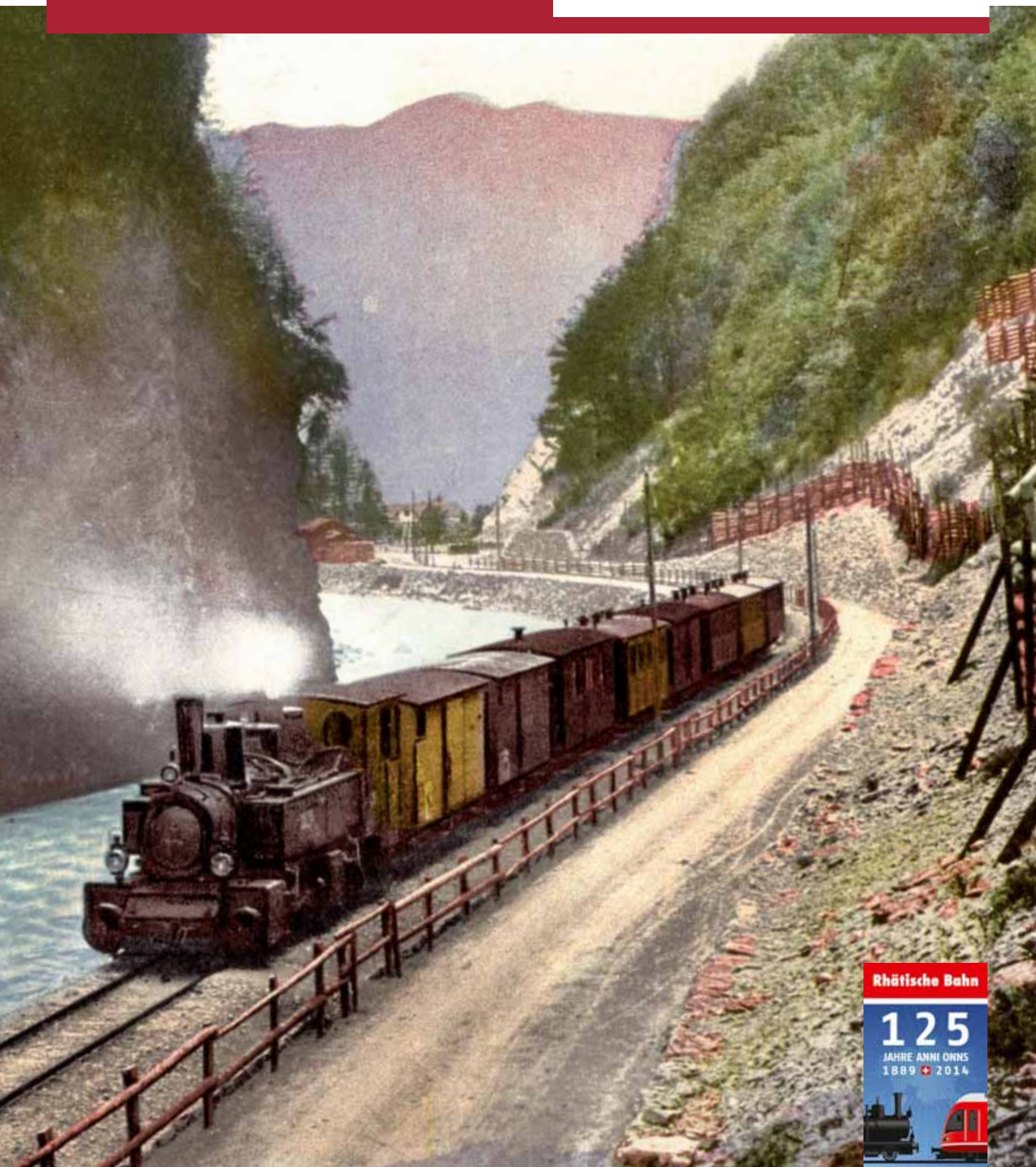




11. JAHRGANG 2014

Die Bündner Kulturbahn



Rhätische Bahn

125

JAHRE ANNI ANNS
1889 + 2014

A small illustration of a steam locomotive and a red passenger train car.

graubünden



 **Rhätische Bahn**

Bitte einsteigen und profitieren: Die neue RhB-Kredit- und Prepaidkarte!

Mehr als ein Zahlungsmittel: Die neue RhB-Karte ist elektronisches Portemonnaie, Zugangsticket und **Spendenkarte** in einem.

Ihre Vorteile:

- Sichere und **moderne Features** für das bargeldlose Bezahlen im Alltag, auf Reisen und im Internet
- **Kontaktlos-Funktion** für schnelles Bezahlen von Kleinbeträgen
- **Ticketing-Funktion** für bequeme Online-Buchungen und einfachen Zutritt zu Veranstaltungen und Events
- **Umfangreiche** RhB- und Cornèrcard **Leistungen** inklusive

Gemeinsames Engagement:

- **CHF 30** des ersten Jahresbeitrags der Kreditkarte **erhält der Verband historic RhB**
- **0,2 %** aller getätigten Einkäufe werden von Cornèrcard als **Spende an historic RhB** überwiesen – ohne Mehrkosten für Sie

Jetzt bestellen und profitieren:

Den Kartenantrag und weitere Informationen zur Karte finden Sie unter rhb.ch/cornercard

**Geschenkt: RhB-Railbon
im Wert von CHF 10!**



**Neues Design erhältlich
ab Ende Februar 2014**

cornèrcard
you first



42–45

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 Nostalgierreisen an.



46–47

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.



48–53

Club 1889

Postfach 284
7503 Samedan

www.club1889.com
info@club1889.com

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.



55

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.



56–57

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.



Albula-Bahn-Club Bergün

Unterdorf 20a
7482 Bergün/Bravuogn
www.albula-bahn-club.ch

Der Albula-Bahn-Club (ABC) besteht seit mehr als 25 Jahren und wird von über 200 Mitgliedern aus dem In- und Ausland getragen. Im Ortsmuseum Bergün hat der ABC eine Modellanlage des RhB-Streckenabschnitts Bergün–Preda erstellt. Der ABC ist zudem stolzer Besitzer der Krokodillokomotive Ge 6/6 I 407 von 1922, die als Leihgabe vor dem Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz gefunden hat.



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 Vereinsteil bildet die Jahresagenda in der Heftmitte mit einem umfassenden Überblick der geplanten Anlässe und Erlebnisfahrten mit historischem Rollmaterial.

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

Die Bündner Kulturbahn

IMPRESSUM

Redaktion

Geni Rohner, e.rohner@rhb.ch
Fredy Pfister (Layout), pffister.fredy@club1889.com
Korrektorat: Francesco De Vecchi, Champfèr

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. August 2014
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

Südostschweiz Print AG, Chur

Bezug

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

37–41

Bahnmuseum Albula Bergün

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von haltenswerten und historischem Bahnmateriale und dessen Zugänglichmachung für die Öffentlichkeit verantwortlich.

2011/2012 wurde das ehemalige Zeughaus beim Bahnhof Bergün zum Museum umgebaut. Für den Unterhalt der Sammlung und den Betrieb des Museums hat die Stiftung die Bahnmuseum Albula AG gegründet. Das Museum ist auf drei Stockwerken angelegt. Besucher wandern durch Täler und Tunnel, erfahren Wissenswertes zu den Pioniertaten rund um den Bau der Albualinie oder hören den Erzählungen der ersten RhB-Konduktur zu. Anhand multimedial inszenierter Räume, originaler Exponate und einer der letzten «Krokodil»-Lokomotiven werden historische und aktuelle Aspekte der spektakulärsten aller Schweizer Bahnstrecken eindrücklich erlebbar gemacht.



Bahnmuseum Albula AG

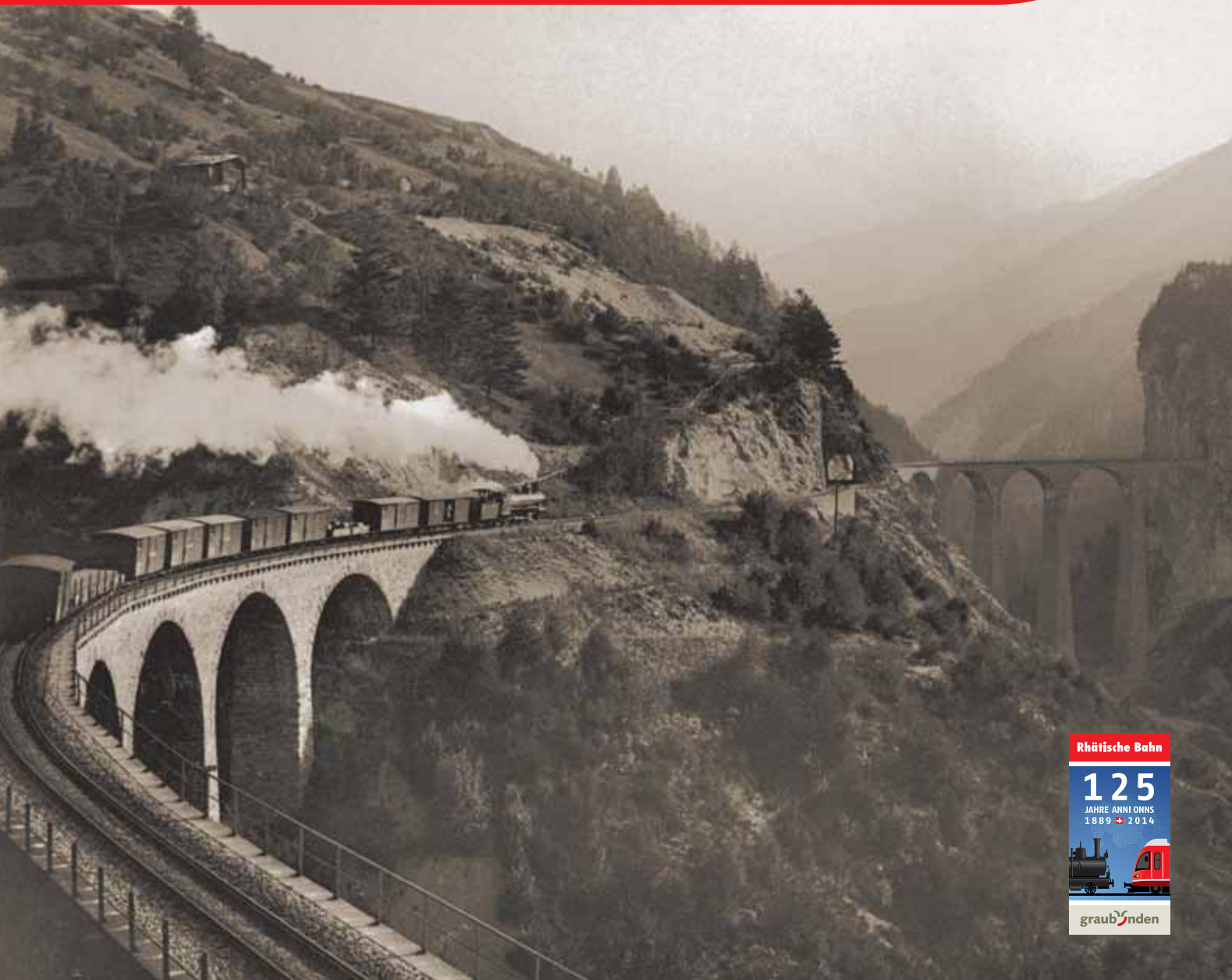
Plazi 2A
7482 Bergün / Bravuogn Schweiz

www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch

www.rhb.ch/125-jahre

125 Jahre

Faszinierend unterwegs



Am 10. Mai 2014 feiert die Rhätische Bahn mit einem Tag der offenen Türe in Landquart ihr 125 Jahr Jubiläum. Seit 125 Jahren ist die Rhätische Bahn unterwegs in Graubünden, dem flächenmässig grössten Kanton der Schweiz. Was 1889 mit der Eröffnung der Strecke von Landquart nach Klosters begann, ist heute ein 384 Kilometer langes Streckennetz mitten im schweizerischen Hochgebirge.



Die Entstehung der Rhätischen Bahn

Graubünden ist ein Passkanton sowie das Land der 150 Täler und 150 Meinungen. Nach massiven verkehrspolitischen Rückschlägen war es das Verdienst eines tatkräftigen Holländers, um von 1888 bis 1890 zumindest in einer ersten Etappe das Prättigau und das Landwassertal mit einer Bahn zu erschliessen. Diese Bahnlinie war der erste wichtige Schritt hin zur RhB, welche die Entwicklung Graubündens in der Folge stark geprägt hat. Nun feiert die RhB ein rundes Jubiläum – 125 Jahre.

5–23



RhB ohne ihre Geschichte?

Was wäre die RhB ohne ihre Geschichte? Diese Frage kann kontrovers diskutiert werden. Tatsache aber ist: Historische Verkehrsmittel wecken bei älteren Semestern nostalgische Gefühle und bieten der jüngeren Generation neue Erlebnisse. Das wissen die *historic RhB* angeschlossenen Vereine und haben bisher in 30 000 Fronarbeitsstunden und mit dem Einsatz von fast 4 Millionen Franken bedeutende rollende Kulturgüter der RhB restauriert. 2014 können diese vielseitig erlebt werden.

35 und Agenda 30–32



10 Jahre Bahnhof Bonaduz

Der *Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn* ist vor 10 Jahren ein grosses Wagnis eingegangen. Er hat den Bahnhof von Bonaduz übernommen und dort die Geschäftsstelle eingerichtet. Beim Bahnhof können Bahnfreunde von überall her ihre Billette und Abonnemente bestellen und so Projekte von *historic RhB* unterstützen. Nun kann der Verein erstmals aufatmen. Es ist nach diversen Turbulenzen gelungen, beim Jahresabschluss befriedigendere Zahlen vorzulegen.

42–45



25 Jahre Thusner Eisenbahnfreunde

Der *Verein Freunde der Schmalspurbahnen* (FdS) aus Thusis konnte 2013 sein 25-Jahr-Jubiläum feiern. Die Vereinsmitglieder taten dies mit einem RhB-Extrazug, welcher von der mittlerweile historisch zu nennenden Lok, der BoBo I von 1947 gezogen wurde. Die RhB ist bei Modellbaufreunden in aller Welt ein Dauerthema: sei es mit Fahrzeugmodellen oder durch den Nachbau von Streckenteilen. Die FdS überzeugen besonders durch ihren detailgetreuen Modullbau.

46+47

Die Bündner Kulturbahn

- 5 Vorwort: 125 Jahre RhB
- 5 Die Entstehung der Rhätischen Bahn
- 26 Meilensteine der Geschichte der RhB
- 29 Zwei besondere Jubilare

30 Agenda Rhätische Bahn

41 Veranstaltungen Bahnmuseum Albulas



33 10 Jahre RhB

35 RhB ohne ihre Geschichte?



37 Bahnmuseum Albulas in Bergün

39 Fabian und das Krokodil



42 10 Jahre Bahnhof Bonaduz



46 25 Jahre Thusner Eisenbahnfreunde



48 Heidi, der Gepäckwagen und Scuol

50 Die verlorene Bahn im Misox



55 Good news vom Landwassertal



56 Peider Härtli im Pullman-Express



Schlusslaterne

59 Lokparade in Bever 2013

Nachhaltig mobil mit **Bus+Bahn**:

Bündner Generalabonnement (BÜGA)



Amt für Energie und Verkehr
Kanton Graubünden
Abteilung öffentlicher Verkehr

graubünden



Sammlung Heimatmuseum Davos

125 Jahre RhB

Ehrlich gesagt, nie im Leben hätte ich je daran gedacht, dereinst als Gründer der Rhätischen Bahn dazustehen. Rückblickend ist das erstaunlich, und bestimmt werden auch Sie denken: Ausgerechnet ein Holländer baut die erste touristische Bahn Graubündens! Ich möchte Sie mit meiner Person nicht langweilen, aber in Anbetracht des 125-Jahr-Jubiläums der RhB scheint es mir für einmal angebracht, kurz Rückblick zu halten und Ihnen meine Herkunft und damit auch den Ursprung der RhB kurz persönlich zu erläutern.

Ich war in jungen Jahren nicht der einzige Holländer, der seine berufliche Zukunft auf den Weltmeeren sah. Nach meiner Ausbildung zum Steuermann kletterte ich die Karriereleiter rasch hoch bis zum Kapitän und entdeckte die weite Welt der Seefahrer. Die langen Abwesenheiten von meiner Heimat sowie der raue Umgang der Seeleute passten mir nicht so sehr. Daher wechselte ich in die Finanzwelt und lernte in Amsterdam das Handwerk des Kaufmanns. Mir wurde das Glück zuteil, in London eine Anstellung in einer Privatbank zu finden, deren Direktion ich 1865 übernahm. An der Themse lernte ich Margreth Elisabeth Jones, meine zukünftige Frau, kennen und lieben. Wir heirateten. Unser Eheglück war nicht von langer Dauer, Margreth erkrankte an Tuberkulose. Dieses Schicksal führte uns im Frühling 1867 erstmals in die Schweiz. Auf der Suche nach Heilung reisten wir mit der Bahn nach Landquart und dann während sieben beschwerlichen Stunden per Postkutsche nach Davos.

Im «Kuretablissement Strela» wurden wir vom renommierten deutschen Arzt Alexander Spengler empfangen und betreut. Meiner jungen Frau war leider keine Genesung zgedacht und sie verstarb im Oktober des gleichen Jahres im jungen Alter von 20 Jahren. Die Freundschaft mit Alexander Spengler hielt mich in Davos zurück. Durch ihn wurde ich zum Hotelier; ich übernahm die Leitung des grossen Kurhauses von Davos. Alexander und ich schmiedeten sehr rasch grosse Pläne: Wir wollten Davos als Kur- und Ferienort auf die Höhe der Zeit bringen. Mir war klar, nur eine Eisenbahn konnte dem Kurort Davos zum entscheidenden Durchbruch verhelfen. Es kam mir zugute, dass ich gerne in grossen Zusammenhängen handelte und dachte: Die geplante Eisenbahn von Landquart nach Davos bildete für mich lediglich ein Glied einer grossen, schmalspurigen Transitbahn, die von Landquart nach Davos und von dort unter dem Scalettapass ins Engadin nach Samedan und weiter über den Maloja bis Chiavenna führen sollte. Ich hoffte auf die Unterstützung der Bündner; aber da hatte ich die Rechnung ohne die Einheimischen gemacht. Sie sind auf 150 Täler verteilt und deshalb aus verschiedenen Hölzern geschnitzt. Sie sind daher nicht immer einer Meinung. Mir wies aber das Ka-

pital den Weg und so realisierte ich mit der tatkräftigen Unterstützung dreier finanzkräftiger Basler Freunde die erste Privatbahn von Landquart nach Davos! Die Ankunft der ersten Dampfzüge 1889 in Klosters und ein Jahr später in Davos waren für mich emotionale Momente. Die Details zu diesen spannenden drei Dezennien finden Sie im nachfolgenden Jubiläumsartikel.

Nicht nur der Werdegang, auch die weitere Entwicklung der Bahn ist höchst interessant. Innerhalb eines Vierteljahrhunderts entstand der grösste Teil des heutigen Bündner Bahnnetzes. Wäre der erste Weltkrieg ausgeblieben, hätten wir heute internationale Verbindungen nach Landeck, Meran und Chiavenna. Immerhin konnten dank Integrationen ehemaliger Privatbahnen die wichtigsten Talschaften Graubündens mit der Bahn erschlossen werden.

Beeindruckend ist für mich die Entwicklung der Bahntechnik. Meine Züge «dampften» 1890 noch mit knapp zwanzig Stundenkilometern den Wolfgang hinauf. Elektrisch verkehren die heutigen RhB-Züge um ein Vielfaches schneller. Vom Geschwindigkeitsrekord eines Allegra-Triebzuges im Vereinatunnel habe ich ebenfalls erfahren: 145 Stundenkilometer – ein Wahnsinn! Apropos Vereina: Jahrelang kämpfte ich für ein Bahnprojekt durch den Scaletta ins Engadin – leider erfolglos. Nun, 110 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten Strecke von Landquart nach Klosters wurde mein Traum einer direkten Verbindung ins Engadin doch noch Wirklichkeit.

Haben Sie sich auch einmal die Frage gestellt, wie Graubünden heute ohne RhB aussehen würde? Nein, besser nicht. Feiern wir lieber gemeinsam das Jubiläum 125 Jahre RhB und erfreuen uns an unserer «Bündner Staatsbahn»!

Hochachtungsvoll,

Willem Jan Holsboer
Gründer der Rhätischen Bahn



Die Entstehung der Rhätischen Bahn

..... von Geni Rohner

Was die grosse europäische Schienen-Alpen-transversale angeht, hat das Land der 150 Täler den «Anschluss definitiv verpasst». Zu verschiedenen waren und sind die Partialinteressen der Bündner. Ausgerechnet ein Holländer, Willem Jan Holsboer, legte vor 125 Jahren aufgrund wirtschaftlicher Notwendigkeiten den Grundstein für ein Eisenbahnnetz, auf das wir heute stolz sein können. Der folgende Artikel erläutert den spannenden Werdegang der RHB. Gleichzeitig bietet er in einer exklusiven Foto-reise von Landquart nach Davos die Möglichkeit, alte Bahnhöfe, Dorfansichten sowie Land und Leute der ersten drei Jahrzehnte des Dampfzeit-alters kennenzulernen.

.....

Der Siegeszug der Eisenbahn

Graubündens Geschichte ist von jeher geprägt von seiner Stellung als Passland. Die geographische Lage nutzen bereits die Römer und bauen Militär- und Handelswege über den Julier, Splügen, Septimer und San Bernardino. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

sind die wichtigsten Alpenübergänge zu Passstrassen grosszügig ausgebaut und der rätische Agrarstaat erschliesst mit dem Transithandel eine zusätzliche Erwerbsquelle. Von 1835 bis 1885 breitet sich auf dem europäischen Kontinent die Eisenbahn wie ein sich immer stärker verästelnder Baum triumphal aus.

Dieser Siegeszug der Eisenbahn wird in Graubünden mit Argusaugen beobachtet. Das neue Eisenbahnzeitalter schürt grosse Erwartungen für eine sichere Zukunft und gleichzeitig auch die Hoffnung um den Erhalt der jahrhundertlangen Tradition als Transitland. Aber noch bilden die Alpen eine

«Swiss South Eastern Railway» und «Vereinigte Schweizer Bahnen»

Die Strecke Rheineck–Chur wird durch die «Swiss South Eastern Railway» (SSER) geplant. Die Gesellschaft sieht eine Verbindung vom Bodensee über Chur durchs Bündner Oberland, unter dem Lukmanierpass bis nach Locarno vor. Locarno verspricht Anschlüsse an den Lago Maggiore und damit ins Piemont. Wegen Insolvenz der englischen Investoren wird die SSER durch das Pariser Bankhaus Rothschild übernommen. Rothschild erwirbt gleichzeitig die österreichische Südbahn (Brenner- und Semmeringroute) und hat somit wenig Interesse, eine weitere Transitbahn durch Graubünden zu bauen. Noch bevor die Strecke nach Chur gebaut ist, fusioniert die SSER am 20. April 1857 mit der «Sankt Gallisch-Appenzellische Eisenbahn» und der «Glattalbahn» zur «Vereinigte Schweizer Bahnen» (VSB). Der VSB-Strecke nach Chur ist daher bereits bei Betriebsaufnahme ein Wurmfortsatz, der seinen Besitzern gleichgültig ist. Lange Zeit durchschaut die Bündner Politik diese Machtverhältnisse nicht und träumt weiter von einer Transitbahn von Chur nach Italien.

Bündner Eisenbahnprojekte 1845 – 1896



grosse Barriere für die neuzeitlichen Verkehrsmittel. Zahlreiche Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik lassen im Kanton Graubünden unzählige Studien erstellen, wo und wie schienegebundene Bahnlinien am besten gebaut werden. Der Tenor der Bündner Politik lautet: Zuerst wird eine Transit-

bahn in den Süden realisiert, anschliessend erfolgt die Erschliessung der Talschaften. So ist es zum Beispiel – aus heutiger Sicht erstaunlicherweise – wegen des Widerstands des Grossen Rats nicht einmal möglich, eine die Dörfer erschliessende Bahn von Chur bis nach Thusis zu realisieren.

1858 – der erste Zug in Graubünden

Als am 27. Mai 1858 der erste Zug der Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) endlich in Chur eintrifft, ist die Begeisterung bei der Bevölkerung riesig. Die ersten 20 Kilometer Schienen auf Bündner Boden sind gelegt, Graubündens Hauptort ist fortan ans schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen. Nach den Visionen einiger einheimischer Ingenieure und Initianten der VSB ist Chur aber lediglich eine Zwischenstation auf dem Weg durch die Alpen. In naher Zukunft sollen Dampfzüge der «Ostalpen-Bahn» von Chur durch den Lukmaniertunnel in den Süden donnern! Dieses ambitionöse Vorhaben einer internationalen Transitverbindung bringt es leider nie über den Projektstatus hinaus und verschwindet in der Schublade. Die Überwindung der Alpen ist für die Ingenieure eine immense und unbekannte Herausforderung.

