach 1980. So konnte die Bedienung der Stationen Frauenkirch, Glaris und Wiesen aufgehoben werden. Damit einher ging der Einsatz von Pendelzügen, welche über lange Zeit das Bild der Zügenlinie prägten. Um den Fahrplan einhalten zu können, setzte die RhB bis zum Umbau des Bahnhofs Filisur 2006/2007 zwei Pendelzüge ein. Danach und Dank der Aufhebung der Haltestelle Islen reichte nur noch eine Zugkomposition, wobei in Davos ein Reserve-Pendelzug stationiert war, welcher kleinste Verspätungen der Albula-Linie auffangen konnte.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 werden direkte Regio-Express-

Züge von Landquart über Davos nach Filisur eingesetzt. Der Zug weilt aber eine halbe Stunde in Davos Platz.

Expresszüge auf der Linie

Willkommene Farbtupfer auf der Strecke sind verschiedene Glacier- und Bernina-Express-Kompositionen, die seit Mitte der 1990er-Jahre die Strecke befahren. Angefangen hat es im Sommer 1984 mit nur einem direkten Wagen Davos–Zermatt–Davos, der in Filisur dem Glacier-Express angehängt wurde. Im Sommer 1995 verband der Heidiland-Bernina-Express das Prättigau und Davos direkt mit dem Puschlav und Tirano.

Mit der Neuorganisation der Glacier-Express-Züge wurde ein neuer Zug zwischen Davos und Zermatt und umgekehrt geschaffen der via Filisur verkehrt und so den Reisenden die eindruckliche Landschaft dieser Strecke vor Augen führen kann.

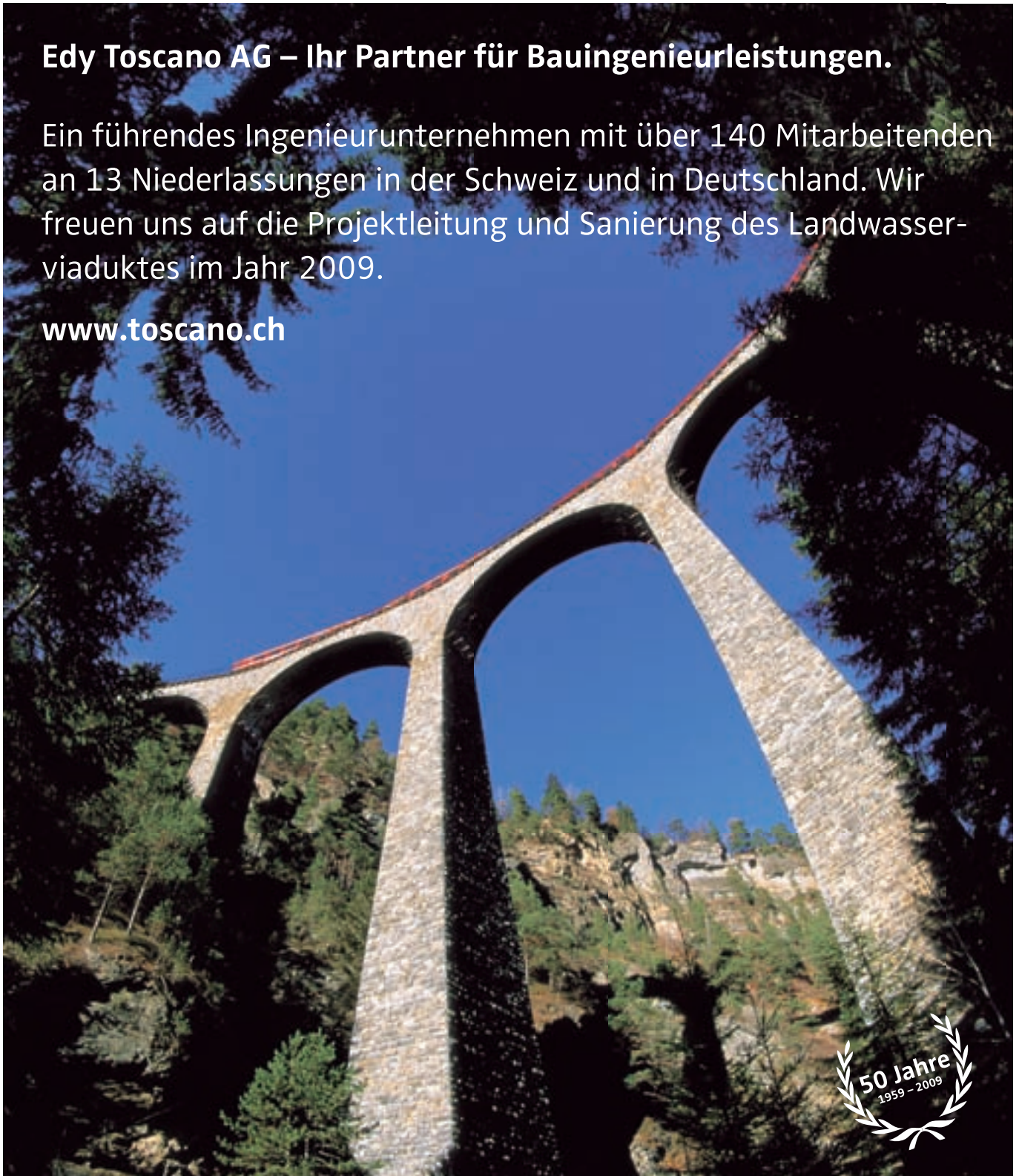


Erfolg inspiriert.

Edy Toscano AG – Ihr Partner für Bauingenieurleistungen.

Ein führendes Ingenieurunternehmen mit über 140 Mitarbeitenden an 13 Niederlassungen in der Schweiz und in Deutschland. Wir freuen uns auf die Projektleitung und Sanierung des Landwasser-viaduktes im Jahr 2009.

www.toscano.ch





nebenan:
Glacier Express
unterhalb
Davos Platz
im Oktober
2006.

Mitte:
Personenzug
mit Furka-Tunnel-
Lok Ge 4/4 in Davos
Glaris im
Februar 1982.

unten:
Seltenes Überholma-
növer: Bauzug wird
von Pendelzug in
Davos Monstein im
Sommer 2006
überholt

Güterverkehr

Der Warenverkehr auf der Linie war von jeher gering, er konnte bis vor wenigen Jahren mit den Personenzügen abgewickelt werden. Seit dem Umbau

des Bahnhofs Filisur und den damit verbundenen Rationalisierungsmassnahmen, die das Rangierpersonal und das Umstellen der Lok hinfällig machten, können die Güterwagen nicht mehr

den Personenzügen mitgegeben werden. Seither hat die RhB im Fahrplan fakultative Güterzüge vorgesehen, die bei Bedarf gefahren werden und vor allem Brennstoffe und Holz von bzw. nach Italien transportieren.



Material für den Vereinatunnel

Während dem Bau des Vereinatunnels Ende des 20. Jahrhunderts diente die Linie Davos–Filisur als kürzeste Verbindung zwischen den beiden Portalen Selfranga und Sagliains für den internen Gütertransport, so für den Transport von Bauzusatzstoffen und Bahnschotter.

Aus dem 22. Geschäftsbericht der RhB 1909

Transporteinnahmen

Die vier neuen Stationen Frauenkirch, Glaris, Schmelzboden und Wiesen erzielten im Eröffnungsjahr (sechs Monate) folgende Brutto-Transporteinnahmen (Personen, Gepäck, Tiere und Güter):

Glaris	Fr. 7 150.50
Wiesen	Fr. 6 443.65
Frauenkirch	Fr. 4 990.15
Schmelzboden	Fr. 2 481.85

Verkaufte Bilete pro Station

Pro Tag verkehrten in den ersten sechs Monaten 10 Züge im Unterschnitt. Folgende Anzahl Fahrkarten wurden 1909 pro Station verkauft:

Glaris	2816
Wiesen	2810
Frauenkirch	2584
Schmelzboden	1035

Güterexpedition

Wiesen	818 Frachtbriefe, 415 t Güter
Glaris	699 Frachtbriefe, 349 t Güter
Frauenkirch	408 Frachtbriefe, 481 t Güter
Schmelzboden	166 Frachtbriefe, 310 t Güter

Tiertransporte

Frauenkirch	151 Tiere
Glaris	99 Tiere
Wiesen	78 Tiere
Schmelzboden	60 Tiere



Oranis Offset druckt mit Oekofarben!



Oranis Offset • Hohenbühlweg 4 • CH-7002 Chur
Fon 081 252 45 92 • E-Mail: oranis@spin.ch

kopien – manser
копие 

**Alles analog und digital bis 90cm Breite
S/W oder Farbkopien • Scannen • Plotservice
Geschäfts-Visitenkarten • Werbekarten
Broschüren s/w + farbig**

Cho d' Punt 47
7503 Samedan
081 852 44 56 • 079 622 60 18
kopien.ls@bluewin.ch



**Märklin, Roco, Bemo, Hag ...
bei uns finden Sie ein umfassendes
Angebot, auch für den Anlagenbau.**

Schläpfer **Spiel+Hobby**
Kornplatz Chur

STADLER
Clevere Lösungen auf der Schiene

**Damit Bahnfahren
Spass macht.**

Stadler Altenrhein AG
Park Altenrhein für Industrie und Gewerbe
CH-9423 Altenrhein, Schweiz
Telefon +41 (0)71 858 41 41
stadler.altenrhein@stadlerrail.ch
www.stadlerrail.com



© Andrea Badrutt, Chur

Lawinen

Nachfolgend wird von bedeutenden Lawinnenedergängen berichtet. Diese Ereignisse könnten bei ängstlichen Lesern leicht Zweifel an der Sicherheit des Bahnbetriebes zwischen Davos und Filisur während den Wintermonaten aufkommen lassen. Sie müssen sich aber vergegenwärtigen, dass wir hier in gedrängter Folge die Vorkommnisse von hundert Wintern vor unserem geistigen Auge vorbeiziehen lassen. Die Angaben hat der ehemalige Oberingenieur der RhB, Hans Conrad, zusammengetragen.

1916+1919: Rütischluocht-Lawine

In der Nacht vom 19./20. Februar 1916 bedeckte die Rütischluocht-Lawine bei Ardüsich südlich von Davos Glaris die Strasse und den höher liegenden Bahnkörper; die Geleise waren 3,80 Meter hoch mit Schnee bedeckt.

Vor Weihnachten 1919, am 23. Dezember, donnerten sowohl die Rütischluocht- als auch die Rotschtobel-Lawine zu Tal und verschütteten die Bahnlinie auf einer Länge von 275 bzw. 50 Metern bis zu 3,50 Metern hoch mit Schnee. Die Aufräumarbeiten dauerte bis zum Weihnachtstag um 17 Uhr.

1922: Station Monstein

In der Nacht vom 9. zum 10. Januar 1922 stürzte zum ersten Mal eine Lawine vom rechten Talhang her auf die Station Davos Monstein, ohne die Bahngelände zu beschädigen.

1931: Höhut-Lawine

Am 20. Februar 1931 unterbrachen die Höhut-Lawine und diejenige aus der breiten Rufe zwischen Wiesen und Filisur die Strecke für einen ganzen Tag.



Dampfschleudereinsatz 1951.

1935: Taverna-Lawine

Die Taverna-Lawine zwischen Glaris und Monstein verschüttete am 5. Februar 1935 ein Tunnelportal und unterbrach damit den Verkehr bis zum 6. Februar um 9 Uhr 30.

1937: Erneut die Höhut-Lawine

Nach sechs Jahren und wiederum im Februar, am 28. löste sich die Höhut-Lawine zwischen Wiesen und Filisur und verschüttete das Gleis erneut.

1944: Rütischluocht-Lawine

Die Rütischluocht-Lawine bedeckte am 6. Februar 1944 unterhalb von Glaris das Gleis auf 60 Metern Länge bis 3 Meter hoch.

1945: Tavernatunnel und Monstein

Am 7. März 1945 forcierte ein Zug am oberen Portal des Tavernatunnels eine 60 Meter lange und bis zu 1 Meter hohe Staublawine. Nur einen Tag später um 21 Uhr löste sich eine Lawine am rechten Talhang und bedeckte bei der Station Monstein die Bahnlinie

1950/51: Jahrhundertwinter

Der Jahrhundertwinter begann früh; bereits am 23. November 1950 verzeichnete man für die Jahreszeit abnormale Schneehöhen. Die Schneefälle nach dem 16. Januar brachten namentlich in hohen Lagen gewaltige Schneemengen. In der Nacht vom 19./20. Januar stieg die Schneedecke in den Alpen auf eine noch nie da gewesene, furchterregende Höhe. Am Abend des 20. Januar 1951 waren vom 394 Kilometer langen RhB-Netz nur noch 44% befahrbar.

Auf der Linie Davos-Filisur hatte die Rotschtobel-Lawine das untere Portal des dortigen Tunnels verschüttet. Um 8 Uhr 45 stürzten verschiedene Lawinen vom Steigrück her auf die Station Davos Monstein und bedeckten die Gleise auf 390 Metern Länge bis 9 Meter hoch mit hartem Lawinenschnee. Die gewaltigen Schneemasse zerstörten das Stationsgebäude (vgl. *Die Bündner Kulturbahn* 2008).

Weitere strenge Winter erlebte die Linie Davos-Filisur im Januar 1968, im April 1975 und 1999.



Ein Dieseltriebwagen für die RhB

Die Bauarbeiten an der Oberalpinlinie wurden nach dem Konkurs der französischen Baugesellschaft stillgelegt. Die RhB übernahm das Zepter und vollendete die Linie Disentis-Andermatt 1926. Der Benzintriebwagen CZhm 2/2 wurde durch die RhB eigens für diesen Streckenabschnitt beschafft und 1926 an die neu gegründete Furka Oberalp Bahn (FO) ausgeliefert. 1947 erfolgte der Rückkauf durch die RhB, die dieses Fahrzeug fortan für den Fahrleitungsdienst einsetzte. Im Lawinenwinter 1950/51 wurden erstmals Personentransporte zwischen Davos Filisur durchgeführt (siehe Bild links, vor der Abfahrt in Filisur). 1960 erfolgte die Ausrangierung des Dieseltriebwagens. Der Wagenkasten diente anschliessend bis in die 70er Jahre als Pfadheim in Domat Ems.



Reservationen
Hotel Restaurant Schöntal
Erica und Marcus Pfister-Aebli
CH-7477 Filisur

Tel. +41(0)81 404 21 72
info@schoental.ch
www.schoental.ch

Hotel Schöntal
Restaurant
schöner geht's nicht

**Steigen Sie um ins
Hotel Schöntal in Filisur.**




**Hotel
Preda Kulm**



Familie A. Oberli-Zisser
CH-7482 Preda/Bergün
Tel. 081 407 11 46
Fax 081 407 21 46
www.preda-kulm.ch
preda.kulm@surfeu.ch

**sonnige, idyllische Lage, Ausgangspunkt
für Fotosafaris an der Albula-Bahnlinie,
Startpunkt des Bahnlehrpfads,
UNESCO-Welterbe Kulturlandschaft
Albula-Bernina**

Landgasthof Rätia



Bahnhofstrasse, 7747 Filisur
Tel. 0041 (0)81 404 11 05
Fax 0041 (0)81 404 23 53
hotel.raetia@bluewin.ch
www.raetia.ch



Pauschalwochen

Übernachtungen mit HP (4-Gang-Menue) CHF 595.– pro Person.
Unser gepflegtes Familienhotel befindet sich in ruhiger und sonniger Lage
in der Nähe des Bahnhofs. Von hier haben Sie die Möglichkeit zab u Fahrten
mit dem Bernina-Heidiland-Express und mit dem Glacier-Express.
Für unbeschwertes Wohlbehagen sorgen unsere Gästezimmer (Du/WC, Tel. und TV)
und unsere schmackhafte Küche mit Saison- und Wildspezialitäten.
Wir senden Ihnen gerne unseren Hausprospekt zu und freuen uns über Ihren Besuch.



**WEISSES KREUZ
BERGÜN**

HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

**Bärenstarke
Gastfreundschaft!**

Familie Thomas Baer - Ursina Barandun, 7482 Bergün
Telefon 081 407 11 61, www.weisseskreuz-berguen.ch

Familie R.+A. Uffer Tel. 081 404 11 80
7477 Filisur Fax 081 404 24 80
hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
www.grischuna-filisur.ch

**HOTEL RESTAURANT
Grischuna**

[für Bahn- und Wanderfreunde]
[für Biker, Golfer, Schlittler etc.]
[für alle, die es gemütlich mögen]
[ruhig und sonnig]
[an der Bahnlinie]
[nahe beim Landwasserviadukt]



[Dusche/WC, Radio/Sat-TV, teilweise Balkon]
[Halbpension ab CHF ab 595.–/Person/Woche]
[Bahn(l)auschalwoche Sommer]
[Pauschale «Wintermärchen»]

Für Entdecker-Naturen.



Bergün-Filisur Tourismus
CH - 7482 Bergün
Tel. +41 (0)81 407 11 52
info@berguen.ch
info@filisur.ch
www.berguen.ch
www.filisur.ch

**Bergün
filisur**

**...da wo sich die Bahn um alles
und alles um die Bahn sich dreht...**



Blick auf das Bahnhofsgelände von Filisur (ca. 1919). Deutlich erkennbar ist die zweite, grosse Lokremise, die 1924 nach Landquart versetzt wurde.

VON GIAN BRÜNGGER

Interessante Kleinbauten in Filisur

Anlage zum Dampflokkunterhalt

In Filisur finden sich RhB-Fans aus ganz Europa zum Ferienaufenthalt ein. Sie freuen sich über eine Anlage zum Unterhalt von Dampflokkomotiven, die aus der Zeit vom Bau der Linie Davos-Filisur 1909 stammt. Sie ist dem Publikum nicht zugänglich.

Filisur war nie Depotstandort mit fest zugeteilten Lokomotiven und Personal. Die hier beginnende Albularampe und die Zweiglinie nach Davos erforderte aber das Einstellen von Lokomotiven über Nacht oder als Reserve. Ferner mussten Möglichkeiten zum Abdrehen, Wasserfassen und Erledigen kleiner Reparaturen geschaffen werden. Das kleine Gebäudeensemble ist gut erhalten und konnte beim Bahnhofumbau 2004 vorbildlich in der Gesamtplanung berücksichtigt werden. Folgende Bauten und Installationen erfreuen den Bahnhistoriker:

Lokremise

Die eigentliche Lokremise ist eingiebig und ist mit einer Putzgrube für den Fahrzeugunterhalt ausgestattet. Angebaut ist ein Übernachtungszimmer. Die Remise stand von 1904 bis 1909, als die Inbetriebnahme der Berninabahn erfolgte, in St. Moritz und wurde in Einzelteile zerlegt nach Filisur verschoben und dort wieder aufgebaut.



Übernachtungsbaracke

In dieser Kleinbaute übernachtete früher das Lokpersonal. Sie wird heute nicht mehr gebraucht.

Wärterbude und Drehscheibe

Mit Einmündung der Linie von Davos in die Albulabahn im Jahre 1909 erhielt Filisur eine grössere Gleisanlage mit insgesamt 20 Weichen.

Gleichzeitig war es notwendig, für das Abdrehen der Dampflokkomotiven eine Drehscheibe und eine Remise im Westkopf des Bahnhofes zu erstellen. Die Bedienung der Weichen, der Drehscheibe und des Wasserkrans, die Überwachung der Anlage, der Anlagenunterhalt und die Schneeräumung im Winter wurden dem Stationswärter übertragen.

Dem Wärter war es in jener Zeit verboten, sich im Stationsbüro aufzuhalten. Schliesslich befand sich dort die Kassa, Geldverkehr wurde abgewickelt und Kunden waren am Schalter. Deshalb baute die Bahn für diese Bediensteten eigene «Buden».

Die Wärterbuden waren schlicht eingerichtet: Nebst Tisch und Stuhl standen ein Ofen sowie ein Werkzeugkasten für den Weichen- und Drehscheibenunterhalt zur Verfügung, ebenfalls Schmierfette und Ersatzteile für die Petrol- und Karbidbeleuchtung der Weichen. Eine weitere Aufgabe des Stationswärters war das Aufziehen der drei Signalglocken und der hippischen Wendescheiben; an diesen frühen Einfahrsignalen mussten zudem bei Dunkelheit die Lampen angezündet werden.

