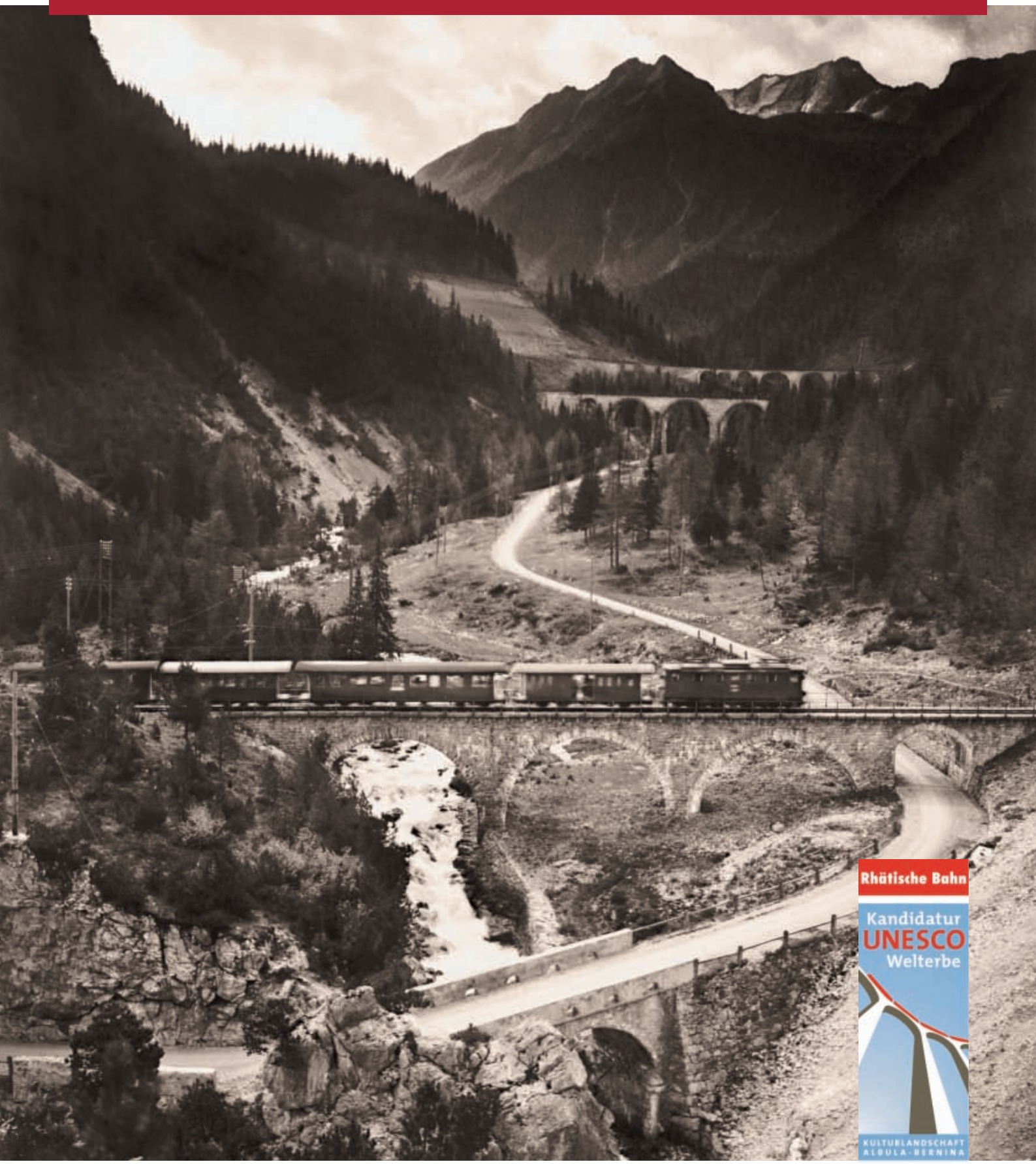
5. JAHRGANG 2008

Die Bündner **Kulturbahn**



Rhätische Bahn
Kandidatur
UNESCO
Welterbe
KULTURLANDSCHAFT ALBULA-BERNINA
graubünden

10 000 Jahre, 14 Kilometer, 1 Bank.