Mit dem Eintreffen des ersten Zuges in Chur beginnt aber die eigentliche Vorgeschichte der heutigen Rhätischen

Ein Zug der Vereinigten Schweizer Bahnen um 1900 im Bahnhof Chur.



FOTOREISE
LANDQUART-DAVOS
Kommen Sie mit auf
unsere Zugfahrt von anno
dazumal

1.1 Landquart

Das Hotel Landquart von 1862 war ein Gasthaus mit Poststation, ausgestattet mit einer Schmiede, einem Salzmagazin und Wohnungen für die Angestellten.

Das markante Gebäude wurde 1888 von Willen Jan Holsboer erworben und durch ihn erweitert. 1891 kaufte die Landquart-Davos-Bahn die Liegenschaft. Die Bahn nutzte das Gebäude weiterhin als Hotel, aber gleichzeitig auch als Stationsgebäude.

1.1



Bahn, die wiederum geprägt ist durch ein leidvolles politisches Gerangel um Linienführungen und um Finanzierungen, um erteilte und wieder entzogene Konzessionen.

Der «Trinkspruch von Ragaz»

So werden noch vor der offiziellen Betriebsaufnahme der VSB-Linie nach Chur die Bündner Regierung und der Grosse Rat von der VSB-Direktion zu einer Schnupperfahrt nach Ragaz eingeladen, um gemeinsam mit ihren Amtskollegen vom Kanton St. Gallen die neue Eisenbahnverbindung gebührend zu feiern. Ein anwesender Kurgast, Bundesrat Jonas Furrer, nutzt die Gunst der Stunde und ermuntert bei einem «Toast» die Bündner Politiker zur Fortsetzung der eben eröffneten Bahnlinie weiter durch die Alpen Richtung Süden. Landammann Florian Brosi aus Klosters sowie einige seiner Grossratskollegen aus dem Prättigau und der

Landschaft Davos nehmen den Wink auf und diskutieren erstmals über eine Eisenbahnverbindung von Landquart nach Davos. Für diese Idee ist die Zeit jedoch noch nicht reif und wa bleibt wiederum beim Wunschdenken.

Abzug grosser Verkehrsströme

Der für die Bündner ertragsträchtige Passverkehr ist vorwiegend von grossen kontinentalen Verkehrsströmen abhängig. 1867 wird die Brennerbahn eröffnet. Zusammen mit dem Suezkanal zieht diese einen grossen Teil des Verkehrs über die bündnerischen Alpenpässe ab. Ab 1852 verunsichert mit dem «Gotthardprojekt» ein weiterer, gewichtiger Konkurrent die Bündner im Konkurrenzkampf um eine Alpentransversale. Trotz anfänglich aussichtsreichen Anfangserfolgen der «Lukmanier-Bahn»-Promotoren gewinnen die Verfechter der Gotthardbahn in der Schweiz immer

mehr an Aufwind. Schliesslich überwiegen die gesamtschweizerischen Interessen für eine zentrale Alpenverbindung. Die Eidgenossenschaft entschliesst sich 1870 gemeinsam mit deutschen Fürstentümern und später mit dem deutschen Kaiserreich sowie dem Königreich Italien für den Bau der Gotthardlinie. Am 1. Juni 1882 ist es dann soweit. Die Gotthardbahn mit dem damals längsten Tunnel der Welt wird in Betrieb genommen. Ironie des Schicksals: ausgerechnet der Bündner Bundesrat Simon Bavier, ein Befürworter einer «Ostalpenbahn», muss bei der Eröffnung der neuen Gotthardlinie in seiner Funktion als Bundespräsident am Bankett in Luzern die offizielle Begrüssungsansprache halten.

Katerstimmung in Graubünden

Bereits während dem Bau der Gotthardlinie wird ersichtlich, dass die neue Alpentransversale den endgültigen

1.2 Landquart

1.2

Der ehemalige Ausgangspunkt der Landquart-Davos-Bahn hat sich von 1889 bis 1910 zu einem «Bähnlerdorf» mit Häuschen für Bahnangestellte sowie einem grossen Werkstattareal entwickelt. Landquart wurde zum Kristallisationspunkt des Bündler Schmalspurnetzes.



Todesstoss für alle übrigen Alpenbahnprojekte der Ostschweiz bedeutet. Zwar hat die Betriebsaufnahme der Gotthardbahn nur noch wenig Auswirkung auf die Verkehrsverlagerung; sie wird in der Öffentlichkeit jedoch als Todesstoss wahrgenommen. Die Verlagerung des Verkehrs weg von der Strasse hin zur Schiene hat bereits stattgefunden. Und dies mit fatalen Auswirkungen auf den Bündner Transitverkehr. Das Passland Graubünden wird abgewertet und ins wirtschaftliche Abseits gedrängt. Die Folgen sind Arbeitsplatzverluste, grosse Abwanderung aus den Talschaften sowie fehlende Einnahmen in der Staatskasse. Das «Gotthard-Trauma» verfolgt nun die Bündner während den kommenden Jahrzehnten. Nur vereinzelt und zaghaft befassen sich initiative Persönlichkeiten mit weiteren Projekten für die Erstellung interner Talbahnen. Die Lokalbahnbestrebungen überlässt der Staat gerne privater Initiative..

Gründung eines Initiativkomitees

14 Jahre nach dem denkwürdigen «Toast von Ragaz» lichtet sich aber endlich und allmählich der Bündner Verkehrshimmel. Auf Initiative des Holländers und Wahldavosers Willen Jan Holsboer bildet sich am 7. September 1872 in Grüşch ein Komitee, um erste Abklärungen einer möglichen Bahnverbindung Landquart-Davos einzuholen. Es werden Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse des Prättigaus und der Landschaft Davos gemacht. Für die Erarbeitung einer detaillierten Verkehrsstatistik wird Bezirksingenieur Achilles Schucan, der spätere Direktor der Landquart-Davos-Bahn, beauftragt. Die Ingenieurarbeiten des Bahnprojektes werden dem Churer Ingenieur Simeon Bavier, dem späteren Bündner Bundesrat, übertra-

gen. Bavier bringt erstmals den Vorschlag einer Normalbahn (Spurbreite 1435 Millimeter) aufs Tapet. Quasi die Fortsetzung der VSB durchs Prättigau nach Davos. Sein Projekt umfasst Rampen von maximal 30 Promille Steigung und Kurvenradien von mindestens 250 Metern. Aus Kostengründen – erste Berechnungen gehen von rund 12 Millionen Franken aus – und wegen des zu klein prognostizierten Verkehrsauf-

kommens in den Kurorten Davos und Klosters wird dieses Projekt jedoch schnell verworfen. Das Initiativkomitee verfolgt indessen aufmerksam die ständigen Fortschritte der Technik der Gebirgsbahnen weiter. Eines ist allen klar, dass die Konkurrenzfähigkeit eines Ferienortes entscheidend erhöht wird, wenn die Gäste bequem und sicher anreisen können. Aus einer detaillierten Erhebung von Achilles Schucan



1.3

1.3 Landquart

Der Lokomotivschuppen der Werkstätte von 1905 in Form einer Rotonde diente der Wartung von Dampflokomotiven. Auf Initiative vom bekannten Brückenkonstrukteur Robert Maillart wurde das Gebäude als eines der ersten Lokdepots überhaupt aus Beton errichtet.



2 In der Klus

Ein Dampfzug in der Klus zwischen Malans und Grüşch, eingeklemmt zwischen der schäumenden Landquart und der Strasse. Seit 1963 verläuft das Bahntrassee neben der Klus in einem Tunnel.



2

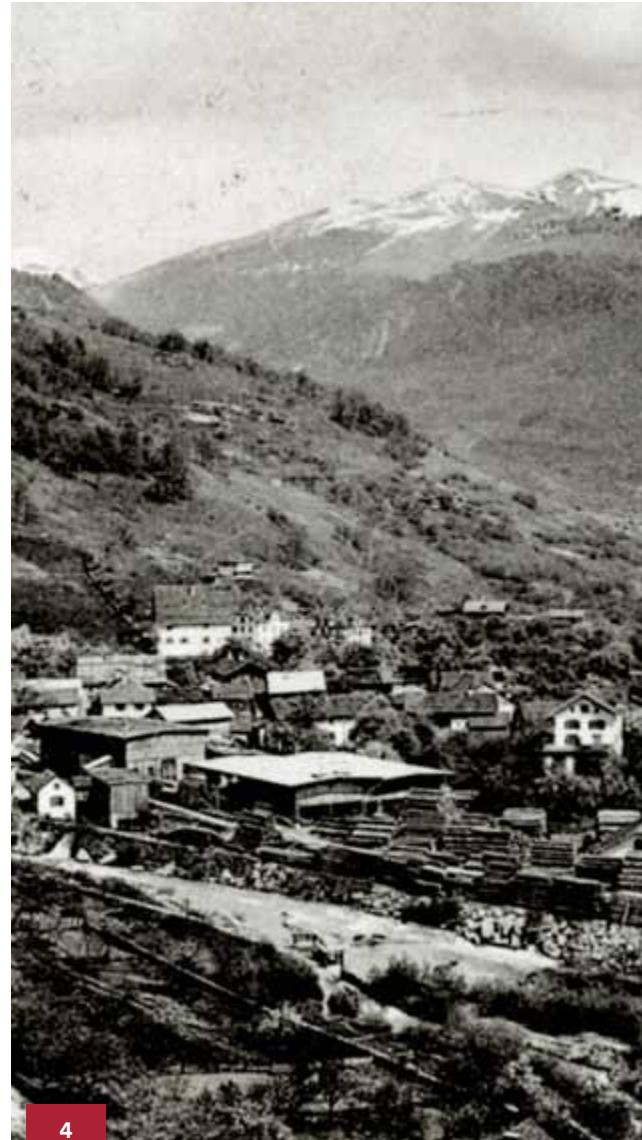
3 Seewis

Der Bahnhofsvorstand, der Kutscher samt Fuhrwerk und ein weiterer Herr stellen sich dem Fotografen, welcher seinen leeren Koffer für die Fotoausrüstung und sein Jacket rechts gleich mit ins Bild aufgenommen hat.

4 Grüşch

Das Bahngleis muss vor der Bahnhofoanlage und vor der grossen Sägerei von Grüşch den begradigten Taschinasbach überqueren. Nach Grüşch folgt die weite Ebene Richtung Schiers.

3



4



Station Seewis (Rhätische Bahn)



sind die Jahresfrequenzen der einzelnen «Verkehrsträger» ab Landquart Bahnhof VSB ins Prättigau und Davos ersichtlich: Von 59 530 Reisenden benutzen 19 982 Personen die Pferdepost zur Weiterfahrt. Rund 5000 Personen reisen mit einem Privatfuhrwerk weiter. Die überwiegende Mehrheit, rund 35 000, nimmt die Strecke zu Fuss in Angriff!

Endlich – es geht vorwärts

Mit der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahre 1884 droht eine weitere gefährliche Entwicklung der Verkehrsverhältnisse für Graubünden. Das 1872 in Grüsch gegründete Initiativkomitee ist nun arg gefordert und nimmt einen neuen Anlauf zur Realisierung eines Eisenbahnprojekts durchs Prättigau. Die verschiedenen in Auftrag gegebenen Gutachten zeigen den Initianten klar auf, dass aus Kostengründen nur der Bau einer Schmalspurbahn von Landquart nach Davos wirtschaftlich Sinn macht und somit von Erfolg gekrönt sein kann. Am 15. August 1886 präsen-



Willem Jan Holsboer Gründer der RhB

Der weitgereiste Sohn eines holländischen Fabrikanten wird am 23. August 1834 in der kleinen Stadt Zutphen in den Niederlanden geboren. Als Seemann lernt er die Weltmeere kennen und steigt schnell zum Kapitän auf. Die langen Abwesenheiten von seiner Heimat behagen ihm nicht. Er wechselt ins Bankfach und absolviert eine kaufmännische Lehre. In einer Amsterdamer Bank bringt er es bis zum Prokuristen, in deren Filiale in London gar bis zum Direktor.

1865 heiratet er die Engländerin Margreth Elisabeth Jones. Kurz nach seiner Hochzeit erkrankt seine Frau an einem schweren Lungenleiden. Die Sorge um seine kranke Gattin führt ihn im Jahre 1867 nach Davos.

Davos wird für Holsboer zur zweiten Heimat und hat seine Entwicklung zum guten Teil ihm zu verdanken. Er leitet fortan das grosse Kurhaus Davos und gründet 1871 mit Dr. Alexander Spengler den Kurverein Davos, der grosse Infrastrukturarbeiten in Angriff nimmt. Holsboer wird erster Präsident der Gesellschaft für Elektrizitätswerke und damit insgesamt zu einer der prägenden Persönlichkeiten beim Aufbau des Kur- und Fremdenverkehrszentrums Davos. Der Kurort hat seine Entwicklung zu einem sehr guten Teil ihm zu verdanken.

Als Leiter des Kurhauses Davos ist er besonders an Verkehrsfragen interessiert. Dem initiativen Wahlbündner wird schon früh klar, dass nur eine Eisenbahn dem Kurort Davos zum entscheidenden Durchbruch verhelfen kann. Die Gäste sollen dereinst bequem und sicher ins Landwassertal reisen können. Vom Gedanken einer Schienenverbindung mit dem bereits bestehenden schweizerischen Bahnnetz kommt er nicht mehr ab. Er gründet ein Initiativkomitee, um erste Expertisen einer zukünftigen Eisenbahnlinie von Landquart nach Davos einholen zu können. Holsboer trat 1886 mit einem fertigen Plan für den Bau einer Bahn durchs Prättigau nach Davos an die Öffentlichkeit. Drei Jahre später war die erste Meterspurstrecke in Graubünden realisiert.

Die Stadt Chur gewährt ihm das Bürgerrecht und während mehreren Jahren ist er Mitglied des grossen Rates.

Sein letztes grosses Projekt realisierte er auf der Schatzalp in Davos. Mit dem Bau eines Luxussanatoriums auf 1865 m ü. M. sollte etwas noch nie Dagewesenes geschaffen werden. Gleichzeitig entstand die Standseilbahn Schatzalp.

Holsboer erlebte die Eröffnung der Schatzalp an Weihnachten 1900 nicht mehr. Er stirbt am 8. Juni 1898 im Alter von 64 Jahren an Herzversagen in Schinznach-Bad.

5 Schiers

Der Dampffahrne nach zu schliessen ist die Aufnahme an einem kalten Tag erstellt worden. Die Klus im Hintergrund, der Zug, die weite Talebene und die herrschaftlichen Häuser von Schiers ergeben ein schönes Stimmungsbild von 1912.



5

tiert das Komitee in Fiderisau den Gemeindevertretern der ganzen Talschaft Prättigau und Davos die Projektstudie von Ingenieur Niklaus Riggenbach. Mit einem Kostendach von 5 Millio-

nen Franken und Naturalleistungen im Wert von rund 1 Million Franken aller beteiligten Gemeinden soll das erste Bündner Bahnprojekt realisiert werden. Das geplante Vorhaben wird von

allen Anwesenden frenetisch begrüsst. Der Funken der Begeisterung soll nun endlich auch auf die Bevölkerung überspringen, damit die in knapp einem Monat stattfindende Volksabstimmung die Zustimmung aller Prättigauer Gemeinden und Davos findet. Der Coup gelingt: Holsboer und sein Initiativkomitee bringen es zustande, sämtliche Prättigauer Gemeinden und die Landschaft Davos ins Boot zu holen, um gemeinsam und ohne Unterstützung des Kantons Graubünden oder des Bundes eine Schmalspurbahn von Landquart nach Davos zu realisieren. Mit der Abstimmung vom 12. September 1886 ist ein entscheidender Meilenstein in der wechselvollen Geschichte der Rhätischen Bahn gesetzt.

Schlag auf Schlag

Im wahrsten Sinne des Wortes wird nun Dampf gemacht! Bereits eine Woche später, am 18. September 1886 bildet sich in Küblis ein Exekutivkomitee mit fünf Mitgliedern. Holsboer wird das Präsidium übertragen. Während den kommenden Monaten gilt es, weitere Gutachten einzuholen, die Finanzierung zu sichern, das Konzessionsgesuch einzureichen und eine Aktiengesellschaft zu gründen. Aus den Protokollen geht hervor, dass das Komitee während 122 Tagen mit Sitzungen und Reisen (u.a. 19 Konferenzen in der Schweiz) beschäftigt ist. Wegen Finanzierungsangelegenheiten müssen zwei Reisen gar bis nach Deutschland unternommen werden. Die Konzessionserteilung erfolgt am 17. Dezember 1886 durch den Nationalrat und am 22. April 1887 durch den Ständerat.

6 Fideris

Ein mit zwei Dampfloks bestückter Personenzug passiert den Bahnhof von Fideris unter Aufsicht des Bahnhofsvorstands. Bei der vorderen Lok handelt es sich um die Nr. 23 «Maloja» von 1895. Das dürfte die Frau mit ihren drei Kindern und dem am Bahnhofsbrunnen mit Wasser gefüllten Zuber wohl weniger interessieren. Wahrscheinlich wartet sie darauf, dass ihr der RhB-Beamte den Zuber auf den bereitgestellten Leiterwagen hebt.



6



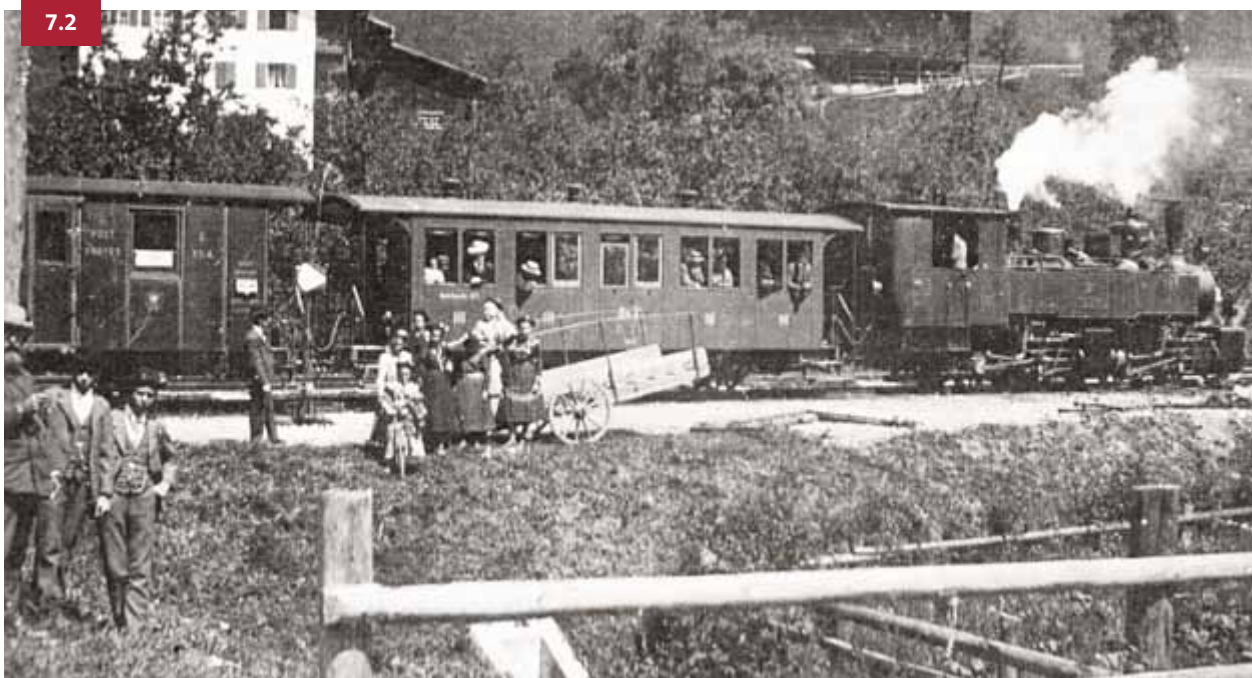
7.1

7.1 Küblis

Halt des Dampfzuges nach Davos. An die Dampflokomotive Nr. 5 «Engadin» von 1889 wurde ein wuchtiger Schneepflug montiert, welchen sie am Wolfgang benötigen wird.

Ein Schlittler lässt sich Zeit beim Einsteigen.

Die Kübliser Barriere wird mit der Handkurbel im Vordergrund gehoben und gesenkt, das unbeheizte WC für Frauen und Männer befindet sich in einer separaten, kleinen Holzhütte.



7.2

7.2 Küblis

Die Lok Nr. 7 «Albula» von 1891 ist startklar, um ihren Zug in Richtung Klosters zu ziehen.

Hinter der Lok schauen Drittklass-Feriengäste mit Sonnenhüten aus dem Fenster. Dahinter rollt der neue Postwagen Z 304 von 1898 mit.

Die Landquart-Davos-Bahn war die erste Schmalspurbahn mit eigenen Postwagen in der Schweiz.

Derweil präsentiert sich eine einheimische Familie geschlechtergetrennt im Sonntagsstaat dem Fotografen...



7.3

7.3 Küblis

Mit Volldampf fährt ein Personen- und Güterzug die 45-%-Rampe in Richtung Klosters hoch.



8 Saas

Die Sasserlalphach-Brücke befindet sich 1889 kurz vor der Vollendung. Grund für ein Foto mit den stolzen Bauarbeitern.

8

Vorteilhafte private Finanzierung

Für die Geldbeschaffung gelingt es Holsboer, drei vermögende Basler Investoren für sein Projekt zu begeistern. Namentlich erwähnt sei Fritz Riggenbach-Stehlin, der bereits eine

persönliche Beziehung zu Davos hat. Nur Dank seinem Engagement kommt die Finanzierung überhaupt zu Stande. Natürlich hat Riggenbach als Hotelbesitzer im Landwassertal auch ein persönliches Interesse, Davos direkt

ans schweizerische Eisenbahnnetz anzubinden. Innerhalb von nur zwei Monaten ist das erforderliche Kapital von sechs Millionen Franken beisammen (5500 Aktien à 500 Franken und Obligationen im Wert von 3.25 Millionen Franken).

Am 15. Dezember 1887 wird ein Bankenkonsortium geschaffen, das sich verpflichtet, eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Schmalspurbahn auf Grund der bestehenden Konzession und der Subventionen der Gemeinden zu bilden. Die private Finanzierung hat den entscheidenden Vorteil, keine unrealistischen Rahmenbedingungen vom Bündner Grosse Rat übernehmen zu müssen, wie zum Beispiel die Projektierung einer Hauptbahn. Am 20. Januar 1888 wird mit 13 Firmen und Privatpersonen ein Baukonsortium gebildet. Der Auftrag lautet: Ausführung des Bahnbaus und Lieferung des Mobiliars und der Gerätschaften.

Obwohl die Mehrheit der Bevölkerung den grossen Nutzen einer Bahnverbindung im Tal als unbestritten betrachtet, sind Konflikte bei Bodenenteignungen nicht zu umgehen. Den Eignern werden je nach Bodenbeschaffenheit pro Quadratmeter zwischen 10 Rappen für Geröllboden und 2 Franken für schönen Wiesenboden ausbezahlt. Trotzdem muss in 155 Fällen die eidgenössische Schatzungskommission angerufen werden. 14 Fälle werden gar bis vors Bundesgericht gezogen. Die bedeutendsten Enteignungen sind die



jenigen bei den Ländereien «Neugut» in Landquart und in Klosters. In dieser Gemeinde müssen grosse Waldflächen abgeholzt werden. Die Gemeinde Klosters ist auch mit dem hohen Kostenbeitrag von 100 000 Franken nicht einverstanden; Man einigt sich auf eine Gesamtschädigung von 120 000 Franken, dafür ohne weitere Naturalleistungen der Gemeinde. In Landquart fordern die Besitzer 84 000 Franken für ihr wertvolles Wiesland; das Bundesgericht reduziert auf den immer noch hohen Betrag von 22 000 Franken.

Gründung der Landquart-Davos-Bahn

Nach Bereinigung der Statuten ist es am 7. Februar 1888 endlich soweit: Unter der Leitung von Holsboer erfolgt in Basel die konstituierende Generalversammlung: Die «Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart Davos» (LD) mit Sitz in Davos ist gegründet! Achilles Schucan, damaliger Betriebs-



9

9 Klosters Dorf

Kurze Verschnaufpause für den Dampfzug Richtung Klosters Platz.

Die Naturalleistungen der Gemeinden des Prättigaus und von Davos

- Enteignungen des Bodens für den Bahnbau
- Unentgeltliche Lieferung von Sand, Kies und Steinen an die Baustellen
- Lieferung von Rundholz für den Bahnbau; für Schwellen ist Lärchen- oder Eichenholz gefordert, für die übrigen Bauten genügt Tannenholz
- Die Kurorte Klosters und Davos leisten zusätzlich einen finanziellen Beitrag von 100 000 bzw. 400 000 Franken. Die beiden Kurorte sind die grossen Nutzniesser dieser neuen Verbindung
- Unentgeltliche Erteilung der Konzession zur Nutzung der Wasserkräfte (falls erforderlich)

10.1



10.1 Klosters Platz

Das Bahnhofspersonal stellt sich 1898 dem Fotografen (von links): Der erste Vorstand und Posthalter mit Sohn, sein Nachfolger, der Gehilfe in schwarzer Uniform, ein Schreinermeister und mit Vollbart und Schiffermütze der Bahnhofswärter.



