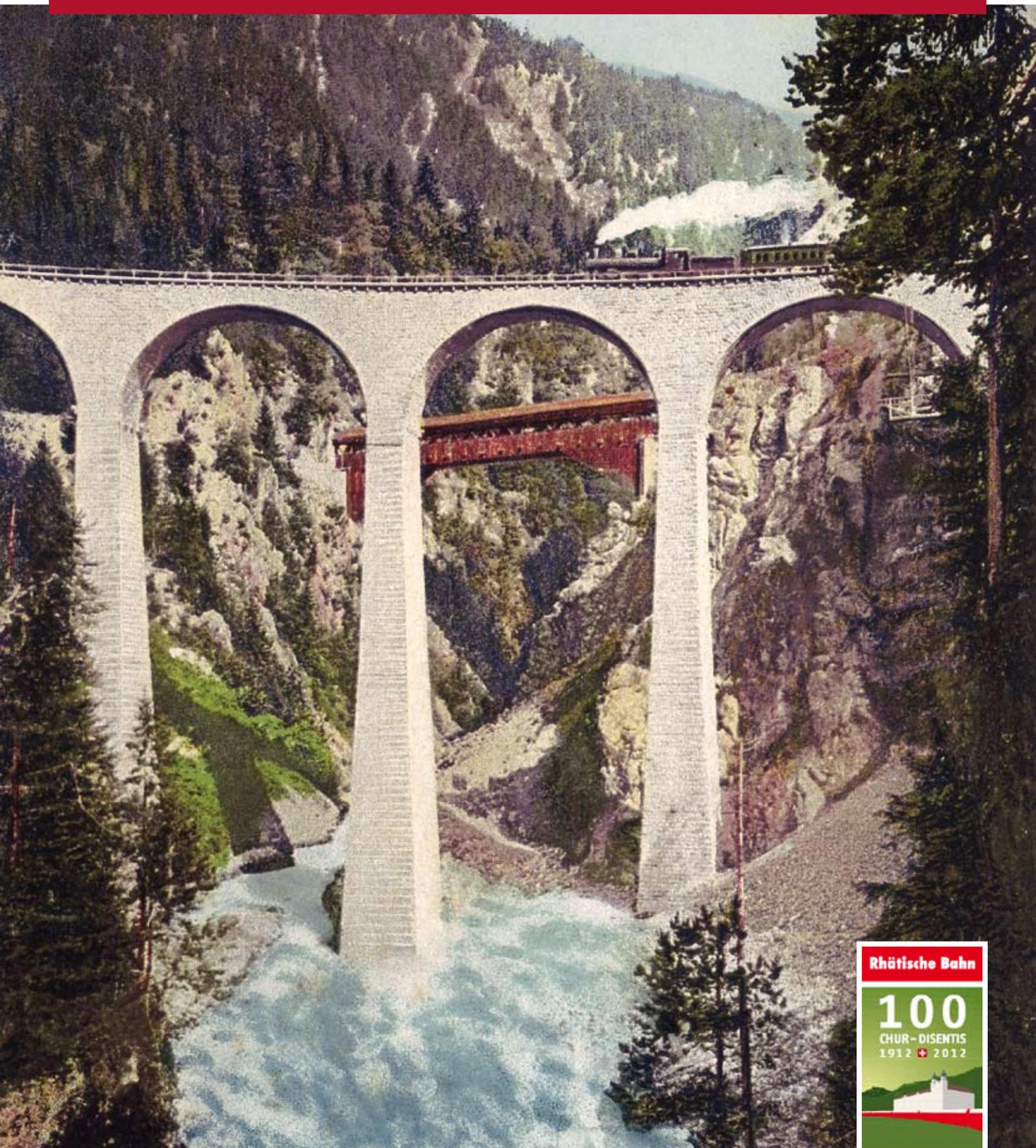




9. JAHRGANG 2012

Die Bündner Kulturbahn



Rhätische Bahn

100

CHUR - DISENTIS
1912 + 2012



graubünden



Copyright © RhB/Tibert Keller, Trin



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**



Verein Bahnhistorisches Museum Bergün

Postfach
7482 Bergün
www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch

Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula war Initiant des projektierten Bahnmuseums in Bergün. Mit der Realisierung des Bahnmuseums Albula wurde das Vereinsziel erreicht. Der Verein wurde per Dezember 2011 aufgelöst. In den Startlöchern für eine historic-RhB-Mitgliedschaft steht der Albula-Bahn-Club Bergün.

37



Club 1889
Postfach 284
7503 Samedan
www.club1889.ch
info@club1889.ch

Der Club 1889 – «Wir erhalten historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn» – wird von über 500 Mitgliedern getragen, die mit Handwerk, Fachwissen, Ideen und Geld historische Fahrzeuge der RhB erhalten und wenn möglich restaurieren. Drei Arbeitsgruppen in Chur, Poschiavo und Samedan arbeiten erfolgreich an verschiedenen, anspruchsvollen Projekten.

38–45



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn engagiert sich 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 Nostalgie Reisen an.

46–49



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

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

50–51



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

Die Freunde der Schmalspurbahnen gründeten ihren Verein 1988. Sie pflegen und unterstützen den Modellbau zum Thema RhB, vorzugsweise in der Spurweite H0m. Sie vermitteln ihre Kenntnisse im Modellbau durch Baukurse, durch intensiven Erfahrungsaustausch, durch die Teilnahme an Modultreffen im In- und Ausland und durch zahlreiche Exkursionen.

52–53



Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Obergasse 42
CH-7494 Wiesen
www.igzl.ch
info@igzl.ch

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

54–57



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

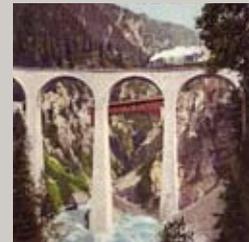
historic RhB wurde 2003 als Dachverband gegründet, um die Anliegen und Interessen der sechs nebenan aufgeführten Vereine zu koordinieren und zu vertreten.

Bis zur Heftmitte werden Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätischen Kulturbahn präsentiert, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Den Übergang zum Vereinsanteil 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

Titelbild



Der Russeiner Viadukt in einer zeitgenössischen, kolorierten Postkarte.

Sammlung Christoph Berger

IMPRESSUM

Redaktion

Fredy Pfister (Layout), pfister.fredy@club1889.ch
Geni Rohner, e.rohner@rhb.ch

Bildbearbeitung

Raphael Schreiner, W&S Agentur für Werbung GmbH
www.ws-werbeagentur.de

Adresse

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

Redaktionsschluss für Texte und Inserate

Inserate und Texte bis 31. Oktober 2012
Inseratvorlagen an: inserate@historic-rhb.ch

Auflage

30 000 Exemplare

Liegt in RhB-Zügen und an den RhB-Bahnhöfen auf.

Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung
Südosstschweiz Print AG, Chur

Bezug

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



Nachhaltig mobil mit **Bus und Bahn**:

Bündner Generalabonnement (BÜGA)



Amt für Energie und Verkehr
Kanton Graubünden
Abteilung öffentlicher Verkehr

graubünden

Der lange Weg in die Surselva



Schön ist es, dass wir dieses Jahr 100 Jahre Chur–Disentis/Mustér feiern können. Spannend hingegen ist der Werdegang dieser Strecke: Es hat von der Idee einer Bahnlinie durch die Surselva bis zur etappenweisen Eröffnung des durchgehenden, 60 Kilometer langen Schienenstranges über 60 Jahre gedauert. Die *Bündner Kulturbahn* präsentiert reich bebildert diesen «langen» Weg in die Surselva.

6–15

Zauberhaftes Bahnmuseum Albula



Das Bahnmuseum Albula öffnet am 1. Juni 2012 zum erstenmal seine Pforten. Im ehemaligen Zeughaus ist zugleich das regionale Dienstleistungszentrum des Tourismus und der RhB untergebracht. Die Ausstellung umfasst keine grosse Fahrzeugsammlung. Indessen überzeugen die Ausstellungsmacher mit einem spannenden Museumskonzept und fordern zur Mitwirkung auf, wie sie in ihrem Beitrag aufzeigen.

22–25

Schutz vor der Witterung



Seit langem ärgern sich die Restauratoren und Geldgeber vom Club 1889 über die Vernachlässigung ihrer wertvollen Wagen: Diese sind immer der garstigen, alpinen Witterung ausgesetzt. Dank dem Umbau des Bahnhofs Samedan zeigen sich aber Silberstreifen am Horizont. Bei den neuen Abstellgleisen wird die Errichtung einer Einstellhalle möglich, wie Koni Zingg darlegt.

38–39

Projekt «RhB en miniature»



Auf der Lenzerheide entsteht eine Attraktion, bei der Elektro- und echte Dampfloks zu sehen sein werden. In der Nähe des TCS- Campingplatzes in Gravas wird eine «RhB en miniature» mit Mitfahrgelegenheit realisiert. Einer der Initianten, Markus Rieter, gibt erste Einblicke in sein spannendes Vorhaben, welches die Grenzen zwischen Original und Modell beinahe verwischen lässt...

59

Die Bündner Kulturbahn

- 5 Vorwort: Ein Kompromiss wird zum «USP»
- 16 1908: Chur setzt auf die Bahn
- 18 Ein eher stiller Kampf mit der Natur
- 20 Näb de Schina ...
- 26 BoBo I: seit 65 Jahren im Dienst
- 29 Vorschau: 100 Jahre Engadiner-Linie

30-32 Agenda 2012  Rhätische Bahn



- 33 Editorial der Präsidentin
- 35 Muse für Literaten und Maler



- 37 Dank an historic RhB



- 40 Gepäckwagen im richtigen Licht
- 42 Il coccodrillo fa «bella figura»
- 44 Neues Kalenderteam



- 46 «Aufwärts – Vorwärts»



- 50 Musikalisch-illustres Vereinsleben



- 54 Von der Wüste zur Tarifgemeinschaft
- 57 Hans Studer – grosser Brückenbauer



- 52 FBW trifft DFB – ein Vereinsausflug

Rhätische Bahn

100

CHUR – DISENTIS

1912 – 2012



graubünden

100 Jahre Chur – Disentis

R(h)ein ins Vergnügen: Am 16. und 17. Juni 2012 feiert die Rhätische Bahn ihre Jubiläumslinie entlang der Strecke Chur–Disentis. Seien Sie mit dabei und erleben Sie ein spannendes Festprogramm. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.rhb.ch/chur-disentis



Ein Kompromiss wird zum «USP»

Reichenau-Tamins–Ilanz (1903)

Ein Blick in die Archivunterlagen deutet darauf hin, dass die Linienwahl der Surselvalinie zwischen Reichenau-Tamins und Ilanz wohl nicht von Anfang an und überall auf grosse Begeisterung gestossen ist. Die zur Wahl gestandenen Pläne mit direkter Anbindung der Unterwegsstationen stellten sich jedoch schlicht als zu teuer und erst noch adhäsionstechnisch als wahre Berg-und-Tal-Projekte heraus. Den gewählten Kompromiss mit der Linienführung durch die Rheinschlucht mit einer gleichmässigen Steigung von 14 Promillen dürfen wir heute als Glücksfall – oder eben marketingtechnisch bzw. neudeutsch als «Unique Selling Proposition» (USP) – bezeichnen: die Rhätische Bahn ist seit jeher das einzige Verkehrsmittel, welches dieser einzigartigen Schlucht unmittelbar dem Fluss entlang folgt. Der Kompromiss war natürlich nicht gratis: Die RhB verpflichtete sich, die Dörfer entlang der Ruinaulta mittels Verbindungsstrassen an das Netz anzubinden. Als Resultat davon entstand zwischen Versam-Safien und Versam-Dorf die wohl längste Bahnhofstrasse der Schweiz und damit ein zusätzliches USP! Eine besondere Herausforderung als «Preis» für den Kompromiss stellte sich den Bahnbauern in der Linienführung in Flussnähe. Der Rhein und die Nebenflüsse sind seit jeher bekannt für ihre Unberechenbarkeit. Doch auch hier bewiesen unsere Vorfahren grossen Respekt im Umgang mit der Natur und achteten wo immer möglich, dass die Gleise auf Dämmen oder Aufschüttungen zu liegen kamen. Trotzdem waren bisher etliche Überschwemmungen des Gleiskörpers durch den hochgehenden Rhein nicht zu vermeiden. Als letztes Ereignis entgleiste ein Regionalzug am 11. September 2011 auf der Carrerabachbrücke infolge eines durch den Carrerabach gebildeten Schlammkegels. Eine Schwachstelle übrigens, die nun per Ende 2011 mit einer höher gelegten Linienführung und einer neuen Brücke eliminiert werden konnte.

Ilanz–Disentis/Mustér (1912)

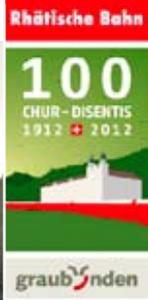
Mit der Eröffnung der Surselvalinie 1912 zwischen Ilanz und Disentis/Mustér war endlich die ganze Surselva an die Hauptstadt Chur und damit an das übrige Netz der RhB und der SBB angeschlossen. Schnell wurde sie für die einheimische Bevölkerung und für Touristen interessant und entwickelte sich zunehmend zu ei-

ner wichtigen Linie der RhB. Seit der durchgehenden Meterspurverbindung zwischen St. Moritz und Zermatt und der Einführung des Glacier Express 1930 staunen unzählige Fahrgäste über die grandiosen landschaftlichen Gegensätze zwischen Disentis/Mustér und Chur. Nebst den Panorama-Glacier-Expresszügen, welche gemeinsam durch die RhB und die Partnerbahn Matterhorn Gotthardbahn (MGB) betrieben werden, rollen heute im Stundentakt Regioexpresszüge durch die Surselva und erschliessen zusammen mit den Postautoverbindungen die ganze Region mit einem attraktiven Fahrplanangebot. Auch Güterzüge sind oft gesehene «Gäste» in der Rheinschlucht: Ein Grossteil des «Valser-Wassers» wird durch die RhB von Ilanz zum Verteilzentrum nach Zizers geführt. Allein diese Bahntransporte ersparen der Surselva jährlich weit über 10 000 Lastwagenfahrten. Ebenso spektakulär und umweltfreundlich versorgte die RhB in den vergangenen Jahren die Neat-Baustelle in Sedrun mit umfangreichen Zementtransporten. Diese Gütertransporte sind ebenfalls «USP» mit einem beachtlichen ökologischen Nutzen für die Tourismusregion Surselva.

Liebe Leserin, lieber Leser, wir freuen uns mit Ihnen auf die bevorstehende Jubiläumsfeier mit vielen Attraktionen entlang der Surselvalinie. In diesem Sinne: Herzlich willkommen an Bord der zahlreichen Jubiläumszüge am Wochenende vom 15. und 16. Juni 2012. Wetten, dass wir Sie da mit weiteren «USP» überraschen werden?

Hans Amacker

Direktor der Rhätischen Bahn



«Ilanzerbahn bei Versam», Postkarte um 1903.

Photoglob-Wehrli

unten:

Letzte Pferdepost Disentis–Ilanz am 31.6.1912 in der Val Russein, Ende einer 60jährigen Ära.

Sammlung Photoglob-Wehrli

Der lange Weg in die Surselva

Von Geni Rohner

Seit 100 Jahren verbindet die Rhätische Bahn Chur mit Disentis auf dem Schienenweg. Eine Surselva ohne Zug ist heute nicht mehr denkbar. Es gäbe keinen Glacier-Express. So elegant sich die Bahn heute durch die Rheinschlucht und die weite Talschaft schlängelt, so spektakulär waren die Ideen, die politischen Wirren, das Gerangel ums Geld sowie der Rahmen, den die Natur setzte, um den eisernen Weg in die Surselva zu ebnet. Es gelang – wenn auch in 3 Etappen!

Ein Teilstück der «Ostalpen-Bahn»

Im Jahr 1846 befindet sich die erste Eisenbahnlinie der Schweiz im Bau und politisch steht das Land vor der Gründung des Bundesstaates. Da taucht die Idee auf, eine Eisenbahn durch die Rheinschlucht und das Bündner Oberland zu realisieren, als Teilstück des europäisch gedachten Grossprojekts einer «Lukmanierbahn». Entworfen hat das Projekt der Bündner Oberingenieur Richard La Nicca aus Safien.

Der visionäre Vordenker, der sich vorwiegend und engagiert um die Passstrassen kümmert und daher die Topografie Graubündens gut kennt, entwickelt mehrere «Ostalpenbahn»-

Varianten. Sie sollen die deutschen Fürstentümer mit jenen in Italien über den Boden des traditionellen Passkantons verbinden. 1847 reicht La Nicca ein Konzessionsbegehren für den Bau einer «Lukmanierbahn» von Chur nach Biasca ein.

Übermächtiger Gotthard

Aber nur fünf Jahre später wird ein erstes Projekt zum Bau einer Gotthardbahn vorgestellt. Darob entbrennen heftigste politische Auseinandersetzungen zwischen den Befürwortern beider Varianten. Für Graubünden steht nichts weniger als die wirtschaftliche Existenz auf dem Spiel – was der Schweiz der Gott-

hard ist dem Bündnerland die «Ostalpenbahn». Als sich die Kantone Zürich und Tessin, der noch junge Bund sowie die deutschen und italienischen Fürstentümer für eine zentrale Transitlinie entscheiden und diese unterstützen, ist das Rennen gelaufen. Politiker versenken La Niccas «Lukmanierbahn» in die Schubladen, wie übrigens auch seine anderen alpenquerenden Bahnideen.

Etwas Trost

Die damals in der Ostschweiz tätigen «Vereinigten Schweizerbahnen» (VSB) haben die Projekte La Niccas stets unterstützt. Da mag es den Bündnern wie ein Trostpflasterchen erscheinen, dass



Vier verschiedene Streckenvarianten für die Surselva

Der Valendaser Ingenieur Franz Marchion reichte nicht weniger als vier Streckenvarianten für die Überwindung der Rheinschlucht ein:

1. «Die Rheinlinie», Reichenau–Ilanz, Führung grösstenteils dem Rhein entlang, 19 km, 4.3 Mio. Fr.
2. «Rechte Talseite», Bonaduz–Versam–Valendas–Ilanz, 17.4 km, 6.2 Mio. Fr.
3. «Linke Talseite 1», Reichenau–Trin–Crestasee (Station Flims)–Pintrun–Con–Laax–Schluein–Ilanz, 23.7 km, 5.8 Mio. Fr.
4. «Linke Talseite 2», Reichenau–Flims–Staderas–Laax–Schluein–Ilanz, 25.5 km, 5.5 Mio. Fr.

«Wenn man etwas Wesentliches und Grosses schaffen will, so kann es allein darin bestehen, dass man dem Beispiel des Rheines folgt», schrieb Geologie-Professor Dr. Albert Heim 1898 in seinem Gutachten über das Projekt der Bündner-Oberländer-Bahn. Am 11. Juli 1898 fasste der RhB-Verwaltungsrat den Beschluss, die Bahnlinie direkt durch die Rheinschlucht zu bauen; mit der Option einer Verlängerung nach Disentis. Das vorteilhafte Längenprofil und die geringeren Baukosten gaben den Ausschlag.

es den VSB 1858 gelingt, die erste Bahnstrecke auf Bündner Boden vom St. Galler Rheintal bis nach Chur zu eröffnen. Damit war zumindest der Grundstein gelegt für das Bahnland Graubünden und damit für die Strecke von Chur nach Disentis.

Katerstimmung und neue Ideen

Lange ist es völlig still um den Bau einer Bahnlinie durchs Bündner Oberland. Das Passland Graubünden wird laufend abgewertet und droht ins wirtschaftliche Abseits gedrängt zu werden. Zwar tauchen während den kommenden Jahrzehnten neue Bahnprojekte auf, die den Norden und den Süden verbinden sollen. Die Ofen-, Scaletta-, Albula-,

Julier-, Longin-, Septimer- oder Splügenbahn werden diskutiert. Davon realisiert wird 1903 aber nur die Albula-bahn.

«Rhätische Bahn» baut erste Etappe

Einflussreichen Davoser Kreislänge gelingt von 1888 bis 1890 das Meisterstück, mit der «Schmalspurigen Eisenbahn Landquart-Davos-Bahn» (LD) eine erste, wengleich auch schmalspurige Bahnlinie von Landquart nach Davos zu realisieren. Damit können Fahrgäste von den VSB übernommen und komfortabel in den Luftkurort gefahren werden. Diese Bahnlinie wirkt als Kristallisationskeim für die nun folgenden Bahnprojekte. Die LD ändert 1894 ihren Na-

men selbstbewusst um in «Rhätische Bahn». Diese Bündner «Staatsbahn» erkämpft sich auf dem Finanzmarkt und in der Politik eine neue Bahnlinie von Landquart über Chur, Reichenau bis nach Thusis. Diese erste Etappe Chur-Reichenau auf dem Weg nach Disentis kann am 1. Juli 1896 eröffnet werden

Ein neues Gesetz zeigt Wirkung

1897 bejaht das Bündner Stimmvolk ein neues Eisenbahngesetz, das unter anderem auch den Kauf der Aktienmehrheit von der Schweizerischen Eisenbahnbank Basel vorsieht und somit die Übernahme der RhB durch den Kanton in die Wege leitet. Diesen Wechsel nutzt der Ingenieur Franz Marchion



Kampf mit dem Rheinufer: provisorische hölzerne Hängebrücke und rudimentär geschütteter Damm in ehemaliger Flusschlaufe für den Bauzug.

Foto Engadin Press

unten: Bauzug auf frisch geschüttetem Damm mit liegender Mauer gegen Hochwasser bei Versam und anspruchsvoller Tunnelbau in der Rheinschlucht.

Foto Engadin Press



aus Valendas zu seinen Gunsten: Er hat 1890 beim Bund ein Konzessionsgesuch für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahnlinie von Reichenau nach Disentis eingereicht und diese 1894 prompt erhalten. Marchion verkauft die Konzession nach der Annahme des neuen Gesetzes an die RhB.

Die Finanzierung der 2. Etappe

Bündner Bahnlinien, die so schnell wie möglich realisiert werden sollten, wurden als «Prioritätslinien» bezeichnet. Die Hoffnung ist, dass diese als Wirt-

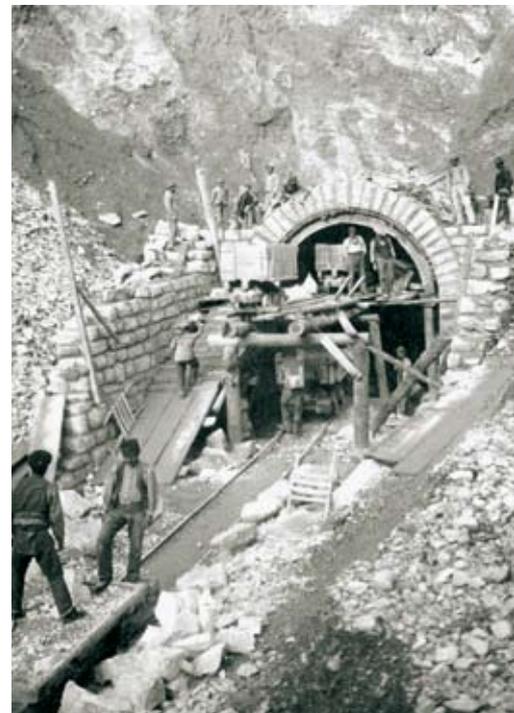
schaftsmotor für grössere Regionen wirken. Als solche werden die Albula-bahn und die Strecke Reichenau–Ilanz eingestuft und vom Bund auch anerkannt. 1898 spricht Bern in der Folge denn auch einen Anteil von 8 Millionen Franken für den Bau der «Rheinlinie» bis Ilanz.

Naturgefahren in der Rheinschlucht

Die Bauarbeiten der Linie Reichenau–Ilanz beginnen im Juli 1900 und stehen unter der Leitung des bahneigenen Oberingenieurs Friedrich Hennings,

Die Bahn verändert die Schlucht

Die massiven menschlichen Eingriffe für den Bahnbau veränderten die Rheinschlucht nachhaltig. Da, wo früher kahle Schutthalden direkt in den Rhein abfielen, verhindern Bahndämme und weitere Kunstbauten die Flusserosion. Dadurch konnten sich in der Rheinschlucht zahlreiche Bäume, Sträucher und Gräser ansiedeln.





Die zweite Etappe bis nach Ilanz ist geschafft: Eröffnungszug nach Chur vor der Abfahrt in Ilanz am 12. 5. 1903. Sammlung Renato Mengotti

der zur gleichen Zeit auch die Bauleitung der Albulabahn inne hatte – eine internationale Grösse seiner Zeit. Vor den Bauarbeiten ist die Rheinschlucht fast unzugänglich; lediglich schmale Pfade für Fischer und Jäger folgen dem Fluss. Um überhaupt mit den Vermessungsarbeiten in unwegsamem Gebieten beginnen zu können, müssen Wege angelegt und hölzerne Stege erstellt werden. Das eindrucklichste temporäre Bauwerk ist eine 60 Meter lange Hängebücke über den Rhein bei Isla Bella (Versam-Safien).

Überschwemmungen und Steinschlag von den schroffen Felswänden bedrohen die Arbeiterschaft und erschweren die Arbeiten stark:

Im April 1901 lässt die Schneeschmelze den Vorderrhein-Pegel so stark ansteigen, dass mehrere Baustellen einige Tage überflutet sind. Im Juni des gleichen Jahres reisst der Rhein in der Nähe der Isla Bella sogar ein provisorisch erstelltes Gleis weg. Es müssen in der Folge sämtliche Arbeiten eingestellt werden. Die Beseitigung der Schäden verursacht eine Verzögerung von meh-

ren Wochen. Im November 1901 ist endlich eine Baubahn mit einer Spurweite von 750 Zentimetern erstellt, welche Baumaterialien und Maschinen zu den zahlreichen Baustellen des geplanten Bahntrassees führt. Insgesamt werden 120 000 Kubikmeter Steine aus entlegenen Steinbrüchen mit Hilfe der Baubahn zum Bahntrassees transportiert, um dieses zu stabilisieren und mit Kunstbauten vor dem weichen Schuttmaterial des Flimser Bergsturzes und der Erosionskraft des Rheinwassers zu schützen.

Projekt elektrische Schmalspurbahn Trun–Linthal

1905 unterbreitete das Ingenieurbüro Müller & Zeerleder aus Zürich u. a. ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Trun nach Linthal. Das Trassees dieser Bahn wäre vom SBB-Bahnhof in Linthal in einem Tunnel ins Vorderrheintal gelegt worden, der Austritt in die Surselva wäre bei Brigels erfolgt.

Die Gesuchsteller hatten die grossspurige Vision, wichtige Regionen miteinander zu verbinden: das Rhonetal, das Berner Oberland, das Reusstal, das Vorderrheintal und das Glarnerland. Die äussersten Endpunkte dieses 467 Kilometer grossen Schmalspurnetzes wären Zermatt, Luzern, Davos, St. Moritz und Linthal gewesen. 107 Jahre später können wir feststellen, dass vieles von dieser Vision durch diverse Privatbahnen etappenweise realisiert wurde.