Wegen drohenden Abbruchs hat *historic RhB* im September 2005 diese Kleinbaute übernommen und sich gleichzeitig zur Renovierung verpflichtet. 2008 wurden die Reparaturarbeiten ausge-

führt. An den Kosten beteiligten sich neben *historic RhB* auch die Rhätische Bahn und die Denkmalpflege.

Wasserkran und Brunnenstube

In der Brunnenstube wurde das Wasser am Hang für die diversen Wasserkräne gefasst. Eine solche ist in Filisur mit samt den Schiebern noch vorhanden. Der heute noch bestehende Wasserkran bei der Remise wurde vom Club 1889 revidiert und ist funktionsfähig.



Dank einer Petition erklingen die 3 berühmtesten Signalglocken der RhB zur Freude der Bahngäste beim Bahnhof Filisur auch heute. Durch die Modernisierung der Bahnanlagen 2006/2007 war deren Präsenz in Frage gestellt.

links: Bestehende Lokremise mit Drehscheibe.

Zweite Lokremise

Von 1919, anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes, bis 1924 bestand eine zweite, zweistöckige Lokremise. Speziell war, dass Gleis 2 nur über die Drehscheibe erschlossen war. Aus heutiger Sicht ist es nicht mehr nachvollziehbar, wieso sich die RhB im Hinblick auf die Elektrifizierung entschloss, eine zweistöckige Remise zu bauen. Fünf Jahre später benötigte die Hauptwerkstätte in Landquart dringend eine solche. Die Verantwortlichen entsannen sich jener leerstehenden Remise in Filisur, liessen sie abbrechen und in Landquart wieder errichten.



viel gefühl für apéros,
bankette und events.
merz catering.



BEST WESTERN
HOTEL BAHNHOF
TERMINUS

Ihre Gastgeber: Riek Fritter und Cyril Ackermann, Talstrasse 3, 7270 Davos Platz
Telefon 081 414 97 97, Fax 081 414 97 98
www.bahnhof-terminus, hotel@bahnhof-terminus.ch

(Zum goldenen Dache!) **VELLINERSTUBE** **Fonduestübli**



Brauerei-Kombi Davos Monstein



Last beer stop before heaven!
**MONSTEINER
BIER**
DAVOS

Besuchen Sie mit der RhB und dem Postauto die höchstgelegene Brauerei Europas.

Ein Erlebnis der besonderen Art. Fahren Sie mit der kleinen Roten zum Höhepunkt und zu Ihrem last beer stop before heaven.

Ob Bier- oder Brauseminar, ob Brauer-Apéro oder Brauerschmaus Sie erleben in jedem Fall einen unvergesslichen Tag. Zum Bsp. unser Brauerei-Kombi inkl. An- und Rückreise, Bierseminar, Degustation und einem kleinen Erinnerungsgeschenk.

Auf Wunsch kehren Sie ein zu einem köstlichen Brauerschmaus in der Braustube Ducan. Gruppen ab 10 Personen täglich möglich. Individualgäste jeweils dienstags und freitags. Das Brauerei-Kombi erhalten Sie an jedem Bahnschalter der RhB und SBB-Schalter Chur und Landquart. Weitere erlebnisreiche Angebote finden Sie unter www.biervision-monstein.ch.



BierVision Monstein AG
Brauerei, 7278 Davos Monstein
Tel. 081 420 30 60, Fax 081 420 30 61
brauerei@biervision-monstein.ch, www.monsteiner.ch

Ausstellung
Brückenbau



Im Hotel Bellevue, in Wiesen bei Davos

... und Ausstellung
zum Bahnbau
Davos-Filisur

Die Ausstellung
kann täglich während
den Öffnungszeiten
des Hotels
besichtigt werden.
Donnerstag Ruhetag

Samstag-Nachmittag
ab 15 Uhr
(oder auf Anfrage)
Führung duch die
Ausstellung und
über den Wiesner Viadukt


BELLEUVUE

Hotel-Restaurant

WIESEN BEI DAVOS

Telefon 081 404 11 50
Fax 081 404 16 96
www.bellevuewiesen.ch
bellevuewiesen@spin.ch

alpingehärtet



schutzfilisur

100 Jahre

Schutz Filisur | Alpin Gartencenter
7477 Filisur | Tel. 081 410 40 70
E-Mail: gartencenter@schutzfilisur.ch
www.schutzfilisur.ch

Schutz Filisur | Gartenbau Sportplatzbau
7477 Filisur | Tel. 081 410 40 90
E-Mail: gartenbau@schutzfilisur.ch
www.schutzfilisur.ch

Die Gärtner Graubündens.



26. Oktober 2005 in Filisur: Interessenten zeigte der zukünftige Präsident der IGZL, Koni Zingg (Mitte, rote Jacke), mit einem Extrazug und fachkundigen Erläuterungen die Eisenbahnlinie beim Wiesner Viadukt (unten rechts).

links unten: Peter Gysi mit seinem Modell des Lehrgerüsts zum Wiesner Viadukt.

VON ELFRIEDE TH. M. VIRCHOW

IG Zügen/Landwasser gegründet

Am 23. November 1908, also vor etwas mehr als 100 Jahren, war der imposante 210 Meter lange Wiesner Viadukt vollendet. Vor dem Rüfengelände des Muchettas wölbt er sich in 88 Metern Höhe über dem Landwassertal. Mit seinen formschönen, steinernen Bögen, die heute wie gewachsen in der wilden Landschaft erscheinen, bildet er den architektonischen Höhepunkt an der Bahnstrecke Davos–Filisur. Zwei Jahre nur währte seine Bauzeit im schwierigsten Gelände.

RhB-Landwasserlinie im Blickfeld

Nun nach 100 Jahren haben drei Männer, Andreas Palmy, Konrad Zingg und Geni Rohner es sich zum Ziel gesetzt,

die RhB-Landwasserlinie, die wichtige Anschlussstrecke zur Albula-Linie, die als Unesco-Weltkulturerbe zu Ansehen und Ehren gekommen ist, in ihrer Gleichwertigkeit ins Blickfeld zu rücken. Doch die Einmaligkeit der unwegsamen Landschaft und darin die kühne Führung einer frühen Eisenbahnlinie erlebt nur der, der den Zug benutzt oder entlang der Bahnlinie wandert.

Am 1. November 2008 hat sich die Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser als Verein IGZL statuiert, präsidiert von Konrad Zingg, dem langjährig verantwortlichen Ingenieur der RhB-Landwasserstrecke, begleitet von Andreas Palmy, Armin Kauflin, Philipp

Bärtschi und Sigi Ritter. In ihren Händen liegt auch die Mitgestaltung der Jubiläumsfeier zum 100sten Geburtstag der RhB-Landwasserlinie, die die Rhätische Bahn für den 4./5. Juli 2009 plant. Der Anschluss der IGZL an *historic RhB* verleiht dem Verein die gebührende Bedeutung.

Die Gründungsversammlung endete mit einer musikalisch umrahmten kleinen Erinnerungsfeier auf dem Bahnhof Wiesen, wo Jürg Conzett (Ing. ETH/SIA) im schönsten Herbstsonnenschein vor Peter Gysis neuem Modell von Richard Corays Lehrgerüst zum Wiesner Viadukt einen historischen Rückblick auf dessen schwierige aber interessante Erstellung bot.







Selbst die Anreise nach Stuls/Stugl erfolgte in Wagen der gleichen Zeitepoche, was vom Servierpersonal artistische Servierkünste abverlangte.

VON GENI ROHNER

Fotogener Zeitsprung in Stuls

Ein kleines Juwel an der Albulalinie ist die Station Stugl/Stuls. Sie entstand aus der Notwendigkeit, die Strecke zu unterteilen, damit sich zwei Züge zwischen Filisur und Bergün kreuzen konnten. Somit kam der Weiler Stugl/Stuls zu einem eigenen Bahnhof mit Kreuzungsstelle. Das Dorf liegt übrigens auf einem sonnigen Plateau über dem Albulatal 300 Höhenmeter höher als der Bahnhof. Bei Betriebsbeginn lebten die Bahnhofsvorstands- und Wärterfamilien mehr oder weniger als Selbstversorger in den heute noch intakten und unveränderten Gebäuden. Bis in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts war Stuls durch RhB-Personal bedient.

Unesco-Medienreise

Anlässlich der Unesco-Medienreise besuchten am 5. September 2008 rund 150 Medienschaffende aus 23 Ländern mit einem Sonderzug aus dem Engadin kommend diesen verträumten Ort im Albulatal. Für die Gäste wurde mit der Inszenierung «Die Zeit ist stehen geblieben» der Stulser Alltag, wie er sich kurz nach der Eröffnung der Albulabahnlinie im 1903 abgespielt haben dürfte, vorgeführt. Unter der Regie von Philipp Lenz aus Cazis weckten rund 60 Schauspieler und Statisten aus dem Domleschg, dem Albulatal und dem nahen Engadin den kleinen Weiler aus seinem Dornröschenschlaf. An dieser Aufführung waren alle Generationen vertreten – der Jüngste zählte knapp 12 Monate, während der Holzschnitzer schon über 90 Jahre auf dem Buckel hatte. Die verschiedenen Alltagsszenen brachten Leben ins «Freilichtmuseum». Unzählige Foto- und Filmsujets wurden den Medien präsentiert.

18 Kinder und viele Berufe

Von Hand wuschen die Frauen am Brunnen ihre Wäsche; wobei auch der obligate Schwatz wie auch das gemeinsame Singen nicht fehlten.

Der Lehrer unterrichtete in der ehemaligen Arbeiterbaracke aus dem Bahnbau die 18 Kinder der drei Bähnlerfamilien. Eine ältere Frau spann mit dem alten Spinnrad Wolle. Eine andere Gruppe war mit dem Heuen beschäftigt. Der Geissenhirt trieb seine Tiere auf die Weide. Und sehr speziell war, dass Stuls nach jahrelanger Abwesenheit für einige Stunden wieder einen Stationsvorstand hatte!

Die zahlreichen Kostüme und verschiedenen Utensilien stammten aus den Anfangsjahren des letzten Jahrhunderts, aus dem Bergüner Heimatmuseum und aus Privatbesitz. Selbst der Erlebniszug, mit dem die Gesellschaft anreiste, verfügte auch über einige Wagen aus der gleichen Zeitepoche.

Für die Gäste gab es Kaffee vom offenen Feuer sowie ein Dessertbuffet vom



Für einmal wurde im Bahnhof von Stuls/Stugl wieder der Abfertigungsstab geschwungen.

Heuwagen. Man hätte noch lange an diesem verträumten Ort verweilen können, doch das Reiseprogramm drängte und mit der Abfahrt des Sonderzuges erfolgte auch wieder der Zeitsprung in die Gegenwart.



Wie vor 100 Jahren:
gelber
Personenzug
beim Lago Bianco.

unten:
Andreakreuz,
Gletscher,
Eisenbahn,
Idylle im Herbst
2008 auf der
Alp Grüm



VON GENI ROHNER

Vorschau 100 Jahre Bernina-Linie

In 2 Stunden 1824 Höhenmeter

In vierjähriger Bauzeit entstand zwischen dem Engadin und dem Veltlin ein Eisenbahnprojekt, welches auch im heutigen hoch technisierten Zeitalter immer noch grosse Bewunderung auslöst. Mit wenigen Tagen Verspätung auf das Bauprogramm wurde am 5. Juli 1910 der durchgehende Betrieb von St. Moritz nach Tirano aufgenommen. Eine neue Touristenattraktion ist entstanden. Die Adhäsionsbahn, die in weniger als zwei Stunden über 1800 Höhenmeter bewältigt (von Tirano bis Ospizio Bernina bzw. von 429 Metern auf 2253 Metern über Meer), gehörte fortan zu den Highlights Graubündens. Mit der Aufnahme der Berninalinie (zusammen mit der Albulalinie St. Moritz–Thusis) am 8. Juli 2008 ins Unesco-Weltkulturerbe werden diese technischen Pionierleistungen nun auch gebührend gewürdigt.

Zu viele Gäste an der Einweihung

Ähnlich wie bei der 1903 eröffneten Albulabahn war auch auf der neuen Berninalinie ein gewaltiger Ansturm an Gästen zu verzeichnen. Am Eröffnungstag wollten über 1500 Passagiere die höchste Bahntransversale der Alpen entdecken! Bedingt durch die technischen Einschränkungen, namentlich

der Gleichstrom von damals nur 750 Volt und Steigungen von bis zu 70 Promille, konnte die Nachfrage bei weitem nicht gedeckt werden.

Monat für Monat Arrangements

100 Jahre nach der durchgehenden Betriebsaufnahme wird die Berninalinie erneut in den Mittelpunkt Graubündens gerückt. 2010 präsentiert sich die Jubiläumsbahn Monat für Monat, vom Januar bis Dezember, unter einem bestimmten Motto. Die Marketing-Ver-

antwortlichen der Rhätischen Bahn haben sich einiges einfallen lassen. Geplant sind Arrangements für Kulturliebhaber, Naturfreunde, Bahnfans, Familien, Gourmets, Wanderer, Historiker, Faulenzer, Italiener und Einheimische. Ein ereignisreiches Jubiläumsjahr 2010 steht bevor. Informationen sind im Verlaufe des Sommers 2009 unter www.historic-rhb.ch abrufbar. Die Leser dürfen sich jetzt schon auf ein spannendes Bernina-Jubiläumsjahr 2010 freuen!





Dank *historic RhB* ist die Rhätische Bahn in der glücklichen Lage, den Besuchern des Bernina-Jubiläums 2010 markante, historische Lokomotivtypen mit passendem Wagenmaterial präsentieren zu können:

Die gelben Triebwagen

Die Triebwagen ABe 4/4 Nr. 30 und Nr. 34 von 1911 bzw. 1908 wurden durch die Rhätische Bahn mit ihrer ursprünglichen Farbgebung und Beschriftung versehen.

Bernina-Krokodil

Die Lok Ge 4/4 Nr. 182 mit Baujahr 1928, im Sommer 1999 aus Frankreich zurückgeholt, wird wieder in Stand gestellt. Mit den ersten Probefahrten rechnet man im Verlaufe des Jahres 2009.



360° Parade Bernina Sound & Light



Beim berühmten Kreisviadukt Brusio wird eine «360° Parade Bernina» mit Triebfahrzeugen und Rollmaterial aus allen Zeitaltern präsentiert. Vom neuesten futuristischen Zweitstromtriebzug aus dem Jahre 2009 bis zum ersten Triebwagen aus dem Jahre 1908 werden somit alle Lokgenerationen vertreten sein. Ja, die verantwortlichen Organisatoren schrecken selbst davor nicht zurück, das «Bernina-Ungeheuer» für einmal aus seinem Sommerschlaf zu wecken. Ohne Zweifel wird die Dampfschneeschleuder Xrotd 9213 aus dem Jahre 1910 zu den Hauptattraktionen dieses Happenings zählen.



100 Stunden Bernina

16.–19. September 2010

Während 100 Stunden die 100jährige Berninalinie mit ihren Schönheiten, den verschiedenen Kulturen und bahntechnischen Pionierleistungen entdecken! Ein abwechslungsreiches Reiseprogramm für den passionierten Eisenbahnfreund. Einsteigen und geniessen – attraktive Züge kommen ins Rollen:

- Bahnsafari mit dem Bernina-Krokodil
- Panoramafahrt mit dem Bernina-Express
- Alpine Classic Bernina Express
- Historischer gelber Berninazug
- «360° Parade Bernina»
- Im offenen Aussichtswagen über die höchste Bahntransversale der Alpen
- Sonderzug über die Gotthardstrecke mit einer legendären Schnellzug-Dampflokomotive
- Fotobusse an einzelnen Tagen
- Übernachtungen in guten Mittelklasshotels im Val di Poschiavo
- Abendfahrt über die Bernina im Panorama-Sonderzug (inkl. Abendessen)
- Halbpension während den vier Tagen

Weitere Informationen sind im Herbst 2009 erhältlich (www.historic-rhb.ch).



RhB UNESCO Welterbe Pass

Der Bahnbrechende



**Inklusive freie Fahrt von Thusis
bis Tirano mit Reiseführer**



Ein Welterbe, das bewegt

Die „Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina“ ist die wohl schönste Verbindung von Nord und Süd. Profitieren Sie vom Kombi-Angebot und erfahren Sie das Welterbe mit dem RhB UNESCO Welterbe Pass.

Beratung / Reservation / Verkauf

An jedem bedienten RhB-Bahnhof oder bei:
Railservice, Tel +41 (0)81 288 43 40, railservice@rhb.ch



100 Jahre Berninabahn: Bahn – Mensch – Natur

Der Wettbewerb ums schönste Bild

Die Berninalinie feiert im 2010 ihr 100-Jahr-Jubiläum:
Am 5. Juli 1910 wurde der durchgehende Betrieb von St. Moritz bis Tirano aufgenommen.
Aus diesem Anlass führt der Dachverein *historic RhB* einen Wettbewerb um das schönste Bernina-Bild durch.

Gesucht werden historische und/oder aktuelle Aufnahmen zum Thema «Berninalinie».

Es locken attraktive Preise.

Kategorien

- Historische Aufnahmen oder Bilder aus den Jahren 1906 bis 1980
- Aufnahmen und Bilder ab 1981

Anzahl Bilder

Pro Teilnehmer und Kategorie sind maximal 5 Einzelbilder (schwarz-weiß oder farbig) zugelassen.
Die Bilder müssen in elektronischer Form eingereicht werden.

Einsendung der Bild-CD

Pro Kategorie und Teilnehmer ist eine separate CD einzureichen. Zusätzlich sind folgende Angaben auf einem separaten Blatt aufzuführen:

1. Name, Vorname, Geburtsjahr und genaue Adresse des Teilnehmers
2. Anzahl der eingereichten Bilder
3. Bildlegende mit Bildtitel, Datum der Aufnahmen (wenn bekannt)
4. Bei Scans und Fotografien von Gemälden, Postkarten usw. sind der Name des Künstlers/Fotografen zwingend aufzuführen
5. Jede Bild-CD ist mit Name und Kategorie des Teilnehmers zu beschriften
6. Durch die Unterschrift akzeptiert der Teilnehmer die Wettbewerbsregeln (diese können unter www.historic-rhb.ch eingesehen oder bei untenstehender Adresse angefordert werden)

Die Bild-CDs sind in guter Verpackung bis spätestens 30. November 2009 einzusenden an:

historic RhB
Fotowettbewerb
Postfach
7002 Chur



Seltene Begegnung zweier Dampfloks im Unterengadin.



VON GENI ROHNER

Wenn Topmanager Ziegen hüten

Nicht schlecht staunten 70 Manager einer deutschen Chemiefirma, als sie am 22. Oktober 2008 zu einem «RhB-Workshop» im Depot Samedan antreten mussten. Während eines Tages erhielten die Teilnehmer einen Einblick hinter die Kulissen eines Bahnbetriebes. Sie wurden in zwei Teams eingeteilt, in die Vorbereitungen «ihres» Zuges mit einbezogen und mussten verschiedene, originelle Teamaufgaben lösen.

Pro Team ein (Dampf-)Zug

Dabei wurde das Rad der Zeit um einige Jahrzehnte zurück gedreht; man schrieb den 22. Oktober 1918. Es wurde also ein Betriebsablauf simuliert, wie er sich vor 90 Jahren bei der RhB abgespielt haben dürfte. Geplant war die Führung zweier Dampfzüge in zwei Gruppen mit Nebenaufgaben von Samedan nach Scuol. In einem Theorie-

block wurden den Teilnehmern vorerst die elementarsten Grundbegriffe einer Eisenbahn vorgestellt: Wie sieht ein grafischer Fahrplan aus? Wie viele Wagen können dem Dampfzug angehängt werden? Wie werden die Wagen zusammengehängt und wie gebremst? Auch die Nebenaufgaben wurden formuliert: Zufuhr von zwei Güterwagen an einen bestimmten Bahnhof. Ferner war an einigen Bahnhöfen Milch ein- und auszuladen und als besonders knifflige Aufgabe der Ein- und Ausladung von 50 Ziegen durchzuführen. Für alle Nichtbauern wohl eine kuriose Aufgabe.

Um das gesteckte Ziel, den Endbahnhof Scuol rechtzeitig zu erreichen und alle gestellten Aufgaben erfüllen zu können, war von allen Teilnehmern höchste Konzentration gefordert.

