



12. JAHRGANG 2015

Die Bündner Kulturbahn





 **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:

- Einmal pro Jahr wird Ihnen **1 % Ihres Jahresumsatzes** in Form eines **RhB-Railbons** gutgeschrieben
- Zusätzlich schenkt Ihnen die RhB im ersten Jahr einen **Railbon im Wert von CHF 10**, den Sie zusammen mit dem Jahresumsatz-Railbon erhalten.
- **Umfangreiche** RhB- und Cornèrcard **Leistungen** inklusive
- **Kontaktlos-Funktion** für schnelles Bezahlen von Kleinbeträgen

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 oder historic-rhb.ch



cornèrcard
you first



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 Modelanlage 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.

41



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.

42–45



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

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

46–49



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.

50–51



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 Époque 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.

52–55



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.

57



Die Bündner Kulturbahn ist ein unabhängiges Magazin, welches von *historic RhB* jährlich herausgegeben wird. *historic RhB* wurde 2003 als Dachverband gegründet, um die Anliegen und Interessen der sechs nebenan aufgeführten Vereine zu koordinieren und zu vertreten.

Bis zur Heftmitte werden Artikel mit aktuellem oder historischem Bezug zur rätischen Kulturbahn präsentiert, mit besonderem Augenmerk auf die Bildauswahl. Den Übergang zum 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), pfister.fredy@club1889.com

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 die nächste Ausgabe (2016):

Inserate und Texte bis 31. Oktober 2015
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 erhaltenswertem und historischem Bahnmaterial 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 Albulinie oder hören den Erzählungen der ersten RhB-Kondukteurin 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/fuehrerstandsfahrten

Führerstandsfahrten

Auf der RhB UNESCO Welterbestrecke Albula und Bernina



Davon träumt jeder Bahnfreund: Mit einem Fachmann steuern Sie im Führerstand einer RhB-Lokomotive durch das Albulatal oder über die höchste Bahnlinie der Alpen, die Berninalinie – sind Sie mittendrin statt nur dabei.

Beratung/Reservierung/Verkauf

An jedem bedienten RhB-Bahnhof oder beim Railservice, Tel +41 (0)81 288 65 65, railservice@rhb.ch, www.rhb.ch





Krönender Abschluss: Chur–Arosa

Seit 2003 feierte die Rhätische Bahn ausgiebig unter Einbezug der Bevölkerung die 100-Jahre-Jubiläen ihrer unterschiedlichen Bahnlinien; die *Bündner Kulturbahn* hat jeweils darüber berichtet. Den krönenden Abschluss zelebriert die RhB im Dezember 2014 mit der Eisenbahnlinie von Chur nach Arosa. Wie spannend und aussergewöhnlich die Entstehung dieser Bahn war, die auch als blosses «Tram» entlang der Strasse hätte enden können, zeigt der Artikel auf den Seiten

6–23



Die RhB während des 1. Weltkrieges

Der 1. Weltkrieg hatte auch auf die Schweiz als «Friedensinsel» seine Auswirkungen. Besonders die RhB besass im grenznahen Gebiet, da motorisierte Fahrzeuge noch wenig bekannt waren, eine grosse militärische Bedeutung. Die Bahn wurde deshalb der militärisch geführten Betriebsgruppe III mit Sitz in Zürich unterstellt. Der Krieg wirkte sich zum Teil massiv auf den bahnbetrieb aus, auch mit weitreichenden Folgen für die Angestellten.

24/25



Der Verein «UNESCO Welterbe RhB»

Was gemeinhin noch wenig bekannt sein dürfte: Der Verein *UNESCO Welterbe RhB* wurde gegründet, um die Förderung und Erhaltung sowie die nachhaltige Nutzung des UNESCO Welterbes zu koordinieren und zu überwachen. Mitglieder des Vereins sind das eidgenössische Bundesamt für Kultur, der Kanton Graubünden, die RhB, die Provinz Sondrio, die betroffenen Gemeinden sowie Organisationen oder Personen mit Bezug zum UNESCO Welterbe. Der Verein stellt sich selber vor.

26–29



Heidis dampfendes «Rollout»

Auf diesen Moment haben die vielen Mitglieder des Club 1889 und besonders natürlich die aktiven Handwerker lange gewartet: Die Dampflok G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 hat im Juli 2014 zum ersten Mal mit eigener Kraft die Betriebswerkstätte von Samedan verlassen. Bis aber diese «neue» Dampflok alle Vorgaben der RhB und insbesondere des Bundesamtes für Verkehr in Bern erfüllt, sind noch einige Testfahrten und kleinere Anpassungen notwendig. Trotzdem – die Clubmitglieder freuen sich erstmal.

42/43

Die Bündner Kulturbahn

- 5 Verantwortung und Engagement
- 6 Krönender Abschluss: Chur–Arosa
- 24 Die RhB während des 1. Weltkrieges
- 26 Der Verein «UNESCO Welterbe RhB»

30 Agenda der Bündner Kulturbahn



- 33 Bündner Bahnkultur
- 35 Das offizielle Jubiläumsbuch



- 37 «La dama» wurde pensioniert
- 39 Veranstaltungsprogramm Bahnmuseum Albula



- 41 Die Bahn im Ortsmuseum Bergün



- 42 Heidis dampfendes «Rollout»
- 45 Wann gelingt der grosse Wurf



- 46 Nach dem Fest ist vor dem Fest



- 50 Nostalgie-Erlebnis Zügenschlucht



- 56 Abschied von Alby Glatt
- 56 Alby Glatt und die RhB-Salonwagen



- 46 35 Personen und ein Saurer

Schlusslaterne

- 59 125 Jahre Rhätische Bahn
- 61 Programm «125 Stunden RhB»

Nachhaltig mobil mit **Bus+Bahn**:

Bündner Generalabonnement (BÜGA)



Amt für Energie und Verkehr
Kanton Graubünden
Abteilung öffentlicher Verkehr

graubünden



Foto LOKI-Magazin (Bruno Kalberer)

Verantwortung und Engagement

Als ich als kleiner Bub zu Weihnachten einen ersten Teil zu einer Modelleisenbahn geschenkt bekam, reichte das Geld gerade Mal für ein paar Schienen, zwei Weichen und einen Trafo. Fahrzeuge sollten dann am Geburtstag dazukommen. Die weihnachtliche Freude wich grosser Enttäuschung. Eine Bahn ohne Rollmaterial?! ist halt nur eine halbe Sache. Die längst vergessenen Gedanken und Gefühle tauchten wieder auf, als mir die Verhältnisse rund um die Albulalinie und das historische Rollmaterial der RhB vor Augen geführt wurden. Eine UNESCO-Weltkulturerbe-Bahn ohne deren historische Fahrzeuge, so fragte ich mich?

Stark frequentierte Bahnanlagen als kulturgeschichtliches Zeugnis zu erhalten erfordert Mechanismen und Strategien der Denkmalpflege, die von ihren sonst üblichen Vorgehensweisen abweichen. Der Erneuerungsrhythmus von Schotterkoffer, Gleisanlagen oder Fahrleitungen ist ungleich schneller derjenige von z.B. Verputzen oder Vertäferungen. Von Erhalt des Originals kann keine Rede sein. Tiefgreifende Veränderungen ziehen die notwendigen baulichen Anpassungen durch den sich stark verändernden „Fuhrpark“ nach sich. Breitere und längere Wagen erfordern ausgeweitete Lichtraumprofile an Tunnels, Anpassungen an Kurvenradien und damit an der Wegführung sowie Verbreiterungen von Brücken.

Die Denkmalpflege Graubünden hat im Sommer 2013 anlässlich der Anfrage des Verbandes *historic RhB* eine Dokumentation sämtlicher noch vorhandener historischer Fahrzeuge erstellen lassen. An die siebzig konnten ausfindig gemacht, deren Zustand und technischen Veränderungen beurteilt und jeweils Erhaltungsempfehlungen erarbeitet werden. Nicht alle dieser Wagen sind zu erhalten. Exemplarische, für die Entwicklung der RhB und der Wirtschaft des Kantons wichtige Fahrzeuge hingegen sind es wert, der Nachwelt als Ursache und Wirkung der wohl einschneidendsten Novation des 19. Jahrhunderts erhalten zu bleiben. Anhand der verschiedenartigen Fahrzeuge kann in einmaliger Weise die sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung und Bedeutung der Eisenbahn für den Kanton Graubünden nachvollzogen werden. Die Sammlung hat denn auch den nationalen, ja gar den internationalen Vergleich keineswegs zu scheuen.

Dieses einzigartige mobile Kulturgut zu erhalten kann aber nicht nur Aufgabe des Verbandes und seiner aktiven Mitglieder sein. Das neue Natur- und Heimatschutzgesetz nennt in Art. 24 ausdrücklich bewegliche Kulturgüter als Objekte des Heimatschutzes (Schutzobjekte). Diese gilt es den nachfolgenden Generationen als begreifbare Zeugnisse unserer neueren Geschichte zu bewahren. Es ist gestützt auf unsere Verfassung auch Aufgabe des Kantons, dies sicher zu stellen. Und wenn die Mittel schon nicht reichen, alle Fahrzeuge fachgerecht zu restaurieren, so liegen der Regierung nun mit der vorliegenden Dokumentation die notwendigen Kriterien vor, ihre Unterstützung nach Prioritäten zu gewähren.

Als wichtigste Erkenntnis aus der Beschäftigung mit dem Bestand der historischen Wertung aber zeigte sich, dass in Zeiten knapper finanzieller Mittel der sicheren Unterbringung der Fahrzeuge die allergrösste Bedeutung zukommt. Im Schutz vor Schnee und Regen kann dem immer schneller werdenden Schadensverlauf und damit der Zerstörung Einhalt geboten werden. Kostengünstig, effizient und mit dem Vorteil, Zeit zu gewinnen.

Was läge da näher, als dass eine kostenbewusste Regierung ihre Möglichkeiten ausschöpft und der Bedeutung der Sammlung entsprechend die geplante Einstellhalle im Vorbahnhof von Sammedan mit einem Beitrag unterstützt, wie sie dies bei Patrizierhäusern, Kirchen, Steinplattendächern und Trockenmauern auch tut? Die finanzielle, organisatorische und konservatorische Verantwortung für dieses einmalige kulturhistorische Erbe allein dem Verband zu überantworten, überfordert die vorhandenen Kräfte. Es braucht die öffentliche, fachliche wie auch finanzielle Unterstützung.

Giovanni Menghini

Kantonaler Denkmalpfleger Graubünden 2012/2013



Der noch leere
Bahnhofplatz Chur
um die vorletzte
Jahrhundertwende;
bald Ausgangs-
punkt der neuen
Chur-Arosa-Bahn!



Krönender Abschluss: Chur–Arosa

Von Geni Rohner

Die Vollendung der Bahnlinie Chur–Arosa bildete den krönenden Abschluss des rätischen Schienennetzes.

Innerhalb von knapp drei Jahrzehnten war in Graubünden ein imposantes Meterspurnetz entstanden. Es sollte für lange Zeit das letzte Bahnprojekt in Graubünden bleiben.

Der folgende Artikel erläutert die spezielle Ausgangslage im Schanfigg anfangs des 20. Jahrhunderts, das lange Hickhack um die definitive Streckenführung sowie zahlreiche Kuriositäten aus den ersten Tagen der Chur-Arosa-Bahn.

54 Jahre nach der Ankunft des ersten Dampfzuges in der Bündner Metropole Chur beginnt auch im abgeschiedenen und verträumten Schanfigg das Bahnzeitalter! Der Bau einer elektrischen Eisenbahn durch das Tal der Plessur bedeutet für Arosa und die Tourismusbranche einen weiteren Quantensprung. Schon bei der Einführung des Postkutschenbetriebs anno 1881 erfolgt ein erster Aufschwung des blühenden Kurtourismus.

Dank des Bahnanschlusses erklimmt das einstige Bergbauerndorf nun definitiv die oberste Liga der weltbekannten Luftkurorte der Alpen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnlinie von Chur nach Arosa am 12. Dezember 1914 findet die Bahneuphorie in Graubünden ihren vorläufigen Abschluss. Innerhalb von knapp 30 Jahren ist ein imposantes rätisches Schienennetz

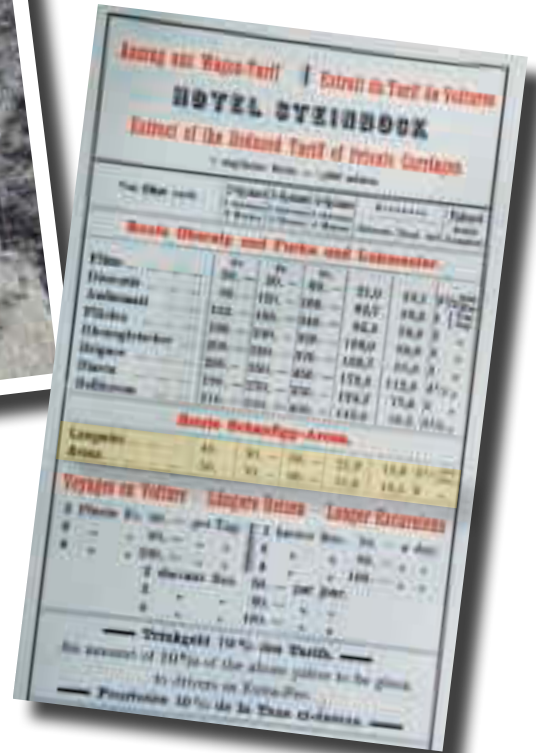
entstanden. Es sollte 85 Jahre dauern, bis mit dem Vereinatunnel am 19. November 1999 die bislang letzte Linie der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen werden kann.

Die Postkutschenzeit 1881–1914

«Briefe für Langwies nimmt jeden Sonntag der Herr Pfarrer mit», heisst es in der Aroser Transportverordnung. Erst im Jahre 1875 pocht im Schanfigg die Zukunft mit dem Bau der ersten Schanfiggerstrasse von Chur bis Langwies (1881) und deren Weiterführung nach Arosa (1890) an die Tür. Vorbei sind die beschwerlichen Reisen über den nicht einfachen Karrenweg bis Langwies und den holprigen Saum-

pfad bis ans Ende des Tals der Plessur. Die Realisierung einer durchgehenden Strasse von Chur bis Arosa ist von grösster wirtschaftlicher Bedeutung und bringt Arosa dank der Einführung der Postkutsche den erhofften touristischen Aufschwung. Während der Sommermonate fliesst ein immer mächtigerer Touristenstrom über die schmale Strasse; vier tägliche Postkutschenkurse sowie zahlreiche private Kutschenbetriebe verbinden die Bündner Kantonsmetropole mit dem aufstrebenden hochalpinen Kurort im hinteren Schanfigg. Speziell Kurgäste mit Tuberkulose und anderen Lungenkrankheiten entdecken Arosa und logieren während Wochen in den neu





1 Das damalige Hotel Steinbock beim Churer Obertor (heute Hotel Chur) war Drehscheibe und Ausgangspunkt der zahlreichen Pferdpostkurse.

2 Die fünfspännige Pferdepost oberhalb der Stadt Chur auf dem Weg ins Schanfigg. Sechs beschwerliche Stunden erwarten die Reisenden bis zum Ziel Arosa.

3 Hochbetrieb auf der Schanfiggerstrasse. Während der Bauzeit der Arosabahn war die Kapazitätsgrenze der engen Strasse zweifellos erreicht.

erstellten Hotels und Sanatorien. Der Zuspruch für Kuraufenthalte nimmt stets zu und überfordert die Kapazitäten der Postkutsche bei weitem. Bereits anno 1900 werden 9300 Reisende zwischen Chur und Arosa befördert; vier Jahre später sind es schon 13 100 Personen. Es verwundert deshalb nicht, dass sich Stimmen für eine Bahnverbindung von Chur nach Arosa erheben.

Erstes Projekt – eine Strassenbahn

Um die Jahrhundertwende sind nicht nur Fachleute überzeugt, dass nur eine Bahn durchs Schanfigg den stetig wachsenden Gästeandrang zu bewältigen vermag. Am 9. Februar 1901 stellt der Initiant und Kurarzt von Arosa,

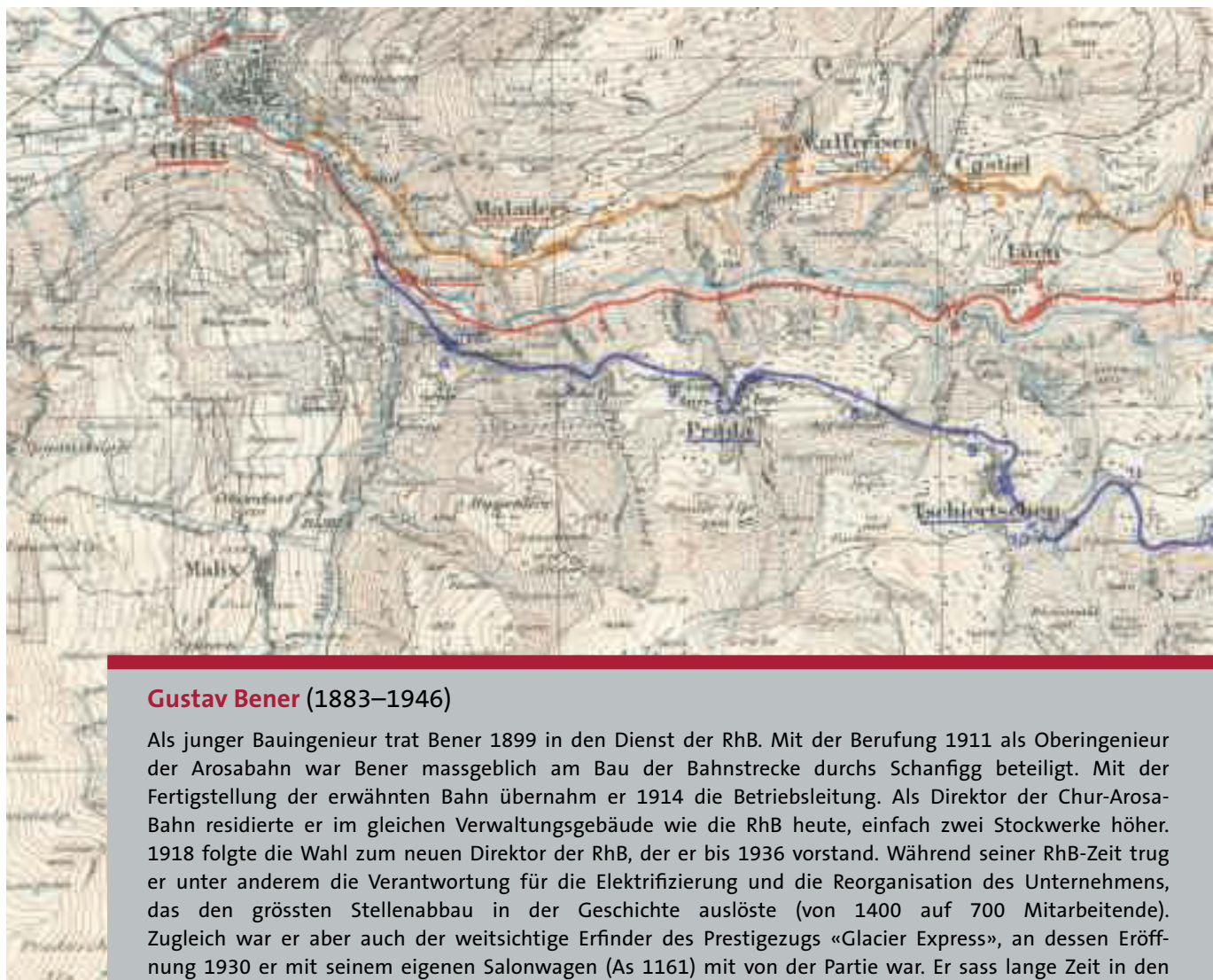
Carl Rüedi, im «Drei Könige» in Chur ein erstes Projekt einer Strassenbahn vor. Die neue Verbindung würde vorwiegend entlang der neuen «Schanfigger Poststrasse» gebaut. Diese Idee scheint einigen Versammlungsteilnehmern nach der ersten Informationsveranstaltung doch recht utopisch: «Es sei ein sehr fröhlicher Abend gewesen, von dem ausser dem Initianten jeder Teil-

nehmer in dem sicheren Gefühl nach Hause ging, dass solche Luftschlösser niemals gebaut werden können». Eine Einschätzung, die bald relativiert wird. Die Gemeindeversammlung von Arosa beschliesst am 14. April 1901, sich mit 15 000 Franken am Projekt zu beteiligen. Der unerwartete Tod von Dr. Carl Rüedi am 17. Juni 1901 unterbricht die Vorarbeiten und diese werden erst im Sommer 1902 auf Wunsch seiner Familie wieder aufgenommen. Die neuen Initianten, die Herren Müller, Zeerleder und Gobat (Bauunternehmer in Zürich) sowie die Ingenieure Wildberger (Chur), Engler (Basel) und L. Thormann (Bern) bilden ein neues Komitee zur Vornahme weiterer Vorstudien.



Arosa, ein traumhafter Flecken Erde, zuhinterst im Schanfigg, entschädigte die Besucher von den Strapazen der Anreise.





Gustav Bener (1883–1946)

Als junger Bauingenieur trat Bener 1899 in den Dienst der RhB. Mit der Berufung 1911 als Oberingenieur der Arosabahn war Bener massgeblich am Bau der Bahnstrecke durchs Schanfigg beteiligt. Mit der Fertigstellung der erwähnten Bahn übernahm er 1914 die Betriebsleitung. Als Direktor der Chur-Arosa-Bahn residierte er im gleichen Verwaltungsgebäude wie die RhB heute, einfach zwei Stockwerke höher. 1918 folgte die Wahl zum neuen Direktor der RhB, der er bis 1936 vorstand. Während seiner RhB-Zeit trug er unter anderem die Verantwortung für die Elektrifizierung und die Reorganisation des Unternehmens, das den grössten Stellenabbau in der Geschichte auslöste (von 1400 auf 700 Mitarbeitende). Zugleich war er aber auch der weitsichtige Erfinder des Prestigezugs «Glacier Express», an dessen Eröffnung 1930 er mit seinem eigenen Salonwagen (As 1161) mit von der Partie war. Er sass lange Zeit in den Verwaltungsräten der Schöllenenbahn, der SBB und der Furka-Oberalp-Bahn.

Zahlreiche Streckenvarianten

Wie bei früheren und in der Zwischenzeit realisierten Bahnlinien in Graubünden wiederholt sich das Prozedere auch beim «Arosabahn-Projekt». Zahlreiche Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik lassen verschiedene Studien erstellen, wo und wie Bahnlinien am besten gebaut werden. Aufgrund der besonderen Geländegestaltung des Schanfiggs ist die Projektierung einer Bahnverbindung eine besondere Herausforderung; nebst den technischen, betrieblichen und geologischen Rahmenbedingungen bleibt aber meistens die Finanzierung ein grösserer Knackpunkt.