Kulturelles Engagement für ein gutes Gefühl – Ruinaulta.

Die unvergleichliche Natur, die kulturelle Vielfalt und die sportlichen Möglichkeiten machen den Kanton Graubünden einzigartig. Mit unserem Beitragsfonds zeigen wir regionales Engagement und nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung im Kanton Graubünden wahr. Damit wir gemeinsam wachsen können.

Gemeinsam wachsen. www.gkb.ch/beitragsfonds

Graubündner Kantonalbank

36

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

Club 1889
Postfach 284
CH-7503 Samedan

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

46

Im Dezember 1996 wurde der Verein Pro Salonwagen RhB gegründet. Ziel war es, die aus der Belle Epoque stammenden historisch wertvollen Salonwagen AS 1141–1144 der RhB zu erhalten. Nach erfolgter Restauration möchten die Initianten einen eleganten, stilvollen Piano-Barwagen revidieren. Die Sammelaktion wurde lanciert.

Verein Pro Salonwagen RhB
Postfach 662
CH-7002 Chur

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

48

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 Angbote im Bereich Nostalgiereisen an.

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn
Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch
PC 90-715234-2

52

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

Verein Bahnhistorisches Museum Bergün
Postfach
CH-7482 Bergün

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

56

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

Freunde der Schmalspurbahnen
CH-7430 Thusis

www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch

historic RhB wurde 2003 gegründet, um die Anliegen der fünf nebenan aufgeführten Bahnvereine gegen aussen und innen besser koordinieren zu können. *historic RhB* ist ein starker Partner für die Rhätische Bahn, für Sponsoren, für den Kanton Graubünden, für den Tourismus und für alle, die sich für die historische RhB interessieren und sich von attraktiven Reiseangeboten überraschen lassen möchten.

Die *Bündner Kulturbahn* ist das jährlich erscheinende Publikationsorgan der fünf Vereine unter dem Patronat von historic RhB. Der Magazinteil soll ein breites Publikum ansprechen und weist mit der Agenda in der Heftmitte auf alle öffentlichen Fahrten und Anlässe mit historischem Rollmaterial auf den Bündner Schienen hin. Im Vereinsteil beschreiben die Vereine ihre aktuellen Tätigkeiten.

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

Die Bündner **Kulturbahn**

IMPRESSUM

Redaktionsteam

Redaktion, Layout, Inseratesatz	Fredy Pfister fredy.pfister@club1889.ch
Redaktion, Agenda Inserate	Geni Rohner e.rohner@rhb.ch
Inserate allgemein	Christoph Durtschi ch_durtschi@bluewin.ch
Inserat Modellbau	Willy Hartmann willy.hartmann@bluewin.ch

Herzlichen Dank folgenden Fotografen und Institutionen
Gian Brüngger (38 unten); Mario Costa (40-44); Willy Hartmann (34); Archiv Margrit Jäger-Bärtsch (18, 19 mitte); Christoph Kramer (36 oben, 45); Tibert Keller (58 [2], 59 [5]); Walter Lips (39 oben, 58 [1], 59 [6], [7]); Wolfgang Nolte (9 oben, 47); Andreas Palmy (19 oben, 21 unten, 22 oben); Peter Pfeiffer (12, 13, 18 oben, 59 [4]), Christian Steinhauser (30/31, 35, 46, 46/47); Sandro Triacca (38); Elfriede Th. M. Wirchow (21, 22 mitte). *Archive:* Armin Brüngger (36, 37); Bergbauverein Silberberg Davos (23 unten, 25); Engadin Press (21); Freunde der Schmalspurbahnen (56, 57); RhB (Titelbild: Ge 4/6 351 auf Albulabahn, 6, 16, 17); Verein Dampffreunde RhB (48, 49, 51); Staatsarchiv Kanton Graubünden (11 oben).