Für die Umsetzung stand jedem Team ein Zug mit einer der Dampfloks G 4/5

«Albula» und «Engiadina», ein Gepäckwagen, ein alter Drittklasswagen mit Holzbänken sowie je drei Güterwagen zur Verfügung.

Bewertung der Leistungen

Jedes Team startete mit den gleichen Voraussetzungen und Aufgaben. Zwei «Inspektoren» der RhB beobachteten das ganze Geschehen und beurteilten am Schluss die Leistungen.

Für alle Beteiligten war dieser RhB-Workshop unvergesslich und einmalig. Es wurden Aufgaben gelöst, die nur mit einem Team umgesetzt werden konnten. Gleichzeitig wurde einiges über die grösste Meterspurbahn der Alpen vermittelt. Manch einer wird wohl wieder einmal zurückkehren, um dann ohne Hektik und Stress im modernen Panoramawagen Graubündens Bergwelt zu geniessen.

v.l.n.r.:
Mitglieder
vom Team
«Engiadina»
bei der
Ausarbeitung
des grafischen
Fahrplans.

«Dass uns ja nicht
eine Ziege davon-
rennt!»





Ins rechte Licht gerückt bilden die Fahrzeuge aller Generationen eine magische Kulisse.

VON GENI ROHNER

Das Depot als magisches Eventlokal

Es spricht sich herum: Anlässe in ungewohnter Umgebung bieten prickelnde Überraschungen, die bei den Teilnehmern noch weit über den Event hinaus im Gespräch bleiben. Und wenn das kulinarische Angebot die Gaumen der Gäste kitzelt, ist die Überraschung perfekt. Veranstaltungen in prunkvollen Festsälen, gestylten Kongresshallen oder dröhnenden Festzelten sind be-

kannt und können unter Déjà-vu abgebucht werden. Die Suche nach Alternativen ist nicht einfach. Doch es gibt Eventlokale, die nicht alltäglich sind und von denen man noch lange spricht. Eine Betriebswerkstätte der Rhätischen Bahn, zwischen geschichtsträchtigen Schienenveteranen und modernen Lokomotiven, verleiht jedem Anlass eine besondere Atmosphäre.

Die RhB durfte schon mehrmals verschiedene illustre Gesellschaften von 50-400 Personen in ihren verschiedenen Lokdepots in Landquart, Samedan und Poschiavo empfangen. Dabei versteht es sich von selbst, dass die Gäste zu diesen originellen Eventlokalen mit einem besonderen Erlebniszug anreisen, wie z.B. auf dem Bild in der unteren, linken Ecke.



Erlebnisfahrten mit historischen Zügen.



Historic

■ **Mit dem Schnellzug 1920 entlang der Seelinie – 25. April 2009**

Mit der Lokomotive De 4/4 und der historischen Komposition aus dem Jahre 1920 entdecken Sie die Ostschweiz. Die Reise startet in Rorschach und führt über Winterthur, Schaffhausen in das verträumte Städtchen Stein am Rhein. Nach einem feinen Mittagsmenu am Rhein geniessen Sie die wunderbare Aussicht entlang der Seelinie am Bodensee.

■ **Im TEE zum Markt in Domodossola – 16. Mai 2009**

In der Ikone der Luxuszüge, dem komfortablen Trans Europ Express «Gottardo», führt Sie die Reise von Bern über den Lötschberg und die Simplonstrecke nach Domodossola, wo reges Markttreiben und italienische Lebensfreude herrscht! Die Rückfahrt führt durchs Wallis und entlang des Genfersees. Lassen Sie alte Zeiten wieder aufleben!

■ **Im Salonzug zum Dampffestival nach Bouveret – 21. Juni 2009**

In den bequemen «Bundesratswagen» aus den 1960er Jahren geht die Reise ans internationale Dampf-Festival nach Bouveret. Im Swiss Vapeur Parc können Sie bis zu sechzig Dampf-, Elektro- und Benzin-Hydraulik Lokomotiven bestaunen. Auf einer abwechslungsreichen Strecke geniessen Sie die Rückfahrt in den ehemaligen Wagen der «gehobenen Klasse».

■ **3-Seenfahrt mit dem Dampfzug – 19. Juli 2009**

Erleben Sie einen Sonntagsausflug der exklusiven Art! Gemütlich dampft und stampft die Dampflokomotive B 3/4 mit der historischen Komposition aus dem Jahr 1930 den drei Seen entlang. Geniessen Sie das stilgerechte Reisen mit Sitzplätzen in erster, zweiter und dritter Klasse wie anno dazumal.

Weitere Informationen erhalten Sie an Ihrem Bahnhof, beim Rail Service 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) oder unter www.railaway.ch/erlebnisfahrten



Der leidenschaftliche Kenner und Sammler von Draisinen, Christoph Berger aus Disentis, wie er die Unesco-Lok anlässlich des Churer Bahnhoffests 2008 abgeschleppt.

VON GENI ROHNER

Draisinen bei der Rhätischen Bahn

Draisinen sind kleine Schienenfahrzeuge, die mittels Handhebeln, Pedalen oder Motörchen fortbewegt werden. Die

nicht motorisierten Draisinen der Rhätischen Bahn dienten der Frühkontrolle der Bahnanlagen und wurden auf allen Strecken eingesetzt, die besonders den Naturgewalten ausgesetzt waren.

Dank baulichen Massnahmen am Trassee und dessen Umgebung konnte ab 1993 auf die Kontrollfahrten zur frühen Morgenstunde verzichtet werden.

Handhebel-Draisinen

Von 1895 bis 1913 hat die RhB acht Draisinen mit Handschwinghebel, einige davon mit gleichzeitig möglichem Fusantrieb, erworben.

Dreirad-Schienenvelos

Zwischen 1920 und 1925 dürften sechs Dreirad-Draisinen beschafft worden sein (zwei Räder auf einem, und ein Rad auf dem anderen Gleis). Sie dienten dem rationelleren Kontrollieren auf den ebenen Streckenabschnitten der Rhätischen Bahn. Durch die leichte Bauweise konnte das Fahrzeug von einer Person problemlos vom Gleis gehoben werden. Das Fahrzeug hatte nur einen Gang. Die Karbidlampe des Streckenwärters konnte dank einer Halterung mitgenommen werden.

Fahrrad-Draisinen

Die ersten Vierrad-Draisinen wurden 1928 beschafft. Ihre einfache Konstruktion wies nur eine Rücktrittbremse auf.

Condor-Draisinen

Eine grössere Anzahl von vierradrigen Fahrrad-Draisinen wurde ab 1943 bei der Firma Condor in Courfaivre im Jura beschafft. Die Draisinen hatten noch schmale Räder aber neu vier Fahrrad-Trommelbremsen und ein Dreigang-Getriebe. In den Jahren 1948 und 1956 wurden Draisinen nachbestellt.



Mit der Einführung der elektrischen Sicherheitsanlagen mussten die 1966 neu gelieferten Draisinen isoliert werden. 1971 wurden die letzten vier Draisinen von Condor an die Rhätische Bahn geliefert.





«Kulinarische Highlights» auf Graubündens Schienen

RailGourmino swissAlps AG ist die erfrischende Bahngastronomie auf der RhB, der MGB und in den Glacier Express Zügen. Ein umfangreiches Angebot aus frischen regionalen Produkten, sowie Freundlichkeit und Fachkompetenz sind das oberste Credo. Dem Gast soll ein besonderes Ess- und Reiseerlebnis geboten werden.

Nostalgie statt Moderne
Ein Schmuckstück auf Schienen stellen die royalblauen «Gourminos» dar. Im Stil der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts, mit goldschimmernden Brokatüberzügen und edler Kirsch-

baumholzverkleidung, sind diese Speisewagen weltweit bekannt und überaus beliebt.

Ob Sie sich für einen ausgiebigen Brunch, ein traditionelles 3-Gang Menu oder ein auserlesenes Gourmet-Dinner bei Kerzenlicht entscheiden, sämtliche Gerichte werden ausnahmslos frisch und mit besten Zutaten direkt auf dem Zug gekocht und mit einem Lächeln serviert.

Extragenuss mit Extrafahrten
Geniessen Sie die beliebten Extrafahrten im 2009 wie z.B. die «Spargelfahrt», «5 Kontinente und ihre Weine»,

«Pasta Basta», «Das Veltlin zu Gast im Panoramazug ins Engadin», «4 Jahreszeiten Fahrten», «Wild durch Graubünden», «Buurametzgeta» oder die «Gourmet-Rundfahrt». Die Plätze sind limitiert, eine frühzeitige Reservation ist empfehlenswert.

Die Railbar bringt's an den Sitzplatz

Unser Railbarservice serviert süsse und salzige Snacks, kalte und heisse Getränke sowie auf Vorbestellung feine kalte Lunches wie z.B. «ein kleines Frühstück», «Roastbeef», «Pouletsalat mit Früchten» oder eine «Bündner Lunchbox». Und wie wäre es mit einem heissen «Pannino Prosciutto crudo» im Bernina Express ? Dazu einen feinen «Wiener Kaffee» oder einen «Latte macchiato»!

Detailangaben unter: www.rgswissalps.ch/ Erlebnisfahrten Graubünden

Wir beraten Sie gerne ausführlich und kompetent. Steigen Sie ein und seien Sie unser Gast. Wir freuen uns auf Sie!

**railgourmino
swissAlps**

Tel. +41 (0)81 300 15 15, Fax +41 (0)81 300 15 16
sales@rgswissalps.ch
www.rgswissalps.ch

Für die schönsten Momente

Neben einer wunderschönen Landschaft, unserer Gastfreundschaft und einem vielseitigen Angebot für die Freunde der Rhätischen Bahn verwöhnen wir Sie mit kulinarischen Köstlichkeiten aus unserem Land. Für Sie neu inszeniert und aufgelegt: **„Andy's Erlebniswochen“** – zu jeder Jahreszeit individuelle Bahn-Erlebnismomente mit Andreas Jenny!

HOTEL
★★★★

Dischma
DAVOS

Familie A. Jenny · Direktion · Promenade 128 · CH-7260 Davos Dorf
Tel. 081 410 12 50 · Fax 081 416 32 88 · www.dischma.ch · hotel@dischma.ch

Agenda der Bündner Kulturbahn

Für Sternstunden auf Bündner Schienen vom 1. Jan. 2009 bis zum 31. Dez. 2009

100 Jahre Davos–Filisur

Anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums der Rhätischen Bahn im 1989 erfolgte auf der Linie Davos–Filisur eine Zugparade der Superlative, von der heute noch zahlreiche Eisenbahnfreunde schwärmen. Seither sind 20 Jahre vergangen und die Organisatoren des Jubiläumswochenendes planen eine Neuauflage dieser beliebten Lok- und Fahrzeugparade. Von der ersten, historischen Zugformation der ehemaligen «Landquart Davos Bahn» bis hin zum modernsten Glacier Express sind alle Generationen vertreten.



Neben Personenzügen werden an dieser Veranstaltung auch Güter- und Sonderzüge dem Publikum präsentiert. Den Besuchern der Parade wird die Möglichkeit geboten, mit den Jubiläumszügen (ausser mit den Bau- und Sonderzügen) von einem Festplatz zum andern zu fahren.

Nachstehend sind einige mögliche Zugformationen (noch unverbindlich) aufgeführt, die zwischen Davos und Filisur eingesetzt werden sollen.

Züge am laufenden Band

Samstag/Sonntag, 4./5. Juli 2009

1889–1900: Zug der Epoche «Landquart Davos Bahn»
Dampflok G 3/4 «Rhätia» Nr. 1, C 2012, K1 5615, N 1513/20

1900–1910: Personenzüge aus der Jahrhundertwende
Dampflok G 4/5 «Albula» 107, D 4052, A 1102, B 2060, 3-4 G
Dampflok G 4/5 «Engiadina» 108, 3 B 2245-47

1910–1920: Übergang zum elektrischen Betrieb
Ge 2/4 222 und «Rhätia» in Kombination
Ge 4/6 353, in Kombination mit «Albula»

1920–1930: Belle Epoque und Expresszüge
Ge 6/6 I, D 4051, 4 As 1141-1144

1930–1940: «Fliegender Rhätier»
ABe 4/4 501, A 1251, B 2302, 2303

1940–1960: Leichtstahlzug
Ge 4/4 I, D 4204, 3 B 2321-2330

1960–1970: Erster Güter-Kombiverkehr
Ge 6/6 II, Lb und Sb mit Wechselbehältern

1971–2009: Pendelzug im Vorortsverkehr
Be 4/4, 2 B 2411 ff + ABDt 1711 ff

1970–1980: Modernisierter Zug
Ge 4/4 I, mit 1 A II, 1 B I und BDt 1721ff

1973–2009: Thyristortechnik und Einheitswagen II
Ge 4/4 II, D 4219ff, 3 B II, 2 A II

1990–2009: Neueste Generation
Ge 4/4 III, 3 B IV und 2 A IV

1990–2009: Expresszug mit Panoramawagen
Bernina Express 2000, Glacier Express 2006

Güter- und Sonderzüge

Railrider
Autozug Albula
Gourmet-Zug
Bau- und Fahrleitungszüge u.a. mit Xmf 6/6 g2020 mit diversen Kran-, Bau- und Schotterwagen
Diverse Güterzüge mit Holz, Zement, Kehrlicht, Container usw.
Draisine

Detaillierte Informationen sind ab April 2009 unter der Website www.historic-rhb.ch abrufbar.

Gastzug


Während der Lokoparade kommt der Nostalgiezug der Matterhorn-Gotthard-Bahn mit dem roten «BVZ-Krokodil» zum Einsatz. Reise ab Brig zu den Paraden und zurück möglich!

ZRT Zermatt Rail Travel AG, Oberer Saltinadamm 2, CH-3902 Brig-Glis
Tel. +41 (0) 27 922 70 00 Fax +41 (0) 27 922 70 07



Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
1	1 «Gourmino»: Vier Jahreszeiten «Winter»	1 «Schnee und Eis» Dampfleuder Bernina	1	1	1
2	2	2	2	2	2
3	3	3 <i>Dischma</i> DAVOS Bahnwoche für Gäste Hotel Dischma, Davos: «Weiss Gipfeltreffen in bunten Zügen - Winterträume werden wahr»	3	3	3
4	4	4	4 «Gourmino»: Vier Jahreszeiten «Frühling»	4	4
5	5 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	5 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	5	5	5
6	6	6	6	6	6
7	7	7 GV Freunde der Schmalspurbahnen	7	7	7 Dampfzug Surselva
8	8 «Schnee und Eis» Dampfleuder Bernina	8 «Gourmino»: Das Beste von Toulouse-Lautrec	8	8	8 «Gourmino»: Von Zitronen und Orangen
9	9	9	9	9	9
10	10 Vollmondfahrt	10	10	10 Dampfzug «Davoserrundfahrt»	10
11 Dampffahrt Engadin «Gourmino»: Sonntag im Panoramazug Vollmondfahrt	11	11 Vollmondfahrt	11	11	11
12	12 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	12 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	12	12	12
13	13	13	13 «Gourmino»: Osterfahrt	13	13
14	14	14	14	14	14 Bahnhoffest Bonaduz
15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17
18 «Gourmino»: Sonntag im Panoramazug	18	18	18	18	18
19	19 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	19 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	19	19	19
20	20	20	20	20	20 «Gourmino»: Pasta? Bastal
21	21	21 GV Club 1889 in Samedan	21	21	21
22	22	22 «Gourmino»: 5 Kontinente und 5 Weine	22	22	22
23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24 «Gourmino»: Spargelfahrt	24
25	25	25	25	25	25
26 «Gourmino»: Das Veltlin zu Gast bei der Rhätischen Bahn	26	26 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	26	26	26
27	27	27	27	27	26 Alpine Classic Pullman Express: St. Moritz-Zermatt-St. Moritz
28	28	28	28	28	27
29	29 «Gourmino»: Kulinarische Fahrt Arosa-Chur-Arosa	29 GV Verein Dampffreunde der RhB in Untervaz. Sonntag: traditioneller GV-Ausflug.	29	29	28
30	30	30	30	30 GV Verein pro Salonwagen RhB auf der «Hohentwiel» (Bodensee)	29 Bahnwoche für Gäste Hotel Dischma, Davos: «Abenteuerlust und Technik»
31	31	31	31	31	30



Juli

- 1
- 2 
- 3 RhB-Fotowanderwoche mit Peter Pfeiffer
- 4 **Feiern 100 Jahre Filisur-Davos**
- 5 MGB-Nostalgiezug Brig-Davos (2.-3. Juli) Davos-Brig (6.-7. Juli)
- 6
- 7
- 8 **Sounds Good Jazzfestival Davos**
- 9
- 10
- 11 «Gourmino»: Vier Jahreszeiten «Sommer»
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17 **Alpine Classic Pullman Express: St. Moritz-Zermatt-St. Moritz**
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30

August

- 1 «Gourmino»: National/International
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 **Vollmondfahrt**
- 7 **Alpine Classic Pullman Express: St. Moritz-Zermatt-St. Moritz**
- 8
- 9
- 10
- 11 
- 12 Bahnwoche für Gäste Hotel Dischma, Davos: «Eine Woche zum Dahinschmelzen»
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31

September

- 1
- 2
- 3
- 4 **4-Tages-Fahrt** 
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13 **Dampfzug «Davoserrundfahrt»**
- 14 «Gourmino»: Vier Jahreszeiten «Herbst»
- 15
- 16 
- 17 Bahnwoche für Gäste Hotel Dischma, Davos: «Graubünden von der arbigsten Seite»
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25 **Alpine Classic Pullman Express: St. Moritz-Zermatt-St. Moritz**
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30

Oktober

- 1
- 2
- 3
- 4 **Dampfzug Surselva**
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10 «Gourmino»: Bündner Gourmetfahrt
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31

November

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21 **10 Jahre Vereinalinie**
- 22 «Gourmino»: Puurametzgata
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29 «Gourmino»: Tafeln wie zu Grossvaters Zeiten
- 30

Dezember

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 **Dampfzug «Fahrt zum Samichlaus»**
- 6 **Dampfzug «Fahrt zum Samichlaus»**
- 7 **Adventsfahrt Verein pro Salonwagen RhB**
- 8 «Gourmino»: Samichlaus Brunchfahrt
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31 «Gourmino»: -Fahrt: «Silvesterfahrt»

Mitfahren statt nachfahren: Um den Erhalt und die Betriebseinsätze der Nostalgiezüge weiterhin sicherstellen zu können, müssen auch die Passagierzahlen in den erwähnten Sonderzügen stimmen! Es genügt leider nicht, nur mit dem Fotoapparat oder der Filmkamera entlang der Strecke zu stehen bzw. mit dem Auto den historischen Zügen nachzufahren. Deshalb unser Appell an alle Bahnfreunde: Kaufen Sie eine Fahrkarte, steigen Sie ein und genießen Sie Graubündens Landschaften. Auf allen Sonderfahrten sind spezielle Fotohalte vorgesehen.



Die Angebote im Überblick

Dampfzüge: Tagesfahrten

Von den 57 Dampflokomotiven, welche um die Jahrhundertwende bei der Rhätischen Bahn im Einsatz waren, haben vier den Sprung ins elektrische Eisenbahnzeitalter geschafft. Eine Fahrt mit dem Dampfzug gehört zu den eindrucklichsten Bahnerlebnissen überhaupt.

Reisestrecken: **Engadin** St. Moritz–Scuol Tarasp–St. Moritz
 oder **Rundreise** Chur–Samedan (Stiva retica), Samedan–Scuol-Tarasp (Dampfzug),
 Scuol-Tarasp–Chur (im Classic-Alpine-Pullman-Salonwagen) oder umgekehrt.
Surselva Landquart/Chur–Sumvitg-Cumpadias–Chur/Landquart
Davoser Rundfahrt Chur–Filisur–Davos–Landquart (oder umgekehrt)

| Erwachsene: CHF 80.– | 1/2-Preis-Abo : CHF 65.– | GA, RPG: CHF 55.– | Kinder 6–16 Jahre: CHF 30.–

Dampfschneesleuder

Schnee und Eis

Als ausgesprochene Gebirgsbahn ist die Rhätische Bahn im besonderen Ausmass den Naturgewalten ausgesetzt. Ein spektakuläres Erlebnis ist die Schneeräumung auf der höchsten Bahn-Transversale der Alpen. Erleben Sie den Kampf gegen die Schneemassen hautnah mit. Tagesfahrt ab Pontresina.

| CHF 269.–, keine Vergünstigungen | Für Kinder unter 10 Jahren nicht geeignet!