Am 8. März 1905 reichen die eingangs erwähnten Herren ein gemeinsames Konzessionsgesuch einer elektrischen Bahn Chur–Arosa ein, das sich auf drei mögliche Linienführungen abstützt (siehe Plan). Die rechtsseitige Streckenführung («gelb») bedient die Dörfer auf den Sonnenterrassen. Hat jedoch den Nachteil, zahlreiche Schluchten,

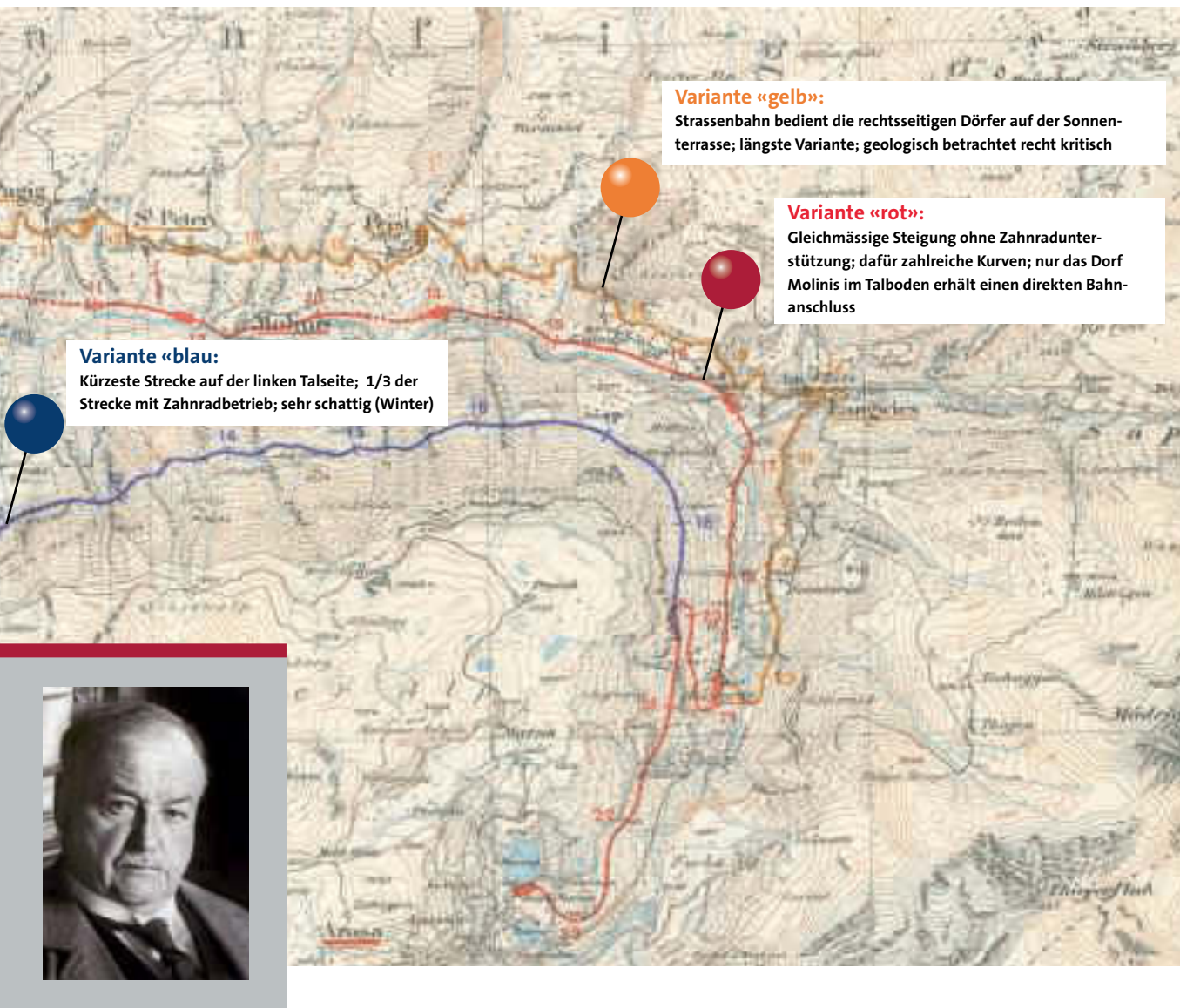
Hügel und Rutschgebiete passieren zu müssen. Die «blaue» Variante ist die kürzeste und hat geologisch betrachtet weniger kritische Stellen zu überwinden. Als Nachteil wird die Erschliessung von nur zwei Dörfern (Prada und Tschierschen) aufgeführt. Diese Variante wird von den Bewohnern der rechten Talseite massiv bekämpft, da die Erschliessung ihrer Dörfer nicht gewährleistet ist. Die dritte, «rote» Variante folgt der Talsohle und weist eine ziemlich gleichmässige Steigung auf, die ohne Zahnradunterstützung betrieben werden kann. Negative Punkte dieser Linienführung sind wiederum die nicht direkte Bedienung der Dörfer (ausser Molinis) sowie Terrainrutschungen, mögliche Hochwasser der Seitenbäche und die Gefahr von Lawinenverschüttungen.

Im Konzessionsgesuch wird erwähnt, dass eine endgültige Wahl der Streckenführung erst nach gründlicher Betrachtung betreffend Finanzierung, Bau und Betrieb gefällt werden soll.

Eine Projektstudie der Basler Ingenieure Ausfeld & Spyri plant eine Streckenführung von Chur via Churwalden und Parpan mit den zwei Scheiteltunnels «Schwarzhorn» und «Hörnli» (2160 m ü. M.) bis zur Endstation in Innerarosa. Mit einer Stichbahn ab Parpan nach Lenzerheide wird zudem ein weiterer Ferienort eingebunden. Diese Variante wäre nur mit Adhäsion- und Zahnradbetrieb realisierbar.

Das Ingenieurbüro H. Versell aus Chur entwirft eine Variante mit einer Bahn von Chur über die Lenzerheide nach Tiefencastel. Ein Abzweiger bei Malix via Praden und Tschierschen würde bis nach Arosa führen.

Ein gar utopisches Projekt einer 17 Kilometer langen Güter-Seilbahn von Chur nach Arosa wird durch die Churer Ingenieure Versell und Salvisberg eingereicht. Es stehen zwei Streckenvarianten zur Auswahl: Ab dem Churer Meiersboden via Tschierschen und Ochsenalp oder via Langwies (inkl. Spitzkehre) zur Bergstation am



Schwarzsee in Arosa. Bei dieser Variante soll die viel befahrene Schanfiggerstrasse vom Güterverkehr entlastet werden.

Die meisten Projektideen bringen es nie über den Projektstatus hinaus und verschwinden in der Schublade. Bis zur Gründung eines «Aktionskomitee Chur-Arosa Bahn» fliesst noch viel Wasser die Plessur hinunter! Am 19. Dezember 1909 ist es dann aber endlich soweit; Vertreter aller beteiligten Gemeinden schicken ihre Delegierten nach Chur, um Nägel mit Köpfen zu machen. 52 Delegierte stimmen an der Interessenten-Versammlung einstimmig dafür, das Bahnprojekt auf der rechten Talseite durchs Schanfigg weiter voranzutreiben.

Gründung der «Chur-Arosa Bahn AG»

Der 15. Juli 1911 ist ein Meilenstein: Im legendären Hotel Steinbock am Bahnhofplatz Chur erfolgt die Gründung der Gesellschaft Chur-Arosa Bahn AG. Mit einem Kapital von 7,6 Mio.

Franken wird der erste Grundstein für den Bau einer neuen Bahnlinie gelegt. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wird der Churer Nationalrat Anton Cafilisch gewählt. Als Oberingenieur und Bauleiter kann Gustav Bener von der RhB abgeworben werden. Die Be-



rufung von Bener zur «Arosabahn» kommt für die RhB zu einem höchst ungünstigen Zeitpunkt. Als versierter Fachmann und Bauführer des Los 7 mit der anspruchsvollen Strecke Val Tasna-Schuls verlässt Bener die Baustelle während der kritischsten Bauphase mit erheblichen geologischen Problemen im Tasna-Tunnel.

Die Aktionäre und Verwaltungsbehörden der neuen Eisenbahngesellschaft drängen nun auf eine möglichst rasche Projektierung und Bauausführung. Die Bauaufgabe von 1911 ist deshalb knapp und klar gefasst: «Auf kürzestem Wege, ohne Gegengefälle, in möglichst gleichmässiger Steigung eine elektrische Adhäsionsbahn bis zur Wintersaison 1914 betriebsbereit zu stellen und betriebssicher zu erhalten».

Bereits im Spätsommer 1911 führen Bauleiter Bener und Ingenieur Wildberger Geländestudien aus und legen den Verlauf des Trassees der zukünftigen Adhäsionsbahn fest (leichte Korrekturen zur ursprünglichen Variante «rot»).

1

Willkommene Fotopause für die Fuhrmänner mit ihren Pferden. Hunderte von Pferdefuhrwerke waren für den Bau der Bahn erforderlich.

2

Bauzug mit Aushubmaterial beim Depot Sand in Chur. Stolz präsentierten sich die Arbeiter dem Fotografen.

3

Das Gelände beim zukünftigen Bahnhof Lünen-Castiel nimmt langsam Formen an.

4

Der Farbtobelviadukt unterhalb von Peist während der Bauphase.

5

Der Spundetschatunnel musste zweimal gebaut werden! Der sich im Bau befindliche Tunnel deformierte sich durch den Bergdruck so sehr, dass eine Verlegung mehr ins Berginnere ratsam schien.

6

Inspektion beim Calfreiser-Viadukt.

7

Der instabile Hang bereitete den Ingenieuren einiges an Kopfzerbrechen. Ein Geländeerutsch verschüttete das bereits gebaute Trasse.

8

Das Castieler Viadukt kurz vor der Vollen- dung. Markant die Einführung direkt in den Castieler Tunnel.



Es geht los – der Bau beginnt

Am 4. Juli 1912 beginnen die Bauarbeiten unter der Leitung von Bauingenieur Gustav Bener, dessen Hauptaugenmerk auf den instabilen Geländebedingungen im Schanfigg liegt. Um den ambitionierten Zeitplan von zwei Jahren einzuhalten, ist die 26 Kilometer lange Bahnstrecke auf vier Baulose aufgeteilt. Fast gleichzeitig nehmen über 1000 Arbeiter, vorwiegend Italiener und Schweizer, ihre



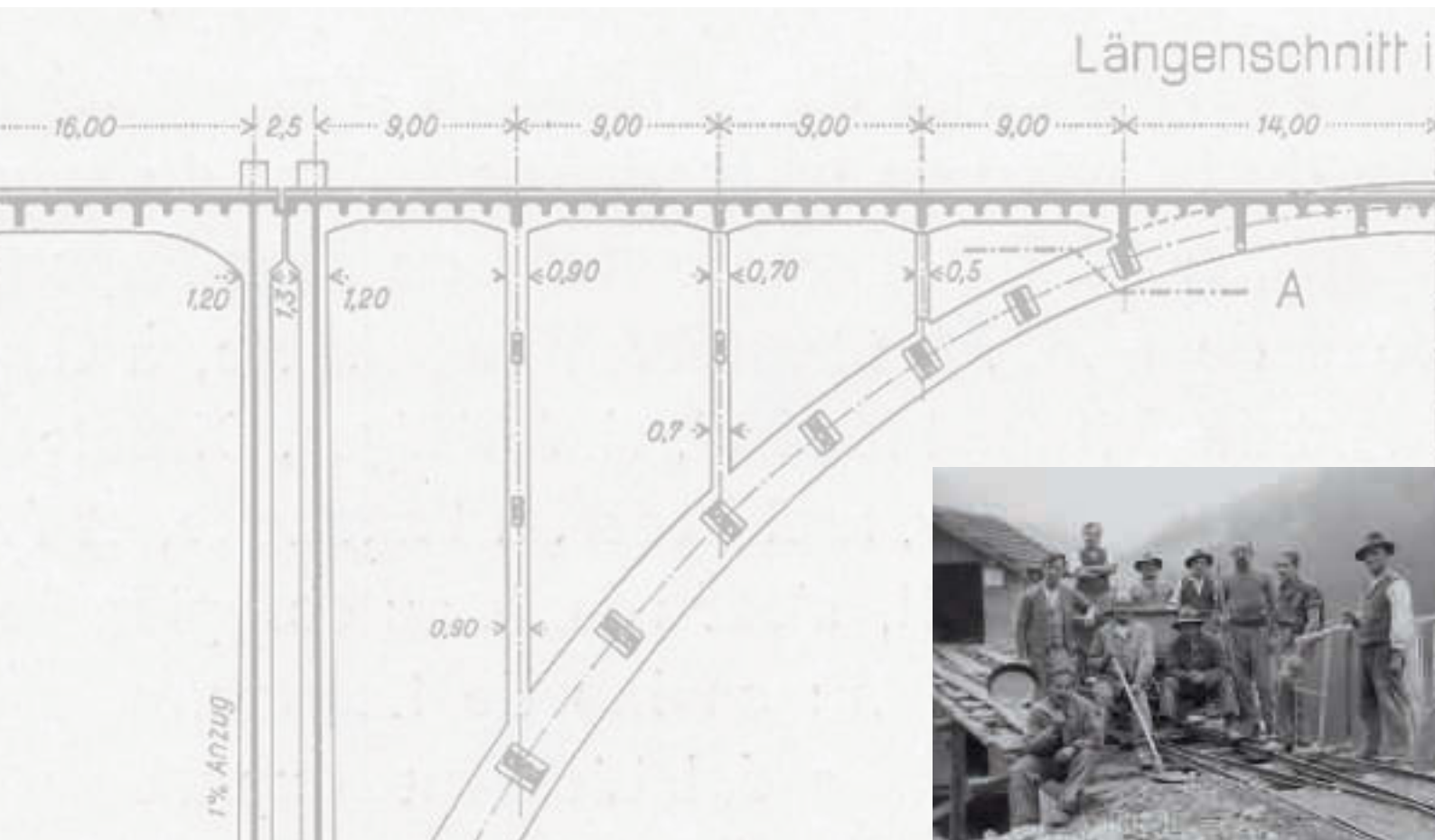


Arbeit auf. Das fast ausschliesslich aus Bündner Schiefer bestehende Tal mit weichem und brüchigem Gestein sowie grossen Rutschgebieten bietet für die Erstellung der Bahnlinie keine optimale Basis. Obwohl man sich dieser Ausgangslage bewusst ist, führen die Bauarbeiten zu unerwartet grossen Schwierigkeiten. Kaum erstellte Stützmauern und Tunnelgewölbe verformen sich und stürzen unter dem Druck der

Hangbewegung teilweise ein. So wird zum Beispiel der Spundetscha-Tunnel durch den Bergdruck bereits nach 18 Monaten so stark deformiert, dass ein zweiter Anlauf genommen werden muss. Die kritische Stelle wird mittels Verlängerung des Tunnels und der Verlegung mehr ins Berginnere umfahren. Am 10. März 1914 verschüttet ein Felssturz das Ostportal des Sassal-Tunnels mit den bereits verlegten Geleisen.

Bevor Aufräumarbeiten und Wiederinstandstellung erfolgen können, sind vorgängig umfangreiche Hangsicherungen notwendig. Ebenfalls im gleichen Frühjahr geraten unterhalb von Maladers eine Stützmauer mitsamt dem Schuttkegel ins Rutschen. Eine Stabilisierung des Hangs ist aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich und wird mittels einer neu zu erstellenden Eisenbrücke gelöst.





Der Langwieser Viadukt

So eine revolutionäre Brückenkonstruktion in Form einer 284 Meter langen und 62 Meter hohen Eisenbetonbrücke hat es bislang noch nicht gegeben – der weltweit grösste Viadukt aus neuartigem Stahlbeton soll bei Langwies die beiden Talseiten verbinden. Der mittlere Brückenbogen hat die imposante Spannweite von 100 Metern. Es

erstaunt, dass diese Kunstbaute in diesen eindrucklichen Dimensionen ausgerechnet im abgeschiedenen Schanfigg erstmals erstellt werden soll. Die schwierige Beschaffung und der Transport von Eisenträgern für eine zu bauende Stahlbrücke, der Mangel an gutem Baustein sowie der Überfluss von Kies und Sand in unmittelbarer Nähe sind gewichtige Gründe, um den Ver-

such eines Eisenbetonbaus in Langwies zu wagen. Für Gustav Bener kommt nur eine Baufirma in Frage: Die Firma Züblin aus Strassburg (im damals noch deutschen Elsass) erhält den Auftrag zur Erstellung des neuen «Schanfigger Wahrzeichens». Eine offizielle Ausschreibung findet nicht statt. Während 395 Bautagen und ohne schwere Unfälle entsteht die damals grösste Eisenbe-



n Brückenaxe



tonbrücke der Welt! Das gesamte Baumaterial wie Eisen, Zement etc. wird mit rund 1000 Vierspannerfuhrten auf der kurvenreichen Schanfiggerstrasse von Chur nach Langwies transportiert. Der bekannte Gerüstbauer Richard Coray verbraucht nahezu 800 Kubikmeter Stammholz aus den nahen Wäldern, um seinen Riesenfächer des Hauptbogen-Lehrgerüsts daraus zu zimmern.

30 000 Kilogramm Schrauben, Anker und Laschen werden zusammengesetzt. Der Viadukt umfasst 6000 Kubikmeter (zum Vergleich: der Wiesener Viadukt ist mit 9500 Kubikmeter und 89 Metern Höhe die grösste und zugleich höchste Steinbogenbrücke der RhB). Noch heute gilt der Langwieser Viadukt als Meisterwerk der Ingenieurskunst.



Richard Coray
(1869–1946)

Der talentierte Lehrgerüstbauer aus Trin erstellte bei Brückenbauten jeweils eine quer über das Tal gespannte Seilbahn, um die Bauteile an die gewünschte Position im Lehrgerüst zu bringen. Danach konnte der Viadukt auf das Lehrgerüst abgestützt werden. Während Coray zunächst Gerüste nach den Vorgaben von Bauingenieuren baute, entwarf er für den Langwieserviadukt erstmals selber ein Gerüst. Zusammen mit seinen Söhnen entwickelte er eine neuartige Konstruktion, die er von da an weiter anwendete. Die Gerüste nach dem «System Coray» kamen mit minimalem Materialaufwand aus und galten deshalb als sehr elegant und filigran. Im Schanfigg realisierte er zudem das Gerüst für den Grundjibbelviadukt.

Mündlicher Überlieferung zufolge soll Richard Coray jeweils als erster über das fertiggestellte Gerüst gelaufen sein – allerdings nicht alleine, sondern mit einem seiner Enkel unter dem Arm.





- 1 Stolz präsentiert sich der Stationsvorsteher von Litzirüti dem Fotografen.
- 2 Zugseinfahrt in Peist. Sehr gut erkennbar das dreiteilige Erdgeschoss mit Güterschuppen, Stationsbüro und Warteraum
- 3 Der wuchtige markante Endbahnhof Arosa kurz vor der Betriebsaufnahme.

Die Bahnhofsbauten im Schanfigg

Der Bahnhof ist die Visitenkarte einer Bahngesellschaft. Der Verwaltungsrat der Chur-Arosa-Bahn lanciert für die sechs geplanten Bahnhöfe und das zu erstellende Depot in Chur Sand einen Architekturwettbewerb, an dem sich acht Firmen beteiligen. Die Resultate dürfen sich sehen lassen: die fünf volkstümlichen Zwischenstationen zwischen Chur und Arosa erfreuen die Reisenden auch im 21. Jahrhundert. Der verantwortliche Architekt Alfons Rocco (Arosa) entwirft dreigeschossige, im Strickbau erstellte Chalets mit ausladendem Satteldach. Im dreiteiligen

Erdgeschoss befinden sich Warteraum, Stationsbüro und ein kleiner Güterschuppen. Während der Sommerszeit schmücken oftmals Geranien die braunen Holzfassaden. Die Inschriften auf der Frontseite zeugen vom damaligen Pioniergeist der Erbauer: «Wo ein Wille – ist auch ein Weg» (Lüen-Castiel) oder «Es eilt die Zeit – Mensch, sei bereit» (Peist). Dem Bahnhof Lüen-Castiel widmet die Pro Patria am 1. August 1947 gar eine Sonderbriefmarke.

Der Endbahnhof der Jubiläumslinie, Arosa, ist das Werk des Architekturbüros Meier & Arter aus Zürich. Der langgestreckte, zweigeschossige Bau

mit Satteldach, in der Mitte von einem Quergiebel durchbrochen, hat nach dem Umbau in den Siebzigerjahren leider viel von seinem ursprünglichen Charakter verloren. Mit der neuen Passerelle zu den Arosener Bergbahnen ist im Jubiläumsjahr ein weiterer moderner Baukörper hinzugekommen, der bei «Nostalgikern» für Diskussionen sorgen dürfte.

Den Zuschlag für den Bau des Depots in Chur Sand erhält der Churer Architekt Otto Manz. Es ist ihm gelungen, das markante Steingebäude gut in die Umgebung der nahen Plessur zu integrieren.



Gütertransporte vor Betriebseröffnung

Einen geharnischten Brief erhält der Bundesrat von erbosten Spediteuren und Fuhrhaltern aus Chur, welche die vorzeitige Aufnahme von Gütertransporten der Chur-Arosa-Bahn kritisieren, denn sie erleiden grosse Einbussen.

In Chur sind sehr viele Pferde ohne Arbeit. Das Eidgenössische Post und Eisenbahndepartement hat eigentlich keine vorzeitige Aufnahme des Güterverkehrs genehmigt. Es liegt lediglich eine Bewilligung für das «gelegentliche Mitführen einzelner beladener Güterwagen während den Probefahrten» vor.

Die Chur-Arosa-Bahn nützt diesen Passus indessen voll aus und gibt bereits vor Betriebsaufnahme den Bauzügen und auf Probefahrten entsprechende «Lasten» mit.

Ausbruch des Ersten Weltkriegs

Auch für die sich im Bau befindende Arosabahn verursacht der Krieg unzählige Schwierigkeiten. Zahlreiche Bauarbeiter und Ingenieure verlassen Ende Juli 1914 die Baustellen, um im Unterland oder in ihrer Heimat in den Wehrdienst zu treten. Glücklicherweise sind die zahlreichen Kunstbauten zwischen Chur und Arosa grösstenteils erstellt. Problematischer wird es mit den noch ausstehenden Materiallieferungen aus dem Ausland. Wegen den turbulenten Kriegseignissen steckt eine Kupfersendung aus Amerika im Hafen von Le Havre fest. Innert nützlicher Frist eine Ersatzbestellung auszulösen, erweist sich als sehr schwierig, da Kupfer als kriegswichtiger Rohstoff gehandelt wird. Schlussendlich gelingt es den Verantwortlichen der Brown Boveri & Cie., im damals noch neutralen Italien eine zweite Kupfer-Bestellung aufzugeben.

Dampfbetrieb als Notnagel

Als letzter Notnagel steht noch die Version eines gemischten «Elektro- und Dampfbetriebes» zur Diskussion. Gustav Bener persönlich weilt Mitte November 1914 in Bern, um bei den eidgenössischen Behörden eine provisorische Bewilligung für den Be-



Fotohalt mit Dampfzug in St. Peter-Molinis. Wegen einer im Ausland blockierten Kupfersendung (Kriegsausbruch) fehlen im Herbst 1914 die Fahrleitungen! Die Verantwortlichen ziehen eine Betriebsaufnahme mit Dampftraktion in Betracht.

trieb eines Dampfbetriebes zwischen Lünen-Castiel und Arosa zu erwirken. Bundesbern lehnt jedoch mit der nachfolgenden Begründung ab: «Die Gefällsverhältnisse wären derart, dass ein Betrieb mit Dampfzügen, welche der adhäsionsvermehrenden Schienenbremse (der Triebwagen) entbehren, nur mit entsprechenden Gefahren verbunden wäre».

Eröffnungstermin verschiebt sich

Die Verantwortlichen der Chur-Arosa-Bahn sind fürwahr nicht zu beneiden: Der geplante Eröffnungstermin auf Herbst 1914 muss mehrere Male nach hinten verschoben werden. Ausstehende Lieferungen (u. a. Kupferdrähte für

die Fahrleitung) und fehlendes Personal bei den Lieferanten wie auch bei der Generalbauunternehmung erlauben keine langfristigen Planungen.

Die ausgebrochenen Kriegswirren vermässeln den PR-Verantwortlichen in Chur wie auch in Arosa den Eröffnungsaufakt. Die involvierten Informationsstellen (Kur- und Verkehrsverein Arosa, die Gemeinden, die Medien etc.) werden im Zweiwochen-Rhythmus mit neuen Eröffnungsterminen vertröstet.

Mittlerweile befinden sich die Gäste-frequenzen in Arosa auf einem historischen Tiefstand. Zahlreiche Gäste sind zwar für einen Kuraufenthalt im November angemeldet, warten jedoch auf die bevorstehende Bahneröffnung...

Probefahrt für den Grossen Rat

Die Mitglieder des bündnerischen Grossen Rates müssen noch während der Herbstsession eine Fahrt nach Arosa unternehmen, um sich vor der Beratung der Nachfinanzierung ein Bild machen zu können, ob mit den Baumitteln haushälterisch umgegangen wird. Am Mittwoch, 25. November 1914, wird eine Extrafahrt mit zwei Zugkompositionen durchgeführt.





1

Die Betriebseröffnung

Aufgrund des aufflammenden ersten Weltkriegs und der noch zahlreichen, nicht abgeschlossenen Arbeiten wird auf eine grosse Einweihungsfeier verzichtet, «denn es ist immer noch vorsichtiger, niemand einzuladen, als die ganze Festversammlung stecken lassen zu müssen», heisst es aus dem letzten Ausschuss-Protokoll des Verwaltungsrates.

Den beschwerlichen Bedingungen zum Trotz gelingt es, die Arosalinie fast termingerecht fertig zu stellen. Endlich! Bei schönstem Winterwetter erfolgt am Freitag, 11. Dezember 1914 die offizielle

Eröffnung. Frisch gestärkt nach einem Morgenimbiss im Hotel Steinbock in Chur besteigen die geladenen Gäste die zwei bereitstehenden Extrazüge auf dem Churer Bahnhofplatz.

Die Reise führt vorbei an den geschmückten Gebäuden der Zwischenstationen durchs frisch verschneite Schanfigg. Entlang der Strecke jubeln die Einheimischen den Gästen zu und freuen sich über die Ankunft des ersten offiziellen Zuges. Freude herrscht! Der Musikgesellschaft Arosa fällt die Ehre zu, die Gesellschaft am Bahnhof abzuholen. Das Bankett wird im Hotel

Waldhaus (heute Sunstar) abgehalten. Am späten Nachmittag steht eine kurze Besichtigung des Kurortes auf dem Programm. Wiederum mit zwei Extrazügen wird die illustre Gesellschaft (Behörden, Politiker und Gäste) am frühen Abend zurück ins Unterland nach Chur gebracht.