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

Redaktionsschluss für Texte und Inserate
Inserate und Texte bis zum 30. September 2008

Auflage
30 000 Exemplare

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

Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung
Südostschweiz Print AG, Kasernenstrasse 1, CH-7000 Chur

Bezug
Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.–/10.– Euro im Kuvert

*

DIE PERSONENWAGEN DER RhB

ZWEI GANZ BESONDERE NUMMERN

Best.-Nr. **15005** Personenwagen B der RhB, Betriebs-Nr. 1002; **Liefertermin:** Juni 2007

Die Landquart-Davos Bahn betrieb als Vorgängerin der Rhätischen Bahn die ersten Personenwagen B und C mit einstelligen Betriebsnummern. Bis sie 1895 zur RhB gehörte und auf zweistellige Nummern umstellte. Als ab 1911 auch dreistellige Kombinationen nicht mehr ausreichten, wurde ein einheitliches, vierstelliges Nummernschema eingeführt, das teilweise noch bis heute gilt.

Originalgetreu sind die Betriebsnummern natürlich auch bei den neuen BRAWA-Modellen, die außerdem durch exakte Maßstäblichkeit und viele liebevoll und hochwertig gefertigte Details bestechen. Sichtbar zum Beispiel an den Griffstangen in originalgetreuer Materialstärke, den beweglichen Übergangsblechen oder der vorbildgerechten Bühnenbeleuchtung.

Best.-Nr. **15006** Personenwagen C der RhB, Betriebs-Nr. 2013; **Liefertermin:** Juni 2007

Beide Modelle: Federpuffer; 3-Punktlagerung; Metallradsätze mit Druckgusskern; Griffstangen teilweise aus Metall; eingebaute Innenbeleuchtung; inkl. Tauschbirnen für Analogbetrieb 16 V. **Best.-Nr. 15006:** mit extra angesetztem Batteriekasten und Generator

Mehr Informationen auf www.brawa.de oder bei Ihrem Fachhändler.

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

IIm

BRAWA GmbH + Co. Postfach 1274 D-73625 Remshalden Hotline: Montag – Donnerstag, 13 – 15 Uhr +49 (0) 71 51/9 79 35-68 info@brawa.de www.brawa.de

Die Bahn und die Würde des Berges

Die Muottas-Muragl-Bahn zwischen Samedan–Pontresina erschliesst einen einzigartigen Aussichtspunkt im Oberengadin. Der ausführende Ingenieur fungierte bei deren Bau als «Mädchen für alles». Er musste sich bis zur Eröffnung um jeden und alles kümmern. Marcella Maier aus St. Moritz schildert die spannende Bauzeit der Bahn.

13

Unerfüllte Bahnträume Rätiens

Eine Lukmanierbahn. Eine Splügenbahn, eine Septimerbahn und eine Greinabahn. Oder gar eine Engadin-Orientbahn? Graubünden sähe heute anders aus, wenn die Projekte aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, der Zeit des grossen Bahnfiebers, realisiert worden wären, wie Thomas Kaiser in seinem Artikel darlegt.

16

Höhen und Tiefen im Landwassertal

Monstein, Glaris und das Bergwerk Silberberg sind wenig bekannte Orte an der Bahnlinie zwischen Davos und Filisur. Weil sie künftig fahrplanmässig mit historischen Zügen erschlossen werden, haben drei ausgewiesene Kenner drei Artikel verfasst, die zeigen, wie bewegt die Geschichte auch in kleinen Ortschaften sein kann.

18

Nehmen Sie Platz im «Mesolcines»

Der BC 110, genannt «Mesolcines» ist der zweite, vom Club 1889 im Ursprungszustand restaurierte Personenwagen. Er ergänzt mit seiner gelben Farbe perfekt den zukünftigen, historischen Bernina-Bahn-Zug. Im Innern überrascht er in der zweiten Klasse mit seinen kissenbezogenen Korbsesseln. Warum er Mesolcines heisst, lesen Sie auf Seite

38

Die Bündner Kulturbahn

Magazin

5 Vorwort: «Ausfahrt langsam»
6 Die RhB als Bauherrin und Mäzenin
12 100 Jahre und eine neue Brücke
13 Die Bahn und die Würde des Berges
16 Unerfüllte Bahnträume Rätiens
18 Höhen und Tiefen im Landwassertal
58 Die Szene lebt!

29 Kulturbahnagenda

27 Unesco-Kandidatur – es gilt ernst
33 Historische Züge für Auge und Herz
34 Ihre nächste Geburtstagsfahrt; Ihr nächster Firmenausflug?