Projekt elektrische Schmalspurbahn Reichenau–Flims

1909 haben die Gemeinden Tamins, Trin, Flims, Laax und Falera auf politischer Ebene diskutiert, ob die RhB zur Erstellung und zum Betrieb einer Eisenbahn von Reichenau nach Flims verpflichtet werden kann, wenn Interessenten eine Aktienbeteiligung von 25 000 Franken pro Kilometer zeichnen. Im Anschluss an diese Diskussion hat die RhB ein Gutachten über die Realisierbarkeit dieser Eisenbahn aus technischer, finanzieller und volkswirtschaftlicher Sicht erstellen lassen. Im Bericht wurde aber dargelegt, dass die RhB weder verpflichtet sei, die Bahn zu erstellen und zu betreiben, noch dass diese Bahn je rentabel betrieben werden kann. Das Projekt war damit gestorben.



Sammlung Christoph Berger



Sammlung Christoph Berger



Brücken aus Stahl

Entgegen der rhätischen Direktive, Bogenbrücken aus Stein zu erstellen, werden in der Rheinschlucht drei Brücken aus Stahl mit einer Spannweite von fast 60 Metern genietet (wovon eine Brücke als Zugang vom Dorf Sagogn zum Bahnhof von Valendas dient). Damit wird verhindert, dass Geschiebe und Schwemmholz bei Hochwasser an Brückenpfeiler angeschwemmt wird.

Eröffnung der 2. Etappe

Im Juni 1902 werden einheimische Unternehmen beauftragt, die Zufahrtsstrassen von den Dörfern über der Rheinschlucht hinunter zu den Stationen am Rhein zu erstellen. Sie müssen total rund 8 Kilometer Wege den Wäldern und Halden abtrotzen. Dank starkem Willen der Planer und Verantwortlichen sowie unerbittlichem Einsatz der Arbeiterschaft kann am 1. Juni 1903 die Bahnlinie Reichenau–Ilanz feierlich dem regulären Bahnbetrieb übergeben werden.

Die Finanzierung der 3. Etappe

Zwei Jahre später, am 15. Mai 1905, übermittelt der Kleine Rat des Kantons Graubünden dem Bundesrat folgende Eingabe: «Der Bund möchte dem Kanton Graubünden eine Subvention von 7 Millionen Franken zum Zwecke des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes bewilligen». Gemeint waren die Strecken Ilanz–Disentis im Oberland, Bever–Scuol und Samedan–Pontresina im Engadin sowie

Felix Huonder, Disentis

Felix Huonder (1886–1960) war ein begnadeter Oberländer Fotograf. Mit seiner Kamera hielt er unter anderem die Bauarbeiten in der oberen Surselva auf Glasplatten fest.

Seine Bilder (links, 3–6) zeigen furchtlose Arbeiter, die damalige Baukunst unter haarsträubenden Arbeitsbedingungen.

Davos–Filisur im Landwassertal. Mit Nachdruck wird darauf hingewiesen, «dass der Kanton Graubünden seiner Pflicht nachkommen will, den Ausbau seines Eisenbahnnetzes, soweit es die finanziellen Mittel erlauben, zu fördern und es allen wichtigeren Talschaften zu ermöglichen, aus ihrer Abgeschlossenheit herauszutreten und zu den nötigen Verkehrsmitteln zu gelangen. Die Schwierigkeiten, mit denen im Kanton gerechnet werden müssen, wären aussergewöhnlicher Art, infolge der grossen Ausdehnung seines Gebietes und seiner unregelmässigen Beschaffenheit, welche zahlreiche und kostspielige Kunstbauten bedingten. Infolgedessen sei es dem Kanton Graubünden nicht möglich, die ausserordentlich hohen Kosten des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes vollständig aus eigenen Mitteln zu bestreiten».

Die Baukosten für die vier Bahnlinien werden mit 28,4 Millionen Franken veranschlagt (wovon 6 Millionen für

Das Eröffnungsmenu von 1912: 11 Gänge und ein Bordeaux aus dem Gründungsjahr der RhB!
Überraschende Verbindung zu Tunesien:
Der einheimische Hotelier Tuor kehrte nach einem langjährigen Aufenthalt aus Tunesien zurück und übernahm als neuer Pächter den «Disentiserhof».





Die letzte Etappe: Eröffnungszug von Chur bei der Ankunft in Disentis am 30. 7. 1912. Sammlung Renato Mengotti

die Strecke Ilanz–Disentis). Als Gegenwert würden der Eidgenossenschaft sogenannte Subventionsaktien (Aktien 2. Ranges) abgegeben.

Der Bundesrat seinerseits verweist auf die 1898 gewährte erste Subvention, die einen einmaligen und endgültigen Charakter gehabt habe. Der gleichen Botschaft kann jedoch entnommen werden, dass dem Oberland und der Strecke Bever–Scuol eine letzte Hilfe noch gewährt werden sollte. «Das Unterengadin befindet sich in einer ganz ausnahmsweisen Lage, wie sie sonst in der Schweiz nirgends vorkommt und die auch ausserordentliche Massnahmen erheischt. Man soll in späteren Zeiten dem Bund den Vorwurf nicht machen können, dass er durch seine Gleichgültigkeit und Untätigkeit die Interessen eines ganzen Landes teiles gefährdet habe.»

Die erwähnten Gründe treffen für die Surselva nicht ganz zu. Doch ein gewisses Verständnis seitens des Bundes ist trotzdem erkennbar: «Wenn nichts getan wird, um die Gegend dem Verkehr zu erschliessen, ist aber auch hier eine Gefährdung der ökonomischen Lage, ein Stillstand in der wirtschaftlichen Entwicklung und ein Rückgang der Bevölkerung zu befürchten.» Der Bundesrat schlägt die Ausrichtung einer zweiten Subvention von vier Millionen Franken für die zwei erwähnten Linien vor. Die übrigen Bahnlinien werden wegen der geringe-

ren wirtschaftlichen Bedeutung von der Unterstützung ausgeschlossen. Die Bundesversammlung bewilligt das Gesuch des Kleinen Rates und spricht 1907 eine Nachsubvention von fünf Millionen Franken.

ben. Nach der Eröffnung am 30. Juli 1912 kann am Nationalfeiertag 1912 der fahrplanmässige Betrieb auf der neuen RhB-Linie aufgenommen werden. Das Bündner Oberland ist jetzt von der «Metropole» Chur bis nach Disentis mit Schienen erschlossen.

Urari de Viafier Mustér-Cuera 1913/14. 1 Oct.—30 Avrel.

I - II					III IV								
5.25	8.05	10.25	2.45	3.09	5.30	7.53	7.55	7.45	10.00	12.10	4.52	7.35	9.35
5.39	8.19	10.39	3.02	3.29	5.44	8.07	7.35	7.25	9.43	11.53	4.35	7.18	9.18
5.45	8.25	10.45	3.10	3.29	5.50	8.13	7.26	7.20	9.35	11.45	4.27	7.10	9.11
5.52	8.32	10.52	3.20	3.37	5.57	8.20	7.14	7.10	9.25	11.35	4.17	7.00	9.01
6.03	8.43	11.03	3.33	3.47	6.08	8.31	6.58	6.57	9.12	11.22	4.04	6.47	8.48
6.12	8.52	11.12	3.43	3.56	6.17	8.40	6.46	6.45	9.03	11.13	3.55	6.38	8.39
6.17	8.57	11.17	3.49	4.01	6.22	8.45	6.40	6.43	8.58	11.08	3.50	6.33	8.34
6.22	9.02	11.22	3.55	4.06	6.27	8.50	6.33	6.38	8.53	11.03	3.45	6.28	8.29
6.27	9.06	11.26	3.59	4.10	6.31	8.54	6.27	6.33	8.48	10.58	3.40	6.23	8.24
6.30	9.09	11.29	4.05	4.13	6.34	8.57	6.18	6.30	8.44	10.54	3.30	6.21	8.17
6.35	9.13	11.34	4.11	4.18	6.39	9.02	6.14	6.26	8.40	10.50	3.26	6.17	8.13
6.44	9.21	11.43	4.21	4.26	6.47	9.10	6.04	6.17	8.31	10.41	3.17	6.09	8.04
6.52	9.29	11.51	4.31	4.34	6.55	9.18	5.54	6.09	8.28	10.33	3.09	6.01	7.56
7.01	9.38	12.00	4.41	4.43	7.04	9.27	5.44	6.00	8.14	10.24	3.00	5.52	7.47
7.11	9.47	12.10	4.52	4.52	7.13	9.36	5.33	5.50	8.04	10.14	2.50	5.43	7.37
7.17	9.54	12.16	4.58	4.58	7.19	9.42	5.22	5.43	7.48	10.07	2.41	5.29	7.18
7.22	10.01	12.21	5.03	5.03	7.24	9.47	5.14	5.38	7.43	10.02	2.36	5.24	7.12
7.29	10.08	12.28	5.10	5.10	7.31	9.54	5.05	5.30	7.35	9.55	2.29	5.17	7.05

Nr. 1 e s van luverdis (except. S. Stiaven e Glend, Pastignas) Nr. 2 e 4 las domengias.
Da Cuera-Turigt: 7.50, 10.12, 1.30, 5.50, 7.37. — S. Gagl: 8.09, 10.12, 12.45, 9.35, 7.37.
Felix Huonder, Mustér.

Der Fotograf Felix Huonder liess sich seinen eigenen praktischen Fahrplan drucken – auf Romanisch!

Eröffnung der 3. Etappe

Als sogenannte Komplementärlinie klassiert, wird der Bau der anderen Linien (Samedan–Pontresina und Davos– Filisur) bevorzugt, da diese nach Meinung der Experten in kürzerer Zeit rentabel sein werden! Der Bau der Linie Ilanz–Disentis ist in der Bündner Kulturbahn 2011, 8. Ausgabe, beschrie-

Der Fahrplan

Der Einsatz der bisherigen sieben fahrplanmässig verkehrenden Dampfzüge nach Ilanz wird ab dem 1. August 1912 bis Disentis verlängert. Diese Linie ist im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen reichlich bedient. Während der Winterszeit reduziert die RhB das Fahrplanangebot auf täglich sieben



Meilensteine und Fakten der Jubiläumslinie

Herbst 1894	Baubeginn (Landquart-) Chur-Reichenau (-Thusis)
1. Juli 1896	Eröffnung Chur-Reichenau
August 1900	Baubeginn Reichenau-Ilanz
15.–23. Juni 1901	Schwere Überschwemmungen in der Rheinschlucht; verschiedene Installationsplätze und Baustellen wurden überflutet
30. Mai 1903	Eröffnungsfeierlichkeiten Reichenau-Ilanz
1. Juni 1903	Betriebsaufnahme Reichenau-Ilanz
März 1910	Baubeginn Ilanz-Disentis
30. Juli 1912	Eröffnungsfeierlichkeiten Ilanz-Disentis
1. August 1912	Betriebsaufnahme Ilanz-Disentis
23. Juli 1914	Erstes schweres Unwetter in der oberen Surselva (Tavanasa-Trun); Streckenunterbruch bis am 1. August 1914
22. Mai 1922	Einführung elektrischer Betrieb Reichenau-Disentis (Abschluss der Elektrifizierung des gesamten RhB-Stammnetzes)
25. September 1927	Grosse Unwetter in der ganzen Surselva; Unterbruch des Zugverkehrs Reichenau-Tavanasa und Trun-Disentis bis zum 16. Oktober 1927
1977	Einführung Streckenblock zwischen Valendas-Disentis
6. Februar 1984	Lawine zerstört den Sogn-Placi-Viadukt bei Disentis; die neue Stahlbrücke konnte bereits am 16. Oktober 1984 in Betrieb genommen werden
18. Juli 1987	Grosse Unwetter in der Surselva; mehrwöchige Streckenunterbrüche in der Rheinschlucht, Tavanasa-Breil/Brigels und Rabius-Surrein
16. November 2002	Unwetter mit 16 Unterbruchstellen Reichenau-Disentis
1. Oktober 2005	Fernüberwachung der ganzen Strecke Reichenau-Disentis durch das Rail-Control-Center in Landquart

Streckenlänge:	59,2 km	Anzahl Brücken:	71 (Gesamtlänge 1658 m)
Tiefster Punkt:	Chur, 584 m ü. M	Anzahl Tunnels:	5 (Gesamtlänge 1141 m)
Höchster Punkt:	Disentis, 1130 m ü. M.	Kleinster Radius:	100 m
grösste Steigung:	2,7 %	Anzahl Haltestellen:	19

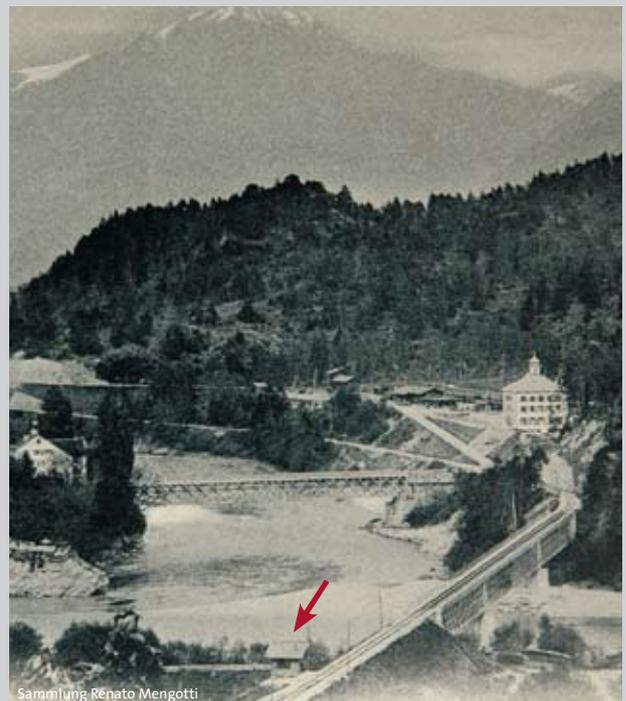
Unkonventionelle Abzweigung ins Oberland

Eine aus heutiger Sicht unkonventionelle Lösung wurde nach dem Bau der 2. Etappe bei der Abzweigung der Bahnlinie von der Albulabahn ins Oberland gewählt:

In Reichenau-Farsch, nach der Hinterrheinbrücke, wurde ein Weichenwärter in einem kleinen Häuschen (roter Pfeil) jeweils per Glockensignal darüber informiert, wann und von wo ein Zug eintrifft. Aufgrund dieser Information konnte er jeweils die Weiche in die richtige Position bringen.

Später wurde die Weiche in den Bahnhofsbereich von Reichenau-Tamins verlegt und die Bahnlinien in einem Doppelgleis getrennt über die Brücke bis zur Abzweigung geführt. Zusammen mit den Brückenfangschienen trugen die Schwellen auf der Brücke damit nicht weniger als sechs Schienen! Durch diese Massnahme konnten die Weiche und der Posten des Weichenwärters in der Farsch aufgehoben werden.

Mit der Elektrifikation der Linie Chur-Thusis wurde 1921 bei der Abzweigung eine elektrische Weiche eingebaut.



Sammlung Renato Mengotti



Der Bahnhof von Versam-Safien zeigt den RhB-typischen Grundriss mit Bahnwärterhäuschen (links) zur Zeit der Bahneröffnung.

Sammlung Renato Mengotti

Zugspare. Die Fahrzeit von Chur nach Disentis beträgt damals etwas mehr als zwei Stunden. Zum Vergleich: Heute verkehren während der Sommerperiode täglich 42 Züge.

Als reine Erschliessungsbahn von Bedeutung, bringt 1926 die Eröffnung der Strecke Andermatt–Disentis durch die Furka-Oberalp-Bahn den Aufschwung der Surselva-Linie mit sich.

Die Bahnhöfe

Die Bahnhofsgebäude bis Ilanz werden auf allen Zwischenstationen mit angebautem Güterschuppen in ähnlicher Bauweise wie auf dem bereits bestehenden Netz der RhB erstellt. Bis Disentis fallen sie etwas geräumiger aus. Im Hinblick auf die Verlängerung der Linie erhält Ilanz ein vollständig gemauertes Bahnhofsgebäude mit freistehen-

dem Güterschuppen in der Art wie die Bahnhöfe von Bever und Samedan. Aus traktionstechnischen Gründen werden in Ilanz auch eine zweispurige Lokremise mit Putzgrube, eine Drehscheibe, ein Wasserkran und eine Bekohlungsanlage erstellt.

Alle Stationen werden auf horizontalen Ebenen errichtet und weisen eine Länge der Ausweichleise von 120 Metern



Die Aufnahmegebäude der letzten Bauetappe weisen einen grosszügigeren Grundriss auf und wurden mit «Lokalkolorit» versehen.

Archiv RhB

90 Jahre Elektrifizierung der Bahnlinie Reichenau–Disentis

Am 21. Mai 1922 fand die Elektrifizierung des RhB-Stammnetzes mit der Strecke Reichenau–Disentis ihren Abschluss. Es war ein langer Weg, bis alle technischen Hürden überwunden waren. Erschwerend für die Surselva-Linie war der fehlende Support (sprich Subventionen) aus Bern, da gemäss Bund «die Wirtschaftlichkeit dieser Linie für die RhB nur von geringer Bedeutung wäre»! Der Verwaltungsrat der RhB war jedoch anderer Meinung und erachtete es als zwingend, auch hier die Elektrifizierung voran zu treiben. Aus dem Erlös der verkauften Dampflokomotiven und durch rigorose Sparmassnahmen konnte schlussendlich auch die letzte Strecke der RhB für den elektrischen Fahrbetrieb realisiert werden. In der nächsten Ausgabe der Kulturbahn wird ein grösserer Artikel über die Elektrifizierung der RhB erscheinen.



Sammlung Christoph Berger

Zufrieden posieren die Beamten des Eidg. Amtes für Verkehr (heute BAV) und die verantwortlichen Techniker vor dem Extrazug anfangs Mai 1922 anlässlich der Kollaudationsfahrt. Beachtenswert ist der offene Güterwagen mit RhB-Stationsbänken; dort sassen die Techniker zur Kontrolle der Fahrdräufhängung.



www.furrerfrey.ch



Furrer+Frey AG
 Ingenieurbüro, Fahrleitungsbau
 Thunstrasse 35, Postfach 182
 CH-3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 61 11
 Telefax +41 31 357 61 00

Furrer+Frey®
 baut Fahrleitungen



Unmittelbar nach der Eröffnung wartet im Bahnhof Disentis ein Dampfzug auf seine Abfahrt nach Chur.

Sammlung Christoph Berger

auf; einzig in Trun wird die Gleisanlage zusätzlich um 80 Meter verlängert. Disentis wird mit einer etwas ausgedehnteren Gleisanlage ausgestattet. Eine Lokomotivremise mit Drehscheibe sowie ein grosses, massives Bahnhofsgebäude aus Stein markieren den Endpunkt der Linie. Wasserstationen für die Dampflok werden in Reichenau, Ilanz, Trun und Disentis eingerichtet. Häuser für die Bahnwärter erstellt die RhB bei den Stationen Trin, Versam, Valendas, Waltensburg und Tavanasa sowie oberhalb von Trun (Gischliun).

Rätoromanische Stationsnamen

Bis zum zweiten Weltkrieg werden im rätoromanischen Sprachgebiet alle RhB-Stationen in Deutsch angeschrieben. Mit der Aufnahme des Rätoromanischen als offizielle vierte Landessprache in die Bundesverfassung geht 1938 für zahlreiche traditionsbewusste Bündner ein langgehegter Wunsch in Erfüllung.

Die Bundesratsverordnung ermächtigt die lokalen Behörden, die deutschen Namen ihres Bahnhofs abzuändern. Davon wird reger Gebrauch gemacht;

so erhält Waltensburg sein romantisches Äquivalent Fuorz, Ruis wird zu Rueun, Truns wechselt zu Trun und einige Jahre später folgt Somvix-Compadials mit Sumvitg-Cumpadials und Rabius-Surrhein zu Surrein. Auch im übrigen Sprachgebiet (Engadin und Albulatal) wird diese Erneuerung mit Begeisterung übernommen.

Quellen:

- Geschäftsberichte RhB 1911, 1912
- Schweiz. Bauzeitung, Band LIX, Nr. 16 und 18
- Festschrift «50 Jahre RhB»
- Das grosse Buch der Rhätischen Bahn, viafer-Verlag 2002



Personenzug auf dem neuerstellten Russeiner-Viadukt.

Sammlung Photoglob-Wehrli



1908: Chur setzt auf die Bahn

Von Ulf Wendler

Chur war und ist als grösste Stadt des Kantons Graubünden sein wichtigstes Verkehrszentrum. Dies änderte sich auch im Eisenbahnzeitalter nicht. 1858 bauten die ehemaligen «Vereinigten Schweizerbahnen» eine normalspurige Bahnlinie nach Chur. Hier bestiegen die Gäste Kutschen, um weiter ins Engadin oder die Surselva zu reisen.

Mit der Strecke nach Chur endete der Bahnbau in Graubünden für mehrere Jahrzehnte. Diese unbefriedigende Situation wurde durch die Rhätische Bahn behoben. 1896 nahm die Schmalspurbahn ihre Strecke von Landquart über Chur und Reichenau nach Thusis ihren Betrieb auf. Damit war von Chur aus eine erste Etappe in Richtung St. Moritz und Disentis gebaut. Für die Stadt hatte diese Verbindung allerdings den Nachteil, dass Reisende ins Engadin nun in Thusis und nicht mehr in Chur die Postkutschen bestiegen. Das zweite Teilstück Richtung Disentis ging 1903 mit der Strecke von Reichenau nach Ilanz in Betrieb. In

diesem Jahr wurde auch die Eisenbahn von Thusis ins Oberengadin verlängert. Mit diesem Ausbau wurde der Bahnhof Chur endgültig zum Verkehrsknotenpunkt der Stadt und des Kantons.

Das grösste Hotel der Stadt, der «Steinbock», lag ursprünglich verkehrsgünstig für den Kutschenverkehr beim Ober- tor auf einer anderen Seite der Stadt. Nun wurde gegenüber dem Bahnhof ein neuer Hotelpalast mit demselben Namen erstellt. Die mit diesem Neubau verbundenen grossen Hoffnungen sollten sich allerdings auf Dauer nicht erfüllen.

Die Beschleunigung des Personenverkehrs durch die Eisenbahn führte dazu, dass Chur für die Reisenden kein Zwischenziel mehr war, an dem übernachtet wurde. Auch alle Bemühungen scheiterten, die Stadt als Reiseziel für mehr oder minder lange Aufenthalte zu positionieren. Hier wurde nur noch rasch umgestiegen, um zum Endziel in den Bergen zu gelangen.

Eisenbahnkomitee fordert Geld ...

Ein wichtiges fehlendes Teilstück wurde 1912 schliesslich erstellt: Mit dem Bau der Strecke von Ilanz nach Disen-

tis wurde es nun möglich, von Chur bis ins Klosterdorf zu reisen. Am Bau dieser Bahnlinie beteiligte sich die Stadt finanziell. Bereits 1905 forderte das Oberländer-Eisenbahnkomitee die Stadt auf, Aktien für 100 000.- Franken zu zeichnen. Die Argumente dafür lagen auf der Hand:

«Für die Stadt Chur bedeutet aber das Oberland ein[es] ihrer wichtigsten Hinterlande. Schon die geographische Lage der Talschaft zur Stadt verlangt das. Das Oberland nimmt von Chur & giebt der Stadt Chur. Sämtlicher Oberländerverkehr mündet naturgemäss in die Stadt Chur. Je mehr der Verkehr, die Fremdenindustrie, das Gewerbe, die Production überhaupt im Oberlande sich vermehren, desto grösser ist der Vorteil für Chur, desto mehr kann das Oberland Chur geben.

Wie die Erfahrung lehrt ist Chur auch die natürliche Bezugsquelle für das Oberland. Je stärker der Verkehr, je grösser die Bedürfnisse im Oberland werden, desto mehr muss das Oberland von Chur beziehen. Wie immer wir die Sache ansehen, ist die Oberländerbahn Chur–Disentis für Chur eine Alimentationslinie im besten Sinne des Wortes.» (Schreiben Ilanz, 11. 10. 1905)

**Chur und der Bahnhof um 1903.
Der Bahnhof entwickelte sich
zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt
der aufstrebenden Kantonshauptstadt.**

Stadtarchiv Chur, F 01.068

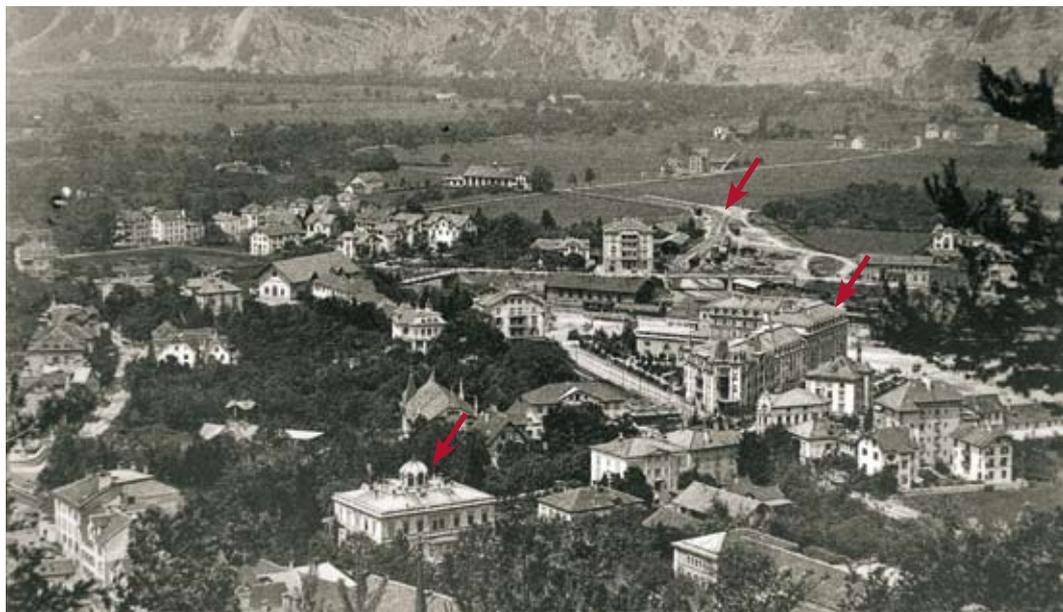
... und Chur gibt zögerlich nach!

Der Kleine Stadtrat (also die städtische Regierung) stand diesem Ansuchen leicht reserviert gegenüber. Er war der Meinung, dass der geforderte Betrag in keinem Verhältnis zu dem verkehrs- und handelswirtschaftlichen Nutzen für die Stadt läge. Wenn der Betrag gesprochen werden sollte, dann nur im Sinne einer weitsichtigen und langfristigen Verkehrspolitik. Erst die Verknüpfung der Strecke Ilanz–Disentis mit der der Engadinstrecke Bever–Scuol vermochte 1907 die Churer zu überzeugen, den hohen Betrag zu befürworten:

«[Es] ist zu berücksichtigen, dass der Bau & Betrieb der beiden Linien der Stadt Chur entschieden Vorteile bringen wird. Die hiesigen Handelsleute erwarten solche namentlich von der Engadinerlinie, allein auch die Oberländerbahn wird durch Hebung des Fremdenverkehrs & der Industrie in Chur hiesiger Stadt von Nutzen sein. Die beiden Bahnstrecken als Ganzes betrachtet sind also von Chur von Interesse. Wenn auch die Aktien der Rh[ätischen] Bahn nicht vollwertige Papiere sind, so werden sie doch allen Anzeichen nach Jahr für Jahr eine bescheidene Dividende abwerfen, die Beteiligung an der Finanzierung würde also nicht eine Zeichnung a fond perdu involvieren, sondern nur einen Zinsenausfall von höchstens 2% zur Folge haben.»
(Kleiner Stadtrat, Chur 21.6.1907)

Es wurde noch diskutiert, ob von der Summe die Stadt 60 000 Franken und die Gewerbetreibenden 40 000 Franken übernehmen sollten. Doch schliesslich reifte der Entschluss, die Stadt solle den gesamten Betrag zur Verfügung stellen. Dazu wurde am 22. März 1908 eine Volksabstimmung abgehalten. 1035 Personen stimmten zu, 484 waren dagegen – eine deutliche Zweidrittelmehrheit war also für das Projekt. So leistete Chur auch in diesem Fall solidarisch seinen Beitrag an die Entwicklung des Bündner Schmalspurnetzes, obwohl die unmittelbaren Vorteile für die Stadt beschränkt waren.