Bei der Rückfahrt des Extrazuges hat sich durch ein Bügeleinhaken (Pantograf) auf der Horizontalen bei der Arosen Säge doch noch ein kleiner Zwischenfall ereignet, der nur dank der etwas waghalsigen Entschlossenheit des Oberingenieurs Jakob Buchli der



3



2



1+2

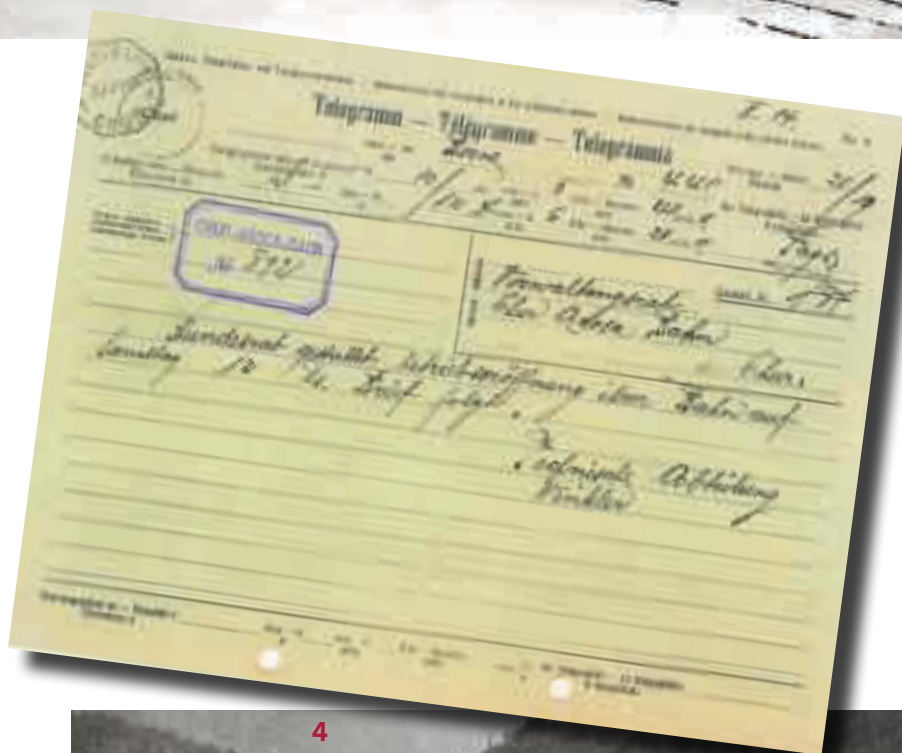
Am 11. Dezember 1914 erreicht der Eröffnungszug Arosa! Das ganze Dorf ist auf den Beinen und begrüßt die Gäste aus dem Unterland.

3

Die Dorfmusik Arosa begleitet die Gesellschaft zum Hotel Waldhaus.

4

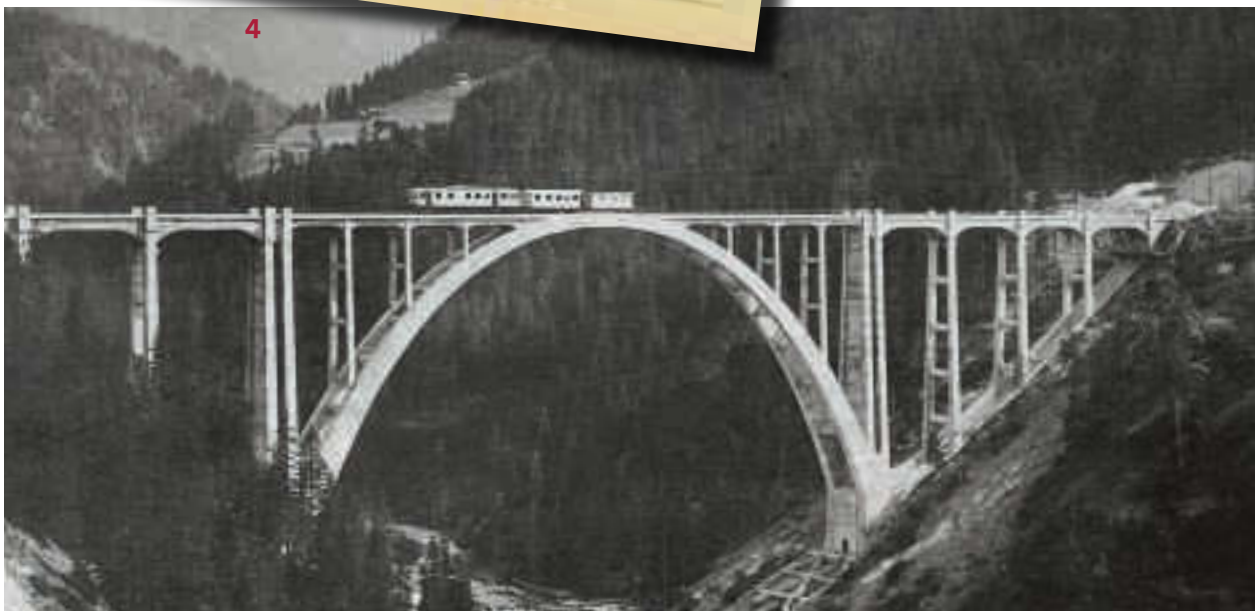
Das Wahrzeichen der Jubiläumslinie, der Langwieserviadukt wirkt auf den Plakaten wie auch in der Landschaft sehr eindrucklich.



Brown, Boveri & Cie. ohne weitere Verspätungen abgelaufen ist. Der gelungene Eröffnungsanlass findet bei einem «Nachtschoppen» im Hotel Steinbock in Chur seinen Abschluss.

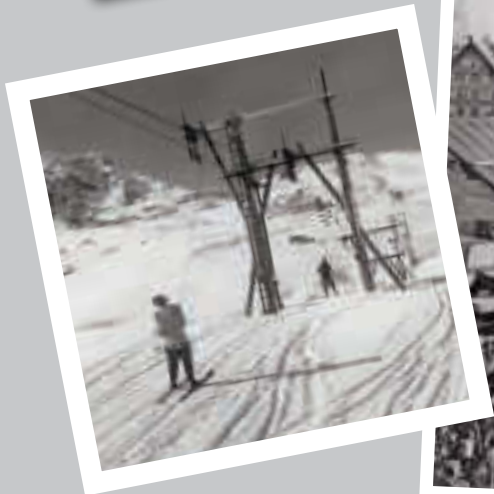
Die neuerstellte Bahnlinie verkürzt fortan die Reisezeit von Chur nach Arosa von sechs Stunden mit der Postkutsche auf 89 Minuten Bahnfahrt. Gleichzeitig ermöglicht sie den Reisenden einen eindrucklichen Blick auf die Plesurschlucht mit ihren zerklüfteten Seitenschluchten, den steil abstürzenden Bergflanken und die durch Erosionen geprägten Gesteinsschichten.

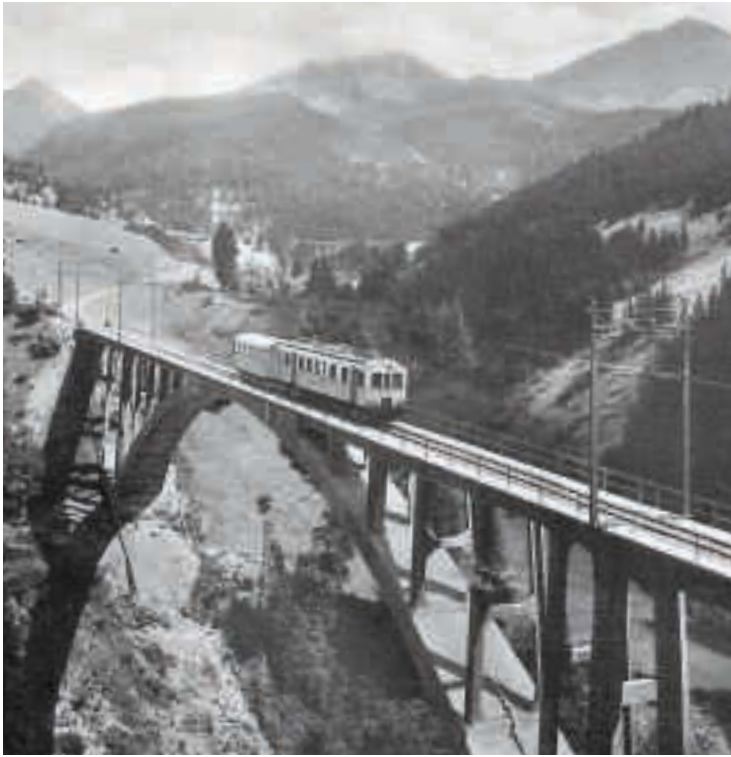
4



«Alles fährt Schii»

Mit der neuen Arosabahn werden die attraktiven Skigebiete von Arosa und von St. Peter/Hochwang gewaltig aufgewertet. Fortan sind nun Tagesskiausflüge aus dem Unterland ins Schanfigg möglich. Trotz der fehlenden Skilifte – die ersten Lifte werden erst 1938 in Betrieb genommen – nutzen vor allem an den Wochenenden Hunderte von Tourenskifahrern das neue Angebot mit der Bahn. Die Luftseilbahn auf das Weisshorn wird 1956 eröffnet. In den 1970er-Jahren gelingt Ines Torelli mit dem Schlager «Gigi vu Arosa» ein Spitzenplatz in der Schweizer Hitparade – beste Werbung für das Aroser Skigebiet.





links:

Der Gründjitobelviadukt wurde ebenfalls als elegante Eisenbetonbrücke gebaut. Im Hintergrund ist der Langwieserviadukt erkennbar.

rechts:

Der Castierviadukt mündet ähnlich wie der Landwasserviadukt direkt in eine Felswand.

Die ersten Betriebsjahre

Für die geplanten sechs Tageszüge in jede Richtung werden vier Triebwagen, sechs zweiachsige Personenwagen und 16 Güterwagen bestellt.

Der 80 Tonnen schwere Triebwagen mit 400 PS zieht in den 60-‰-Rampen bei 20 Stundenkilometern ein Zugsgewicht von 70 Tonnen (zum Vergleich: die neuesten Allegra-Triebzüge ziehen 160 Tonnen hoch). Vier verschiedene, voneinander unabhängige Bremsen

(durchgehende Vakuumbremse, elektrische Kurzschlussbremse, magnetische Schienenbremse und eine Handspindelbremse) bieten die erforderliche Sicherheit. In einem Triebwagen stehen 40 Sitzplätze in 2. und 3. Klasse zur Verfügung.

Den Auftakt in die erste Wintersaison haben sich die Verantwortlichen bestimmt anders vorgestellt. Natürlich sind die Voraussetzungen alles andere als optimal. Nebst den Folgen der Kriegswirren in Europa kämpft die

junge Bahngesellschaft gegen zahlreiche Kinderkrankheiten an Rollmaterial und Infrastruktur. In den ersten zwei Monaten gehören Betriebsstörungen zur Tagesordnung. Ein Rapport vom 12. Januar 1915 an die Betriebsleitung fordert z. B. rasch möglichst eine Verbesserung der Sandereinrichtung, um das Anfahren in der Bergstrecke zu optimieren; mit dem Einbau eines Rührwerks könnte das Austrocknen des Syphons verhindert werden. Einem anderen Bericht sind die Pantogra-

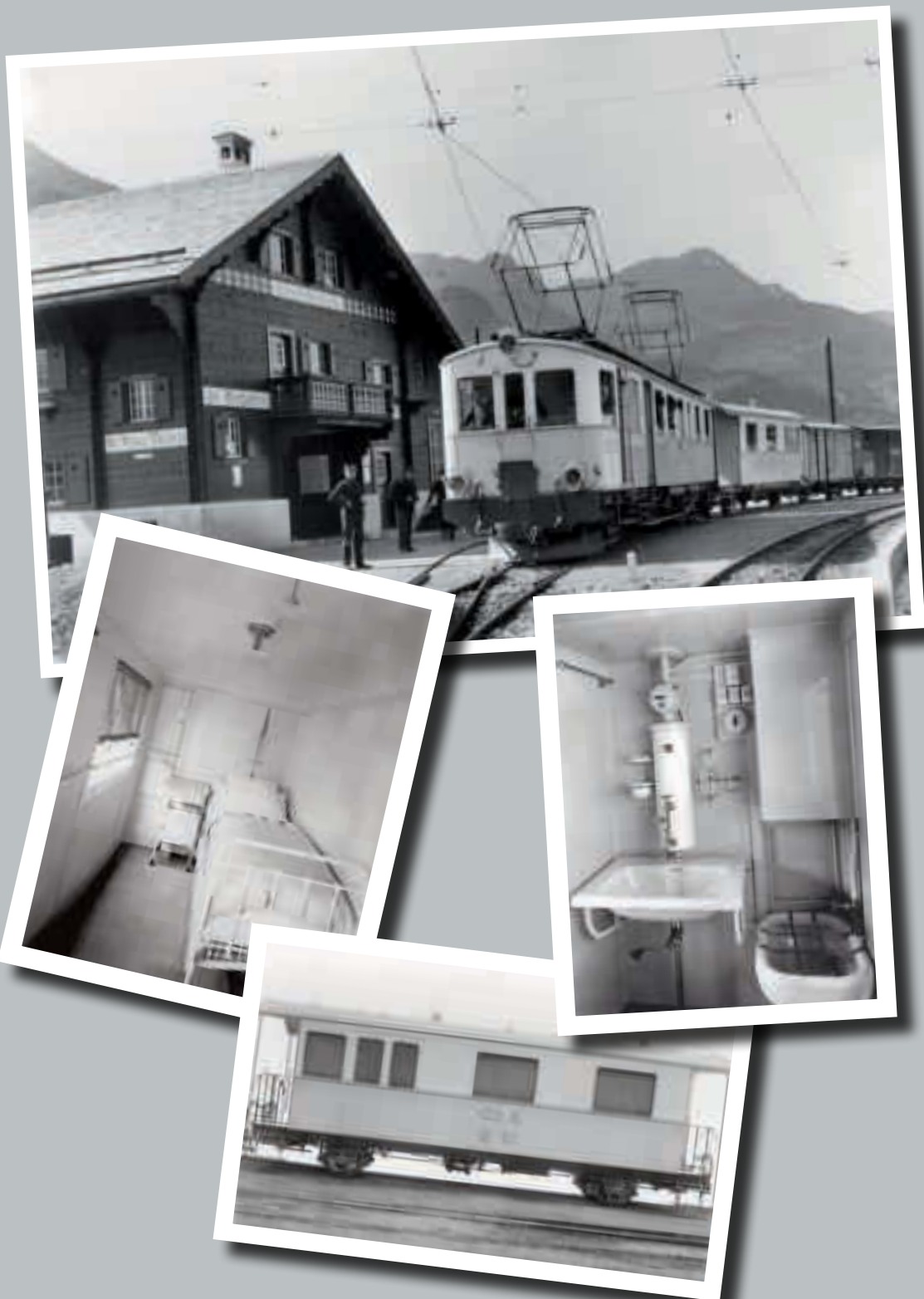


Letzte Arbeiten im Frühjahr 1915 auf dem autofreien Bahnhofplatz Chur. Ein Soldat (Bahnhofs- wache) und die zwei Kinder beobachten die Männer beim Planieren der Weiche. Die aufsteigende Rauchsäule hinter dem Bahnhofdach stammt von einem SBB-Dampfzug.

Krankentransporte

Bis zum Aufkommen des Automobils ist es selbstverständlich, dass auch Verletzte und Kranke, insbesondere die vielen Tuberkulosepatienten, mit der Bahn befördert werden. Die Chur-Arosa-Bahn beschafft einen speziellen Krankenwagen, der noch bis anfangs der 1950er Jahre im Einsatz steht. Der blau-weiss-graue Zweiachswagen mit Milchglasscheiben, Bett und Krankenzubehör wird dem breiten Publikum sogar anlässlich der Landesausstellung 1914 in Bern vorgestellt.

Die Landquart-Davos-Bahn setzt bereits 1896 den ersten Krankenwagen auf Schienen ein; auch dieser Wagen verfügt über einen Krankenraum mit Bett und Nachttisch, einen Lehnstuhl sowie ein WC. Dem mitreisenden Arzt steht ein separates Abteil zur Verfügung.





Die Bahn als Arbeitgeberin: die neue Bahn brachte 60 Arbeitsplätze ins verdienstarme Schanfigg. Stolz präsentieren sich Lokführer, Kondukteur, Wärter und Rangierer dem Fotografen.

unten links:

Nicht nur auf der Berninalinie, auch im Schanfigg waren die offenen Aussichtswagen eine Attraktion für die Reisenden.

phenbügel das Problem, die unbedingt umgebaut werden müssen, um das Einhaken an der Fahrleitung zu verhindern. Die Wagenheizung läuft ebenfalls nicht zufriedenstellend und gibt zu zahlreichen Klagen Anlass. Die Kohlenbürsten auf den Motoren müssen bereits nach zwei Monaten ausgewechselt werden. Ein sehr grosses Problem sind die schlecht montierten Fahrleitungsaufhänger. Der enorme Zeitdruck kurz vor der geplanten Eröffnung dürfte der Grund sein, warum die Brown Boveri

& Cie. diese Arbeiten sehr mangelhaft ausgeführt hat. Trotz den erwähnten Erschwernissen befördert die neue Bahngesellschaft im ersten Jahr knapp 70 000 Reisende.

Die Arosabahn ist auch als Arbeitgeberin willkommen, ganz besonders im verdienstarmen Schanfigg. Auf die Ausschreibung von 60 Arbeitsstellen melden sich über 300 Bewerber. In den kommenden Jahren verdoppelt sich die Bevölkerung von Arosa und neben grossen Hotels und Sanatorien entstehen

Geschäftshäuser, Spazierwege, Eisplätze und Skilifte – das ehemalige Bauerndorfchen entwickelt sich zum drittgrössten Kurort des Kantons. Trotz dieser Entwicklung gerät die Chur-Arosa-Bahn, während der Weltwirtschaftskrise in den 1930er Jahren in finanzielle Schwierigkeiten, die sie alleine nicht bewältigen kann. Als Folge kommt es am 1. Januar 1942 zur Fusion der Chur-Arosa-Bahn mit der Rhätischen Bahn. Neben den stetig notwendigen Instandhaltungsarbeiten an den Kunstbauten der Strecke infolge des instabilen Geländes prägen die Zunahme des Strassenverkehrs in Chur und der Wechsel des Stromsystems die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die 1988 durch einen Volksentscheid beschlossene Verlegung der Bahnlinie durch die Stadt Chur in einen Tunnel wird aufgrund von Finanzierungsproblemen nie in die Tat umgesetzt. Ganz im Gegensatz zur Umstellung des Stromsystems von Gleichstrom auf Wechselstrom im Jahr 1997 und der damit einhergehenden Anpassung an das Stammnetz der RhB.

Quellen:

- Archiv RhB Chur
- Archiv Heimatmuseum Arosa Schanfigg
- «Chur–Arosa – Vom Bau und Betrieb der Bahn»; H. Hofmann, Calanda Verlag Chur, 1989
- Geschäftsbericht RhB 1914
- «Entstehung der Rhätischen Bahn»; Werner Catrina, 1972
- «Erlebnis Chur-Arosa-Bahn»; Haldimann, Keller, Jäger; AS Verlag Zürich, 2014
- Staatsarchiv Graubünden Chur

Bildernachweis:

- Archiv RhB
- Kulturarchiv Arosa Schanfigg
- Sammlung Renato Mengotti, Chur
- Sammlung Gion Bigliel, Chur
- Staatsarchiv Graubünden, Chur
- www.swissphila.ch



A close-up photograph of a Siemens electronic control rack. The rack is filled with various modules, including power supplies, signal processors, and communication units. The modules are mounted on a green printed circuit board (PCB) and are connected by a complex network of yellow and red cables. The Siemens logo is visible on the top left of the image.

SIEMENS

[siemens.ch/mobility](https://www.siemens.ch/mobility)

25 Jahre elektronische Stellwerke von Siemens

Unsere elektronischen Stellwerke sichern seit 25 Jahren den Bahnverkehr der Schweiz.

[siemens.ch/mobility](https://www.siemens.ch/mobility)

Meilensteine und Eigenheiten der Jubiläumslinie Chur–Arosa

1870	Die Walsersiedlung Arosa zählt lediglich 60 Einwohner
1881	Fahrbare Strasse bis Langwies (Postkutschenbetrieb; Fahrzeit 5 Stunden)
1890	Fahrbare Strasse bis Arosa (Postkutschenbetrieb; 6 Stunden)
9. Februar 1901	Erstes Projekt einer Strassenbahn (Initiant Kurarzt Dr. Carl Ruedi stirbt am 17. Juni 1901 unerwartet)
8. März 1905	Eingabe eines gemeinsamen Konzessionsgesuch für «Elektrische Bahn Chur–Arosa» durch Ingenieurbüro und Bauunternehmung Müller, Zeerleder & Gobat Zürich sowie der Ingenieure R. Wildberger, J. Englert und L. Thormann
19. Dezember 1909	Bildung eines Aktionskomitees Chur-Arosa Bahn
15. Juli 1911	Gründung der Chur-Arosa-Bahn-Aktiengesellschaft im Hotel Steinbock in Chur
4. Juli 1912	Baubeginn unter der Leitung von Oberingenieur Gustav Bener auf der ganzen Strecke (bis 2000 Arbeiter stehen im Einsatz)
Februar 1914	Spundetscha-Hang mit Stützmauer und -tunnel geraten in Bewegung; neuer «Umfahrungstunnel» muss gebaut werden
10. März 1914	Ostportal des Sassal-Tunnels durch Felssturz verschüttet
28. Juli 1914	Ausbruch des 1. Weltkrieges; viele Bauarbeiter werden abgezogen (90% der Strecke gebaut)
17. Oktober 1914	Erste Fahrt nach Arosa mit Dampfzug (für die Mitglieder des Verwaltungsrats)
19. November 1914	Erstmals fliesst Strom aus dem Moliniser Kraftwerk durch die Fahrleitungen
21. November 1914	Erste Probefahrt mit elektrisch betriebenen Triebwagen BCF 4/4 Nr. 1 in die erste 60%-Rampe bei Meiersboden (Chur)
22. November 1914	Erste Probefahrt mit dem Triebwagen BCF 4/4 Nr. 1 bis Lüen
23. November 1914	Erste Probefahrt mit dem Triebwagen BCF 4/4 Nr. 1 bis Arosa
11. Dezember 1914	Eröffnungsfeierlichkeiten der Chur-Arosa-Bahn in Arosa
12. Dezember 1914	Betriebsaufnahme Chur–Arosa mit täglich sechs Fahrten, davon 2 Schnellzüge; Fahrzeit Bergfahrten 89 Minuten; Talfahrten 73 Minuten.
25. Oktober 1941	An einer ausserordentlichen GV beschliessen die Aktionäre die Fusion mit der RhB
1. Januar 1942	Fusion mit der Rhätischen Bahn
3. Juni 1956	Umbezeichnung der 2. in die 1. und der 3. in die 2. Klasse
22. November 1971	Einführung des Streckenblocks
Herbst 1985	Stationsbedienung (ausser in Chur und Arosa) wird aufgehoben
25. Sept. 1988	Abstimmung der Churer für die Verlegung der Stadtstrecke in den Mittenbergtunnel
27. November 1997	Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom (11kV)
13./14. Dezember 2014	Jubiläumsfeierlichkeiten «100 Jahre Chur – Arosa»



Die RhB während des 1. Weltkrieges

Von Geni Rohner

Vor 100 Jahren herrscht in Europa Krieg, mitten drin die Schweiz als Friedensinsel. Vier Jahre Krieg stellen Volk und Armee aber trotzdem vor schwerwiegende Probleme. Auch Graubündens junger Tourismus wird vom Krieg stark getroffen. Die RhB wird der militärisch geführten Betriebsgruppe III mit Sitz in Zürich unterstellt und muss einen massiven Stellenabbau umsetzen; die Belegschaft wird von 1400 auf 700 Mitarbeitende reduziert. Der Kohlenmangel beschleunigt die Umstellung von Dampf- auf Elektro-Traktion – eine Pioniertat.

Mitten in die Hauptreisezeit des Sommers 1914 fällt der Ausbruch des Ersten Weltkrieges mit seinem furchtbaren Zerstörungswerk, den staatspolitischen Umwälzungen und der Lähmung des ganzen wirtschaftlichen Lebens in Europa während einer Reihe von Jahren. Von einem Tag auf den andern folgt das abrupte Ende des eben aufblühenden Kurtourismus in Graubünden. Hunderte von Touristen verlassen panikartig den Kanton. Ein schwerer Schlag für die sich im Aufbau befindende Tourismusbranche. Die Massenflucht der Gäste sowie die folgende Mobilmachung bescheren der RhB zwar noch nie dagewesene Rekordfrequenzen.

Kriegsbetrieb

Durch Beschluss des Bundesrats vom 31. Juli 1914 ist bei allen schweizerischen Transportunternehmungen der Kriegsbetrieb eingeführt worden. Die «Allgemeine Mobilmachung» der

Schweizer Armee entzieht der RhB 494 Angestellte, das entspricht einem Drittel der RhB-Belegschaft. Die Dienstbefreiungs-Verordnung des im Kriegsfall unentbehrlichen Bahnpersonals ist eindeutig zu eng gezogen und trägt den Bedürfnissen des Betriebes bei weitem nicht genügend Rechnung. So fehlen zahlreiche Depothandwerker, ein Teil des technischen und elektrotechnischen Personals des Bahnunterhaltungs- und Aufsichtsdienstes.