36 Wo ist Heidi?
38 Nehmen Sie Platz im Mesolcines
40 Werkstattbericht über die «182»
45 «Lok 205» verlässt Winterthur

46 10 Jahre Verein pro Salonwagen RhB

48 Drei Epochen einer Erfolgsstory

52 Das Museumserlebnis in Bergün

56 Messen, Module und Modelle

Mit sorgfältiger Planung und Koordination

PROJEKTE

erfolgreich realisieren

Immer grösser werdende Ansprüche an Flexibilität und Qualität in der Gestaltung von Werbung stellen Höchstanforderungen an ein Unternehmen. Eine zuverlässige Beratung, Planung und Koordination vor Beginn erspart unnötige Kosten und Produktionszeit. Das Aussen- und Innendienstteam der Südostschweiz Print AG bearbeitet umfangreiche Aufträge mit grösster Kompetenz. Dabei können sich die Kunden auf ein breites Netzwerk von Werbespezialisten verlassen. Die Referenzen der Südostschweiz Print AG können sich sehen lassen. Praxisbeispiele zeigen, dass sich mit sorgfältiger Planung und Koordination Projekte kreativ und erfolgreich realisieren lassen. Mehr Infos unter: Telefon 081 255 52 52.

SÜDOSTSCHWEIZ
PRINT AG

Kasernenstrasse 1, CH-7000 Chur
Telefon 081 255 52 52, Fax 081 255 51 05
verkauf-print@suedostschweiz.ch
www.so-print.ch

«Ausfahrt langsam»

Ganz allgemein funktioniert die Bahn an sich nach einem simplen Prinzip: Gleise liegen in der Landschaft. Immer nur ein Zug darf einen freien Streckenabschnitt befahren. Wenn sich Strecken an Bahnhöfen oder Stellwerken kreuzen, werden die Züge mit Hilfe der Weichen auf ein freies Gleis geleitet. Bis zum heutigen Tag hat sich an dieser Konstante der Eisenbahn nichts verändert.

Mit der Modernisierung verschwanden die Abfahrtskelle, die manuelle Bedienung von Weichen und Signalen, so auch jenes der zwei schräg gestellten Flügel, welche den Lokomotivführer zur langsamen Ausfahrt ermahnten. Selbst die kleinsten Bahnhöfe waren bedient. Eisenbahner verkauften Fahrkarten, verwahrten Gepäck, stellten und legten im Winter Weichen von Eis und Schnee frei und kontrollierten die vorbei fahrenden Züge auf Sicht.

Was für ein Kontrast bilden demgegenüber die in Gebäuden abseits des Schienennetzes eingerichteten Leitstellen. Leitstellen ohne Züge. In riesigen Räumen sitzen die Fahrdienstleiter, jeder vor mehreren Bildschirmen. Nur virtuell sind die Züge für sie erkennbar, wenn rote, gelbe und grüne Linien einen für Laien undurchschaubaren Wirrwarr bilden. Auf elektronischen Strecken melden sich die Züge bei der Fahrt selbst an, Weichen und Signale stellen sich automatisch.

Die Eisenbahn befindet sich im steten Wandel. Einige ihrer Komponenten sind zwar recht langlebig. So lassen sich an den einmal gebauten Trasseen samt ihren Steigungen, Kurvenradien und Profilquerschnitten kurzfristig kaum etwas ändern. Kurzfristig ändern lässt sich vor allem das organisatorische Umfeld, so etwa der Fahrplan durch neue Möglichkeiten der Informatik und Leittechnik. Ständig Veränderungen unterworfen, die dem Kunden zu Gute kommen sollen, sind auch die Fahrzeuge. Das beweisen Innovationen wie Panoramawagen, die auch ein neues Reisegefühl vermitteln. Neuerungen bei Lokomotiven und Wagen sind notwendig, will die Bahn auch in Zukunft ihre Konkurrenzfähigkeit als Transportmittel wahren.

So hat auch die Rhätische Bahn bereits eine lange Geschichte und eine stolze Tradition. Auch wenn sie alt sind, sie funktionieren – die historischen Fahrzeuge.

Fünf Vereine haben sich zum Ziel gesetzt, die Erinnerung an das historische Erbe der RhB zu erhalten. Wer an der Geschichte, an der Technik und am Fortschritt der Rhätischen Bahn interessiert ist, findet unter dem gemeinsamen Dach von *historic RhB* wahre Freunde unserer Rhätischen Bahn.