Rollende Restaurants «Gourmino»

Ein Schmuckstück auf Schienen stellen die royalblauen «Gourminos» dar. Im Stil der 30-er Jahre des letzten Jahrhunderts, mit feinen Brokatüberzügen und edler Kirschbaumholzverkleidung, sind die rollenden Restaurants weltweit bekannt und überaus beliebt. Ob Sie sich für einen ausgiebigen Brunch, ein traditionelles 3-Gang-Menü oder ein auserlesenes Gourmet-Dinner bei Kerzenlicht entscheiden, sämtliche Gerichte werden ausnahmslos frisch und mit besten Zutaten direkt auf dem Zug gekocht.

Jeden Monat werden verschiedene kulinarische Reisen angeboten!

| Je nach Programm ab CHF 55.– bis CHF 165.– |

Rollende Beizen für rauschende Familien-, Vereins- oder Firmenausflüge

«La Bucunada» und «Filisurer-Stübli»

Die zwei rollenden „Beizen“ wurden vom Club 1889 wieder auf Vordermann gebracht und präsentieren sich nun als beliebte Treffpunkt- und Barwagen. Diese gemütlichen Gesellschaftswagen lassen sich ideal einsetzen auf der Berninalinie sowie im Verbund mit historischen Zügen auch auf dem gesamten Streckennetz der RhB.

Vollmondfahrten

Bei Vollmond erleben: die Berninastrecke in einem Panoramawagen der Rhätischen Bahn. Bahnfahrt von St. Moritz/ Pontresina im Extrazug nach Alp Grüm. Nach dem Aperitif auf der Terrasse geniessen Sie einen Spanferkel-Plausch im Ristorante Alp Grüm und anschliessend bei Vollmond im abgedunkelten Zug durch die grandiose Bergwelt.

| Pauschal: Erwachsene: CHF 79.– | Halbtax: CHF 65.– | Gästeabo Oberengadin ink. ÖV: CHF 65.–

RhB-Fotowanderwoche mit Peter Pfeiffer

Wanderung mit dem bekannten Autor und RhB-Kenner zu den schönsten Fotopunkten auf der Linien Davos–Filisur und Prättigau. Teilnahme an der Jubiläumszugspareade eingeschlossen.

| Pauschal: ca. 1350.– | Anmeldung unter: www.peter.rhb@vtxmail.ch oder +41 (0) 79 218 73 41.

Information und Reservation



An allen Bahnhöfen der Rhätischen Bahn oder bei:

Rhätische Bahn

Rail-Service

Postfach 126

CH-7130 Ilanz

Tel. +41 (0) 81 288 43 40 Fax +41 (0) 81 925 35 09

www.rhb.ch

rhb.ilanz@bluewin.ch

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Bahnhof

7402 Bonaduz

Tel. Bhf. +41 (0) 81 641 1178

Mobil +41 (0) 79 610 4672

www.dampfvereinrhb.ch

Fax +41 (0) 86 079 610 4672

kundendienst@dampfvereinrhb.ch



Überfuhr-Zug der Lok Ge 4/4 182 nach Landquart auf der Alp Grüm, gezogen von Unesco-Werbelok.

Orientierung am Markt

Im Jahr 2003 war *historic RhB* als Dachverband gegründet worden, um die Interessen der verschiedenen Vereine zur Erhaltung des historischen Erbes der RhB zu koordinieren.

Hoffnungen und Pflichten

Die meisten Vereine erhofften sich durch diesen Dachverein mehr Beachtung in der Öffentlichkeit und damit vor allem mehr Finanzmittel aus den Schatullen von Gönnern und Sponsoren. Denn mit Freiwilligenarbeit und viel gutem Willen ist es nicht getan: Für die Restaurierung von Fahrzeugen müssen Ersatzteile neu erstellt, Werkzeuge und Material beschafft und Motoren und Apparaturen von Fachleuten geprüft und eingebaut werden. Das kostet Geld. Auch unsere Lieferanten haben Anspruch auf korrekte Bezahlung. Der Traum von einem Piano-Barwagen bleibt solange ein Traum, bis die für seine Realisierung benötigte Million zusammen ist. Für die Restaurierung des Trägerfahrzeuges und wesentliche Teile des Innenausbaus sind unsere Vereine nicht ausgerüstet.

Lehre aus der Vergangenheit

Aus dieser Situation ist folgende Lehre zu ziehen: Bei den beschränkten Mitteln, die uns zur Verfügung stehen, sind Restaurierungen prioritär für solche Fahrzeuge zu planen, für deren Einsatz am Markt die grösste Nachfrage besteht. Sie erbringen die höchsten Erträge und tragen damit auch zu ihrem Unterhalt bei.

Nächste Meilensteine

2009 oder 2010 könnte unsere Dampflokomotive «Heidi», die in Samedan liebevoll restauriert und für Ölfuehrung ausgerüstet wird, wieder dampfen und damit ein neues Kapitel in der Dampfgeschichte der Rhätischen Bahn einläuten. Ein grosszügiges Legat hat dies möglich gemacht! Und 2010 dürfte auch am Bernina das Krokodil 182 mit zwei gelben Zweiachswagen im Schlepp ihre Fans begeistern! Die kleine, aber liebevoll restaurierte historische Fahrzeugflotte ergänzt damit auf ihre Weise die übrigen bedeutenden frühen Repräsentanten des alpinen Tourismus in unserem Kanton.

RhB miteinbeziehen

Damit die beschränkten, weitgehend von privaten Gönnern stammenden Mittel für die Restaurierung und Erhaltung historischer Fahrzeuge richtig

Herzlichen Dank, Willy!

Mit diesem Editorial verabschiedet sich Willy Hochstrasser als Präsident von *historic RhB*. An der nächsten Generalversammlung wird er das Zepter in jüngere Hände übergeben. Im Namen aller Mitglieder der fünf Vereine von *historic RhB* danken wir dir, lieber Willy, ganz herzlich für die angenehme Zusammenarbeit.

(das Redaktionsteam)

eingesetzt werden, wird in der neuen Organisation *historic RhB* künftig ein Team von Spezialisten der Vereine und ein Mitarbeiter der RhB die verschiedenen Projekte vorbereiten und aufgrund der Marktchancen und der vorhandenen Ressourcen einem Leitorgan Antrag stellen. Dieser gemischte Führungsstab von RhB und *historic RhB* seinerseits wird die Verantwortung für die Strategie, das Angebot an historischen Fahrten und deren Ausgestaltung bezüglich Fahrzeugen, Qualität und Zusatzleistungen sowie Finanzierung übernehmen und aufgrund ihrer Beurteilung die Umsetzung auslösen.

Wertvolle Ergänzung im Angebot

Mit dieser neuen Organisation besteht Gewähr, dass das künftige Nostalgieangebot auf RhB-Gleisen einem Marktbedürfnis entspricht, ohne die RhB dem Verdacht auszusetzen, eine alpine Disney-Achterbahn zu sein oder als Museumsbahn wahrgenommen zu werden. Das Unesco-Label wird der Rhätischen Bahn weltweite Resonanz verschaffen und zweifellos neue Fahrgäste zuführen.

Wir sind stolz darauf, dass wir mit unserer kleinen, aber feinen historischen Flotte mithelfen können, die breite Nachfrage nach Erlebnisfahrten abzudecken und die Verankerung der ganzen RhB in der Bevölkerung zu vertiefen.

Willy Hochstrasser
Präsident *historic RhB*





Seit 2003 lenkt Willy Hochstrasser die Geschicke des Vereins *historic RhB* mit fast 1000 Mitgliedern. In diesen sechs Jahren wurden von den Mitgliedern der fünf angeschlossenen Vereine zahlreiche ambitionierte Vorhaben verwirklicht, wie z.B. in jüngster Zeit die Renovation des Bernina-Krokodils, die Umrüstung der Dampflok «Heidi» auf Ölfeuerung, die Restauration des Bernina-Wagens «Mesolcines» usw. Private und öffentliche Finanzquellen wurden erschlossen (Sponsorensuche), das interne Vereinsleben aktiviert sowie eine zukunftssträchtige Zusammenarbeit mit der RhB aufgeleitet. Last but not least konnten sechs Ausgaben der «Bündner Kulturbahn» realisiert werden.



Mit Begeisterung für historic RhB

Warum liegen dir und den Mitgliedern die historischen RhB-Fahrzeuge am Herzen?

Sie verkörpern Teile der Geschichte des Unternehmens RhB und damit auch des Tourismuskantons Graubünden.

Jedes Fahrzeug lässt uns Technik und Reisekomfort einer Epoche erleben. Nicht zu vergessen sind die historischen Gesellschaftswagen, welche Reisen, Genuss und Vergnügen in schöner Landschaft erleben lassen.

Was waren deine Höhepunkte der vergangenen sechs Jahre?

Ich bin immer wieder beeindruckt, mit welchem Engagement in unseren Vereinen gearbeitet wird. Jede Vollendung eines gesteckten Ziels ist ein Höhepunkt: der Bernina-Wagen BC 110, die Verkaufsstelle im Bahnhof Bonaduz, Baufortschritte bei der Bernina-Lok 182 und bei der Dampflok «Heidi». Erst nach der Vollendung von Projekten wagen wir wieder Neues.

Gibt es aus deiner Sicht wichtige Meilensteine für historic RhB?

Der Zusammenarbeitsvertrag mit der RhB, die Anerkennung als gemeinnützige Organisation, das Magazin «Die Bündner Kulturbahn» in bisher sechs gelungenen Ausgaben.

Was motiviert dich zu deinem Engagement?

Die Erhaltung historischer Werte der RhB ist eine schöne Aufgabe, fünf Vereine mit einem gemeinsamen Ziel zusammenzuführen,

so dass ein gemeinsamer Geist entsteht, eine dankbare. Die Zusammenarbeit mit den Vereinen war unterschiedlich intensiv. Man darf nie vergessen, dass wir eine Milizorganisation sind, deren Mitglieder ausschliesslich Freiwilligenarbeit leisten. Da ist den meisten von ihnen der eigene Verein mit seinen Problemen oft wichtiger als das Gesamtwohl von historic RhB.

Gab es auch Tiefschläge einzustecken?

Viele Ziele lassen sich nicht so schnell realisieren, wie wir eigentlich möchten. Da müssen wir einfach realistisch sein. Die finanziellen Möglichkeiten und die personellen Ressourcen setzen uns da klare Grenzen.

Wie ist die Akzeptanz und Wahrnehmung von historic RhB im Kanton Graubünden, in der Schweiz und im Ausland?

Wenn man die Beteiligung der Bevölkerung bei Publikumsfahrten mit Dampf oder bei anderen Nostalgiefahrten als Massstäbnahme, könnte man von einer grossen Akzeptanz im Kanton ausgehen.

Wir müssen aber auch hier realistisch sein. Die RhB positioniert sich in der Öffentlichkeit als moderne Bahn des 21. Jahrhunderts und nicht als Museumsbahn. Wir hingegen pflegen mit den historischen Zügen ein Nischenprodukt. Wenn wir dies gut machen, finden wir dafür im Kanton, in der Schweiz und in unseren Nachbarländern viele Freunde. Erinnert man sich an das Internationale Dampffestival vom Oktober 2006 mit sei-

nen 18'000 Besuchern, könnte man wirklich glauben, historic RhB sei auch in der Schweiz und im Ausland ein Begriff.

Aber ist es nicht so, dass wir sowohl mit den Dampffahrten als auch mit den übrigen historischen Fahrten als «RhB» wahrgenommen werden? Freuen wir uns darüber, dass wir damit nicht unwesentlich zum guten Image der RhB beitragen.

Kann historic RhB mehr Gewicht in der Öffentlichkeit verliehen werden?

historic RhB muss im Bereich Öffentlichkeitsarbeit noch aktiver werden und alle Gelegenheiten nutzen, sich zu positionieren. Dazu sind namentlich Inbetriebnahmen restaurierter Fahrzeuge geeignet, Berichte und Reportagen über Publikumsfahrten, aber auch eigentliche Inszenierungen technischer oder kultureller Art.

Alle unsere Vereine suchen ja immer neue Mitglieder und solche, die uns mit ihrem handwerklichen oder administrativen Können oder mit ihrem Netzwerk weiterbringen. Das historische Erbe der RhB will auch unsere Enkelkinder noch erfreuen.

Wie ist es eigentlich möglich, «Die Bündner Kulturbahn» mit einer Auflage von 30'000 Exemplaren gratis und erst noch ohne öffentliche Gelder herauszugeben?

Unser Magazin wird von Vereinsmitgliedern in der Freizeit redigiert und gestaltet. Für Druck und Vertrieb erhalten wir jedes Jahr tatkräftige Unterstützung durch die Südostschweiz Print AG. Das Magazin spricht neben den zahlreichen RhB-Freunden offen-



v.l.n.r.:
Willy Hochstrasser
als Lokführer von
historic RhB.
Für dieses Amt
braucht's ein beherztes
Zupacken, um in eine
«helle» Zukunft zu
steuern.
Gründungs-
versammlung von
historic RhB 2003
mit Vertretern der
Vereine, der RhB, der
Denkmalpflege und
SBB Historic.

bar sehr viele allgemein interessierte Leser an. Dies zeigen die vielen positiven Rückmeldungen. Für die Inserenten stimmt der return on investment oder sie wollen uns mit ihrem Inserat ihre Sympathie kundtun. Auf jeden Fall trägt sich die «Kulturbahn» seit der 1. Nummer finanziell selber! Allen Inserenten unseren besten Dank!

Ist die Zusammenarbeit von historic RhB mit der RhB gut?

Wie gesagt hat die RhB die Aufgabe und die Zielsetzung, mit modernem Rollmaterial und guter Leistung die Bedürfnisse des Alltags zu erfüllen und sich in der Bahnlandschaft einen Spitzenplatz zu sichern. Wir helfen mit, in diesem Markt Nischen abzudecken. Damit können wir gemeinsam erfolgreich sein. Mit der neuen Organisation sind die Weichen für eine noch bessere und erfolgreichere Zusammenarbeit gestellt.

Hast du eine Wunschliste an die Adresse der RhB und an den Kanton und welche Punkte umfasst diese?

Ich wünschte mir, dass sich namentlich auch der Kanton für unsere Arbeit interessiert und sich dazu bekennt. Nicht jeder Kanton hat eine eigene Bahn mit einer derart bewegten Geschichte und mit einem feinen, gepflegten Sortiment an historischen Fahrzeugen.

Deren Unterhalt wird übrigens weitgehend von Enthusiasten bestritten und auch finanziert. Die meisten unserer Sponsoren spüren es in ihrem Portemonnaie, wenn sie einen Hunderter oder gar einen Tausender

für die Restaurierung ihres Lieblingsfahrzeuges beisteuern. Von der RhB wünsche ich mir, dass die neu begonnene Zusammenarbeit erfolgreich weitergeführt wird.

Spielt die Denkmalpflege des Kantons Graubünden bei der Arbeit von historic RhB eine Rolle?

Die Kantonale Denkmalpflege ist unser kultur-historisches Gewissen. Sie beurteilt unsere Projekte kritisch und unterstützt sie nach Möglichkeit sogar finanziell, sofern die Aufarbeitung ihren strengen Kriterien entspricht. Dies macht uns Sponsoren gegenüber noch glaubhafter.

Gibt es einen Unterschied zwischen SBB Historic und historic RhB? Besteht eine Zusammenarbeit?

SBB Historic ist eine Stiftung, historic RhB ist ein Verein. Das ist ein grosser Unterschied. Im Auftritt nach aussen gibt es hingegen viel Gemeinsames.

Die Zusammenarbeit könnte und sollte unbedingt ausgebaut werden. Wir kennen uns, und SBB Historic war zweimal bei uns zu Gast. Aber gemeinsam könnten wir noch weit stärker werden. Jedenfalls steht die Überführung unseres Vereins in eine Stiftung zurzeit nicht zur Diskussion, sie kann aber zu einem späteren Zeitpunkt plötzlich aktuell werden.

Welche Rolle spielt historic RhB im Unesco-Weltkulturerbe?

Mit der Auszeichnung als Weltkulturerbe ist die Bahnlinie Thusis-Tirano und der sie

umgebende Kulturraum gewürdigt worden. Das Label «Weltkulturerbe» verleiht damit der RhB ein besonderes Prädikat. Darauf sind wir sehr stolz. historic RhB freut sich, den nun in den «Adelsstand» erhobenen Bauwerken auch entsprechende betriebsfähige Fahrzeuge als rollende Kulturdenkmäler hinzufügen zu können.

Was für Voraussetzungen muss dein Nachfolger mitbringen und welche Tipps gibst du ihm mit auf den Weg?

Mein Nachfolger übernimmt eine faszinierende Aufgabe. Er oder sie soll Geduld haben und vor lauter Details die Sicht aufs Ganze nicht verlieren. Dazu braucht es Neugier und Interesse sowie ein Gefühl für Kosten und Nutzen. Hingegen sind Detailkenntnisse der historischen Bahnlandschaft nicht Bedingung. Dafür haben wir in allen Vereinen Spezialisten. Wichtig wäre hingegen ein gutes Netzwerk. Wir wollen unseren Beitrag leisten, das historische Erbe der RhB zu pflegen und zu erhalten. Dieses Erbe umfasst neben Fahrzeugen auch historische Gebäude und eine ganze Menge einmaliger Dokumente, Plakate und Drucksachen. Solange die RhB diese Sachen selber pflegt, sind sie dort in guten Händen. Wenn sie sie aber veräussert, sind wir gefordert.

Was meint deine Frau zu deinem unermüdlichen Einsatz?

Solange sie spürt, dass mir die Aufgabe Spass macht, freut sie sich mit mir an jedem kleinen Schritt, mit dem wir uns vorwärtsbewegen.





HOTEL STATION
...your place to stay

T +41 (0)81 838 80 00
www.station-pontresina.ch

PH ÜGI GRAFIK UND DRUCK

Geschäftshaus Belmont · 7504 Pontresina
Tel. 081 842 78 87 · Fax 081 842 36 80
Mobil 079 610 48 66
E-Mail p.huegi.grafik-druck@bluewin.ch

- Von der Idee über das Layout bis zum Druck.
- Wir realisieren Ihre Ideen auf Papier.
- Das alles unter einem Dach.
- Die Kleindruckerei mit dem gewissen Etwas.



**Modulare Brücke
Landwasser-Viadukt**

Erstellen Sie das vollständige Landwasser-Viadukt im Massstab 1:87 mit der imposanten Länge von 1500 mm. Die Höhe beträgt stattliche 760 mm, der Radius stolze 1150 mm.

Oder konstruieren Sie Ihre individuelle HOm-Brücke aus den einzelnen Modulen: • Brückenbogen ganz • Brückenbogen Anschlussmodul für Tunnelportal • Tunnelportal mit Widerlager im Fels • Geländer • Fahrleitungsmasten sowie Pfeiler aus 3 verschiedenen langen Elementen. Erhältlich als Bausatz oder Fertigmodell.