Massnahmen für Truppentransporte

Die Front zwischen Österreich und Italien erfordert eine grössere Präsenz der Schweizer Armee im Unterengadin (der Zugsverkehr am Arlberg und im Rheintal bzw. zwischen Innsbruck und Lindau ist für Zivilisten bereits eingestellt). Für die Truppentransporte in Graubünden werden im Vorfeld verschiedene Massnahmen getroffen. Im RhB-Kreisschreiben Nr. 60 vom 3. Au-

gust 1914 wird der Wagenbedarf für den 6. August 1914 wie folgt beziffert: Ab Chur 2200 Plätze, 65 K- und 39 M-Güterwagen; ab Landquart 1900 Plätze, 30 K- und 42 M-Güterwagen. «Damit genügend freie Güterwagen für die Militärtransporte zur Verfügung stehen, muss deren Entladung mit allem Nachdruck gefordert werden. Notfalls kann der Ausladung in die Güterschuppen oder anderweitig ins Freie vorgenommen werden.» (KS 55 vom 2. August 1914).

«Grosskampftag» auf der Bahn

Der Donnerstag, 6. August 1914 dürfte als erster «Grosskampftag» in die Geschichte der RhB eingehen: Innerhalb von 12 Stunden verkehren auf dem rätschen Streckennetz nebst dem saisonalen Betrieb 48 Extrazüge. Die Truppentransporte ins Engadin erfolgen alle über die noch nicht elektrifizierte Albulalinie. Einige Züge werden teilweise in Doppeltraktion (bis Preda) geführt.





1

Bewachungsmannschaft in Carolina verpflegt werden kann, haben die Züge 260 und 264 bis auf weiteres kurz anzuhalten...

Militärbehörden verfügen über RhB

Mit dem Kriegsfahrplan geht auch das Verfügungsrecht über die Anlagen, Personal und Material an die Militärbehörden. Die RhB ist der Betriebsgruppe III mit Sitz in Zürich unterstellt. Die Bewachung der Bahnanlagen erfolgt gemeinsam, d. h. auf den Stationen und Strecken durch das Bahnpersonal und strategisch wichtige Stellen wie Tunneln oder Brücken werden durch den Landsturm gesichert. Der Austausch und die Verschiebungen von Truppen sowie der andauernde Nachschub von Verpflegungsgütern während der vierjährigen Grenzbesetzungszeit garantieren der RhB entsprechende Frequenzen und Umsätze.

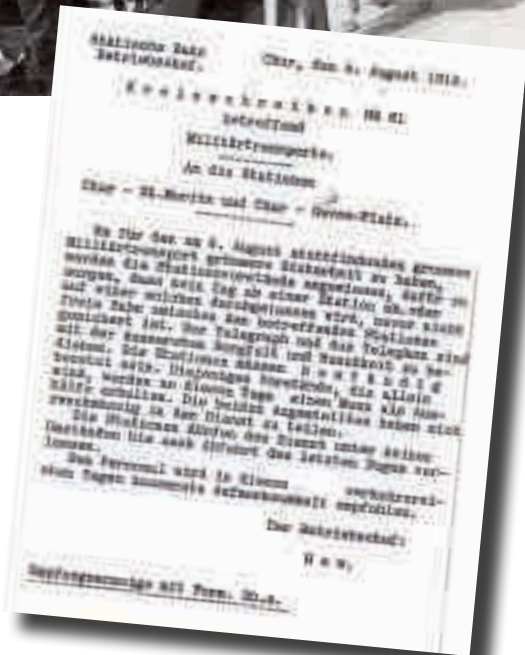
Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Folgeerscheinungen des Krieges haben Auswirkungen auf das gesamte Wirtschaftsleben in Graubünden. Auch die RhB bekommt den Engpass bei wichtigen Materialien und Verbrauchsstoffen zu spüren. Die wachsende Kohlennot sowie die ständig sich drehende Preisspirale für Kohle verursachen grössere Probleme. Wegen des herrschenden Kohlenmangels sieht sich der Bundesrat gar gezwungen, an Sonntagen ein allgemeines Verbot zur Führung von Dampfzügen zu erlassen. Der am 1. Juli 1913 aufgenommene elektrische Versuchsbetrieb zwischen Bever und Scuol-Tarasp bewährt sich während der Kriegsjahre zur Zufriedenheit aller und in Anbetracht der guten Ergebnisse als zukunftsweisend bzw. als Wegbereiter für die beschleunigte weitere Elektrifizierung des übrigen Streckennetzes. Die Vorteile des elektrischen Betriebes sind trotz der höheren Kosten unbestritten: Nebst sauberer Luft in den Dörfern sprechen der hohe Kohlenpreis, das Rauchgas in den Tunneln und die sehr aufwendige und personalintensive Führung der Dampfzüge für eine rasche Umstellung. Hinzu kommt, dass der erforderliche Strom unabhängig vom Ausland, durch regionale Wasserkraftwerke produziert werden kann. Nach Kriegsende wird die Elektrifizierung der übrigen Strecken nach und nach in Angriff genommen und bereits vier Jahre später, am 21. Mai 1922, ist das gesamte Strecknetz der RhB elektrifiziert.

Bildlegenden:

1 Appell auf dem Bahnhofplatz St. Moritz: Die Verschiebung Richtung Malojapass steht kurz bevor. Dank der RhB konnte wenigstens die Anreise der Soldaten vom Unterland ins Engadin bequem per Bahn erfolgen.

Strategisch wichtige Objekte wie Brücken, Bahnhöfe und Tunneln wurden vorwiegend durch den Landsturm und das Bahnpersonal bewacht. Zwischendurch blieb aber immer Zeit für einen Jass. Unsere Aufnahmen stammen aus Klosters Dorf **2**, Pontresina **3** und Rothenbrunnen **4**.



Von den verfügbaren 45 Dampflokomotiven stehen 44 im Einsatz! Einzelne Zugkompositionen bieten bis 600 Plätze in 3. Klasse und 20 Plätze in 2. oder 1. Klasse (für Offiziere); zusätzlich steht ein weiterer offener Güterwagen für das Offiziersgepäck zur Verfügung. Am 9. August 1914 tritt der Kriegsfahrplan in Kraft, der für alle Linien nur noch vier tägliche, für den Zivilverkehr benutzbare durchgehende Verbindungen in jeder Richtung vorsieht. Der Fahrplan ist auf die militärischen Bedürfnisse zugeschnitten und bringt auch im Betriebsablauf einige Änderungen. So dürfen die Militärzüge beim ersten und letzten Wagen nur mit den entsprechenden Transportnummern beschriftet werden. Die Ausgangs- und Bestimmungsbahnhöfe sind wegzulassen. Sämtliche Stationen sind während den Betriebszeiten durchgehend zu besetzen. Das «Fahrplanbüro» wie auch einzelne Bahnhöfe (Chur, Landquart oder Samedan) sind bei Beginn während 24 Stunden besetzt. Die bei Kriegsbeginn eingerichteten zehn vierachsigen Personenwagen 3. Klasse als «Verwundeten-Transportwagen»

stehen auf Abruf bereit. 81 liegende und 32 sitzende Patienten können mit dem «Sanitätszug» befördert werden. Eine Zugkomposition ist in Zernez stationiert, um allfällige Verwundete von der nahen Grenze in grössere Spitäler transportieren zu können. Last but not least: damit auch die militärische

Einige Zahlen

Vom 4. August 1914 bis 30. September 1918 befördert die RhB nebst den Truppen zusätzlich 343 177 Militärpersonen, 1280 Tonnen Gepäck, 19 372 Tiere und 68 482 Tonnen militärische Güter.

Eigens für Munitionstransporte stehen 13 gedeckte Güterwagen zur Verfügung.

In der Zeit vom Mai 1916 bis September 1918 werden 22 926 Austausch-Kriegsgefangene, sogenannte Internierte, und deren Gepäck (215 Tonnen) befördert.



Ein durchgehendes Signalisations- und Informationskonzept des UNESCO Welterbe Rhätische Bahn bietet dem Besucher interessante Angaben über die Streckenführung und sonstige Angaben zum Bahnbetrieb. Unser Bild: auf dem Bahnlehrpfad zwischen Preda–Bergün.



Der Verein «UNESCO Welterbe RhB»

Von Roman Cathomas*

Die Bündner Kulturbahn hat in den letzten Jahren immer wieder über das UNESCO Welterbe Rhätische Bahn berichten können.

Nun ist es an der Zeit, den Verein UNESCO Welterbe Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina (oder kurz «UNESCO Welterbe RhB») im Rahmen der Bündner Bahnkultur einmal selber vorzustellen und seine Aktivitäten zu erläutern.

Deshalb soll in der Bündner Kulturbahn zukünftig ein Einblick in die verschiedenen Aufgaben und Aktivitäten des Vereins UNESCO Welterbe RhB gegeben werden.

Ein Teil der Bündner Bahnkultur

Wer steckt eigentlich hinter dem Verein UNESCO Welterbe RhB und was sind eigentlich dessen Aufgaben? Verglichen mit anderen Vereinen, welche sich mit der RhB-Historie befassen und in welchen zahlreiche Mitglieder viel Herzblut, Zeit und Geld für Ihr Hobby und die Erhaltung der Bahnkultur in Graubünden einsetzen, hat der Verein UNESCO Welterbe RhB andere Aufgaben und auch eine andere Struktur. Aber die gemeinsame Mission ist die Erhaltung des Kulturgutes Rhätische Bahn. Dabei liegt der Fokus für den Verein auf den Welterbestrecken Albula und Bernina. Die Erhaltung des Kulturgu-

tes umfasst nicht nur die Begleitung der fachmännischen Restaurierung der Viadukte oder der Bahnhöfe. Es gilt für die Erhaltung ein lebendiges, authentisches Kulturgut in all seinen Facetten zu berücksichtigen. Dazu benötigt es verschiedene Zahnräder, die ineinandergreifen und sich gegenseitig als Teil eines Gesamten in Bewegung halten. Insofern ist der Verein nur ein Teil eines komplexen Systems.

Auftrag vom Bund

Der Verein UNESCO Welterbe RhB wurde zur Umsetzung der im Rahmen der UNESCO-Kandidatur im Managementplan festgelegten Ziele gegründet. Ver-

einsmitglieder sind das schweizerische Bundesamt für Kultur, der Kanton Graubünden, die Provinz Sondrio, die RhB, die Gemeinden im Perimeter des Welterbes sowie Organisationen oder Personen mit Bezug zum Welterbe. Die Trägerschaft hat die Verantwortung für die Förderung der Erhaltung und der nachhaltigen Nutzung des Welterbes im Allgemeinen, für die Koordination des Monitorings und Controllings von Bahn und Kulturlandschaft sowie für die Information und Anwendung des UNESCO-Labels im Speziellen. Zur weiteren Verankerung der erhöhten Sensibilität im Umgang mit dem Welterbe werden die Mitglieder der





Die «UNESCO RhB-Welterbefarben» verbreiten in der Bahnhofshalle Thusis eine angenehme Atmosphäre. Thusis ist Ausgangspunkt ins UNESCO Welterbe Rhätische Bahn.

unten links:

Der neue Albula-tunnel befindet sich bereits in Bau. Eine aussergewöhnliche Herausforderung für die Ingenieure war die Gestaltung der neuen Tunnelportale in Preda und Spinas. Im Perimeter des UNESCO-Welterbes dürfen Eingriffe nur in Absprache mit der Denkmalpflege/ UNESCO vorgenommen werden.

Trägerschaft an eine Charta gebunden, die als Einleitung in den Statuten des Vereins enthalten ist. Mit der Unterzeichnung der Charta verpflichten sich alle Beteiligten, den im Managementplan formulierten Leitgedanken nachzuleben. Der Verein *UNESCO Welterbe RhB* hat vom Bund – als Vertreter der UNESCO – die Herausforderung angenommen, die nachhaltige Entwicklung des Welterbes und die Vermittlung der Werte des Welterbobjekts zu sichern. Als Wegleitung für alle Aktivitäten dient ein gemeinsam festgelegter Managementplan. Alle Aktionsbereiche für eine nachhaltige Entwicklung sind darin festgehalten und auch die zu er-

reichenden Ziele, Handlungsfelder und Massnahmeschwerpunkte sind darin definiert. Alle zehn Jahre muss der Verein via Bundesamt für Kultur zuhänden der UNESCO in Paris berichten, wie weit die Ziele erreicht wurden.

Vereinsaktivitäten

Der Verein steht in engem Kontakt mit der Schweizerischen UNESCO-Kommission und dem Bundesamt für Kultur. Es finden periodische Anlässe statt, an denen Themen, Projekte und Herausforderungen aller Schweizer Welterbestätten besprochen werden. Aktuell wird in diesem Zusammenhang an einer «Welterbe-Charta für

die Schweiz» gearbeitet. Diese soll als Grundlage dazu dienen, dass Politik, Behörden, Institutionen und die Bevölkerung die Verantwortung gegenüber den Welterbestätten stärker und aktiver wahrnehmen. Dabei sollen die Werte des Welterbes vermittelt werden sowie die Vorgaben für eine adäquate Entwicklung der Stätten eingehalten werden.

Zwei Fachausschüsse des Vereins setzen sich mit dem Schutz und Erhalt der Bahn sowie der angegliederten Kulturlandschaft auseinander. Sie fungieren als beratende Gremien und helfen der RhB sowie dem Verein *UNESCO Welterbe RhB* die Welterbestätten in Erscheinungsbild, Charakter und Substanz zu erhalten sowie die äusserst wichtige Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden zu pflegen:

- Der «Fachausschuss Bahn» beschäftigt sich mit der Entwicklung der Bahnanlagen im Welterbeperimeter, sucht nach Lösungen und erarbeitet Empfehlungen, wie der Spagat zwischen gesetzeskonformen Betrieb der RhB und den denkmalpflegerischen Aufgaben als Kulturgut sinnvoll gemacht werden kann. Im Fachausschuss Bahn wurden bereits diverse Erhaltungsmaßnahmen festgelegt und wichtige Baustandards entwickelt.



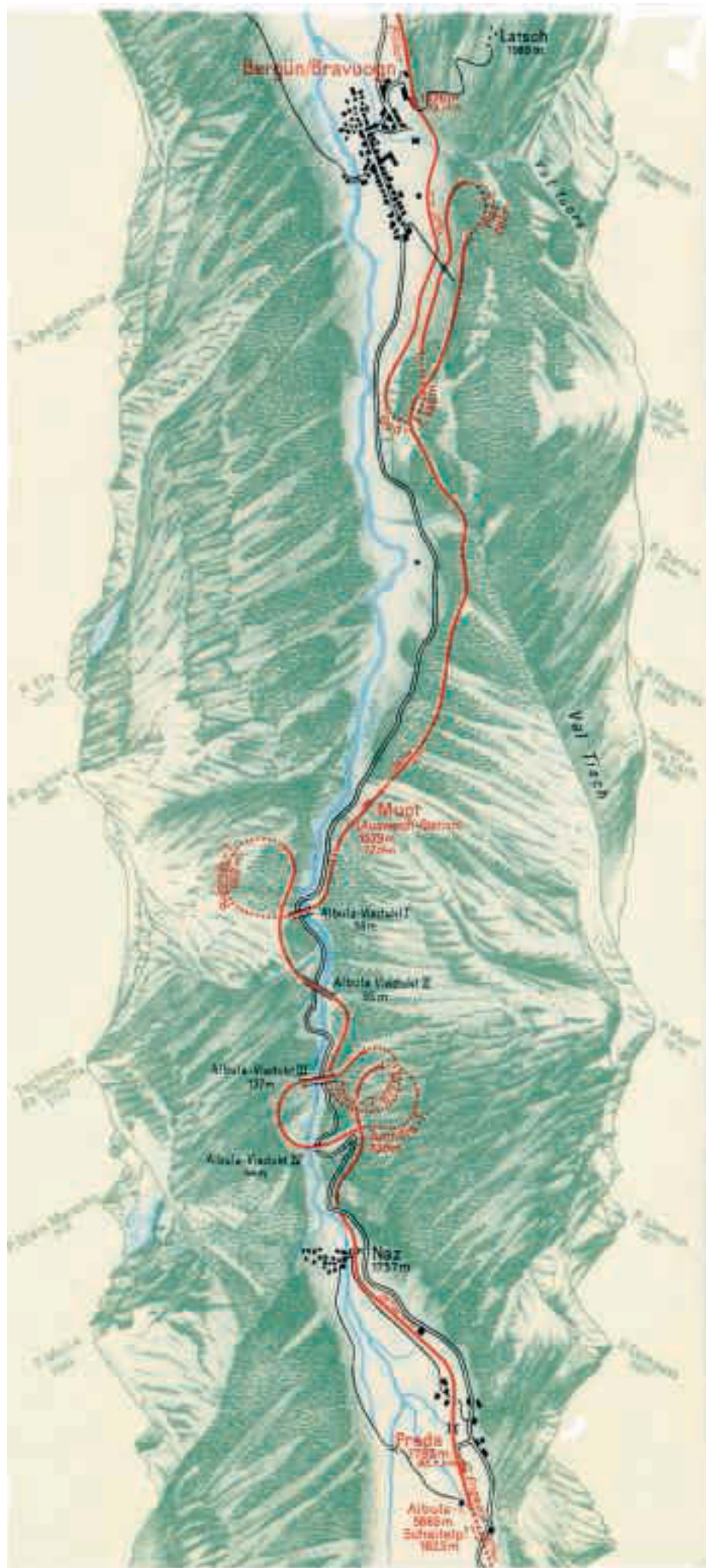
- Die zweite Expertenkommission beschäftigt sich mit der «Kulturlandschaft im Welterbeperimeter». Die Symbiose zwischen Technik und Landschaft ist eine der herausragenden Leistungen unserer Vorfahren, welche zum Prädikat Welterbe geführt haben. Es gilt nun die Planungen im Welterbeperimeter so zu gestalten, dass diesen Anforderungen Rechnung getragen werden kann. Mit einer Wegleitung für das qualitätsvolle Planen und Bauen im UNESCO Welterbeperimeter hat der Fachausschuss Kulturlandschaft ein übersichtliches Hilfsmittel geschaffen, um diese Ziele zu erreichen.

Wertschöpfung aus dem Welterbe

Der Verein UNESCO Welterbe RhB strebt gemäss seiner Charta auch danach, die regionale Wertschöpfung mit Projekten zu fördern, die sowohl die Bahn als auch die Kulturlandschaft mit ihren kulturhistorisch wertvollen Charakter bewahren. Durch den Schutz, die ökonomischen Nutzung und die daraus resultierende Wertschöpfung soll die Zukunftsfähigkeit des UNESCO Welterbes RhB in der Landschaft Albula/Bernina gesichert werden. Zu diesem Zweck werden unter anderem Gäste und Einheimische mit qualitativ hochwertigen und authentischen Informations- und Tourismusangeboten auf die einmaligen Werte aufmerksam gemacht und dafür sensibilisiert. In Kooperation mit der RhB und den lokalen Tourismusorganisationen ist der Verein sehr aktiv, die Inszenierung und Erlebbarkeit schrittweise umzusetzen. Dazu gehören die Gestaltung der Eintrittsportale, wie unlängst in Thusis geschehen, oder die Informationsstelen, welche entlang der Strecke Thusis–Tirano immer anzutreffen sind. Auch arbeitet der Verein aktiv mit, wenn es um Produktentwicklungen, wie zum Beispiel Erweiterung des «Bahnerlebnisweg Albula», die Gestaltung des Bahnhofbuffets Ospizio oder die Erlebnisinszenierung im Raum «Bernina Glaciers» geht.

Was bringt uns das Welterbe?

Eine Frage, die immer wieder auftaucht, ist diejenige «Was bringt uns das Welterbe?» Nachdem die RhB in den letzten Jahren rund um das Welterbe RhB eine Vielzahl an Kommunikationsmassnahmen getätigt hat, gilt es natürlich auch die Wirkung dieser zu ermitteln. So hat eine repräsentative Umfrage bei 2214 Personen in der Deutschschweiz ergeben, dass die Be-





Preda, Ausgangspunkt des beliebten Bahnlehrpfades nach Bergün und Filisur. Die verwirrende Streckenführung durchs Albulatal begeistert die Besucher immer wieder von Neuem.

kanntheit der RhB nach 5 Jahren als Welterbestätte gleich hoch ist wie jene der Jungfrau-Aletsch-Region oder der Altstadt von Bern, welche bereits seit vielen Jahren mit den Label Welterbe werben. Die Bekanntheit der übrigen Welterbestätten liegen weit hinter jener der RhB. Das UNESCO Welterbe Rhätische Bahn fördert somit nachweislich die Bekanntheit der RhB und Graubündens. Es ist wichtiges Reiseargument für die Gäste, die bei der Rhätischen Bahn authentisch erlebbare Bahnkultur erfahren wollen.

Vermittlung/Sensibilisierung

Aus dem umfassenden Managementplan, welcher darlegt, wie die Werte der Welterbestätte auch in Zukunft erhalten werden sollen, ist die Informationsvermittlung und Sensibilisierung Teil des Auftrages an den Verein Welterbe RhB. Dazu hat der Verein verschiedene Reise- und Wanderführer in Buchform und Unterrichtsmaterial für Schulen initiiert. Ein spannendes Tool für Schülerinnen und Schüler sowie für Wissensdurstige und Bahnfans ist bestimmt der neu lancierte Online-Lernexpress. Auf dieser neuen Internetplattform ist es möglich, auf lehrreiche Art durch das Welterbe zu reisen und das eigene Wissen zur RhB mit den Aufgaben zu testen.

Intensive Kooperation

Alle Aktivitäten, des Verein *UNESCO Welterbe RhB* basieren auf einer intensiven Kooperation zwischen den verschiedensten Partnern, Institutionen

und Organisationen. Dieses Netzwerk soll dazu beitragen die ambitionierten Ziele zur Erhaltung der Bahnkultur in Graubünden zu erreichen. Dabei sind neue zukunftsorientierte Lösungsansätze im Bereich der Kulturgutförderung anzustreben und das Bewusstsein über den touristischen und kulturellen Wert der Bahnkultur noch weiter zu fördern.

In den ersten Jahren seit der Aufnahme in die Welterbeliste der UNESCO profitierten die RhB und die regionalen Leistungsträger von der Initialbegeisterung. Die eigentliche Arbeit beginnt aber erst, wenn man die Auszeichnung UNESCO Welterbe trägt. Die Pflege und Weiterentwicklung der Welterbestätte bedarf eines ständigen Dialoges zwischen Denkmalpflege und den Anforderungen an einen Bahnbetrieb. Die

Förderung des Bewusstseins für die erlangte Auszeichnung und die dazugehörige Wissensvermittlung können nur mit Erlebnisinszenierungen und buchbaren Angeboten auch touristisch und somit regional wertschöpfend genutzt werden.

Die Inwertsetzung dieses Potenzials benötigt aber weitere Jahre an Überzeugungsarbeit und gute, sinnvolle Projekte zur Erlebnisinszenierung. Nur auf diese Art und Weise können die Identität und das Bewusstsein für die unschätzbaren Werte in der Region gestärkt sowie Gäste für das Welterbe begeistert werden.

Mehr Informationen unter:

www.rhb.ch/unesco

* Roman Cathomas ist Geschäftsführer Verein UNESCO Welterbe RhB.

Lernexpress der Rhätischen Bahn (www.lernexpress.rhb.ch)



Erlebnisfahrten 2015



1

Dampfschneeschleuderfahrt

Schnee räumen wie anno dazumal

25.01.	Pontresina ⇌ Alp Grüm
15.02.	Pontresina ⇌ Alp Grüm



2

Dampffahrten

Bahnfahrten mit Schall und Rauch

24.01.	Engadin: Samedan ⇌ Scuol-T.
14.02.	Engadin: Samedan ⇌ Scuol-T.
22.02.	Surselva: Landquart ⇌ Ilanz
10.05.	Muttertags-Dampffahrt
12./13.	Dampffahrt
06.	mit Doppeltraktion
12.09.	Davoser Rundfahrt



3

Vollmondfahrt

Mystische Fahrt durchs Gebirge

04./05./06.02.	St. Moritz ⇌ Alp Grüm
04./05./06.03.	St. Moritz ⇌ Alp Grüm



4

Erlebniszug Albula

Mit offenen Wagen ins Bahnparadies

31.05.	Landquart ⇌ Samedan
07./14./	
21./28.06.	Landquart ⇌ Samedan
05./12./19./	
26.07.	Landquart ⇌ Samedan
02./09./16./	
23./30.08.	Landquart ⇌ Samedan
06.09.	Landquart ⇌ Samedan



5

Clà Ferrovia

Abenteuer mit dem Kinder-Kondukteur

09.05.	Fahrt ins Blumenland *
17.10.	Fahrt ins Farbenland
12./13./19.12.	Fahrt ins Lichterland *

* mit Dampflokomotive



6

Rhätia Pullman Express

Gediegen zwischen Davos und St. Moritz

25.-27.06.	Davos ⇌ St. Moritz
09.-11.07.	Davos ⇌ St. Moritz
16.-18.07.	Davos ⇌ St. Moritz
06.-08.08.	Davos ⇌ St. Moritz



7

Glacier Pullman Express

Zwei Tage einfach luxuriös reisen

03./04.07.	St. Moritz – Zermatt
05./06.07.	Zermatt – St. Moritz
24./25.07.	St. Moritz – Zermatt
26./27.07.	Zermatt – St. Moritz
28./29.08.	St. Moritz – Zermatt
30./31.08.	Zermatt – St. Moritz



8

Bahnurlaub.de bietet als einer der grössten deutschen Anbieter von Bahnfahrten weltweit 2015 viele Leckerbissen auf rätischen Scheinen an.