Quelle: Stadtarchiv Chur, B II/2.0003.0987



Der Bahnhof Chur mit hölzernem Perrondach und grosser Laube um das Bahnbufett im Dampfzeitalter.

Blick auf das Bahnquartier von Chur. Zwei markante Gebäude: unten links das damalige Verwaltungsgebäude der RhB (heutiges Kunstmuseum) und das Hotel Steinbock am Bahnhofplatz. Ebenfalls gut erkennbar ist die alte Streckenführung der RhB über die heutige Oberalpstrasse Richtung Felsberg.

Sammlung Renato Mengotti

Das repräsentative Hotel «Steinbock» gegenüber dem Churer Bahnhof wurde 1899–1901 gebaut. Im grossen Hotel mit 140 Betten sollten Touristen vor ihrer Weiterreise in die Berge übernachten.

Stadtarchiv Chur, F 02.083





So haben die Unwetter vom November 2002 die Geleisanlagen bei Trun weggespült und verbogen.

Foto Bruno Cadosch

Ein eher stiller Kampf mit der Natur

..... Von Hans Domenig

Unsere Alpen sind nicht für ewig – auch wenn grosse Patrioten das glauben mögen. Die Erosion, Hochwasser und Lawinen «nagen» an unseren Bergen. Die alpine Landschaft verändert sich dadurch laufend. Unsere RhB, welche mit feinen Linien in Talböden und -hängen sowie in Passübergängen eingewoben ist, führt einen fortwährenden, meist stillen Kampf gegen diese gewaltigen, natürlichen Zerstörungsprozesse – so auch im Bündner Oberland.

.....

Das sanfte Vergnügen täuscht

Eine Fahrt mit der RhB durch die Surselva ist nur schon wegen der geisterhaften Rheinschlucht ein Erlebnis. Diese könnte man mit dem vergnüglichen Berg vergleichen, durch den man sich bis ins Schlaraffenland hindurchessen darf, bis einem liebliche Dörfer auf grossen Waldlichtungen – viele von ihnen auf gewagten Bergeshöhen – empfangen. Alles in allem ist diese Fahrt ein wunderbar sanftes Vergnügen, weshalb man sich nicht recht vorstellen kann, dass die Natur auf dieser Strecke der Bahn manchmal nicht nur ein Schnippchen schlägt, sondern vereinzelt auch echte Schwierigkeiten bereitet.

Kraftvolle Hochwasser

Der Rhein – hier oben jugendlich-übermütig schäumend – hat mit seinen Zuflüssen die Bahn schon mehrfach lahm gelegt. In den Jahren 1927, 1987, 1998 und 2008 überflutete er über lange Strecken die Geleise in der Ruinaulta, wie die Rheinschlucht romanisch heisst, und drang zwischen Tavanasa und Trun sogar durch den Plaunca- und Tiraun-Bahntunnel, und von den Unwetterkatastrophen im November 2002 sind auch heute noch einige Narben sichtbar, besonders bei Rueun und Schlans.

Brutale Lawinen

Kein bisschen respektvoller benahmen sich in der Surselva die Lawinen. 1984 fegte eine solche vor Disentis die Brücke des Sankt Placi – trotz seines heiligen Namens – bis auf den Grund weg. Man musste daraufhin das ungestüme Gewässer mit einem Riesenrohr von fünf Meter Durchmesser zähmen und kanalisieren. Nach einem Monat Postautoersatz konnte die Bahn behelfsmässig wieder fahren, bis die neue Brücke schliesslich nach drei Monaten fertig war. Was die Lawinen betrifft, kann sich Bruno Cadosch, Bahnmeister

der Surselva, nicht auf durchgehende Verbauungen verlassen wie sein Kollege von der Albulabahn, die diesbezüglich besser geschützt ist. Dafür aber sind in der Surselva technisch raffinierte Warngeräte hoch oben und weit über der Waldgrenze montiert, wo die Lawinen ihren Anfang nehmen. Sobald eine solche losgeht, schliesst sie oben den Deckel des fast kubikmetergrossen Warngerätes zu, und sofort schalten die Signale unten auf der gefährdeten Bahnstrecke auf Rot; übrigens nicht nur die Bahn-, sondern auch die Strassensignale. Damit diese aber nicht für immer auf Rot stehen bleiben, sorgt ein weiterer, im Tal installierter Strickmechanismus dafür, dass die Signale die Fahrt wieder freigeben, sobald die Lawine im Tal ist und nicht mehr weiteren Schaden anrichtet.

Felsnasen und Permafrost

Neben Lawinerverbauungen tut die Bahn auch noch viel anderes, um die Bedrohungen durch die Natur abzuwehren: gefährliche Steinschlag-Felsköpfe abtragen, Dämme bauen, um Geleiseunterspülungen entgegenzuwirken, Steinschlagnetze montieren, damit keine Felsblöcke oder Steine auf

die Schienen fallen, häufige Schienenkontrollen, um z.B. vor umgestürzten Bäumen und Leitungsmasten zu warnen. Bergdruck und Permafrost, vereiste Weichen und Signale sind weitere Gefahren, die ernst genommen werden müssen. Zur Zeit sind in der Rheinschlucht Geologen daran, einen felsengrossen Stein ob dem Geleise auf seine Gefährlichkeit zu untersuchen. «Sonst weiss man nicht, ob so ein Stein oder ein Felsblock schon in fünf Minuten herabstürzen kann oder vielleicht erst in hundert Jahren», erklärt Bahnmeister Cadosch.

Meistens fährt die Bahn

Bei gewaltigen Hochwassern oder Lawenniedergängen kommt es ganz selten einmal vor, dass die Bahn nicht fahren kann. So waren z.B. bei den Hochwasserschäden von 2008 die Streckenarbeiter 24 Stunden im Dienst, damit man am andern Morgen wieder fahren konnte. «Aber Essens- und notwendige Ruhepausen konnten wir einhalten», erinnert sich Cadosch.

Zum Glück gab es aber auf der Surselva-Strecke auch harmlosere Entgleisungen. Einmal war es ein Stein, ein andermal ein nur winziger Erdrutsch oder eine Schneeverwehung, die die Lok aus den Schienen warf. Eine «landete» dabei poetisch in einem Erlenhain, eine andere, gleichsam sportlich gesinnte, auf einem Fussballplatz und eine, anscheinend um Sicherheit besorgte, in einem weichen Schneehaufen.



Einsame Arbeit bei garstigem Wetter.

Foto Hans Domenig



Von der Gleisanlage im und vor dem Plaunca-Tunnel ist nach dem Hochwasser von 1987 fast nichts mehr zu erkennen.

Foto Samuel Keller

Der Lumpegna-Viadukt in der oberen Surselva in einer alten Postkarte mit eingemalten Dampfzug.

Fundaziun Capauliana, Chur



Näb de Schina ...

Von Geni Rohner

Abseits und oft auch «neben den Schienen», trotzdem oft pointensicher – in hundert Jahren Bahnbetrieb ereignen sich zahlreiche Episoden, die mit der mündlichen Überlieferung meist noch würziger werden. Nachfolgend sind einige dieser komischen Geschichten mehr oder weniger bekannter Originale beschrieben.

Missbrauchtes Weiderecht

Nach Aufnahme des Bahnbetriebs waren die Weiden entlang der Bahnlinie weiterhin für das Vieh zugänglich. Auf eine Einzäunung des Bahnkörpers wurde verzichtet. Felix Huonder, in Maderal am östlichen Rand der Gemeinde Disentis, aufgewachsen und im Laufe seiner Ausbildung in Zürich gelandet, kehrte an Wochenenden oft in seine Heimat zurück. Mittels Telefon kündigte er seine Ankunft an und wünschte, dass die Schafe um 18 Uhr auf die Weiden beim RhB-Gleis weiden gelassen werden. So kam es oft vor, dass der Zug bei der Russeiner Brücke wegen den Schafen anhalten musste! Während das Zugpersonal mit dem Vertreiben der Tiere beschäftigt war, nutzte Felix Huonder den Zwischenhalt zum Ausstieg. Ihm blieb somit der 30minütige Spaziergang vom Bahnhof Disentis zu seinem Elternhaus erspart ...

Ausserordentlicher Halt

An einem Vorweihnachtsabend erhielt Lokführer Andreas Donatsch vom legendären Zugführer Adolf Flury eine Haltekarte bei Kilometer 29.601 beim Portal Ransuntunnel in der Rheinschlucht. Ordnungsgemäss hielt der Dampfzug an erwähnter Stelle an. Im Anschluss folgte der Auftrag, zusammen mit dem Heizer Hans Frei drei kleine Tannenbäume zu fällen! Wer für diese Order verantwortlich war, konnte nie ermittelt werden. Gesichert ist nur, dass die Fahrt nach dem kurzen Unterbruch wieder fortgesetzt wurde ...

Lockender Kirschbaum

An einem Sommernachmittag fertigte Adolf Flury in Schnaus-Strada einen Güterzug mit der Schrillpfeife ab. Nach wiederholtem, ergebnislosem Abfahrtsbefehl begab er sich zum Lokführer, den er jedoch nirgends finden konnte. Die Türe zum Führerstand aber offen. Auf einmal meldete sich der Lokführer von weit oben, von einem naheliegenden Kirschbaum herunter. «Diese wunderschönen, süssen Kirschen möchte ich doch endlich einmal geniessen», tönte es vom Baum herunter. Tagtäglich habe er nun in letzter Zeit an dieser verlockenden Kost vorbeifahren müssen. In Anbetracht der bereits entstandenen Verspätung

versuchte der Zugführer, ihn vom Baum herunterzuholen. Erst nach gut zehn Minuten kletterte er vom Obstbaum herunter und setzte die Fahrt fort.

Portemonnaie und Hosennaht

Eines Morgens bestieg Emil in Rabius den Frühzug, um nach St. Gallen an die Olma zu fahren. Kaum im Zug, stellte er fest, dass er das Portemonnaie mit dem tags zuvor gelösten Fahrausweis daheim hatte liegen lassen. Aufgrund eines vereinbarten Termines war eine Rückfahrt nicht möglich. Er bat den Zugführer, ihm in dieser Situation behilflich zu sein. Da dieser Emil seit Jahren gut kannte, streckte er ihm das Geld für den Fahrausweis und für den Aufenthalt an der Messe vor. Nach einer Weile, als der Zugführer durch den Wagen kam, sprach Emil ihn wieder an. Ihm sei etwas Furchtbares passiert. Scheinbar sei er heute wirklich mit dem linken Bein aufgestanden und vom Pech verfolgt. Er habe nämlich ein Paar nagelneue Hosen angezogen. Beim Absitzen sei die hintere Hosennaht von oben bis unten gerissen. Er getraue sich nicht aufzustehen. Was er in dieser Situation wohl anfangen solle? Der Zugführer suchte nach einer Lösung. Er erkundigte sich bei den Passagieren im Zug, ob eine Schneiderin anwesend sei. Und tatsächlich! Es meldete sich

eine Frau, die sogar das Nähzeug bei sich hatte. Nachdem sie vom Vorfall erfahren hatte, erklärte sie sich spontan bereit, die Hosen zu flicken. Emil wurde in die Toilette geschickt. Von dort reichte er den beiden die zerrissene Hose. Als diese geflickt war, wurde sie dem Pechvogel wieder übergeben. Emil war begeistert und natürlich sehr froh über diese improvisierte Reparatur. Jahrelang konnten Emil und der Zugführer über dieses Ereignis lachen, wenn sie sich im Zug begegneten.

gleiche Zugskomposition von der Endstation Disentis wieder nach Chur zurückkehrte, konnte der Herr sitzenbleiben und so zum dritten Mal an einem Tag die Schönheiten der Surselva betrachten.

Anschluss in Chur?

Bei Zugverspätungen muss das Zugpersonal die Anschlussfrequenzen unterwegs notieren und diese unmittelbar an das Personal auf den Umsteigebahnhöfen weiterleiten, damit dieses die nöti-

Rechts – links

Der letzte Zug der Furka-Oberalp-Bahn befand sich kurz vor Disentis, als der Kondukteur über Lautsprecher seine Fahrgäste in den Wagen informierte, dass der Anschlusszug in Fahrrichtung links warte.

Bei der Ankunft im Bahnhof machte ein Mitreisender ihn darauf aufmerksam, dass der Zug auf der rechten Seite wartet. Der Kondukteur meinte aber nur, die Leute würden den richtigen Zug schon finden. Doch prompt verpasste



Gleisarbeiter, Sicherheitswärter und Rottenköche der RhB posieren mit Schalk an der neu-erstellten Bahnlinie.

Sammlung Renato Mengotti

Gute Geographiekennntnisse

Es geschah an einem Samstagnachmittag während der Sommersaison. Im Zug Richtung Disentis sass ein Mann, der dem Zugführer ein Halbtaxabonnement und eine dazugehörige Tageskarte vorwies. Während der Fahrt schaute der Fahrgast gemütlich zum Fenster hinaus und betrachtete offensichtlich mit Genuss unsere schöne Surselva. Nach einer guten Fahrstunde, in Sumvitg, eine Station vor Disentis, fragte er den Zugführer, ob die nächste Station Frauenfeld sei.

Diese Frage erstaunte den Bähnler umso mehr, als der Fahrgast ihm mitteilte, dass er heute Mittag in Sedrun eingestiegen sei. Von Sedrun in Chur angekommen, ist dieser Passagier, wie sich nun herausstellte, einfach in den gegenüberstehenden Zug umgestiegen, in der Annahme, dieser fahre ihn nach Frauenfeld.

Auf diese Weise konnte der Fahrgast ohne es zu wissen zweimal die gleiche Strecke betrachten. Nebenbei bemerkt: dieser Mann war kein Bündner. Da die

gen Anordnungen und Dispositionen treffen kann. Somit muss jeweils jeder Passagier individuell nach seinem Ziel gefragt werden.

So fragte einmal ein Zugführer eine Reisende: «Wehrte Frau, wünschen Sie Anschluss in Chur?» Daraufhin das Fräulein: «Nei, nei, danka, i bin scho verlobt.»

Zweifelhafte Gleiskontrolle

Ein Streckenwärter stieg vor vielen Jahren in Disentis in einen Personenzug und verlangte vom Zugführer, mitfahren zu dürfen. Er müsse den Zustand des Gleises vom Gepäckwagen aus kontrollieren. Der Zugführer stimmte natürlich zu und der Zug fuhr los. Tatsächlich gab es an der vom Wärter bereits ins Auge gefassten Stelle einen heftigen Ruck. Schnell nahm er eine Kreide aus der Manteltasche und markierte die entsprechende Stelle mit einem fetten Strich auf dem Boden des Wagens. Ob er die schadhafte Stelle später wieder gefunden hat, ist nicht überliefert.

ein Fahrgast den letzten Zug und strandete in Disentis; der letzte RhB-Zug war ebenfalls bereits abgefahren. Als Nachtlager wurde ihm immerhin das Personalzimmer angeboten...

Der schöne Betriebschef...

An Sonntagen lösten oft «Wärter mit Bürodienst» die Bahnhofsvorstände im Stationsdienst ab. Zwei solche «Ablöser» führten, weil es sonntags nicht viel zu tun gab, immer wieder private Gespräche übers Diensttelefon, wobei sich gelegentlich der Anrufer mit «Do isch dr Betriebschef» meldete, was der Angerufene jeweils lustig kommentierte. Als sich einmal tatsächlich der Betriebschef selbst telefonisch meldete, antwortete einer unserer Ablöser: «Jojo, an würkli schöna Betriebsschäf». Darauf hatte der Spassvogel plötzlich grösseren Erklärungsbedarf.

Quellen:

- «Ausser Dienst» von Andreas Donatsch und «Alle meine Passagiere» von Adolf Flury
- Mündliche Überlieferungen aktiver und ehemaliger RhB-Mitarbeiter



Zauberhaftes Bahnmuseum Albula

.....

Was lange währt, wird endlich gut! Mit einem ersten Projekt in Preda nahm das Ganze seinen Anfang. Im Wandel der Zeit wurden verschiedene Varianten geprüft. Ein entscheidender Auslöser und Durchbruch erfolgte im Sommer 2008 mit der Aufnahme der Albula- und Berninalinie ins Unesco-Welterbe. Die Ausgangslage hat sich somit erneut geändert. Das Museum ist vieles in einem: Es ist mehr als nur ein Bahnmuseum, denn es ist zugleich auch Kompetenzzentrum einer ganzen Bahnregion, in deren Mittelpunkt die spektakuläre Albulalinie steht!

.....

Die Arbeiten im ehemaligen Zeughaus in Bergün, dem zukünftigen Sitz des Bahn museums Albula, gehen wie geplant voran. Bereits Ende 2011 und damit rechtzeitig zum Auftakt der diesjährigen Wintersaison wurde das gemeinsame Dienstleistungszentrum der Rhätischen Bahn und von Bergün Filisur Tourismus in Betrieb genommen. Das Bahn museum wird ab dem 1. Juni 2012 auf insgesamt 1300 Quadratmetern Ausstellungsfläche die Geschichte der RhB und ihre Auswirkungen auf das Alltagsleben der Menschen in der Region für jung und alt erlebbar machen.

Ein Museum voller Erlebnisse

Das Bahn museum Albula ist ein Museum für alle Sinne. Es bietet sowohl Vermittlung und Information als auch Erlebnisse und Aktivitäten: In der Dauerausstellung erfährt der Besucher historische und aktuelle Aspekte aus der über hundertjährigen Geschichte der Rhätischen Bahn, und in den Wechselausstellungen wird man durch eine Vielzahl spannend gestalteter Raumkulissen geführt, durch Lichtinszenierungen und Klangräume, man begegnet virtuellen Animationen und Trickfilmen.

Platz der Bahnfreunde

Der Bergüner Bahnhofplatz wird zum «Platz der Bahnfreunde» und Bindeglied zwischen dem Museum und dem aktiven Bahnbetrieb auf der Strecke der Albula-Bahn. Wer mit der Bahn anreist, gelangt direkt zum Haupteingang des Museums, das idealerweise ans Schienennetz der RhB angebunden ist, so dass auch nostalgische Zugkompositionen vorfahren können. Ob Eisenbahnamateure, Schlitteltouristen, Wanderer oder Feriengäste – das Bahn museum Albula im Bahnhof Bergün gelegen, wird allen etwas bieten.

Virtuelle Fahrten mit dem «Krokodil»

Nach über 50 Jahren im aktiven Dienst und drei Jahrzehnten als Denkmal – erst vor einer Bank in Zürich-Altstetten und dann in Bergün – soll die «Krokodil»-Lokomotive Ge 6/6 I 407 nun neues Leben eingehaucht werden: Ein Fahr simulator im Führerstand ermöglicht den Besuchern, die Lokomotive mittels der originalen Schaltern und Hebeln virtuell durch das Albulatal zu steuern.

Willkommen im Salon

Das Museumsgebäude beherbergt neben den Ausstellungsräumen auch umfassende Servicebereiche. Links vom Eingangsbereich liegt das Dienstleistungszentrum der RhB und der Vereinigung Bergün Filisur Tourismus. Rechts öffnet sich das Buffet, dessen Inneneinrichtung aus originalen Sitzmöbeln verschiedener Speise- und Salonwagen Museumsbesucher und Passanten zum Verweilen einlädt.

Die Speisekarte des Buffets soll neben Bündner Spezialitäten auch internationale Köstlichkeiten mit Bezug zur Eisenbahn anbieten wie etwa Darjeeling Tea, der mit dem Darjeeling-Bahn in Indien transportiert wurde, oder niederösterreichische Mohnnudeln, wie

man sie entlang der Semmeringbahn serviert. Den Bezug zur Geschichte der RhB vermittelt der Eintopf nach traditionellem Rottenküchenrezept, wie er früher zur Verpflegung der Bahnarbeiter gekocht wurde.

Sonderausstellungen

Mehrmals jährlich werden im zweiten, grösseren Ausstellungsraum Sonderausstellungen zu Bahnthemen verschiedenster Art gezeigt, zum Beispiel: «Das Nachtleben der RhB – der Betrieb auf der Schiene nach Fahrpläne», «Jugendliche an Bahnhöfen – Treffpunkte und Problemzonen», «Royal Trains – königliche Züge und Salonwagen» usw.

Das Schaudepot

Die wachsende Sammlung des Bahnmuseums Albula umfasst zurzeit über 400 inventarisierte Objekte, die zum Teil die räumliche Kapazität der Dauerausstellung sprengen. Zusammen mit besonders grossen Objekten werden sie deshalb im Schaudepot zugänglich sein, das sowohl Lager als auch Werkstatt ist und Sammlungsgut aus Rollmaterial, Gleisbau und Kommunikationstechnik umfasst. Hier werden auch Basteltreffs und Seminare mit aktiven oder pensionierten Mitarbeitern der Rhätischen Bahn und mit Bahnexperten jeder Couleur stattfinden.

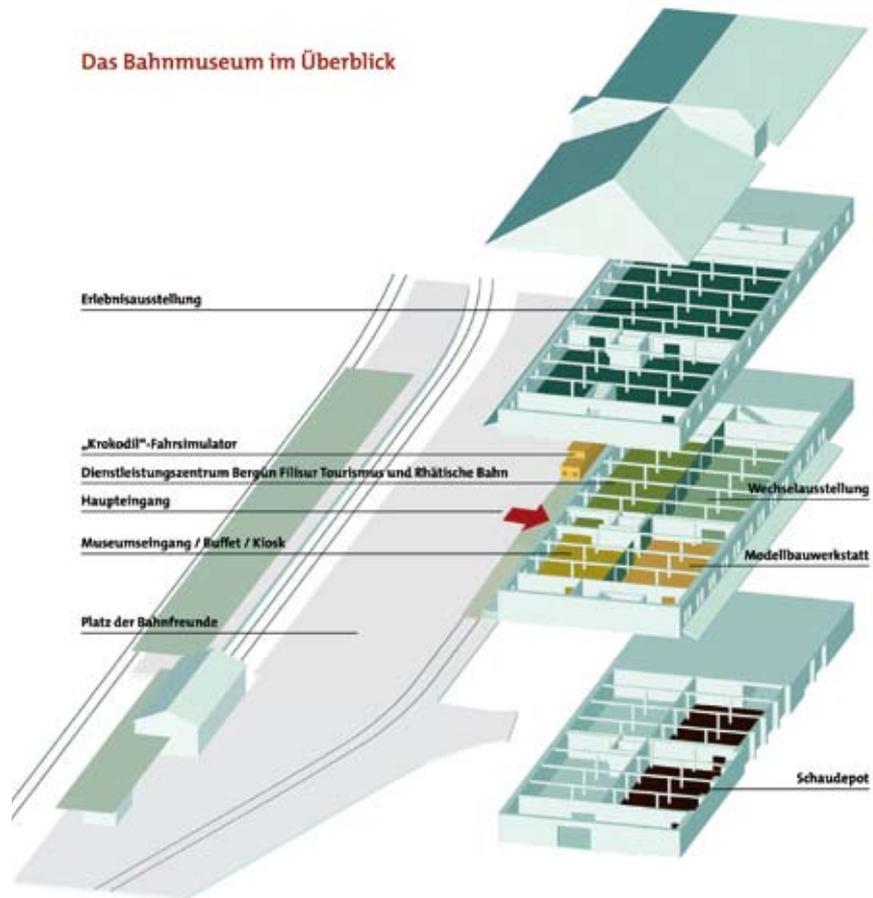
Kultur- und Sozialgeschichte

Verschiedene herausragende Persönlichkeiten prägten die Projektierung und Gründung der Bahngesellschaften in Graubünden, die Planung und den Bau der Strecken sowie den Betrieb und die Instandhaltung der Bahnen. Die Geschichte ist eng verbunden mit dem Wirken von Politikern und Ingenieuren, Tunnelarbeitern und Depothandwerkern, Menschen wie zum Beispiel dem Zugführer Augustin, der im Bahnmuseum zu Wort kommt.

Das Bahnmuseum Albula sammelt persönliche Geschichten, gefunden in Archiven und Zeitzeugenberichten, in historischen Filmfragmenten und Fotografien, in Radioreportagen und Zeitungsartikeln. Erst durch diese Aufzeichnungen beginnen die Objekte in der Sammlung von technischem Gut der Rhätischen Bahn zu sprechen.

Eine Reise durch die Zeit

Den Besuchern werden mittels interaktiven Installationen, Klangräumen und Simulatoren die Geschichte der Bahn und ihre Persönlichkeiten vermittelt;



die Besucher werden Teil der Geschichte, die sie im Bahnmuseum Albula erleben.

Kultur- und sozialgeschichtliche Themen haben einen grossen Stellenwert im Bahnmuseum Albula, so werden neben den grossen Veränderungen, die der Eisenbahnbau im Kanton Graubünden mit sich brachte, auch die kleinen Details beachtet; neben der Frage nach der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Bahn für den Kanton hat die Berücksichtigung der individuellen Arbeits- und Lebenssituationen im Umfeld der Bahn nicht weniger Aufmerksamkeit verdient.

Die Besucher wandeln durch Täler und Tunnel, besuchen eine Staziun und eine Werkstattgrube, vertiefen sich in die von «Götti Hans» – einem Bankier im St. Moritz der Jahrhundertwende – überlieferten Berichte über die Ausschweifungen und Lustbarkeiten der Kurgäste während der Belle Epoque, lauschen den Erinnerungen eines Lehrers aus Chur an seine Bähnlerfamilien-Kindheit in einer Bahnstation der 1950er bis 1970er Jahre oder nehmen Teil an einem Gespräch zwischen einem pensionierten Lokomotivkonstrukteur und einem aktiven Lokführer über die Lokomotive Ge 4/4. Der Besucher werden eingeladen, mitzudenken und anzupacken, sei es an geopolitischen Diskus-

sionen und Entscheidungsprozessen zur Streckenführung am eigens für das Bahnmuseum entwickeltem Topografie-Simulator, oder beim Versuch, am Bremssimulator seine Geschicklichkeit beim punktgenauen Halten eines Zuges mittels einer Vakuumbremse zu testen. Weitere digitale und analoge Interaktionsmöglichkeiten begleiten jung und alt durch die Geschichte der Rhätischen Bahn.