10.2

10.2+10.3 Klosters Platz

Die grosse Stahlbrücke über die Landquart bei Klosters wird seit 1930 nur noch als Fussweg benutzt. Auf dem Bild mit Zug aus der Zeit der LD zieht die Lok Nr. 6 «Scaletta» von 1891 einen Güter- und Personenzug nach Klosters. Eine Frau genießt derweil die Aussicht von der offenen Plattform, was eigentlich verboten wäre...



10.3

direktor der Seetalbahn wird die Geschäftsführung und gleichzeitig auch die Funktion des Oberingenieurs übertragen. Als Bauleiter steht ihm Ingenieur Claus Wetzel zur Seite.

Holsboers Bahnvisionen

Im Frühjahr 1888 äussert sich Holsboer erstmals öffentlich über die Fortsetzung der Bahnlinie ab Davos über den Scaletta ins Engadin (Davos-S-chanf). Bereits ein Jahr später erteilen ihm die Bundesbehörden die Konzession. Seine Vision geht noch weiter: Er plant eine Verbindung an die österreichische Grenze über Cinoos-chel nach Martina mit einem späteren Anschluss an die

Arlbergbahn in Landeck. Und last but not least erwirbt Holsboer am 10. November 1890 von der Firma Zschokke die Konzession für die Linie St. Moritz-Maloja-Bergell bis zur italienischen Grenze in Castasegna. Holsboers innovative Idee ist eine Transitbahn auf Schmalspur, nicht für grosse Gütermengen, sondern als Bahnverbindung für die reiche Oberschicht, um von Hotels und Villen an der Côte d'Azur zum Comersee und von dort via Engadin nach Davos zu gelangen. Sozusagen eine Achse London-Nizza. Der Traum einer internationalen Transitbahn ist somit immer noch nicht ganz vom Tisch!

Der Spatenstich

Das Baukonsortium vergibt den Auftrag zum Bau der ersten Schmalspurstrecke in Graubünden an zwei Unternehmen: an Philipp Holzmann & Cie. aus Frankfurt und an Jakob Mast aus Zürich. Am 1. Mai 1888 bezieht die Bauleitung unter Achilles Schucan und Claus Wetzel ihr Büro in Küblis. Der Spatenstich erfolgt am 29. Juni 1888 beim Fuchsenwinkeltunnel. Die Arbeiten kommen zügig voran; waren bei Beginn noch 350 Arbeiter beschäftigt, steigt die Anzahl bis Ende 1888 kontinuierlich auf rund 1200. In den ersten sechs Monaten sind bereits 13 Kilometer erstellt.



Visionäre Lokomotivnamen

Bei Schweizer Bahnen ist es üblich, den Lokomotiven Namen zu geben, meist von Ortschaften an der Bahnlinie. Holsboer lässt die 1889 bis 1896 in Dienst gestellten Dampflokomotiven zusätzlich nach dem «Fernziel», das heisst nach Regionen und Zielbahnhöfen seiner geplanten Bahnlinien benennen:

G 3/4	Nr. 1	Rhätia	(1889)
	Nr. 2	Prättigau	
	Nr. 3	Davos	
	Nr. 4	Flüela	
	Nr. 5	Engadin	
G 2/2+2/2	Nr. 6 (ab 1895 Nr. 21)	Scaletta	(1891)
	Nr. 7 (ab 1895 Nr. 22)	Albula	
G 3/4	Nr. 6	Landquart	(1895)
	Nr. 7	Chur	
	Nr. 8	Thusis	
G 2/2+2/3	Nr. 23	Maloja	(1896)
	Nr. 24	Chiavenna	



10.4

10.4 Klosters Platz

Klosters Platz wird im Jahre 1914 vom Grand Hotel Vereina dominiert.

Aus bahntechnischer Sicht sind besonders zwei Punkte interessant: Der hölzerne Bahnhof steht noch südlich der Gleise und die Bahnlinie endet beim Hotel. Die Züge müssen ihre Reise in umgekehrter Richtung nach Landquart oder Davos (über die Stahlbrücke in den Bildern nebenan) fortsetzen. «Spitzkehre» heisst das im Fachjargon. Erst eine neue Brücke ermöglicht ab 1930 eine direkte Verbindung ohne Spitzkehre.

Holsboers Vision wird Wirklichkeit – Einweihung der ersten Bahnstrecke

Einweihung Landquart–Klosters

Im Frühjahr 1889 wird die Arbeit auch auf dem zweiten Teilstück zwischen Klosters und Davos in Angriff genommen. Das Kontingent an Arbeitern wird nochmals drastisch erhöht. Rund 3000 Personen finden auf den verschiedenen Baustellen eine willkommene Beschäftigung. Nebst den zahlreichen Gastarbeitern aus Italien werden auch viele Einheimische rekrutiert. Das ambitionöse Ziel, die ersten 32 Kilometer bis Mitte September 1889 einzuweihen, wird um ein Haar verfehlt. Wenige Tage vor der geplanten Betriebsöff-

nung reisst ein Dammrutsch im Grubenstutz bei Klosters das Bahntrasse auf einer Länge von 40 Metern weg. Mit einigen Tagen Verspätung kann am 29. September 1889 die Einweihungsfeier trotzdem über die Bühne gehen.

Die ersten Betriebsmonate

Am Mittwoch, 9. Oktober 1889 wird der tägliche Bahnbetrieb auf dem ersten Teilstück von Landquart nach Klosters offiziell aufgenommen. Täglich verkehren zwei Zugpaare zwischen Landquart und Klosters sowie ein Lokalzug zwischen Landquart und Küblis. Mit

fünf Dampflokomotiven, 18 Personen-, 3 Gepäck- und 21 Güterwagen werden in den knapp drei Monaten bis Ende Jahr 31 505 Reisende (in der 1. Klasse 1953, in der 2. Klasse 1953 und in der 3. Klasse 29 197) sowie 4739 Tonnen Güter befördert. 52 Beamte und Angestellte sowie 70 Arbeiter und 1 Arbeiterin im Taglohn sorgen für einen einwandfreien Betriebsablauf; die einzige Frau ist übrigens im Zugsdienst eingesetzt. Weitere interessante Details können der ersten Verkehrsstatistik der drei ersten Monate entnommen werden: Am meisten Billette, nämlich 4639, werden

10.5



10.5 Klosters Platz

Ein grosser Tag für das Prättigau und für Graubünden:

Der Eröffnungszug von Landquart erreicht am 29. September 1889 den geschmückten Bahnhof von Klosters Platz.

Den Dampflok Nr. 1 «Rhätia» und Nr. 3 «Davos» fällt die Ehre zuteil, den ersten Zug zu führen.

Schneeräumung bei der Landquart-Davos-Bahn

Als Gebirgsbahn war die LD im besonderen Masse den Naturgewalten ausgesetzt. Es war bewundernswert, dass sich die Verantwortlichen trotz den schwierigen Naturverhältnissen nie entmutigen liessen, für Sicherheit und Verbesserungen der Bahnstrecke zu sorgen. Vor allem der Kampf gegen die Schneemassen war eine grosse Herausforderung. Nach Betriebsaufnahme 1889 wurden die Dampfloks im Winter mit Schneepflügen ausgestattet, die bei den hohen Schneemassen am Wolfgang schnell an ihre Kapazitätsgrenzen stiessen. Deshalb wurde 1891 der Schneepflug «Rothschild» (benannt nach dessen Konstrukteur) angeschafft, der bereits im darauffolgenden schneereichen Winter 1891/92 die Feuertaufe erlebte. Leider konnten keine Erfahrungsberichte über dieses Fahrzeug gefunden werden. Eine gewonnene Erkenntnis dürfte sicher gewesen sein, dass der Führer im Pflug während des Einsatzes keine gute Sicht hatte... Jedenfalls war die Schneeräumung bei der Bahn schon damals ein beliebtes Postkartensujet!



in Landquart, 4510 in Jenaz und 3809 in Klosters abgesetzt. Im Güterverkehr belegen Grüsch mit einem Umschlag von 617 Tonnen und Jenaz mit 218 Tonnen hinter Landquart mit 3416 Tonnen die Ränge zwei und drei. 56 Prozent der transportierten Güter sind Lebens- und Genussmittel, 19 Prozent Brennmaterialien, 4,6 Prozent Baumaterialien, 3,9 Prozent Waren der Metallindustrie. Von den gesamten Einnahmen, total 89 924 Franken, generiert die Station Klosters Platz fast die Hälfte mit 42 610 Franken, gefolgt von Landquart mit 17 477 und Grüsch mit 6550 Franken.

Passivität der VSB

Erstaunlich ist die Passivität der VSB gegenüber der Geschäftsleitung der LD. Dem Geschäftsbericht entnehmen wir, dass der erforderliche Anschlussvertrag für den Übergang Landquart nur unter sehr «drückenden Bedingungen» abgeschlossen werden kann. Ein Desinteresse zeigt sich auch bei der Aktienzeichnung: Keine einzige Aktie der LD wird durch die VSB gezeichnet.

Dabei hätte doch seitens der VSB ein vitales Interesse vorhanden sein müssen, alle Nebenlinien und damit Zubringer der VSB zu unterstützen. Dieses Verhalten lässt sich noch lange beobachten. Auch als 1902 die VSB zu den Schweizerischen Bundesbahnen übergegangen sind.

Der Davoser «Centralbahnhof»

Bei der sich noch im Bau befindlichen nächsten Etappe von Klosters nach Davos gibt es eine markante und aus

heutiger Sicht wertvolle Änderung zum ursprünglichen Projekt: Die geplante Zahnradstrecke von Klosters nach Wolfgang wird im letzten Moment zugunsten einer durchgehenden Adhäsionsbahn abgeändert. Die daraus resultierenden Mehrkosten von 165 000 Franken werden in Kauf genommen. Ansonsten bilden die zwei Kunstbauten Landquartbrücke und Cavadürilitunnel die grössten baulichen Herausforderungen auf diesem Abschnitt. Sehr verzwickt ist die Standortfrage in Davos für die geplanten zwei Bahnhöfe in Dorf und Platz. Entgegen den Angaben im Konzessionsprojekt bringt der Verwaltungsrat plötzlich anstelle von zwei nur noch einen, dafür zentralen Bahnhof beim Schiabach ins Spiel. Als Zubringer zu diesem «Centralbahnhof» ist zwischen Platz und Dorf eine Tramlinie geplant. Für die Davoser ist diese «Tram-Lösung» aber nicht gleichwertig und sie halten am ursprünglichen Projekt fest. Die lokalen Behörden pochen auf den entsprechenden Beschluss der Landsge-

Transportierte Güter

Die LD transportierte im ersten Betriebsjahr unter anderem:

- 3554 t Mehl
- 106 t Tabak
- 181 t Branntwein
- 39 t Bücher/Kunstgegenstände
- 23 t Rinde
- 56 t Eier (das sind umgerechnet 1 Million Eier)



11.1

**10.6
Klosters Platz**

Mit imposanter Dampffahne fährt ein Personenzug 1909 oberhalb Klosters Platz bergwärts nach Cavadürli.

**11.1
Am Wolfgang**

Dampflok Nr. 6 «Landquart» von 1895 zieht unterhalb von der Kreuzungsstation Laret mit «Winterausrüstung» und Zug Richtung Davos.

10.6

Bobsleigh-Rennen am Wolfgang

Ein ganz besonderes Vergnügen dürften die von der Rhätischen Bahn organisierten Bobsleigh-Rennen am Wolfgang für die internationalen Wintersportler vorwiegend aus Deutschland und England gewesen sein. Steuerbare Metallschlitten mit Viererteams rasten auf der eingeschnittenen Wolfgangstrasse vom Laret nach Kloster Platz hinunter. Davos ist übrigens die Wiege der Schlittenrennen, fand dort bereits 1883 der weltweit erste Concours mit Zeitmessung statt. Vom Start in Laret verlief die Bobbahn teils auf eigenem Trassee, teils auf der bis 1925 autofreien Wolfgangstrasse ins Tal hinunter. Aus heutiger Sicht atemberaubend ist der Rücktransport der Schlitten und Sportler von Klosters Platz nach Laret, wie folgende Bilder vom Bahnhof Klosters Platz und von unterwegs zeigen. Wen wundert, waren diese Szenen um 1900 ebenfalls wie die Schneeräumung beliebte Postkartensujets...

Spezialitäten
aus dem Dampfzeitalter



Ankunft am Bahnhof
Klosters Platz



Preisverleihung



Auflad der Schlitten
durch die Sportler

Fahrt im «Cabrio»
zurück an den Start





11.2

11.2 Am Wolfgang

Durch die Kolorierung wurde die winterliche Abendstimmung am Bahnhof Wolfgang sehr schön wiedergegeben. Geschmacksache war indessen die Einfärbung der Wagen; diese waren seit jeher grün.

meinde vom 9. Dezember 1888, welcher sich mit grossem Mehr für den Bau von zwei Bahnhöfen ausspricht. Holsboer versucht nochmals das Blatt zu seinen Gunsten zu wenden und zeigt auf, dass mit der Variante «Davoser Centralbahnhof» der Anschluss an eine zukünftige Scaletta-Bahn am besten

zu bewerkstelligen wäre. Gleichzeitig beteuert er, dass ihm das «Scaletta Projekt» von Anfang an sehr am Herzen liege, er mit der Veröffentlichung aber bewusst zugewartet habe, bis die Bahnlinie nach Davos gesichert sei. Es braucht einen Beschluss des Bundesrates, der sich am 21. Januar 1890 für zwei

Davoser Bahnhöfe ausspricht. Dieses Intermezzo verzögert den Baubeginn der zwei Stationsgebäude um Monate. Eine rechtzeitige Fertigstellung bis zur Inbetriebnahme des Bahnverkehrs ist nicht mehr möglich. Zwei Provisorien dienen im ersten Betriebsjahr als Aufnahmegebäude.

11.3



11.3 Am Wolfgang

Während ein junger Einheimischer lässig dem in den Bahnhof Laret einfahrenden Zug zuschaut, tragen zwei Angestellte ein Gut auf einer Tragbare an die richtige Stelle, damit es gleich in einen Güterwagen eingeladen werden kann.

Weil es im Winter in Laret richtig kalt sein kann, wurde der Wasserkran für die Dampflok mit einem dicken Gewebe eingehüllt.

Eisverkauf durch die Landquart-Davos-Bahn

Spezialitäten
aus dem Dampfzeitalter



Als es noch keine Kühlschränke gab, wurde Eis zum Kühlen von Nahrungsmitteln aus dem Davosersee gewonnen. Bei guter Lagerung konnten die Eisblöcke bis in die Sommermonate für den Verkauf an Hotels und Private gelagert werden. Ein interessanter Nebenverdienst für die LD. 1897 konnten immerhin 454 Wagenladungen Eis verkauft werden.

Eislieferungen in Blockeis			
aus dem Davoser See übernimmt die Rätische Bahn			
zu folgenden Preisen franco Station Landquart			
Im Monat	Januar	zu 60 Cts.	pro 100 kg.
" "	Februar	" 80	" " "
" "	März	" 100	" " "

Einweihung Klosters–Davos

Am 21. Juli 1890 ist es soweit: Die LD ist fertig erstellt und fortan ruckeln die Dampfzüge schnaubend durchs Prättigau über den Wolfgangpass ins Landwassertal bis nach Davos. Damit ist für Holsboer die ersten Etappe der zukünftigen Scaletta-Bahn gebaut!

Chur und der Kanton erwachen

Das «Gotthard-Trauma» ist noch allgegenwärtig und bereits droht Holsboer ein weiteres Ungemach, dieses Mal aus dem eigenen Kanton. Mit der Realisierung einer Scaletta-Bahn könnte die Bündner Hauptstadt einmal mehr «umfahren» werden. Die gelungene Re-

alisierung der LD schockt die zerstrittenen Promotoren einer «Centralbahn» von Chur via Thusis ins Engadin. Schon seit Jahren streiten ein Thusner und Churer Komitee um die beste Bahnvariante. Während einige Phantasten immer noch eine Normalspurbahn von Chur über den Septimer oder Splügen

13.1 Davos Platz

Endlich! Der erste offizielle Zug erreicht Davos Platz am 21. Juli 1890 unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung. Die Dorfjugend lässt es sich nicht nehmen, die ungewohnten Bahnwagen zu begutachten.



13.1



12

12 Davos Dorf

Der Bahnhofsanlage von Davos Dorf mit dem definitiven Empfangsgebäude von 1891 und dem vorgelagerten und schnell gezimmerten provisorischen Bahngebäude von 1890. Ganz vorne ist der alte Güterschuppen zu sehen. Den Bahnhofplatz dominiert das Grand Hotel Flüela.

Die ganze Anlage wurde 1978 durch einen Neubau ersetzt.

nach Chiavenna favorisieren, setzt sich bei andern die Erkenntnis durch, dass nur eine «Schmalspurbahnvariante» die Chance auf eine rasche Realisierung hat.

Schmalspuriges Centralbahnprojekt

Das Centralbahnprojekt deckt ihrer Ansicht nach die Bedürfnisse des ganzen Kantons am besten ab. Dank eines Beschlusses des Grossen Rats, die Centralbahn mit 1,2 Millionen Franken für die Strecke von Chur nach Filisur zu unterstützen, bekommt dieses Projekt enormen Auftrieb. In Graubünden wiederholt sich nun der Kampf um den besten Alpendurchstich im Kleinen genau so, wie ihn die Eidgenossenschaft vor 30 Jahren bei der Evaluation der Gotthardbahn ausgetragen hat. Über diese Frage entscheidet am 24. November 1889 die Bündner Bevölkerung: 70,3 Prozent stimmen einer Centralbahn zu bzw. sie befürworten den Bau einer Albulalinie mitten durch Graubünden!

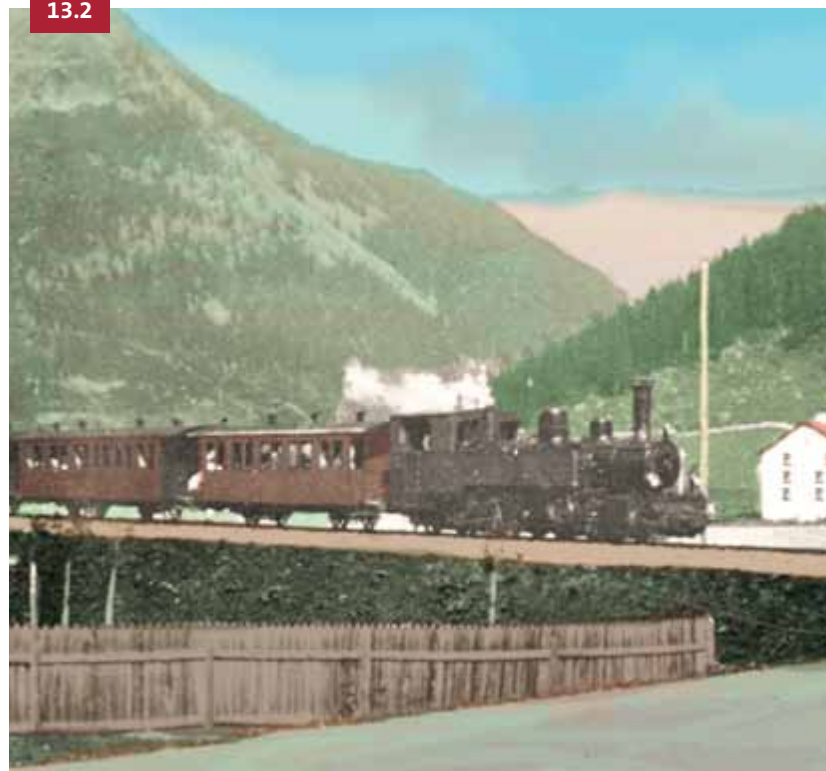
Holsboer – ein guter Verlierer

Dieser Entscheid stellt für Holsboer und seine Scaletta-Bahn eine bittere Niederlage dar. Er kann zwar mit seiner Bahn von Landquart nach Davos einen grossen Erfolg verbuchen, wird von den Bündnern aber arg in die Schranken gewiesen. Holsboer erweist sich

aber als guter, weitsichtiger Verlierer: Er respektiert nicht nur den Volkswillen, er unterstützt nun sogar mit vollem Engagement die Centralbahn. Der Holländer geht noch einen Schritt weiter und propagiert für den ganzen Kanton ein einheitliches schmalspuriges Eisenbahnnetz. Mit Hilfe seiner

Basler Freunde gründet er am 24. Oktober 1890 die Schweizerische Eisenbahnbank. Zweck dieser Gesellschaft ist «die Förderung aller das Gebiet des Eisenbahn- und Verkehrswesens umfassenden, besonders der in der Interessensphäre des Kantons Graubünden gelegenen Unternehmungen».

13.2



13.2 Davos Platz

Ein Personenzug mit einem selten abgelichteten Wagen (links): Das etwas längere Anhängfahrzeug bietet Reisenden in der 1., 2. und 3. Klasse Platz.

13.3 Davos Platz

Der Bahnhofsplatz um 1900 wirkt auf den Betrachter mondän. Hotels, die nicht direkt am Bahnhof stehen, lassen ihre Gäste wie überall in den grossen Kurorten von eigenen Kutschen abholen.

Der Tourismus – und damit nicht zuletzt Willem Jan Holsboer selber – dürften an der neuen Verkehrsverbindung ihre helle Freude gehabt haben.



Namensänderung

Holsboer ist immer wieder der Zeit voraus und plant weitere Streckenergänzungen für «seine Bahn». Am 20. Dezember 1890 erwirbt er die Konzession für die Schmalspurstrecke Chur-Thusis, am 17. April 1891 für die Strecke Landquart-Chur. Mit den geplanten Erweiterungen wird klar, dass ein passenderer Name für die Gesellschaft gefunden werden muss. Am 12. Februar 1895 ist die Namensänderung vollzogen: die neue Unternehmung nennt sich fortan «Rhätische Bahn».

Das «h» in der «RhB»

Anders als «Rätoromanisch» und «Rätier» wird die «Rhätische Bahn» mit «Rh» geschrieben. Beide Schreibweisen sind richtig. Die Form mit «h» ist jedoch vornehmer, ähnlich wie das gross geschriebene «R» eindrücklicher wirkt als ein klein geschriebenes «r» (Rhätisch vs. rhätisch). Das «Rh» entspricht dem griechischen Buchstaben «Rho».

Doch warum wählte die Bündner Staatsbahn die griechische Schreibweise statt der sonst überall gebräuchlichen ohne «h»? Ein Gerücht besagt, dass die auf der Hand liegende Abkürzung «RB» für «Rätische Bahn» bereits für die Rigi-Bahn vergeben war und eine «RäB» für die lateinischen Sprachgebiete Graubündens ungeeignet gewesen wäre.

13.4 Davos Platz

Ähnlich wie im Dorf besteht die öffentlich zugängliche Bahnhofsanlage aus zwei Gebäuden – dem Provisorium von 1890 im Vordergrund und dem grösseren, repräsentativeren Empfangsgebäude von 1891 dahinter.





13.5

13.5 Davos Platz

Bis 1909 heisst es in den Zügen «Davos Platz, Endstation!». Bevor die Rhätische Bahn in Landquart 1896 die Werkstätte erstellt hatte, wurden Loks und Wagen ebenfalls in Davos Platz gewartet. Die Aufnahme zeigt zudem den ehemaligen Güterumschlagsplatz (im Hintergrund rechts der Geleise), das WC- und Wärterhäuschen (ganz vorne), den Lokschuppen (links mit Kamin) und die Wagenremise (rechts des Schuppens). Kohlen wurden offen zwischen den Gleisen gelagert.

Neuer Hauptsitz

Eine Verlegung des Geschäftssitzes ins Churer Rheintal macht jetzt ebenfalls Sinn. Der Verwaltungsrat und die Aktionäre akzeptieren das Angebot der Gemeinde Igis von zehn Jahren Steuerfreiheit und verlegen den Geschäftssitz von Davos nach Landquart. Dieser Entscheid brüskiert Chur einmal mehr; die Metropole Graubündens ohne Hauptsitz der Bündner Staatsbahn ist undenkbar! Auf Druck der kantonalen und städtischen Behörden Churs entscheidet schliesslich «Bern», d. h. die

Bundesversammlung, dass der neue RhB-Geschäftssitz in der Bündner Kantonsstadt anzusiedeln sei! Am 15. Juni 1896 erfolgt der Umzug nach Chur in die feudale «Villa Planta», dem heutigen Kunstmuseum. Die Hauptwerkstätten indessen behalten ihren Standort in Landquart.

Weitere Entwicklung

Auch die Entwicklung der RhB selber ist sehr bewegt. Die wichtigsten RhB-Meilensteine finden sich auf den folgenden zwei Seiten.