Beschrieb+Verkauf der Fahrten unter

www.bahnurlaub.de

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 Zugfahrt durch Graubünden.

Im Jubiläumsjahr ist das Angebot besonders vielfältig!

Kulturbahnagenda 2015

Januar

24. **2** Engadiner Dampffahrt
25. **1** Bernina Dampfschleuderfahrt

Februar

- 4.-6. **3** St. Moritz-Alp Grüm-St. Moritz Vollmondfahrt
14. **2** Engadiner Dampffahrt
15. **1** Bernina Dampfschleuderfahrt
22. **2** Dampffahrt Surselva

März

- 4.-6. **3** St. Moritz-Alp Grüm-St. Moritz Vollmondfahrt
7. **Freunde der Schmalspurbahnen** Generalversammlung
21. **Verein Dampffreunde der RhB** Generalversammlung
28. **IG Zügen-Landwasser** Generalversammlung

April

11. **Club 1889** Generalversammlung
18. **historik RhB** DV in Chur

Mai

3. **8** Bernina Pullman Express
8. **Pro Salonwagen RhB** Generalversammlung
9. **5** Fahrt ins Blumenland (Dampf) Clà Ferrovia
10. **2** Muttertags Dampffahrt
16. **8** Bernina Pullman Express
17. **Aluba-Bahn-Club** GV in Bergün
30. **Bahnmuseum Albula** GV in Bergün
31. **4** Erlebniszug Albula

Juni

5. **8** Bernina Pullman Express
7. **4** Erlebniszug Albula
9.-11. **3-Tages-Fahrt RhB-Höhepunkte**
12. **2** Landquart-Chur-Samedan Dampf-Doppeltraktion
13. **2** Samedan-Filisur-Davos-Landquart Dampf-Doppeltraktion
14. **4** Erlebniszug Albula
20. **8** Bernina Pullman Express
21. **4** Erlebniszug Albula
25.-27. **6** Davos-St. Moritz-Davos Rätia Pullman Express
28. **4** Erlebniszug Albula

Juli

2. **8** Bernina Pullman Express
3.-6. **7** Glacier Pullman Express
5. **4** Erlebniszug Albula
9.-11. **6** Davos-St. Moritz-Davos Rätia Pullman Express
12. **4** Erlebniszug Albula
16.-18. **6** Davos-St. Moritz-Davos Rätia Pullman Express
19. **4** Erlebniszug Albula
20.-23. **8** Swiss Alps Classic Express
22. **8** Bernina Nostalgie Express
24.-27. **7** Glacier Pullman Express
26. **4** Erlebniszug Albula

August

2. **4** Erlebniszug Albula
6.-8. **6** Davos-St. Moritz-Davos Rätia Pullman Express
9. **4** Erlebniszug Albula
10.-14. **8** Swiss Alps Classic Express
12. **8** Bernina Nostalgie Express
15. **8** Bernina Pullman Express
16. **4** Erlebniszug Albula
23. **4** Erlebniszug Albula
28.-31. **7** Glacier Pullman Express
30. **4** Erlebniszug Albula
31. **8** Swiss Alps Classic Express

September

- 1.-2. **8** Swiss Alps Classic Express
2. **8** Bernina Pullman Express
2. **8** Bernina Nostalgie Express
3.-4. **8** Swiss Alps Classic Express
5. **8** Bernina Pullman Express
6. **8** Bernina Pullman Express
12. **2** Davoser-Rundfahrt
19. **8** Bernina Pullman Express

Oktober

3. **8** Bernina Pullman Express
17. **5** Fahrt ins Farbenland mit Clà Ferrovia

November

keine Veranstaltung

Dezember

12. **5** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia
13. **5** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia
20. **5** Fahrt ins Lichtenland mit Clà Ferrovia

Führungen
Wiesnerviadukt:
jeden Donnerstag vom
11. Juni bis zum
16. Oktober 2015,
Treffpunkt 15 Uhr 15
am Bahnhof Davos Wiesen

Veranstaltungs-
kalender
**Bahnmuseum
Albula Bergün**
auf Seite 39



**Informationen
und Billette**

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof
7402 Bonaduz
Tel. 081 641 11 78
www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

100 Jahre Chur–Arosa

Grosses Fest zwischen Chur und Arosa: Am Wochenende vom 13./14. Dezember 2014 feiert die RhB offiziell das 100-Jahr-Jubiläum der Arosalinie. Historische und moderne Züge besuchen die «Meilensteine» der 26 Kilometer langen Linie. Besucherinnen und Besucher freuen sich auf ein festliches und winterliches Wochenende mit zahlreichen Überraschungen

CHUR

Am und im Bahnhof Chur gibt es am Jubiläumswochenende Gelegenheit, mehr über die Chur-Arosa-Bahn zu erfahren oder die Jubiläumslinie im Loksimulator selbst zu befahren. Zudem warten alle Verkaufsgeschäfte der Bahnhofunterführung mit Überraschungen und Aktivitäten auf; vom Backen für Kinder bis zum Riesenmemory.

AROSA

Die Festivitäten in Arosa konzentrieren sich rund um den Obersee. Im eindrücklichen **Schneedom** zeigt eine Ausstellung die Geschichte des Bahnbaus und gibt Einblicke in die Pionierzeit der Rhätischen Bahn. Als besonderes Intermezzo erwartet Interessierte die **Kurzfilmpremiere** «Arosabahn bei Nacht» des Aroser Fotografen Alessandro Della Bella. Sein Kurzfilm setzt sich aus rund 6500 Fotos zusammen.

NEUER BAHNHOF

Nach knapp zwei Jahren Bauzeit kann am Jubiläumswochenende der komplett erneuerte und behindertengerecht ausgebaut Bahnhof Arosa eröffnet werden.

Als besonderer Blickfang und komfortabler Übergang sind neu das Aussenperron und die Talstation der Weisshornbahn mit einer Überführung verbunden. Am Samstagmittag, 13. Dezember 2014 findet die offizielle Eröffnung statt, mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft.

DAMPFSCHLEUDER

Die historische Dampfschneesleuder **X^{rot} 9213**, bekannt als das «Bernina Ungeheuer», besucht nach dem letzten Chur-Arosa-Einsatz vom 28. Januar 1968 wieder Arosa. Kleine Ausstellung über die Schneeräumung von damals und heute im Ausstellungsgelände Bahnhof Arosa.

PFERDEPOST

Während des Jubiläumswochenendes lebt die Tradition der Pferdepost Chur–Arosa auf: Die Originale Aroser Postkutsche aus dem Jahr 1907 fährt mit vier Pferdestärken rund um den Obersee. Reisen wie zu Zeiten der Urgrosseltern.

ERLEBNISZÜGE

Gleich mehrere Erlebniszüge zwischen Chur und Arosa machen die Fahrt auf der ganzen Linie zu einem besonderen Vergnügen:

«Edelweiss Arosa Express»

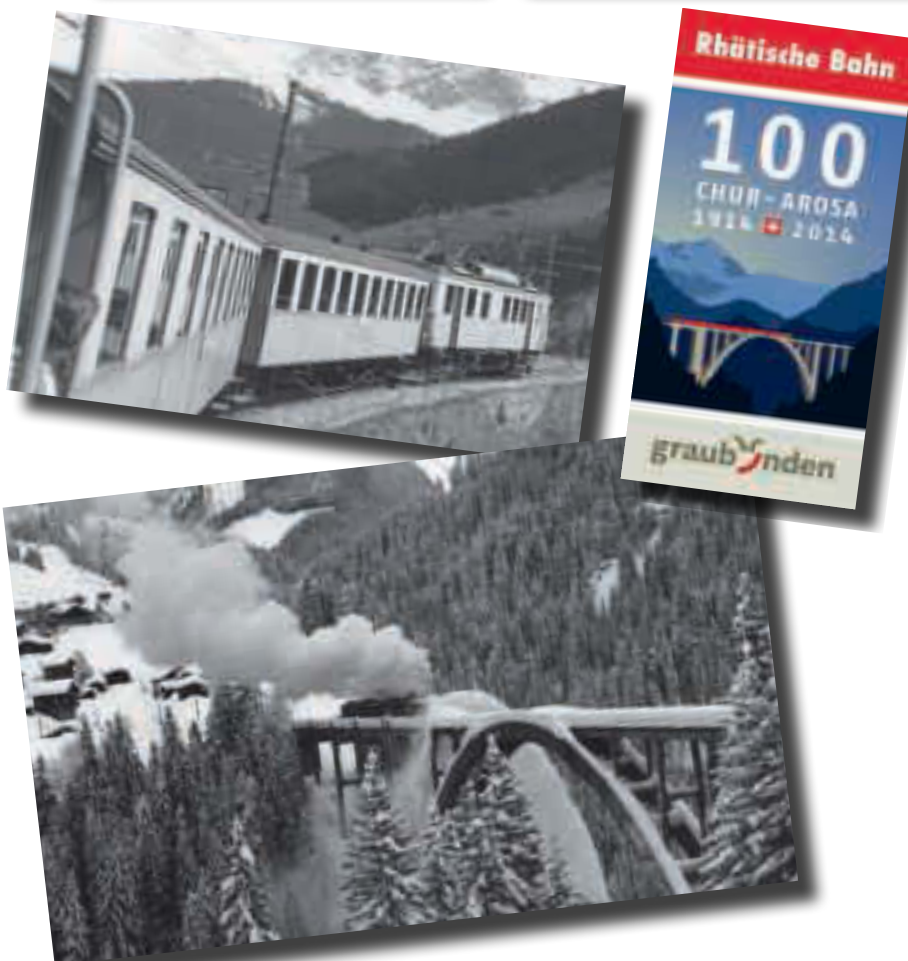
Oben ohne – nichts für Warmduscher. Die Fahrt im «Edelweiss Arosa Express» bietet ein erfrischendes Rundum-Erlebnis, 360-Grad-Panorama inbegriffen. Angekoppelt sind die ersten Bahnwagen in Leichtstahlbauweise aus der Mitte des letzten Jahrhunderts, des Zuges «Fliegender Rhätier».

«Alpine Classic Pullman Express»

Man nennt ihn den Luxuszug der Alpen. Mit von der «Party» von Chur nach Arosa ist der gediegenste RhB-Gesellschaftswagen. Der Piano-Bar-Wagen aus den 30er Jahren. Hier werden ausgefallene «Arosa-Cocktails» geschüttelt und gerührt, während an den Panoramafenstern eine betörende Landschaftskulisse vorbeizieht. Einfach luxuriös. Einfach grosses Kino.

«Lichtzug»

Die Reise im abgedunkelten Panoramazug führt über tiefe Schluchten und imposante Viadukte. Die markanten Calfreiser-, Castieler- und Gründji-Tobel sowie andere Sehenswürdigkeiten erscheinen während der Fahrt in einem speziellen Licht. Sie erhalten interessante Informationen zur Geschichte der Jubiläumslinie.



Aktuelle Informationen erhalten Sie unter:
www.rhb.ch



Foto Frank Daniel

Bündner Bahnkultur

1889 dampfte der erste Zug der heutigen RhB von Landquart nach Klosters und ein Jahr später bis Davos. Dies aus der simplen Notwendigkeit, die Gäste möglichst rasch und bequem in den Luftkurort im Landwassertal zu bringen. In den folgenden drei Jahrzehnten folgten in ganz Graubünden unzählige Debatten und Projekte, es wurde geplant, verworfen, gebaut und optimiert. Entstanden ist ein bahntechnisches Gesamtkunstwerk, das weltweit einzigartig ist. Mit dem 384 Kilometer langen Meterspurnetz erschliesst die RhB den grössten Kanton der Schweiz und überwindet Höhenunterschiede von fast 2000 Metern. Die Bündner Alpenbahn hat die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens anfangs des 20. Jahrhunderts massgeblich mitgeprägt; sie war und ist auch heute noch eine wertvolle Konstante und beste Botschafterin für den Tourismus in Graubünden.

Die RhB bewegt nicht nur Personen und Güter, sondern auch die Gemüter zahlreicher Bahnenthusiasten aus aller Welt. Über 1000 Mitglieder von *historic RhB* widmen sich in ihrer Freizeit dem Thema «Rhätische Bahn». Sie absolvieren unzählige Ausflüge mit «ihrer Bahn», bauen oder kaufen Bahnmodelle mit den entsprechenden Anlagen, fotografieren moderne und historische Züge in eindrucksvollen Landschaften oder sie kümmern sich um das wertvolle Erbe der RhB. Für die Bahnfreunde ist klar: Ausflüge mit der RhB sind Reisen durch Raum und Zeit; und dies in verschiedensten Zeitepochen.

Der universelle Wert der RhB für die Entwicklung der Bahnkultur Graubündens wurde von der UNESCO im Juli 2008 denn auch mit der Aufnahme in die Welterbeliste anerkannt. Diese Aufnahme bietet wertvolle Chancen, stellt aber auch eine grosse Verantwortung dar. Der Verein Welterbe RhB ist zuständig für die Koordination aller Institutionen und Partner, die sich mit dem Erhalt und der Weiterentwicklung des Welterbes RhB beschäftigen. Das Welterbegut soll geschützt und für alle Interessierten noch besser erleb- und erfahrbar gemacht werden. Dieses inventarisierte Kulturgut ist aber statisch, betrifft nur die Infrastruktur und den dazugehörigen Perimeter. Wir sind jedoch der einhelligen Meinung, dass auch das Rollmaterial mit den Triebfahrzeugen schützenswert ist. Da schlummern kulturhistorische Schätze in den Depots und zahlreiche Objekte leider auch ungeschützt

im Freien. Fast alle Lokomotiven- und Wagengenerationen der letzten 125 Jahre sind noch vertreten. Dieser Fahrzeugpark zeugt von der spannenden Industrie- und Reisekultur der vergangenen Jahrzehnte und dürfte in seiner Authentizität und Vollständigkeit weltweit einmalig sein. Leider finden die «rollenden Kulturgüter» keine Aufnahme in den Katalog der UNESCO-Welterbe-Listen. Die Verantwortlichen der RhB wie auch von *historic RhB* sind aufgefordert, entsprechende Hebel anzusetzen. Nebst dem Erhalt des gesamten RhB-Erbes sind auch grosse Anstrengungen notwendig, um ein sinnvolles Zusammenspiel zwischen UNESCO Welterbe RhB, *historic RhB*, dem Bahnmuseum Albula, der Denkmalpflege Graubünden und last but not least der RhB zu ermöglichen. Nur mit vereinten Kräften wird es möglich, unseren Gästen auch übermorgen die verschiedenen spannenden Epochen der Bündner Bahnkultur aufzuzeigen! Gemeinsam soll das Gesamtkunstwerk «Rhätische Bahn» in eine höhere kulturelle Liga gehievt werden.

Geni Rohner





**FUSSBALLSTARS
ON THE ROCKS**

**Arosa IceSnowFootball
22. – 23. Januar 2015**

IceSnowFootball
Arosa
22.-23. Januar 2015

**Sonderausstellung im
Eggahaus in Arosa**

100 Jahre Chur-Arosa Bahn

Öffnungszeiten:
23. Dezember 2014 bis 10. April 2015
Dienstag und Freitag von 14.30 Uhr bis 16.30 Uhr
22. Juni 2015 bis 16. Oktober 2015
Montag, Mittwoch und Freitag von 14.30 Uhr bis 16.30 Uhr

Herzlich Willkommen!



CHUR-
AROSA-BAHN

zehnderzürich

**Die wirtschaftliche Lösung
zum Schienenschleifen**

Zehnder AG
Industriestrasse 1
8058 Zollikon
T: 01 482 12 28
F: 01 482 38 54
www.zehnder.com

**Mechanische
Werkstatt**
Schienen-
Bearbeitung
Schienen-
Messtechnik



Der neue 3-Weg-Schienenschleifzug AT VM 9000 12



VVA 

Die Marke 400 UHC® HSH® entspricht
der Stahlgüte R400HT gemäß Euronorm
und ist nach TSI zugelassen

Für Kunden, die mit einem spitzen Stift kalkulieren,
machen wir den nächsten Schritt im Mischverkehr.

**Von R350HT zu 400 UHC® HSH®
Doppelte Performance im Gleis.**

Die hypereutektoide wärmebehandelte Schienengüte 400 UHC® HSH® hat sich rund um den Globus unter extremen Anforderungen schon bestens bewährt. Angereichert mit zusätzlichem Kohlenstoff, weist sie unter allen perlitischen Stahlsorten den höchsten Widerstand gegen Verschleiß, Schlupfwellenbildung sowie Rollkontaktermüdung aus. Deswegen sind wir sicher, dass 400 UHC® HSH® die beste verfügbare Schienenlösung für dicht befahrene europäische Mischverkehrsstrecken darstellt.

Ein Angebot an unsere Kunden zur nachhaltigen Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei Schienen: **400 UHC® HSH®**

voestalpine Schienen GmbH
www.voestalpine.com/schienen

voestalpine
EINEN SCHRITT VORAUS.



Der Rohbau des neuen Bahnhofs Arosa ist erstellt (1913).

Das offizielle Jubiläumsbuch

Anlässlich des Jubiläums von 100 Jahre Chur-Arosa-Bahn 1914–2014 erschien das offizielle Buch «Erlebnis Chur-Arosa-Bahn», geschrieben von Ueli Haldimann, ehemals Direktor des Schweizer Fernsehens, Tibert Keller, Journalist und spezialisiert auf Schweizer Eisenbahnen und Georg Jäger, Historiker

und Kenner der Kulturgeschichte Graubündens. Die Landschaft des Schanfiggs, ein von hohen Gipfeln umgebenes Tal, ist seit zwei Jahrtausenden durch die Landwirtschaft geprägt. Die schmucken Dörfer in den oberen Talabschnitten gehören zu den ältesten Walsersiedlungen des Kantons Graubün-

den. Schon im 19. Jahrhundert wagten sich unternehmungslustige Reisende mit einem mehrstündigen Marsch zum damals noch kleinen Ort Arosa. Durch den Bau der Poststrasse 1890 nach Arosa und die Begünstigung durch die Höhenluft, entwickelte sich das einstige Bergbauerdorf zum mondänen Luftkurort, in dessen luxuriösen Sanatorien die schwindsüchtige Gesellschaft aus ganz Europa auf ihre Heilung wartete. Drei Viertel der Gäste waren zu diesem Zeitpunkt lungenkrank. Der Wunsch eine Eisenbahnstrecke durch das Schanfigg zum schnell expandierenden Kurort Arosa zu bauen war geboren. Nach langen Diskussionen über den Streckenverlauf der Bahn, wurde schlussendlich am 15. Juli 1911 der Streit um die Linienführung beendet und die Gesellschaft der Chur-Arosa-Bahn gegründet. Am 1. August 1912 begannen die Bauarbeiten an der rund 26 Kilometer langen Bahnstrecke in topografisch schwierigem Gelände. Bereits nach nur zweijähriger Bauzeit konnte diese mit 19 Tunnels, 41 Brücken und dem berühmten Langwieser-Viadukt am 12. 12. 1914 eröffnet werden.

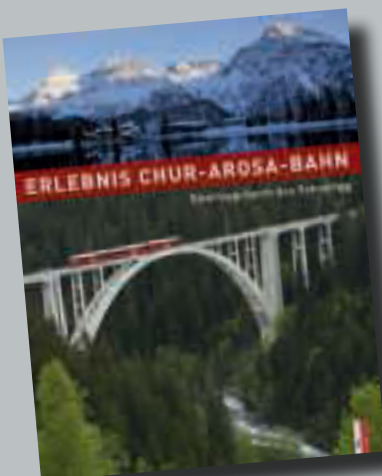
Erst durch den Einfluss der Bahn begann der Tourismus in Arosa. Wie sich die ehemalige Walsersiedlung vom Höhenkurort zum heutigen Feriendorf entwickelte, wird in diesem Buch informativ und spannend in Wort und Bild dargestellt. Zahlreiche historische Aufnahmen dokumentieren den Bau der Bahnstrecke und aktuelle Aufnahmen zeigen die heutige Linienführung von Chur nach Arosa.

Exklusives Angebot für Bündner-Kulturbahn-Leser

Kaum eine andere Eisenbahn bietet in nur einer Stunde Fahrzeit eine solche Fülle an abwechslungsreichen Eindrücken. Die Fahrt durch 19 Tunnels, die schwindelerregenden Passagen über 41 Brücken und über das weltberühmte Langwieser-Viadukt krönen die Reise von Chur nach Arosa.

Bestellen Sie als Leser der *Bündner Kulturbahn* dieses informative Buch mit über 200 Abbildungen zum Sonderpreis von CHF 50.– anstatt CHF 58.–, inkl. Versandkosten (Schweiz).

Bestellungen per mail kulturbahn@as-verlag.ch oder telefonisch unter 044 300 23 23.



Ueli Haldimann, Tibert Keller, Georg Jäger
 Erlebnis Chur-Arosa-Bahn –
 Streifzug durch das Schanfigg
 100 Jahre Chur-Arosa-Bahn 1914–2014
 176 Seiten, 233 Abb., 21 x 27 cm,
 Hardcover mit Schutzumschlag
 ISBN 978-3-906055-25-1



Die 102-jährige Billettdruckmaschine erhält im Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz. Giusep Collenberg erklärt Hans Amacker (Direktor RhB) den Mechanismus der «dama».



«La dama» wurde pensioniert

Von Geni Rohner

Was haben der Engländer Thomas Edmondson, der Darmstädter Johann G. Göbel und der Bündner Giusep Collenberg gemeinsam? Sie alle hatten auf unterschiedliche Weise etwas mit der 102jährigen «dama» der RhB zu tun.

Ältere Generationen erinnern sich an die kleinen, steifen Billette, die untrennbar mit vergnüglichen Reisen verbunden waren. Im heutigen elektronischen Zeitalter trifft man diese 30x57 Millimeter grossen Fahrkarten aus Karton nicht mehr an. Sie sind in Fachkreisen als «Edmondsonsche Billette» bekannt, benannt nach dem Erfinder der ersten automatischen Billettdruck-

maschine, dem Engländer Thomas Edmondson. Die RhB begann 1912 mit dem Druck erster Edmondsonscher «Kartonbillette», wie sie umgangssprachlich heissen. Für deren Herstellung kam die Billettdruckmaschine G. Göbel Nr. 736 aus Darmstadt sowie ein grosser Satz an Bleiletern zum Einsatz. In Spitzenzeiten wurden 6000 bis 8000 Billette pro Stunde gedruckt; der Jahresdurchschnitt lag bei einer halben Million. Für Giusep Collenberg, der während der vergangenen 25 Jahre die Hausdruckerei der RhB leitete, war die Maschine eine treue Mitarbeiterin. Er nannte sie liebevoll «la dama». Bis in die 1980er Jahre blieb das Kartonbillett in der Schweiz landesweit verbreitet. Danach setzten sich Papierfahrkarten

durch und auf den Fahrplanwechsel 2007/2008 wurde der Verkauf von Kartonbilletten eingestellt.

Druckmaschine für Spezialbillette

Die RhB druckte auf der Billettdruckmaschine Erinnerungsbillette für Kinder. Zwischen 1992 und 2014 wurden in den Zügen und an den Bahnschaltern davon über zwei Millionen Stück an die jüngsten RhB-Kunden verteilt. Für spezielle Ereignisse, wie beispielsweise Streckenjubiläen, liess sich Giusep Collenberg jeweils gerne etwas Spezielles einfallen. So druckte er für das 100-jährige Bestehen der Strecke Chur-Disentis/Mustér Erinnerungsbillette in vier verschiedenen Sujets, die auf Basis von Zeichnungen des Lokführers Jörg Binggeli entstanden. Die besondere Herausforderung bestand darin, die Zeichnungen so einfach wie möglich zu gestalten, damit diese trotz Verkleinerung auf die Billettgrösse von 2,5x3,0 Zentimetern gut erkennbar blieben.

Pensionierung

Mit der Pensionierung von Giusep Collenberg ging im Frühling 2014 auch bei der RhB die Kartonbillett-Epoche zu Ende. Mit ihm hatte auch die G. Göbel Nr. 736 nach 102 Jahren Dienstschluss. Fortan übernehmen Thermodrucker die Produktion von Spezialbilletten. Keine Angst, die historische Billettdruckmaschine fällt nicht dem Schredder zum Opfer. Dieses einmalige Unikat hat im Bahnmuseum Albula in Bergün einen würdigen Platz erhalten.