Kinder-Strecke

Den jungen Besuchern des Bahnmuseums Albula werden auf einem speziell für sie gestalteten Weg durch die Ausstellung Informationen und Erlebnissen vermittelt. Die Kinder erhalten Kinderbillets im Format einer Mehrfahrtenkarte. Über die Ausstellung verteilte mechanische Ticketentwerfer dienen als Wegweiser. An jeder dieser Stationen können Information abgerufen oder interaktive Aufgaben gelöst werden; am Viaduktmodell üben Nachwuchs-Baumeister die Konstruktion eines Lehrgerüsts und im Bureau der Staziun versuchen sich junge Stationsvorsteher im Umgang mit Kunden und Angestellten. Es gibt einen nur für Kinder begehbaren Tunnel, eine Kinderbibliothek, einen Bauplatz mit Klötzchen und ein wechselndes Angebot von Kinderworkshops.



Schuler Bücher

— lesen - hören - sehen

Bernina, Glacier ... mehr Bahn entdecken mit uns!

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

Bahnhofplatz 3, 7000 Chur
Tel. 081 253 11 70
bahnhof@schulerbuecher.ch

www.schulerbuecher.ch



Filisur ist ein Halt wert Hotel Schöntal Filisur.


Hotel Schöntal
schöner geht's nicht

Reservationen
Hotel Restaurant Schöntal
Erica und Marcus Pfister-Aebli
CH-7477 Filisur
Tel. +41(0)81 404 21 72
info@schöntal.ch
www.schoental.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



[Pauschalwoche Halbpension ab CHF 665.-]
[Komfortable Zimmer mit Dusche/WC,
Radio/Sat/TV, gratis w-lan,
grosser Parkplatz, Sonnenterrasse, Arvenstube
und Panorama-Restaurant]



**Bahntastische Angebote zur
Ferienregion finden Sie unter:
www.berguen-filisur.ch**

 **Bergün Filisur**
Das Bahndorf

bahnbrechend:
Achterbahn, Schlittelbahn, Albulabahn

Hotel RAETIA 7477 Filisur

Tel. 0041/ 081/ 404 11 05
Fax. 0041/ 081/ 404 23 53
E-mail: hotel.raetia@bluewin.ch
www.raetia.ch



alpingehärtet



Die Gärtner Graubündens.

schutz filisur

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

Machen Sie mit!

Das Bahnmuseum Albula lädt alle Interessierten ein, persönliche Anekdoten und Geschichten mitzuteilen, selbst geknipste Bilder oder selbst gedrehte Videos und Filme einzureichen oder vielleicht gar ein handfestes RhB-Souvenir – ausgediente Handlampen, Uniformen, Signale, Drucksachen usw. – dem Museum als Exponat zu überlassen. Auch Freiwilligenarbeit beim Aufbau des Museums und dem späteren Betrieb ist willkommen! Interessenten erfahren mehr auf der Webseite des Museums.



Zeit schenken

Sind Sie Fachmann für Metallrestaurationen oder Dekorateurin oder bezeichnen Sie sich als leidenschaftlichem Bahn-Fan? Ihre Fähigkeiten sind gefragt. Für den abschliessenden Innenausbau des Museums suchen wir Handwerker aller Sparten, Leute mit guten Kenntnissen in metall- und holzverarbeitenden Berufen und ehemalige Bahnarbeiter aus allen Betriebsbereichen. Wir freuen uns aber auch über Leute für Einsätze an der Kasse, motivierte Archivare sowie pensionierte oder noch aktive Lehrerinnen und Lehrer für Führungen durch das Museum, und überhaupt über kompetente Helfer aller Art, die ihr Wissen und ihre Zeit in den Dienst des Bahnmuseums Albula stellen möchten.

Ein Stück RhB schenken

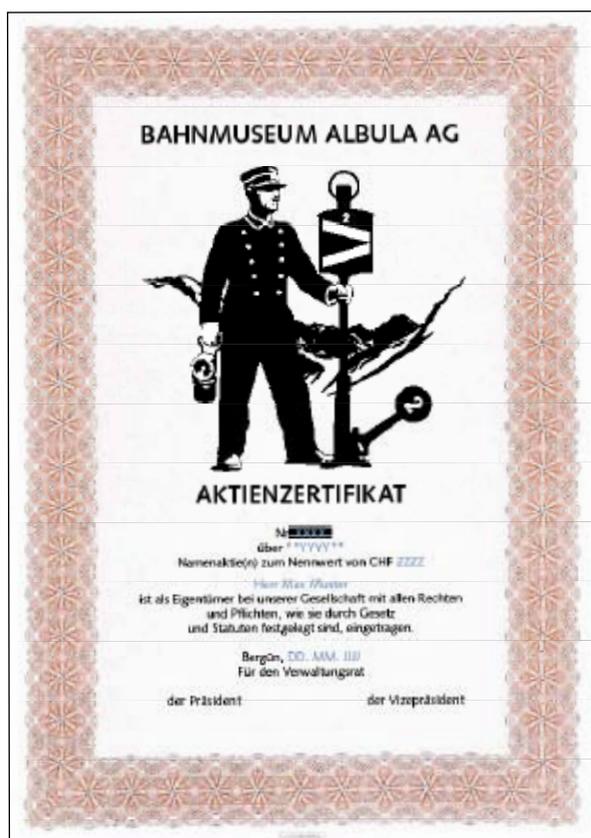
Haben Sie einst ein «Rauchen verboten»-Schild abgeschraubt? Hat Ihnen Ihr Vater eine Billett-Zange vererbt, eine Uniform, einen alten Fahrplan? Möchten Sie uns eine alte RhB-Karbidlampe vermachen? Besitzen Sie Fotos oder gar Filmaufnahmen von RhB-Zügen und -bauten? Haben Sie als Kind das Landwasserviadukt gezeichnet? Sind Sie im Besitz von Amateurfilmen oder alten RhB-Plakaten? Ohne Fotos oder Filme, die einen Bezug zur RhB aufweisen, wäre das Museum nur halb so attraktiv. Teilen Sie Ihre Bilder mit uns! Was immer Sie schenken, im Museum wird es gut aufgehoben sein und im besten Licht präsentiert werden.

Geschichte erzählen

Geschichten über die RhB werden im Museum einen wichtigen Platz einnehmen. Sind Sie im RhB-Speisewagen zur Welt gekommen? Haben Sie Ihren ersten Schatz im Zug kennengelernt? Pendeln Sie mit der RhB? War Ihre Urgrossmutter Rottenköchin? Erinnern Sie sich an interessante Begegnungen mit Touristen und Prominenten? Erlebten Sie unvergessliche Momente in der Eisenbahn? Fällt Ihnen dazu etwas ein? Dann lassen Sie uns daran teilhaben! Ihre Arbeitskraft ist sowohl jetzt als auch nach der Eröffnung des Bahnmuseums Albula höchst willkommen!

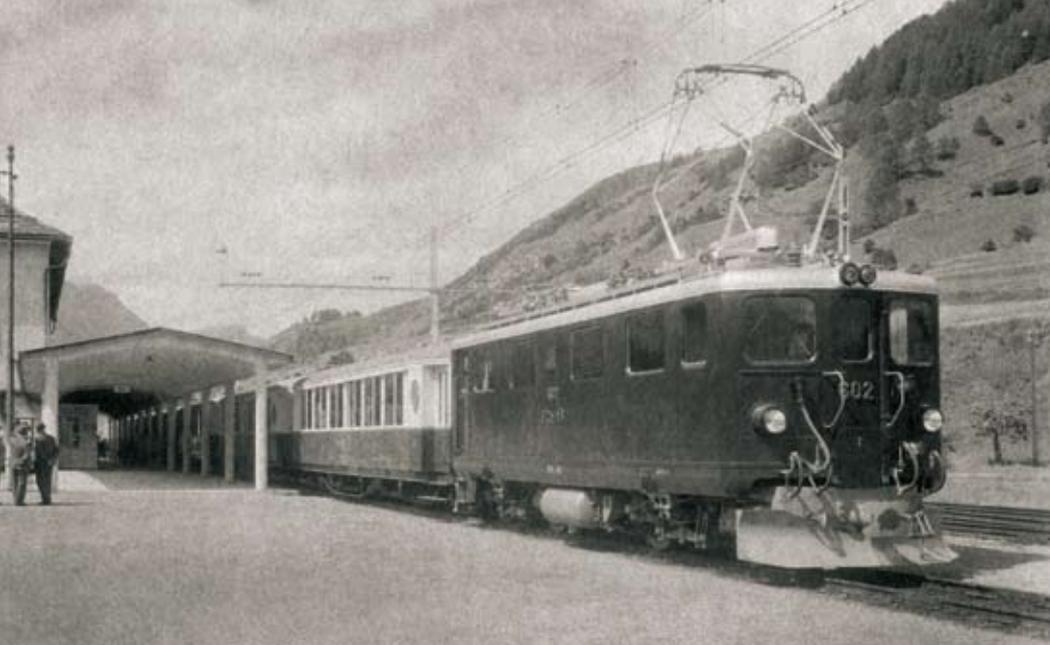
Machen Sie mit

Weitere Informationen erhalten Sie unter:
www.bahnmuseum-albula.ch
 Wir freuen uns auf Sie.



Bahnmuseums-Aktionär werden

Warum nicht Aktionär der Bahnmuseum Albula AG werden? Dies ist eine weitere Möglichkeit, das Bahnmuseum Albula finanziell zu unterstützen und Sie werden mit allen Ihnen zustehenden Rechten in den Kreis der besonders engagierten Teilhaber des Bahnmuseums Albula aufgenommen. Zudem bekommen Sie erst noch ein künstlerisch gestaltetes Zertifikat. Die Bahnmuseum Albula AG hat ein voll liberiertes Aktienkapital von CHF 100 000.–, welches in 52 000 Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 1.– und 9 600 Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 5.– eingeteilt ist. Unabhängig vom Nennwert berechtigt jede Aktie zu einer Stimme an der Generalversammlung.



BoBo I: seit 65 Jahren im Dienst

Von Peter Pfeiffer

Um Haaresbreite wären alle zehn BoBo-I-Lokomotiven für immer von den Bündner Schienen verschwunden. Diese eher unscheinbaren Loks haben das Bild der Rhätischen Bahn während mehr als 60 Jahren mitgeprägt. Zumindest vier dieser Loks werden zurzeit aber wegen Lokmangels noch benötigt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wollte die RhB die Reisezeiten im Schnellzugsdienst merklich verkürzen und in St. Moritz war für 1948 die Winterolympiade geplant. Es mussten deshalb dringend moderne Lokomotiven und Wagen beschafft werden. Die Lokomotivindustrie war in den Kriegsjahren nicht untätig geblieben und hatte einen leichteren Lokomotivtyp mit neuartigen, in die Drehgestelle eingebauten Motoren sowie mit einem selbsttragenden Lokomotivkasten entwickelt. Damit war die moderne Lokomotive mit der Achsanordnung «BoBo» geboren. Die prinzipielle Funktion war Vorbild sein für praktisch alle nachfolgenden Typen bis in die heutige Zeit.

Privatbahnen als Pioniere

Viel Erfahrung hatte die Industrie allerdings mit dieser neuartigen Methode noch nicht. Deshalb hielt sich die SBB vornehm zurück, einzig die private Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) beschaffte 1944 zwei Einheiten, die sich auf der steigungsreichen Bahn denn auch bewährten und als Ae 4/4 I bezeichnet wurden. Die RhB bestellte daraufhin eine Schmalspurversion. Im

Jahr 1947 konnten vier Maschinen mit den Nummern 601–604 in Betrieb genommen werden. Äusserlich am auffälligsten war, dass die Loks sich farblich von ihren Vorgängerinnen abhoben. Im Nachhinein eigentlich erstaunlich, war doch das Braun die «Hausfarbe» für Lokomotiven der BLS und der RhB. Die BLS blieb ihrem Lokomotivdesign damals treu – die RhB beschritt neue Wege und liess sie in Grün in Dienst setzen. Die maximale Leistung der BoBo betrug 1600 PS, die maximale Geschwindigkeit neu 75 km/h. Damit konnte der Fahrplan wie gewünscht ausgebaut werden.

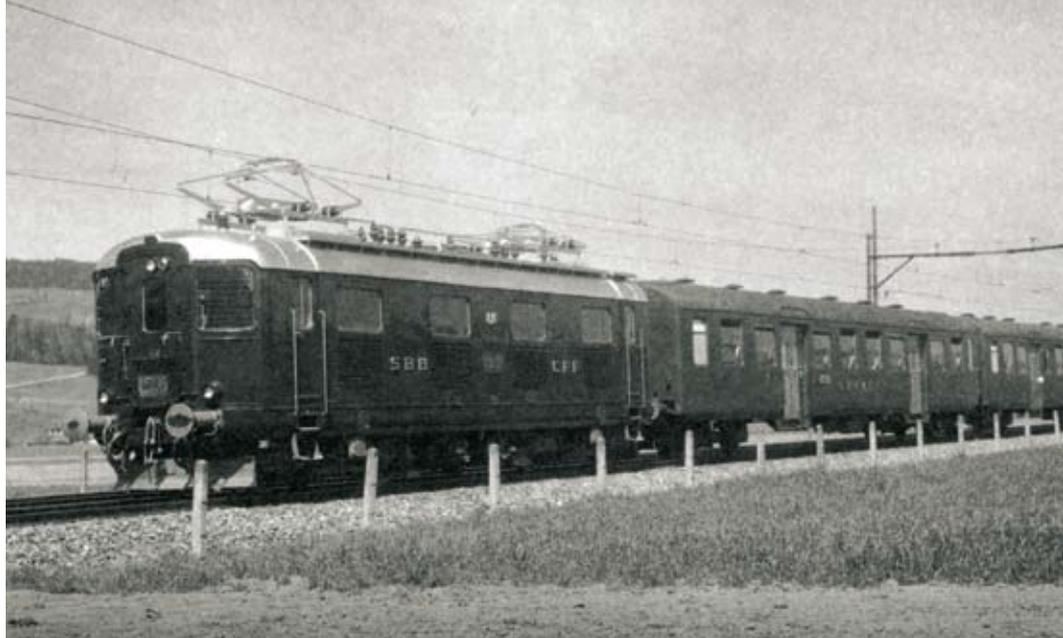
Schliesslich liessen sich auch die SBB von den Vorteilen dieser Lokbauart überzeugen und bestellten insgesamt 50 Lokomotiven, die Re 4/4 I.

Ge 4/4 I versus BoBo

Offiziell musste die RhB diese Lokomotiven als Ge 4/4 bezeichnen, was soviel heisst wie elektrische (e) Schmalspurlokomotive (G). Der Zähler des Bruchs gibt an, wieviele Antriebsachsen die Lok (4) aufweist und der Nenner beziffert die totale Anzahl Achsen (4).

Diese doch eher komplizierte Bezeichnung setzte sich bei der Rhätischen Bahn intern nie durch. Vielmehr sprach das Personal eben von der BoBo. Was verbirgt sich hinter diesem Geheimcode? Zur Kennzeichnung einer Lokomotive hinsichtlich Laufwerk- und Achsanordnung existiert ein internationales System mit Buchstaben und Zahlen. Dabei bedeutet «B» zwei Achsen zu einer Einheit (Drehgestell) zusammengefasst. Und weil jede Achse





einzelan angetrieben ist, wird der Index «0» angefügt. Mit zwei solchen Drehgestellen entsteht eben das eingängige «BoBo».

Prägnante Namen

Doch zurück zur Geschichte der BoBo. Im Jahr 1953 kamen sechs weitere Geschwister hinzu (605–610), sodass es neu 10 Einheiten waren, die fortan den Schnellzugsverkehr auf der Albula- und auf der Davoser-Linie prägten. Gleichzeitig erhielten die Lokomotiven von der RhB die folgenden, populären Namen von prägnanten Bündner Bergspitzen, Gebirgszügen oder Taltschaften:

601 Albula	606 Kesch
602 Bernina	607 Surselva
603 Badus	608 Madrisa
604 Calanda	609 Linard
605 Silvretta	610 Viamala

Änderungen an der BoBo I

Mit der Ablieferung einer neuen Generation Drehgestellokomotiven im Jahr 1973 musste zur Unterscheidung der beiden Typen, die neuere als Ge 4/4 II bezeichnet und die Alte mit dem römischen Index I ergänzt werden. Aber das war nicht die einzige Änderung an den BoBo I: So wurden die ehemaligen Stirnwandtüren verschweisst und die Seitenfenster und Jalousien im Maschinenraum durch Düsenluftgitter ersetzt.

Trotz der guten Pflege zeigte sich nach rund 40 Dienstjahren, dass eine Modernisierung unumgänglich war, wenn man die Loks nochmals 20 Jahre einsetzen wollte. Ein entsprechendes Umbauprogramm begann im Jahr 1986 mit der Lok 608 und wurde 1991 mit der Lok 610 abgeschlossen. Auffallend waren

Grosses Echo zum Abbruch

Als 2010 bekannt wurde, dass sämtliche BoBo I abgebrochen werden sollen, haben Private im In- und Ausland über 1700 Unterschriften gesammelt und die RhB aufgefordert, zumindest eine BoBo I fahrfähig in die zurzeit noch komplette Sammlung historischer Loks aufzunehmen. Man darf gespannt sein, wenn die verbliebenen BoBo nicht mehr gebraucht werden, wie die RhB sich entscheiden wird!

vor allem die neuen grösseren Führerstände, die Einholmstromabnehmer und der neue rote Anstrich. Diese Modernisierung änderte das Aussehen der Loks so nachhaltig, dass ein Laie ihr Alter nicht erkennen kann. Weiter baute man ihnen eine Vielfachsteuerung

ein, sodass sie fortan zu zweit wie eine Doppellokomotive – gesteuert von nur einem Lokführer – verkehren können oder von einem Steuerwagen aus fernbedienbar sind (Pendelzug). In dieser neuen Erscheinung bewährten sie sich bis ins Jahr 2011 mehr oder weniger anstandslos – wenn auch bei einigen Lokomotiven Ermüdungserscheinungen auftraten. Nicht verwunderlich nach über 60 Dienstjahren!

Die in der letzten Zeit abgelieferten «Allegra»-Triebzüge sind unter anderem zur Ablösung der BoBo I gedacht. So wurden anfangs 2011 sechs Maschinen abgebrochen. Jede von ihnen hat mehr als 5 Millionen Kilometer unter den Rädern.

Das heisst, sie sind mehr als 125 Mal rund um die Erde gefahren. Die vier verbliebenen Loks 602, 603, 605 und 610 helfen zurzeit noch in leichten Diensten aus oder fahren zu zweit mit Güterzügen über die Albulalinie.

Dreigestirn im Ablieferungszustand (von links nach rechts):

Ge 4/4 I 602 der RhB (Bild von 1947)

Ae 4/4 I 251 der BLS (Bild von 1944)

Re 4/4 I 416 der SBB (Bild von 1946)

Sammlung Peter Pfeiffer



linke Seite:

Die BoBo I in der aktuellen Erscheinung.

Foto Peter Pfeiffer

Herr und Frau Kugel aus Oberdorf (D) posieren vor einem Führerstand einer abgebrochenen BoBo I, den sie erworben haben. Er passt nicht ganz in die Garage...

Foto Bruno Kalberer

RHÜGI GRAFIK UND DRUCK

Via Maistra 83 · 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.
- Ausgezeichnet für Nachhaltigkeit.
- Die Druckerei in der Region für die Region.

Der Bündner Bahnkalender



Der Bündner Bahnkalender vom Club 1889 begleitet Sie ein Jahr lang durch Graubündens Bahnwelt. Mit jeweils 13 neuen, exklusiven Postkarten.

Erhältlich bei:
www.club1889.ch info@club1889.ch

2012



LD/RhB K-Wagen

Detaillierte, fein gearbeitete Messingmodelle der ersten K-Wagen der Landquart-Davos-Bahn. Von der RhB übernommen, standen sie bis in die 80er-Jahre in Betrieb:

- LD, K 11-21, grau
- RhB, K 5201-11, grau
- RhB, K 601-11, grau
- RhB, Gk 5201-11, braun

MODELLBAU ATELIER

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

RhB-Thyristorlok Ge 4/4 II Nr. 611–620 Spur 0m (Lüpf 289 mm)



- Im Jahre 1973 wurden bei der RhB die neuen Thyristor-Loks Ge 4/4 II Nr. 611 bis Nr. 620 in Betrieb genommen.

Der mechanische Teil wurde von der Firma SLM im Winterthur ausgeführt, den elektrischen Teil fertigte die Firma Brown Boveri in Baden.

Auf Grund der sehr guten Erfahrungen mit diesen Triebfahrzeugen ist im Jahre 1982 eine weitere Serie von 13 Einheiten (Nr. 621–Nr. 633) bestellt worden, die in den Jahren 1984–1985 in Betrieb genommen wurden.



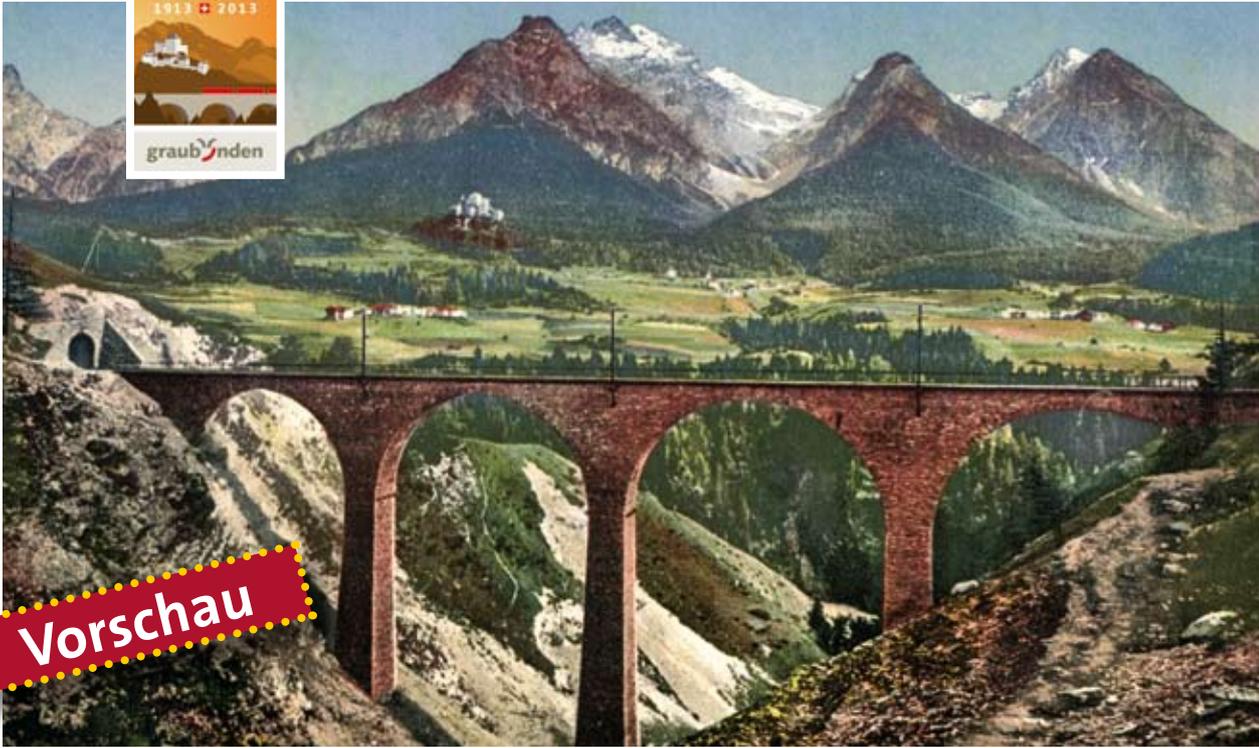
Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugröße 1:45

- Die Modelle sind komplett aus Messing gefertigt und höchst detailliert mit Messing-Feingussteilen und Ätzteilen.
- Die Loks werden mit Faulhaber-Motoren über ein Zwischengetriebe (Stirnradgetriebe) angetrieben, haben hervorragende Laufeigenschaften und adäquate Zugkraft.
- Wechselnde Stirnbeleuchtung. Digital sind alle Beleuchtungsvarianten wie beim Vorbild möglich.
- Die Schnittstelle für Digital-Decoder ist serienmässig vorhanden, ebenso die Austausch-Möglichkeit für Kadee-Kupplungen.
- Lieferbar als Fetigmodell mit feinsten Lackierung. Auf Wunsch mit Verwitterungs-Finish, perfekte Beschriftung.

model rail ag

Im Winkel 5 • FL-9485 Nendeln
 Tel. 00423 373 21 39
 Fax 00423 373 41 49

Besuchszeiten
 Montag–Freitag 8.00–12.00 Uhr
 13.00–17.00 Uhr
 Samstag 9.00–12.00 Uhr



Der Val-Püzza-Viadukt auf einer zeitgenössischen, kolorierten Postarte. Fundaziun Capauliana, Chur

100 Jahre Engadiner-Linie

Von Geni Rohner

Der Jubiläumsreigen unserer einhundertjährigen Bahnlinien geht weiter! 2013 ist die Strecke Bever–Scuol im Engadin an der Reihe. Mit deren Inbetriebnahme und der gleichzeitigen Einführung der elektrischen Traktion wurden hier gleich zwei Marksteine gesetzt.

Die Projektierung der Bahnlinie

Bereits 1903 beauftragte die RhB ihren damaligen Oberingenieur mit der Ausarbeitung eines Bahnprojektes durch das Engadin von Bever bis Scuol. Zwei Jahre später wurde das Projekt der 50km langen Strecke erstmals präsentiert. Es sollte auch zukünftigen Anforderungen genügen. Die Engadiner-Linie wurde als Verbindungsbahn zwischen Landeck und Chiavenna konzipiert. In einer zweiten Etappe sollte der Anschluss an Österreich hergestellt werden. Aus diesem Grunde fand 1906 in Nauders eine Konferenz statt, wo Delegierte des Bundesrates mit den Österreichern verhandelten. Während das Kaiserreich einen Anschluss der RhB an die geplante Vintschgauer-Bahn (Landeck–Mals) in Nauders wünschte, wollten die Vertreter aus Bern in erster Linie die Verbindung der RhB entlang dem Inn mit Anschluss in Tösens.

Der Bau der Engadiner Linie

Die Ausführung der 50 Kilometer langen Strecke teilten sich schweizerische und italienische Baufirmen. Die Firmen Rodari Gaspare & Cie. Ascona, Lanfranco Annibale San Pellegrino, Müller, Zeerleder & Gobat Zürich und Gebrüder Rolla Ivrea erhielten den Zuschlag zum Bau in sieben Losen.

Sobald es die Witterung im Frühling 1910 erlaubte, begannen die verschiedenen Unternehmen mit ihren Arbeiten. Bei den abseits gelegenen Baustellen waren zum Teil umfangreiche Installationen notwendig.

Besonders auf der rechten Innseite zwischen Cinuoschel und Carolina mussten aufwendige Hilfsbauten erstellt werden. Der in Fachkreisen bekannte Brückenbauer Richard Coray baute 80 Meter über dem Inn einen Seilsteg von 168 Metern Länge. Im unteren Streckenabschnitt, nach Ardez, wurden Drahtseilbahnen erstellt, um den Bauverkehr zwischen Strasse und Bauplatz zu ermöglichen.