**MODELLBAU
ATELIER**
www.mbapiro.ch

MBA Pirovino, Bannwaldweg 20, CH-7206 Igis, mha@mbapiro.ch
Tel. ++41 81 322 60 41 Fax ++41 81 322 61 82

Das Eisen[Bahn]Bett



Cho d' Punt 7
beim Flugplatz
7503 Samedan
+41 (0)81 851 13 13
+41 (0)81 851 13 14
mail@badraun.ch

Möbel
Bettwaren
Wohnboutique

badraun

HOTEL ALLEGRA



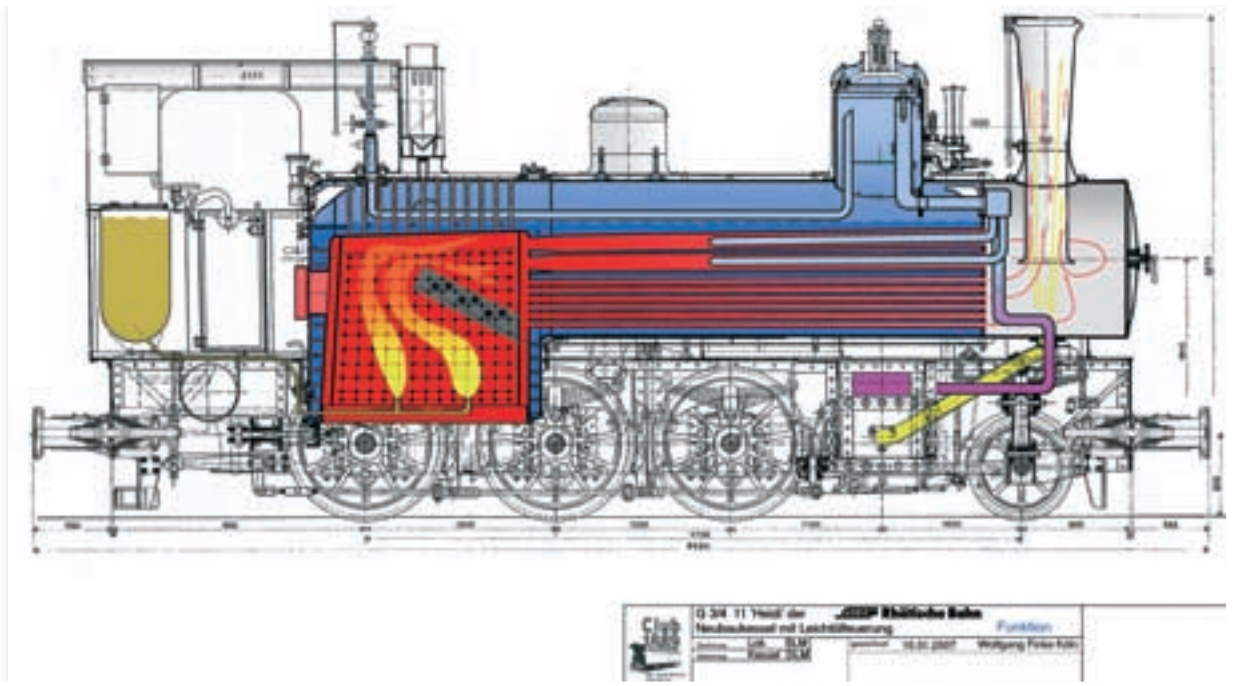
Im Winter
Engadinbus
und RhB inbegriffen

Neues Erlebnisbad
direkter Zugang vom Hotel
Eintritt frei

Im Sommer ab zwei
Übernachtungen
alle Bergbahnen, RhB
und Engadin Bus im
Oberengadin inbegriffen

Unsere Spezials unter
www.allegrahotel.ch

Hotel Allegra CH-7504 Pontresina
Tel +41 (0)81 838 99 00 www.allegrahotel.ch



Das zentrale Element der «Heidi» ist die Ölfeuerung (rot) mit einem Pilotbrenner für das Anfachen des Feuers und vier Lastbrennern für den Betrieb. Beige ist der Öltank eingezeichnet.

VON ARMIN BRÜNGGER

«Heidis» Innenleben

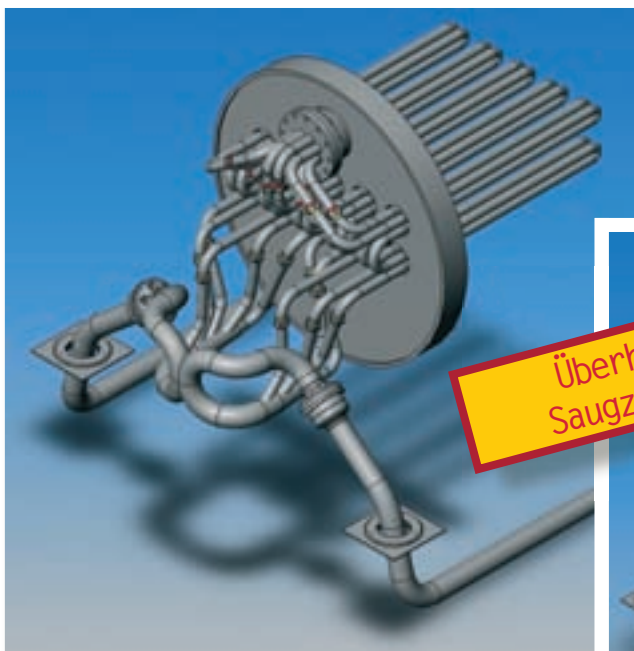
In der letzten Ausgabe der *Bündner Kulturbahn* stellten wir uns und den Lesern die Frage: Wo ist «Heidi»? Denn die Einzelteile der RhB Dampflokomotive G3/4 11 von 1903 waren in alle Winde bei Spezialisten zur Aufarbeitung zerstreut. Der Artikel schloss mit dem Ausruf: ««Heidi» ist wieder da!».

Das stimmt so. Jetzt aber stellt sich die Frage: «Was für Arbeiten müssen an

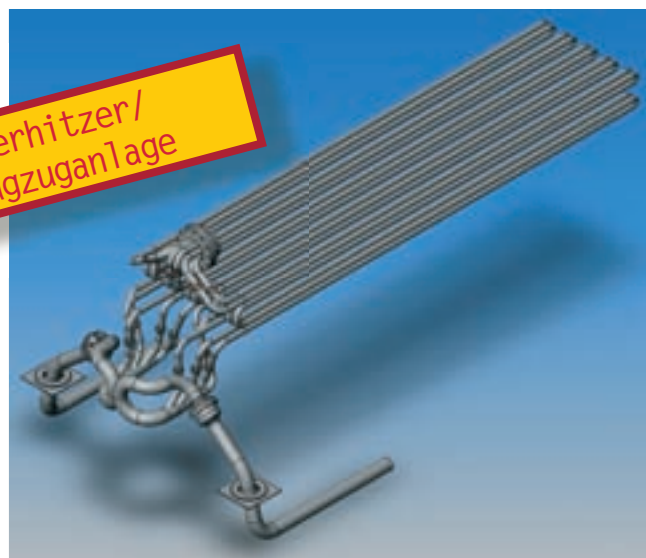
der «Heidi» noch ausgeführt werden?» Damit gelangen wir zum interessanten Innenleben der Lok. Äusserlich sieht sie aus, als habe sie soeben wie bereits vor 106 Jahren die Werkstätten der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur verlassen. Doch innen, da gibt's noch einiges zu tun! Die Bilder auf den folgenden Seiten sollen Einblick geben in «Heidis»

Innenleben. Sie zeigen, dass es bei weitem nicht genügt, die Lok einfach zu zerlegen, zu reinigen und wieder zusammensetzen.

Seit die Dampflokomotive im Dezember 2004 in Samedan angekommen war, ist die Gruppe Samedan vom Club 1889 mit den Instandstellungsarbeiten beschäftigt. Bis August 2008 wurden rund 5300 Frohnarbeitstunden geleistet.



In der Rauchkammer herrscht zurzeit noch gähnende Leere. Es fehlen die Saugzuganlage und die gesamte Überhitzer-Konstruktion für den Heissdampf. Zeichnungen dieser Bauteile wurden bereits erstellt.



Überhitzer/
Saugzuganlage

Stressless® living – der Comfort zählt!



THE INNOVATORS OF COMFORT™



Ob Stressless® Bequemessel, Sofa oder Heimkino – das Konzept ist stets gleich: höchster Comfort, einzigartige funktionelle Details und ausgeklügeltes Zubehör. Wir nennen das Stressless® living! Sie sollten es ausprobieren.

www.stressless.ch

Das Original



Gleitsystem

Patentiert



Kreuzstütze

Patentiert



Schlaf-Funktion



Stressless® Pacific

WOHNMARKT W O M A WOHNIDEEN AUS SAMEDAN

WOMA AG · Sudèr Center · 7503 Samedan
Telefon 081 852 34 34 · Fax 081 852 51 72
info@woma-samedan.ch · www.woma-samedan.ch

Alp Grüm
Albego Ristorante

Top of the Engadin Mountains..

Für Sie geöffnet (ohne Ruhetag):
Dezember - April und Mai - Oktober

alpgruem@daprimo.ch · www.alpgruem.ch.vu
CH-7710 Alp Grüm · Tel: +41 (0) 81 844 03 18 (auch Fax) oder +41 (0) 79 475 10 53

• Schöne preisgünstige Zimmer mit Blick auf den Palügletscher •

— unter gleicher Führung —

RESTAURANT "DA PRIMO" 7502 Bever • Ganzjahresbetrieb, Montag Ruhetag
Tel. +41 (0)81 852 52 07 • Fax +41 (0)81 852 52 09 • www.daprimo.ch • info@daprimo.ch

RhB 4-achs. Personenwagen EW1, B4 Nr. 2341-2373 Spur 0m (Lüp 410mm)



Im Rahmen der Erneuerung des Rollmaterials für den Personenverkehr wurde von der Rhätischen Bahn in den Jahren 1962-66 die grösste, einheitliche Wagenserie, die Einheitswagen EW1, beschafft.

- Modelle komplett aus Messing gefertigt, hochdetailliert mit Ätz- und Feingussteilen
- Gefederte Achsen, dank Teflonlager hervorragende Laufeigenschaften
- Feinste Lackierung, korrekte Beschriftung (verschiedene Wagennummern) ist Standard
- Realisierte Fahrzeuge bis zum Refit-Umbau



Art.Nr. 45427-0
4-achs. Personenwagen B EW1,
grün, weisse Schrift

Art.Nr. 45427-1
4-achs. Personenwagen B EW1,
grün, gelbe Beschriftung mit
RhB-Logo

Art.Nr. 45427-2
4-achs. Personenwagen B EW1,
rot, silberweisse Beschriftung

model rail ag

Im Winkel 5
LI - 9485 Nendeln
Tel. +423 / 373 21 39
Fax +423 / 373 41 49
admin@modelrail.li
www.modelrail.li



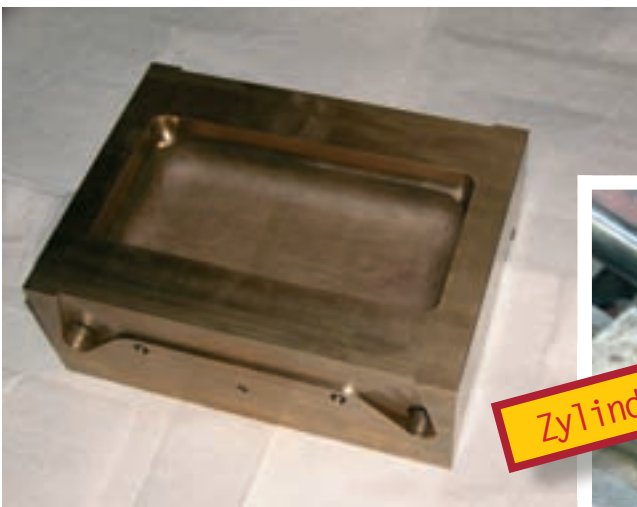
Ölfeuerung

Rechts ist der Ölbrenner vom Boden der Lok zu sehen und unten der Öltank, welcher da montiert wird, wo früher die Kohlesäcke lagen. Der Tank muss noch an den Brenner angeschlossen und die Elektrik installiert werden.



Kamin

Vom alten Kamin musste ein Duplikat erstellt werden, weil er zahlreiche Risse aufwies. Ölgefeuerte Dampfloks setzen für die Anfängung des Feuers eine andere Kaminform voraus, deshalb wird in den sichtbaren Kamin ein zweiter aus Stahl gesetzt (unten).



Zylinder

In den Zylindern müssen die Schieber und Kolben mitsamt den Stangen neu angefertigt werden. Bedingt durch die Umrüstung von Nass- auf Heissdampf müssen die Schieber aus Bronze sein (links). Die Kolben sind in schlechtem Zustand (unten).-



 <p>ALBERGO-RISTORANTE ★ ★ ★</p> <p>www.croce-bianca.ch Tel +41 81 844 01 44</p> <p>Hier finden Sie alles, was Ferienerinnerungen so schön macht! Küche mit feinen Puschlaver Spezialitäten Wander- und Schneeschuhwanderwochen!</p>	
--	---

<p>Ristorante-Pizzeria</p>  <p>www.hotelalbrici.ch Tel +41 81 844 01 73</p> <p>Das historische Gasthaus (1682) am malerischen Dorfplatz Poschiavo mit grosser Gastlichkeit!</p>	<p>swiss historic hotels</p>
--	--------------------------------------



<p>Entdecken Sie das Puschlav! 4 Tage in der intakten Natur – grosse Vielfalt ab CHF 255.– 3 Übernachtungen im DZ in drei verschiedenen Hotels, 3 verschiedene Abendmenüs, Dorfführung Poschiavo, div. Besichtigungen und Ausflüge.</p>
<p>Tourismusverein Valposchiavo · CH-7742 Poschiavo T 081 844 05 71 · www.valposchiavo.ch</p>




BALITIS B&M



Den Gästen der «kleinen Roten» empfehlen wir unsere feinen Roten.

Wer über den Berninapass – via Tirano – ins herrliche Valtellina kommt, ist auf unserem naheliegenden Weingut «La Gatta» herzlich willkommen. Jeweils Dienstag bis Samstag können auch private Besucher unsere über 500-jährigen Bauten besuchen, im Weinberg spazieren, unsere uralten Weinkeller besichtigen, Weine verkosten und die wunderschöne Landschaft erleben. Benvenuti!

FRATELLI TRIACCA

Weinbauern
 7748 Campascio / GR · Tel 081 846 51 06 · Fax 081 846 57 18
 office@triacca.com · www.triacca.com



RE RÄTIA ENERGIE

Rätia Energie und RhB – Partner seit über 100 Jahren

Rätia Energie und RhB haben viele Berührungspunkte. Entlang der Berninalinie betreibt Rätia Energie seit 100 Jahren verschiedene Wasserkraftwerke. Manche dieser Anlagen produzieren heute unseren zertifizierten Ökostrom PurePower Graubünden.

Beiden Unternehmungen ist also eines gemein: Sie knüpfen an den Leistungen der Vergangenheit an und arbeiten mit Energie an der Zukunft.



Trieb- und Kuppelstangen



Die Trieb- und Kuppelstangen sind für den Einbau bereit. Sie wurden mit neuen Bronzebüchsen mit eingegossenen Weissmetallagern ausgestattet. Die Lager müssen von Hand durch Einschaben auf die dazugehörigen Zapfen angepasst werden.



Beleuchtung

Die Dampflok wird mit einer elektrischen Beleuchtung für die neuen Lampen ausgestattet. Deshalb wird im Rahmen unter dem Kessel ein Alternator eingebaut, welcher die Energie von einer Achse entnimmt. Zu sehen ist links eine Holzstudie.



unten:
«Heidi» wurde anlässlich der Vergabe des Unesco-Labels 2008 der Öffentlichkeit in Samedan vorgestellt. Obwohl noch nicht fahrtüchtig weckt sie doch Vorfreude auf ihren Einsatz.

Vorfreude



Anlässlich der Überfuhr nach Landquart wurden die Spender der Lok auf eine gemütliche Fahrt eingeladen.

Un piacevole viaggio per i patrocinatori in occasione del trasferimento a Landquart.



VON MARIO COSTA

Das «Bernina-Krokodil» auf Reisen

Seit der triumphalen Rückkehr aus Frankreich im Jahre 1999 wurde die verlotterte Ge 4/4 Nr. 182 während Hunderten von Frondienststunden durch Spezialisten des Club 1889 wieder auf Vordermann gebracht. Die Werkstätte Poschiavo, welche die Verkabelung der Steuerstromkreise im Auftrag ausführt, war diesen Sommer zunächst mit Reparaturen an den stark beanspruchten regulären RhB-Triebfahrzeugen beschäftigt und konnte sich daher weniger um Belange der 182 kümmern. Man rechnet spätestens, im Bernina-Jubiläumsjahr wieder die Dienste dieser beliebten Lok in Anspruch nehmen zu können!

Bereits wurden verschiedene Dienstfahrten unternommen. Im Frühjahr 2008 wurden die Hilfsbetriebe auf dem Prüfstand in Landquart getestet, für die Überfuhr wurden die Gönner des Club 1889 eingeladen. Anlässlich der Unesco-Medienreise wurde die 182 als Botschafterin des 100jährigen Bernina-Jubiläums (2010) den internationalen Medienvertretern vorgestellt. Eine weitere Testfahrt vollzog das Krokodil zur Messung der Radsatz-Lagertemperatur nach Miralago. Und demnächst dürfte bald einmal die erste Probefahrt auf der Hausstrecke bevorstehen ... Jedermann wartet gespannt und freut sich auf dieses Ereignis.

Mit einem gewissen Stolz steht die Lok alleine in Miralago. Con un certo orgoglio si presenta da sola a Miralago.



Auf dem Weg von Miralago zurück ins Depot. Sulla via del ritorno in deposito, da Miralago.

I primi passi della Ge 4/4 182

Al di là del suo trionfale rimpatrio dalla Francia nel 1999, la semidistrutta locomotiva Ge 4/4 no. 182 sta subendo un totale restauro da parte degli specialisti del Club 1889, impegnati per centinaia di ore di lavoro spontaneo. I collaboratori dell'officina FR di Poschiavo, pur avendo assunto l'incarico di portare a termine il cablaggio dei circuiti di comando, sono tenuti dapprima ad eseguire le riparazioni sui locomotori in servizio regolare. Per questo motivo il nostro «Oldtimer» attenderà ancora alcuni mesi, prima di poter camminare da solo. Si prevede in ogni modo di presentare il vecchio coccodrillo in atteggiamento attivo per il giubileo dei 100 anni della Ferrovia Bernina. Finora sono state seguite le prime corse di prova al treno. In primavera dell'anno 2008 sono stati collaudati gli ausiliari sul banco di prova a Landquart. Per l'occasione, i patrocinatori sono stati invitati a seguire il locomotore in piacevole compagnia durante la trasferta. La locomotiva Ge 4/4 182 è stata poi presentata come ambasciatrice del giubileo centennale (2010) della linea Bernina, agli inviati della stampa internazionale, all'incontro Unesco di Alp Grüm. La locomotiva coccodrillo ha compiuto inoltre successive corse fra Poschiavo e Miralago, al fine di verificare la temperatura dei cuscinetti, formati ancora in metallo bianco. Fra non molto dovrebbero avvenire i primi spostamenti d'accertamento sulla tratta di casa ... Aspettiamo l'avvenimento con molto entusiasmo.





oben: Die Journalisten aus aller Welt zückten beim Anblick des Epochenzugs mit dem Bernina-Krokdoil an der Spitze begeistert ihre Apparate.

Auch wenn die Lok noch nicht fahrtüchtig ist.

unten: Der Bernina-Club-1889-Sponsorenzug auf dem Landwasser Viadukt.

Sopra: I giornalisti provenienti da tutto il mondo, scorgendo il treno d'epoca con il coccodrillo Bernina in testa, sorpresi e meravigliati hanno impugnato in massa i propri apparecchi fotografici, anche se la locomotiva non era ancora atta a camminare da sola.

Sotto: Il treno con i patrocinatori del Club 1889 «Bernina» percorre il viadotto della Landwasser.





VON KARL GÄHWILER

Tra ri, tra ra, die (Bahn-)Post ist da!

So sangen früher Kinder freudig beim Eintreffen von gelben Kutschen oder Postautomobilen. Wir vom Club 1889 haben innerlich ähnlich musiziert als unser WN 9803 (angeschrieben als Z°26), der betagte, alte Bahnpostwagen der Rhätischen Bahn, in unsere Werkstätte in Chur geschoben wurde.

Verleger zu Abonnent vermittelt wurden. Vermutlich flutete in den ersten Einsatzjahren dieser Wagengattung, bei der RhB seit 1890 in Betrieb, sicherlich nicht die gleiche Menge an nützlichen und unnützlichen Dingen in die Haushalte wie heute. Die Menschen mussten sich eher auf Notwendiges

Von der PTT zur RhB

Unser Bahnpostwagen der Serie Z° 22–29 wurde 1913 durch die Schweizerische Waggonfabrik Schlieren an die ehemals wohlbekannte Eidgenössische Post Telefon Telegraf (PTT) für den Einsatz auf der RhB ausgeliefert. Unser Wägelchen wechselte 1969 von der PTT an die Rhä-

v.l.n.r.:
Drei aktive
Mitglieder
der Gruppe Chur
stellen sich
dem Fotografen.



Innenansicht des
Bahnpostwagens
bei der
Ablieferung.



Heutiger Zustand.