Quellen:

- Archiv RhB.
- Bahnmuseum Albula, Auskünfte von Gion Caprez, Konservator.
- Bericht der Eisenbahn-Kommission für das Prättigau und Davos, 1896.
- «Das Grosse Buch der RhB», Patrick Belloncle, Gian Brünger, 2002 Rolf Grossebacher, Christian Müller, 2003.
- «Entstehung der Rhätischen Bahn», Werner Catrina, 1972.
- Geschäftsberichte RhB 1888, 1889 und 1890.
- Jubiläumsbuch «50 Jahre Rhätische Bahn», 1939.
- «Die Bauten der Rhätischen Bahn», Luzi Dosch, 1984.

Bildernachweis:

- Bildersammlungen Renato Mengotti, Fundaziun Capauliana und Peter Pfeiffer.



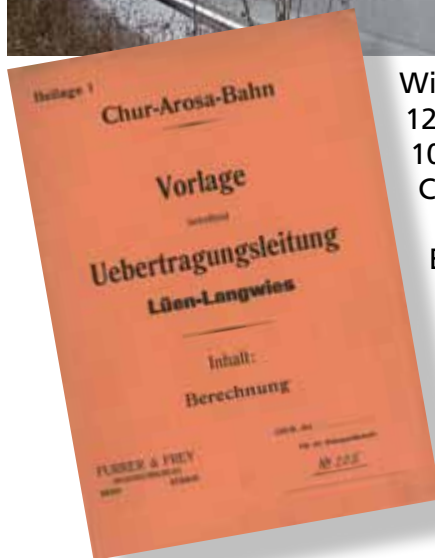
Die Privatresidenz von Jakob Ambrosius von Planta von 1874, in der sich heute das Bündner Kunstmuseum befindet, war von 1896 bis 1910 der erste Hauptsitz der Rhätischen Bahn. Vorher war die Bahnverwaltung in Davos Platz angesiedelt.

Meilensteine aus der Geschichte der RhB

 <p>Rhätische Bahn</p> <p>125 JAHRE ANNI OMNIS 1889 + 2014</p> <p>graubünden</p>	7. September 1872	Bildung Initiativkomitee für erste Abklärungen einer möglichen Bahnverbindung Landquart–Davos
	12. September 1886	In einer Volksabstimmung sagen alle Gemeinden des Prättigaus und Davos «ja» zum Eisenbahnprojekt Landquart–Davos
	22. April 1887	Konzession für die Schmalspurstrecke trifft aus Bern ein
	15. Dezember 1887	Gründung Bankenkonsortium zur Beschaffung des erforderlichen Kapitals
	20. Januar 1888	Bildung Baukonsortium zur Ausführung des Bahnbaus
	7. Februar 1888	In Basel Gründung der «Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart–Davos» mit Sitz in Davos
	29. Juni 1888	Baubeginn der ersten Schmalspurstrecke auf Bündner Boden (Spatenstich beim Fuchsenwinkeltunnel)
	9. Oktober 1889	Die erste Etappe Landquart–Klosters wird in Betrieb genommen
	24. November 1889	70 Prozent der Bündner Bevölkerung sagten «ja» zur «Centralbahn» (Albulalinie Thusis–St. Moritz)
	21. Juli 1890	Eröffnung des zweiten Teilstücks Klosters–Davos
	20. Dezember 1890	Konzession für die Schmalspurstrecke Chur–Thusis
	17. April 1891	Konzession für die Schmalspurstrecke Landquart–Chur
	1. Oktober 1894	Baubeginn der Strecke Landquart–Chur–Thusis
	12. Februar 1895	Namensänderung in «Rhätische Bahn AG»
	15. Juni 1896	Verlegung des Hauptsitzes von Davos nach Chur in die «Villa Planta»
	1. Juli 1896	Betriebsaufnahme Chur–Thusis
	29. August 1896	Betriebsaufnahme Landquart–Chur
	20. Juni 1897	Annahme des Bündner Eisenbahngesetzes mit 79,1 Prozent Ja-Stimmen; der Kanton beteiligt sich am weiteren Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes (Übernahme von 5000 RhB-Aktien)
	15. Oktober 1898	Baubeginn Albulalinie (Sohlstollenvortrieb Albulatunnel)
	1. August 1900	Baubeginn zwischen Reichenau–Ilanz
	29. Mai 1902	Durchschlag beim Albulatunnel (damals längster RhB-Tunnel)
	1. Juni 1903	Betriebsaufnahme Reichenau–Ilanz
	1. Juli 1903	Betriebsaufnahme Thusis–Celerina
	10. Juli 1904	Betriebsaufnahme Celerina–St. Moritz
	9. Januar 1905	Baubeginn der Misoxerlinie Bellinzona–Mesocco (BM)
	6. Mai 1907	Teileröffnung Bellinzona–Lostalio (BM)
31. Juli 1907	Teileröffnung Lostalio–Mesocco und gleichzeitig durchgehender Betrieb Bellinzona–Mesocco (BM)	
1. Juli 1908	Teileröffnung der Strecke Pontresina–Morteratsch (Berninabahn, BB)	
1. Juli 1908	Betriebsaufnahme Samedan–Pontresina	
1. Juli 1908	Teileröffnung der Strecke Poschiavo–Tirano (BB)	
18. August 1908	Teileröffnung der Strecke Celerina–Pontresina (BB)	

Rhätischen Bahn

18. August 1908	Teileröffnung der Strecke Morteratsch–Bernina Suot (BB)
01. Juli 1909	Teileröffnung der Strecke St. Moritz–Celerina-Staz (BB)
1. Juli 1909	Teileröffnung der Strecke Bernina Suot–Ospizio Bernina (BB)
1. Juli 1909	Betriebsaufnahme Davos–Filisur
7. März 1910	Baubeginn zwischen Ilanz–Disentis
18. Mai 1910	Entscheid des Verwaltungsrats RhB (VR), die geplante Strecke Bever–Scuol-Tarasp und die restlichen Engadiner Linien für einen elektrischen Probebetrieb einzurichten
5. Juli 1910	Teileröffnung der Strecke Ospizio Bernina–Poschiavo und gleichzeitig Betriebsaufnahme St. Moritz–Tirano (BB, Sommerbetrieb)
1. August 1912	Betriebsaufnahme Ilanz–Disentis
1. Januar 1912	Baubeginn der Arosabahn
20. Dezember 1912	Die Kraftwerke Brusio liefern erstmals Einphasenstrom ab ihrer Umformerstation in Bever an die RhB
21. Dezember 1912	Erste Probefahrt im Engadin mit der elektrischen Lok Ge 4/6 Nr. 351 Bever–Zuoz
1. Juli 1913	Betriebsaufnahme der neuen Strecke Bever–Scuol-Tarasp (elektrischer Versuchsbetrieb)
1. Dezember 1913	Aufnahme des Ganzjahresbetriebes auf der Berninalinie (BB)
12. Dezember 1914	Betriebsaufnahme der Arosabahn
1. April 1918	Der VR beschliesst, alle RhB-Linien zu elektrifizieren
22. Mai 1922	Abschluss Elektrifizierung gesamtes RhB-Stammnetz (277 Kilometer)
21. Mai 1925	Zulassung des Automobils in Graubünden
4. Juli 1926	Eröffnung der Strecke Disentis–Andermatt der Furka-Oberalp Bahn
25. Juni 1930	Einführung «Glacier Express» mit durchgehenden Wagen St. Moritz–Zermatt
1. Januar 1942	Fusion der Arosabahn mit der RhB
1. Januar 1942	Fusion der Bellinzona-Mesocco-Bahn mit der RhB
1. Januar 1943	Fusion der Berninabahn mit der RhB; Vertrag am 24. Juni 1944; Fusion erfolgt rückwirkend
1. September 1963	Inbetriebnahme von zwei Bahnstrom-Turbinengruppen RhB in der Zentrale Sils i. D. der Kraftwerke Hinterrhein AG (KHR); Leistung 2x3500 kWh; Beginn der Nutzung von Beteiligungsenergie des Kantons Graubünden bei den KHR zugunsten der RhB.
27. Mai 1973	Einführung «Bernina Express» Chur–Tirano
25. Juni 1982	Eröffnung Furka-Basistunnel; Ganzjahresverbindung Glacier Express St. Moritz–Zermatt
23. Mai 1993	Verlängerung Bernina Express Tirano–Lugano (Busverbindung)
29. November 1997	Umstellung Chur–Arosa von Gleich- auf Wechselstrom
19. November 1999	Eröffnung der Vereinalinie Klosters–Sagliains
13. Dezember 2003	Betriebseinstellung der Misoxerlinie
19. November 2004	Vollendung eines 66kV-Bahnstrom-Versorgungsnetzes RhB mit 9 Unterwerken in Landquart, Chur, Sils i. D., Filisur, Bever, Sagliains, Selfranga, Küblis und Tavanasa; Leistung je 10 000 kWh.
7. Juli 2008	Label Unesco-Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» für die Strecke Thusis–St. Moritz–Tirano



Wir gratulieren der RhB zu ihrem 125-jährigen Jubiläum sowie zum 100-jährigen Jubiläum der Chur-Arosa-Bahn.

Es freut uns, dass wir bereits 1929 einen Beitrag zur Elektrifizierung der Chur-Arosa-Bahn leisten durften.



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
www.furrerfrey.ch

Furrer+Frey[®]
baut Fahrleitungen



Zwei besondere Jubilare

..... von Fredy Pfister

125 Jahre feiert die Rhätische Bahn – und 125 Jahre alt sind ihre zwei ältesten Fahrzeuge: Die Dampflokomotive Nr. 1 «Rhätia» und der Drittklasswagen C 2012.

.....

Die Nummer eins, die «Rhätia»

Die «Rhätia» wurde 1889 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur (SLM) an die Landquart-Davos-Bahn (LD) abgeliefert. Sie führte zusammen mit der Schwesterlok Nr. 3 «Davos» am 29. September 1889 den Eröffnungszug von Landquart nach Klosters (vgl. Seite 17). Die älteste RhB-Lok wurde bis 1928 eingesetzt und anschliessend bis 1947 kalt abgestellt. Die RhB hat die Lok in weiser Voraussicht für ein zukünftiges Eisenbahnmuseum reserviert, worauf die «Rhätia» 1947 provisorisch an die SBB abgegeben wurde. Zum «toten» Museumsstück wurde sie indessen nicht. Im 1959 erstellten Verkehrshaus der Schweiz fand die kleine Lok keinen Platz und gelangte auf Irrwegen über ein Tramdpot in Zürich 1970 zur neu gegründeten Museumsbahn Blonay-Chamby am Genfersee, wo sie sporadisch eingesetzt wurde. Anläss-

lich der 100-Jahr-Feiern der RhB 1989 hat sie die Rhätische Bahn zur grossen Freude der Bahnfreunde zurückgeholt. Auf dem RhB-Netz gelangt sie seither ebenfalls sporadisch für Nostalgiezüge zum Einsatz, das nächste Mal am 25. Mai und am 20. September 2014 (vgl. Anгада auf der folgenden Seite). Ihre weiteste Reise unternahm sie 2006 anlässlich des 125-Jahr-Jubiläums des Modellbahnherstellers LGB, die sie an der Spielwarenmessen in Nürnberg für drei Tage ausstellen liess.

C 2012 – Der Drittklasswagen

Der C 2012 «Samedrin» wurde 1889 von der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhaus am Rheinfluss an die LD abgeliefert und diente bis Ende der 1930er Jahre als Personenwagen dritter Klasse. Anschliessend hat ihn die RhB nicht abgebrochen, sondern zuerst als Ausstellungs- und danach viele Jahrzehnte als Werkstattwagen für den Bahndienst verwendet. Kurz vor seinem geplanten Abbruch haben Bahnbegeisterte in Samedan seinetwegen den Club 1889 gegründet und ihn während 3 Jahren fachmännisch restauriert. Dabei haben sie keinen Aufwand gescheut: Sie haben nicht nur sein Interieur mit den schönen Holzbänken nachgebaut,

der Wagen erhielt auch wieder seine drei originalen Lampen zurück, welche zwar nicht mehr mit Petroleum dafür aber mit etwa gleich stark leuchtendem elektrischem Licht betrieben wer-

Der C 2012 erzählt!

Der C 2012 dürfte einer der ganz wenigen Eisenbahnwagen mit eigener «Show» sein. Er erzählt in einer reich bebilderten Präsentation aus seinem Leben und zeichnet damit die Geschichte der RhB nach.

Er macht dies öffentlich am 10. Mai 2014 in der Hauptwerkstätte Landquart oder auf Bestellung, zum Beispiel für Schulen (DVD, CHF 25.–, erhältlich ab Mai 2014 beim Club 1889).

den. Die Leinenweberei Chur hat die schönen Rolleaux mit dem typischen Schweizerkreuz nachgewoben. So konnte er 1999 seine zweite, glanzvolle Jungfernfahrt als nostalgisches Fahrzeug der Rhätischen Bahn absolvieren. Er bereichert heute die historischen Dampf- und Elektrozüge der RhB.

Die Dampflokomotive Nr. 1 «Rhätia» und der C 2012 «Samedrin» im Jahr 2012 auf dem Gelände der Hauptwerkstätte in Landquart.

Foto Herbert Graf

125 Jahre Rhätische Bahn



Jubiläums-Dampffahrten

125 Jahre Rhätische Bahn



Ein Strauss voller Erlebnisse erwartet Sie

Seit 125 Jahren ist die Rhätische Bahn unterwegs in Graubünden. Was 1889 mit der Eröffnung der Strecke von Landquart nach Klosters begann, ist heute ein 384 Kilometer langes Streckennetz mitten im schweizerischen Hochgebirge.

Während des Jubiläumsjahres gibt's diverse Dampffahrten in ganz Graubünden:

Dampffahrt Surselva	23.02.14
Dampffahrt Rhätia 1 Surselva	25.05.14
Dampffahrt Engadin*	07.06.14
Dampffahrt Albula mit Doppeltraktion	21.06.14
Dampffahrt Davoser Rundfahrt*	02.08.14
Dampffahrt Davoser Rundfahrt	13.09.14
Dampffahrt Rhätia 1 Surselva*	20.09.14

*inkl. Reiseleitung und Mittagessen

www.rhb.ch | webcode ►► 1256

Preisbeispiele

07.06./02.08./20.09.14 (inkl. Reiseleitung und Mittagessen)	
Erwachsene	125.00
Halbtax	97.00
GA	80.00
Kinder (6 – 16 Jahre)	44.00
<hr/>	
23.02./25.05./13.09.14	
Erwachsene	85.00
Halbtax	66.00
GA	55.00
Kinder (6 – 15 Jahre)	30.00
<hr/>	
21.06.14	
Erwachsene	175.00
Halbtax	150.00
GA	125.00
Kinder (6 – 16 Jahre)	60.00

1

125 Stunden RhB

Eisenbahnromantik



Während 125 Stunden entdecken Sie die Rhätische Bahn mit all ihren Schönheiten, verschiedenen Kulturen, einzigartigen Streckenführungen und bahntechnischen Pionierleistungen.

Reisedatum: 11. – 15. Juni 2014

Inklusive Bahnfahrt auf verschiedenen Strecken mit unterschiedlichen Zugsformationen sowie Verpflegung, Übernachtung, Ausflüge und Reiseleitung.

Das Detailprogramm und die Preise finden Sie unter folgendem Webcode:

www.rhb.ch | webcode ►► 1253

3

Nostalgiefahrten

125 Jahre Rhätische Bahn



Nebst den Dampffahrten erwarten Sie noch weitere unvergessliche Erlebnisreisen mit nostalgischen Wagen.

Jubiläums-Nostalgierundfahrt

Landquart – Chur – Samedan – Scuol – Landquart
Juli: 10./11., 17./18., 24./25.
September: 04./05., 11./12.

Donnerstags-Spezial: mit Krokodil-Doppeltraktion und Salonwagen des Alpine Classic Pullman.

Freitags-Spezial: mit Krokodillok und nostalgischen Wagen.

Preis pro Person

2. Klasse, mit gültigem Bahnbillett	
Aufpreis für Erwachsene	12.50
Kinder ohne Aufpreis	

Nostalgiezug Davos – Landwasser

Davos – Wiesen – Filisur – Davos
Im August jeweils Dienstag bis Samstag,
(ohne 01.08.2014), zweimal täglich,
Bahnfahrt im Nostalgiezug.

Preis pro Person

2. Klasse, mit gültigem Bahnbillett	
Aufpreis für Erwachsene	12.50
Kinder ohne Aufpreis	

Tipp: Historic Engadin

Entdecken Sie den goldenen Herbst im Engadin mit einer Fahrt in unseren nostalgischen Wagen, gezogen von der Krokodillok. Steigen sie ein: am 4. Oktober 2014.

2

Nostalgiezug Bernina

125 Jahre RhB



Erleben Sie eine aussichtsreiche Fahrt in unserer historischen Bernina-Komposition von Pontresina nach Tirano. Handgeflochtene Korbsessel und ein Barwagen laden zum Verweilen ein.

Reisedaten

Am 9. und 23. August 2014 mit La Buccunada und Il Mesolcines, inkl. Reiseleitung.

Preisbeispiele

Nostalgiezug Bernina, einfach	
Erwachsene	55.00
Halbtax	40.00
GA / Kinder	25.00

4

Agenda 2014

Januar

- 25. Bernina
Dampfschleuderfahrt
- 16.–18. **9** Vollmondfahrt

Februar

- 8. Bernina
Dampfschleuderfahrt
- 14.–16. **9** Vollmondfahrt
- 23. **1** Dampffahrt Surselva

März

- 1. Freunde der Schmalspurbahnen
Generalversammlung
- 14.–16. **9** Vollmondfahrt
- 22. Verein Dampffreunde der RhB
Generalversammlung
- 29. IG Zügen-Landwasser
Generalversammlung

April

- 12. Club 1889 (Poschiavo)
Generalversammlung
- 26. historic RhB DV

Mai

- 3. **6** Fahrt ins Blumenland mit Clà Ferrovia
- 10. **125 Jahre Rhätische Bahn**
Tag der offenen Tür Landquart
- 24. Pro Salonwagen RhB (Schatzalp)
Generalversammlung
- 25. **1** Dampffahrt Surselva mit Dampflokom Nr. 1 «Rhätia»
- 31. Bahnmuseum Albula
Generalversammlung

Juni

- 1. **5** Erlebniszug Albula
- 6. **125 Jahre Rhätische Bahn**
Generalversammlung in Landquart
- 7. **1** Engadiner Dampffahrt
- 8. **5** Erlebniszug Albula
- 11.–15. **3** 125 Stunden RhB
- 15. **5** Erlebniszug Albula
- 20.–23. **7** Glacier-Pullman-Express-Fahrten
- 21. **1** Doppeltraktion Dampffahrt Albula
- 22. **5** Erlebniszug Albula
- 29. **5** Erlebniszug Albula

Juli

- 10.–11. **2** Jubiläums-Nostalgiefahrten
- 13. **5** Erlebniszug Albula
- 17.–18. **2** Jubiläums-Nostalgiefahrten
- 20. **5** Erlebniszug Albula
- 24.–25. **2** Jubiläums-Nostalgiefahrten
- 25.–28. **7** Glacier Pullman Express
- 27. **5** Erlebniszug Albula

August

- 2. **1** Davoser-Rundfahrt
- 3. **5** Erlebniszug Albula
- 5.–9. **2** Nostalgiezug Davos–Landwasser zweimal täglich
- 9. **4** Nostalgiezug Bernina
- 10. **5** Erlebniszug Albula
- 12.–16. **2** Nostalgiezug Davos–Landwasser zweimal täglich
- 17. **10** Pullman Bernina
- 17. **5** Erlebniszug Albula
- 19.–23. **2** Nostalgiezug Davos–Landwasser zweimal täglich
- 23. **4** Nostalgiezug Bernina
- 24. **5** Erlebniszug Albula
- 26.–30. **2** Nostalgiezug Davos–Landwasser zweimal täglich
- 29.–31. **7** Glacier-Pullman-Express-Fahrten
- 31. **5** Erlebniszug Albula

September

- 1. **7** Glacier-Pullman-Express-Fahrt
- 4.–5. **2** Jubiläums-Nostalgiefahrten
- 7. **5** Erlebniszug Albula
- 11.–12. **2** Jubiläums-Nostalgiefahrten
- 13. **1** Davoser-Rundfahrt
- 20. **1** Dampffahrt Surselva mit Dampflokom Nr. 1 «Rhätia»

Oktober

- 4. **2** Historic Engadin
- 18. **6** Fahrt ins Farbenland mit Clà Ferrovia
- 19. **6** Fahrt ins Farbenland mit Clà Ferrovia

November

keine Veranstaltung

Dezember

- 7. **6** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia
- 13. **6** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia
- 14. **6** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia
- 13.–14. **100 Jahre Chur–Arosa**
Jubiläumsfeierlichkeiten

Veranstaltungskalender
Bahnmuseum Albula
auf Seite 41

APPELL

Um den Erhalt und die Betriebseinsätze der Nostalgiezüge weiterhin sicherstellen zu können, müssen die Passagierzahlen stimmen. Deshalb unser Appell an alle Bahnfreunde: Kaufen Sie ein Billett, steigen Sie ein und geniessen Sie die Zugsfahrt durch Graubünden.
Im Jubiläumsjahr ist das Angebot besonders vielfältig!



Informationen und Billette

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof
7402 Bonaduz

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



125 Jahre Rhätische Bahn



Erlebniszug Albula

5

Sonntags auf ins Bahnparadies



Die Krokodillok mit Baujahr 1926 setzt sich 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: für CHF 12.50 mit gültigem Bahnbillett.

Tipp: Bahnmuseum Albula

Gegen Vorweisen des Tickets erhalten Sie einen Rabatt für den Eintritt ins Bahnmuseum.

Preisbeispiele

2. Klasse, Chur – Bergün retour	1/1	1/2
Erwachsene	66.50	39.50
Kinder (6 – 15 Jahre)		27.00

Clà Ferrovia

6

Der Kinder-Kondukteur der RhB



Die Erlebnisfahrten mit Clà Ferrovia gehen weiter. Dieser besondere Kondukteur erzählt Geschichten um die Bahn, über die Landschaft, Tunnel und sein abenteuerliches Leben. Ein tolles Erlebnis für die ganze Familie.

Abenteuerreisen mit Clà

Blumenland: 03.05.2014

Farbenland: 18./19.10.2014

Lichterland: 07./13./14.12.2014

Preisbeispiele

Erwachsene	85.00
Halbtax / GA	65.00
Kinder (4 – 16 Jahre)	35.00

Glacier Pullman Express

7

Einfach luxuriös



In den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen aus den 30er Jahren reisen Sie während zwei Tagen durch die Schweizer Alpen. Sie starten in St. Moritz oder Zermatt und halten hier und da. In Andermatt übernachten Sie in einem gemütlichen Berggasthof, bevor Sie die berühmte Krokodillok am nächsten Tag weiter zieht.

Reisedaten

Von Juni bis August 2014 fährt Sie der Glacier Pullman Express einmal monatlich von St. Moritz nach Zermatt und umgekehrt.

Preis pro Person

Erwachsene inkl. Übernachtung im Doppelzimmer mit Frühstück	1250.00
---	---------

Kulinarische Fahrten

8

Die rollende Versuchung



Man nehme: Eine zauberhafte Bündner Landschaft, ein frisch zubereitetes Menü und einen zuvorkommenden Service. Genießen Sie Alpenpanorama und feine Köstlichkeiten in unserem Speisewagen «Gourmino».

Themenfahrten

- Genussvoll ins Wochenende
- Romantische Valentinsfahrt
- Bündner Gourmetrundfahrt
- 4 Jahreszeitenfahrten

Preisbeispiele Osterfahrt nach Disentis

inkl. 3- oder 4-Gang Menü	
Erwachsene / Halbtax	143.00
GA	115.00

Vollmondfahrt

9

Zum Heulen schön



Bei Vollmond erklimmen Sie die Bernina mit der RhB. Nach einem Einstimmungsapéro im Panoramawagen wird auf 2091 m ü. M. im Restaurant Alp Grüm das Gletscherfondue serviert. Die Dämmerung setzt ein, der Vollmond geht auf am Bündner Himmel. Auf der Rückfahrt gehen dem Zug die Lichter aus, klassische Musik erklingt und der Veltliner mundet doppelt.

Reisedaten

16.–18.01./14.–16.02./14.–16.03.

Preis pro Person

inkl. 3-Gang Menü	
Erwachsene	87.00
Halbtax / GA / Kinder	73.00

Pullman Bernina

10

Elegantes Reisen



Genießen Sie die Fahrt im historischen Bernina Pullmanzug auf der UNESCO Welterbestrecke Pontresina – Tirano. Erfahren Sie mehr über die Geschichte der liebevoll restaurierten Pullmanwagen und der kürzlich restaurierten Bernina-Krokodillok.

Tipp: Elegant unterwegs

Die nostalgischen Pullmanzüge verkehren auch als individueller Charterwagen für Ihren Gruppenausflug.