Die elektronischen Fahrausweise werden immer beliebter und dürften in einigen Jahren die Billettautomaten ablösen.

Virtuelle Billette

Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis auch die Online-Kanäle die herkömmlichen Billettautomaten umsatzmässig überholt haben werden!

Immer häufiger kommt es vor, dass Zugpassagiere auf die Aufforderung «Alle Billette vorweisen, bitte!» ihr Handy zücken und es dem Kondukteur an Stelle eines Billetts zeigen. Der lässt dann natürlich seine Zange stecken und scannt mit seinem Zugpersonalgerät das Handydisplay ein. Auf dem Display wird das Ticket nämlich in Form

eines zweidimensionalen Strichcodes angezeigt – wenn der Passagier das Ticket vorher via Internet korrekt aufs Handy geladen hat. «Mobile Ticketing» nennt sich diese Art des Billettkaufs.

Dank Internet gibt es auch seit längerem eine weitere Möglichkeit, die erforderlichen Fahrausweise Zuhause auszudrucken. Der Bahngast spart sich den Gang an den Billettschalter oder -automat im Bahnhof und erhält Ende Monat eine sauber aufgelistete Rechnung über die getätigten Einkäufe. Praktisch das gesamte Sortiment eines

Billettautomaten steht dem Bahnutzer zur Verfügung. Nicht umsonst ist die Webseite der SBB eine der meist aufgerufenen Adressen in der Schweiz.

Der Trend für diese Art der Fahrausweisbeschaffung ist steigend und gemäss Auskunft der SBB-Medienstelle wurden 2013 über die Onlinekanäle 373 Millionen Franken umgesetzt (im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Plus von 22,6 Prozent). Zurzeit entspricht dies 10 Prozent des gesamten SBB-Personenverkehrsumsatzes.





Der Bündner Bahnkalender



« Wir erhalten historische
Fahrzeuge der
Rhätischen Bahn »

*Der Bündner Bahnkalender vom Club 1889
begleitet Sie ein Jahr lang durch
Graubündens Bahnwelt.*

Mit jeweils 13 neuen, exklusiven Postkarten.

Erhältlich bei:

www.club1889.ch info@club1889.ch

2016



HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

**Bärenstarke
Gastfreundschaft!**

Familie Thomas Baer & Ursina Barandun
7482 Bergün/Bravuogn
Telefon 081 410 50 10
www.weisseskreuz-berguen.ch



Verruckti Khöga.

Die Menschen, das Tal und die spektakulärste Bahnstrecke der Schweiz. Und dazu: Krokodil-Lok-Simulator für Kinder, Modelleisenbahn, begehbare Tunnel und viele unvergessliche Erlebnisse mehr.



Veranstaltungsprogramm Bahnmuseum Albula

Winter/Frühling 2014/2015

Winter Take-Off Bergün

12.–14. Dezember 2014

Racletteplausch mit Nachtschlitteln, musikalische Unterhaltung, Schlittelrennen und vieles mehr bietet der Winter Take-Off in diesem Jahr. Auch im Bahnmuseum werden Sie von einem Take-Off Spezial verwöhnt.

Öffentliche Führung mit Gian Brüngger

Dienstag, 23. Dezember 2014, 13 Uhr 30

Lassen Sie sich durch einen Ausschnitt vom systematisch erfassten Bildarchiv von Gian Brüngger in der Sonderausstellung «Rolling Stock» durch den Bahnhistoriker persönlich führen. Preis CHF 5.– / zzgl. Museumseintritt.

Lesung Arno Camenisch

Dienstag, 30. Dezember 2014, 18 Uhr 30 Uhr

Der Bündner Autor Arno Camenisch wuchs in Tavanasa auf. Aus seinen Büchern «Hinter dem Bahnhof» und «Ustrinkata» wird er Sie im Bahnmuseum Albula verzaubern. Eintritt CHF 15.– inkl. Museumseintritt.

Neujahrsglühwein und Punsch

Donnerstag, 1. Januar 2015, ab 15 Uhr

Für unsere grossen Gäste offerieren wir auf dem Platz der Bahnfreunde einen Neujahrsglühwein – für unsere kleinen Gäste gibt es einen Punsch.

Kinderworkshop: Modell Bahndorf Bergün

Donnerstag, 8. Januar 2015, ab 10.00 Uhr

Entwerfen und bauen Sie mit Karton, Farbe und Schere Bahnhof, Häuser und Brücken und fügen sie die Bauten zu einem imaginären Bahndorf Bergün zusammen (geeignet für Kinder ab 7 Jahren). Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Unkostenbeitrag CHF 15.– inkl. Verpflegung. Dauer bis ca. 17 Uhr.

Fotoerlebnis mit Tibert Keller

Freitag, 16. Januar 2015, 17.30 Uhr

Seine Aufnahmen gingen um die halbe Welt – Tibert Keller fasziniert mit seinen bekannten und weniger bekannten Ansichten der Darstellung der Rhätischen Bahn im Bahnmuseum Albula. Eintritt CHF 15.– inkl. Museumseintritt.

Viel Blech und feine Töne mit Bozen Brass (Südtirol)

Samstag, 24. Januar 2015, 20.30 Uhr

Bozen Brass ist ein Brass Quintett das aber in keine der gängigen Schubladen mehr passt. Neugierig anders sind sie, die 5 Südtiroler – und immer für eine Überraschung gut. Das Konzert findet auf dem Platz der Bahnfreunde statt. Warme wie kalte Getränke sowie Speisen werden vor Ort serviert. Eintritt frei.

Öffentliche Führung mit Gian Brüngger

Freitag, 30. Januar 2015, 13.30 Uhr

Lassen Sie sich durch einen Ausschnitt vom systematisch erfassten Bildarchiv von Gian Brüngger in der Sonderausstellung «Rolling Stock» durch den Bahnhistoriker persönlich führen. Preis CHF 5.– / zzgl. Museumseintritt.

Workshop im Schaudepot: Thema Schienen-Profil

Freitag, 14. Februar 2015, 13.30 Uhr

Unzählige Schienenprofile gibt es auf der ganzen Welt. In diesem Workshop erfahren Sie alles über das Schienenprofil der Rhätischen Bahn von gestern, heute und morgen. Preis CHF 5.–/ zzgl. Museumseintritt.

1000 Tage Bahnmuseum Albula

Donnerstag, 26. Februar 2015

An diesem Tag erwartet Sie eine exklusive Überraschung in der Sonderausstellung von Gian Brüngger anlässlich unseres kleinen Geburtstags.

«s' Kartonbillett»-Workshop

Sonntag, 22. März 2015, 14.00 Uhr

Auf der funktionsfähigen Edmondschen Billettdruckerei werden Sie Ihr exklusives Kartonbillett gestalten und drucken. Eine einmalige Chance für alle Bahnfreunde. Unkostenbeitrag CHF 25.–, Teilnehmerzahl maximal 20 Personen. Eine Anmeldung unter 081 420 00 06 ist erforderlich.

Familienangebot: Ostereier suchen

Oster-Sonntag, 5. April 2015, ganzer Tag

Zu Ostern bieten wir für Familien im Bahnmuseum Albula eine besondere Attraktivität. Zum Familienpreis von CHF 25.– können Sie auf den Spuren des Osterhasen das Museum besuchen und mit etwas Glück ein farbiges Osterkörbchen finden.

Senioren-Angebot

April 2015

Im April profitieren Senioren jeden Dienstag und Mittwoch: Sie können für CHF 10.– (statt 15.–) das Bahnmuseum Albula besuchen.

Muttertag

Sonntag, 10. Mai 2015

Unsere Mütter werden bei der Modellbauanlage von Bernhard Tarnutzer mit einem Cüpli überrascht.

Internationaler Museumstag

Sonntag, 17. Mai 2015

Freier Eintritt und ein Bähnler-Znüni für CHF 10.– den ganzen Tag lang im Bahnmuseum Albula.

Tag der Bahnfreunde

31. Mai 2015

Zum Start in die Sommersaison erwartet Sie im Bahnmuseum ein abwechslungsreiches Programm mit Führungen, kulinarischen Höhepunkten sowie musikalischer Unterhaltung.

Weitere Tipps:

Im Büfèt des Bahnmuseums dürfen Sie auf originalen RhB-Wagensitzen Platz nehmen. Eine grosse Auswahl an Kaffee, diverse Teesorten sowie frisch zubereitete Speisen werden serviert. Im Ortsmuseum Bergün gibt es eine zweite Modellanlage im Massstab 1:87 des Albula-Bahn-Clubs. Diese bildet die Strecke Bergün–Preda ab. Kombitickets für beide Museen sind an der Museumskasse erhältlich. Bitte beachten Sie die Öffnungszeiten (Seite 41).

Bahnmuseum Albula

Plazi 2A
7482 Bergün/Bravuogn
Tel. 081 420 00 06
info@bahnmuseum-albula.ch
www.bahnmuseum-albula.ch

Attraktionen

- Kindertour mit 14 speziellen Stationen
- Fahrsimulator Krokodillok
- Schaudepot 600 Bahnalltagsobjekte
- Sonderausstellung «Rolling Stock»
- Modellbahnwerkstatt

Öffnungszeiten Museum

Di–Fr: 10–17 Uhr
Sa/So, Feiertage: 10–18 Uhr
Montag geschlossen

Öffnungszeiten Büfèt/Shop

Di–Fr: 9–18 Uhr
Sa/So, Feiertage: 9–19 Uhr
Montag geschlossen

Tickets

Erwachsene: CHF 15.–
Kinder 6–15 Jahre CHF 11.–
Kinder bis 6 Jahre: gratis
Fahrsimulator: CHF 10.–
Gruppenführungen auf Anfrage

Anreise

Mit dem Zug ab Chur, Davos oder St. Moritz: Eine stündliche Verbindung mit einem Spezialeticket inkl. 10% Ermässigung auf die Bahnfahrt und den Eintritt über RailAway bringt Sie nach Bergün. Die Spezialetickets sind an allen RhB- und SBB-Schaltern erhältlich. Parkplätze für Personenwagen und Reisebusse sind vorhanden.





- 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**

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



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





Wintersaison 2014/15:
17. Dezember bis 12. April

Tel +41 (0)81 838 51 00
www.waldhaus-sils.ch

WALDHAUS SILS
A family affair since 1908
★★★★★

Bündner Kulturhotel
Skipass à CHF 35.- pro Pers./Nacht ab 2 Nächten.
Max. CHF 150.- für den ganzen Aufenthalt!
Kinder Skipass bis 12 Jahre gratis.

PH **ÜGI 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.



HOTEL Sportcenter
★★★★
Fünf-Dörfer Zizers

Ausgangspunkt für alle Bahnfreunde
Partnerhotel der Dampffreunde

Komfortables 3 Sterne Hotel
mit Speiserestaurant
beim Bahnhof Untervaz

Tel. +41/(0)81 30719090 Fax +41/(0)81 307 19 60
www.hotel-5doerfer hotel@5doerfer

alpingehärtet



schutzfilisur
100 Jahre

Die Gärtner Graubündens.

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 Bahn im Ortsmuseum Bergün

Von Hans-Jakob Schutz

300 Mitglieder aus halb Europa unterstützen den Albula-Bahn-Club bei seiner Tätigkeit. Im Zentrum steht dabei die Modelleisenbahn im Ortsmuseum Bergün.

Das Bergüner Ortsmuseum

1986 wurde in Bergün der Albula-Bahn-Club (ABC) gegründet. Die Vereinsgründer hatten sich in den Kopf gesetzt, im Ortsmuseum von Bergün, eine Modelleisenbahn zu erstellen und zu betreiben. Das Ortsmuseum befindet sich in einem alten Engadinerhaus, welches zwischen 1560 und 1600 erbaut wurde. Es möchte den Besuchern die frühere Lebensweise und Kultur der Talbewohner näher bringen.

Albulabahn auf 14×7 Metern

Zwei Jahre nach der Vereinsgründung konnte mit dem Modelleisenbahn-Anlagenbau begonnen werden. Als Modellgrösse wurde HOm gewählt. Dies entspricht einem Massstab von 1:87. Dem Bau waren längere Diskussionen darüber vorausgegangen, was und wie gebaut werden soll. Die Anlagenbauer einigten sich auf den interessantesten Teil der Albulalinie zwischen Bergün und Preda. Dies bedingte den Nachbau der zahlreichen Kehrtunnels und Brü-

cken auf einer Fläche von 14×7 Metern. Auf der Anlage ist die gesamte Albulalinie, aus Platzgründen natürlich in etwas komprimierter Form, nachgebildet. So ist es besonders empfehlenswert, nach der Wanderung auf dem Bahnlehrpfad Preda-Bergün im Museum die Wanderstrecke nachzuvollziehen.

Viele Arbeitsstunden

In die Anlage haben die Vereinsmitglieder bisher viele Arbeitsstunden investiert. Gezählt wurde nur bis 1998. Da zeigte die Summe aller bisherigen Fronarbeitsstunden einen Saldo von 6900. In den letzten Jahren dürften sich weitere 4000 Stunden angeäufnet haben. Das entspricht total rund 5,5 Mannjahren.

Originalgetreuer Fahrbetrieb

Der ABC ist bestrebt, auf seiner Anlage möglichst originalgetreue Züge aus den verschiedensten Bahnepochen fahren zu lassen. Im Fachhandel sind inzwischen auch fast alle Loks und Wagen erhältlich. Deshalb können auf der Anlage Dampfzüge, alte und neue elektrische Züge, grüne und rote Personenwagen und selbstredend auch die neuen Allegra-Kompositionen bestaunt werden. Das ist auf dem Original indessen selten noch der Fall.

Besucher-Information

Die Anlage des Albula-Bahn-Clubs ist während den **Öffnungszeiten des Ortsmuseums Bergün** zu besichtigen:

Montag	15.00–17.30 Uhr
Mittwoch	18.30–21.00 Uhr
Donnerstag	15.00–17.30 Uhr
Freitag	18.30–21.00 Uhr

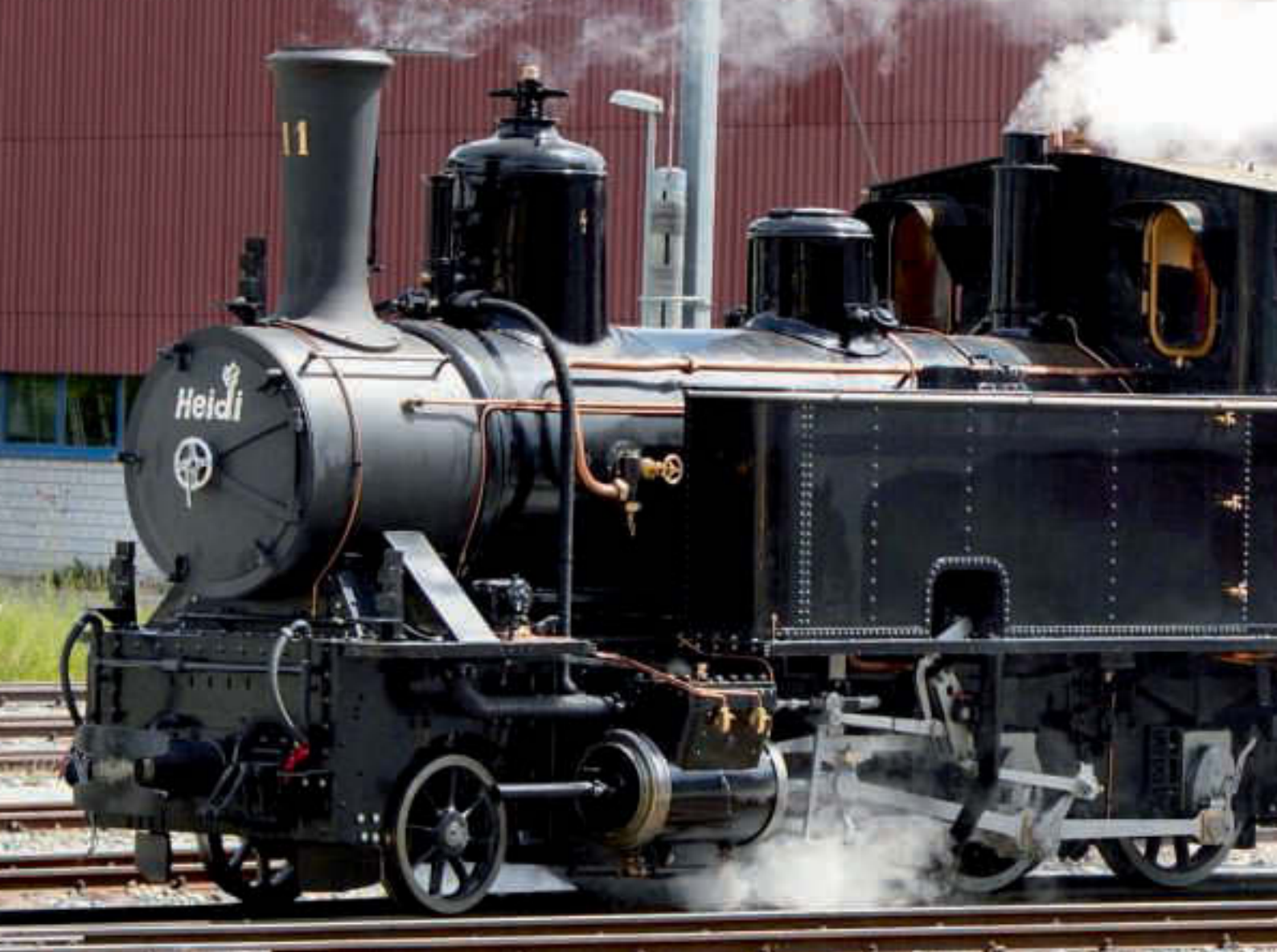
Vom 15. März bis zum 14. Juni 2015 ist das Museum am Donnerstag geschlossen.

Vorführung der Modellbahn-Anlage jeden Mittwoch von 19.30–21.00 Uhr und jeden **Donnerstag** von 16.00–17.30 Uhr (Winter- und Sommersaison). In den Monaten Juli und August zusätzlich am **Samstag** von 16.00–17.30 Uhr.

Vorführungen für Gruppen sind auch ausserhalb der Öffnungszeiten jederzeit möglich. Anmeldung über unsere Homepage (www.albula-bahn-club.ch) oder bei Walter Sommer, Tel. 079 291 69 63.

Der Albula-Bahn-Club in Bergün freut sich auf viele interessierte Besucherinnen und Besucher!





Heidis dampfendes «Rollout»

..... von Armin Brüngger

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Dampflokomotive «Heidi» von 1902 für Probe- und Lastfahrten sowie für Personalinstruktionen zugelassen. Im Juli 2014 verliess die kleine Dampflokomotive deshalb zu Probezwecken zum ersten Mal aus eigener Kraft, d. h. «unter Dampf» die Betriebswerkstätte von Samedan. Was folgt sind nun stufenweise Probefahrten.

.....

Ein präsentables Ausstellungsstück

Die Öffentlichkeit durfte bereits zwei Mal die «Heidi» als Ausstellungsobjekt bei RhB-Jubiläen «kalt abgestellt» bewundern: 2009 anlässlich von «100 Jahre Davos-Filisur» im Bahnhofsgelände von Filisur und 2012 anlässlich von «100 Jahre Ilanz-Disentis/Mustér» beim Bahnhof von Ilanz.

Obwohl sie sich äusserlich schon fast fertig präsentierte, fehlten diesem präsentablen Ausstellungsstück aber immer noch wichtige technische Bauteile für den Fahrbetrieb. Während den letzten zwei Jahren haben die Aktivmitglieder vom Club 1889 nun bei der

Aufarbeitung der Dampflokomotive G 3/4 Nr. 11 «Heidi» von 1902 deshalb im wahrsten Sinne des Wortes «Dampf gegeben». Unterstützt hat sie dabei Walter Frech, welcher für die anderen RhB-Dampflokomotiven verantwortlich ist und sich auch sonst ehrenamtlich bei Dampflokomotivrenovationen ein grosses Wissen angeeignet hat.

Vollendung des mechanischen Teils

Letztes Jahr baute die Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG aus Winterthur im Auftrag unseres Vereins im ebenfalls von der DLM konstruierten Dampfkessel Überhitzerrohre ein.

In mühsamer Kleinarbeit erfolgten durch unsere Mitglieder anschliessend die Herstellung von fehlenden Bauteilen sowie die Anpassung der Zylinder und dessen Steuerung. Die Arbeit wurde belohnt: Das BAV bewilligte in der Folge den Einsatz der «Heidi» für Probe-, Lastfahrten und Personalinstruktionen auf dem ganzen Netz der RhB, jedoch bis zur endgültigen Abnahme nur für nicht kommerzielle Zwecke. «Heidi» steht damit nun nicht nur äusserlich sondern auch mechanisch kurz vor der Vollendung.

Wasser, Öl und Feuer

Die «Heidi» soll mit Wasser, Öl und Feuer wieder historische Personenzüge ziehen. Und auch hier sind zwischenzeitlich Erfolge zu vermelden:

Im Frühling 2014 füllten Vereinsmitglieder den neuen Lokkessel zum ersten Mal mit Wasser und prüften dessen damit nachgewiesene Dichtigkeit. Die Ölfeuerung musste ebenfalls getestet



linke Seite:

Die Dampflokomotive «Heidi» während ihrem «Rollout» aus der Betriebswerkstätte von Samedan.

Foto Christians Ticar

oben:

Der leichtölgefeuerte «Pilotbrenner» in der Feuerbüchse.

nebenan:

Eine elektrische Vorheizanlage wärmt das Wasser vor. Dadurch wird ein langes Vorheizen der Dampflokomotive mit Kohle hinfällig.

werden. Dazu wurde in der Nacht vom 10./11. Juli 2014 das Wasser im Lokkessel mit der neuen elektrischen Vorheizanlage aufgewärmt. Um 9 Uhr konnte der sogenannte (ölgefeuerte) Pilotbrenner in der Feuerbüchse gestartet werden, um das Wasser weiter zu erhitzen. Nach drei Stunden entwickelte das Wasser schliesslich so viel Dampf, dass der lokeigene Manometer die geforderten 12 Atmosphären anzeigte.

«Heidis» erste Fahrt

Am Nachmittag verliess die «Heidi» zum ersten Mal über die Schiebebühne die Betriebswerkstätte von Samedan. Nach fast 25 Jahren fuhr die Lok zum ersten Mal wieder aus eigener Kraft. Dieses «Rollout» umfasste zwar nur wenige Meter, für die Vereinsmitglieder waren das aber lange Kilometer! Das Rollout zeigte aber auch, dass noch einige Einstellungen vorgenommen werden müssen und einige Anpassungsarbeiten notwendig sind.

Geplante Probefahrten

Nach der Ausführung der Nacharbeiten sind stufenweise weitere Probefahrten geplant:

1. Um die Energieentwicklung prüfen zu können, wird eine «Lastbrenner-Testfahrt» zwischen Samedan und Pontresina durchgeführt.
2. Die Bremsen werden mit einer «Bremsproben-Testfahrt» zwischen Samedan und Punt Muragl und im Samedner Stationsgebiet gecheckt.
3. Im Frühling 2015 werden dann Last- und Instruktionsfahrten durchgeführt. Dazu wird die «Heidi» zuerst auf weniger steilem Gelände Lastzüge in Richtung Pontresina, St. Moritz und Unterengadin ziehen. Später wird die Dampflokomotive auf grösseren Steigungen und auf grösserem Gefälle am Albula und zwischen Filisur und Davos getestet.

Um den regulären Zugverkehr nicht zu stören, werden auf flacheren Linien als «Angstlokomotive» der Triebwagen ABe 4/4

501 von 1939 sowie ein Güterwagen mit Öl und Wasser als Anhängelast mitgeführt. Auf grösseren Steigungen soll der Triebwagen mit der leichteren aber gleich starken historischen Lok Ge 2/4 222 von 1913 ausgetauscht werden.

Ökonomisch und ökologisch

Sollte innert nützlicher Frist die Abnahmebewilligung vom BAV eintreffen, würde sich der Club 1889 freuen, die G3/4 Nr. 11 «Heidi» vor entsprechenden Nostalgiezügen einsetzen zu können. Die Ölfeuerung hat den Vorteil, dass kein gesonderter Löschzug bei Trockenheit notwendig ist – damit können Kosten gespart werden. Zudem ist die «Heidi» mit dem eingesetzten Leichtöl und der elektrischen Vorheizanlage um einiges sauberer und ökologischer als ihre Schwesterdampflokomotive der RhB. Zugegeben: dafür ist sie etwas weniger authentisch und ihr fehlt der typische Kohlegeruch – echte «Heidi»-Fans kümmert das wenig.

BETTINA BAUMGÄRTNER, KUNDERBERATERIN PRINT UND KUTSCHENFAHRERIN

«LOS, STEIGT MIT EIN!»