Liebesbriefe und Marschbefehle

Es ist heute nicht mehr genau eruiert, wie viele lang ersehnte Liebesbriefe, mit mulmigem Gefühl erwartete Marschbefehle, seriöse Zeitungen oder leicht verspätete Geburtstagspakete und andere Lebensmarksteine mit unserem Bahnpostwagen von Herz zu Herz, von Offizier zu Soldat oder von

beschränken. Anno dazumal wussten alle, was der Postversand kostete. Zum ausserordentlich dringenden Versand wurde das amouröse, wehrhafte oder informative Schriftstück direkt «in den Zug» geworfen, ohne dass der stets neugierige Posthalter vom Dorf davon Kenntnis nehmen konnte, wer wem wieder was schrieb.

tische Bahn. Bei der neuen Besitzerin diente der Wagen einem wärschaften Bahnmeister als Werkzeugwagen. Bei diesem im Vergleich grobschlächtigen Einsatz sind einige Einrichtungsgegenstände selbstredend entfernt worden: der Einbau zur Briefsortierung, die Halterung der Postsäcke, das Paketgestell sowie der nachträglich eingebaute

Abort, bekannt auch als Abtritt oder – mit moderner Zunge gesprochen – WC. Das heute noch montierte «Abflussrohr» und die immer noch vorhandene farbliche «Raumgestaltung» zeugen bis dato vom ehemals feingeistigen Einsatz.

Feine Spuren der Vergangenheit

Erhalten sind sorgsam aufgemalte Pfeile mit den dazugehörigen Hinweisen wie «Huthaken» und «Kleiderhaken». Der gesamte Arbeitsplatz des Postangestellten mit Schreibtisch, klappbarem Ledersessel und Schubladen ist fast komplett vorhanden. Unter dem Tisch befindet sich ein Fusspedal zur Betätigung der Fenster. Ohne diese Einrichtung hätte der «Pöstler» auf den Schreibtisch steigen müssen, um das Fenster zu öffnen oder zu schliessen; wohl kein guter Anblick (solche technische Raffinessen gab's schon damals). Das Schutzblech eines Ofens ist am Boden und an der Innenwand immer noch sichtbar. Farbpunkte am ehemals grünen Wagen waren die roten Briefkästen sowie die leider nicht mehr vorhandenen Emaille-Postschilder.

Technische Raffinessen

Der Wagen wies für die damalige Zeit eine komfortable Federung mittels Blatt- und Spiralfedern auf. Kugellager verliehen dem Wagen einen ruhigen Lauf. Ungefähr in Wagenmitte sind an den Aussenseiten je eine breite

wichtigere Geschäfte erledigen. Im Briefsortierabteil gibt es nur Fenster ohne direkten Zugang ins Freie. Alle Scheiben in Fenstern und Türen des Wagens sind mit relativ kräftigem Maschengitter gegen Einbruch gesichert.



Farben als Zeitzeugen

Während den Renovationsarbeiten wurden alle bisherigen Bezeichnungen des ehemaligen Bahnpostwagens entdeckt: Z 321 von 1913–31, Z° 26 von 1931–54, Z°18 II von 1954–64, Z² 18 von 1964–70, Xk 9076 von 1970 bis und mit 2008. In diesem Jahr wurde er zum historischen Wagen WN 9803 unbenannt. Beim Abkratzen der Farbe kam aber neben den früheren Wagennummern auch ein sechszackiger Stern zu Vorschein. Ohne fachkundige Aufklärung durch unseren Bahnhistoriker Gian Brünger würden wir wohl heute noch an ein ominöses Sternbild glauben. Aber früher kennzeichnete der Stern eine «max. Geschwindigkeit von 55 km/h»!



Schiebetüre und auf der Plattformseite nochmals je eine schmale Flügeltüre eingebaut. Im grossen Wagenraum befand sich die Paketablage. Der kleine Raum konnte mit einer filzabgedichteten Doppelschiebetüre gegen Zugluft oder Kälte geschützt werden. Hier wurden Briefe sortiert und hier konnte der Postangestellte auf dem Abort noch

Tücken bei der Restauration

Generell wird der ehemalige Bahnpostwagen nur sanft und mit geringem Aufwand überholt. Er erfährt vor allem eine Pinselrevision. Dank einer periodischen Revision 2006 durch die Rhätische Bahn ist der Wagen ohnehin bis 2016 einsetzbar. Das hölzerne Gerüst der Aussenwände ist seit der Auslieferung



1913 mit Aluplatten bedeckt. Es gilt, die alten Farben auf dem Alu abzutragen und die Platten neu zu bemalen. Diejenigen Stellen, die während den letzten Jahrzehnten nie gespachtelt wurden, sind sehr gut abzukratzen, hingegen ist die Bearbeitung gespachtelter Stellen mehr als zeitraubend: Bei maschineller Bearbeitung wird der Spachtel flüssig und schmiert. Deshalb muss – ohne Chemieeinsatz – notgedrungen auf den alten, guten Schaber zurück-



gegriffen werden, was sich wiederum in langer Arbeitszeit niederschlägt. Die neue Grundierung und die neue, wiederum grüne Farbe werden im Spritzverfahren aufgetragen. Vorher werden die übelsten Dellen verspachtelt und fehlende oder optisch falsche Schrauben ersetzt.

Am Fahrgestell werden neben dem Neuanstrich die Achsen ausgewechselt. Das mit Sarnafil bespannte Dach ist einwandfrei und wird belassen. Die Dachlüfter werden nur gereinigt

Rätsel

An der Stirnwand gegen die Plattform gibt es eine «Durchreiche», ungefähr in Bauchhöhe. Diese Öffnung auf ca. 60x50cm gibt Rätsel auf, weil deren Funktion gänzlich unbekannt ist.

Moderater Einsatz

Der ehemalige Bahnpostwagen soll aber nicht regelmässig eingesetzt werden, denn dafür müssten die im Postraum gelagerten Gegenstände fixiert oder jeweils entfernt werden. Passen würde er mit dem neuen Anstrich allerdings vorzüglich in allen nostalgischen Dampf- und Elektrozügen. Aber sein wichtigster Einsatz wird jener bei der Gruppe Chur des Club 1889 sein als wärschafter Werkstattwagen mit feingeistiger Vergangenheit!

Das blaue Krokodil unterwegs mit dem Alpine Classic Pullman Express nach Klosters im Prättigau



VON GENI ROHNER

Adieu, blaues Krokodil

Fahrende Denkmäler

Die Krokodile der RhB, die Ge 6/6 I, sind rund um den Globus bekannt. Fünfzehn Stück dieser *braunen* Lokomotiven mit dem schönen Schrägstan- genantrieb hatte die RhB in den 20er- Jahren bestellt und mit den Nummern 401 bis 415 in Betrieb gesetzt. Im Laufe der Zeit verliessen viele für immer die Gleise. Drei von Ihnen fanden den Weg in Bahnmuseen (Luzern, Kerzers, München) und eine wurde in Bergün zum Denkmal erhoben. Von drei Krokodilen, die fahrtüchtig den Sprung ins 21. Jahr- hundert geschafft haben, ist kürzlich ein weiteres ausgeschieden: das *blaue* Krokodil, die 412. Zur Erinnerung sind fünf ihrer Marksteine aufgeführt:

Zusammenstoss in Solis

Am 27. November 1925 wurde die Ge 6/6 412 durch die RhB in Betrieb gesetzt.

Schon nach acht Jahren, am 27. Mai 1933 stiess die 412 frontal mit der entgegen- kommenden 408 in Solis zusammen.

Vereinfachte Bedienung

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Lok ein Stufenschalter-Servo- motor eingebaut, welcher dem Lok- führer die Arbeit am Handrad ab- nehmen sollte. Obwohl sich dieser sehr bewährte und bei den Lokfüh- rern beliebt war, kam es aus Kosten- gründen nicht zu einem Nachbau in anderen Loks.

Blaue Farbgebung

Mit dem blauen Anstrich im Frühling 2005 sorgte die 412 für sehr grosses Aufsehen. Anlässlich des Jubiläums «75 Jahre Glacier Express» wurde die blaue Lok dem blauen Alpine Classic Glacier Express vorgespannt. Dieses Bild ging

um die Erde und löste bei den Krokodil- freunden unterschiedliche Reaktionen aus! Die Internetforen wurden mit Ein- trägen überflutet und bei der Direktion der RhB trafen geharnischte Briefe ein, die die sofortige Umspritzung der Lok forderten. Aber es gab auch zahlreiche positive Reaktionen, z.B. von Reise- gruppen, die explizit die blaue Lok vor den blauen Pullmanwagen wollten.

Getriebeschaden und Abbruch

Am 11. März 2008 musste die Lok nach 4'165'833 gefahrenen Kilometern auf- grund eines Getriebeschadens im De- potareal abgestellt werden.

Die erbrachten Leistungen sind ein- drücklich: Die Jahresleistung betrug bis 1990 mehr als eine Weltumrundung (41'000 Kilometer); ab den 90er Jahren wurden die Oldies nicht mehr so oft eingesetzt; die jährlichen Leistungen schwankten zwischen 33'000 und 4'000 Kilometern.

Mit dem Abbruch der Lok im Novem- ber 2008 wurde das Schicksal der 412 endgültig besiegelt.

Ersatzteilspenderin

Den letzten Auftrag erfüllt sie als Er- satzteilspenderin für die verbliebenen braunen Krokodile 414 und 415. Alle brauchbaren Teile werden für den Ein- bau in diese Loks aufbewahrt.

Es ist vorgesehen, die beiden noch vor- handenen Krokodile braun zu belassen. Somit bleibt die 412 als «blaues Wun- der» eine interessante Episode im hi- storischen Fahrzeugpark der RhB.

Demontage der Lok in Landquart Ende 2008





VON GENI ROHNER

Piano Barwagen – Stand der Dinge

Vor 10 Jahren liess der Verein Pro Salonwagen RhB mit privaten Spendengeldern vier Pullman Wagen des Alpine Classic Pullman Express restaurieren. Seither verkehren sie auf dem Netz der Rhätischen Bahn vorwiegend mit Reisegruppen sowie teilweise auch auf den Schienen der Matterhorn Gotthard Bahn bis Zermatt. Mit der Inbetriebnahme der Pullmanwagen ist in den Köpfen einiger Vorstandsmitglieder die Idee eines Piano-Barwagens aufkommen.

triebnahme bzw. der Eröffnungstermin 07.07.07 fixiert. Daraus wurde leider nichts, da ein Grosssponsor seine Zusage sistieren musste.

Knapp 70% der Kosten gedeckt

Inzwischen sind knapp 70% der Restaurationskosten gedeckt. Gerade in der Zeit der Bankenkrise ist es nicht mehr realistisch, die Umbaukosten von einer Million Franken mittels Anteilscheinen und Sponsoring finanzieren zu wollen. Anlässlich einer Sitzung vom 27. Okto-

somit lediglich für den Innenausbau sowie für den Aussenanstrich aufkommen. Zurzeit laufen die Verhandlungen und die Selektion eines möglichen zukünftigen Wagens. Der Vorstand des Vereins pro Salonwagen RhB hofft, im Verlaufe des Frühjahrs 2009 mit positiven Nachrichten aufwarten zu können. Allzu lange dauert es also nicht mehr, ein Lichtstreifen ist am Horizont sichtbar! Alle Beteiligten hoffen, mit dem Umbau im Verlaufe des Sommers 2009 beginnen zu können und das Pro-



Sammelaktion läuft

Die Piano-Bar als Treffpunkt im Alpine Classic Pullman Express bedeutet für unseren «Orient Express der Alpen» quasi den Aufstieg in die Champions-League der europäischen Express-Züge. Nach der Idee folgten Taten: Seit 2001 läuft eine Sammelaktion für den Umbau des ex-WR 3813 mittels Anteilscheinen und Sponsoring. Schon mehrmals wollte man mit dem Bau beginnen; vor geraumer Zeit wurde gar die Inbe-

ber 2008 haben die Marketing-Verantwortlichen der RhB die Angelegenheit näher begutachtet. Sie haben sich explizit für einen Piano-Barwagen ausgesprochen als Ergänzung der Pullmanflotte. Als Lösungsvorschlag wurde die Abgabe eines betriebsfähigen Ersatzfahrzeuges (statt des geplanten ex-WR 3813) diskutiert. Dadurch würden die hohen Kosten für die Wiederinstandstellung des Wagenkastens entfallen. Der Verein pro Salonwagen RhB müsste

jekt bis im Frühjahr 2010 umgesetzt zu haben. Gerade rechtzeitig zum bevorstehenden Jubiläum «100 Jahre Berninalinie»!

Den bisherigen Sponsoren und Anteilscheinzeichnern sei an dieser Stelle gedankt für die Geduld und das Verständnis für die lange Wartezeit. Sobald der Umbau begonnen hat, können via Internet (www.verein-pro-salonwagen.ch) die verschiedenen Bauetappen verfolgt werden.



Auf jeder Dampffahrt ist das Abdrehen der Dampflokomotive auf der Drehscheibe für alle ein Erlebnis.



VON HANSPETER WILDI

RhB-Geschichte in Originalzügen

Vor etwa 140 Jahren warf Willem Jan Holsboer, Mitbegründer und Leiter des Kurhauses Davos die konkrete Frage nach einer Bahnverbindung nach Davos auf. Anlässlich einer von ihm 1872 nach Grüsch einberufenen Versammlung wurde ein Komitee gebildet. Dieses bestand aus Regierungsstatthalter P. Th. Bühler (Fideris), den Landammännern Andreas Lietha (Grüsch) und Paul Buol (Davos) und W.J. Holsboer als Präsident. Diesem Komitee wurde der Auftrag erteilt, Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse des Prättigaus

und der Landschaft Davos zu machen und Projekte über den Bau einer Eisenbahn von Landquart nach Davos vorzubereiten.

Zustimmung aller

Im September 1886 erfolgte durch das Komitee eine Ausschreibung, welche die verschiedenen Bedingungen für den Subventionsbeschluss erfassen soll. Dem Antrag wurde durch das Komitee Folgendes beigefügt: «Es ist das erste Mal, dass alle Gemeinden von der Klus bis Davos zur Durchführung eines

grossen und segensbringenden Werkes zusammengetreten, möge daher das kleinste wie das grösste Gemeinwesen nicht vergessen, dass nur durch die Zustimmung aller das Unternehmen zur Verwirklichung gelangen kann! Möge jeder daher daran denken, dass unserem Kanton und unserer Talschaft durch Verkennung des richtigen Momentes schon oft schwere und dauernde Schädigungen erwachsen sind!» Das Initiativkomitee wurde in der Hoffnung nicht getäuscht: Sämtliche Gemeinden stimmten den Anträgen zu. Damit war eine wichtige Hürde überwunden.

Bewegte Geschichte der Dampflokomotive «Rhätia»

- 1889: Die G 3/4 Nr. 1 «Rhätia» wird in Betrieb genommen. Sie kostete 54'211 Franken
- 1928 wurde die Lok ausser Betrieb gesetzt.
- 1947 war sie für ein künftiges Verkehrsmuseum vorgesehen und wurde in einem SBB-Depot remisiert.
- 1970 gelangte die «Rhätia» als Leihgabe an die Museumbahn Blonay–Chamby und wurde durch Fronarbeit wieder fahrtüchtig gemacht.
- 1988 kehrte sie in die Heimat zurück und wurde
- 1989 zur 100-Jahr-Feier der RhB eingesetzt. Seither erfreut die kleinste RhB-Dampflokomotive in «sanften» Betriebseinsätzen das interessierte Reisepublikum

Einjährige Bauzeit

Nach dieser Abstimmung ging alles sehr schnell: Ende 1886 wurde das Konzessionsgesuch durch den Nationalrat und im April 1887 durch den Ständerat genehmigt. Ein Jahr später wurde die Bahngesellschaft «Schmalspurbahn Landquart–Davos» (LD) gegründet. Das Aktienkapital belief sich auf über 5,5 Millionen Franken, welches vorwiegend von Basler Banken und Financiers stammte. Der erste definitive Spatenstich erfolgte am 29. Juni 1888. Während einem Jahr wurden gleichzeitig bis zu 3000 Arbeiter am Bau beschäftigt. Bereits am 9. Oktober 1889 nahm die Bahn den Betrieb auf der Strecke Landquart–Klosters und am 21. Juli 1890 bis

Davos Platz auf. Der Bahngesellschaft standen damals 5 Dampflokomotiven mit der Achsfolge 1'C Typ «Mogul» zur Verfügung. Sie trugen die Namen «Rhätia», «Prättigau», «Davos» und im Hinblick auf die vorgesehene, weitere Streckenführung «Flüela» und «Engadin»! Heute hört sich diese Geschichte unglaublich an: Wie konnte ein solches grosses Vorhaben innert so kurzer Zeit realisiert werden? Bestimmt war zu dieser Zeit vieles bedeutend einfacher – zudem herrschte zu dieser Zeit eine echte Eisenbahn-Euphorie: Landesweit wurden viele Bahnprojekte ausgeführt, so auch z.B. die Gotthardbahn. Trotzdem mussten sich die Pioniere und mit ihnen auch die Bahngesellschaften mit sehr vielen Schwierigkeiten und zum Teil beinahe unlösbaren Problemen beschäftigen!

Originalfahrzeuge der Gründerzeit

In unserer heutigen oft kurzlebigen Zeit scheint diese Geschichte beinahe unwirklich: Dass diese Geschichte aber real ist, bestätigen uns Originalfahrzeuge aus der Gründungszeit, welche heute immer noch im Einsatz stehen. Eine beliebte Zeitzeugin ist die Dampflokomotive G 3/4 Nr. 1, die «Rhätia». Ebenfalls aus der Eröffnungszeit der LD steht heute der 2-achsige 3.-Klass-Wagen mit der Nummer C 2012 ebenfalls (wieder) im Einsatz. Vor einiger Zeit wurde er von Mitgliedern vom Club 1889 originalgetreu restauriert. Mit diesen Fahrzeugen kann heute noch die Stimmung und das Erlebnis wie vor 120 Jahren erfahren werden. Nach 120 Jahren, einem runden Geburtstag also, werden die Dampffreunde der Rhätischen Bahn diese beiden Zeitzeugen im Einsatz haben und so der Öffentlichkeit präsentieren.



Die Stammgäste der Dampffahrten können mit vielen Geschichten und Trophäen aufwarten...

Wie können Sie unsere Vereinsziele unterstützen?

- Als Reisetilnehmer auf unseren Nostalgiezügen
- Auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souvenirshop einkaufen
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA usw.)
- Durch Mitgliedschaft (Fr. 70.– pro Jahr)
- Durch Mithilfe bei unserer Arbeit auf den Nostalgiezügen
- Durch eine Spende auf unser Bankkonto
Raiffeisenbank Bündner Rheintal, 7402 Bonaduz

IBAN: CH83 8104 5000 0075 3093 5

Clearing-Nr.: 81045

SWIFT-Code: RAIFCH22



5 Jahre Kundendienst in Bonaduz

Seit längerer Zeit suchte sich der Vorstand des Vereins Dampffreunde der RhB eine Anlaufstelle im Zusammenhang mit der Beratung, dem Verkauf und der Organisation von Nostalgiereisen. Als die RhB ab Herbst 2004 den Bahnhof Bonaduz aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr besetzen wollte, wurde dies vom Vereinsvorstand als geradezu ideale Voraussetzung für dieses Anliegen eingestuft. Seit 1. September 2004 bietet das Bahnhofsteam unter Leitung von Frau Carmen Gredig den RhB-Kunden Billette und Abos aus dem gesamten Sortiment des öffentlichen Verkehrs, sowie auch internationale



von Salis

Man sollte den Wein kosten,
bevor man ihn lobt ...

von Salis AG Wein Das grösste Weinsortiment in der Südostschweiz:
Im Riedpark 5 26 Eigenweine aus der Bündner Herrschaft und
7302 Landquart 1400 Spitzenweine aus 14 Ländern
Telefon 081 300 60 60 Homepage: www.vonsalis-wein.ch

Schuler Bücher
— lesen — hören — sehen

Grabenstrasse 9
7000 Chur
Tel. 081 252 11 60
office@schulerbuecher.ch

www.buch.GR

HOTEL Sportcenter
Fünf-Dörfer Zizers

„Ausgangspunkt für alle Bahnfreunde“

**Partnerhotel der Dampffreunde
und Rhätischen Bahn**

Komfortables 3 Sterne Hotel
mit Speiserestaurant

Tel. +41/(0)81 322 69 00 Fax +41/(0)81 322 69 03
www.hotel-5doerfer hotel@5doerfer

Landquart

Hotel
fünf Dörfer
beim
RhB Bahnhof
Untervaz

JSVideo

Rüttlistr. 80, 8308 ILLNAU
+41-52-347 2266
JSVideo@hispeed.ch

Spezialisiert in Videos über
Schweizer Schmalspurbahnen

Radio e Televisiun Rumantscha – ina interpresa da la **SRG SSR idée suisse**

**Tgi che sa
rumantsch
sa dapli.**

rtR
Radio e Televisiun Rumantscha
www.rtr.ch

St. Moritz

Schützenswert

Umweltrabatt im Hotel Europa

**Sie reisen mit der Bahn an?
Sie besuchen uns in einem Wagen mit Hybrid-Antrieb?**

Dann nehmen Sie unsere extra günstigen Umwelt-Preise in Anspruch!
Sie sparen 20% auf den Übernachtungspreis.