Preis pro Person

Pontresina – Tirano	
Erwachsene	80.00
Halbtax	60.00
GA / Kinder	40.00



Foto Karin Huber

10 Jahre historic RhB

So können Sie die Projekte von historic RhB unterstützen:

Die RhB hat in Zusammenarbeit mit Cornèrcard, dem Anbieter innovativer Kredit- und Prepaid-Karten, die RhB-Kreditkarte lanciert. Als Kooperationspartnerin von Cornèrcard und Initiantin der neuen Kreditkarte spendet die RhB vom ersten Jahresbeitrag jeder Kreditkarte 30 Franken zugunsten von historic RhB. Ergänzend dazu überweist Cornèrcard von jedem getätigten Einkauf mit der RhB-Kreditkarte 0,2% an historic RhB – ohne Mehrkosten für die Karteninhaber, dazu können Sie von exklusiven Preisvorteilen und Rabatten profitieren. Neu gibt es sogar eine Cornèrcard mit einem tollen Sujet von historic RhB (siehe Inserat auf der 2. Umschlagseite). Mit einer Cornèrcard-Kreditkarte mit RhB- und historic-RhB-Sujets tragen Sie wesentlich zum Erhalt von historischem Rollmaterial bei!

Die erste RhB-Dampflokomotive feiert mit

Die Serie der 100-Jahr-Feiern der Rhätischen Bahn ist 2014 mit dem Jubiläum der Arosabahn abgeschlossen. Mit nur zehn Jahren ist historic RhB noch jung – gemessen an einem Menschenleben noch nicht einmal den Kinderschuhen entwachsen, und noch nicht einmal in der Pubertät. Mit zehn Jahren ist man aber schon eine unverwechselbare Persönlichkeit, der Charakter ist weitgehend geformt. historic RhB hat sich zu einer bekannten Institution in Graubündens Kulturlandschaft entwickelt. In den letzten zehn Jahren setzte sich historic RhB stark dafür ein, die Rolle der RhB für die Wirtschaftsgeschichte Graubündens sichtbar zu machen. – Der Verein entschied sich, zu seinem Geburtstag eine Jubiläums-Medienfahrt zu begehen, gekleidet wie vor 100 Jahren.

Die sechs Vereine und die Stiftung Bahnmuseum Albula haben in dieser Zeit ein Zusammengehörigkeitsgefühl entwickelt; wir verfolgen die gleichen Ziele, geduldig im Wissen, dass halt alles etwas länger dauert als wir es gerne hätten. Wie 10jährige Menschen sind wir aber auch noch etwas brav. Werden wir in den nächsten Jahren als puber-

tierende Vereinigung lernen, das Geleistete besser in Szene zu setzen? Vor allem: werden wir es schaffen, den Wert des historischen RhB-Kulturguts in der RhB selber und vor allem auch bei ihren Mitarbeitern besser zu verankern? Sicher: Die RhB ist ein Unternehmen des modernen öffentlichen Verkehrs. Aber für unsern Tourismuskanton ist die RhB noch viel mehr: Geschichte zum Anfassen, Nostalgie, Bewunderung für Technik. Mit unserem Einsatz für die rollende Geschichte der RhB tragen wir viel zum positiven Image der RhB und unseres Kantons bei. Der Erfolg des noch jungen Bahnmuseums Albula in Bergün trägt viel zur Bewusstmachung des einmaligen Schatzes bei.

Jubiläumsfahrt

Die Jubiläumsfahrt am 22. Mai 2013 mit der allerersten Dampflokomotive der RhB, der «Rhätia» aus dem Jahr 1889 stiess auf begeistertes Echo: «Die Reise in den historischen Wagen der RhB, gezogen von der ersten Dampflokomotive der Rhätischen Bahn, beginnt für uns am Bahnhof Chur. Es rüttelt, es schüttelt, als sässen wir in einem Schüttelbecher. Die Augenlider klappern, die Füsse vibrieren. Dampfwolken umhüllen uns. Die Holzbänke sind hart. Doch alle, die mit uns in diesem Schüttelbecher sitzen, finden die Fahrt <sauglatt>... Das wiederum ist gar nicht verwunderlich. Denn es ist ein Privileg, in diesen historischen Wagen überhaupt mitfahren zu dürfen. Die Fahrt ist eine Jubiläumsfahrt von historic RhB von Chur nach Ilanz» (Karin Huber im Viadi 2 2013/2014).

Dass die rollenden Zeugen der Geschichte der RhB nicht ins Unesco-Welterbe aufgenommen werden konnten, leuchtet nicht ganz ein. Was wäre die Welterbe Linie Albula-Bernina ohne die Züge, die darauf verkehren. Aber es gibt guten Grund zu hoffen, dass der (noch) bestehende Stock von altem Rollmaterial unter Denkmalschutz gestellt werden kann. Die Bedingung ist, dass wir genügend Unterstände anbieten können. Auch daran arbeitet historic RhB, die Pläne sind weit fortgeschritten, ein Sponsor hat grosszügige Unterstützung angeboten, aber alles geht länger als wir es uns vorstellten.

Sina Stiffler

Präsidentin historic RhB



A family affair since 1908

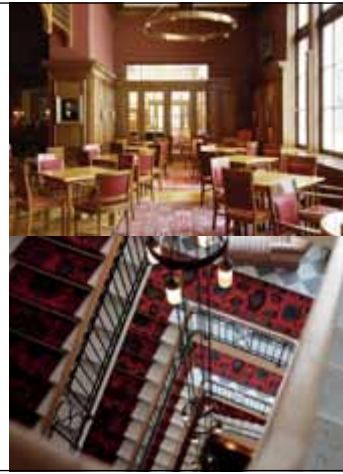
WALDHAUS SILS

swiss
historic
hotels

Wintersaison: 18. Dez. 2013 bis 22. April 2014
Sommersaison: 6. Juni bis 19. Oktober 2014

**Schon fast ein Monument –
aber zum Anfassen und Geniessen!**

CH-7514 Sils-Maria
Tel 081 838 51 00 Fax 081 838 51 98
www.waldhaus-sils.ch
Familien Dietrich und Kienberger ★★★★★




**FÜR HÖCHSTE
PRÄZISION**



www.vigier-rail.ch



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

Schläpfer Spiel+Hobby
Kornplatz Chur

~~BEMO~~

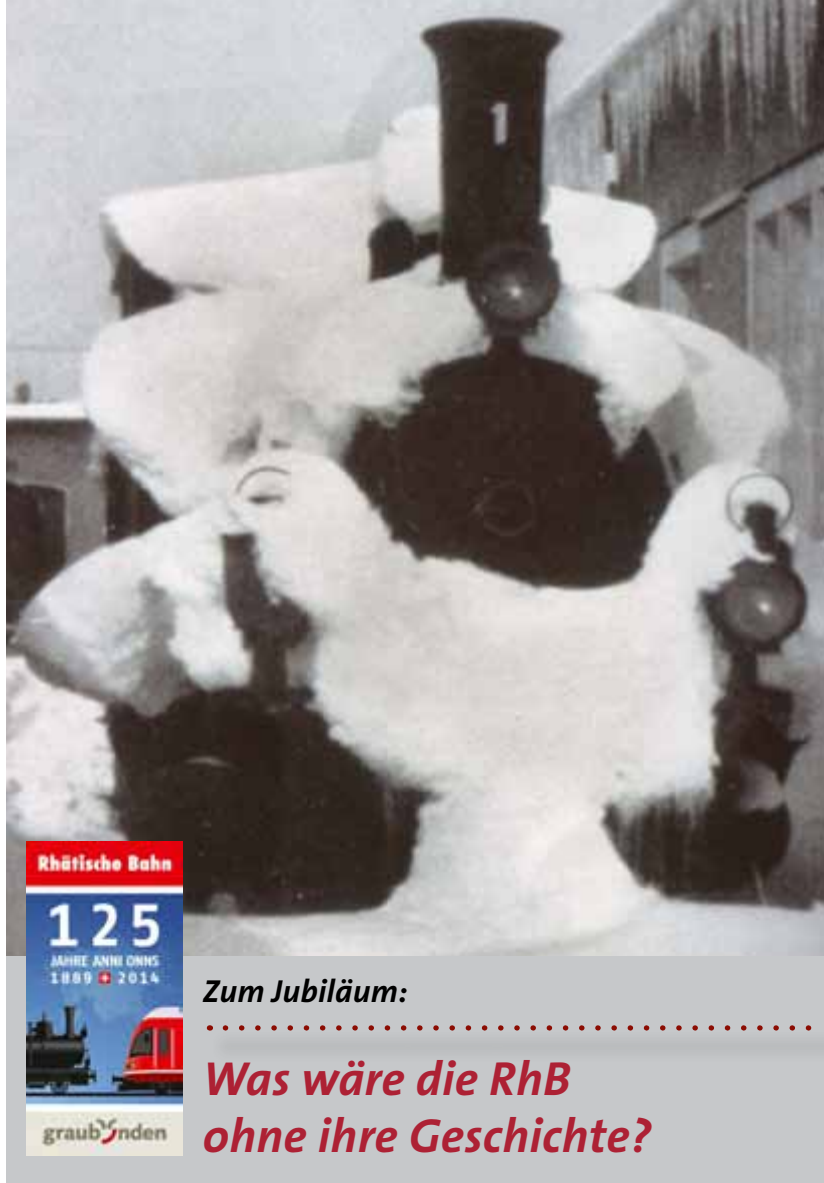


Spur 0m / 1:45 jetzt im Fachhandel

„Coop“ Containerwagen der Rhätischen Bahn:
9469 113 Lb-v 7853 mit WAB 26 „Coop“ (Orange)
9469 115 Lb-v 7885 mit WAB 27 „Coop“ (Broccoli)

www.bemo-modellbahn.de





Zum Jubiläum:

Was wäre die RhB ohne ihre Geschichte?

Ein von *historic RhB* und der RhB in Auftrag gegebenes Gutachten von Prof. Dr. Christian Laesser vom Institut für Tourismus und Verkehr der Universität St. Gallen zeigt klar auf, *historische Verkehrsmittel* sind ein Spezialfall historischer Attraktionen. Im Kontrast zu modernen und schnellen Verkehrsmitteln wecken Ausflüge mit historischem Rollmaterial bei den älteren Semestern nostalgische Erinnerungen und gleichzeitig neue Erlebnisse für die jüngere Generation. Eine «Rumpelfahrt» in einem hölzernen Drittklasswagen, in Verbindung mit einem rauchenden «Ungetüm», hinterlässt bei den Besuchern ein sehr nachhaltiges Erlebnis. Durch die Vollendung des *Alpine Classic Pullman Express* mit dem einzigartigen *Piano-Bar-Wagen* ist ein wahrer Luxuszug auf Meterspur entstanden. Unser Paradezug ist gefragt: Bei einer in der Coop-Zeitung ausgeschriebenen Leserreise im August 2013 meldeten sich über 7000 Interessenten, um in diesem Zug mitfahren zu können. Leider konnten aus Kapazitätsgründen nur 150 Personen teilnehmen.

Bei besonderen Anlässen oder Jubiläen – so wie dieses Jahr – setzt auch die moderne RhB gerne historische Wagen ein. Es ist bekannt: das Publikum fährt auf nostalgische Züge ab bzw. diese Zugkompositionen geniessen bei Besuchern erste Priorität! Da mögen einige Leute über Bahnenthusiasten noch so lästern oder ein müdes Lächeln übrig haben, die Fakten sprechen für sich. Erlebniszüge mit nostalgischem Touch sind gefragt. Auch durften bereits zahlreiche prominente Persönlichkeiten an Bord historischer RhB-Fahrzeuge begrüsst werden. Übrigens, vergangenes Jahr nutzte der Bundesrat unsere rollende *Piano Bar* für einen Ausflug.

Inzwischen sind Bestrebungen im Gange, besonders wertvolle historische Fahrzeuge unter Denkmalschutz zu stellen. Erste Gespräche mit den Verantwortlichen des Amtes für Kultur in Graubünden haben bereits stattgefunden. Als rollende technische Kulturdenkmäler sollen sie weiteren Generationen erhalten bleiben. Das historische Rollmaterial der RhB ist ein besonderes Zeitdokument der Bünd-

ner Bahngeschichte. In einem Verzeichnis über historisches RhB-Rollmaterial sind zurzeit 52 Lokomotiven und Wagen vermerkt, die der Nachwelt erhalten bleiben sollen. Der *Club 1889* hat in den vergangenen 17 Jahren bereits zehn Objekte fachmännisch restauriert. Für die notwendigen Arbeiten wurden von zahlreichen Privatpersonen und Firmen bisher rund 1,7 Millionen Franken gespendet (Geld- und Sachspenden). Nicht eingerechnet sind hierbei die über 30 000 Fronstunden der Vereinsmitglieder des Vereins. Zurzeit konzentrieren sich die Arbeiten auf die Renovation der Dampflokom Nr. 11 «Heidi».

Wer erinnert sich nicht an die gross angelegte Rettungsaktion für die vier Salonwagen 1997/1998 (heutige Pullman-Wagen) in den Bündner Medien? Um diese wertvollen Wagen vor der Verschrottung zu retten, wurden auf Initiative des *Vereins pro Salonwagen RhB* 1,6 Millionen Franken gesammelt. Später ist noch die rollende *Piano Bar* dazugekommen, für welche der Verein weitere 250 000 Franken beisteuerte.

Momentan werden zahlreiche restaurierte Fahrzeuge an verschiedenen Orten grösstenteils im Freien abgestellt. Bekanntlich besitzen fast alle historischen Wagen einen Holzkasten und reagieren deshalb besonders empfindlich auf Wettereinflüsse. Im Zuge der Umgestaltung der Gleisanlage am Bahnhof Samedan bietet sich nun die einmalige Chance, eine Einstellhalle zum Schutz der historischen Wagenparks zu erstellen. Auch hier hat sich ein Gönner bereits gemeldet und würde das Projekt mit einem namhaften Betrag unterstützen.

Seit 11 Jahren erscheint das Magazin *Die Bündner Kulturbahn* von *historic RhB*. Die 64seitige Zeitschrift dient den angeschlossenen Vereinen mit rund 1000 Mitgliedern als Kommunikationsplattform. Daneben finden sich Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätorischen Kulturbahn, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Dank den treuen Inserenten fanden seit 2003 bereits 330 000 Exemplare eine interessierte Leserschaft in der ganzen Schweiz und im Ausland.

Geni Rohner



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

HOHENEGER & BROGGI



«Wir bauen seit Generationen ... für Generationen»

HOCH- UND TIEFBAU
KUNDENARBEITEN
UMBAUTEN
RENOVATIONEN

www.derBaumeister.ch

PR-MODELLBAU

Das kleine, aber feine Spezialitätengeschäft mit der besonderen Auswahl, dem fachkundigen Service und den fairen Preisen.



Postautos nach Schweizer Vorbild
HB-011 Saurer Alpenwagen 11la SFr. 114.-
HB-051 Postautoanhänger einachsrig SFr. 39.-

Gesamt-Prospekt gratis

Dazu führen wir das Gesamtsortiment von Bemo, D+R, Peco und viel Zubehör.

PR-Modellbau
Tel: 081 330 52 52
Email: info@prmodellbau.ch

CH-7235 Fideris
Fax: 081 330 52 51
http://www.prmodellbau.ch

Einmalige Auflage der „Rhätia“ zum 125-jährigen Jubiläum der Rhätischen Bahn. Von LGB.



Menschen, die gerne bei Wind und Wetter draussen sind, die ihren Garten lieben und sich ihrem Hobby – der Modellbahn – widmen wollen, sind fasziniert von LGB. Diese Faszination ist unser Antrieb und Bestandteil einer Vision, die wir mit Ihnen teilen möchten.

Zur Herstellung unserer Modellbahnen, die für den Einsatz draussen und drinnen konzipiert sind, verwenden wir beste Materialien und Herstellungstechniken. Unter Einhaltung höchster internationaler Qualitätsnormen fertigen wir technisch hochwertige und robuste Produkte, die seit vielen Jahren weltweit für höchste Kundenzufriedenheit und Spielspass stehen.

- **Zugpackung mit der Dampflokomotive „Rhätia Nr. 1“ als Neukonstruktion.**
- **Äusserst feine und vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung aller Fahrzeuge im Set.**
- **DCC-Schnittstelle**



Diese Zugpackung wird einmalig und exklusiv anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Rhätische Bahn“ gefertigt. Inhalt des Sets: Die Neukonstruktion der Dampflokomotive „Rhätia Nr. 1“ in grün/schwarzer Farbgebung, 1 Personenwagen C 2012 und 2 Aussichtswagen Typ B2. Alle Fahrzeuge im Set sind in exklusiver Sonderausführung aufwendig und liebevoll gestaltet. Die Lokomotive ist mit einem zugstarken Bühler-Motor und DCC-Schnittstelle, Inneneinrichtung und Beleuchtung ausgestattet. Die Türen am Führerstand lassen sich öffnen,

die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Alle Wagen sind mit Metallrädern ausgerüstet.

Die Personenwagen haben eine Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen. Beide Aussichtswagen mit neuen, bislang nicht verwendeten Betriebsnummern sowie verbesserter und vorbildgerechter Ausführung.

Gesamtlänge über Puffer: ca. 150 cm.

Art. Nr.: 29271, UVP: € 899,95*

Händlerverzeichnis: www.lgb.de



*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis



Bahnmuseum Albula in Bergün

..... von Flurin Caviezel

«Diese Seite ist besser», erklärt der umtriebige Wandersmann den holländischen Touristen, die in Chur den Zug ins Engadin besteigen. Auf der rechten Seite würden sie mehr von der Reise haben. «Sie werden sehen». Nach Thusis erklärt er ihnen, in Bergün stünden die letzten Häuser im Albulatal und kurz vor Filisur erzählt derselbe selbsternannte Fremdenführer mit lautester Stimme, die Albulalinie sei besonders wegen der Zahnradbahn interessant. Mir platzt der Kragen. «Und die Erde ist flach! Sie steigen am besten in Preda aus, dort stehen die letzten Häuser und dann wandern Sie auf dem Bahnerlebnispfad nach Bergün und dort gehen Sie ins Bahnmuseum! Zahnradbahn? Völliger Humbug. Sie werden sehen!» Das hätte ich ihm sagen sollen. Habe es aber sein lassen und bin in Bergün ausgestiegen und selber ins Bahnmuseum gegangen.

Im Parterre sehe ich den idyllischen Bahnhof von Stuls noch einmal, verkleinert in der grossen Modelleisenbahn, an der Bernhard Tarnutzer arbeitet. Im ersten Stock posiert ein kleiner Junge mit einem echten Kondukteur-Hut vor dem Spiegel. Der würde mir besser passen. Kann aber dem Kind nicht einfach den Hut wegnehmen. Dafür spiele ich mit den Holzklötzen am

Modell-Viaduktbogen, welcher auch zur Kindertour gehört. Geschichte und Geschichten, Filme und Fotografien, Modelle und viele Objekte verführen mich, viel länger in der Ausstellung zu bleiben, als geplant. Im Schaudepot im Untergeschoss, wo sich die grossen Sachen befinden, entdecke ich die alte Draisine. Das wäre toll, einmal von Bergün nach Thusis radelnd auf den Schienen hinunterzusausen. Wird wohl ein Traum bleiben. Von Thusis nach Bergün im Führerstand. Dieser Traum geht in Erfüllung. Nicht echt, aber wie echt. Dank dem Fahrsimulator

und der Hilfe des pensionierten Lokomotivführers Karli Kohler steuere ich virtuell in der echten Krokodillokotive durch das Albulatal. Das Bahnmuseum, so erzählt er mir, sei früher ein Zeughaus gewesen. Was heisst da „früher“? Es ist noch immer ein Zeughaus. Ein spannendes Bahn-Zeug-Haus, ein attraktives, lebendiges Bahnmuseum. So lebendig, dass mir der Begründer der RhB, Willem Jan Holsboer (1834–1898) auf dem Ölbild echt zugezwinkert hat. Ehrenwort! Sie werden sehen, manchmal wissen Holländer mehr über uns und unsere Bahn.



Bahnmuseum
Albula
in Bergün



graubünden

9. Fotowanderwoche mit Peter Pfeiffer

9.–16. Juni 2014 in Preda «125 Stunden auf dem Bündner Schmalspurnetz»



Unser diesjähriger Stützpunkt – das Hotel Preda Kulm – ist eingebettet im Hochtal von Preda, mitten in der grünen Bergwelt und der ideale Ausgangspunkt für die fotografische «Zugspirsch». Täglich geht es in eine andere Richtung. Das diesjährige Angebot:

7 Übernachtungen im Hotel Preda Kulm mit Dusche/WC und Halbpension • täglich geführte Tour • Graubünden-Pass für 5 frei wählbare Tage • Exkursionen je nach Witterung • Mittwoch–Sonntag: Schwerpunkt Extrazüge auf dem ganzen RhB-Netz • Solidaritätsbeitrag an die RhB von CHF 100.- je Fotograf

Bahnfotograf im Einzelzimmer: CHF 1475.–
 Bahnfotograf mit Begleitperson: CHF 2545.–

Peter Pfeiffer, Treppenweg 4, CH-5300 Ennetdurg
 +41 56 288 27 66, mobile +41 79 218 73 41, peter.rhb@vtxmail.ch



Foto: Stephan Kraus

**Das Schweizer
Magazin für den
Modellbahnfreund.**

**Nicht nur für
RhB-Liebhaber.**

Aber auch!

www.LOKI.ch

RhB-Thyristorlok Ge 4/4 II Nr. 611–620 spur 0m (Lüp 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 Fertigmodell 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



Fabian und das Krokodil

Schweizer Familie / Pia Seiler

Mit traumwandlerischer Sicherheit steuert Fabian Wild seine Krokodil-Lok über die Albula-Strecke. Dabei ist er erst 15.

Er kennt jeden Viadukt, jeden Tunnel, weiss, wann welcher Hebel in seiner Krokodil-Lok zu ziehen ist, wann er beschleunigen kann und wann er bremsen muss: Fabian Wild ist Lokomotivführer auf der weltberühmten Albula-Strecke Thusis–St. Moritz – mit seinen 15 Jahren der jüngste aller Zeiten. Fabian führt den Zug sicher durch die Kehrtunnels den Alpenkamm hinauf nach Preda GR. Taucht in den Albula-Tunnel ein, «5865 Meter lang, von 1316 Mann in nur 5 Jahren gebaut, über unseren Köpfen die Wasserscheide von Rhein und Inn», kommentiert er die Fahrt. Erreicht das Engadin, lässt den Zug durchs Val Bever sausen, «mein Lieblingstal, wahnsinnig schön, diese Frühlingswiesen». Passiert Samedan, schraubt sich erneut hinauf auf 1775 Meter und erreicht pünktlich St. Moritz.

Hier endet die Strecke. Hier endet auch die Illusion. Der Oberstufenschüler im frisch gebügelten Hemd steht zwar in einer echten kupferfarbenen Krokodil-Lok, «einer Ge 6/6 mit 4,199 Millionen Kilometern auf dem Buckel». Die Lok aber hat Bergün auf halber Bahn-

strecke ins Engadin nie verlassen. Das legendäre Krokodil, 1922 für die damals neuartige elektrifizierte Alpenquerung gebaut, ist eine der Attraktionen im neuen Bahnmuseum Albula in Bergün – und Fabian Wild ihr virtueller Lokführer. Mittels Simulator und Frontbildschirm, der die vorbeiziehende Landschaft zeigt, fährt er an Wochenenden die Albula-Strecke rauf und runter und lädt dazu Museumsbesucher in seinen Führerstand. «Mein Rekord sind neun Personen aufs Mal», sagt der Junge stolz, der pro Tag ein Sackgeld von 30 Franken verdient und seine Einsätze mit einem pensionierten Lokführer und einem Museumsmitarbeiter abstimmt. «Ich fahre aber auch, wenn nur ein einziger Gast ansteht.» Und gern auch länger als die vorgesehene Viertelstunde, «wenn ich merke, dass die Leute Bahnangefressen sind wie ich».

Schulaufgaben im Zug

Wer will, darf selber führen und erhält eine Lokführer-Schnellbleiche von Fabian. Seine Hauptklientel sind Buben, «ab und zu melden sich auch Mädchen und letzthin sogar zwei Finanzchefs der SBB». Er strahlt, als er von den beiden Herren vom SBB-Hauptsitz in Bern berichtet, «die wollten mal raus aus dem Büro und erfahren, wie das so ist draussen bei uns».

Bei uns: Das ist für Fabian die RhB, die auch durchs heimische Prättigau fährt.

Seine Familie wohnt in Klosters, gleich neben der Bahnlinie. Der Grossvater, der Neni in seinem Prättigauer Dialekt, war Streckenwärter bei der RhB, und Fabian würde fürs Leben gern Lokomotivführer werden.