Der schöne Sommer 1911 begünstigte die Bauarbeiten und bis zur Frostperiode konnten mit Ausnahme des Tantomozza- und Val-Mela-Viaduktes alle grossen Gewölbe fertig erstellt werden. Die geologischen Verhältnisse verursachten den Tunnelbauern im Magnacun- und im Tasnatunnel enorme

Probleme. Hier konnte der Zeitplan bei weitem nicht eingehalten werden, man war rund sechs Monate im Rückstand. Ein tragisches Ereignis war der Einsturz des Lehrgerüsts beim Val-Mela-Viadukt (vgl. *Bündner Kulturbahn* 2011, Seite 9).

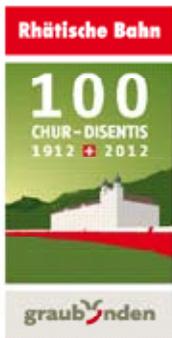
Elektrifizierung

Der Verwaltungsrat der RhB beschloss mutig, Bevers–Scuol als Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb einzurichten. Die Fahrleitung erstellte die Firma Siemens-Schuckertwerke aus Berlin. Bereits im Herbst 1912 konnten erfolgreich zwischen Bevers–Zuoz die ersten Probefahrten mit je einer Lok mit von 600 PS und einer mit 300 PS absolviert werden.

Betriebsaufnahme

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement gestattete den Bahnbetrieb ab dem 1. Juli 1913. Die Eröffnungsfeier fand am 28./29. Juni 1913 bei regnerischem Wetter entlang der ganzen Linie statt. Die zahlreichen Gemeinden liessen es sich nicht nehmen, mit attraktiven Darbietungen aufzuwarten. Man darf also davon ausgehen, dass genau 100 Jahre später, am Samstag/Sonntag, 28./29. Juni 2013 das ganze Engadin seine Bahnlinie entsprechend feiern wird!

100 Jahre Chur–Disentis



Das Festprogramm steht! Am Wochenende vom 16./17. Juni 2012 geht auf der «ganzen Linie die Bahn ab». Auf den acht Festplätzen erwarten die Besucher zahlreiche Attraktionen. Freunde der Folklore, Kultur, Natur, Kulinarik, Nostalgie, Technik und Unterhaltung kommen auf ihre Rechnung.

Höhepunkte dürften die Auftritte von Marie Louise Werth mit The Mountain Swing Big Band auf der «rollenden Konzertbühne» durch die Surselva sowie die bengalische Beleuchtung des Naturmonuments Rheinschlucht werden!

Zweitätiges Jubiläumsfest

Zurück in die Anfangszeit der RhB versetzt fühlt man sich beispielsweise in Ilanz: Das Kino zeigt historische Filme, am Bahnhof stehen nostalgische Personen- und Güterwagen aus der Anfangszeit der RhB zum Anfassen bereit. In Chur dokumentiert eine Ausstellung die Pionierleistungen der Bahnbauer in der Rheinschlucht. Und in Trun führen Schauspieler Ausschnitte aus dem berühmten Drama «Hinter den sieben Gleisen» von 1959 auf. In Rabus werden im Literaturwagen die Vorlesungen bekannter Bündner Autoren bestimmt auf Interesse stossen.

Wer die Ruinaulta zu Fuss entdecken will, kommt auf den verschiedenen Exkursionen auf seine Kosten: Experten führen in Versam Interessierte durch die Rheinschlucht – je nach Interesse zum Thema Natur und Pflanzen oder Geologie. Ein besonderes Erlebnis für alle Kinder und Bahnfans wartet in Disentis: Statt der Krokodillok geben hier Gäste das Tempo vor – auf einer Draisine, einem Velo auf Schienen.

Das Jubiläumsbillett

Mit dem attraktiven Jubiläumsbillett (Tageskarte) reist der Besucher an diesem Wochenende beliebig oft von Festplatz zu Festplatz. Jubiläumsbillette (Tageskarte 2. Klasse) sind auf allen Festplätzen bei den Info-Stellen und RhB-Bahnhöfen entlang der Jubiläumsstrecke erhältlich. Der Spezialpreis beträgt CHF 10.– für Kinder (6–16 Jahre) und Erwachsene mit ½-Tags-Abo; CHF 20.– für Erwachsene.

Für Unabkömmliche

Falls Sie am Jubiläumswochenende unabkömmlich sind, kehrt zusätzlich am Samstag, 14. Juli, 18. August und 15. September 2012 ein «Jubiläumszug Chur–Disentis». Unkompliziert und zum Spezialpreis steigen Sie im Wanderzug ein und wieder aus. Die nostalgischen, grünen Holzwagen chauffieren Sie wie in alten Zeiten durch die imposante Ruinaulta und das verträumte Bündner Oberland bis Disentis. Natürlich darf auch das beliebte «RhB-Cabrio» nicht fehlen... Der Zuschlag zum gültigen Fahrausweis für die 2. Klasse beträgt CHF 10.– für Erwachsene und CHF 5.– für Kinder.

Erlebniszüge

Verschiedene Erlebniszüge sorgen für eine attraktive Verbindung vom einen Festplatz zum andern. Am Wochenende verkehren nebst den fahrplanmässigen Zügen folgende zusätzlichen Erlebniszüge:

Alpine Classic Pullman Express

Der mondäne und beliebte Luxuszug der 30er-Jahre führt als besondere Attraktion den elegantesten RhB-Gesellschaftswagen: die «Piano Bar». An diesem Wochenende sind die Jubiläumsbillette 2. Klasse auch für diesen Erstklass-Zug gültig!

Historischer Zug aus den 20er-Jahren

Der historische elektrische Zug aus den 1920-er Jahren mit der legendären braunen Krokodillok und grünen Personenwagen mit Holzbänken.

Railrider

Das spezielle RhB-Open-Air-Feeling für einmal in der wildromantischen Rheinschlucht und in der Surselva. Hier ist der Bündner Himmel zum Greifen nah. Als besondere und einmalige Attraktion wird der neue «Allegra»-Triebzug vorgespannt!

Disentis/Mustér

- Festwirtschaft mit nationalen und regionalen Produkten
- Markt mit Jubiläums- und regionalen Produkten
- Film- und Foto-Ausstellung (vom Bau 1912 bis heute)
- Draisinen-Schnupperfahrten
- Liliput Dampfeisenbahn und Yeti's Steam-Taxi für Erwachsene und Kinder
- Rundfahrten mit Pferdefuhrwerk zum Handwerker-Weiler Disla
- Modellbahnausstellung, Trainsimulator und Nostalgiespiele in der Halla Cons
- Disentiser Schatzsuche – wer findet das Goldnugget?
- Musikalische Unterhaltung (Klassik, Jazz, Pop)
- Dampfkarsuell

Rabus-Surrein (nur Samstags)

- Dorfmarkt auf dem Bahnhofplatz
- Lesungen mit Leo Tuor und Arno Camenisch
- Aufführungen Kinderchor
- Festwirtschaft auf dem Bahnhofplatz wie anno 1912
- Ausstellung Kraftwerkbau in der Surselva in der Punt Russein

Trun

- Auf den Spuren von Alois Carigiet (geführter Rundgang)
- Kunst am Rhein (geführter Rundgang)
- Aufführung am Bahnhof «Hinter den sieben Geleisen»
- Ausstellung «100 Jahre Tuchfabrik Trun»
- Sonderausstellung Museum Court Ligia Grischa
- Festwirtschaft
- Loktaufe «Allegra»-Triebzug

Tavanasa-Breil/Brigels

- Ein Blick hinter die Kulissen der Stromproduktion, Führung in der Kraftwerkzentrale Vorderrhein AG

Ilanz

- Wagenausstellung *historic RhB*
- Cinema sil Plaz «historische Filme»
- Bauernmarkt
- Altstadtführungen
- Exkursion bzw. geführte Wanderungen/Ausflüge in die Rheinschlucht
- 100 Jahre – die Bilder des Jahrhunderts
- Lebendige Technikgeschichte – Pflugschmiede Mulin Schnaus
- Festwirtschaft

Versam-Safien

- Kinderland
- Konzerte (Country & Blues)
- Rafting-Show «Rettung am Rhein»
- Steinmännli-Wettbewerb am Rhein
- Naturführung Auenwald
- Beleuchtete Rheinschlucht am Samstagabend
- Festwirtschaft

Trin

- Geführte Exkursionen (botanisch, geologisch)
- Dorfführungen
- Musikalisches Rahmenprogramm
- Besichtigung «Sperr» Trin (militärische Bauten)
- Festwirtschaft
- Kinderprogramme

Chur

- Ausstellung «Pionierleistungen der RhB in der Surselva»
- szenische Führungen

Agenda 2012

Januar

- 6. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 13. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 20. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 21. Bernina-Dampfschneeschleuder
«Schnee und Eis»
- 27. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 29. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Winter»

Februar

- 3. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 10. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 12. Dampfzug
Davoser-Rundfahrt
- 17. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 24. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 25. Bernina-Dampfschneeschleuder
«Schnee und Eis»

März

- 2. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 3. Freunde der Schmalspurbahnen
GV Thusis
- 9. RAILgourmino swissAlps
«Genussvoll»
- 17. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
GV Davos Frauenkirch
- 24. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Frühling»
Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
GV Untervaz

April

- 9. RAILgourmino swissAlps
«Osterfahrt»
- 14. Club 1889
GV Samedan
- 21. historic RhB
Delegiertenversammlung
- 22. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Frühling»

Mai

- 12. Pro Salonwagen RhB
GV
- 19. RAILgourmino swissAlps
«Spargelfahrt»
- 26. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Dreibrückerwanderung

Juni

- 2. Bahnmuseum Albula
Eröffnung
Erlebniszug Albula
- 3. Erlebniszug Albula
- 9. Dampfzug
Surselva
- 10. Erlebniszug Albula
- 14. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Dreibrückerwanderung
- 15. Rhätische Bahn
GV Trun
- 16. 100 Jahre Chur-Disentis
Volksfest
- 17. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 21. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 23. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Sommer»
- 24. Erlebniszug Albula
- 28. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 29. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train
- 30. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train

Juli

- 1. Erlebniszug Albula
- 1. Zermatt-St. Moritz
Private de Luxe Train
- 5. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 8. Erlebniszug Albula
- 12. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 14. Jubi-Zug Chur-Disentis
- 15. Erlebniszug Albula
- 19. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 22. Erlebniszug Albula
- 26. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 27. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train
- 28. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train
- 29. Erlebniszug Albula
- 29. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train
- 30. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train

August

- 2. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 4. Dampfzug
Davoser-Rundfahrt
- 5. Erlebniszug Albula
- 9. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 12. Erlebniszug Albula
- 16. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 18. Jubi-Zug Chur-Disentis
- 19. Bernina-Pullman-Express
Erlebniszug Albula
- 23. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 26. Erlebniszug Albula
- 30. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 31. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train

September

- 1. St. Moritz-Zermatt
Private de Luxe Train
- 1. Erlebniszug Albula
- 2. Zermatt-St. Moritz
Private de Luxe Train
- 3. Zermatt-St. Moritz
Private de Luxe Train
- 6. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 13. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 15. Jubi-Zug Chur-Disentis
- 20. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 27. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 29. Dampfzug
Surselva
- 30. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Herbst»

Oktober

- 4. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 11. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 14. RAILgourmino swissAlps
«Wild durch Graubünden»
- 18. Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser
Führung Wiesenerviadukt
- 28. RAILgourmino swissAlps
«Gourmetfahrt Herbst»

November

- 11. RAILgourmino swissAlps
«Buurametzgata»

Dezember

- 1. Dampfzug
Fahrt zum Samichlaus
- 2. Historischer Zug mit «Krokodil»-Lok
Fahrt zum Samichlaus

www.historic-rhb.ch

Information und Reservation:

Rhätische Bahn
Railservice
Bahnhofstrasse 25
7002 Chur

Tel. 081 288 65 65
www.rhb.ch • railservice@rhb.ch



Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof
7402 Bonaduz

Tel. 081 641 11 78
www.dampfvereinrhb.ch • kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Erlebniszug Albula – auf ins Bahnparadies!

Im Bahnmuseum Albula leben alte Erinnerungen wieder auf. Pünktlich zu dessen Eröffnung setzt sich auch die «Krokodillok» mit Baujahr 1926 in Bewegung – mit dem Erlebniszug Albula im Schlepptau. Immer sonntags reisen Sie in den nostalgischen Holz- und den offenen Aussichtswagen mitten ins Bahnparadies im Unesco-Welterbe RhB. Die braune Kult-Lokomotive zieht Familien und Bahnfans ins Albulatal. Das Ziel: das Bahnmuseum Albula. Auf 1300 Quadratmetern zeigt das neue Museum in Bergün über 400 Exponate aus mehr als 100 Jahren Bahngeschichte. Auf dem Bahnerlebnisweg wandern Sie von Preda nach Bergün – und lüften dabei die Geheimnisse der Unesco-Welterbestrecke und ihrer Kunstbauten.

Strecke, Daten und Preise

Der Spezialzug zum neuen Bahnmuseum und ins Unesco-Welterbe fährt erstmals am Samstag, 2. Juni 2012, zur Eröffnung des Museums und dann jeden Sonntag zwischen dem 3. Juni und 2. September 2012. Die Strecke führt von Landquart über Chur, Bergün, St. Moritz und wieder zurück. Der Aufpreis zum gültigen Fahrausweis für die 2. Klasse kostet CHF 10.– für Erwachsene und CHF 5.– für Kinder – und ist für den ganzen Tag gültig.



EISENBAHNEN – HEIMLICHE FILMSTARS

Vor mehr als 100 Jahren wurde Graubünden durch die Verwirklichung eines im ganzen Alpenraum einzigartigen Bahnnetzes wirtschaftlich und kulturell geprägt. Im Kino Rätia in Thusis – im Herzen des Bahnlandes Graubünden – werden vom 18. Februar 2012 an während zweier Monaten spannende Bahnfilme gezeigt. Sogar ein Krimi aus der Anfangszeit der RhB ist dabei. Einige Vorstellungen werden angereichert mit Kurzfilmen aus der Bündner Bahnscene wie etwa eine Dampfschneeschleuder in Aktion oder ein Blick ins Innenleben einer Dampflokomotive.

Tauchen Sie ein in die verschiedensten Bahnwelten – und erleben Sie spannende Filme, mit Eisenbahnen als heimliche Hauptdarsteller. Das Kino Rätia Thusis und *historic RhB* wünschen spannende Kinoerlebnisse!

Sa 18. Februar	19.00	The General	Sa 17. März	19.00	Railroad
Sa 25. Februar	19.00	Dead Man	Sa 24. April	19.00	The Cassandra Crossing
Sa 3. März	19.00	Zugvögel – einmal nach Inari	Sa 14. April	19.00	Scharf beobachtete Züge
Sa 10. März	16.30	Der blaue Pfeil	Sa 21. April	19.00	Der Rächer von Davos

Fotowanderwoche für Eisenbahnfans mit Peter Pfeiffer

Die beliebte Fotowanderwoche findet dieses Jahr im Bündner Oberland während den Jubiläumsfeiern «100 Jahre Chur–Disentis» vom Montag, 11. Juni (Anreise) bis und mit Montag, 18. Juni (Abreise) statt. Übernachtungen im Schlosshotel Adler in Reichenau über dem Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein.

Kosten im Einzelzimmer CHF 1485.– / mit Partnerin im Doppelzimmer CHF 2620.–.

Weitere Infos beim Reiseleiter Peter Pfeiffer, Tel +0041 (0)79 / 218 73 41 oder peter.rhb@vtxmail.ch



2012 feiern wir zweimal

Einerseits die Eröffnung des Bahnmuseums in Bergün im Juni 2012

Im Oktober 2011 wurde das zukünftige Bahnmuseum Albula an einer weitaus beachteten Medienkonferenz einem breiten Publikum vorgestellt: ab Juni 2012 erleben wir im alten Zeughaus beim Bahnhof Bergün die vielen historischen und kulturellen Facetten der Rhätischen Bahn.

Bereits im Dezember 2011 wurde im selben Gebäude das Dienstleistungszentrum der RhB und Region Albula in Bergün eröffnet. Der direkte Durchblick vom Dienstleistungszentrum in die Museumsräume mit Blick auf die entstehende Riesenmodellbahnanlage der Rhätischen Bahn erweckt Neugierde und vergrössert die Vorfreude aufs Bahnmuseum. In dieser Ausgabe der *Bündner Kulturbahn* werden Sie auf erlebnisreiche Museumsbesuche eingestimmt. *historic RhB* als Dachorganisation der Vereine, die sich für das historische Erbe der RhB einsetzen, war bei der Planung und Gestaltung des Museums immer dabei: Als Dachverein sind wir im Lenkungsausschuss und im Stiftungsrat des Bahnmuseums vertreten; Mitglieder von *historic RhB* arbeiteten in Arbeitsgruppen mit oder wurden für Planungsarbeiten beigezogen. Die intensive Suche nach Sponsorengeldern trug Früchte: Wir sind dankbar für die vielen Beiträge von Privaten und der öffentlichen Hand. Ohne sie hätte das Museum nicht realisiert werden können. Nun können auch Sie, liebe Leserin, lieber Leser der *Bündner Kulturbahn*, Aktionär des Bahnmuseums werden. Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula hat sich seit vielen Jahren für das Bahnmuseum eingesetzt; jetzt wo der Vereinszweck erfüllt ist, wurde der Verein aufgelöst. *historic RhB* dankt dem Verein, vor allem Präsident Yves Broggi, für den grossen Einsatz bis zur Verwirklichung des Museums. – Das «Krokodil» Ge 6/6 I des Albula-Bahn-Clubs wurde in einer spektakulären Zügelaktion als Blickfang vor das Bahnmuseum gebracht (vgl. Seite 37) – fast als logische Folge soll nun der Albulabahnclub an der nächsten Delegiertenversammlung im April 2012 als weiterer Verein aufgenommen werden (www.albula-bahn-club.ch).

... andererseits feiern wir 2012 100 Jahre Chur–Disentis

1912 wurde die RhB Linie in die Surselva eröffnet. In diesem Magazin lassen wir die spannende Bahngeschichte der Bahnlinie durchs Bündner Oberland aufleben. Wie schon bei den früheren 100-Jahr-Feierlichkeiten wird *historic RhB* bei den 100 Jahrfeiern im Juni 2012 in der Surselva (Festplatz Ilanz) präsent sein. Bei diesen

Anlässen erleben wir immer die grosse Verbundenheit der Bevölkerung mit der RhB; es erfüllt uns mit Stolz und grosser Freude, dass das historische Rollmaterial von allen erlebt werden kann: Ohne den grossen persönlichen Einsatz vieler Freiwilliger in unseren Vereinen wären nämlich viele Loks und Wagen auf Nimmerwiedersehen verschwunden.

Die Erhaltung des alten Rollmaterials der RhB ist kostenintensiv und kann nur mit Hilfe Privater und der öffentlichen Hand umgesetzt werden. Aber es gibt sehr gute Nachrichten: Schon lange blutete das Herz, weil tolles altes Rollmaterial, mit Sachverstand und Liebe hergerichtet, im Freien Wind und Wetter ausgesetzt Schaden nimmt. Mit einer namhaften Spende eines nicht genannt sein wollenden Sponsors wird Abhilfe geschaffen: Beim Bahnhof Samedan entsteht eine Einstellhalle für wertvolle alte Fahrzeuge. Namens *historic RhB* möchte ich hier der Spenderin in unser aller Namen herzlich danken (vgl. Beitrag Seite 36).

Historische Züge auf der Unesco-Welterbestrecke

Die aktuelle Wirtschaftslage macht auch *historic RhB* Sorgen: Weniger Gäste bei Fahrten mit historischen Zügen machen der RhB und den Vereinen zu schaffen. Ende 2011 läuft der Zusammenarbeitsvertrag von *historic RhB* mit der RhB aus und muss neu aufgesetzt werden. *historic RhB* führte mit der RhB intensive Gespräche ... und durfte bei dieser Gelegenheit erfahren, dass die Leitung der RhB unsere Arbeit schätzt und unterstützt. Bei der Organisation der Reisen mit historischen Zügen wollen RhB und *historic RhB* noch mehr zusammenarbeiten. So sollen im Zusammenhang mit der Museumseröffnung historische Züge regelmässig auf der Albulalinie rollen.

Die 9. Ausgabe der *Bündner Kulturbahn* mit vielen interessanten Artikeln zeigt die vielseitige Arbeit von *historic RhB*. Ohne die tolle Arbeit des Redaktionsteams und der Autoren wäre das nicht möglich. Deshalb danke ich hier Autoren, Fotografen, den Inserenten und Sponsoren für ihren Einsatz. Das ganze Jahr informiert die Website www.historic-rhb.ch über aktuelle Angebote und Ereignisse.

Sina Stiffler
Präsidentin *historic RhB*





Wagner-Oper oder Hollywoodfilm?

Weder noch, aber als Meisterwerke der Energieerzeugung könnte man unsere Kraftwerke durchaus bezeichnen. Wir leisten damit einen Beitrag zur zuverlässigen Stromversorgung, zu sicheren Arbeitsplätzen und zum wirtschaftlichen Wohlergehen.

Poschiavo · Bever · Ilanz · Klosters · Landquart · Zürich · T.081 839 7111 · www.repower.com

REPOWER
Unsere Energie für Sie.

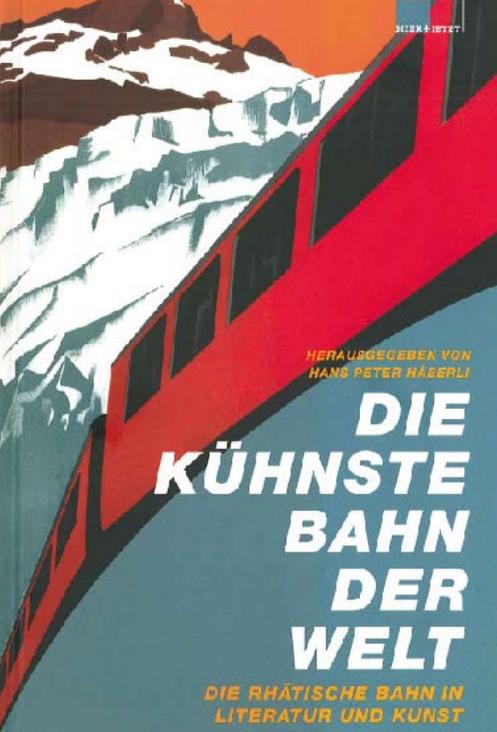


Wärmebehandelte Premiumschienen von voestalpine:

Intelligent Kosten sparen.



HSH® Höhere Leistung – geringere Kosten



Muse für Literaten und Maler

Von Valerio Gerstlauer

«Die Berninabahn nennt sich auf ihren Plakaten die höchste Adhäsionsbahn Europas. Aber das sagt viel zu wenig und ist viel zu technisch. Man könnte fester und praktischer zugreifen und sagen: Schönste, kühnste. Frechste Bahn der Welt. Und das <frechste> dürfte man auf den Plakaten dreimal unterstreichen.»

Das waren noch Zeiten, als man – wie oben Hans Schmid in seinem 1923 erschienenen Reiseführer «Fahrt ins Puschlav» – nicht zögerte, mit Superlativen um sich zu werfen. Mit seiner ungebremsten Begeisterung für die Berninalinie der Rhätischen Bahn stand Schmid nicht alleine da. Die damaligen Reiseführer quellen über von Lobgesängen auf die Leistungen der Ingenieure – den stählernen Bezwingern der Alpen wird mit blumigen Worten die Reverenz erwiesen.

Nachlesen kann man einige dieser Huldigungen im neuen Buch von Hans Peter Häberli. In «Die Kühnste Bahn der Welt» präsentiert der Zürcher Publizist schlaglichtartig einen erheblichen Teil dessen, was in den vergangenen 120 Jahren über die Rhätische Bahn veröffentlicht wurde.

Schlüsselstellen ausgewählt

Als Grundgerüst seines Buches wählte Häberli die Unterteilung anhand der verschiedenen RhB-Bahnlinien. Zu jedem Kapitel liefert er eine so genannte

«Einstimmung», in der unter anderem Texthäppchen aus Reiseführern die jeweiligen Strecke vor dem inneren Auge vorbeiziehen lassen.

Vorrangig war jedoch stets der direkte Bezug zur Rhätischen Bahn – so fielen schliesslich bei der Auswahl der Texte auch keinerlei literarische Kriterien ins Gewicht. Alles, was Häberli in seinen eineinhalb Jahren Recherche unter die Finger kam, wird auch auf die eine oder andere Weise erwähnt.

Rund die Hälfte der Texte stammt aus der Feder von Bündner Autoren, nicht wenige sind in italienischer Sprache verfasst – und zusätzlich in deutscher Übersetzung abgedruckt. So erfährt der Leser, was Oscar Peer und Leta Semadeni über die Engadin-Linie geschrieben haben oder zu welchen Schilderungen die Surselva-Linie Leo Tour und Theo Candinas inspiriert hat.

Das Chaos gebändigt

Mit seinem Buch hat Häberli ein wahres Kompendium der im Bannkreis der RhB stehenden Literatur geschaffen. Bei einem solchen Konzept droht ob der Fülle an Zitaten und Verwiesen rasch die Übersicht verloren zu gehen. Denn: Dutzende Texte, die nur mit wenigen Sätzen erwähnt werden können, finden ebenfalls Eingang in das Werk. Das latente Chaos hält Häberli allerdings erstaunlich gut in Schach. Ihm gelingt das Kunststück, die verschiedenen Abschnitte in der «Einstimmung» harmonisch miteinander zu verknüpfen, als Historiker und Ger-

manist ist Häberli zudem mit der akademischen Arbeitsweise vertraut: Die akkurate Quellenangabe hilft enorm, den Überblick zu behalten und sofort die nötigen Zusatzinformationen zu finden. Ausserdem hilfreich und eigentlich unverzichtbar: die kartografische Darstellung der einzelnen Bahnlinien samt Steckbrief.

Ein weiterer Anspruch, den das Buch scheinbar erfüllen will, könnte nun allerdings doch zum Schluss verleiten, dass Häberli dem Leser zu viel zumutet. Neben die Textsammlung stellt er

«Die kühnste Bahn der Welt»

Die Rhätische Bahn in Literatur und Kunst
Hans Peter Häberli (Hg.)

2010, 276 Seiten, 49 farbige und
2 schwarzweisse Abb., mehrere Karten,
Format 15 x 23 cm,
gebunden mit weicher Decke

ISBN 978-3-03919-143-7
CHF 48.–, € 39.–

nämlich eine Zusammenstellung von Bildern, Plakaten, Zeichnungen und Stichen mit RhB-Bezug. Anstatt überfrachtet wirkt das Buch dadurch aber eher aufgelockert.

Gemälde wie die von Ernst Ludwig Kirchner und Philipp Bauknecht sowie RhB-Plakate wie jenes von Augusto Giacometti sind wunderschöne Blickfänge – und illustrieren anschaulich den Einfluss der Rhätischen Bahn auf die Kunstwelt.



Wiso söttend jetzt präzis Sii bi üs trugga loh?

Weil das geschriebene Wort bei uns eine lange Traditon hat.

Die Südostschweiz Print druckt alles, was Sie brauchen: Von der Visitenkarte bis zum Kunstbuch.

SÜDOSTSCHWEIZ

Bunt wie Graubünden.