Details hierzu und mehr attraktive Pauschalen
und Angebote finden Sie auf:
www.hotel-europa.ch

HOTEL EUROPA
ST. MORITZ

CH-7512 Champfèr - St. Moritz
Tel. +41 (0)81 839 55 55
info@hotel-europa.ch
www.hotel-europa.ch



Fahrkarten, Platzreservierungen und natürlich sämtliche Fahrausweise der RhB an. Weitere Verkaufsschwerpunkte bilden die selber organisierten Nostalgiefahrten und Fahrten mit historischen Fahrzeugen, spezielle Gruppenreisen mit historischen Elementen wie der Besuch von Baudenkmälern und Museen inkl. Organisation und Reiseleitung. Grosser Beliebtheit erfreuen sich bei den Gästen die Davoser-Rundfahrt, die Muttertagsfahrt und die Fahrt zum Samichlaus. Letztes Jahr durften wir über 2500 Gäste in den historischen Zügen willkommen heissen.

Kundenbetreuung auf Dampfzügen

Im Vereinsleitbild ist unsere Leidenschaft festgehalten: Wir wollen als Verein Aktivitäten entwickeln, die dazu dienen, dass der Betrieb von Dampf- und historischen Zügen auf dem Netz der Rhätischen Bahn weitergeführt werden kann.

Seit Jahren unterstützen wir die RhB bei den gemeinsam organisierten historischen Fahrten, mit dem Ziel, dass möglichst viele Gäste an den öffentlichen Fahrten teilnehmen. Für die Gästebetreuung eines Dampfzuges stehen in der Regel über 10 Helfer im Einsatz: So bewerkstelligen wir die Reiseleitung, die Gästebetreuung, den Billettverkauf vor Ort, die Mithilfe bei Sicherheitsvorkehrungen, den Service im «Rätia-Stübli» (Barwagen) und im «Filisurer-Stübli», die spezielle Betreu-

ung der 1-Klasse-Kunden und den Souvenirverkauf. Daneben bieten wir den Gästen Infos zur Reise und mögliche Angebote für das Mittagessen. Insgesamt belief sich die im Verein freiwillig geleistete Arbeit inkl. Vorstandsarbeit auf ca. 3500 Stunden pro Jahr.

Extrazüge für Vereinsmitglieder

Jährlich organisiert der Vorstand auch spezielle vereinsinterne historische Fahrten so z.B. der Tag nach der GV oder die zweitägige Vereinsfahrt. Das besondere an diesen Fahrten sind die speziell zusammengestellten Zugkompositionen auf den entsprechenden Strecken.

Wenn immer möglich werden auch kleine Wanderungen und Besichtigungen von historischen Gebäuden miteinbezogen. Natürlich darf auch das Kulinarische nicht zu kurz kommen; dies alles zusammen bildet eine gute Basis für die Kameradschaft unter den Vereinsmitgliedern. Das Vereinsmitglied geniesst verschiedene Vorteile: Informationen über sämtliche historischen Fahrten der RhB, über spezielle Events und zudem auch über die speziellen Fahrten unserer Vereins. Weiter erhalten die Mitglieder bei einigen Souvenirartikeln und bei den intern organisierten Fahrten Preisnachlass.

Dampf-
Doppeltraktion
auf der Hinterrhein-
brücke bei
Reichenau-Tamins
aus der
Froschperspektive



Kundendienst Bahnhof Bonaduz

Verein Dampffreunde der RhB
Bahnhof RhB
Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

Sämtliche Billette für die Schweiz und den internationalen Bahnverkehr, GA, 1/2-Tax-Abo, BüGA und Platzreservierungen.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 6.15 Uhr bis 12.15 Uhr

Telefon 0041 (0)81 641 11 78

Fax 0041 (0)81 633 11 51

Ausserhalb der Öffnungszeiten erreichbar unter

Mobile 0041 (0)79 610 46 72

kundendienst@dampfvereinrhb.ch

www.dampfvereinrhb.ch

Mit jedem Kauf unterstützen Sie unseren Verein!

Prehm Modellbahn

Modellbahnzubehör für die großen Spuren



Exklusive Schweizfiguren 1/22,5 aus 100% Zinn, Handarbeit.

Große Auswahl auf unserer Internetseite.
Z.B. Alphornbläser 24,95 Euro/39,50 CHF
Set Bergsteiger 3 Figuren 39,95 Euro/64,50 CHF

Prehm-Modellbahn · Am Hühnerort 35 · D-47198 Duisburg · Telefon: +49 2841 503492
Fax: +49 2841 509187 · Internet: www.prehm-modellbahn.de · E-Mail: prehm@web.de

Die unabhängige Zeitschrift für den Großbahnfan

voll dampf

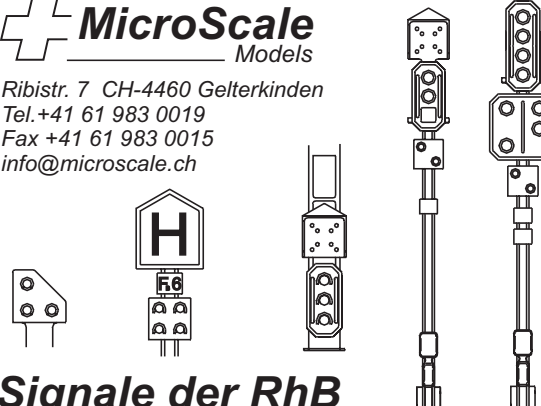


Die "voll dampf" im Internet: www.volldampf.org

MicroScale Models

Ribistr. 7 CH-4460 Gelterkinden
Tel. +41 61 983 0019
Fax +41 61 983 0015
info@microscale.ch

Signale H0m



Signale der RhB

www.microscale.ch

Der Bündner Bahnkalender



Der Bündner Bahnkalender von historic RhB begleitet Sie ein Jahr lang durch Graubündens Bahnwelt. Mit jeweils 13 neuen, exklusiven Postkarten.

Erhältlich bei:
www.club1889.ch info@club1889.ch
www.dampfvereinrhb.ch kundendienst@dampfvereinrhb.ch
www.schmalspur.ch info@schmalspur.ch

2010

Der Bernina Express führt die Reisenden über die Albula- und Berninalinie von Chur nach Tirano, durch überwältigende und berühmte Landschaften. Dank der Panoramawagen mit komfortabler Ausstattung und grossen Fenstern wird die Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Die Lematec-Modelle sind ganz aus Messing, beleuchtet und innen ausgestattet und bilden diese Wagen bis ins kleinste Detail nach.

Lematec Prestige Models SA: kompromisslos und einzigartig

RhB Panorama Wagen

Om

Lieferung 4. Quartal 2009



Zusätzlich zu den Triebwagen RhB Abe 4/4 III der Serie 50 bietet Lematec Panoramawagen in folgenden Ausführungen:

- Om-203/1A RhB Panorama B 2502, rot, Ursprungszustand
- Om-203/1B RhB Panorama B 2507, rot, Ursprungszustand
- Om-203/2A RhB Panorama B 2501, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand
- Om-203/2B RhB Panorama B 2505, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand
- Om-203/3 RhB Panorama A 1293, rot, Ursprungszustand
- Om-203/4 RhB Panorama A 1292, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand

Lematec Prestige Models SA CP 97 CH-1890 St-Maurice T+41 24 463 02 50 F+41 24 463 02 51 info@lematec.ch www.lematec.ch



VON GENI ROHNER

Bahnmuseum Albula Bergün

Seit der letzten Ausgabe der *Bündner Kulturbahn* ist wiederum viel Wasser die Albula hinunter geflossen. Einiges hat sich hinter den Kulissen des zukünftigen Bahnmuseums Albula Bergün getan. Rekapitulieren wir kurz den Stand der Dinge.

Definition der Aufgaben

Das aus dem Studienwettbewerb hervorgegangene Projekt «Morricone» wurde inzwischen den betrieblichen Erfordernissen des Bahnhofs Bergün angepasst. In einem Briefing der Museologie wurden die Richtlinien und Grundsätze für die räumliche und atmosphärische Gestaltung festgelegt. Die Aufgabe des künftigen Bahnmuseums, die historischen Werte der RhB sowie deren Bedeutung im wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Zusammenhang in den verschiedenen Zeitepochen zu erfassen und den Besuchern anschaulich zu vermitteln, wurde definiert.

Ein entscheidender Schritt erfolgte im vergangenen Sommer: Zwischen der RhB und dem Verein Bahnhistorisches Museum Bergün wurde eine Absichtserklärung über das weitere Vorgehen beschlossen. Bis Ende April 2009 wird durch die renommierte Firma Daniel Fischer & Partner aus Niederwangen ein Masterplan «Bahnmuseum Bergün» erstellt. Diese Spezialisten unterstützen den Verein in der Erarbeitung und Realisierung der richtigen Strategie für das zukünftige Museumsprojekt. Eines ist jetzt schon sicher: in Bergün wie auch im ganzen Albulatal wird sich in den nächsten Monaten touristisch einiges verändern!

Tourismus im Umbruch

Der Tourismus im ganzen Albulatal befindet sich im Umbruch. Die touristischen Organisationen Bergün und Filisur planen auf Ende Dezember 2008 eine Fusion.

Gleichzeitig muss sich die Region einer grösseren touristischen Destination anschliessen, um auf dem hart umkämpften Tourismusmarkt überleben zu können. Der Anschluss an eine der drei bestehenden Destinationen Engadin/St. Moritz, Davos/Klosters oder Lenzerheide/Chur ist deshalb zwingend. Graubünden Ferien, die Dachorganisation des Kantons, will in Zukunft nur noch mit 10 bis 12 starken Destinationen (Destination Management Organisation; DMO) auftreten und zusammen arbeiten.

Touristischer Masterplan

Für die bevorstehenden gewaltigen Veränderungen ist deshalb ein touristischer Masterplan erforderlich. Ein Lenkungsausschuss mit Vertretern aus Wirtschaft, Tourismus und Politik wird bis Ende 2008 die zukünftigen Strukturen festlegen, Details abklären und Fakten zusammentragen.

Die vorhandenen Objekte wie auch alle geplanten Projekte der Region sollen vorerst einmal durchleuchtet und auch hinterfragt werden. Nur wenn das vernetzte touristische Räderwerk justiert wird, können die entstehenden Synergien auch genutzt werden. Die Leistungsträger und Verantwortlichen der Hotellerie, der Bergbahnen, der Bäder Alvaneu und Bergün (Sommer), des Parc Ela, der Interessengruppen «Bahnlehrpfad» und «Schlittelbahn»,

des Bahnmuseums Albula und nicht zuletzt der Rhätischen Bahn sind gefordert, die verschiedenen Projekte pragmatisch anzupacken und aufeinander abzustimmen.

Neues Dienstleistungszentrum

Die Rhätische Bahn möchte ab Herbst 2009 mit dem Umbau des Bahnhofes Bergün beginnen, welche die Modernisierung der Gleisanlagen und Renovation des Aufnahmegebäudes umfasst. Zusammen mit Partnern steht hier die Schaffung eines gemeinsamen touristischen Kompetenzzentrums für die Region im Vordergrund. Die Tourismusorganisation «Albulatal», das Bahnmuseum sowie das Bahnreisezentrum der RhB wären fortan unter einem Dach. Für den Gast gäbe es mit einer Anlaufstelle im Albulatal nur Vorteile. Ähnliche Projekte konnten bereits in Davos Dorf, Chur und Poschiavo mit Erfolg umgesetzt werden.

Engagement für Bahnmekka

Aus diesen Gründen wurde bei den Verantwortlichen des Vereins Bahnhistorisches Museum Bergün für sechs Monate ein Projektleiter engagiert, um die zukünftige Stossrichtung festzulegen. Ein Alleingang würde den Untergang des ambitionierten Projekts Bahnmuseum bedeuten, und das muss unter allen Umständen verhindert werden. Die einmalige Chance zur Schaffung dieses Dienstleistungszentrums im Albulatal kommt nie wieder. Das Bahnmekka der Alpen befindet sich im Albulatal – dafür machen wir uns stark und engagieren uns für einen gemeinsamen Aufbau.



Station Alp Grüm
als Modul
für die Berninalinie



VON MICHAEL MARUGG

Apfelblüten, Fels und bunter Zug

Bahnerlebnis Graubünden – für viele Touristen der Inbegriff für Ferien im Kanton der 150 Täler. Die Bahn schlängelt sich durch die goldenen Lärchenwälder, zwischen Schneewänden hindurch, führt quer über saftige Bergwiesen oder stellt im Takt den Pendlerverkehr zwischen den Regionen sicher. Zwischendurch belebt eine fauchende Dampflok das Bild oder ein Krokodil schnarrt mit einem klassischen Salonzug der Belle Epoque daher. Genauso vielfältig wie die grosse Bahn präsentiert sich die Modellbahn. Graubünden im Massstab 1:87; im Unterland, in Europa, in Übersee.

Modellbahn verbindet

Auch die Thusner Schmalspurfreunde leisten ihren Beitrag zur Verbreitung der Rhätischen Bahn. Der Verein «Freunde der Schmalspurbahnen» wurde vor zwanzig Jahren gegründet und zählt heute Mitglieder aus der Schweiz und dem Ausland. Aus diesem kleinen Kreis ist heute ein Verein mit stattlicher Grösse geworden. Charaktergebend sind gemeinsame Anlässe zur Bahntechnik und Familienausflüge mit dem Thema Schmalspurbahn. Eine klassische Clubanlage, wie in anderen Modellbahnclubs üblich, sucht man bei den Schmalspurfreunden vergebens. Das Problem der Clubanlage wurde kurze Zeit nach der Gründung auf elegante Weise gelöst. Nach dem Studium der verschiedenen Modulsysteme evaluierte der Verein die Norm MAS 60 HOM. Diese Norm empfiehlt der Verein seinen Mitgliedern und Freunden, welche aus Platzgründen keine Grossanlage bauen können. Bei den Modulen besteht zudem die Mög-

lichkeit, viel genauer ins Detail zu gehen. Den Vorteil der Module nutzen die Schmalspurfreunde optimal. Anstelle von Bauabenden an einem fixen Ort oder Tag der offenen Tür am selben Ort, so sind die Vereinsmitglieder flexibel. Bauen im eigenen Hobbyraum, auf dem Balkon oder im Bastelkeller bei Freunden – alles ist möglich! In der Gestaltung der Module sind übrigens die Erbauer völlig frei. Geregelt sind neben technisch unabdingbaren Normen die Übergänge zu Fremdmodulen, damit an gemeinsamen Ausstellungen und Betriebstagen wandelbare und vielfältige Vorführanlagen zusammengestellt werden können. Jeder hat so die Möglichkeit, aktiv mitzumachen, ohne an einer gemeinsamen Clubanlage mitzuarbeiten.

Diorambau erfordert Geduld

Leider kann der Verein nicht an jeder Modellbahnmesse teilnehmen. Die filigran von Hand geschaffenen Module verdienen einen geschlossenen und abschliessbaren Raum sowie eine konstante Temperatur. Dies sind Vo-

raussetzungen für einen reibungslosen Betrieb. Bei der Modellbahn handelt es sich um ein Hobby, welches viel Geduld erfordert, so braucht manches Diorama seine Zeit, bis es für den Modellbahnbetrieb hergerichtet ist. Für interessierte Modellbauer werden an Wochenenden auch Baukurse durchgeführt. Diese bedürfen aber einer gründlichen Planung und einer Mindestzahl an Teilnehmer. Schön wäre es, wenn im kommenden Jahr wieder ein Kurs für Anfänger und Fortgeschrittene durchgeführt werden könnte.

Stadlerzug im Südtirol

Auch Familienreisen per Bahn zu Kulturstätten oder zu anderen Schmalspurbahnen stehen auf dem Programm des Vereins. So unternahmen die Mitglieder eine faszinierende Reise mit der RhB von der Bündner Herrschaft ins hochalpine Klima des Engadins. In Zernez stand das Postauto des Engadin-Meran-Express bereit. Ohne Halt führte

Unser «Apfelblütenexpress» mit dem TW 2/6 der Vinschgerbahn von Stadler Rail im Bahnhof Merano



die Reise über Ofenpass ins Münstertal zur Blütenpracht der Obstkulturen nach Mals im Südtirol, eine italienische Provinz, in welcher mehr als zwei Drittel der Bevölkerung deutschsprachig sind. Schon seit geraumer Zeit ist die Deutsche Sprache offiziell als Amtssprache anerkannt. Doch noch vor vielen Jahren wurden Schüler schlicht in den Hauskellern in Deutsch unterrichtet. Vorbei diese Zeit. Die Postautolinie führt durch malerische Dörfer dies- und jenseits der Grenze. Vor der Zollstelle konnte man einen schnellen Blick auf das einzigartige Unesco-Kloster von Müstair erhaschen. Glurns, das mittelalterliche Städtchen mit dem immensen Stadtwehr, hielt die Passagiere in Atem. Gekonnt chauffierte der Wagenführer den 2,5 Meter breiten Postbus durch das enge Stadttor.

In Mals, dem Endpunkt der Postautolinie, stand ein moderner Dieseltriebzug der Vinschgerbahn bereit. Hergestellt vom florierenden Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler. Die im Jahre 1990 durch die Ferrovia dello Stato stillgelegte und 2005 wieder aufgebaute Linie von Mals nach Meran zählt 59,8 Kilometer und drei Tunnels. Sie bewältigt einen Höhenunterschied von knapp 700 Metern. Die Vinschgerbahn ist mit ihrer Struktur und dem Fahrzeugeinsatz ein gutes Beispiel für den Agglomerationsverkehr, die Fahrgastfrequenzen bewegten sich schon nach dem ersten Betriebsjahr auf einem hohen Niveau. Dank den schnellen und flinken Zugkompositionen lassen sich Regional-, RegioExpress- und Schülerzüge optimal bewältigen. Inzwischen gelangen an manchen Tagen die bestehenden Kapazitäten an ihre Grenzen. Die Kurstadt Meran mit ihren herrlichen Park- und Hotelanlagen, zwischen Gletschern, Apfelblüten und Palmen eingebettet, ist dank der Vinschgerbahn optimal von der Schweiz aus zu erreichen. Abgestimmte Fahrpläne zwischen SBB, RhB, den Postautolinien zwischen Scuol-Nauders-Landeck und Zernez-Mals, der Buslinie von Mals-Nauders und der Vinschgerbahn ermöglichen den Ferien- und Kurgästen eine Fülle von Möglichkeiten. So kosteten doch einige der Cubmitglieder nach gut sechs stündiger Anreise in einer Meraner Laubengasse währschafte Tiroler Knödel zum Mittagmahl.

Eisig blies der Wind in Bodio

Bei anderer Gelegenheit traf der Schreiende die Clubmitglieder tief unter Tausenden von Kubikmetern Gesteins-

massen. Eisig blies der Wind in Bodio, eng gepresst klebten die Wolken am Alpenkamm. Im prägnanten Besucherzentrum Pollegio, welches hauptsächlich aus Ausbruchmaterial aus dem Gotthard-Basistunnel besteht, wärmten sich die Besucher auf. Unter



Bunter Jubiläumszug zur 20. GV mit Abe 4/4 501, As 1141, As 1171

kompetenter Führung wurden die Teilnehmer hautnah in die Geheimnisse der Geologie eingeführt und das berühmte sagenumwobene Gotthardmassiv wirkte für die Teilnehmer nun noch mystischer.