Augentest und Eignungsprüfung für die Schnupperlehre hat er bestanden, «nun sollte auch der Rest klappen», sagt Fabian, der in der Schule Geschichte und Geografie mag. Zunächst absolvierte er drei Lehrjahre als Logistiker, «da ist man auf den Bahnhöfen, am Rangieren, am Gepäckladen», dann folgen zwölf Monate Spezialausbildung. Noch aber ist er nur Passagier – dies dafür ausgiebig. Kaum ist jeweils die Schulglocke um 16 Uhr 25 verstummt, stürmt der Generalabonnement-Besitzer zum Bahnhof Klosters Platz und steigt in den nächstbesten Zug, fährt nach Chur oder ins Engadin oder schnell nach Davos hinauf und wieder retour. Die Eltern lassen ihn ziehen, die Schulaufgaben macht er pflichtbewusst im Zug. Seine Gesprächspartner sind Kondukteure. Und immer wieder Lokführer, die kurz Zeit haben für einen Schwatz. «Im Führerstand zu stehen, tonnenschwere Züge zu bewegen, Verantwortung zu tragen für Passagiere und Fracht und dabei durch tolle Landschaften zu fahren» – Fabian hält inne, heftig flattern die Schmetterlinge in seinem Bauch –, «es gibt nichts Schöneres auf dieser Welt.»





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 LADINA
hotel - restaurant

Bahnhofstrasse 3
CH-7482 Bergün
Switzerland
info@hotelladina.ch
www.hotelladina.ch
Tel. +41 81 407 11 29
Fax +41 81 407 23 88

**Das herzlich familiär geführte Hotel mit feiner Küche.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.**



SRG SSR

Fotografar il code e tadlar il podcast

**CO SCHLIAR IL PROBLEM CUN ILS URS?
TAIDLAS BLER, VESAS CLER.**

RTR Radiotelevisiun
Svizra Rumantscha



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

Spezialisiert in Videos über
Schweizer Schmalspurbahnen



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

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

zentral gelegen! **graubünden**



alpingehärtet

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

Die Gärtner Graubündens.

Veranstaltungsprogramm Bahnmuseum Albula 2014

Öffentliche Führungen

Jeweils Sonntags, 6. Juli bis 7. September
10 Uhr 15.

27. Februar und 6. März um 15 Uhr 30 Uhr mit Fokussierung auf die Vermessungstechnik im Albulatunnel sowie weiteren Neuerungen in Ausstellung und Schaudapot.

Historische Bahnfahrt mit dem Erlebniszug Albula

Jeweils Sonntags,
1. Juni bis 7. September

Die Krokodil-Lokomotive Ge 6/6 zieht jeden Sonntag historische Bahnwagen durch das UNESCO Welterbe von Landquart über Chur, Bergün, St. Moritz und retour. Einstieg auch ab Bergün möglich. 1 stündiger Zwischenstopp zum Besuch des Museums (25% Rabatt für Museumseintritt)

Geführte Sonntagswanderung im Unesco-Welterbe und Führung im Museum

Jeweils Sonntags, 6. Juli bis 7. September

Entdecken Sie die Bahn-Highlights der Albulalinie an der Seite eines ortskundigen Führers und erfahren Sie mehr über das UNESCO Welterbe Rhätische Bahn.

Programm und Anmeldeinformationen gemäss www.bahnmuseum-albula.ch

Eröffnung Dauerausstellung: Bahnstrommessung RhB

Freitag, 31. Januar, 14 Uhr 30

Nicht nur zu Zeiten des Bahnbaus vor über 100 Jahren waren Ingenieure wichtig. Auch heute wird die Lastberechnung, Rückstromführung und Streustromschutz durch Ingenieurfirmen für Eisenbahntechnik wie der Firma Enotrac aus Thun ausgeführt. Die Dauerausstellung des Bahnmuseums Albula wird mit dem Thema Bahnstromversorgung erweitert.

Museumsbesuch mit ProSenectute

Dienstag, 4. März

In Begleitung unseres Museumsguides reisen Sie ab Chur bequem im historischen Speisewagen nach Bergün, inklusive Kaffee und Gipfeli. Anschliessend Besuch des Museums mit privater Führung.

Seit Jahrhunderten ist Graubünden eine Transitregion: Zu Fuss und mit Saumtieren gelangten Waren und Menschen über die Alpen. Zum Glück gibt es heute die Eisenbahn! Aber das ist gar nicht selbstverständlich. Was es alles braucht, damit wir auf Schienen ungestört das Alpenpanorama geniessen können, erfahren Sie im Bahnmuseum in Bergün.

Fahrplan und Ticketpreise gemäss www.bahnmuseum-albula.ch

Lesung Linard5 Candreia

Freitag, 7. März, 19 Uhr

Weniger bekannte Geschichten über die Albulabahn. Linard Candreia stammt aus dem Albulatunnel, ist Autor von mehreren Büchern und

lebt in Laufen BL. Er schreibt auch Geschichten über die Albulabahn. Unter anderem «Monologe der Mineure» beim Bau der Bahn und über die Reaktionen der einheimischen Bevölkerung bei der letzten Albula-Postkutschenfahrt. Ein wichtiger Teil des Leseabends wird der RhB-Legende Peter Augustin (1874–1957) gewidmet sein: über diesen originellen Mittelbündner Zugführer kursieren viele Anekdoten. Der Autor begegnet auf seinen Reisen in der Bahn immer wieder Menschen, die ihm Geschichten erzählen. Ein paar davon werden den vielversprechenden Abend abrunden.

Ostereiersuchen und Angebot für Familien

Ostersonntag, 20. April, 10 bis 18 Uhr

Zu Ostern bieten wir für Familien im Bahnmuseum Albula ein besonderes Angebot. Zum Familienpreis von CHF 25.– können sie mit Kind und Kegel auf den Spuren des Osterhasen das Museum besuchen und mit etwas Geschick ein farbiges Osterkörbchen nach Hause tragen.

Bahnmuseum Albula Bergün

Detaillierte Informationen zum Bahnmuseum Albula und zum Programm finden Sie unter: www.bahnmuseum-albula.ch

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag:
10–17 Uhr

Samstag/Sonntag und Feiertage:
10–18 Uhr

Montags und vom 17. November bis zum 11. Dezember 2014 bleibt das Museum geschlossen.

Anreise mit dem Zug: Spezialticket inkl. 10% Ermässigung auf die Bahnfahrt und den Eintritt über RailAway an allen Schaltern der RhB/SBB erhältlich.

Geschichten aus dem Bahnwagen

Ostermontag, 21. April, 15 Uhr

Ein lustvoller, schräger und generationsübergreifender Geschichtennachmittag im Bahnmuseum Albula, inspiriert durch die Seifenspender, Kiesbehälter und Vermessungsgeräte, die alle eine eigene Story haben.

Anmeldung bis 14. April an info@bahnmuseum-albula.ch

April-Hit für Senioren

Jeden Mittwoch im April

Im April profitieren Senioren jeden Mittwoch: sie können zum Preis von CHF 10.– ins Bahnmuseum (anstatt CHF 15.–). Für Gruppen empfiehlt sich eine Anmeldung und private Führung.

Reservierungen nehmen wir gerne telefonisch entgegen unter 081 420 00 06.

Internationaler Museumstag 2014

Sonntag, 18. Mai

Bähnler-Lunch im Znünickack im Büfèt für CHF 12.– und kostenfreien Eintritt für jedermann.

Workshop in der Sammlung: Thema Stellwerk

Freitag, 30. Mai, 13 Uhr 30

Am Workshop mit dem Spezialisten für Bahnsicherungsanlagen Matthias Schaufelberger erhalten Sie einen Einblick in die Eisenbahnsicherungs-technik von gestern und vorgestern. (gestern = Stellwerke wie das VES oder SIGNUM, vorgestern = Hippsche Wendescheibe).

Tag der Bahnfreunde

Sonntag, 1. Juni

Am Tag der Bahnfreunde feiern wir die Bahnkultur in Bergün zum Start in die Sommersaison. Weitere Details werden in Kürze bekanntgegeben.

Generalversammlung der Bahnmuseums Albula AG

Sonntag, 31. Mai

Für Aktionäre der Bahnmuseums Albula AG. Details gemäss www.bahnmuseum-albula.ch

Filmische Reise um die Welt mit Hagen von Ortloff

Freitag, 18. Juli, 19 Uhr

Eisenbahnromantische Vorführung auf Film: In seiner Tätigkeit als Moderator für SWR hat Hagen von Ortloff an vielen Bahnfilmen mitgewirkt. In der Filmvorführung im Eventraum des Bahnmuseums nimmt er uns mit auf eine Rundreise und zeigt seine liebsten Filme.

Kinderbuchsammlung von Hagen von Ortloff

Freitag, 19. September, 15.30 Uhr

Der Moderator Hagen von Ortloff ist leidenschaftlicher Sammler von Bahn-Kinderbüchern. Mit einer besonderen Auswahl aus seinem Fundus wird unsere Lesecke innerhalb der Kinder-tour im Bahnmuseum erweitert. Am Lesetag ist Herr von Ortloff im Museum und liest aus den verschiedenen Büchern Geschichten vor.

Besuch SLM-Archiv Winterthur

Samstag, 22. November

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) war um 1890 der grösste schweizerische Lokomotivhersteller. Das seit Fabrikgründung 1871 bestehende Archiv, ein wahres Juwel der Technikgeschichte, enthält über 100 000 technische Zeichnungen, historische Fotografien, Fabrikprospekte und Dokumente zur Firmengeschichte. Martin Cordes (Leiter Archive SBB Historic) und Archivar Christian Zellweger zeigen aus dem Fundus Pläne, Unterlagen und Dokumente zu Fahrzeugen der Rhätischen Bahn. Ein Highlight für Eisenbahnhistoriker, Modellbauer und Technikfreunde!

Teilnehmerzahl max. 20 Personen, Anmeldung an info@bahnmuseum-albula.ch





10 Jahre Bahnhof Bonaduz

..... von Christian Meyer

Die Rhätische Bahn feiert in diesem Jahr zwei Jubiläen: 125 Jahre Rhätische Bahn und 100 Jahre Linie Chur–Arosa. Ausser diesen gibt es 2014 zwei weitere: So wird der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn seinen 37. Geburtstag feiern. Nun gut, dies ist nicht so prickelnd wie ein runder Geburtstag. Jedoch bedeutet dieser Jahrestag, dass der Bahnhof Bonaduz seit 10 Jahren unter der Führung des Vereins Dampffreunde der Rhätischen Bahn steht – Eine erfolgreiche Bilanz!

.....

Damals

Im September 2004 entschloss sich der Vorstand des Vereins, den Bahnhof Bonaduz in Eigenregie weiter zu betreiben. Der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn suchte damals geeignete Räumlichkeiten, um eine Geschäftsstelle zu errichten. Bis dato wurde die Geschäftsstelle durch ein Vorstandsmitglied geführt. Der zeitliche und finanzielle Aufwand wurde jedoch schnell zu gross, um ihn in Freiwilligenarbeit zu bewältigen. Die RhB ihrerseits hat den Bahnschalter in

Bonaduz aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen und suchte nach interessierten Personen die sich im Bahnhofsgebäude einmieten würden, eventuell als Stationshalter auf Provisionsbasis. Der Vereinsvorstand sah die Gelegenheit als günstig an, die Geschäftsstelle als Selbsttragenden Teil des Vereins zu etablieren. Somit konnte im September 2004 der Schlüssel des Bahnhofs

feierlich von der RhB an den Verein übergeben werden. Die neue Geschäftsstelle ermöglichte es den Vereinsmitgliedern, den vollen Service an Reservationen und Ticketverkäufen (national und international) zu nutzen. Die Bonaduzer Bevölkerung konnte ebenfalls davon profitieren, dass der Bahnhof weiterbetrieben wurde. Leider lief nicht immer alles rund. Nicht wie zu Beginn angedacht, war die Geschäftsstelle bis 2013 nicht Kostendeckend und die Generalversammlung des Vereins hatte entschieden, das Vereinsvermögen nicht zur Kostendeckung der Geschäftsstelle zu nutzen. Als die Geschäftsstelle Bahnhof Bonaduz 2011 wiederholt ein 5stelliges Minus erwirtschaftete, musste der Vereinsvorstand deshalb handeln. Die Öffnungszeiten wurden gekürzt und die Gemeinde wurde erfolgreich angefragt, die Aufrechterhaltung dieses Service public in ihrem Ermessen zu unterstützen. Auch mit der Rhätischen Bahn wurden bessere Rahmenbedingungen ausgehandelt. All diese Massnahmen haben zu einer deutlich besseren Wirtschaftlichkeit des Bahnhofs geführt.

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

Heute und morgen

Mit Stolz durfte der Vereinsvorstand Ende 2013 zur Kenntnis nehmen, dass die Geschäftsstelle nach gut 10 Jahren nun kostendeckend ist und den Verein nicht mehr finanziell unnötig belastet. Ein guter Kundendienst für die Vereinsmitglieder und für die Bevölkerung ist dem Vorstand sehr wichtig. Der Bahn-

hof und auch der Billettschalter sind sehr gut frequentiert. Die Geschäftsstelle entlastet den Vereinsvorstand sehr, vor allem auch im Ausblick auf die kommenden Jahre. Denn wie auch andersorts sind historische Fahrten in Graubünden sehr gefragt und erleben einen Aufschwung. Daher wird das Fahrtenprogramm in den folgenden

Jahren eher ausgebaut denn eingeschränkt. Der Verein und die Geschäftsstelle haben das Ziel, den Bahnhof Bonaduz als Kompetenzzentrum für nostalgische Fahrten in Graubünden weiter zu etablieren. Zu diesem Zweck wird die Geschäftsstelle auch innerhalb *historic RhB* immer wieder thematisiert und auch genutzt.



linke Seite:

Die «Dampffahrt Surselva» 17. Februar 2013 in Sumvitg-Cumpadials.

diese Seite:

Grossandrang bei der Dampffahrt mit dem Kinderkondukteur «Clà Ferrovia» (Marius Tschirky) und dem Bündner Liedermacher Linard Bardill (kleines Bild, mit roter Mütze) sowie der Dampflokomotive G 4/5 Nr. 107 «Albula» im April 2013 in Thusis.

Fotos Christian Dörsam
www.cla-ferrovia.ch (kl.Bild)



Wie können Sie unsere Ziele unterstützen?

- Als Reiseführer auf unseren Nostalgiezügen
- auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souvenirshop einkaufen
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA)
- 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

Bahnkultur und Erbewelten

Durch die Hilfe der Geschäftsstelle konnte 2013 ein sehr erfolgreiches «Dampfjahr» durchgeführt werden. Sämtliche Dampffahrten, welche die RhB und der Verein organisierten, wurden von den Gästen sehr geschätzt und sehr gut besucht. Alle Skeptiker, welche dem alten «Schrott» wenig abgewinnen können, wurden eines Besseren belehrt. Zwei von drei Sonderfahrten waren ausverkauft. Die historischen Fahrzeuge auf den einzigartigen Strecken in unserer wunderschönen Landschaft sind immer noch und immer mehr ein Erlebnis, das gross und klein fasziniert.

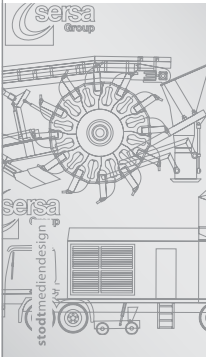
Der Weg ist das Ziel

Dieser Satz muss den Organisatoren von nostalgischen Sonder- und Themenfahrten eine Verpflichtung sein.

www.sersa-group.com

Kompetenz und High-Tech

Mit SERSA sicher ans Ziel



Ihr kompetenter Bahntechnik-partner

Kontakt International
+41 (0)43 322 23 00

Kontakt Schweiz
+41 (0)43 322 23 23

Kontakt Deutschland
+49 30 565466-0

Kontakt Niederlande
+31 75 6124081

Kontakt UK
+44 (0)1904 479 968

Kontakt Kanada
+1-613-923-5702

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 Maschinentech-nologie trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz in allen Spurbereichen bei.

Fordern Sie uns heraus!

info@sersa-group.com
www.sersa-group.com



Ein Unternehmen der
Rhomberg Sersa Rail Group



Feinst gefertigte Postwagen in Messing

Erhältlich als

- Z 301 und 303 in rot (LD und RhB)
- Z 301 und 303 in grün (RhB)
- Z 302 und 303 in grau (Chur-Arosa)



MODELLBAU **ASOA**
ATELIER Exklusivvertretung Schweiz

www.mbapiro.ch

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



Zuverlässigkeit über Generationen

Seit über 130 Jahren verarbeiten wir mit Begeisterung Stahl in Produkte, die dem Menschen Mobilität und Schutz bringen.



Donatsch Söhne AG | Hauptquartier: Val 1 3000 Sarnen | Tel. +41 308 85 81 | Fax +41 308 85 82
info@donatsch-ag.ch | www.donatsch-ag.ch

SCHIENEN-

Schneeräumung

Unsere Produkte sind weltweit einsetzbar und weltweit führend.

ZAUGG AG EGGIWIL, CH-3527 Eggwil
Tel. ++41 (0)24 491 81 11, Fax ++41 (0)24 491 81 71
www.zaugg-ag.ch, info@zaugg-ag.ch



Bahnhoffest 2007 in Bonaduz mit der G3/4 Nr. 1 «Rhätia».

In Zeiten von Trassenpreisen, Trassenauslastung, Fahrplanstraffung, Fahrzeitenkürzung und Serviceabbau muss die Geschichte auch in Zukunft ihren Platz haben. Auch früher war es nicht immer einfach, Platz für Veteranen zu haben, aber es wurde immer ein Weg gefunden. Die Rhätische Bahn, *historic RhB* und die einzelnen Vereine haben eine wichtige Verpflichtung gegenüber der Allgemeinheit, das bahnhistorische Erbe zu schützen, zu erhalten und erlebbar zu machen.

Das kulturelle Erbe der Rhätischen Bahn ist auch ein touristischer Faktor,

der nicht unterschätzt werden darf. In Zeiten von touristischer Neuausrichtung, von abgelehnten olympischen Spielen und immer schneeärmeren Wintern muss sich jeder Touristiker neu besinnen auf vorhandene Stärken und Attraktionen.

Dem *Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn* und seinen gut 300 Mitgliedern im In- und Ausland ist es ein zentrales Anliegen, das Erbe der Industrialisierung und aus dem Beginn des Alpentourismus zu schützen und erlebbar zu machen. Zu diesem Zweck engagiert sich der Verein in der Organisation, der

Durchführung und der Betreuung der Sonderfahrten im Kanton Graubünden. Helfer betreuen den Barwagen und den Speisewagen in den nostalgischen Zügen in Freiwilligenarbeit, helfen mit, den Unterhalt und Revisionen von Fahrzeugen durch den *Club 1889* zu finanzieren.

Der Verein organisiert für seine Mitglieder nostalgische Fahrten, um die Kameradschaft und den Austausch zwischen seinen Mitgliedern zu fördern und die Bahnkultur auch unseren Kindern und Kindeskindern erfahrbar zu erhalten.



Bahnhoffest 2007 in Bonaduz mit verschiedensten Attraktionen.

Fotos Christian Dörsam

Unser Extrazug mit der historischen Lok Ge 4/4 603 «Badus» von 1947 und zwei Glacier-Express-Wagen. Gerne vertreten sich die Freunde der Schmalspurbahnen bei jeden Halt die Füsse, fachsimpeln und fotografieren.



25 Jahre Thusner Eisenbahnfreunde

..... von Riccardo Keller

Bereits seit einem Vierteljahrhundert besteht in Thuisis der Verein Freunde der Schmalspurbahnen (FdS). Der Verein ist dem Dachverband historic RhB angeschlossen und hat sich zum Ziel gesetzt, mit Gleichgesinnten Exkursionen zu Bahntechnik, Reisen mit den schweizerischen Schmalspurbahnen und Modellbaukursen für Einsteiger und Fortgeschrittene anzubieten sowie qualitativ hochstehende Modulanlagen nach dem Vorbild der RhB zu bauen.

.....

Fahrt ins Blaue

Ein eiskalter Samstagmorgen im März. Während über dem Bezirkshauptort Thusis langsam die Sonne die schneebedeckten Dächer mit ihren Strahlen zu glitzern bringt, finden sich am Bahnhof bereits einige Bahnfans ein. Sie sind Mitglieder der Schmalspurfreunde und haben an diesem 2. März 2013 eine besondere Reise vor sich. Zum 25.-Jahr-Jubiläum offerierte der Verein seinen Mitgliedern eine «Fahrt ins Blaue», wie es auf der Einladung so schön hiess. Wohin? Das war Überraschung.

Als schon ein Grossteil der Teilnehmer bereitstand und wartete, kam die erste Überraschung des Tages angefahren: Die Ge 4/4 I, 603, mit dem Taufnamen

«Badus» und zwei Glacier-Express-Panoramawagen der dritten Serie am Zughaken. Dies war eine nicht alltägliche Komposition für die Ausflugsfahrt. Die Freude war allgemein gross, drohte diesen 1947 gebauten Loks doch bereits die Ausmusterung. Damals vor 65 Jahren galten diese Loks als erste Drehgestelllokomotiven der RhB. Dank den guten Erfahrungen, die man damit gemacht hatte, entwickelte man zehn Jahre später auch die Ge 6/6 II nach dem gleichen Muster. Während letztere bis heute in etwa die originale Form behielt (ohne Stirntüren), verpasste man den Ge 4/4 I in den Achtziger- und Neunzigerjahren ein Facelifting und ersetzte die alten, runden Frontpartien durch neue. Dieses Facelifting wurde übrigens in der bahneigenen Hauptwerkstätte geplant und durchgeführt.

Kaffee, Gifeli und gute Laune

Nun aber zurück zum sonnigen Märztag. Bald hatte jeder seinen Sitzplatz in den komfortablen Wagen gefunden und der Zug stand bereit zur Abfahrt. Dank der Mischung aus historischer Lok und modernen Wagen hielt für jeden Geschmack etwas bereit. Das typische Klacken des Stufenschalters erklang und die Fahrt ins Blaue begann. Von Thusis erst in Richtung Filisur ging die gemächliche Reise, bei der

auch das leibliche Wohl nicht zu kurz kam. Schliesslich kam die gut gelaunte Gruppe erst einmal in Genuss von frisch gebrühtem Kaffee oder Tee und Gifeli.

Immer wieder mythisch

Während der Fahrt gab es wohl kaum jemanden, der nicht in einem Gespräch über Alltagsfragen oder Fachsimpeln über die Bahn mitredete. Man hatte sich teils lange nicht gesehen und so gab es einiges an Neuigkeiten auszutauschen. Die Fahrt führte durch die Schinschlucht vorbei an Sils und Solis nach Tiefencastel. Die Überquerung des Solisviaduktes, der höchste Viadukt der Albulabahn, war besonders dieses Mal ein spezieller Moment, an dem so mancher Fotoapparat gezückt wurde – nicht nur im Zug sondern auch auf der gegenüberliegenden Strassenbrücke. Irgendwie, so scheint es, gibt's die Fotografen, welche über jede Sonderfahrt zu jederzeit Bescheid wissen. Weiter gehts auf der über 100-jährigen Strecke zum ebenso nennenswerten Landwasserviadukt, bei dem auch ein alteingesessener Bahnfan gerne innehält und zum Fenster hinausschaut. Die Einfahrt in den Tunnel scheint hier richtig mythisch. Bald schon erreichte man Filisur auf Gleis 3. Hier war der Fahrtrichtungswechsel angesagt, ver-

bunden damit das Umfahrungsmanöver mit der Lok. Für alle Bahnfans, mit oder ohne Fotoapparat, ein absolutes Muss!

Auf nach Davos

Kurze Zeit später setzte man die Reise durch die tief verschneite Zügenschlucht in Richtung Davos fort. Diese 1909 eröffnete Stichlinie, auch Unterschnitt genannt, hat ihren ganz besonderen Reiz. Lange Tunnels und oftmals spektakuläre Brückenbauten verleihen der Linie das gewisse Etwas. Dazu zählt ganz sicher der 89 Meter hohe Wiesenerviadukt, die höchste Brücke der RhB. Aber auch der lediglich zehn Meter lange «Bärentritt», der, eingekleimt zwischen zwei Tunnelportalen, einen Wasserfall überquert, ist eine ganz besondere Attraktion auf dieser Linie. Während der mit vielen Kunstbauten bestückte Teil bereits in Davos Monstein zu Ende ist, folgt danach eine gemächliche Reise entlang der Landwasser hinauf nach Davos.

Im weltbekannten Kurort angekommen, hiess es, eine Stunde Pause einzulegen. Da man kurz vor Mittag eintraf, zog es viele in die benachbarten Restaurants zu einem weiteren Imbiss oder zu einem Spaziergang durch das in der Wintersaison international und städtisch wirkende Davos. Trotz des einschneidenden Bahnhofumbaus gab es für den Bahnfan die Gelegenheit, die interessanten Betriebsabläufe digital festzuhalten. Gerade in der Phase des Umbaus und des Winterfahrplans mit den verkehrenden Sportzügen werden immer wieder interessante Betriebsabläufe und das Können der Fahrdienstleiter unter Beweis gestellt.