PRINT



klimateutral gedruckt
Energieeffizient gedruckt und CO₂-kompensiert

Südostschweiz Presse und Print AG
Südostschweiz Print
Kasernenstrasse 1, CH-7007 Chur
Telefon +41 (0) 81 255 52 52
verkauf-print@suedostschweiz.ch
www.so-print.ch



Bergüner «Schwebbahn» im doppelten Sinne:
Am 23.11. 2011 verliess das «Krokodil» Ge 6/6 I 407
des Albula-Bahn-Clubs (ABC) den Denkmalsockel
an der Strasse zum Bahnhof Bergün und wurde in drei
Teilen vor das Bahnmuseum Bergün (im Hintergrund)
gebracht.

Foto Bahnmuseum Albula

Zum Schluss ein Dank

Vor etwa zehn Jahren wurde der Verein Bahnhistorisches Museum Albula gegründet. Mit grossem Engagement hat sich der Verein für die Schaffung eines RhB-Bahnmuseums eingesetzt.

Mit der Übernahme des alten Zeughauses Bergün im Baurecht konnte der Grundstein zur Projektierung des Museums gelegt werden. Ein erstes Projekt, entstanden durch einen Architektur-Wettbewerb, hat jedoch aufgezeigt, dass dieses zu gross ist und daher nicht realisier- und finanzierbar ist. Mit der Erarbeitung des touristischen Masterplanes Bergün-Filisur wurde die Positionierung des Bahnmuseums Albula im Gesamtprojekt definiert.

Die Aufnahme der Albulabahn-Strecke ins Unesco-Weltkulturerbe per Juli 2008 hat gezeigt, dass der Standort des Bahnmuseum im Zentrum der Strecke richtig ist.

Dank der Gründung eines Lenkungsausschusses für die Realisierung des Bahnmuseums Albula, in welchem alle Akteure wie die Rhätische Bahn, *historic RhB*, der Verein Bahnhistorisches Museum und der Kanton Graubünden (vertreten durch das Amt für Wirtschaft und Tourismus) sich für die Erarbeitung eines neuen Konzeptes eingesetzt haben, wurde dieses Ende Dezember 2009 von allen Beteiligten genehmigt.

Seit 2010 ist das Projekt Bahnmuseum Albula Realität geworden. Es ist auch das Verdienst von *historic RhB*, der Patenschaft für Berggemeinden, sowie diversen Stiftungen und privaten Spendern, dass das grosse Vorhaben realisiert werden kann.

Mit der Gründung der Stiftung sowie einer Betriebsgesellschaft war die Aufgabe des Vereins Bahnhistorisches Museum Albula erfüllt. Aus diesem Grund wurde im Dezember 2011 an der letzten Generalversammlung beschlossen, den Verein aufzulösen.

Es ist mir ein grosses Anliegen, allen Beteiligten, den Vorstandsmitgliedern, dem Projektleiter, sowie den Vereinsmitgliedern, die sich über diese lange Zeit für den Verein stark gemacht haben und stets an die Realisierung geglaubt haben, ganz herzlich zu danken.

Yves Broggi

ehemaliger Präsident
Verein Bahnhistorisches Museum Albula,
Bergün





Schutz vor der Witterung

Von Koni Zingg

Die von Club 1889 restaurierten Güter- und Personenwagen sind seit Jahren der rauen Witterung ausgesetzt und leiden dadurch stark. Es ist deshalb geplant, im Bahnhofsareal von Samedan eine Halle zum Schutz dieser wertvollen historischen Fahrzeuge zu errichten.

Bisher grosse Investitionen

Seit Jahren restaurieren und pflegen zahlreiche Freiwillige des Club 1889 historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Man erinnere sich an das «Filisurer-Stübli» B2138 oder die beiden gelben Berninawagen BC 110 und C 114. Insgesamt neun Fahrzeuge wurden bis anhin stilvoll im ursprünglichen Zustand aufgearbeitet. Die Vereinsmitglieder haben dazu rund 30 000 Stunden Fronarbeit geleistet. Zahlreichen Privatpersonen und Firmen sponserten über 300 000 Franken an die Restaurierungen. Auch vom kantonalen Denkmalschutz und vom Amt für öffentlichen Verkehr wurden Beiträge an die Restaurierungen gesprochen.

Bisher im Freien abgestellt

Alle die historischen Wagen müssen heute aus Platzgründen im Freien abgestellt werden, und zwar in Chur, Landquart, Samedan und Bever. Einzig für die Flotte des Alpine Pullmann Classic (APC) konnte mit der RhB die

Unterstellung in Landquart vereinbart werden. Der Schutz historischer Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen ist besonders wichtig, da diese vielfach einen Holzkastenaufbau und empfindliche Installationen aufweisen. Besonders fatal ist die Abstellungssituation im Obe-





Idyllisch für den unbefangenen Betrachter, grosser Ärger für die Spender und Restauratoren des Club 1889: Der bisherige Umgang der RhB mit den historischen Zweifachern ist nachlässig (Bilder Januar 2012 in Samedan).

Bilder Fredy Pfister

rengadin in Bever, wo die Wagen fallweise mit Schleuderschnee eingedeckt werden und im Frühjahr Schmelzwasser eindringt. Es war schon lange Zeit das Bestreben des Club 1889 und historic RhB, geeignete Einstellmöglichkeiten zu finden.

Mögliche Lösung in Sicht

Nun zeichnet sich in Samedan eine Lösung ab im Zusammenhang mit dem Umbau und der Erweiterung der Gleisanlagen. Im Bereich der neu geplanten Abstellgleise beim ehemaligen Tanklager Conrad werden drei neue Abstellgleise erstellt. historic RhB und der Club 1889 sind derzeit in Verhandlung mit der RhB, um zwei Abstellgleise mit



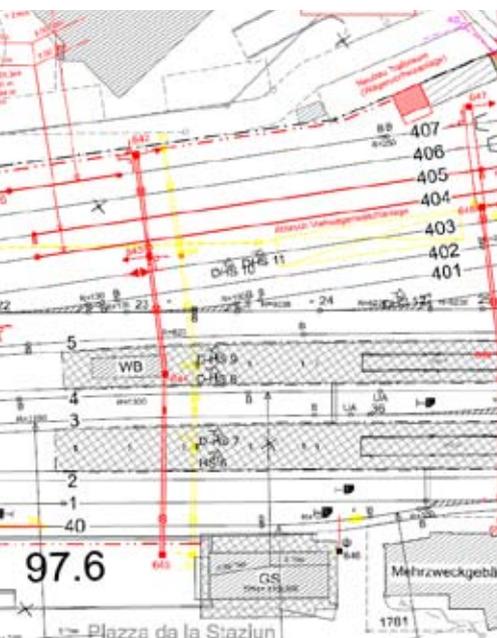
einer Halle überdecken zu können. Damit stünden 2x80 Meter Gleislänge für die Einstellung von historischen Fahrzeugen zur Verfügung.

Finanzielle Beiträge in Aussicht

Ein Vorprojekt zur Ermittlung der genauen Kosten und weiteren Erfordernissen ist in Auftrag. Im Frühjahr 2012 soll die Entscheidung betreffend Baumöglichkeit und Finanzierung fallen, sodass im Sommer/Herbst des

nächsten Jahres die Bauausführung erfolgen könnte. Von einem Sponsor ist ein grosserer finanzieller Beitrag angekündigt. Auch Zuwendungen von der öffentlichen Hand können erwartet werden, sodass die Finanzierung gut gesichert ist.

Die mögliche Verwirklichung der Halle bedeutet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Pflege und Sicherung des «rollenden Kulturgutes» der Rhätischen Bahn.





1



2

Gepäckwagen im richtigen Licht

Von Armin Brüngger

2010 konnte unser Bernina-Krokodil von 1928 (Ge 4/4 182) nach einer Restaurationszeit von 11 Jahren in Betrieb genommen werden. Auch die Dampflok «Heidi» (G 3/4 11) von 1902 funkelt und glänzt bereits, doch müssen bei ihr noch ein paar technische Hürden überwunden werden. Wie ein Augenschein in der Samedner «Wagenküche» zeigt, restaurieren wir aber parallel dazu historische Wagen, so der ehemalige Gepäckwagen F4004. Dieser wird einer umfassenden Restauration unterzogen. Er wird bald den RhB-Dampfzug perfekt ergänzen!

In der 7. Ausgabe der Bündner Kulturbahn haben wir über die begonnenen Restaurationsarbeiten am ehemaligen Gepäckwagen F4004 von 1896 berichtet und seine technischen Daten aufge-

führt. In den letzten zwei Jahren ist so einiges mit dem ehemaligen Gepäckwagen gegangen, wie man so schön sagt. Aus diesem Grund erstatten wir wiederum einen kurzen «Werkstattbericht», möchten es aber gleichzeitig nicht versäumen, noch etwas die Biografie des Wagens zu streifen.

Gepäck, etwas Post und Gefangene

Unseren Gepäckwagen bestellte die RhB als F4 im Hinblick auf den Betrieb der neuen RhB-Bahnlinie von Landquart über Chur nach Thusis ab 1896 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG in Neuhausen am Rheinfall. Die RhB liess diesen nur mit einem Sortierkasten für etwas Bahnpost und einer Box für Werkzeug ausstatten. Später wurde dem F4 in Landquart eine Zugführerkabine eingebaut, in welcher der Chef des

Zuges an einem Pult seine schriftlichen Arbeiten erledigen konnte. Hinter dem «Chefabteil» befand sich auch eine Zelle für Gefangene sowie einen Kasten für mitreisende Hunde.

Funktions- und Besitzerwechsel

Ein Jahr vor Ende des zweiten Weltkrieges wurde der später zum F4004 unbenannte Wagen unter der neuen Nummer X9038 dem Hafner der Bahnmeisterei Samedan zugewiesen. Zu diesem Zweck wurde er zum Werkstattwagen umfunktioniert, was bedingte, dass die interessanten Einbauten entfernt wurden. Ein paar Jahrzehnte später erfuhr der X9038 eine kleinere Umgestaltung zum Werkzeugwagen und wurde dem Bahnmeister in Bergün zugewiesen. Nach 46 Jahren war der ehemalige Gepäckwagen aber dermassen



6



7



8

- 1 Der neu verblechte Wagenkasten
- 2 neu verblechtes Dach
- 3 frisch bearbeiteter Rahmen
- 4 Das Duttweiler-AG-Team aus Samedan (Spengler)
- 5 Fabrikschild des F4004
- 6 Notbremsehahn alt
- 7 Notbremsehahn neu
- 8 rekonstruierte Lampe
- 9 Montage des Bremszylinders
- 10 neue Decke



3



4



5

abgewirtschaftet, dass er 1990 der noch jungen Dampfbahn Furka Bergstrecke ebenfalls als Werkstattwagen übergeben wurde. Zehn Jahre später konnte der Wagen auf Initiative des Club 1889 zurückgeholt und in Samedan abgestellt werden. Seit 2008 läuft die eingangs erwähnte Rekonstruktion.

Unsere Motivation

Was uns für die Restaurationsarbeiten motiviert, ist die Vorstellung, dass der Gepäckwagen dereinst zusammen mit unserem etwa gleichaltrigen Drittklasswagen C2012 von 1889 im Dampfzug zusammen mit der Dampflok «Heidi» eingesetzt werden kann. Die genaue Funktion des Wagens ist noch nicht restlos geklärt. Ursprünglich war geplant, ihn für den Transport von Wasser und Öl für die «Heidi» in öffentlichen

Dampfzügen mitzuführen. Dazu ist er uns mittlerweile zu schade. Dafür könnte er als Gepäckwagen im eigentlichen Sinne verwendet werden. Dass heisst, er könnte Kinderwagen und Velos in Dampfzügen Platz bieten und dadurch die Attraktivität dieser Erlebniszüge für Familien steigern!

Etwas zur Restauration

Die laufenden Restaurationsarbeiten können für Interessierte wie folgt zusammengefasst werden: Die Holzteile des ehemaligen Gepäckwagens – und das sind nicht wenige – befanden sich in einem sehr schlechten Zustand. Der Boden, das Dach und die Innentäferung aus Holz waren fast komplett verfault. Ein Ersatz drängte sich daher auf. Generell bemühen wir uns aber, originale Eisenteile wenn im-

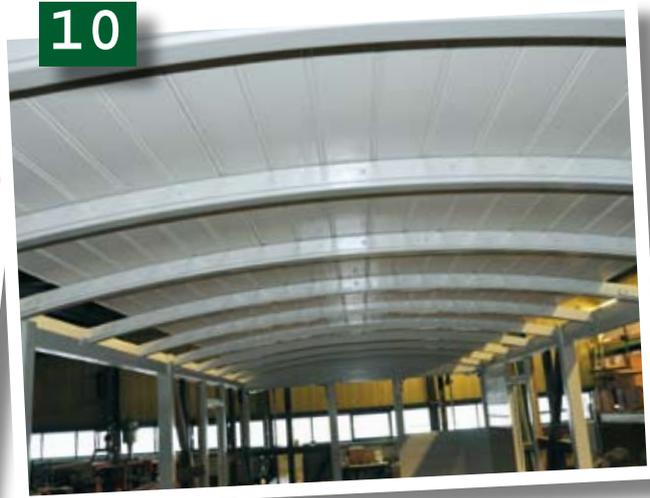
mer möglich aufzuarbeiten und wieder zu verwenden. Fehlende Teile wie die ursprüngliche Beleuchtung, aber auch das ehemalige «Chefabteil», sollen wieder hergestellt werden. Apropos Beleuchtung: Weil wir die gleichen Lampen wie im C2012 einbauen, also eine Rekonstruktion der ursprünglichen Petroleum-Lampen, dürfte das Lichterlebnis für die Fahrgäste wiederum besonders stimmungsvoll werden und den Gepäckwagen wieder ins richtige Licht rücken!

Einen Eindruck der bisher erfolgten Restauration sollen die Bilder aus der Werkstatt vermitteln.

Wir arbeiten fleissig am Wagen weiter und freuen uns auch auf finanzielle Unterstützung, den Geld kann für ein solches Projekt immer gebraucht werden (vgl. Seite 61).



9



10





Il cocodrillo fa «bella figura»

Das «Bernina-Krokodil» Ge 4/4 182 von 1928 wurde 2010 vom Club 1889 wieder in Betrieb genommen. 2010/2011 konnte die Lok erste historische Sonderzüge führen. Macht sie dabei nicht eine «gute Figur»? Ob beim Spazieren an der Seepromenade von Ospizio Bernina, in «Arbeitskleidung» mit Güterwagen auf dem schönen Val-Pila-Viadukt, beim Flanieren in Tirano oder in eleganter Abendrobe mit Pullman-Wagen im mondänen St. Moritz – «Il cocodrillo» scheint sich zu Hause wieder wohl zu fühlen...





oben:

**Am 21. 8. 2011
beim Lago Bianco.**

**Am 16. 9. 2010
auf dem
Val-Pila-Viadukt.**

Fotos Urs Jossi

Mitte:

**Im Bahnhof St. Moritz
am 15. 10. 2011.**

Foto Daniel Frank

unten:

**Oberhalb von
Poschiavo
am 13. 10. 2011.**

Foto Daniel Frank

**In Tirano und beim
«Pozzo del Drago»
am 17. 9. 2010.**

Fotos Peter Pfeiffer



Bestellungen unter:
www.club1889.ch



Postkarte Nr. 141:
Ge 4/6 353
«Oerlikoneri» (1914)
mit Extrazug für die
Teilnehmer der
Generalversammlung
vom Club 1889
in Disentis, zwischen
Castrisch und Ilanz.

5. April 2008

Foto Markus Amport



Neues Kalenderteam

Von Fredy Pfister

Eigentlich wurde er immer belächelt, unser Postkartenkalender. Viele Firmen und Vereine stellen jedes Jahr einen Kalender her... Wir behaupten aber, dass es nur wenige Eisenbahnkalender gibt, die 17 Jahre lang treue Abnehmer finden und sich einer grossen Beliebtheit erfreuen. Nun hat ein neues Kalenderteam vom Club 1889 die Redaktion und Produktion übernommen.

Christoph Durtschi und Martin Pfister hatten anlässlich einer Postkarten-Ausstellung im Winter 1995/1996 im ehemaligen Möbelhaus Badraun in Samedan, welche von den Engadiner Eisenbahnfreunden (CEAV) organisiert worden war, die Idee, einen Postkartenkalender herzustellen.

Sie haben dazu allgemein erhältliche Postkarten erworben und diese von Hand in einen vorgedruckten Photoglob-Kalender gesteckt, welcher in der Papeterie erhältlich war. Die Kalender konnten über die Mitglieder vom CEAV verkauft werden. 1999 wagten es die zwei, selber einen Kalender mit den passenden Legenden drucken zu lassen. Weil Christoph in der damaligen Engadin Press AG in Samedan gearbeitet hat, reifte 2001 die Idee, sogar selber erste Postkarten drucken zu lassen.

Eigenproduktion

Ab 2003 gelang es schliesslich, den gesamten Kalender in Eigenregie herzustellen. Anfangs des Jahres wurden dazu zahlreiche Fotografen angeschrieben, welche dem «Kalenderteam» unentgeltlich eine Auswahl ihrer interessantesten Bilder zukommen liessen. Das Kalenderteam hat aus diesem Fundus die seiner Ansicht nach besten Bilder gemäss einem jährlich festgelegten Motto ausgewählt. Dabei waren die obersten Gebote

- Sujets zu bevorzugen, welche noch nie veröffentlicht wurden und
- Sujets zu wählen, welche nicht der jeweils gängigen RhB-Marketing-sprache entsprachen oder am Kiosk erhältlich waren (Landwasser, Montebellokurve, Brusio usw.)

Damit sollten RhB-Freunde einen Kalender erhalten, dessen Postkarten sie herausnehmen, verschicken oder sammeln können. Im Laufe der Zeit fand sich die entsprechende Fangemeinde im In- und Ausland, welche den Kalender meist im «Dauerauftrag» bestellte.

Zahlen und Fakten

Eindrücklich sind die folgenden Zahlen und Fakten:

- Bereits 2005 betrug die Auflage des Kalenders 1000 Expl.
- Mit einer angenommenen Auflage

- von durchschnittlich 900 Expl. wurden insgesamt rund 200 000 Postkarten von Hand eingesteckt.
- In diesem Jahr wird das 150. Postkartensujet gedruckt. Die gesamte Postkartenzahl schätzen wir auf rund 180 000 Expl.
- Der Reingewinn aus dem Kalender- und Postkartenverkauf betrug rund 40 000 Franken und wurde für historisches RhB-Rollmaterial verwendet.

Neue Leute – neue Ideen

Als anfangs 2011 das Kalenderteam zurücktrat, war nicht sicher, ob der Postkartenkalender noch erscheinen würde. Im Oktober 2011 haben aber zwei junge Lokführer im Club 1889 – Christoph Benz und Federico Bontognali – die Zügel übernommen und wollen die Kalendertradition im Verein weiterführen. Darüber hat sich das alte Kalenderteam gefreut, zumal Christoph selber stets viele Bilder geliefert hat und viele der Fotografen selber gut kennt.

Es bleibt zu hoffen, dass neue Leute neue Ideen bringen ohne das bewährte Konzept des Kalenders allzu stark umzumodeln. Mit Raphael Schreiner, welcher bisher die Bilder bearbeitet hat (so auch für die Bündner Kulturbahn) und dem Layouter, welche beide schon im alten Team waren, sind die Voraussetzungen hierfür aber durchaus gegeben.



Generalversammlung vom 10.4.2010 in Poschiavo.

Foto Tibert Keller

unten:

Ein Mitglied hat sich eine «kleine» einheimische Spezialität ergattert.

Ein Tag unter Gleichgesinnten

Von Fredy Pfister

Wie misst man die Stärke eines Vereins – anhand der Mitgliederzahlen oder eher an den Aktivitäten? Das ist nicht so einfach zu beantworten. Die Generalversammlung des Club 1889 jedenfalls, welche bisher abwechselnd in Poschiavo, Samedan oder auf der Nordseite Graubündens durchgeführt wurde, hat stets mehr als 100 Teilnehmer. Es scheint, dass es viele mögen, einen Tag unter Gleichgesinnten zu verbringen. Deshalb soll für einmal mit der GV Werbung für den Club 1889 gemacht werden.

Wo findet die nächste GV statt? Was haben wir dieses Jahr für einen Zug? Diese Fragen beschäftigen anfangs Jahr etwas mehr als einen Fünftel der Clubmitglieder. Sie hoffen möglichst bald vom Präsidenten Gian Brünger Post zu erhalten. Mit dieser Anmeldung können sie sich anmelden für die Hin- und Rückreise im historischen Extrazug aber auch zum Mittagessen. Unter uns gesagt: die GV ist fast Nebensache; deshalb dauert sie auch nie länger als eine Stunde. Wichtiger als die Versammlung ist es für die meisten, einen ganzen Tag mit Gleichgesinnten im richtigen Rahmen zu verbringen. Man trifft sich im historischen Zug, in

einem der eigenen gemütlichen Clubwagen, wird von Club-Cateringteam unter Hitsch Vital und seiner Frau Ruth zuvorkommend bewirtet, kann diesen und jenen treffen und Aktuelles vom Verein, über die RhB und die Bahnszene im Allgemeinen erfahren. Wer sich nicht scheut, die vielen, teilweise weithergereisten, interessanten «Vögel» anzusprechen, wird wieder mit Neuigkeiten eingedeckt, wie es in keinem virtuellen Bahnforum in so kurzer Zeit möglich ist und schon gar nicht in so reizvoller, authentischer Umgebung. So manche «bahnbrechende» Idee ist an der GV entstanden... Das Essen vor der GV wird nicht selten an speziellen Orten serviert: So waren wir schon

mehrere Male in den Betriebswerkstätten von Poschiavo und Samedan essend zu Gast, letztes Jahr wurden wir in der Mehrzweckhalle von Filisur durch unser Club-Wirtepaar Anna und Reto Uffert verköstigt. Einige «Unterländer» lassen es sich übrigens nicht nehmen und verbinden die GV mit einem kleinen Ausflug in die Region! Also: Ob die GV allenfalls etwas über die Stärke eines Vereins aussagt oder nicht, wollen wir offenlassen. Jedenfalls ist sie – von unseren Clubzielen für einmal abgesehen – allein schon ein triftiger Grund, dem Club 1889 beizutreten. Und übrigens: der nächste Tag unter Gleichgesinnten – pardon: die GV – findet am 14. April 2012 in Samedan statt!





«Aufwärts – Vorwärts»

Von Christian Meyer

Diesen zuversichtlichen Leitspruch gab sich vor über 100 Jahren das damals junge, aufstrebende Verkehrsunternehmen im Kanton Graubünden. Wir wünschen auch unserem Verein für die nächsten 35 Jahre ein Weiterkommen in diesem Sinne!

Die beiden Worte verkörpern in Stein gemeisselt über dem Eingangsportakl der Verwaltungsgebäudes der RhB in Chur die Vision und den Geist eines jungen und dynamischen, auf die Zukunft ausgerichteten Unternehmens. Diese beiden Worte sind zeitlos. Sie gelten in Zeiten der Hochkonjunktur sowie in wirtschaftlich schweren Zeiten für die Zuversicht und das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten.

Gemeinsamkeiten

Nun fragt sich bestimmt der ein oder andere Leser, was «Aufwärts – Vorwärts» mit unserem Verein gemein hat, der sich mehrheitlich an der Vergangenheit orientiert?

Auch ein Verein, vor allem der *Verein Dampffreunde der RhB*, sieht sich als kleines Unternehmen. Dieser wurde am 19. November 1977 mit dem Ziel gegründet, die Dampflokomotiven

der Rhätischen Bahn einsatzbereit zu erhalten. Die Gründungsmitglieder waren der Meinung, dass die RhB in ihren Bemühungen, den Dampfbetrieb zu erhalten, unterstützt werden sollte. Im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützt der Verein aktiv die noch vorhandenen Dampflokomotiven G 4/5 107 «Albula» und 108 «Engiadina» sowie die G 3/4 1 «Rhätia» für den Fahrbetrieb zu erhalten.

Der Verein organisiert zusammen mit der RhB die vielen öffentlichen Dampffahrten im Jahresprogramm der RhB. Mit dem Verkauf von Souvenirs von

diesen schönen und erlebnisreichen Fahrten fliesst immer wieder Geld in die Vereinskasse. Dieses Geld ist dazu bestimmt, in Situationen, in welchen die RhB Arbeiten an Dampfloks und historischen Wagen nicht mehr bezahlen kann oder darf, mit einem finanziellen Beitrag einzuspringen. Der Verein möchte, dass auch unsere Nachkommen noch lange auf dem Schienennetz der RhB mit Dampf fahren können. Er betreibt zudem den Bahnhof Bonaduz in Eigenregie.

Das Jahr 2012 ist sowohl für den *Verein Dampffreunde der RhB* als auch für die Rhätische Bahn mit dem Jubiläum «100 Jahre Chur-Disentis» ein Jubiläumsjahr. Wie bei Jubiläumjahren allgemein üblich, blickt man auf das Erreichte zurück und gleichzeitig voller Erwartung in die Zukunft.

Jeder Rappen zählt

Ein Thema, das die Mitglieder unseres Vereins 2011 besonders beschäftigte, war die Spendensammlung für die Erhaltung der Dampfloks «Engiadina», die infolge eines Rohr- und Kesselfekts seit Januar 2010 nicht mehr einsatzbereit ist. Die Aufbereitung der Maschine ist sehr aufwendig und kostet die Rhätische Bahn alles in allem rund 250 000 Franken. Dieser Betrag

Haben Sie Interesse an der Vereinsmitgliedschaft? Melden Sie sich bitte beim Kundendienstzentrum:

Verein Dampffreunde der RhB
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

Telefon: +41 (0)81 641 11 78
Handy: +41 (0)79 610 46 72

Email:
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Informationen (auch das aktuelle Nostalgieprogramm der RhB) unter:
www.dampfvereinrhb.ch

kann durch die RhB nicht alleine aufgebracht werden. Unser Verein hat sich daher von Anfang an für den Erhalt der «Engiandina» eingesetzt. Der Dampfverein brachte das «Thema 108» in den Dachverband *historic RhB*.

Auch der Dachverband sprach sich klar für den Erhalt der Betriebsfähigkeit der Lok aus und begann sofort innerhalb und ausserhalb von *historic RhB* nach Hilfe zu suchen. Genauere Informationen zum Thema können der letztjährigen Ausgabe der *Bündner Kulturbahn*

2011 – ein Jahres wie jedes andere?

2011 war für den Dampfverein ein sehr wichtiges spannendes Jahr. Obwohl mit den öffentlichen Fahrten schon im Januar begonnen wurde, fand die erste Dampffahrt im Jahr 2011 erst im Juni statt. Wie kommt das?

Im Winter 2010/2011 sowie im darauffolgenden Frühling herrschte im Kanton Graubünden Trockenheit. Deshalb durften die Fahrten während dieser Zeit nicht mit einer Dampflokomotive geführt werden, weil Funkenwurf zu

hundert. Auch als Fotomotiv eignet sich diese Maschine hervorragend, das Ambiente auf den Dampfzügen ist zwar anders aber nicht weniger nostalgisch und wunderbar.