Unser Team findet die perfekte Lösung für Sie.
Somedia Production ist Ihr Gesamtdienstleister für Print-,
Video- und Weblösungen aus einer Hand.

www.somedia-production.ch

somedia
PRODUCTION
PRINT VIDEO WEB



Foto Christian Ticar

Der schnittige ABe 4/4 Nr. 501 von 1939, bekannt unter dem Namen «Fliegender Rhätier», wird von der RhB ausser Betrieb genommen und abgestellt. Ein Erhaltungskonzept für dieses und andere aussergewöhnliche Fahrzeuge existiert nicht.

Wann gelingt der grosse Wurf?

Von Fredy Pfister

Wann wird die RhB in Graubünden nicht nur als «kleine Rote» mit UNESCO-Label, sondern als **technisches Gesamtkunstwerk mit weltberühmter, viel fotografierte historischer Fahrzeugsammlung** wahrgenommen? Die noch einsatzbereiten historischen Loks und Wagen leiden aber im Bahnalltag und Freiwillige hinterfragen immer häufiger ihre Arbeit

Der Club 1889 und die Sammlung

Beseelt von einer grossen Vision, dem grossen Wurf, haben die Mitglieder des Club 1889 in 18 Jahren mit rund 32 000 Arbeitsstunden und ca. 1.7 Millionen Franken an Spendengeldern in den RhB-Werkstätten von Samedan, Poschiavo und Chur bisher acht RhB-Wagen und zwei RhB-Lokomotiven dem Schneidbrenner entrissen und restauriert. Dies war ihr bisheriger Beitrag zum Erhalt der einzigartigen historischen RhB-Fahrzeugsammlung und verlangte Energie, Ausdauer und sehr viel Geduld. Aber die Clubmitglieder altern zusammen mit den Fahrzeugen.

Kleine Bahn – grosser Schatz

Die RhB hat wohl den bemerkenswertesten Fahrzeugpark aus Wagen und Loks, den eine so vielseitige 125jährige überhaupt besitzen kann. **Er ist in dieser Art in der Welt einmalig.** Nur an Jubiläen war bisher die Vielseitigkeit der Sammlung zu bestaunen. Ein Auszug:

- **Eröffnungs-Dampfzug von 1889**
- **Belle-Epoque-Dampfzug** (ca. 1910)
- **Gelber Berninazug** (ca. 1910)
- **Pionier-Elektrozug** (ca. 1914)
- **Pullman-Zug** (ca. 1930)
- **«Fliegender Rhätier»** (1939)

Bis hierhin sind die Bahnjuwelen der «Community» bekannt. Doch auch bei den Fahrzeugen mit Jahrgängen ab 1940 sind wichtige Vertreter noch vorhanden. Es fehlt aber bei vielen Profi- und Hobby-Bähnlern das Verständnis, dass z.B. ein Bernina-Triebwagen von 1964 oder generell Güterwagen als «historisch» gelten könnte (man vergleiche das mit einem gleichaltrigen Postauto). So wurden alle Personenwagen ab Jahrgang 1940 noch vor wenigen Jahren umgebaut oder verschrottet. Hier klaffen in der Sammlung Lücken.

Nur der Kanton kann es noch richten

Der Schutz historischer Fahrzeuge wird bisher über eine von historic RhB und der RhB erarbeitete «Liste» geregelt. Diese Liste ist aber dem stets modernisierten Bahnalltag unterworfen. Vor allem Personalwechsel auf allen RhB-Ebenen, aber auch persönliche Präferenzen oder Unkenntnis führen dazu, dass Listen-Fahrzeuge sehr selten eingesetzt, umgebaut, abgebrochen, weggegeben oder auch von den Vereinen restaurierte Fahrzeuge über Jahre im Freien abgestellt und lieblos behandelt werden. Für viele gelten nur der Dampf- und der Pullman-Zug als «historisch». Durch das Engagement von Einzelpersonen beim Kanton, der RhB und in den historic-RhB-Vereinen konnte in Einzelfällen verhindert werden, dass die historische Fahrzeugsammlung weiter ausgedünnt wurde. Deshalb dürfen die RhB und historic RhB bezüglich der Sammlung nicht mehr länger alleingelassen werden. Auf kantonaler Ebene muss in Bälde ein verbindliches Dokument mit den erhaltenswerten Fahrzeugen erstellt werden. Als Kriterium sollen die historischen RhB-Fahrzeuge als bündne-

risches Eisenbahn-Gesamtkunstwerk betrachtet werden. Noch wichtiger: Es müsste festgelegt werden, wo und wie die historischen Fahrzeuge ab- und ausgestellt bzw. unterhalten werden, wer für den Unterhalt aufkommt und wie sie erlebbar sind. Das fehlt heute. Einzelpersonen und der Club 1889 werden für die RhB nicht mehr lange in die Bresche springen können. Deshalb wäre nicht eine «Liste», sondern ein kantonales, integrales **«Erhaltungskonzept» mit entsprechender Gesetzesgrundlage zu erarbeiten.**

Themenpark «Historische RhB»

Die Vierwaldstätterseeregion macht's vor: Denkmalgeschützte Fahrzeuge werten eine Region touristisch auf (Dampfschiffe). In Graubünden wäre mehr möglich: Ein weltweit einzigartiger, nicht kopierbarer Themenpark «historic RhB» auf Grundlage des Erhaltungskonzepts; Die RhB erschliesst viele Kulturlandschaften. Zentral am Themenpark: historische Züge sind fahrplanmässig einzusetzen und mit einem regionalspezifischen Thema zu verbinden, z. B.:

- **Epochenzüge** von 1889 bis 1939 auf der schwach frequentierten Linie zwischen **Davos und Filisur** (Bergbau, Brücken).
- Fahrplanmässiger **«Gelber Berninazug»** auf der Berninabahn zum Thema Gletscher und Energiegewinnung.
- Ausflüge in die noch zu erstellende Einstellhalle für historische Fahrzeuge in Samedan als **«Aussen-depot»** für das (fahrzeuglose) Bahnmuseum Albula Bergün mit historischer Zugverbindung.

Weitere Möglichkeiten gibts viele. Ein **erlebbarer Themenpark «historic RhB» – das wäre der grosse Wurf!**





Nach dem Fest ist vor dem Fest

Von Christian Meyer

Die Zeit der grossen RhB-Jubiläen neigt sich dem Ende zu. Als letztes Jubiläum schliesst die Arosalinie im Dezember 2014 den Reigen der Feiern würdig ab. Doch wie sagt man so schön: Nach dem Fest ist vor dem Fest. Während des intensiven Sommers 2014, in dem die Rhätische Bahn sehr viele historische Bahnfahrten angeboten hat, wurden sehr viele Eindrücke, Rückmeldungen und Erfahrungen gesammelt.

Die RhB benutzte das 125-jährige Bahnjubiläum, um die Attraktivität und die Nachfrage von historischen Fahrten im Markt auszuloten. Das Ergebnis erstaunt die Vereine von *historic RhB* nicht. Der Verein *Dampffreunde der RhB* (Dampffreunde) sowie die Partnervereine haben 2013 und auch in den Vorjahren darauf hingewiesen, dass eine Nachfrage und ein Kundenbedürfnis nach solchen Fahrten besteht. Dies wurde nun durch die RhB-Verantwortlichen erkannt und teilweise bestätigt. Die Dampffreunde bedanken sich bei der RhB für das tolle Jahresprogramm 2014 und freuen sich auf die nächsten 125 Jahre der «Bündner Staatsbahn».

Jubifahrten 2014

Die Dampffahrten im Jubiläumsprogramm waren grundsätzlich alle sehr gut besucht (wenn nicht sogar ausverkauft). Die elektrischen Fahrten mit

den Ge 6/61, der Ge 4/6 353 und der Ge 2/4 222 waren sehr zahlreich, was deren «Einzigartigkeit» ein bisschen minderte. Fahrten mit historischen Elektroloks sind für den Fahrgast weniger eindrücklich und lagen daher eher hinter den Erwartungen. Der Kenner weiss aber diese Veteranen genau so zu schätzen wie die Dampfloks. Der ABe 4/4 501 «Fliegender Rhätier» ist für manchen im Jubiläumsjahr ein bisschen zu kurz gekommen. Dieser Leichtbautriebwagen bildet zusammen mit den epochen-

gerechten Personenwagen B2301–2306 und dem A 1251 eine stيلة Zugskomposition aus den frühen 40er Jahren. Übrigens feiert der ABe 4/4 501 am 7.12.2014 immerhin seinen 75-jährigen Geburtstag. Auch die Ge 4/6 353 wurde am 24.7.2014 100 Jahre alt.

Wertschätzung des Rollmaterials

Die Vereine von *historic RhB* nehmen diese Aufmerksamkeit mit Genugtuung zur Kenntnis. Es zeigt uns, dass die Arbeit der Dampffreunde gewürdigt

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 usw.)
- Durch Mitgliedschaft (CHF 70.–/Jahr)
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen
- Durch Spenden auf unser Bankkonto
Raiffeisenbank Bündner Rheintal
7402 Bonaduz
IBAN: CH 83 8104 5000 0075 3093 5
Clearing-Nr.: 81045
SWIFT-Code: RAIFCH22

wird, und dass wir nicht nur für «Fans» das historische Rollmaterial erhalten und betreiben. Die Dampffreunde sind sich bewusst, dass die RhB als konzessioniertes Transportunternehmen nicht in der Lage ist, Unsummen von «zweckgebundenen Abgeltungen» für das rollende Erbe einzusetzen. Leider fehlt hierfür die gesetzliche Rahmenbedingung. Daher ist es unserem Verein und auch *historic RhB* wichtig, dass die Öffentlichkeit und die Politik sensibilisiert werden, welchen historischen und auch kulturellen Wert das Rollmaterial der RhB hat.

Das Rollmaterial ist zurzeit Wind und Wetter ausgesetzt. Die Lokomotiven befinden sich zwar in überdachten Depotstandorten, die Wagen stehen jedoch im Freien. Der *Club 1889* ist auf gutem Wege in Samedan eine Einstellhalle errichten zu können. Diese Halle würde das revidierte Rollmaterial schützen – trotzdem blieben die noch nicht revidierten historischen Wagen immer noch im Freien. Wir sind dem *Club 1889* sehr dankbar für sein Engagement und freuen uns sehr, wenn seine mit Herzblut restaurierten Wagen endlich eine trockene Bleibe finden. Für das restliche historische Rollmaterial muss aber aus unserer Sicht ebenfalls eine Lösung gefunden werden.

Appell für das rollende Kulturgut

Kunstabau und Gebäude der RhB sind behördlich als wertvoll anerkannt worden. Dies erfolgte im Rahmen des Weltkulturerbes Albula/Bernina. Das Rollmaterial geniesst indessen diese offizielle Wertschätzung nicht. Dies ist



linke Seite:

Dampfdoppeltraktion der G 4/5 107+108 vom 21.6.2014 im Mohnfeld bei Bonaduz.

Foto Carmen Gredig

nebenan:

Ge 4/6 353 (1914) in Scuol-Tarasp anlässlich einer «grossen Jubi-Rundfahrt» mit Wagen vom Zirkus Nock.

Foto Christian Meyer

unten:

Ge 2/4 222 (1913) in Trin, anlässlich einer «Dampffahrt im Mai», die infolge Waldbrandgefahr elektrisch geführt wurde.

Foto Christian Meyer

unserer Ansicht nach ein Missstand: Was wäre die Albulalinie ohne das weltbekannte Krokodil (Ge 6/6 I)? Oder was bedeutet uns der berühmte Landwasserviadukt ohne Zug, der darüber fährt? Rollmaterial, welches heute topmodern ist und gefeiert wird, ist in wenigen Jahrzehnten historisch. Der ABe 8/12 «Allegra» wird in 60 Jahren vielleicht ebenfalls als technisch und historisch wertvoll eingestuft, da es sich um ein leistungsfähiges Zweistromtriebfahr-

zeug (Gleich- und Wechselstrom) handelt, das technisch gesehen seinesgleichen sucht. Aus Sicht des Verfassers gibt es keinen Unterschied, ob es sich um die stärkste Schweizer Schmalspurdampflok (G 4/5) oder in 60 Jahren um das leistungsfähigste Zweistromfahrzeug der Schweiz (ABe 8/12) handelt. Technisch, ideologisch und daher auch kulturell sind beides Meilensteine der RhB-Geschichte und damit auch für Graubünden.

Das RhB-Rollmaterial hat denn auch touristisch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Die Dampflokomotiv-Doppeltraktion vom 21. Juni 2014 hat dies auf eindrückliche Weise gezeigt; eine Dampffahrt kann ein Verkehrschaos auslösen und das notabene nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse! Hunderte Fotografen und Zaungäste säumten die Strecke, als die G 4/5 107 «Albula» und die G 4/5 108 «Engiadina» die Steigung am Albula bewältigten. Immer wieder beobachten wir strahlende Gesichter, wenn ein Dampfbahnzug vorbeifährt. Das nostalgische Rollmaterial ist der Imageträger schlechthin! Dieser Umstand ist nicht wegzudiskutieren, daher appellieren wir an die Politik und die Öffentlichkeit, das Kulturerbe zu erhalten und zu schützen! Der Rhätischen Bahn muss die Handhabe gegeben werden, ihr Tafelsilber zu polieren!



Im Lebenszyklus der Weiche

voestalpine Weichensysteme GmbH
www.voestalpine.com/weichensysteme

voestalpine
EINEN SCHRITT VORWAUS.

Pendler oder Ferienbucher?

Am Bahnschalter in Bonaduz erhält jeder sein Ticket. Auch Buchungen mit Sitzplatzreservierungen aller Züge erledigen wir für Sie.

Wir verkaufen sämtliche Billette national und international

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhof RhB • Bahnstrasse 1 • 7402 Bonaduz
Telefon 081 641 11 78 oder 079 610 46 72
www.dampfvereinrhb.ch • kundendienst@dampfvereinrhb.ch
Öffnungszeiten Montag bis Freitag 8.15 bis 12.15 Uhr

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

Neuheit in H0m:
RhB - Sb 10051 (P) mit zwei Kehrlichtcontainern „Davos / Gevag“

Detailliertes Modell des Kehrlichtwagens, mit dem der Abfalltransport aus der Landschaft Davos nach Untervaz erfolgt.

PR- 627 0051 RhB - Sb 10051 (P) SFr. 215.00

PR- 627 0051F RhB - Sb 10051 (P)
Modell montiert und leicht gealtert **SFr. 229.50**

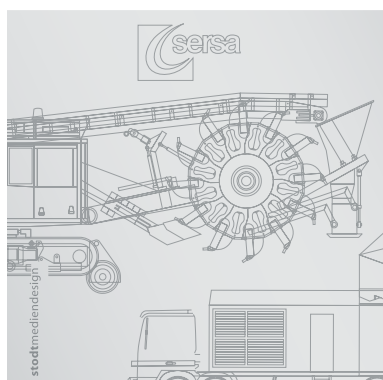
PR-Modellbau
Tel: 081 330 52 52
Email: info@prmodellbau.ch

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

www.rhomberg-sersa.com

Kompetenz und High-Tech

Mit SERSA sicher ans Ziel



**Ihr kompetenter
Bahntechnikpartner**

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

Unser breites Leistungsspektrum ist auf die signifikanten Anforderungen öffentlicher und privater Bahnen abgestimmt. Die hoch moderne, innovative Maschinenteknologie trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz in allen Spurbereichen bei.

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 36 5353402

Kontakt UK
+44 (0)1904 479 968

Kontakt Kanada
+1-613-923-5702

info@rhomborg-sersa.com
www.rhomborg-sersa.com



Ein Unternehmen der
RHOMBORG SERSA RAIL GROUP



G 4/5 107 «Albula» mit
«Davoser Rundfahrt»
auf dem Wiesner
Viadukt

unten:

ABe 4/4 501 (1939)
anlässlich des
«Tags der offenen Tür»
in Landquart.

Fotos Christian Meyer

Der Verein Dampffreunde der RhB

Die Dampffreunde sind stolz auf das RhB-Rollmaterial. Wir haben dessen Erhalt (und nicht nur jenen der namensgebenden Dampfmaschinen) als Vereinsziel. Der Verein unterstützt seit 1977 die RhB bei der Organisation und der Durchführung der historischen Fahrten. Der Verein bewirbt den Barwagen «Rhätia-Stübli» und das «Filisurer Stübli» sowie auf Anfrage die «Stiva retica». Der Verein ist hauptsächlich auf der Alpennordseite tätig, die Südseite (Bernina und Engadin) gehört ins Gebiet unseres Partnervereins, dem Club 1889.

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

kundendienst@dampfvereinrhb.ch

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

Die Dampffreunde haben auch zum Ziel, ihren Mitgliedern Spezialfahrten und besondere Arrangements zu bieten. Dafür sind wir in regem Kontakt mit unseren Partnern und betreiben einen eigenen Bahnhof in Bonaduz. Im Bahnhof Bonaduz sind sämtliche Billette der Schweiz und International erhältlich. Der Erlös wird wiederum eingesetzt, um das historische Rollmaterial zu erhalten. Wir sind dankbar, die rollenden Zeugen zu hüten und zu pflegen und «erfahrbar» zu machen. Auch unsere Kinder und Enkelkinder sollen einmal in einem historischen RhB-Dampfbus fahren können.





Nostalgie-Erlebnis Zügenschlucht

..... Von Koni Zingg und Albert Pitschi

Im Zusammenhang mit dem 125-Jahr-Jubiläum der Rhätischen Bahn wurden vermehrt verschiedene Nostalgiezüge eingesetzt – ein Strauss voller Bahnerlebnisse, so auch im vergangenen August auf der Linie Davos–Filisur. Rund 1000 Passagiere liessen sich faszinieren von der Fahrt in nostalgischen Wagen.

.....

Mitglieder von der IGZL begleiteten die Züge und gaben Informationen zum Bau der Strecke, des Wiesenerviaduktes und interessanten Fotopunkten. Dass die Fahrten zu begeistern vermochten, schildert eindrücklich der Journalist Albert Pitschi aus Thusis im Publikationsorgan «Pöschli»:

Alte Dame in der Zügenschlucht

Es ist Donnerstagvormittag in Davos Platz. Aufgeregt wirbeln Fotografen um den illustren Star herum. Die Auslöser klicken, die Blitzlichter leuchten auf. Der Star lässt das alles stoisch über sich ergehen. Er ist ja auch kein Mensch, auch wenn man ihn durchaus als «alte Dame» bezeichnen könnte. Was die Zuschauer fast ausflippen lässt, heisst Ge 6/6 I, es ist die Krokodil-Lokomotive der Rhätischen Bahn mit der Nummer 415, Jahrgang 1929. Ihre Farbe ist rostbraun, keine Reklame verunziert ihre elegante Form, und sie stammt aus einer Zeit, als sich die Rhätische Bahn noch nicht als «Kleine Rote» definieren musste. Ja woher

denn auch: Die Wagen mit ihren verschnörkelten Eisenverstreibungen, die die «Alte Dame» heute wieder einmal durch die Landschaft ziehen darf, sind blaugrün. Doch die Zugkomposition – auch wenn sie viel kleiner ist als die modernen «Kleinen Roten» – erregt so viel Aufmerksamkeit wie sonst nur eine Neuanschaffung auf Jungfernfahrt.

Rüttel- und Schüttelvergnügen

Nicht ohne Stolz begrüssen die Bahnangestellten die Passagiere. Auch für die RhB-Arbeiter ist es etwas Besonderes, mit der Technik von früher umzugehen. Die Nostalgiefahrt von Davos Platz nach Filisur und zurück kann





Fotos: Georg Trüb, Albert Kauflin und Koni Zingg



Im Jubiläumssommer «125 Jahre RhB» verkehrten die historischen Züge mehrmals zwischen Davos und Filisur. Natürlich sorgte die legendäre «Krokodil-Lokomotive» immer wieder für entsprechendes Aufsehen. In Wiesen stellt ein Oldtimerbus die adäquate Fortsetzung der Reise.

beginnen. Angeboten wird die Reise im ganzen Monat August von Dienstag bis Samstag zweimal täglich. Ein Ruck geht durch die alten Wagons mit ihren heimeligen Holzbänken – ach wie wurde man doch früher darauf durchgeschüttelt! Heute macht das Rütteln niemanden mehr etwas aus. Es ist sogar ein Vergnügen, und wie die Schienen in der ersten Kurve ihr Quietschkonzert beginnen, kann man sich eines Lachens nicht erwehren. Genauso war das ja damals, in den Jugendjahren, auf dem Weg zur Mittelschule oder zur ersten Arbeitsstelle. Heute denkt niemand an die Arbeit, sondern freut sich in den Ferien an der abenteuerlichen Fahrt durch die Zügenschlucht.

89 Meter über der Landwasser

Hier, in Wiesen Station, steigen die Passagiere nach dem ersten Teil der Reise und spazieren über den Fussgängersteg des Wiesenerviaduktes auf die andere Seite des Landwassers. Zirka 89 Meter über dem Talboden ist man hier und immer wieder aufs Neue beeindruckt, auch wenn man nicht das erste Mal an dieser Stelle in die Tiefe guckt.

Der Nostalgiezug wartet zwei fahrplanmässige Züge ab, die in ihrem roten Kleid die Moderne verkörpern wollen und die Leute natürlich viel schneller und effizienter ans Ziel bringen, wie es heute nun einmal zu sein hat. Das Personal nützt die Gelegenheit, um den Zustand der «Alten Dame» zu überprüfen. Dieser erweist sich als gut und es folgt der letzte Abschnitt der Fahrt nach Filisur. Hin und wieder bremst der Zug wie schon im ersten Teil ab, damit die Gäste an besonders eindrucksvollen Stellen Zeit haben einen Blick auf einen Wasserfall oder einen Abgrund zu erhaschen oder schnell die Kamera zu zücken. Ganz kurz kann man sogar die Rückseite des Landwasser-Viaduktes sehen, als der Zug sich Filisur nähert.

Der Landwasserviadukt ist wohl die am meisten abgebildete Sehenswürdigkeit der Rhätischen Bahn. Er ist ja auch spektakulär, wie er sich seit dem Jahr 1902 über den Fluss bei Filisur schwingt und die Züge aus Chur gleich in einem Tunnel verschwinden lässt. Aber für

alle und jede Werbezwecke müsste man ihn ja trotzdem nicht verwenden...

Glücklich erreicht der Nostalgiezug Filisur. Die Passagiere, Feriengäste von überall her, sind zufrieden, viele Eindrücke aus der Natur und einiges Wissen über den Bahnbau im Gebirge sind ihnen geboten worden. Die gutmütige Ge 6/6 I wird auf die andere Seite des Zugs rangiert und schon bald zieht sie die Passagiere wieder zurück nach Davos Platz, um am Nachmittag auf die Gäste für die zweite Ausfahrt zu warten.

Hoffnungen für die nahe Zukunft

Weitaus die meisten Passagiere im Nostalgiezug waren Feriengäste aus der Region Davos Klosters, welche kurzfristig die Gelegenheit nutzten zu einem Abstecher ins Bahnmuseum Albula in Bergün und dazu natürlich gerne einen adäquaten Zug nutzten. Die IGZL hofft, dass die Nostalgiefahrten im Landwassertal auch im Jahr 2015 wieder stattfinden können. Eventuell wird es sogar möglich sein, ab 2016 direkte Züge mit der neu revidierten Dampflok «Heidi» (vgl. Seite XX) von Davos bis nach Bergün zu führen – richtige, familienfreundliche Nostalgie. Der Rhätischen Bahn, vielen freiwilligen Helfern und Sponsoren sei Dank für den Erhalt des historischen Rollmaterials als technisches Kulturgut zu Gunsten unserer Nachwelt und letztlich auch zur Unterstützung des Tourismus im Kanton Graubünden.





Abschied von Alby Glatt

Die Nachricht vom unerwarteten Hinschied unseres Ehrenmitglieds Alby Glatt (1933–2014) hat uns alle tief betroffen. Mitten aus einem rastlosen Leben wurde er abberufen, für seine Ehefrau Martina und seine Kinder, aber auch für seinen grossen Freundes- und Bekanntenkreis viel zu früh. Mit ihm ist ein Pionier abgetreten, der sich Zeit seines Lebens für das gepflegte Reisen eingesetzt hat. Sein Freund und langjähriger Weggefährte Walter Finkbohner erinnert sich an die Anfänge ihrer Zusammenarbeit. Für die Bilder folgender Beiträge hat Albys Frau, Martina, ihr Familienalbum geöffnet.

Auferstehung der Luxuszüge

Noch hatte in den 1960er-Jahren die Internationale Schlafwagen Gesellschaft, die «Compagnie internationale des wagons-lits» (CIWLT) auf den italienischen Schienen einen hervorragenden Ruf. Die blauen Schlafwagen waren gut frequentiert und in den Speisewagen war das Wort «Catering» noch unbekannt. Das grösste Kapital der «Compagnie» aber war ihr Personal: bestens ausgebildete Oberkellner, Köche, Schlafwagenschaffner aber auch Tellerwäscher, Ingenieure in Unterhaltswerkstätten und die Mitarbeiter in den Büros. Sie alle waren auf ihre Arbeit und ihren Arbeitgeber stolz. Dies war nicht nur in Italien so, sondern in allen Ländern, wo die CIWLT damals ihre Dienste anbot: von Ägypten über Marokko in fast allen West-Europäischen Ländern.