Gleichgesinntes Bahnpersonal

Nach der Mittagszeit ging die Reise dann weiter. Bei strahlend schönem Winterwetter eilte der Zug von Davos hinunter in Richtung Klosters. Auf diversen Kreuzungshalten ergab sich während des ganzen Tages immer wieder die Gelegenheit, auszusteigen und Fotos zu schiessen oder auch mal mit dem Zugpersonal ein Schwätzchen zu halten. Die Stimmung im Zug hätte besser nicht sein können und nicht selten wechselte man gar die Plätze, um auch mit anderen Bekannten noch das Neuste auszutauschen. Die Reise führte durchs Prättigau hinunter durch die Klus nach Landquart. Von da aus durch das Churer Rheintal über Chur nach Thusis. Unterwegs galt es nun, den Nachmittagsimbiss zu ver-

zehren. Mit einer Auswahl an Snacks und einem Glas gegorenem Traubensaft oder Süsswasser wurde wohl jeder kleinere oder grössere Hunger gestillt. Übrigens hatte der Zug sogar seinen eigenen Zugbegleiter. Christian Dörssam, ausserdem Mitglied im Verein Dampffreunde der RhB, hatte die einzigartige Aufgabe, den Ausflugszug zu



Gruppenbild der Freunde der Schmalspurbahnen vor passender Kulisse.



begleiten und bei Fragen Red und Antwort zu stehen. Der Mitarbeiter vom Bahnmuseum Bergün, Gion Caprez, durfte die Lokomotive über die ganze Strecke führen. So fand man auch unter dem Zugpersonal Gleichgesinnte.

Generalversammlung und Znacht

Am späteren Nachmittag erreichte unser Zug Thusis. Der Zug wurde abermals umfahren und die nun leere Komposition machte sich auf den Heimweg nach Landquart. Ebenfalls auf den Heimweg machten sich all jene Personen, die nicht an der anschliessenden Generalversammlung teilnahmen. Im schönen Konferenzzimmer unter dem Dachstock fanden sich die Mitglieder zur Jubiläums-Generalversammlung ein. Traktanden und Wahlen wurden zügig behandelt, so dass die Gemein-

schaft genügend Zeit hatte, die künftige Ausrichtung der Modulbaugruppe zu besprechen. Job, Freizeit, Zeitbudget und Nachwuchsförderung beschäftigt nicht nur Sportvereine, Parteien und Musikgesellschaften, auch die Freunde der Schmalspurbahnen sind davon betroffen. Dies auch ein Grund, dass die Modellbautätigkeit nicht in

dem gewünschten Rahmen durchgeführt werden kann, wie ursprünglich vorgesehen. Neue Ideen und Elan sind gefragt. Dies ist und bleibt eine Herausforderung für das Vereinsvorstand für die kommenden Jahre. Begleitet von der herrlichen Aussicht über Thusis hinüber ins Domleschg, wurden die Teilnehmer zu einem Apéro und dem Nachtessen eingeladen. Wie immer entstanden dabei sehr interessante Gespräche. An einem Tisch konnte unter anderem erfahren werden, weshalb gegen Ende der 1970er Jahren noch Gussbremsklötze eingesetzt wurden anstatt die Scheibenbremsen zu fördern oder wie die komplexe Finanzierung von Bahn+Bus 2000 zu Stande kam. Für interessante Gespräche ist man bei den Freunden der Schmalspurbahnen immer auf dem richtigen Sitzplatz!





Der Extrazug zur Generalversammlung 2013 in Guarda.

Bilderreihe unten:

1

Die neue Überhitzer- und Einströmröhre in der Rauchkammer der Heidi.

2

Eine frisch montierte Kolbenstange und ein Lineal der Antriebssteuerung.

3

Verkabelung eines neu hergestellten Petrollampenimitats am F 4004.

Heidi, der Gepäckwagen und Scuol

..... von Armin Brüngger

Im letzten Vereinsjahr hat die Gruppe Samedan des Club 1889 obgenannte drei Schlagworte wohl am meisten beschäftigt – Ein kurzer, bebildeter Rückblick.

.....

Dampflok «Heidi»

Mit Elan haben wir in der Betriebswerkstätte in Samedan an der RhB-Dampflok Nr. 11 «Heidi» von 1902 gearbeitet. Besonders unseren «Veteranen» Emil Stapfer, Albert Eugster, Ulrico Schmid und Hans Stumpf haben wir es zu verdanken, dass die Arbeiten an der «Heidi» im Sommer 2013 recht weit vorangekommen sind. Alle bisher fehlenden

Lokteile wurden aufgearbeitet, z.T. überdreht und den neuen Bedürfnissen angepasst:

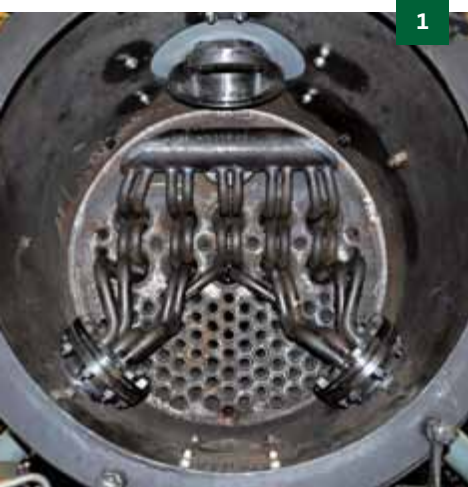
- Der Öltank wurde innen entrostet und eingeölt.
- Die für den Lokantrieb zentralen Kolbenstangen hat die Werft der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees in Luzern geliefert. Es mussten alsdann die bestehenden Kreuzköpfe an die Stangen angepasst und die Kolbenstangen selber eingebaut werden.
- Die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM in Winterthur lieferte die überhitzer und die Einströmröhre zu den Dampfzylindern und baute sie vor Ort ein.

- Die Lineale der sichtbaren Antriebssteuerung konnten im Anschluss an diese Arbeiten montiert werden.

Gepäckwagen F 4004

Unser neues Bijoux, der Gepäckwagen F 4004 von 1899 strebt seiner Vollendung zu:

- Der Wagen wurde von Robert Reich fast fertig beschriftet
- Zurzeit wird an der elektrischen Ausrüstung des Wagens gearbeitet
- Er erhält neben der Dampf- auch eine elektrische Heizung und wie der C 2012 ebenfalls Petrollampenimitate
- An den Stirnseiten fehlen nur noch die unschönen, aber von der RhB geforderten Faltenbälge



1



2



3



Der grün lackierte und neu beschriftete F4004 in der Betriebswerkstätte Samedan; die Fenster fehlen noch.

Bilderreihe unten:

4

«Unser» Zug mit «Bernina-Krokodil» und den gelben Wagen «Mesolcines» und «Bucunada» in Scuol.

5

Rückführung unseres Zuges von Scuol im Bahnhof von Ardez.

Zweimal in Scuol

Scuol war uns 2013 zweimal eine Reise wert. Am 13. April 2013 konnten wir wie jedes Jahr mit einem attraktiven historischen Extrazug zu unserer Generalversammlung mit rund 120 Teilnehmern ins Unterengadin fahren. Für diesen Zug hatten wir ursprünglich die Lok Ge 2/4 Nr. 222 von 1913 vorgesehen, welche gerade ihren 100. Geburtstag feiern konnte. Leider gelang der RhB die Heraussetzung der Höchstgeschwindigkeit von 30 auf 40 Stundenkilometern nicht innert nützlicher Frist. Deshalb «mussten» wir die dafür um so «originalere» Ge 4/6 Nr. 353 «Oerlikoneri» von 1914 einsetzen.

Am 29. und 30. Juni war für uns die Teilnahme am grossen Jubiläumsfest «100 Jahre Bever-Scuol» angesagt. Zusammen mit den *historic-RhB*-Vere-

nen *Dampffreunde der Rhätischen Bahn* und *Pro Salonwagen RhB* galt es, auf der gleisseitigen Rampe beim stolzen Güterschuppen von Scuol-Tarasp einen gemeinsamen, grossen Souvenirstand zu betreiben. Zu unserer Freude konnten wir unsere restaurierten RhB-Fahrzeuge auf dem Gleis einem interessierten Publikum zeigen, was uns ebenfalls die Gelegenheit bot, in unserer «Bucunada» Durstige und leicht Hungrige zu bewirten. Als ganz besonderer Leckerbissen war da auch zum ersten Mal unser 2010 fertig restauriertes «Bernina-Krokodil», die Ge 4/4 Nr. 182 von 1928 in Scuol. Dabei haben viele Einheimische nicht gemerkt, dass das *nicht* das Krokodil war, das früher immer in Scuol zu bestaunen war! Zahlreiche Bahnfreunde haben aber festgestellt, dass wir etwas abseits unsere frisch re-

staurierte Hippsche Wendescheibe auf einem Niederbordwagen präsentiert haben. Die Überfuhr unseres historischen Rollmaterials erfolgte am Vortag mit dem Oldtimer-Triebwagen ABe 4/4 Nr. 501 von 1939.

Der Wermutstropfen

Gerade in Bezug auf das «Bernina-Krokodil» gibt es aber auch einen Tropfen Wermut. Besonders unsere Mitglieder der Gruppe Poschiavo finden es schade, dass ihre Lok 2013 nur gerade für die Schau-Dampfschleuderrfahrten auf dem Bernina und einmal für einen Pullman-Zug nach Tirano eingesetzt wurde. Die übrigen Mitglieder warten sehnsüchtig auf die angekündigte Wagenhalle von Samedan, damit die geliebten Wagen endlich trocken eingestellt werden können.



4



5



In saftigem Frühlingsgrün geniessen die Fahrgäste den Aufenthalt im Bahnhof Leggia.

Foto Lucca Projer



Die verlorene Bahn im Misox

..... von Lucca Projer

Es hat nicht sollen sein – Nach 106 Jahren verschwand 2013 das letzte Stück Bahn im bündnerischen Misox. Bauland wiegt offenbar mehr als eine nostalgische Touristenattraktion. Der Abschied von der Bahn vollzieht sich still. Grund für einen letzten Gruss an die ehemalige Bellinzona-Mesocco-Bahn!

.....

Abfahrt in Castione

Im Bahnhof Castione Arbedo steht an einem Sonntagmorgen ein Zug der Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT) zur Abfahrt bereit. An der Station hat sich eine grosse Kolonne aus mehreren Dutzend Familien, Ausflüglern und Eisenbahnbegeisterten gebildet, die von weither gekommen sind, um dieses spezielle Bahnerlebnis auf keinen Fall zu verpassen. Kurz vor der Abfahrtszeit ist dem SEFT-Personal aufgefallen, dass nicht alle Fahrgäste im bereitgestellten Zug Platz haben werden. Mit einer gehörigen Portion ausgelassener südländischer Mentalität wird spontan entschieden, einen weiteren Zweiachswagen anzukoppeln. Dadurch verzögert sich die Abfahrt des Zuges zwar um einige Minuten, doch scheint das niemanden zu stören. Während der Reise entsteht ohnehin das Gefühl, die Zeit sei bei dieser Bahn in den letzten 50 Jahren stillgestanden.

Der alte Eisenbahntakt

Nun setzt sich der Triebwagen der ehemaligen Biasca-Acquarossa-Bahn langsam in Bewegung. Das ganze Fahrzeug beginnt zu vibrieren und das charakteristische Brummen der Getriebe ist im ganzen Abteil zu hören.

Nach einer Weile betritt der Billettkontrolleur in Uniform von anno dazumal das Abteil. Er kontrolliert mit einem freundlichen Lächeln im Gesicht die schönen Kartonbillette von jung und alt. Die Gleise sind alt. Die kurz aufeinanderfolgenden Gleisverbindungen

schlagen den ach so bekannten, typischen Eisenbahntakt. Ein schrilles Quietschen und Rumpeln zeigt an, dass der Zug soeben in die nächste Kurve gefahren ist.

Eine Reise wie im Dschungel

Beim Reisepublikum entsteht der Eindruck, als fahre der Zug durch einen Dschungel, da die Strecke stellenweise stark eingewachsen ist. Schaut man unbedacht aus dem Fenster, peitschen einem während der Fahrt Äste ins Gesicht! Ab und zu muss der Zug anhal-



Fotos Lucca Projer



ten, und die Fahrgäste müssen warten, bis das Personal heruntergefallene Äste vom Gleis entfernt hat. Danach kann die Fahrt im gemütlichen Tempo von 20 bis 30 Kilometern pro Stunde weitergehen. Am Fenster ziehen wunderschöne Landschaften vorbei. Nach etwa zehn Minuten treffen wir in der Station San Vittore ein. Hier können Bahnfoto­grafen schnell aussteigen und ein Foto des Zuges machen. Um in das Dorf Roveredo zu gelangen, muss der Zug über eine elegante alte Steinbrücke fahren. Hier hielt früher jeweils am 1. Mai der erste Zug am Morgen für einige Minuten, damit das Misoxer Bahnpersonal vom Zug aus die besten Fische fangen konnte... Nach der Durchquerung des Dorfes wechselt das Gleis über eine gleichartige Brücke wieder auf die andere Talseite. Nach der Station von Grono wird die Kirche von Leggia sichtbar.



Die Krux mit der Steigung

Der Triebwagen mit einer Leistung von nur 380 Pferdestärken – etwas mehr als ein modernes Auto heute – ist nun mit seinen drei Anhängewagen reichlich gefordert. Es kann vorkommen, dass seine Räder zu schleudern beginnen. Der ganze Triebwagen beginnt dann wie wild zu zittern und kommt nicht mehr vom Fleck. Da hilft meist nur retour zu fahren und von neuem Anlauf zu holen. Um verschmorte Motorwicklungen zu verhindern, werden in Leggia zwei Wagen abgehängt, damit der Triebwagen die letzte grosse Steigung zur Endstation Cama hinauf meistern kann. Die Leute in den hinteren Wagen müssen für die Weiterfahrt warten, bis der Triebwagen nach Cama gefahren ist, den einen Wagen abgehängt hat

und wieder nach Leggia zurückgefahren ist, um sie zu holen. Nach etwas mehr als einer halben Stunde für 13 Kilometer treffen alle Reisenden trotzdem oder gerade deshalb zufrieden in Cama ein.

In Cama besuchen viele eines der drei lauschigen Grotti, die gerade oberhalb des Bahnhofs im bewaldeten Hang zu finden sind. Sie bieten feine Polenta, würzige Fleischspezialitäten und einheimische, perlige Gazosa feil.

Wanderweg auf Bahntrasse.

Früher ist die Strecke von Cama bis nach Mesocco weitergegangen. Nachdem der Personenverkehr auf der ganzen Linie von Bellinzona nach Mesocco 1972 eingestellt worden war, zerstörte ein schweres Unwetter 1978 den oberen

Streckenteil. Darauf liess die Rhätische Bahn die Gleise entfernen, weil sich ein Instandstellung nicht mehr lohnte. Auf dem ehemaligen Bahntrasse wurde ein pittoresker Wanderweg von Mesocco zum Buffalorawasserfall angelegt. Dieser führt über mehrere Brücken, vorbei am mittlerweile als Bibliothek genutzten Stationsgebäude von Soazza und durch drei Tunnels. In diesen lässt sich bei Regenwetter übrigens wunderbar eine Wurst grillieren...

Rückgang des Güterverkehrs

Auf dem unteren Abschnitt von Castione nach Cama führte die RhB vorerst dank dem Stahlwerk Valmoesa noch reichlich vorhandenen Güterverkehr weiter. Dazu setzte sie vor allem den 1958 erbauten Triebwagen 491 und

Der «Appenzeller»-Triebwagen auf dem eleganten Viadukt bei Roveredo.

Foto André Knörr

Ehemaliger Roll­schmel­transport beim Stahlwerk Valmoesa 1986.

Foto Peter Pfeiffer





Schuler Bücher
— lesen - hören - sehen

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

Grabenstrasse 9, 7000 Chur Bahnhofplatz 3, 7000 Chur
Tel. 081 252 11 60 Tel. 081 253 11 70
office@schulerbuecher.ch bahnhof@schulerbuecher.ch

www.schulerbuecher.ch



PHÜGI 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.




**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
Tenuta La Gatta, via Gatta 33, I-23030 BIANZONE (SO)
office@triacca.com · www.triacca.com



★★★★
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

«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

einen ehemaligen Triebwagen der Appenzellerbahn ein. 1987 musste das Werk leider schliessen. Damit gingen auch die Tonnagen im Bahngüterverkehr schlagartig zurück. Trotzdem führte die RhB den Verkehr noch einige Jahre weiter.

Die SEFT hält die Fahne hoch

1995 organisierten erstmals ein paar Freiwillige wieder öffentliche Fahrten mit Personentransport, und zwei Jahre später stattete sogar die älteste Dampflok der RhB, die «Rhätia», der Linie einen Besuch ab. Im Jahre 2003 trennte sich die RhB endgültig von der Linie. Seither wird sie von einem Team motivierter Fronarbeiter der SEFT weiterbetrieben. So verkehrten während 18 Jahren an mehreren Sommersonntagen öffentliche Sonderzüge, die Besucher aus ganz Europa ins Misox lockten.

Neuer Dorfkern und Bauland

Doch damit soll nun Schluss sein. Einerseits weil das Land, auf dem die Bahn fährt, den Gemeinden gehört, darf die Bahn dieses nur solange nutzen, wie ihre Betriebskonzession gültig ist. Andererseits weil alle Eigentümergemeinden dieses Land lieber für neue Immobilien und Strassen verwenden. In Roveredo wird die A13 rückgebaut, weil das Dorf eine neue Umfahrung erhält. Die Bahn verläuft neben der Autobahn, deshalb musste der geplante neue Dorfkern unter Berücksichtigung der Bahnlinie umgestaltet und eine neue Strassenunterführung erstellt werden. Aus diesen Gründen stellt sich die Gemeinde gegen die Bahn und argumentiert mit hohen Kosten. Es ist aber anzumerken, dass der Touristikbetrieb der letzten 18 Jahre ohne einen einzigen Franken an Steuergeld-



ern ausgekommen ist, und der Abbau des Bahntrassees ein Vielfaches mehr kostet als eine zeitgemässe Ortsdurchfahrt durch Roveredo. Die Kosten muss so oder so der Steuerzahler übernehmen. In Cama stehen die Dinge nicht besser. Obwohl die Museumsbahn dem Dorf und insbesondere dem dortigen Gastgewerbe jedes Jahr von Juli bis Oktober jährlich zwischen 1000 und 2000 Besucher beschert hat, haben sich auch die dortigen Behörden gegen die Bahn entschieden. Sie möchten die Bahnanlagen für neue Überbauungen verwenden.

Das Ende der Konzession

So ist es leider dazu gekommen, dass alle Gemeinden beim Kanton Graubünden den vorzeitigen Entzug der Betriebskonzession verlangt haben und dabei vom Kanton Graubünden und

vom Bund unterstützt wurden. Der Entscheid des Bundesrates war Anfang 2014 noch ausstehend. Das Bahntrassees wird voraussichtlich 2014 abgebrochen. Die wertvollen Museumsfahrzeuge müssen im Depot von Grono hinterstellt werden.

Das Ende der Bahn

Die Mitglieder der SEFT haben deshalb am 27. Oktober 2013 offiziell zum letzten Mal öffentliche Fahrten zwischen Castione-Arbedo und Cama, dem letzten Teilstück der ehemaligen Bellinzona-Mesocco-Bahn, durchgeführt. Hunderte von Eisenbahnfans sind nochmals gekommen, um von der alten Bahn Abschied zu nehmen. So endet mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit das Kapitel der Eisenbahn im Misox, die ursprünglich gemäss den Planern über den San-Bernardino-Pass nach Thuisis hätte verlängert werden sollen, nach 106 Jahren leise und unspektakulär. In Graubünden wird zum ersten Mal eine Eisenbahnstrecke vollständig abgerissen.

Es ist aus meiner Sicht traurig, dass es im Misox nicht möglich war, den Freiwilligeneinsatz der SEFT-Mitglieder zu würdigen und mit ihnen zusammen nach einer Lösung für eine feine Touristenbahn zu suchen, so wie das bei der Museumsbahn Blonay-Chamby am Genfersee oder beim Wälderbähnle im Vorarlberg der Fall war. Vielleicht war das eine vertane Chance.

Quellen:

- Eisenbahnamateure
- ProBahn Schweiz, Ausgabe Februar 2012
- Gespräche mit SEFT-Mitgliedern

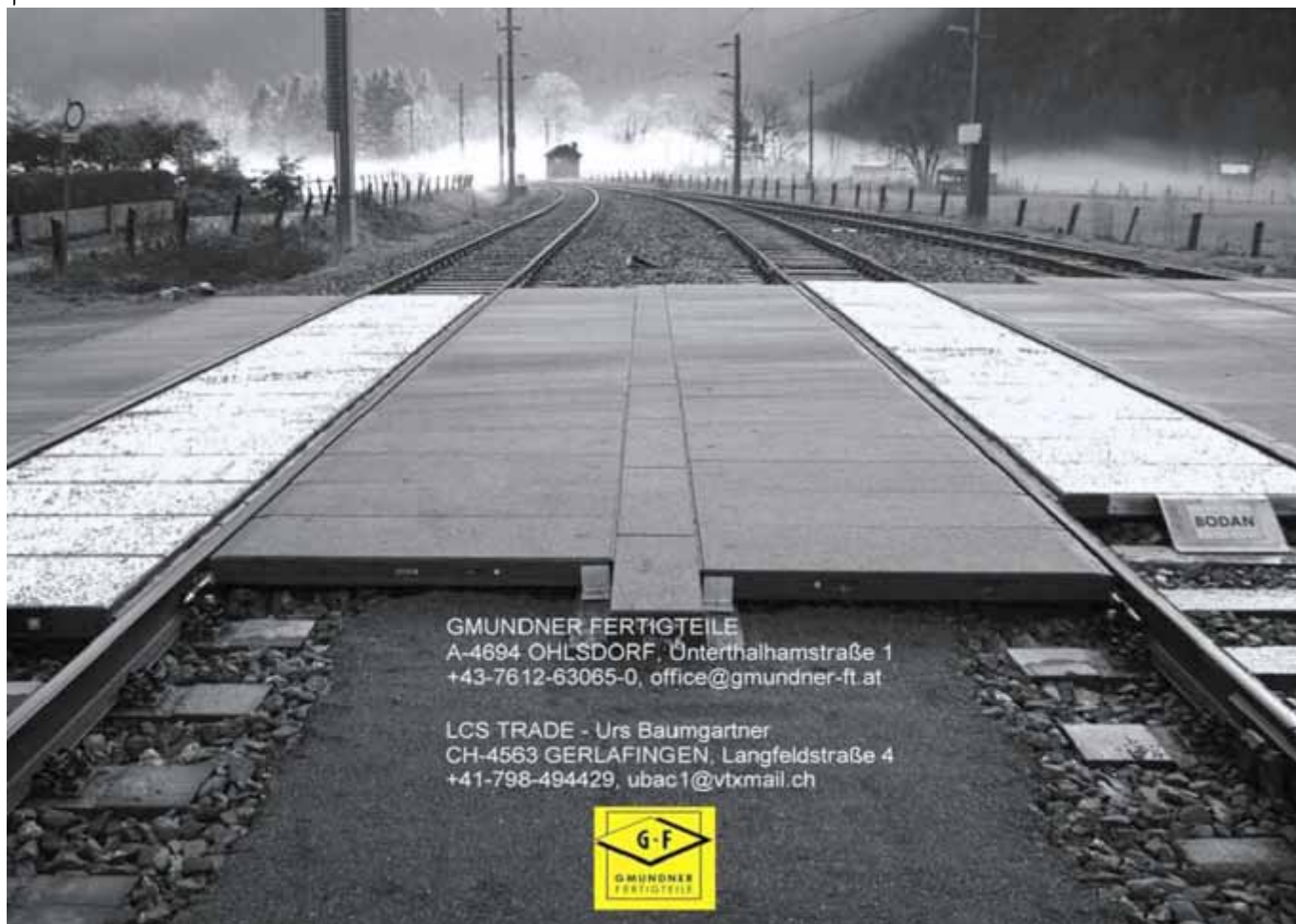
Ein originaler Bellinzona-Mesocco-Bahn-Triebwagen im Personenzug-Einsatz der 1960er Jahre.

Foto Karl Meyer

Rangiermanöver In Castione Arbedo: SEFT-Mitglieder stossen einen originalen Bellinzona-Mesocco-Bahn-Wagen ins Abstellgleis.