Das Jahresprogramm wird jeweils Anfang Dezember bei der traditionellen Fahrt zum Samiklaus abgeschlossen. Diese schöne und einzigartige Fahrt, die glänzenden Kinderaugen und die zufriedenen Eltern, rundete auch 2011 das Dampffahrjahr ab, getreu dem Motto «der Weg ist das Ziel».



Ge 6/6 I 414 in Trin: unser Arbeitstier bei Trockenheit.

Foto Horst Zapf

Linke Seite:

G 4/5 107 «Albula»

in Küblis:

Schlechtes Wetter ist Dampfwetter, dies wurde uns 2011 wieder bewusst.

Foto Gunther Schäch

entnommen werden. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die «Engiandina» 2012 definitiv aufgearbeitet wird und damit (frühestens) 2013 wieder einsatzbereit sein wird. Die Finanzierung ist dank des Engagements vom Kanton Graubünden gesichert. Der *Verein Dampffreunde der RhB* ist mit diesem Ergebnis sehr zufrieden und stellt mit Genugtuung fest, dass der Dachverband eine ideale Plattform für so wichtige Anliegen darstellt. Wir danken allen Spendern und Gönnerinnen der Lok 108 ganz herzlich, frei nach dem Motto: «Jeder Rappen zählt!»

Böschungsbränden führen kann. Dieser Umstand führte zu kurzfristigen organisatorischen und kundendienstlichen Veränderungen. Alle Helfer des Vereins und vor allem unsere Kunden wurden durch diesen Massnahmen betroffen. Die Dampffahrten wurden während dieser Zeit von einer Ge 6/6 I oder als «Krokodil» bekannten Lokomotive geführt.

Auch dieser Elektroveteran ist bei unseren Vereinsmitgliedern sehr beliebt, gehörten diese Maschinen doch wie die RhB und deren Dampfloks zu den grossen Ingenieursleistungen des 20. Jahr-

Vier Tage – vier Themen

Der Oktober 2011 war ein «Dampfmonat». Am 2. Oktober 2011 fand die Dampffahrt in die Surselva auf der nunmehr 100 Jahre alten Strecke statt. Am Wochenende darauf, am 9. Oktober, war die einzige momentan einsatzfähige grosse Dampflokomotive «Albula» im Engadin für die öffentliche Dampffahrt unterwegs. Da diese Lok normalerweise in Landquart stationiert ist, musste sie am 16. Oktober von Samedan nach Landquart überführt werden. Diese einmalige Gelegenheit wurde durch die RhB und den *Verein Dampffreunde*



 <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>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>



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

Schläpfer Spiel+Hobby
Kornplatz Chur



BALDIS 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

«AI PORTICI»

* * *

RISTORANTE

Wer gerne reist,
schätzt die italienische Küche
im Restaurant «Ai Portici»
in Tirano.



Gruppenmenüs ab 12.– Euro
150 m vom italienischen Bahnhof
und vom Bernina-Express entfernt

Restaurant «Ai Portici», Viale Italia 87, I-23037 Tirano (SO) - Valtellina - Italia
Tel. +390342701255 / Fax +390342711567
www.aiportici.com / info@aiportici.com

Suchen Sie ein Hobby?



Vermutlich nicht. Aber vielleicht sind Sie ein eingefleischter Fan oder eine stille Liebhaberin der Bündner Staatsbahn. Wenn ja, dann fällt es uns leicht, Sie für eine Mitgliedschaft oder gar für ein Engagement in einem der *historic RhB* angeschlossenen Vereine zu überzeugen. Kontaktfreudige Geniesser, Handwerker, Hobbyfotografen, «Nietenzähler», Köchinnen, Bastler, Hobbyhistoriker, Webmasterinnen, Souvenirverkäufer finden bestimmt einen Platz im Kreise der über 1000 *historic-RhB*-Mitglieder! Die Kontaktadressen finden Sie auf Seite 1.

- **Club 1889:**
Restauration historischer RhB-Loks- und Wagen, Catering in den Club-Cateringwagen, jährliche Extrafahrt mit eigenen Fahrzeugen zur GV.
- **Verein Dampffreunde der RhB:**
Vermarktung und Catering der RhB-Dampfzüge, jährliche Vereinsfahrt.
- **Pro Salonwagen RhB:**
Erlebnisausflüge in Pullman-Wagen mit kulturellem Rahmenprogramm.
- **Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser:**
Engagement für den Wander- und Erlebnistourismus in der Zügenschlucht, bahntechnische Führungen.
- **Freunde der Schmalspurbahnen:**
Modell- und Modulbau zum Thema RhB, Teilnahme an Ausstellungen, jährlicher Vereinsausflug.

Als «Amuse bouche» erhalten Sie jährlich die *Bündner Kulturbahn* nach Hause geliefert!



G 4/5 108 «Engiadina» in der Hauptwerkstätte in Landquart, wo sie während des Jahres 2012 aufgearbeitet wird.

Foto Horst Zapf

der RhB genutzt, die beliebte 4-Tagesfahrt im Engadin durchzuführen. Auf dem Programm standen: eine Schlossführung in Tarasp, ein historischer Güterzug mit der Ge 4/6 353 «Oerlikoneri» von Scuol-Tarasp nach Samedan, diverse Besichtigungen wie das Museum Bergün, die Betriebswerkstätte Samedan der RhB, eine Fahrt mit dem «Bernina-Pullmannzug», gezogen von der Ge 4/4 182 «Bernina-Krokodil» und als besonderer Leckerbissen die Fahrt mit dem Dampfzug über die Unesco-Welterbe-Linie von St. Moritz nach Thusis und anschliessend bis nach

Landquart. Diese Dampffahrt kann sehr selten durchgeführt werden, da die Dampfloks nur mit einem ausgeklügelten Fahrplan auf dieser Linie eingesetzt werden können.

Die Gäste der öffentlichen Dampffahrten sowie der einzigartigen «Viertagesfahrt» durften das Ambiente und die Nostalgie der alten Zeit miterleben und sprichwörtlich erfahren.

Was verspricht die Zukunft?

Wie schon erwähnt ist das Jahr 2012 für die RhB wie auch für den Verein Dampffreunde der RhB ein Jubiläumsjahr. Wäh-

rend des Sommers werden die Festivitäten in der Surselva ihren Höhepunkt erreichen. Auch der Verein Dampffreunde der RhB ist auf den Festplätzen präsent. Genaueres entnehmen sie der Agenda der Bündner Kulturbahn in der Heftmitte.

Das Jahresprogramm 2012 ist kleiner als in den Vorjahren, dies aus organisatorischen Gründen seitens der RhB. Wie man bei der Viertagesfahrt sehr gut erkennt, ist es dem Verein ein Anliegen, das auch Schauplätze, die sich neben der Eisenbahn und den Dampfzügen befinden, berücksichtigt werden. So werden immer wieder Schlossführungen, Stadtführungen und auch zeitgemässe Themen, die die Rhätische Bahn betreffen, in das Rahmenprogramm aufgenommen. Die Dampffahrten und Nostalgiefahrten stehen jedoch immer im Zentrum. Ziel ist es, unseren Gästen ein ausgewogenes und interessantes, aber auch einzigartiges Programm zu bieten.

Der Bahnhof Bonaduz positioniert sich immer mehr als «Nostalgiezentrum» im Kanton Graubünden und innerhalb der RhB.

... guten Mut!

Somit ist der Verein auf weitere 35 Jahre vorbereitet. Der Verein ist stolz auf die bisherigen Leistungen und blickt guten Mutes in die Zukunft. Auf dass es auch im Jahr 2047 heisst: «Aufwärts – Vorwärts».

Wie können Sie unsere Ziele unterstützen?

- Als Reiseführer auf unseren Nostalgiezügen
- auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souvenirsshop einkaufen
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA usw.)
- Durch Mitgliedschaft (CHF 70.–/Jahr)
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen
- Durch Spenden auf unser Bankkonto
Raiffeisenbank Bündner Rheintal
7402 Bonaduz
IBAN:CH 83 8104 5000 0075 3093 5
Clearing-Nr.: 81045
SWIFT-Code RAIFCH22





Musikalisch-illustres Vereinsleben

Von Patrick Lüthy, Silvio Fasciati
und Willy Hochstrasser

Nach der Verwirklichung des elegantesten RhB-Gesellschaftswagens – der Piano Bar – ist die Flotte des Alpine Classic Pullman Express nun komplett. Keine weiteren Projekte stehen an und jedermann darf sich nun auf die schönen Erlebnisausflüge mit dem einen oder anderen Fahrzeug freuen! Die Organisatoren scheuen keine Mühe, um den Teilnehmern unvergessliche Erinnerungen zu bieten.

Frühlingsfahrt Alp Grüm

Eine spezielle Fahrt war auf den 26. Juni 2011 angesagt: Ausflug mit dem Pullman und der Piano Bar auf die Aussichtsterrasse Alp Grüm. Das Angebot war mit 60 Teilnehmern innert kurzer Zeit ausverkauft. Unsere Wagengruppe mit zwei Pullman und dem Barwagen wurde Regelzügen beigestellt. Bei schönstem Wetter fuhr unser Zug ab Landquart durch das verträumte Prätigau und durch den Vereinatunnel ins Engadin. Während der Reise wurde den Gästen ein Begrüssungsgetränk und später der Aperitif an den Sitzplatz serviert. Ab Pontresina fuhren wir in einen Bilderbuch-Bergfrühling: Alpen-

rosen, soweit man sehen konnte. Einige Fahrgäste entdeckten am Hang des Piz Albris gar Steinböcke. Für prominente musikalische Begleitung war in der Piano Bar gesorgt: das bekannte Duo Mario Feurer und Moreno Fontana verbreitete beste Stimmung während der Reise sowie während des Mittagessens auf Alp Grüm. Spätestens bei ihrem Hit «Grüezi wohl Frau Stirnimaa» haben der eine oder die andere tatkräftig mitgesungen. Nach einem feinen Mittagessen, mit Blick auf den Palügletscher, konnte vor der Rückreise nochmals die Sonne genossen werden. Die Reise führte via St. Moritz und der Albulastrecke in die Bündner Metropole Chur. Und einmal mehr zeigte sich, die Piano Bar war ein beliebter Treffpunkt der Gesellschaft.

In der Welt der Schönen und Reichen

Unserem Piano-Bar-Wagen wurde anlässlich seiner ersten kommerziellen Fahrt – der Adventsfahrt des Vereins Pro Salonwagen am 12. Dezember 2010 – eine besondere Ehre zuteil: das Direktoren-Ehepaar Hans und Martha Wiedemann samt Entourage des Badrutt's Palace haben der Gesellschaft in St. Moritz einen einmaligen Champagner-Empfang bereitet – ein besonderes Geschenk unserer Taufpatin Martha

Wiedemann. Diese sehr vornehme Geste wird uns in steter Erinnerung bleiben. Möge die Piano-Bar mit seiner prominenten Patin (und Silvio Fasciati als Paten, siehe Bild oben rechts) immer wieder ebenso prominente wie glückliche und begeisterte Gäste finden.

Würdigung in der «Tower-Revue»

Im edlen Gäste-Magazin «Tower-Revue» des Badrutt's Palace wurde in der Ausgabe 17 / 2011 mit einem vierseitigen Bericht die Piano Bar vorgestellt und der Event vom 12. Dezember 2010 speziell gewürdigt.

Königlich im Private de Luxe Train

Nach einem recht gut geglückten Start im Vorjahr verkehrte im Sommer der «St. Moritz-Zermatt Pullman Express – Private de Luxe Train» erstmals in Original-Version; das heisst Extrazug mit historischer Lok, zwei Pullman, dem neuen Piano-Bar- und einem Gepäckwagen. Alles Originalfahrzeuge, entstanden zwischen 1928–1931. Ein kleiner «Orient-Express» auf Meterspur also! Damit ist der Traum seines Erfinders Alby Glatt in Erfüllung gegangen, auf der weltberühmten Strecke des Glacier-Express mit einem feinen Pullman-Express eine Eisenbahn-Kreuz-



Fotos Sylvia Heldstab



fahrt anzubieten. Zwei Tage dauert die Reise und wie bei Kreuzfahrten üblich wird sie unterbrochen mit kurzen Abstechern ins Umland. Durch die Viamala zur Kirche in Zillis mit ihren Deckenmalereien, zum Kloster Disentis. Höhepunkte bilden sowohl die Fahrt mit der Furka Dampfbahn über die alte Furkastrecke, vorbei am legendären Hotel Glacier-du Rhône in Gletsch, als auch die Bergfahrt zum Eggishorn mit dem grandiosen Ausblick auf den Aletschgletscher und die ihn umgebenden Viertausender. In der Gegenrichtung Zermatt-St. Moritz gibt's anstelle von Zillis eine Stadtführung in Chur. Zum Erlebnis «Pullman-Express» ge-

hört aber ebenso das legendäre Essen in den RhB-Speisewagen (auch sie mit Baujahr 1928) sowie das genussvolle und entspannte Reisen durch eine immer wieder faszinierende Landschaft. Im Barwagen warten derweilen Pianist und Barman mit einem reichen Repertoire. Kein Wunder also, dass die Gäste noch lange «voll begeistert von dieser herrlichen Reise» berichten. St. Moritz-Zermatt Pullman Express – eine andere Version des Glacier Express! Eine Erlebnisfahrt für Geniesser, Naturfreunde, Bewunderer grandioser Bergwelt, aber auch für Dampfbahn-Freunde und Technik-Interessierte. Das Fernsehteam des Südwestfunks



begleitete die Reise am 1./2. Juli 2011 von St. Moritz nach Zermatt. Man darf sich jetzt schon auf eine wunderbare Reportage im Magazin «Eisenbahn-Romantik» freuen. Im Sommer 2012 verkehrt der St. Moritz-Zermatt Pullman Express wiederum an verschiedenen Terminen; weitere Informationen siehe Agenda in der Heftmitte.

Generalversammlung 2011 in Flims

Trotz der noch relativen jungen Geschichte unseres Vereins hat sich eine Tradition herausgebildet, die auch im vergangenen Jahr fortgeführt wurde, dass nämlich die Generalversammlung punkto Ort und Durchführung in einen kulturhistorischen Kontext gestellt wird.

Die GV im Mai 2011 führte uns nach Flims. Dort besuchten wir zunächst die äusserst gelungene Ausstellung «Gaumenfreuden» im Gelben Haus. Durch diese «Gaumenfreuden» führte uns, in ebenso lebendiger wie informativer Art, unser Vorstandsmitglied Jo Müller, auf dessen Initiative hin die Ausstellung auch entstanden ist. Im Anschluss daran fand die eigentliche Generalversammlung in den Räumlichkeiten des Hotels Waldhaus statt, als dessen Direktor Jo Müller mit seiner Frau während vieler Jahre amtierte. In Vertretung von Präsident Willy Hochstrasser begrüsst Silvio Fasciati über 40 Vereinsmitglieder und besonders die Gäste Sina Stiffler, Präsidentin von *historic RhB*, Werner Glünkin, Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr GR, sowie das RhB-Geschäftsleitungsmitglied Thomas Baumgartner.

Nach Abwicklung der statuarischen Geschäfte äusserten sich die eingangs erwähnten Gäste in interessanten und informativen Grussadressen zu den Themen Bahnmuseum Bergün, Jubiläum Bernina-Bahn, Bemühungen von RhB und Kanton zur Generierung der für Infrastruktur notwendigen Finanzmittel.

Der Vorstand informierte schliesslich die Versammlung darüber, dass er Herrn Wöhl, ohne dessen grosszügige Spende die Realisierung des Piano Bar Wagens nicht möglich gewesen wäre, zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt hat.

Im Anschluss an die Versammlung fand in den Räumlichkeiten des ebenfalls von Jo Müller initiierten Hotel-Museums das Mittagessen statt, gefolgt von einem Rundgang durch die vielen, höchst ansprechenden und interessanten Ausstellungsgegenstände.





Die blaue «Furkahorn» von 1913 und das gelbe FBW-Postauto von 1967 garantieren schöne Alpenerlebnisse

FBW trifft DFB – ein Vereinsausflug

Von Enrico Pirovino

An der Generalversammlung 2011 des Vereins Freunde der Schmalspurbahnen wurde angekündigt, eine Reise zur Dampfbahn Furka Bergstrecke zu unternehmen. Das liess den Puls eines manchen Mitglieds steigen. Leider musste die Reise aus organisatorischen Gründen um einen Tag vorverschoben werden, so dass der Reisetag auf den Freitag, 12. August 2011 fiel. Das bedeutete für den grossen Teil der arbeitenden Mitglieder leider das «Aus für diesen Ausflug.

Ein paar Unentwegte konnten sich doch noch beim Treffpunkt in Tamins einfinden, an welchem die Ankunft des historischen Postautos FBW 50U 54R mit Jahrgang 1967 ungeduldig erwartet wurde. Unter «FBW» verstehen die Liebhaber alter Automobile die «Franz Brozincevic & Cie. Wetzikon», die mit ihren Bussen und Lastwagen Industriegeschichte geschrieben hatte. So fuhr dann der gut besetzte Oldtimer der PostAuto Mark AG gemütlich gegen den Oberalp-Pass. Das frühe aufstehen hat sich gelohnt! Ein wunder-

barer Morgen mit stahlblauem Himmel entschädigte dafür. Auf der Gegenfahrbahn in Richtung Chur herrschte dichter Verkehr – Arbeitsverkehr! Wir Privilegierten jedoch fuhren Bergwärts.

Rege Diskussionen über Gott und die Welt liessen im Postwagen einen Lärmpegel erschallen, der das leicht rauhe Motorengeräusch beinahe übertönte. Oberalp Passhöhe erreicht! Für uns höchste Zeit einen Kaffee mit Gipfeli zu genehmigen. Bei der Fahrt nach Andermatt stieg die Spannung zusehends. Man konnte die Rauchfahne der Dampflokomotive bereits riechen – fiktiv natürlich, das versteht sich.

Kreuzung mit Fünfspänner

Kurz vor Andermatt geht ein Raunen durch den Bus. Die riesigen Baustellen von Herrn Sawiris grossem Ferienresort beeindruckten. Doch das war nicht der Höhepunkt. Unser doch schon etwas in die Jahre gekommener FBW kreuzte den Weg mit der fünfspännigen Gotthard-Postkutsche. Welch ein Anblick bot dieses imposante Gespann! Und dann das Empfangskomitee vor

dem Hotel Post. Nostalgie pur! In Realp hatten sich dann noch die «Unterländer» des Vereins zu unserer Gruppe dazugesellt.

Rauchende «Furkahorn»

Die Fotokameras liefen auf Hochbetrieb. Die schwarze Rauchfahne der Dampflokomotive war nun reell, und die Gäste nervös. Auf dem Bahnsteig herrschte ein reges Treiben. Die Dampflokomotive Nr. 1 mit dem Namen «Furkahorn» war nun der grosse Star. Fein herausgeputzt und von der Mannschaft liebevoll bedient, hatte sie nun ihren grossen Auftritt. Der Heizer schaufelt die Kohle in dosierten Mengen in die Feuerbüchse, so dass der Betriebsdruck genau auf die Abfahrtszeit hin 12 bar betrug. Die Steigung ist gross und die Anhängelast mit den gut gefüllten Wagen schwer. Die Blamage für den Heizer wäre riesengross, wenn der Zug wegen mangelndem Dampf stehen bliebe.

Ein kurzer Pfiff, dann den Regler öffnen, und der Zug setzt sich in Bewegung. Lokführer und Heizer verstehen sich auf ihr Handwerk, und man spürt die

Routine, die die beiden haben. Wie sie mit Freude die Maschine bedienen, und aus der alten Dame mit Jahrgang 1913 alles herausholen, um die bevorstehende Aufgabe zu erfüllen. Vorsichtig wird in die Zahnstange eingefahren, und die erste Steigung in Angriff genommen.

Rauch im Zug!

Unter den Gästen herrscht ein riesiges Geschnatter, das dann jäh unterbrochen wurde, als man in den ersten Tunnel fuhr. Es gibt immer wieder Leute, die vergessen, wohin es die Rauchfahne im engen Tunnel drängt – nämlich durch jede Ritze in die Wagen und ganz speziell durch die offenen Fenster! So konnten Neulinge unter den Fahrgästen erfahren, wie man zu einem rauchgeschwärzten Gesicht kommt.

In Tiefenbrunnen ist Wasserfassen angesagt. Man kommt sich hier vor, wie im wilden Westen. Kein Haus, nur Natur pur, ein paar Kühe und ein Wasserkran ...

Eine Reise wert

Weiter ging es bergauf, bis zum Kulminationspunkt «Furka-DFB». Hier gab es einen längeren Aufenthalt und man hatte die Gelegenheit, sich zu verpflegen und die Gemütlichkeit zu geniessen.

Durch den 1874 Meter langen Scheiteltunnel fährt man in flotter Fahrt nach Muttbach, der nächsten Haltestelle. Von hier wird die Zahnstange wieder zur Hilfe genommen, um das grosse Gefälle sicher zu überwinden. Der rege Ausflugsverkehr auf der Passstrasse garantierte viele Zaungäste entlang der Bahnstrecke. Auch das Wallis ist halt immer wieder eine Reise Wert – obwohl sich der Rhonegletscher bald nicht mehr blicken lässt. Da waren sich unsere Reisegesellen einig.

Fast wehmütiger Abschied

Für die Lok gab es in Gletsch noch einmal eine kurze Verschnaufpause, bevor wir den letzten Teil der Reise antraten. Durch das Obergoms hinunter an vielen voll behangenen Heidelbeerstauden vorbei, strebten wir Oberwald zu.

Natürlich waren alle «Fachleute» gespannt, wie die neue Strassenüberquerung funktioniert, die erst kürzlich in Betrieb genommen wurde. Die Einrichtung erstaunt in der einfachen, aber zuverlässigen Funktion!

Oberwald – Endstation. Mit wehmütigen Blicken beobachtet unsere Gruppe noch das Abdrehen der Dampfloks. Doch dann gibt es noch ein Superfoto



Rauchen kann sie, die Dampfloks «Furkahorn», Nr. 1 der DFB



Der Heizer ist immer darauf bedacht, den Betriebsdruck zu halten

zusammen mit unserem Postauto, das bereits auf uns wartete. Hier verabschiedeten wir uns wieder von den «Unterländern», die den Weg in ihre Heimat auf eisernen Rädern bevorzugten.

Pässefahrt

Für uns Bergler mussten aber noch ein paar Pässe drin liegen. Für den Rest des Tages war die grosse Hektik aber durch. Es galt nun, zurückzulehnen, und nur noch das Panorama zu geniessen.

Mittagessen auf dem Grimsel! Bei feinem Essen und einem Glas Wein wurde die Stimmung dann wieder lebhafter. Sogar noch etwas Zeit für Shopping wurde uns zugesagt. Die Fahrt nach Innertkirchen verlief dann etwas ruhiger, wohl weil der eine oder andere den wohlverdienten Mittagschlaf hielt. In Innertkirchen wurde der Blinker dann rechts gestellt und wir fuhren das enge, aber schöne Gadmertal bergauf gegen den Sustenpass. Vor dem Scheiteltunnel noch einen kurzen Kaffeehalt.

Helvetiens Historie

Dann hinab nach Wassen, wo uns die Bauten der Gotthardbahn beeindruckten. In dieser interessanten Gegend wurde und wird ja bekanntlich ordentlich Schweizer Geschichte geschrieben. So passierten wir den Teufelsstein, die Station Göschenen mit der Tunneleinfahrt zum Gotthardtunnel, die Teufelsbrücke und das Suworow-Denkmal, um dann wieder in Andermatt einzutreffen, wo wahrscheinlich ein neuer Akt der Schweizer Tourismushistorie am entstehen ist.

Nach einem letzten Halt auf dem Oberalp-Pass ging es zuletzt in flotter Fahrt bis nach Chur, wo dann der grosse Teil der Fahrgäste in den Alltag entlassen wurde.

Alles in Allem war es ein grossartiger Tag, der den Teilnehmer sicher noch länger in guter Erinnerung bleiben wird. Vor allem aber das gute Ambiente und das gesellige Beisammensein.

Ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren!





Das Postauto verband die Terrassendörfer mit der Talbahn, hier in Station Wiesen, um 1940.

Von der Wüste zur Tarifgemeinschaft

Von Andreas Palmy

Anhand des Landwassertals lässt sich aufzeigen, welche wirtschaftliche Bedeutung der Realisierung von Strassen und Bahnen sowie deren Linienführungen zukommt. Auch im Hochtal zwischen dem Prättigau und dem Albulatal entschieden darüber starke politische und wirtschaftliche Interessensgruppen. Aber erst die Einsicht, dass Konkurrenten auch Partner sein können und die typisch schweizerische Einführung eines Tarifverbunds lassen die «Wüste erblühen».

Von der Wüste zum reizvollen Tal

Der nachfolgende Auszug aus einem Bericht über das Landwassertal beschreibt die Zustände vor und nach dem Zeitalter der Mobilität treffend:

«Vor anderthalbhundert Jahren eine wüste Situation, nicht sonderlich angenehm; oben wüste Berge, unten wüste Tobel, arabische oder sybirische Wüsten genannt, wird heute das Landwassertal als eines der interessantesten Thäler Bündens gepriesen. Allerdings war den Anwohnern bei den misslichen Verkehrsverhältnissen der alten Zustände ihr Mangel an Begeisterung für die vielen Naturschönheiten ihres Landes nicht zu verdenken, der Besuch von

aussen musste sich auf Händler beschränken. Die Romantik konnte auf solchem Boden nicht blühen. Erst nach der Eröffnung der neuen Strasse wurden die Reize der Umgebung eigentlich entdeckt.»

Kampf um Strassenführung

Die neue Landwasserstrasse über Lenz, Alvaneu, Wiesen, durch die wilde Zügenschlucht nach Davos öffnete das Landwassertal nach Westen. Die Linienführung war teilweise umstritten. Die Dörfer Wiesen, Schmitten und Alvaneu kämpften für die Erschliessung ihrer Dörfer mit der Strasse. Die Gemeinde Davos bevorzugte aber eine direkte Strasse durch die Zügenschlucht entlang des Landwassers ins Albulatal. Die Terrassendörfer wehrten sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, denn die Talvariante hätte für sie das weitere Abseits bedeutet.

Bahn schränkt Pferdepост ein

Die Eröffnung der ersten Kantonsstrasse im Jahre 1874 – auf dem heute noch benützten Trasse – wurde zum historischen Ereignis. Mit der Inbetriebnahme der Pferdepостkurse von Chur über die Lenzerheide und Wiesen bis nach Davos stiegen auch in den kleineren Gemeinden die wirtschaftlichen Möglich-

keiten. Jedoch nur für kurze Zeit, denn mit der Eröffnung der Albulabahn ins Engadin schrumpfte die einstige Transitlinie Chur–Davos zu einer Regionallinie mit Kursen ab Alvaneu Bad nach Davos (1903–1909). Mit der Eröffnung der Bahnlinie Davos–Filisur 1909 blieben sogar nur noch Lokalanschlüsse von den Bahnhöfen in die Dörfer übrig: Zuerst mit Heuwagen, später mit Kutschen, im Winter mit Schlitten. Diese waren nicht sonderlich attraktiv für Reisende. Für die Pferdepост war kein Platz mehr neben der komfortableren und zeitsparenden Bahn im Tal. Für die zwei Kurhotels in Wiesen, die mit dem Bau der Landwasserstrasse entstanden, bedeutete dies schlichtweg den wirtschaftlichen Niedergang. Die betroffenen Dörfer hatten von der Postdirektion die Begründung zur Kenntnis zu nehmen, «dass der Reiseverkehr, nur noch unbedeutend sein wird und deshalb nur mehr die lokalen Bedürfnisse abzudecken sind».