Nach dem Vortrag und nachdem alle sich vorschriftsgemäss mit Helm, Jacke und Stirnlampe ausgerüstet hatten, startete die illustre Gruppe zum Rundgang durch die Baustelle. Ein etwas mulmiges Gefühl beschlich einen schon, wenn man die heilige Barbara, Schutzpatronin der Mineure, bei schwach schimmerndem Tageslicht und tropfenden Felswänden, untermalt von dumpfen Maschinengeräuschen, passiert, um in die Tiefe des Basistunnels zu gelangen. Wo die Besucher noch in gähnende Leere blickten, werden einst Züge mit Hochgeschwindigkeit die Röhren durchheilen. Ebenso bewunderten die Besucher die Arbeitsvorgänge der Bauleute an der Multifunktionsstelle Faido. Kaum zu glauben, dass Maschinen diese Felsmassen zum Teil wie Butter durchbohren. Den Bauleuten, die hier unter widrigen Bedingungen arbeiten, zollten die Teilnehmer grosse Anerkennung. Alle waren froh, den Weg wieder mit Bussen nach draussen fortsetzen zu können, wo die Dämmerung bereits einsetzte. Leichter Nieselregen setzte ein, die Wolken hingen tiefer, Schneeeruch lag in der Luft. Nach einem Imbiss führten die Wege über die Alpenpässe, wo jenseits bereits der erste Schnee lag.

Geschichte erlebbar erhalten

Bereits diesen März hat der Verein sein 20-jähriges gebührend gefeiert. Der Verein gönnte seinen Mitgliedern und Angehörigen zur Jubiläumsversammlung eine Sonderfahrt auf der Rhätischen Bahn mit einer einzigartigen

bunten Zugkomposition. Der bald 70-jährige Triebwagen Abe 4/4 Nr. 501 von 1939 zog einen eleganten Pullmann-Salonwagen sowie den Designerwagen «Star(c)kes Stück» von Chur durch die Rheinschlucht und die Surselva nach Disentis und zurück nach Thusis. Einzigartig war die Reise. Trotz des noblen Salonwagens hielten sich die meisten Teilnehmer im noch einzig vorhandenen Triebwagen dieses Typs auf. Anschliessend wurden die ordentlichen Traktanden der 20. Generalversammlung behandelt. Beim gemütlichen Austausch von Erlebnissen, Hochgefühlen, Einsichten und Erfahrungen sowie in der Intensivierung der Bekannt- und Freundschaften klang der Tag gemütlich aus.

Die Bahn steht in unserem Kanton in strenger Konkurrenz zum Automobil. Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial wurden oder werden noch umgesetzt. Doch trotz der Moderne sollten wir als Freunde der Bahn die Geschichte auch für kommende Generationen erlebbar machen. Deshalb fliesst ein Teil des Mitgliederbeitrags an den Dachverband historic RhB und damit in ein grosses Projekt: Die historische RhB für alle erlebbar zu erhalten. Sollte es Sie, liebe Leserin, lieber Leser, auch nach einer interessanten bahntechnischen Reise gelüsten oder haben Sie Interesse am Bau eines Modules, dann melden Sie sich doch mit dem Anmeldetalon am Schluss des Magazins bei uns an.



Dorf und
Bahnhof Ober-
wald sind in
Sichtweite. Das
DFB-
Streckengleis
ist 2008
eingeschottert
worden.



VON BEAT MOSER

Ziel bald erreicht!

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke will die Strecke Gletsch–Oberwald im August 2010 eröffnen. Damit wird endlich die letzte Lücke der 1981 stillgelegten Bahnverbindung über die Furka-Bergstrecke geschlossen.

Nach aktuellem Konzept soll im Sommer 2010 ein passquierendes Zugpaar mit einer bei Bedarf möglichen Doppelführung zwischen Realp und Oberwald verkehren. Man rechnet bei einem Verpflegungshalt in Furka und einem Kurzstopp in Gletsch mit rund 150 Minuten Reisezeit. Zusätzlich werden voraussichtlich drei Hin- und Rückfahrten Gletsch–Oberwald mit sogenannten Ausflugszügen angeboten. Dieses verkürzte Dampfbahn-Erlebnis wird in jeder Richtung rund eine halbe Stunde dauern.

Auf der Zielgeraden

Der Wiederaufbau Gletsch–Oberwald wird rund 3 Millionen Franken kosten und mit der grosszügigen Einzelspende von Hansjörg Wyss finanziert. Zusätzlich leisten die freiwilligen DFB/VFB-Baugruppen einen wesentlichen Anteil an der Arbeit zur Wiederinstandsetzung dieses Streckenabschnittes. Beim Spatenstich am 27. Juni 2006 in Oberwald übergab die MGBahn das

letzte Teilstück der Furka-Bergstrecke in den Besitz der DFB AG. Diese begann umgehend mit den Sanierungsarbeiten, die bisher planmässig abgewickelt werden konnten. Bis Herbst 2008 wurden unter Mitwirkung von Fronarbeitskräften folgende Arbeiten ausgeführt:

- Der bereits 2006 erneuerte Strassen-Niveaübergang «Rotten» unterhalb von Gletsch ist heute mit einer funk gesteuerten Signalanlage gesichert.
- Die anschliessende Zahnstangeinfahrt und die Verbindung zum Gletsch-Kehrtunnel sind schon seit zwei Jahren neuwertig aufgearbeitet. Hier war schon im Jahr 2002 der von

Lawinen zerstörte Viadukt U mit einer Dammschüttung ersetzt worden.

- Im 550 m langen und mit neuen Portaltüren abschliessbaren Kehrtunnel haben Bauequipen das Gleis und die Schotterung ersetzt und den mit 80 Metern Radius drehenden Gleisbogen vollständig verschweisst. Den direkt anschliessenden Rhoneviadukt ergänzte man inzwischen mit neuen beidseitigen Gehstegen.
- Identische Nachrüstungen erhielten auch die beiden, weiter





links:
Rhoneviadukt
unterhalb Gletsch
(vor Sanierung).



rechts:
Bauzug auf der
Lammenbrücke
(2008).

gegen Oberwald folgenden
Lehnenviadukte S und R.

- Auf der über die Kantonsstrasse
führenden Lammenbrücke war
der Ersatz der Brückenschwellen
und der Zahnlamellen notwendig.
- Die Räterisbach-Brücke wurde mit
einer neuen Beton-Bodenplatte
ausgestattet.
- Neben der Sanierung verschiedener
Stützmauern widmeten sich die
Mannschaften intensiv dem
Gleisbau und dem Verlegen von
Rohrleitungen. So entfernten sie
unterhalb des Gletsch-Kehrtunnels
auf fast der ganzen Streckenlänge
bis zur Grenze «Neubau Anschluss-
bauwerk Oberwald» die bestehenden
Gleisjoche aus dem Unterbau und
erneuerten anschliessend das
verunreinigte Schotterbett. Nach
dem Wiedereinbau der Gleisjoche
wurden alle Schienenbefestigungen
gewechselt. Auf durchgehend 2400
Metern Länge verlegten die aus der
Schweiz, Deutschland und den
Niederlanden stammenden Arbeit-
gruppen Kabelschutzrohre sowie
Röhren für das Sprinkler- und
Löschwasser in die Erde.

Während der Sommermonate 2007 und
2008 realisierte die DFB auch verschie-
dene Durchforstungsaktionen und reg-
elmässige Kleinholz-Räumungen ent-
lang der Strecke.

Oberwald in Sichtweite

Rechtzeitig vor Winterbeginn 2008
wurden die Rekonstruktionsarbeiten
im Rohbau bis zum Dorf Oberwald ab-
geschlossen und garantieren fortan ei-
nen sicheren Bauzugbetrieb von/nach

Gletsch. Die Logistikaufgaben waren
gross: Die Transporte wurden mit dem
neuen Dieseltraktor Tm 985 und der
Diesellok HGm 51 ausgeführt.

Wo Schienenmaterial, Schwellen und
Zahnstangen-Elemente zu ersetzen wa-
ren, konnte man auf gebrauchtes und
regeneriertes Material zurückgreifen.

Nun fehlt nur noch die Zufahrt zum
Bahnhof Oberwald, die im Sommer
2009 entstehen wird. Zur Überquerung
der Kantonsstrasse bei der Dorfeinfahrt
ist ein Niveauübergang notwendig, der
auf 9,5 Metern Länge über eine versenk-
bare Zahnstange verfügen wird. Durch
diese Bauweise kann die Gefährdung
von Motorfahrzeugen und Zweirädern
ausgeschlossen werden. Die Station
Oberwald DFB wird südlich des MGB-
Bahnhofs zu stehen kommen. Sie soll
eine minimal notwendige Grösse auf-
weisen und zwei Gleise mit je einem
Aussenperron, einen Wasserkran und

eine Drehscheibe umfassen. Für wei-
tere Bedürfnisse von Kundschaft und
Personal stehen in unmittelbarer Nähe
die Publikumsanlagen (Billettschalter,
Gaststätte, Toiletten) der MGBahn zur
Verfügung, die man künftig gemein-
sam nutzen will.

Eröffnung Gletsch-Oberwald

Die offizielle Inbetriebnahme mit
Beginn der Fahrplanfahrten ist auf
16. August 2010 festgelegt worden.
Das Eröffnungswochenende wird mit
der Einweihungsfeier am 12. August
starten. Am Samstag will die DFB at-
traktive Sonderfahrten mit Dampfzü-
gen und Nostalgie-Postautos zwischen
Oberwald und Gletsch organisieren. Im
alpinen Knotenpunkt Gletsch gibt es
zwischen 13. und 15. August eine attrak-
tive Fahrzeugausstellung mit Marktak-
tivitäten und Präsentationen der Tou-
rismuspartner.



Das noch fehlende
Anschlussbauwerk
beim Bahnhof
Oberwald
wird im Sommer
2009 gebaut.



SCHLUSSLATERNE:

«Krokodile» sind Loks, die das Herz der Eisenbahnliebhaber höher schlagen lassen. Auf der 4-Tages-Fahrt 2008 konnten gleich mehrere verschiedene Bautypen fahrend erlebt werden.

VON GENI ROHNER

Krokodiltreffen in den Alpen

Ein nicht alltägliches «Krokodiltreffen in den Alpen» erwartete die 140 Teilnehmer vom 9. bis zum 12. Oktober 2008 in Graubünden (diese Viertagesreise war seit Monaten ausgebucht).

Donnerstag: Streckenunterbruch

Mit entsprechend grossen Erwartungen der Teilnehmer erfolgte am Donnerstagmorgen der Reiseauftakt in Landquart. Ein Streckenunterbruch zwischen Saas und Küblis zwang die Organisatoren bereits zur ersten Programmänderung! Dies tat der guten Stimmung jedoch keinen Abbruch und man erreichte Davos auf Umwegen (via Chur – Filisur). Für die zahlreichen Bahnfreunde war der Weg das Ziel; erst recht, wenn der Sonderzug mit den zwei berühmtesten RhB-Lokomotiven (Ge 6/6 I «rätisches Krokodil») geführt wurde.

Zahlreiche Fotosujets gab es auch auf der Ersatzvariante einzufangen (Solis- und Landwasserviadukt). Petrus meinte es sehr gut und bescherte während den kommenden vier Tagen prachvollstes Herbstwetter wie aus dem Bilderbuch. Nach dem Mittagshalt in Davos wurde das Programm plangemäss durchge-

führt. Zu den Höhepunkten des ersten Tages zählten der Fotohalt beim Wiesnerviadukt sowie die Zwischenhalte beim historischen Bahnhof Stuls (siehe auch Bericht auf Seite 18) und in Preda.

Freitag: Bernina

Mit dem gelben historischen Berninazug startete die Gesellschaft am frühen Freitagmorgen in St. Moritz. Eine

wundervolle Fahrt bei bestem Fotolicht über die Berninalinie, der südlichen Unesco-Strecke, entschädigte die Fotografen und Filmern für das frühe Aufstehen. Ohne Zwischenhalte wurde der höchste Punkt des bündnerischen Schienennetzes nach 50 Minuten erreicht: Ospizio Bernina. Hier erwartete die Teilnehmer eine erste Attraktion: das «Mini-Krokodil» der Bernina, die Ge 2/2 Nr. 162, die Puschlaver nennen die Lok liebevoll «Asnin», wurde nun den grünen historischen Zweiachsswagen vorgespannt. Eine Premiere auf der Berninalinie, die wiederum unzählige Fotografen anlockte. Mit dem grünen und gelben Zug wurde die Talfahrt bis nach Italien in Angriff genommen; von 2253 m ü.M. auf 429 m ü.M. hinunter. Der Zwischenhalt in Poschiavo wurde für den Besuch des «Bernina-Krokodils» genutzt. Nach dem Mittagshalt in Tirano wurden unserem Sonderzug drei Lokomotiven vorgespannt: Der



oben: Premiere mit dem «Asnin» und den grünen Zweiachsern vor der imposanten Bergkulisse mit dem Cambrena-Gletscher.

links: Die Hipp'sche Wendescheibe beim Wiesner Viadukt nutzen die Frauen für ein Sonnenbad und die Männer fokussieren den Sonderzug.



Grosses Finale bei S-chanf: Nicht alltägliche Doppeltraktion.

nimmermüde «Asnin» (bis Poschiavo), und die zwei gelben historischen Triebwagen. Mit einem Fotohalt bei der Wasserscheide bei idealen Lichtverhältnissen wurde das Aktivitätenprogramm beendet.

Nach dem Abendessen präsentierte James Stapfer den Film «Winterzauber 2007», der vor allem durch das schlechte Wetter (wenig Schnee, Eisregen, Kälte etc.) geprägt war.

Samstag: Engadin

Am Samstag war das Engadin an der Reihe: Ein historischer Güterzug mit dem rätschen Krokodil und unser grüner Zug, von der Schwesterlok gezogen, standen dieses Mal im Blitzlicht der zahlreichen Fotografen. Für die Reiseteilnehmer wurde zusätzlich ein Fotobus organisiert. Dieser bot den ganz Angefressenen Gelegenheit, zu den besten Fotostandorten entlang der Engadiner Strecke zu gelangen. Die Passage des Inn- und Val-Tuoi-Viaduktes zählten nebst der ungewohnten Güterzugskomposition zu den Höhepunkten. Für die kulinarischen Genieser wurde kurzfristig ein Mittagshalt in der «Posta veglia» in Garsun bei Rehpfeffer und Spätzli organisiert!

Auf dem Rückweg verkehrten die zwei Züge ab Cinuoschel-Brail vereint bis Samedan, was wiederum zu einem grossen Massenauflauf an Fotografen (auf der Strasse) führte. Bei einem vor-

züglichen Abendessen auf Muottas Muragl mit unvergesslichem Sonnenuntergang und Blick zur Oberengadiner Seenplatte wurde der Samstag effektiv abgeschlossen.

Sonntag: weitere Krokodile

Der letzte Tag: am Sonntagmorgen war das Frühstück bereits um 6 Uhr angesagt! Schliesslich erwartete die Teilnehmer wiederum ein abwechs-



Historischer Güterzug inmitten einer prächtigen Engadiner Herbstlandschaft.



Wie in den Fünfzigerjahren: Güter- und Personenzug abfahrbereit in Zernez.

LGB TOURS...

2009

...und Ihre Eisenbahnträume werden wahr.

- Februar** **Winterdampf in der Schweiz.** Entdecken Sie mit uns die fantastische schweizer Bergwelt an Bord verschiedener Sonderzüge der Rhätischen Bahn (RhB).
- Juni/Juli** **Colorado – Best of the West.** Wir erleben echten Wild-West-Flair und fahren mit nostalgischen Zügen durch atemberaubende Landschaften.
Option: **Garden Railway Convention Denver** – ein Muss für alle Eisenbahnfans!
- Juli/August** **Rails of Wales.** Das ursprüngliche Wales bietet uns einzigartige Küsten, mittelalterliche Schlösser, wunderschöne Gärten und viele nostalgische Eisenbahnfahrten.
- September** **Bahnreise Deutschland, Österreich und Ungarn.** Wir besuchen charmante Städte wie München, Wien, Salzburg, Győr und Budapest. Das Oktoberfest, eine bezaubernde Donauschiffahrt, ein exklusiver Besuch der LGB Werkstätten und großartige Eisenbahnfahrten sind nur einige Reisehighlights.
- September** **Eisenbahnromantik Schweiz.** Fantastische Eisenbahnfahrten in und um Interlaken, einem Urlaubsparadies im Herzen der schweizer Alpen und Tor zum berühmten Jungfraujoch, garantieren uns ein unvergessliches Erlebnis.
- Oktober/ November** **Erlebnisreise Neuseeland.** Wir fahren mit den bekannten Eisenbahnen: Overlander, TransCoastal und TranzAlpine von goldenen Sandstränden zu beeindruckenden Gletschern und unberührten Regenwäldern.



Für nähere Informationen wenden Sie sich bitte an:
LGB TOURS - John Rogers
 Weiherweg 30 · 90556 Cadolzburg · Deutschland
 Tel: +49 (0) 9103 - 1697 · Fax: +49 (0) 9103 - 717006
 E-mail: lgbtours@t-online.de · www.lgbtours.de

Verbinden Sie Urlaub und Hobby!

Fotos mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahnen und Peter Pfeiffer.

LGB TOURS erfolgreich seit mehr als 15 Jahren!



Der LGB-Bernina-Triebwagen

Mehr INFOS unter www.lgb-bahn.de



22390
RhB Triebwagen ABe 4/4 30

Märklin-Vertriebs AG
 Mönchmattweg 3
 CH-5035 Unterentfelden



Nostalgiezug der Matterhorn-Gotthard-Bahn bei der Kurve von Nätschen

lungsreiches Tagesprogramm. Mit dem legendären Alpine Classic Pullman Express wurde die letzte Tagesetappe in St. Moritz angetreten. Zur Enttäuschung einiger Fans konnte das blaue rätsische Krokodil ihren Dienst wegen eines Getriebebeschadens nicht antreten. Nichts desto trotz folgte eine abwechslungsreiche Reise auf der nördlichen Unesco-Strecke Richtung Thusis und weiter bis Reichenau-Tamins. Nach dem Umhängen der Lok wurde auch die Fahrrichtung gewechselt.

Die letzten Nebelschwaden entschwinden gerade dem «Swiss Grand Canyon», als unser Sonderzug die Rheinschlucht passierte. Pünktlich um 11 Uhr 30 wurde der westlichste Punkt des RhB-Netzes erreicht. In Disentis erwartete die Gesellschaft eine historische

Zugskomposition der Matterhorn-Gotthard-Bahn zur Fahrt über den Oberalppass nach Andermatt. Auch für diesen Streckenabschnitt stand ein Fotobus zur Verfügung. Zwar blockierte ein verunfallter Töff zwischen Dieni und Tschamutt den gesamten Autoverkehr auf der Passstrasse, doch dank der Improvisationskunst des Reiseleiters konnten die geplanten Fotohalte doch noch durchgeführt werden.

Krönender Abschluss

Für den krönenden Abschluss dieser Viertagesfahrt war die berühmteste Krokodillokomotive auf der nicht minder bekannten Gotthardstrecke verantwortlich: die Ce 6/8 II 14253 aus dem Jahre 1920 wurde von SBB historic extra aus dem Depot Erstfeld

gerollt und unserem Sonderzug vorgespannt. Auch die Gotthardstrecke mit ihren zahlreichen Kehrtunnels und dem dreimal aus verschiedener Perspektive sichtbaren Kirchlein von Wassen beeindruckte und bot dem Bahnfreund unzählige Fotosujets. Aus fahrplantechnischen Gründen wurde in Arth Goldau die alte Lok-Veteranin durch den schnelleren De 4/4 ex-EBT ausgewechselt. Kurz vor 17 Uhr wurde der Endpunkt der diesjährigen Viertagesreise, Zürich HB, erreicht. 140 zufriedene Gesichter verabschiedeten sich und manch einer freut sich jetzt schon auf die nächste Viertagesfahrt. Im September 2010 heisst es dann: «100 Stunden Bernina». Diese Fahrt wird anlässlich des 100jährigen Jubiläums der Berninalinie organisiert.



Die Ce 6/8 II 14253 sorgte für das grosse Finale am Sonntagnachmittag auf der Gotthard-Strecke

Faszination Modellbahn

BEMO

ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE
MODELLEISENBAHNEN



...faszinierend wie das Original

www.bemo-modellbahn.de