Foto Lucca Projer





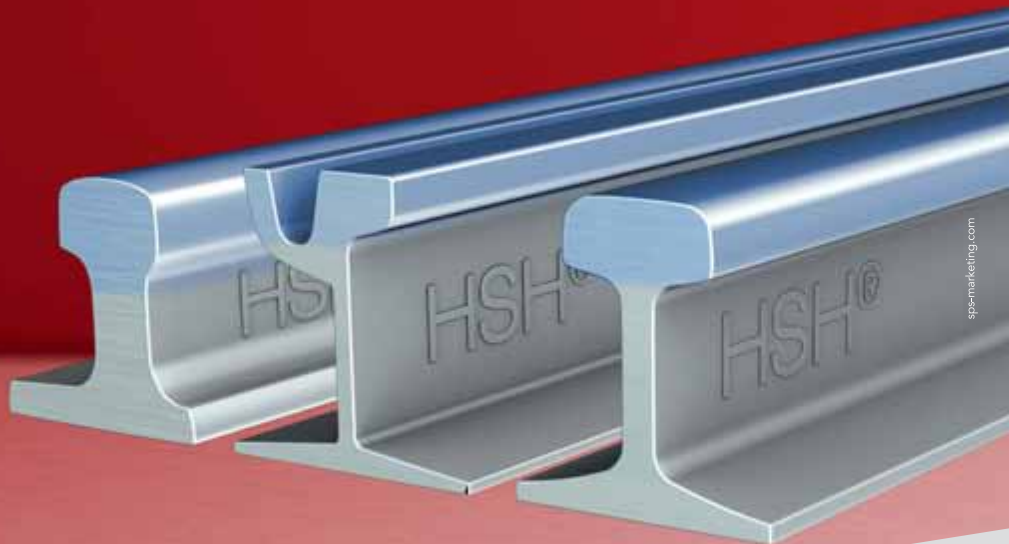
GMUNDNER FERTIGTEILE
A-4694 OHLSDORF, Unterthalhamstraße 1
+43-7612-63065-0, office@gmundner-ft.at

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



Wärmebehandelte Premiumschienen von voestalpine:

Intelligent Kosten sparen.



HSH® Höhere Leistung – geringere Kosten



Good news vom Landwassertal

..... von Koni Zingg und Andreas Palmy

Die IG Zügen-Landwasser unterstützt den Wander- und Erlebnistourismus unter Einbezug der Rhätischen Bahn. 2013 gabs dazu erfreuliche Neuigkeiten.

.....

Endlich wieder «gute Aussichten»

Im Bernina- oder Glacier Express beginnen viele Lautsprecherdurchsagen mit «Wir fahren...». Daraufhin positionieren sich Reisende, meist bewaffnet mit Foto- oder Filmapparat, links und rechts an den Panoramafenstern. Nur dass links und rechts dann oft hochgewachsene Bäume vorbeiziehen. So z. B. beim Schmittentobelviadukt, gefolgt vom dunklen Zalaint-Tunnel. Dann erscheint plötzlich und unverhofft die wohl bekannteste Brücke der RhB, der Landwasserviadukt. Die Fotografierenden müssen schnell reagieren, um noch ein Bild in den Kasten zu bekommen! «Schade, das ging für mich zu schnell» oder «ich stand auf der falschen Seite» hört man deshalb oft nach der Einfahrt in den Landwassertunnel. Oder besser gesagt hörte, denn im Winter/Frühjahr 2013 passierte etwas. Die in die Jahre gekommenen und hochstämmigen Bäume links und rechts der Bahn vom Schmittentobelviadukt bis zum Landwasser wurden durch Mitarbeiter der RhB und Forstleute gefällt und abtransportiert.

Neben der Sicherheit für den Bahnbetrieb konnte damit gleichzeitig die Aussicht für die Reisenden erhöht werden – so wie früher. Nicht nur der gemauerte Schmittentobelviadukt ist jetzt für den Fahrgast wieder erkennbar, auch

der Landwasserviadukt ist von weitem her aus dem Zug zu entdecken. Der Fotograf freut sich jetzt über das gut gelungene Erinnerungsbild auf seiner Bahnreise!

Die Aussicht auf die Bergwelt, auf die Dörfer mit den markanten Kirchenbauten, die vorbeiziehenden Wildbäche verbunden mit der einzigartigen Linienführung der Bahn und ihren bemerkenswerten Bauwerken sind *das* Erlebnis und *die* Eindrücke für den Fahrgast. Es ist zu hoffen, dass es durch gezielte Ausforstung gelingen mag, das «Panoramapotenzial» auf den bewachsenen RhB-Linien wieder zu erhöhen.

Neue Geschichte am Bahnhof Davos

«Wir haben keinen Stein auf dem Anderen gelassen», so Hans Amacker, Direktor RhB, am 30. November 2013 anlässlich der Wiedereröffnung des vollständig erneuerten und umgebauten Bahnhofs Davos Platz. Das Bahnhofsgebäude wurde 1949 vom Architekten Rudolf Gaberel erstellt. Mit einer Investition von 42 Millionen Franken wird der Bahnhof nun nicht nur den bahntechnischen Entwicklungen und den heutigen Kundenbedürfnissen, sondern auch seiner historischen Bedeutung für die Entwicklung von Davos gerecht. Das Interesse der RhB und der Gemeinde am bedeutenden regionalen Verkehrsknoten und Umsteigeort zwischen Bahn, PostAuto, den Davoser Verkehrsbetrieben sowie für geschäftliche und private Zubringer ist sehr gross. Mit rund einer Million Fahrgästen gehört Davos Platz zu den frequenzstärksten Bahnhöfen Graubündens. Er ist zusammen mit der Sta-

tion im Dorf die Visitenkarte für den weltbekannten Ferien-, Kur- und Kongressort, eine attraktive Begegnungsstätte und touristische Drehscheibe mit neu direktem Zugang zu den Jakobshornbergbahnen und Wohnquartieren am Landwasser.

Gibt es auch eine Fahrplanverdichtung? Genau dazu überbrachte Amacker ebenfalls dem Davoser Landammann Tarzsius Caviezel, Landratspräsident Hans Bernhard, den Behörden und Gästen eine Botschaft: Das neue Fahrplankonzept Reticaz30 enthält ab Juni 2014 sechs neue Verbindungen von und nach Landquart mit schlanken Anschlüssen an einen neuen Intercity von und nach Zürich.

Attraktive Bahnostalgie

Doch etwas Weiteres lässt aufhorchen: zum 125-Jahr-Jubiläum der RhB rollen im Kanton zum Teil regelmässig viele interessante historische Züge für schöne Erlebnisfahrten (vgl. die Agenda in Heftmitte). So werden auf der Linie Davos-Wiesen-Filisur im August 2014 wöchentlich von Dienstag bis Samstag täglich zweimal historische Zugscompositionen unterwegs sein. Ein RhB-Projekt, das nicht nur Bahnfans, Familien und Gäste sondern vor allem auch die *historic-RhB*-Vereine und deren Gönner und Freunde freut! Wenn die Frequenzen stimmen, könnten diese Züge auch übers Jubiläumsjahr hinaus fahren. Das wäre eine spannende Herausforderung für den Bündner Tourismus, auch im Landwassertal. Zu hoffen ist gemäss RhB-Verwaltungsratspräsident Stefan Engler, dass diese Erlebniszüge auch benützt werden – also los!





Peider Härtli im Pullman Express

..... Interview von Willy Hochstrasser

Peider Härtli war über 20 Jahre «die Stimme der Rhätischen Bahn». Er vertrat in den Medien die offizielle Stellungnahme der Bündner Bahn bei der Einweihung neuer Fahrzeuge, bei Verspätungen, geänderten Fahrplänen oder Streckenunterbrüchen. Seine sonore Stimme war landesbekannt. Journalisten liebten ihn, weil er offen kommunizierte, und das Radiopublikum liebte seine Stimme. Seit bald einem Jahr ist er im Ruhestand. Pro Salonwagen und der Pullman-Club haben sich seiner angenommen und ihm einen der attraktivsten Jobs angeboten, der hierzulande zu vergeben ist: Gästebetreuer im Glacier-Pullman-Express. Der Bündner Kulturbahn hat er nach der ersten Saison in einem Interview Red' und Antwort gestanden.

.....

Peider Härtli, Sie haben über 20 Jahre lang beobachten können, wie die «Fronis» (Frondienstler) versuchten, dem Publikum Erlebnisreisen mit historischen Fahrzeugen beliebt zu machen. Macht die Restaurierung von alten Bahnwagen durch Freiwillige überhaupt Sinn oder ist es einfach eine besondere Art der Freizeitbeschäftigung?

Diese freiwilligen Arbeiter verdienen Respekt und Bewunderung! In meiner früheren Tätigkeit in der Kommunikation der RhB habe ich unzählige Komplimente zu unserem authentischen

Wagen- und Lokomotivpark erhalten. Diese «Blumen» reiche ich gerne an die Vereinsmitglieder weiter. Dass internationale TV-Sender regelmässig Dokumentarfilme über diese Kulturgüter auf Schienen drehen, belegt deren Einzigartigkeit. Und marketingtechnisch ausgedrückt: Viele Bahnen beneiden uns sogar um diese USP (Unique Selling Proposition).

Welches Erlebnis wird dem Gast geboten, wenn er in einem historischen Fahrzeug der Rhätischen Bahn unterwegs ist?

Das Gesamtpaket macht die Einzigartigkeit einer Fahrt mit historischen Fahrzeugen aus: Die imposante Landschaft, die grandiosen Strecken mit weltbekannten Baukunstwerken, welche seit 2008 zum Teil sogar Unesco-Welterbestatus geniessen, sowie die sprichwörtlich kompetente und charmante Begleitung an Bord dieser Zeitzeugen der Eisenbahn!

Sie wurden angefragt, den Glacier Pullman Express als Gästebetreuer zu begleiten. Welche Bedeutung hatte dieser Zug für Sie als Presseemann der RhB, bevor Sie 2013 «die Fronten wechselten»?

Für mich bedeuteten diese Einsätze keinen «Frontenwechsel». Vielmehr durfte ich dabei wertvolle und zum Teil auch neue Erfahrungen sammeln.

Bereits zu meiner Aktivzeit bei der RhB erkannte ich den unschätzbaren Wert dieser Fahrzeuge.

Welche Vorstellungen hatten Sie von Ihrer neuen Aufgabe, bevor Sie sich im Juni 2013 erstmals Ihren Gästen im Zug vorstellten?

Ich gebe es zu: Ein wenig aufgeregt war ich vor meiner ersten Begleitung schon. Im Zentrum meiner Rolle stand jedoch immer der Gast. Was erwartet der Kunde, welcher für die Fahrt in diesem exklusiven Zug auch einen entsprechenden Preis zahlt, als Gegenleistung? Welche Art Betreuung ist angebracht? Wieviel Informationen erträgt der Fahrgast?

Inzwischen haben Sie diese Reise zweimal in jeder Richtung erlebt. Wodurch unterscheidet sie sich von anderen Bahnfahrten?

Zusammen mit Alby Glatt, Mitbegründer des Vereins Pro Salonwagen RhB, den Zugchefs (auf der ersten Fahrt Luca Zanolari, auf der zweiten Martin Schmid), dem Barkeeper im Pianobarwagen Renato Feurer mit dem Pianisten Elmar Kluth ist es uns offensichtlich gelungen, die Gäste auf subtile Art immer bei Laune zu halten. Das heisst: Keine pausenlose Monologe unsererseits, sondern als gute Gastgeber von Wünschen der Reisenden eingehen. So



entstanden wertvolle, unterhaltsame Gespräche. Natürlich reicherten wir die Fahrten immer wieder mit Geschichten und Anekdoten an...

Wie reagiert das Publikum auf die Landschaft, die Ausflüge, die Stimmung im Zug, die Verpflegung im Speisewagen, den Barwagen?

Nun, ich denke, die meisten Gäste haben sich auf die Reise vorbereitet, haben sie mit entsprechenden Erwartungen angetreten. Auf Grund der spontanen Reaktionen sind die allermeisten auf ihre Kosten gekommen

Gab es Höhepunkte für die Gäste?

Die Fahrt bietet Höhepunkt an Höhepunkt, wobei die Gäste diesbezüglich unterschiedliche Ansprüche haben. Für einige war die Fahrt auf der Krokodillok auf einer Teilstrecke das Highlight, für den anderen der Besuch der Kirche in Zillis oder der Zwischenhalt in der Rheinschlucht. Zu den beliebten Attraktionen gehören die kulinarischen Momente im Nostalgiespeisewagen und die lockeren Gespräche im Pianobarwagen. Als geografische Krönungen bleiben jedoch allen die Fahrt mit der Furka-Dampfbahn, der Abstecher nach Eggishorn und/oder der Aufenthalt in Zermatt in Erinnerung.

Gab es Höhepunkte im zwischenmenschlichen Bereich, ausgefallene Ereignisse?

Die Stimmung während der vier Reisen war allgemein immer sehr gut. Generell

stellte ich fest, dass bei einer grösseren Teilnehmerschaft die gute Stimmung – speziell während den Aufenthalten im Pianobarwagen – eher auf andere «übergreifen» kann. So geschehen bei der ausgebuchten zweiten Fahrt von St. Moritz nach Zermatt. Ein Trio aus Luxemburg hat es mit ihrer Fröhlichkeit verstanden, die ganze Gesellschaft zu unterhalten. Speziell war, dass ein Teilnehmer es geschafft hat, den Bus in Zillis zu verpassen. Nachdem wir eine «Ewigkeit» am vereinbarten Platz warteten, haben wir ihn auf einer «Zusatzschleife» um Zillis aufgabeln können und haben den Zug für die Weiterfahrt in Thuisis noch knapp erwischt...

Mit welchen Eindrücken sind die Gäste nach der Reise nach Hause gereist?

Ich möchte den Auswertungen der Fragebögen nicht vorgreifen. Rein gefühlsmässig bin ich überzeugt, dass die meisten die Fahrt genossen haben. Ich hoffe, dass einige davon zu «Wiederholungstätern» werden oder allenfalls ihre Eindrücke an Bekannte und Verwandte weitergeben.

Wie können wir uns noch verbessern?

Ich habe mir darüber Gedanken gemacht, wobei sich dann die Frage nach der finanziellen oder/und technischen Umsetzung stellt. Sehr gut fand ich, dass neu eine Dorfführung in Andermatt angeboten wird. Der dortige Guide versteht es mit viel Humor und Wissen, die Gäste zu fesseln!

Welchen Stellenwert haben Eisenbahn-Erlebnisfahrten in Graubünden und im Wallis für den Bündner Tourismus? Kann die RhB damit national oder gar international punkten?

Ich frage mich, ob sich die touristischen Regionen in Graubünden, Uri und Wallis überhaupt bewusst sind, welchen Schatz die RhB und die Matterhorn Gotthardbahn (MGB) auf Schienen bieten. Nebst den unbestrittenen Paradezügen Glacier Express und Bernina Express bieten diese Gebirgsbahnen mit ihren vielfältigen Zügen ein gewaltiges Potenzial, welches nur noch richtig und clever vermarktet werden müsste. In diesem Sinne wünsche ich mir, dass die Bahnen, die Tourismusorganisationen und auch die Politik den unschätzbaren Wert dieser Kulturgüter anerkennen und entsprechend fördern. Die RhB macht es schon einmal vor: Im Rahmen der 125 Jahrfeier bietet sie eine tolle Auswahl an Angeboten für Eisenbahnfreunde und solche, die es noch werden wollen...

Lieber Peider, herzlichen Dank für dieses Interview. Gemeinsam wünschen wir diesem Beitrag eine grosse und interessierte Leserschaft – auch aus Kreisen des Tourismus und der Politik.

Wer weiss, vielleicht verirrt sich einmal auch ein Fachmann aus diesen Kreisen in einen unserer Erlebniszüge und wird damit zum überzeugten Promoter für kulturell-stilvolles Reisen auf Schienen.



Foto Christian Steinhauser



Elektrotechnische Pionierleistungen seit 1913!
Die RhB besitzt von jeder gelieferten Elektrolokserie noch mindestens ein Exemplar und präsentierte erstmals in Bever alle Loktypen an einer Parade dem Publikum.



Foto Peter Pfeiffer



Foto Peter Pfeiffer



Die Lokparade in Bever 2013

von Geni Rohner, Fotos Lucca Projer

Anlässlich des Engadiner Jubiläumswochenendes in Bever präsentierte die RhB am 29. Juni nach der Abenddämmerung die beleuchteten «bahntechnischen Pionierleistungen in der Elektrotechnik aus allen Epochen». Es ist eindrücklich, dass 28 Lokomotivtypen für die Bündner Alpenbahn in den vergangenen 100 Jahren im Einsatz standen oder immer noch stehen.

Das Moderatorenteam Anna Caprez und Geni Rohner lieferte zusätzliche Informationen und Episoden zu den einzelnen Lokomotiven. Gleichzeitig wurden auf eine Grossleinwand historische Aufnahmen und aktuelle Bilder der präsentierten Loks projiziert.

- Mit der Lok **Ge 2/4 Nr. 222** konnte eine 100-jährige Jubilarin den zahlreichen Besuchern vorgestellt werden. Zwar präsentierte sie sich nicht mehr im Originalzustand. 1946 wurde ein stärkerer Motor eingebaut und der ursprünglich grüne Aussenanstrich wurde durch eine braune Farbe ersetzt. Mit dem Umbau änderte ihre Nummer (ursprünglich Nr. 204). Aber das waren eigentlich nur Details am Rande.

- Die **Ge 4/6 Nr. 353**, auch bekannt als «Oerlikoneri», hat bereits 99 Jahre «auf den Achsen» und ihre Auftritte sorgen bei den Bahnfans immer wieder von neuem für Bewunderung.

- Nun war die berühmteste RhB-Lok an der Reihe: die **Ge 6/6 Nr. 414**, wohl besser bekannt als «Krokodillok der Alpen». Die C'C stand manche Jahre im Dienste der RhB. Von den einst 15 gelieferten Lokomotiven konnten noch zwei (Nrn. 414 und 415) der Nachwelt erhalten bleiben und werden nur noch bei Sonderfahrten den Zügen vorgespannt.

- Nicht so erfolgreich war der Einsatz des Leichttriebwagens **Be 4/4 Nr. 501** aus dem Jahre 1939. Zusammen mit den ebenfalls leichten Stahlbauwagen erreichte der erste RhB-Zug zwar bereits Geschwindigkeiten bis 65

Stundenkilometern und kam so zu seinem Übernamen «Fliegender Rätier». Die geplanten Schnellzüge konnten den Verkehr jedoch bei weitem nicht bewältigen. Hinzu kamen zahlreiche technische Mängel, die längere Ausserbetriebsetzungen verursachten.

- Nach dem zweiten Weltkrieg, d. h. 1947 wurde die erste Stammnetzlokomotive ohne Stangenantrieb geliefert; der **Ge 4/41 Nr. 605** fiel die Ehre zu, den Reigen der «modernen Loks» zu eröffnen. Ein Quantensprung wurde mit dieser Lokomotive erreicht; sie hat eine Stundenleistung von 1600 PS (im Vergleich zur ersten Ge 2/4 mit 300 PS). Eindrücklich sind die damals erbrachten Kilometerleistungen: im Schnitt alle 10 Jahre 1 Million Kilometer.

- Bis zur Lieferung der nächst stärkeren Lok musste man sich rund 10 Jahre gedulden. Dafür durfte die RhB ein gewaltiges «Kraftpaket» in Betrieb nehmen. Die **Ge 6/6 II Nr. 703** leistete 50 Prozent mehr als die Vorgängerin bzw. 2400 PS. Diese Lokomotiven wurden vor allem für die Führung der schweren Zementzüge ab Untervaz ins Engadin angeschafft. Für den Bau der Kraftwerke und Staudämme im Bergell waren täglich bis 1000 Tonnen Zement zu führen. Dieser Lok konnte eine Anhängelast von 280 Tonnen auf der Albularampe mit 35 Promillen mitgegeben werden.

- Die **Ge 4/4 II Nr. 620** stammt aus der grössten Lieferserie, die die RhB bisher erstanden hat. 23 Maschinen

dieses Typs, intern auch unter BoBo II bekannt, wurden 1973 und 1984/85 durch die Firmen Brown Boveri Baden und Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur geliefert.

- Mit der Präsentation der **Ge 4/4 III Nr. 645** wurde die stärkste RhB-Lok gezeigt. Sie bringt es auf eine Stundenleistung von 3260 PS. Diese Lokomotiven eignen sich als ideale Werbeträger und bescheren der RhB seit 1995 willkommene Zusatzträge.

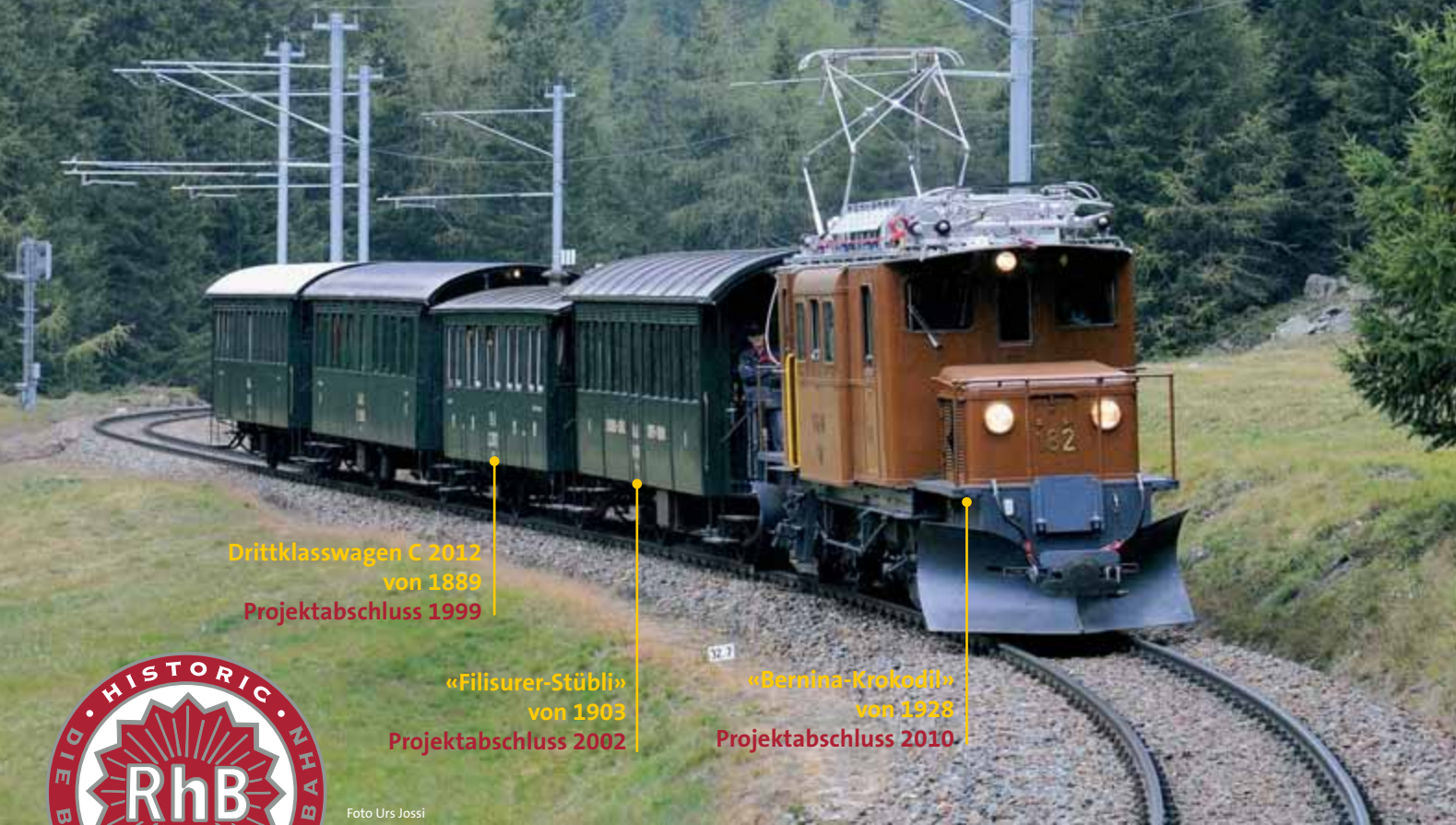
- Die Allegra-Triebzüge von Stadler Rail waren durch den neuesten Stammnetzpendelzug **ABe 4/16 Nr. 3104** vertreten. Im letzten Moment traf aus Bern vom Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung ein und dem Einsatz des neuesten Stadler Produktes stand nichts mehr im Wege. Der neue Stammnetzpendelzug konnte am folgenden Tag in Zuoz getauft werden und wird nun vor allem im Churer Rheintal zum Einsatz kommen.

- Last but not least: Mit der Präsentation eines Aushub- und Verladebaggers Tyrex, des Fahrleitungswagens **X^{mf} 9918**, der neuen Schneeschleuder **X^{otmt} 95403** und der Diesellok **Gmf 28701** aus Schalke wurde eindrücklich aufgezeigt, wie wichtig die Infrastruktur – sprich Schienen und Fahrleitung – ist, ohne die keine Bahn in Graubünden verkehren würde...

Anmerkung: Der Pendelzug Be 4/4 Nr. 511ff und der Allegra Triebzug ABe 8/12 Nr. 3501ff wurden aus betrieblichen Gründen an der Parade nicht gezeigt.

GOOD VIBRA TIONS

Natürlich besangen die Beach Boys das kalifornische Lebensgefühl. Ein bisschen Leichtigkeit und Lebensfreude möchten wir Ihnen aber auch vermitteln: indem wir Ihren Druckauftrag kreativ, sorgfältig und qualitativ hochstehend erledigen.
Wenn das nicht Musik für die Augen ist!



Drittklasswagen 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 Dampflok G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 und Einbau einer Ölfeuerung
- Umfassende Restauration Gepäckwagen F 4004 von 1896

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)71 626 21 20
rail.stadler@stadlerrail.com

www.stadlerrail.com