Genau in diesen Jahren bot die westschweizerische MOB ihre renovierten Salonwagen aus der «Belle Epoque» für Gruppenreisen an: Montreux, Gstaad und Spiez, die idealen Reiseziele für die Mailänder Haute Volée. Einziger Schönheitsfehler war die Reise mit normalen 1.-Klasse-Wagen vom grandiosen Bahnhof Milano Centrale bis

nach Montreux oder Zweisimmen: hier fehlte ein standesgemässes Gefährt, das aber sehr schnell gefunden wurde. Nur wenige Jahre zuvor wurden die wunderschönen Pullman-Wagen der CIWL aus dem fahrplanmässigen Verkehr zwischen Turin und Mailand bis nach Rom ausser Betrieb genommen. Nur 24

Ein Dank an Alby Glatt

Am 23. Juli hat Alby Glatt mitten aus seinem aktiven Leben heraus seine letzte grosse Reise angetreten. Mit ihm hat der *historic-RhB-Verein Pro Salonwagen RhB* seinen Mitbegründer und die Eisenbahn einen unermüdlichen Visionär verloren. Er hat uns gelehrt, wie unser Alpine Classic Pullman-Express aussehen sollte, wie er sich anfühlen, wie seine Fahrgäste ihn erleben sollten. Nun fehlt er uns, nun werden wir sein Erbe ohne ihn, aber in seinem Sinne, weiterführen. Damit bei der RhB Bahnreisen auf Kreuzfahrt-Niveau möglich bleiben. *Willy Hochstrasser*

Personen fanden in diesen Salonwagen aus den Jahren um 1930 Platz und bezahlten einen speziellen Zuschlag. Die Gäste wurden vom Maître und den Kellnern des angekuppelten Speisewagens bedient oder besser gesagt, umsorgt. Die Wände der meisten in Italien verkehrenden Pullman-Wagen waren mit gläsernen Kunstwerken von Lalique verziert. Echte Kunstwerke, versteht sich. Gedacht, getan: die CIWLT war sofort bereit, ihre rollenden Salons auf Schienen zu vermieten. Die ersten Wochenendreisen hatten Montreux zum Ziel. Die Rückfahrt der Pullmanwagen war ab Zweisimmen vorgesehen. Zwischen Montreux, Gstaad und Zweisimmen sollten folgerichtig die Salonwagen der MOB zum Einsatz kommen. Die Mailänder Reisebüros rissen sich bereits um die erste Reise, welche trotz hohem Preis sofort ausverkauft war. Alles war bereit, doch wie ein Blitz vom Himmel kam die Telex-Antwort aus der SBB Zentrale in Bern: «SBB kann keine Pullman-Wagen akzeptieren». Und hier kommt Alby Glatt auf die Bühne der Nostalgie-Züge. Er hörte vom «Njet» aus Bern und setzte sich dort für die Reise ein. Die Freunde der italienischen Bahnen waren aber schneller und telegrafierte den SBB, dass der Morgenschnellzug Mailand–Lausanne kurzerhand mit zwei 1.-Klasse-Wagen des Verkehrs «Italien-Schweiz» verstärkt würden. «Mister Pullman» war wieder zurück auf Schweizer Schienen. Erfolg beflügelt: kurz darauf begann die neue Reiseserie mit dem Namen «Alpen Orient Express», welche den CIWL-Pullman auf der Gotthardbahn

bis nach Göschenen fahren liess. Ab Andermatt übernahmen die beiden ehemaligen MITROPA-Speise- und Aussichtswagen die illustren Gruppen zu einem Mittagessen, das bis Disentis dauerte. Dort wartete bereits «Padre Ambros» auf eine Klosterführung mit einem kleinen Konzert in der barocken Klosterkirche.

Alby mit der Schottenmütze

Auf dieser ersten Reise erwartete uns Alby Glatt in Göschenen: wer war wohl dieser Alby Glatt von dem ich zuerst nur die Schottenmütze und einen darunter herausquellenden Haarschopf sah. Noch war mir Alby suspekt: er arbeite für INTERFLUG hiess es. Zur Zeit des kalten Krieges die Luftfahrtsgesellschaft der DDR, was nicht nur mir suspekt war. Wohl ein Spion, welcher sich als Reiseorganisator tarnte? Trotz allen Bedenken lud ich ihn auf die Fahrt ein. Spätestens auf der Weiterfahrt von Disentis nach Chur in den nun angehängten rot/ceme bemalten Salonwagen der RhB lernten wir uns näher kennen: nichts von INTERFLUG, sondern INTRA-Flug, einer Gesellschaft, welche Flugzeuge charterte und damit die vielen Gastarbeiter aus der Schweiz in die Heimat nach Spanien und Portugal flog. Die Liebe des noch unverheirateten Albert Glatt galt aber dem vergangenen Luxus auf Schienen. Seit langem sinnierte er an Reisen mit Salonwagen der CIWL und sein Traum war über Nacht Wirklichkeit geworden. Schneller und ganz anders als er gedacht hatte. Nach Tavanasa servierte der legendäre Oberkellner Tempini

mit seinen Kellnern den «Five o'clock Tea» aus silbernen «pot of tea» und «plumcake». Alby war im siebten Himmel und eine neue Freundschaft war mit der Ankunft in Chur geboren. Die Gäste übernachteten im Hotel Stern in Chur: am Bahnhof stand das Faktotum des Hauses, der legendäre Portier Hans mit der braunen Teller-Mütze «Hotel Stern». Daneben hielt Hotel-Inhaber Milo Pfister die Türe seines BUICK Baujahr 1933 offen: die Mailänder waren nicht mehr zu halten.

Am andern Tag stand Alby pünktlich vor dem «Pullman Zug nach Davos, St. Moritz und Tirano». Seine Augen leuchteten, waren es auch Tränen der Freude? In den beiden Bernina-Wagen wurde das Morgenessen serviert. «Old english Style» auch hier, nur dass diesmal auch SSG-Kontrolleur Franz Steinhäuser dabei war. Ein junger Maître alter Schule, welcher zu uns stiess und rund 30 Jahre unser engster Mitstreiter und Freund in der Gastronomie SSG blieb. Die Gäste wurden gehegt und umsorgt. Während des Aufenthaltes der Eisenbahnkreuzfahrt durch Graubünden, in Davos, bereitete Koch Gino aus Ponte di Valtellina die Fleischspiessli mit Bohnen und Kartoffelstock vor: ein Düftchen wehte über das Perron, als die Gäste nach zwei Stunden an die weiss gedeckten Tische zurückkehrten. Alby war glücklich, ein Glas Malanser vor sich. Das Endziel, der 1931 eingeweihte Monumentalbahnhof Milano Centrale, wurde mit dem Pullman-Wagen ab Tirano erreicht.

Mailand war sechs Monate später Ausgangspunkt des grossen «Orient-Ex-



Alby Glatt mit der legendären Schottenmütze empfängt die Gäste vor seinem «Nostalgie Istanbul Orient Express».

unten links:

Die Reise von Zürich nach Paris, Hongkong und Tokio war ein Medienereignis sondergleichen. Vom 7. September bis 18. Oktober 1988 war der NIOE unterwegs.



press de luxe» mit Ziel «Konstantinopel». Im Zweigespann mit Alby hatten wir es geschafft, was seit den 30er Jahren nicht mehr für möglich gehalten wurde: die wunderschönen blauen Wagen der CIWL mit ihren feinen gelben Zierstreifen und dem «Maccaron» aus Bronze an der Wagenausseite standen abfahrtbereit auf Gleis 10. Im Pullman- und Speisewagen war ein Aperitif vorbereitet. Viel Publikum stand vor der langen Wagenreihe. Journalisten aus der halben Welt durften den Zug bewundern: die Holzfourniere aller Wagen waren aufgefrischt. In einer Kabine des Luxusschlafwagens Lx10 wurden die blütenweissen Betten mit je zwei lauschigen Kopfkissen, dem hübschen «buona-notte»-Nacht-Tepichlein hergerichtet, das «Waschabteil» geöffnet. Bewundert wurden die florealen Intarsien. Die Schlafwagenschaffner in ihren tadellosen braunen Uniformen begrüßten die nun einsteigenden Reisenden. Auf dem Perron patrouillierten Carabinieri in ihren historischen Uniformen. Chefkoch Falciola zeigte dem Tessiner Fernsehen sein kleines Reich der «höchsten gastronomischen Qualität» und Maître Franco Brigatti versammelte sein Team noch zu einer Foto vor dem Speisewagen, ein wundervoller «buon-appetito»-Duft liess bei allen eine Hochstimmung aufkommen. Alby war nun wirklich am ersten Etappenziel seiner Träume angekommen: dank ihm war eine ganze Gruppe von Schweizern an Bord, welche dann in der Heimat von der ersten triumphalen Fahrt berichteten und so den Grundstein für das weitere



links:

Alby durfte Michael Jackson und seine Crew während dessen Europa-tournee an Bord seines «Nostalgie Istanbul Orient Express» begrüßen.

rechts:

Wenn Not an Mann, sprang Alby ein und sorgte für das Wohlergehen der Gäste.



Bestehen des «Nostalgie Istanbul Orient Express» legten. Die nächsten Jahre verliefen für Alby hektisch. Nur verlor er nie die Ruhe und knüpfte zielstrebig seine Kontakte. Der als einmalige Fahrt gedachte «Orient Express de Luxe» wurde von Alby am Leben erhalten. Anstelle von Mailand war nun Zürich HB Ausgangsbahnhof und die Freunde der CIWL waren begeistert, die dankbaren Kunden aus aller Welt nun ab der Schweiz bedienen zu können. In Italien begann damals das buchstäbliche Ausbluten der Qualität auf Schienen, und infolge der neuen Arbeitsgesetze verlor sich der Berufsstolz unheimlich schnell.

Die Schweizerische Speisewagen-gesellschaft (SSG) unter ihrem Direktor Ruedi Kieni sprang in die Lücke und wiederum war Franz Steinhauser Albys

engster Verbündeter in den hektischen Monaten, welche es Alby ermöglichten, den ganzen Zug buchstäglich in letzter Minute zu retten und in den Besitz seiner Gesellschaft zu bringen. Ein echtes Husarenstück, welches zum «Nostalgie Orient Express» der Intraflug führte. Alby setzte buchstäblich «Zug um Zug» sein weltumspannendes Projekt um: Schon zu Beginn der 80er Jahren des letzten Jahrhunderts spürte «Mr. Glatt» bei den Sowjetischen und Chinesischen Bahnen ein touristisches Potential: ab Weihnachten 1976 bereisten wir als Kunden der ersten Swissair-Flüge China von Shanghai bis Peking. Die «Leberli à la Chinoise avec Cacaouttes» am heiligen Abend zwischen Nanking und Peking schmelzten auf der Zunge: «haute cuisine». Sagenhaft bleiben auch die Frühstücksgelage auf Albys

Extrazügen zwischen Chabarowsk und Moskau. Jeden Tag servierte die Crew aus dem Hofe von Präsident Breschnew eine neue «z'Morge»-Variante mit frischen Waldbeeren je nach der durchfahrenen Gegend des Riesenreiches.

Paris–Hongkong–Tokio

An einem Sommertag des Jahres 1988 annoncierte die Sprecherin des Zürcher Hauptbahnhofs die Abfahrt des «Nostalgie Orient Express» Paris–Hongkong–Tokio. Eine japanische Fernsehstation hatte zu ihrem Jubiläum den ganzen Zug für Reisen im Land der aufgehenden Sonne gemietet. Alby, der Zug und sein Team erreichten Tokio im Oktober des gleichen Jahres. Die Wagen wurden mit Drehgestellen der schmalen «Kapspur» versehen und absolvierten Extrazüge über die ganze Insel. Der Medienrummel war enorm.

Grosser Empfang anlässlich der Premièrenfahrt des «Nostalgie Istanbul Orient Express» in Istanbul.





Die Piano-Bar des NIOE war das Vorbild der «Schmalspurvariante» in Graubünden.

Alby Glatt und die RhB-Salonwagen

Von Silvio Fasciati
und Willy Hochstrasser

.....
«Lang lebe das Reisen <on Style>» auf den Schienen dieser Welt! Das war ein Lebensmotto von Alby Glatt. Er ermöglichte eine besonders stilvolle Art des Reisens auch auf der Rhätischen Bahn.

Als die Rhätische Bahn in den 1990er Jahren vor der Entscheidung stand, die alten Salonwagen aus den 1930er Jahren auszumustern oder zu renovieren, tat sich ein Kreis von Personen zusammen, die sich vehement für die Variante Renovation einsetzte.

Spiritus rector dieser Personengruppe war Alby Glatt, dessen Name schon damals allen Eisenbahnfreunden ein Begriff war. Diese Gruppe liess es jedoch nicht damit bewenden, einfach der RhB-Direktion einen Brief mit ihrem Wunsch nach Weiterbetrieb der Salonwagen zu senden. Sondern sie bot tatkräftige Hilfe an, namentlich auch im Rahmen einer grossen Sammelaktion, die sich dank unseres engagierten Medienpartners Südostschweiz und des Netzwerkes von Alby Glatt weit über den Kanton Graubünden, ja sogar über die Landesgrenzen hinaus erstreckte. Und die Aktion gelang! Innert relativ kurzer Zeit öffnete das Spendenkonto einen Betrag, der es, zusammen mit einem Zustupf der RhB, ermöglichte,

zunächst vier Salon- und einen Gepäckwagen einer umfassenden Renovation zu unterziehen. Dass diese Aktion erfolgreich war, das verdanken wir zu einem wesentlichen Teil dem Renommé und dem weitverzweigten Beziehungsnetz von Alby Glatt.

Aber Alby Glatt gab sich mit der Renovation allein nicht zufrieden. Jetzt galt es, diese Züge auch fahren zu lassen, sie einem breiten Publikum näher zu bringen. Dafür hat er sich in unzähligen Gesprächen und Auftritten immer wieder eingesetzt, zunächst während vielen Jahren als erster Präsident und später als Vorstandsmitglied des 1997 gegründeten *Vereins Pro Salonwagen RhB*. Und dabei kümmerte er sich nicht nur um die grossen Linien, sondern war selbst lebender Ausdruck des Mottos: «Soignez les détails!»

Nach der erfolgten Renovation, um welche die RhB von verschiedenen Bahnen beneidet wurde und wird, liess Alby Glatt nicht locker. Immer neue Ideen schwebten ihm vor, sei es bezüglich der Reiseziele, des Reiseambientes oder des Rollmaterials. Was letzteres anbelangt, freute sich Alby Glatt ganz besonders am Piano-Bar-Wagen, der 2010 in Betrieb genommen werden konnte. «Endlich, endlich», wie er sagte, denn ihm dauerte die Zeit zwischen Idee und deren Verwirklichung immer zu lange.

Sozusagen das jüngste Kind aus der Ide-

enküche von Alby Glatt ist die erfolgreiche Lancierung des Alpine Classic Pullman Express auf der Glacier-Strecke von St. Moritz nach Zermatt. Auch hier hat sich Alby in langen Diskussionen stark gemacht für ein Reiseerlebnis der Extraklasse, das Kultur, Gesellschaftliches und Kulinarik formvollendet verbindet. Und seine persönliche Präsenz auf den Fahrten dieses Zuges war für ihn eine Selbstverständlichkeit und für die Reisenden eine Qualitätsgarantie. Es gibt Personen, die haben eine fast unerklärliche Fähigkeit, ihre Begeisterung für eine Idee auf andere Personen zu übertragen. Alby Glatt war einer davon. Wer wüsste das besser als die, die mit ihm im Vorstand des *Vereins Pro Salonwagen* sein durften. Seine Ernennung zum Ehrenmitglied des Vereins konnte denn auch niemanden überraschen – ausser vielleicht ihn selbst. Und für alle unvergessen bleiben wird, wie er an der Generalversammlung 2014 mit Freude das Modell «seines» Piano-Bar-Wagens entgegennehmen durfte.

«Lange lebe das Reisen <on style>» auf den Schienen dieser Welt. Alby hat an der Geschichte des bequemen Reisens auf den Bahnen mitgeschrieben; er hat viele Fahrgäste glücklich gemacht. Dass dieses Erbe weiterleben wird, daran ist nicht zu zweifeln. Gute Ideen sterben nicht.





Die Geschichte des LD C 37

Erhältlich als

- LD C 37
- RhB C 2007
- RhB C 47
- Ch-A C 47
- RhB C 207
- RhB C 2002



Jetzt vorbestellen:
Spezialserie VZ C 131 - 34

ASOA
Exklusivvertretung
Schweiz

**MODELLBAU
ATELIER**

www.mbapiro.ch

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

Restaurant "da Primo"
CH-7500 Bever
www.daprimo.com - info@daprimo.com
Tel. ++41 (0) 81 802 33 17

... ideal

Albedo Ristorante "Alp Grün"
CH-7710 Alp Grün
www.alpgruen.com - alpgruen@bluewin.ch
Tel. ++41 (0) 81 844 53 10

... genial

Bahnhofsbuffet "Ospizio Bernina"
CH-7710 Ospizio Bernina
www.ospiziobernina.com
Tel. ++41 (0) 81 844 53 07

... spezial

www.daprimo.com

BEMO



Jubiläumslok „125 Jahre RhB“ jetzt im Fachhandel

1258 143 RhB Ge 4/4 II 623 „125 Jahre RhB“
1358 143 RhB Ge 4/4 II 623 „125 Jahre RhB“ digital mit Sound

www.bemo-modellbahn.de





Fotos Schmalspurfreunde Thusis



35 Personen und ein Saurer

Von Enrico Pirovino

Der Verein Schmalspurfreunde Thusis machte 2014 einen Sommerausflug nach Juf und besuchte auf dem Heimweg die Gartenbahn von Bruno Pedrini – ein gelungener Vereinsausflug

Der Morgen des 17. August 2014 war für Christian Marugg, Präsident der Schmalspurfreunde Thusis, ein ganz besonderer. Er fuhr morgens nach Ander, wo er in der Garage von Mark Postauto SA das alte Saurer RH-Postauto abholte und damit zurück nach Thusis fuhr. Dort warteten bereits 34 Mitglieder «seines» Clubs auf das Postauto, das den ganzen Tag von ihrem Präsidenten gefahren wurde.

Nach der üblichen Begrüssungsrunde und nachdem jeder seinen Platz im Postauto gefunden hatte, startete die Sommerfahrt in Richtung Viamala. Immer den alten Strassen folgend erreichte man Ander, querte die Rofflaschlucht und bog ins Avers ein. Kleine Stauseen, wilde Bergbäche, enge Strassen und verträumte Dörfer erwarteten die Reisenden hier. Ja, man kann fast

von einer kleinen Oase sprechen. Abgesehen von einigen Baustellen und von Bergbauern, die ihr Heu einbrachten, war trotz des Prachtwetters nichts von übermässiger Aktivität im Tal zu spüren.

Gegen 11 Uhr 15 erreichte man das Ziel, Juf. Dieser Weiler bezeichnet sich selbst als höchstgelegene, ganzjährig bewohnte Siedlung Europas. Im Berggasthaus «Edelweiss» kehrte die Gruppe ein und genoss bei gemütlichem Zusammensein ein feines Mittagmahl. Nach Kaffee, Kuchen und dem einen oder anderen Schwatz machten sich bereits einige wieder auf den Weg talabwärts. Dieses Mal allerdings zu Fuss, denn man wollte das schöne Wetter nicht nur im Bus geniessen.

Rund die Hälfte der Gruppe legte ein Teilstück oder die ganze Strecke bis nach Avers am Bach per pedes zurück. Die anderen fuhren gemächlich mit dem nostalgischen Bus wieder hinunter, wobei unterwegs diverse Personen der Gruppe mitgenommen wurden. Kurz nach 14 Uhr waren schliesslich alle bei der Gartenbahn und im Heim von Bruno Pedrini in Avers am Bach angekommen. Der Tessiner ist von

Geburt an taubstumm und konnte so zu seinem Leid nicht bei der Bahn arbeiten. Allerdings fand er einen Weg, seine Leidenschaft auch so auszuleben und baute kurzerhand eine IIm-Anlage in und durch sein Grundstück. Fast unzählige Kehrviadukte hat Pedrini gebaut und so überwindet der Zug auf der 170 Meter langen Strecke etliche Höhenmeter. Fast alle Wagen baut Bruno Pedrini selbst. Komplett aus Balsaholz gefertigt und entsprechend lackiert machen die Eigenbauten eine hervorragende Gattung und weisen tolle Laufeigenschaften auf.

Doch nach anderthalb Stunden musste die Gruppe wieder an den Aufbruch denken, denn einige Mitglieder hatten noch einen langen Heimweg vor sich. Auf der Heimfahrt war es ruhig geworden im Saurer-Postauto, viele gönnten sich ein Nickerchen. Und so erreichte man nach einem kurzen Zwischenstopp beim Restaurant Rofflaschlucht um 17 Uhr 15 wieder Thusis, wo sich alle Reisenden bei Christian Marugg und Peter Schuhmacher für die Organisation und den reibungslosen Ablauf der Reise bedankten und sich individuell auf den Heimweg machten.



Freunde der Schmalspurbahnen







125 Jahre Rhätische Bahn

Von Geni Rohner

Aus Anlass ihres 125-Jahr-Jubiläums lud die Rhätische Bahn am Samstag, 10. Mai 2014, zum «Tag der offenen Türe». Und das interessierte Publikum strömte in Scharen nach Landquart.

Mehr als 12 500 Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, wieder einmal in der RhB-Hauptwerkstätte (HW) in Landquart hinter die Kulissen der Bündner Alpenbahn zu blicken. Ge-

treu ihrem Jubiläums-Motto «125 Jahre faszinierend unterwegs» gewährte die RhB auf dem ganzen Areal der Hauptwerkstätten und dem Güterumschlagzentrum (GUZ) einen abwechslungsreichen Einblick in ihre Welt. Gross und Klein liess sich begeistern vom bunten Querschnitt aus 125 Jahren Bündner Eisenbahngeschichte, von Musik und Unterhaltung. Zu den Hauptattraktionen zählte die Lokparade auf der Drehscheibe vor der geschichtsträchtigen Rotunde der HW. Dabei drehten sich die Lokomotiven aus allen Zeitepochen

quasi auf dem Präsentierteller, so dass sie vom aufmerksamen Publikum, das in einer «Arena» Platz genommen hat, von allen Seiten fotografiert und bewundert werden konnten. Diese Lokschau vermittelte live einen sehr seltenen Rückblick über die Geschichte der zahlreichen Bündner Schienenstars. In Landquart nahm für die RhB alles seinen Anfang – vor 125 Jahren startete die damalige «Landquart–Davos Bahn» mit fünf kleinen Dampflokomotiven ihren Betrieb nach Klosters in Prättigau.



Foto Tibert Keller





Foto Frank Daniel



Foto Matthias Kurmeier



Foto Peter Pfeiffer



Foto Urs Jossi



Foto Urs Jossi

Programm «125 Stunden RhB»

Von Peider Härtli

Kann man Gäste 125 Stunden auf einem Bahnnetz von 384 Kilometer unterhalten? Man kann, wie die nachfolgende Rückschau auf «125 Stunden RhB» zeigt.

Wenn sich das Programm vor einer grandiosen Kulisse und auf dem einzigartigen Bündner Schienennetz sowie in historischen Sonderzügen abspielt, kann fast nicht mehr schiefgehen. Und wenn das Wetter auch noch das Seine dazu beiträgt, sind bleibende Erinnerungen an die Rhätische Bahn und Graubünden garantiert.

Die älteste Lok der RhB

Die Organisation der ganzen viertägigen Rundreise in Graubünden darf im Nachgang als perfekt bezeichnet werden. Nach der Begrüssung in Landquart und einer gelungenen Führung durch die Werkstätten wartete der erste Höhepunkt auf Schienen: Die Dampffahrt mit der 125-jährigen Dampflokomotive Nr. 1 «Rhätia» auf der historischen und ebenso alten Strecke von Landquart nach Klosters. In den folgenden Tagen genoss die Reisegesellschaft die ganze Palette an historischen Loks und Wagen. So war keine Zugsreise wie die andere, von der Holzbank bis zum Fauteuil war alles dabei.

Kulturgüter mit enormem Potenzial

Die Begeisterung an Bord der Sonderzüge sowie die Rückmeldungen lassen einen klaren Schluss zu: Die RhB verfügt – dank den unzähligen Mitwirkenden aus verschiedenen Vereinen – über einmaliges authentisches Rollmaterial aus allen Epochen ihrer 125-jährigen Geschichte. Diese Zeitzeugen hinterlassen bei jung und alt bleibende Erinnerungen. In Kombination – oder als Kontrast zur modernen RhB mit ihren Paradezügen Glacier- und Bernina Express und den stündlich verkehrenden Regional- und S-Bahnzügen stellen diese historischen Fahrzeuge einen unschätzbaren kulturellen Wert dar.



Foto Peter Pfeiffer

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