Auto konkurriert die Bahn

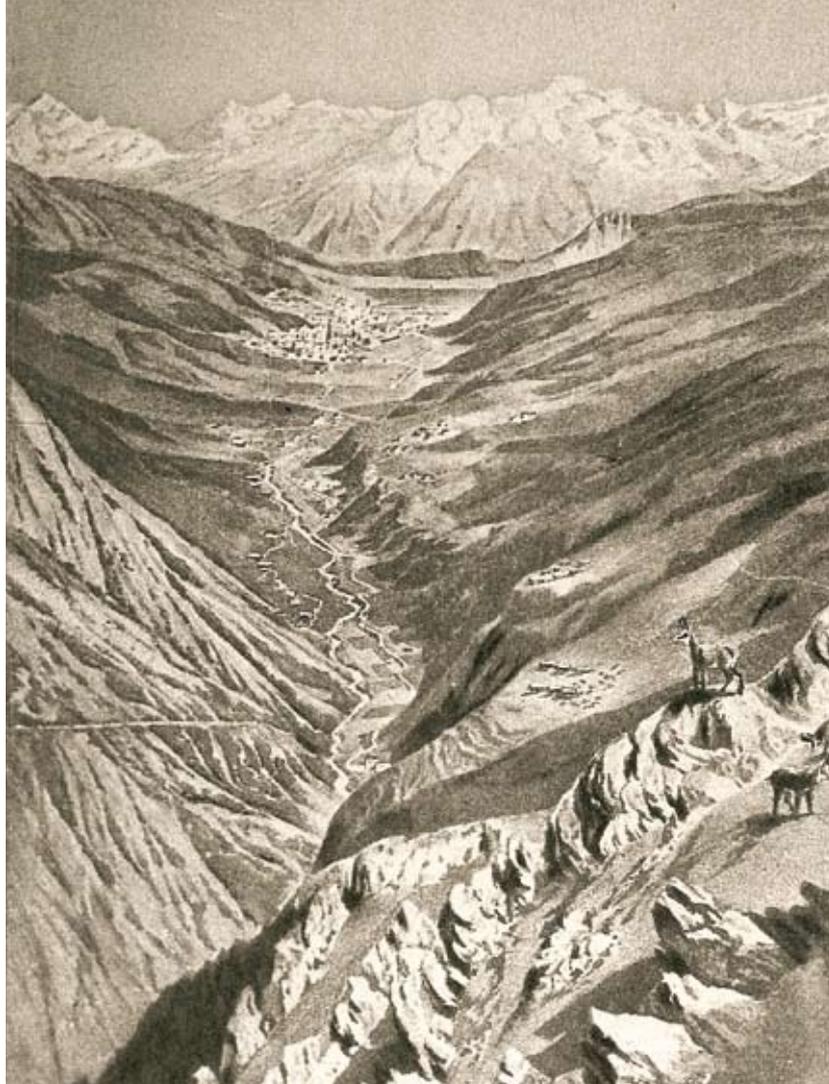
Die Zulassung des Autos in Graubünden von 1925 ergänzte vorerst ideal das Angebot der dominierenden Bahn. Mit der technischen Entwicklung des Automobils und dem Ausbau der Strassen

wurde es aber zu deren Konkurrenz. 1930 bediente im Landwasser- und Albulatal erstmals ein Automobilhalter im Auftrag der Post die von den Bahnlinien abgelegenen Dörfer. In den Sechzigerjahren entstand eine Postautoverbindung ab Wiesen Station mit Anschluss an die Albulalinie in Tiefencastel, später zusätzlich nach der Lenzerheide. Die Weiterführung der Postlinie von Wiesen Dorf nach Davos, um damit näher bei der Lenzerheide oder Davos zu sein, blieb lange Zeit nur Wunschdenken. Das Nein der Bahn, die zu schwache Unterstützung der Gemeinden, die Steinschlag- und Lawinengefahren in der Zügenschlucht und dem Davoser Unterschnitt verhinderten eine Realisierung.

Entwicklung führt zu Kompromissen

Hundert Jahre nach dem Bau der Strasse durch die Zügenschlucht wurde 1974 der neue Zügentunnel eröffnet. Die Gemeinde Davos hat sich durchgesetzt. Die sanierte Landwasserstrasse war nun das ganze Jahr befahrbar. Wie seinerzeit beim Bau der Bahnlinie Davos-Filisur nahm Davos auch hier entscheidend Einfluss auf diese bessere Talerschliessung.

Zweck der neuen Verkehrsverbindung war nicht nur mehr die Sicherheit, sondern auch die ganzjährige Erschliessung des Landwassertals inklusive Südanchluss an die San-Bernardino-Route. Mit der Eröffnung des Strassentunnels in den Zügen rückte Davos den Terrassendörfern nun noch näher. Die Gefahren und Engpässe der Schlucht waren beseitigt. Eigentlich wäre jetzt die Zeit reif gewesen für einen Postautokurs Lenzerheide-Wiesen-Davos, nicht aber aus Sicht der RhB. Sie fürchtete Transportverluste durch einen parallel geführten Postkurs. Auf Initiative der Gemeinde Wiesen und der



Die «Sybirische Wüste» oder das Landwassertal vor dem Bau der Kantonsstrasse.

unten:
Alte und neue Zügentrasse beim Bau des neuen Zügentunnels, um 1973.

Kreispostdirektion in Chur entstand eine Interessengruppe für die Weiterführung der Postautokurse von Wiesen Dorf nach Davos. Das Justiz- und Polizeidepartement, dem der öffentliche Verkehr unterstellt war, suchte nach einem Kompromiss. Die Konzession für die Postlinie sollte bei der Bahn bleiben, die Gemeinden hatten eine dreijährige Defizitgarantie zu leisten. Das Seilziehen um die Konzession und die Defizitgarantie dauerte fünf Jahre. Nachdem die letzte Gemeinde in einer Wiedererwägung dem Kredit für das zu erwartende Defizit zugestimmt hatte,

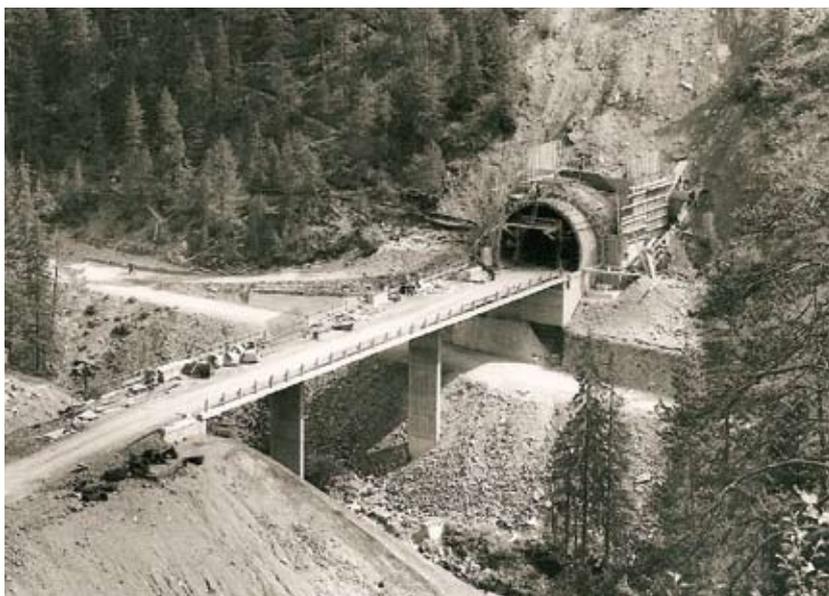
stand der Realisierung nichts mehr im Weg. Seit dem 2. Juni 1985 verkehren täglich Postkurse zwischen Davos und der Lenzerheide, heute fast stündlich und mehrheitlich bis Chur.

Mit Koordination zum Erfolg

Im Landwassertal beginnt damit die Zeit, in der sich die verschiedenen Verkehrsträger nicht als Konkurrenten sondern als Partner verstehen. Diese erfüllen gemeinsam den öffentlichen Verkehrsauftrag.

In der Tarifgemeinschaft Davos/Klosters sind mittlerweile die RhB, die Verkehrsbetriebe Davos, der Ortsbus Klosters-Serneus und die PostAuto Schweiz AG (Region Graubünden) zusammengeschlossen. Ihre Fahrausweise, die Gästekarten und Skiabonnemente werden im ganzen Tarifgebiet anerkannt. Einfach unterwegs von Filisur und Wiesen über Davos, nach Klosters, Saas und bis Küblis.

Koordiniert über mehrere Regionen, ergänzt im Sommer durch die freie Fahrt mit der Gästekarte auf den Bergbahnen von Davos und Klosters, stellt der Tarifverbund eine gewaltige volkswirtschaftliche und ökologische Leistung der verbundenen Transportunternehmen dar.



Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt:
Das historische Hotel des Jahres 2012



KURHAUS BERGÜN
 www.kurhausberguen.ch | T: +41 (0)81 407 22 22



WEISSES KREUZ
 BERGÜN

HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

**Bärenstarke
 Gastfreundschaft!**

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



HOTEL ALLEGRA



*Im Winter
 Engadinbus und RhB
 im Oberengadin 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

**HOHENEGGER
 & BROGGI**



**«Wir bauen seit Generationen
 ... für Generationen»**

**HOCH- UND TIEFBAU
 KUNDENARBEITEN
 UMBAUTEN
 RENOVATIONEN**

www.derBaumeister.ch



★★★★
**HOTEL
 A · B · C
 CHUR**

ihr 4-stern
 boutiquehotel in
 der churer city.

modern
 schlicht
 persönlich
 komfortabel
 Spa-Lounge
 Fitnessraum
 Seminarräume

Ottostrasse 8
 CH-7000 Chur
 Tel. +41 (0)81 254 13 13
 Fax +41 (0)81 254 13 00
www.hotelabc.ch
abc@hotelabc.ch



Sammlung Peter Pfeiffer

Hans Studer – grosser Brückenbauer

Von Urs Studer*

Hans Studer hat den Wiesenerviadukt der Rhätischen Bahn entworfen und berechnet, der von 1906 bis 1908 über dem Landwasser erbaut wurde. Dies bezeugt die Inschrift, die beim linken Viadukt-Hauptpfeiler eingemeisselt ist. Der junge ETH-Absolvent hat sich mit einem ausgezeichneten «Wissensrucksack» in die Praxis – glücklicherweise zur RhB – begeben und reussiert!

Wissenstransfer

Was den Wiesenerviadukt besonders auszeichnet ist die Parabelform seines Hauptbogens. Hier wirkte Hans Studer als Pionier, weil er damit neuestes Bauingenieurwissen der Hochschule beim Bau einer neuen Bahnlinie in die Praxis umsetzte (vgl. 9. Ausgabe der *Bündner Kulturbahn*).

Die Parabel bewirkt eine effizientere Kraftübertragung und weist damit eine ästhetischere, dynamischere Form als der Halbkreis auf. Bei der RhB galt schon für die Albulabahn der Grundsatz, die Kunstbauten aus Rücksicht auf die Na-

tur nicht aus Stahl, sondern aus Stein aus der nächsten Umgebung zu bauen. Die Brücken der RhB verschmelzen so aufs Schönste mit der Landschaft.

Im In- und Ausland tätig

Geboren wurde Studer am 3. Juli 1875, und machte die Matura in Aarau, wo er aufwuchs. Nach dem Bauingenieurstudium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich (ETH) trat er 1898 eine Stelle bei der RhB an, wo er schon während seines Studiums ein Praktikum absolvierte. Damals wurde mit dem Bau der Albulalinie



begonnen, und so konnte er bei den Berechnungen des Soliser Viadukts mitwirken. Einige Jahre später entwarf er den Wiesenerviadukt, der mit 88,9 Metern Höhe die höchste, mit einer Länge von 210 Metern und mit einem Volumen von 9950 Kubikmetern Mauerwerk aber auch die grösste Brücke der RhB ist. Im Anschluss übernahm Hans Studer als Sektionsingenieur die Bauleitung der Strecke Bever–Zernez.

Später übernahm er als Oberingenieur die Bauleitung des Kraftwerks Amsteg im Kanton Uri. Dort erinnert die von ihm berechnete Bogenmauer an seine eindruckliche Tätigkeit.

Nachdem er sich in schwierigsten Aufgaben bewährt hatte und oft als Experte beigezogen wurde, gründete er als beratender Ingenieur sein eigenes Büro in Zürich. Als Experte für Kraftwerksbauten war er in den Pyrenäen, in Bayern, im Schwarzwald, in Vorarlberg und beim Boulderdamm am Colorado River in den USA engagiert. Sein letztes Projekt, im Auftrag der SBB, betraf den 4 Kilometer langen Doppelspurtunnel von Wesen nach Mühlehorn, der den Weg für die neue Walenseestrasse freimachte. Gestorben ist der Brückenpionier am 16. August 1957.

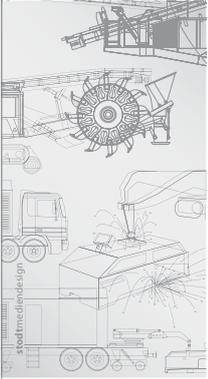


*Urs Studer ist der Sohn von Hans Studer

www.sersa.ch

Kompetenz und High-Tech

Wir vereinen beides!



Ihr kompetenter Bahntechnikpartner

Kontakt International
+41 43 322 23 00
Kontakt Schweiz
+41 43 322 23 23
Kontakt Deutschland
+49 30 56 54 660
Kontakt Niederlande
+31 75 612 40 81
Kontakt UK
+44 1904 47 99 68
Kontakt Kanada
+1 613 923 57 03
info@sersa.ch
www.sersa.ch

Die Sersa Group ist eine der führenden Bahntechnikgruppen Europas, spezialisiert auf qualifizierte und wirtschaftliche Lösungen rund um den Fahrweg Schiene.

Unser breites Leistungsspektrum ist auf die signifikanten Anforderungen öffentlicher und privater Bahnen abgestimmt. Die hoch moderne, innovative Maschinenteknologie, darunter speziell für den Meterspurbereich entwickelte Umbaumaschinen, trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz bei.

Fordern Sie uns heraus!



www.vigier-rail.ch

zehnderzürich

Die wirtschaftliche Lösung zum Schienenschleifen

Zehnder AG
Widmerstrasse 1
8038 Zürich
T 01 482 13 28
F 01 482 68 20
www.zehnderzuerich.ch



Mechanische Werkstatt
Schienen-Bearbeitung
Schienen-Messtechnik

Das neue 2-Wege-Schienenschleiffahrzeug AT VM 8000-12



Foto: Stephan Kraus

Das Schweizer Magazin für den Modellbahnfreund.

Nicht nur für RhB-Liebhaber.

Aber auch!

www.LOKI.ch

S **SCHIENEN-**
Schneeräumung

Unsere Produkte sind umweltfreundlich und weltweit führend.

ZAUGG AG EGGIWIL, CH-3537 Eggwil
Tel. ++41 (0)34 491 81 11, Fax ++41 (0)34 491 81 71
www.zaugg-ag.ch, info@zaugg-ag.ch



Die Modellbaugrößen
5+7 Zoll
bieten ein tolles
Mitfahrvergnügen!

© Ball Stein am Rhein

Projekt «RhB en miniature»

Von **Markus Rieter**

In der letztjährigen Ausgabe der Bündner Kulturbahn hatte ein neues Logo für das Projekt «Modelleisenbahn Lenzerheide» seinen ersten grossen Auftritt.

In einem kleinen Inserat machte das «RhB-Krokodil» mit dem Hinweis auf die Projekt-Homepage im Internet auf sich aufmerksam, die mittlerweile von vielen Modelleisenbahn- und RhB-Fans regelmässig besucht wird.

Nach rund einjähriger Vorbereitungszeit wurde die Öffentlichkeit im April 2011 über das einmalige Modelleisenbahn-Projekt auf der Lenzerheide, anlässlich einer Pressekonferenz, informiert.

Demnach wollen die beiden Initianten Marcel Frischknecht und Markus Rieter im südlich gelegenen Gemeindegebiet Gravas, in der Nähe des TCS-Campingplatzes, eine öffentliche Mitfahrreisbahn im Format 5+7 Zoll realisieren. Mittlerweile ist das Projekt in der Konkretisierungsphase, bei der die notwendigen Bewilligungen und verbindlichen Zusagen bei den Behörden einzuholen sind, und danach dann die eigentliche Baueingabe eingereicht werden kann.

Ein wichtiger Meilenstein konnte aber im vergangenen Dezember verzeichnet werden. Die Bürgergemeinde Vaz/Obervaz als Landbesitzerin hat sich bereit erklärt, das benötigte Grundstück der Modelleisenbahn Lenzerheide zur Verfügung zu stellen.

Von dieser Seite steht der Realisierung des grossen, familienfreundlichen Projektes also nichts mehr im Wege und die Initiatoren sind zuversichtlich, dass das Bewilligungsverfahren nunmehr zügig abzuwickeln ist und danach der erste Spatenstich erfolgen kann. In der Zwischenzeit können der Infoflyer und

die Sponsoring-Mappe zum Druck, der Streckenplan definitiv gezeichnet und die Detailplanung an die Hand genommen werden.

Im Winter 2012 wird in der Zwischenzeit auch eine Weichenheizung getestet, die einen problemlosen Fahrbetrieb in der verschneiten Winterlandschaft möglich machen soll.

Vielleicht kann in der nächsten Ausgabe der Bündner Kulturbahn über den Projektfortschritt berichtet werden.

Bis dann lohnt sich ein Besuch auf der Homepage:

www.lenzerheide-modelleisenbahn.ch



Im grossen
Modellbahn-Massstab
lassen sich RhB-Loks
prächtig erleben.

© Ball Stein am Rhein

Allegra

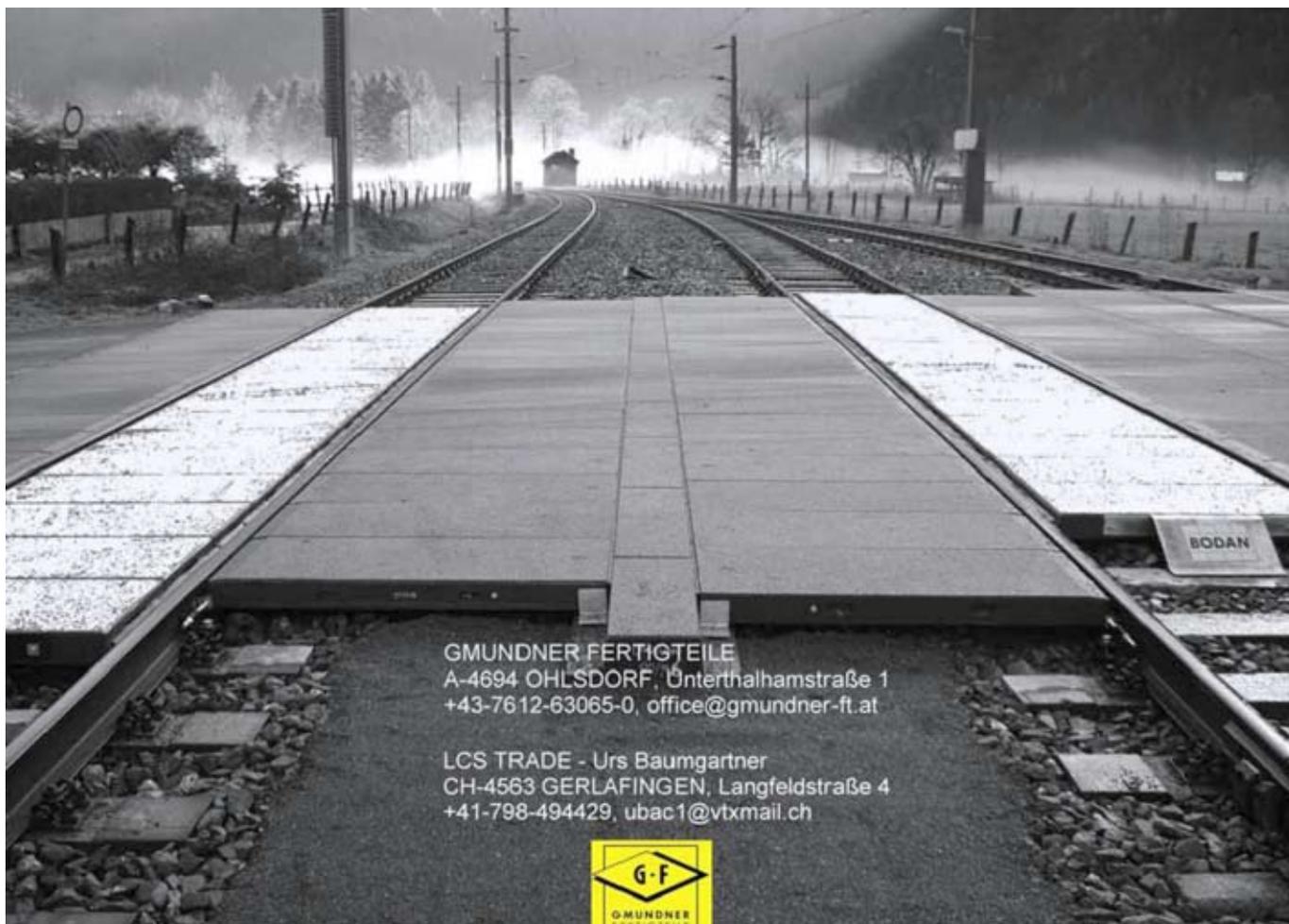
BEMO



BEMO Modelleisenbahnen GmbH u. Co KG · Stuttgarter Str. 59 · D-73066 UHINGEN

7244 101 RhB ABe 8/12 3501 „Allegra“ 3-teilig

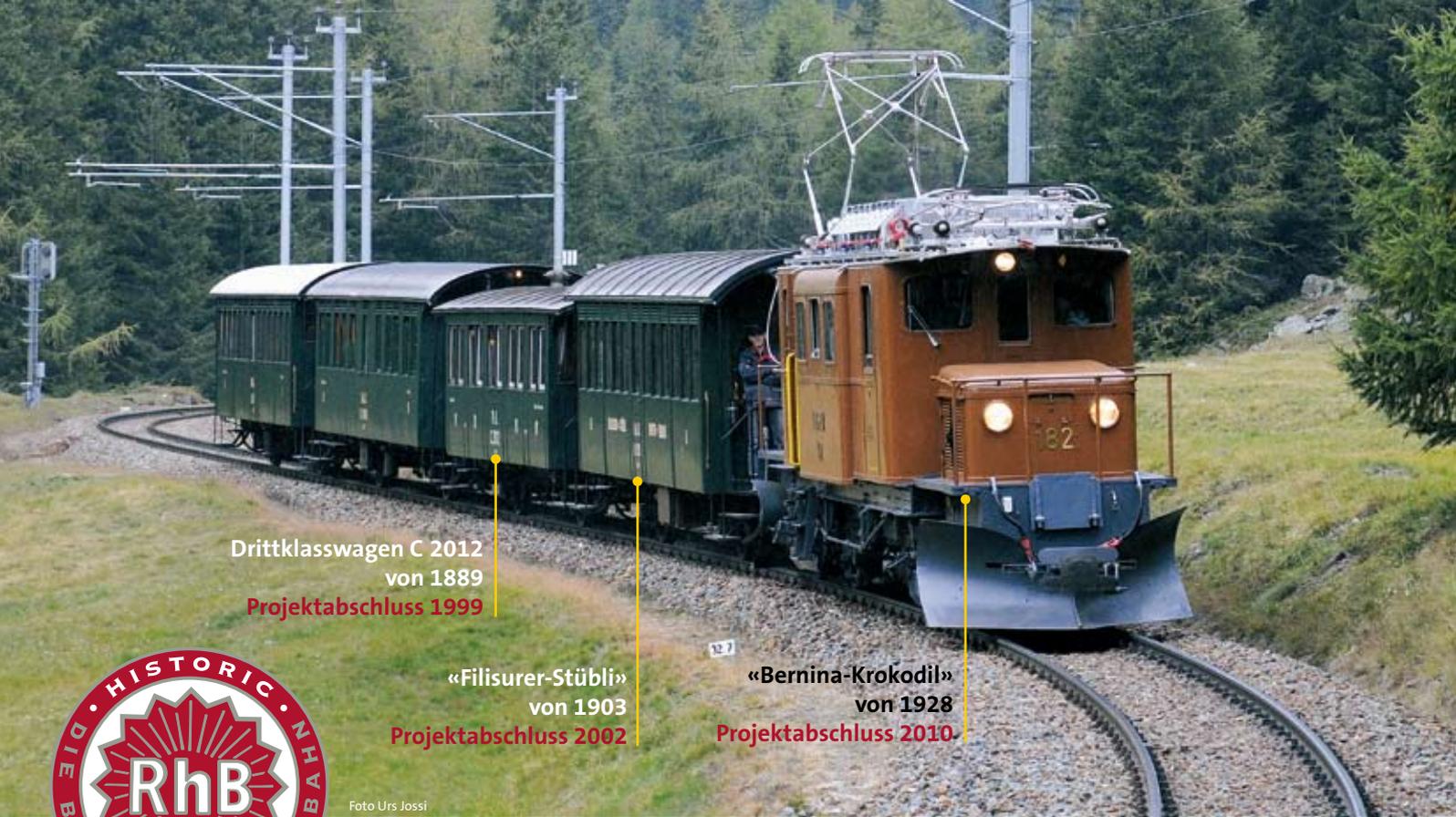
www.bemo-modellbahn.de



GMUNDNER FERTIGTEILE
A-4694 OHLSDORF, Unterthalhamstraße 1
+43-76 12-63065-0, office@gmundner-ft.at

LCS TRADE - Urs Baumgartner
CH-4563 GERLAFINGEN, Langfeldstraße 4
+41-798-494429, ubac1@vtxmail.ch





Drittclasswagen C 2012
von 1889
Projektabschluss 1999

«Filisurer-Stübli»
von 1903
Projektabschluss 2002

«Bernina-Krokodil»
von 1928
Projektabschluss 2010



Foto Urs Jossi

Jeder Franken zählt – unterstützen Sie unsere Bahnprojekte!

«Wir erhalten und pflegen das Erbe der RhB»

Konkret geht es um folgende Aufgaben:

- Errichtung einer Einstellhalle für historische Wagen in Samedan
- Umfassende Renovation Dampflokomotive G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 und Einbau einer Ölfeuerung
- Umfassende Restauration Gepäckwagen F 4004 von 1896
- Einbau neues Getriebe in elektrische Lok der ersten Generation Ge 2/4 Nr. 222 von 1912

Mehr zu unseren Projekten erfahren Sie unter www.historic-rhb.ch

Unsere Bankverbindung:

Graubündner Kantonalbank

7002 Chur

PC-70-216-5

IBAN CH43 0077 4110 4224 4850 0

Damit Bahnfahren Spass macht!



Stadler Rail Group
Ernst-Stadler-Strasse 1
CH-9565 Bussnang, Schweiz
Telefon +41 (0)71 620 20 20
stadler.rail@stadierrail.com