Geht es Ihnen nicht auch so, dass Sie jedes Mal innehalten, wenn Sie einer Dampflokomotive begegnen? *historic RhB* verdanken wir solche Bahnerlebnisse.

Stefan Engler
Regierungsrat des Kantons Graubünden

Der Hauptbeitrag der RhB an die Kulturgeschichte Graubündens liegt in der organischen Einfügung des Schienennetzes in die Landschaft sowie in der Ingenieur- und Architektenleistung mit einer grossen Zahl von Viadukten, Tunnels und Hochbauten.

von Eugen Rohner

Die RhB als Bauherrin und Mäzenin

Bahn als Bereicherung
Mit der Eröffnung der Albulalinie im Jahre 1903 schaffte die Rhätische Bahn eine einzigartige Verbindung von Mittelbünden ins Engadin. Bereits drei Jahre später preiste die neu gegründete Zeitschrift «Heimatschutz» in ihrer ersten Nummer die Linienführung zwischen Bergün und Preda, die mit den schönen steinernen Brückenbauten die Landschaft nicht störe, sondern belebe und bereichere.

Verantwortungsgefühl der RhB
Auch einige Jahrzehnte später, anlässlich der 50-Jahr-Feier der RhB erwähnte der Kunsthistoriker Erwin Poeschel in der Sonderbeilage der Neuen Zürcher Zeitung die grandiose Symphonie von Bahn und Landschaft. «Das Verantwortungsgefühl der RhB gegenüber kulturellen Forderungen zeigt sich in der Anlage der Bahn, in der Art, wie man bei der Führung des Bahnkörpers auf die Schonung der Natur bedacht war, wie in den steinernen Brücken von Wiesen, Filisur, Solis, Cinuos-chel oder Russein Werke geschaffen wurden, die nicht nur keine Störung des Landschaftsbildes bedeuteten, sondern zu betonenden Akzenten wurden, wie es Burgen oder Kirchen im landschaftlichen Raum sind». Poeschel lobt auch das Verwaltungsgebäude und die Stationsgebäude, die nicht zu den nach damaligem Ermessen serienmässigen Backsteingreueln, sondern zu liebevoll ausgedachten, ihrer Umwelt verbundenen menschlichen Behausungen wurden.

> Ohne feste Jahresausgaben für die Werbung und ohne Jahreskredit für kulturelle Zwecke erreichten die RhB-Ausgaben für bahnfremde Bestrebungen 1919–1929 annähernd den Bauwert des Verwaltungsgebäudes oder den Ankaufswert einer Krokodillok.

Kulturgeschichtlicher Beitrag
Der Hauptbeitrag der RhB an die Kulturgeschichte Graubündens liegt somit in der organischen Einfügung des Schienennetzes in die Landschaft sowie in der Ingenieur- und Architektenleistung einer grossen Zahl von Viadukten, Tunnels und Hochbauten. Dieser gesamte Ausbau fällt in die Amtszeit des ersten Direktors, Achilles Schucan, der dem Unternehmen von den Anfängen der Schmalspurbahn «Landquart - Davos» im Jahre 1888 bis zum Ende des ersten Weltkrieges 1918 vorsteht.

Pionierarbeit trotz Defizit
Unter seinem Nachfolger, Gustav Bener (Direktor von 1918–1936) leistet die RhB Pionierarbeit als Förderin allgemeiner kultureller Aufgaben. Dies in einer Zeit, die bis auf die Jahre zwischen 1925 und 1930 der Bahn stets Defizite einträgt. Trotzdem hält Gustav Bener es nicht für opportun, «nackte Zahlen» für die bahnfremden Bestrebungen anzugeben. Stattdessen umschreibt

er die Gesamtsumme in gewohnt anschaulicher Weise: «Die Mittel, welche die RhB zwischen 1919 und 1929 für alle diese Zwecke aufgewendet hat, erreichen ohne die festen Jahresausgaben an die Bündner Propaganda und ohne den Jahreskredit für kulturelle Zwecke annähernd den Bauwert des Verwaltungsgebäudes, der dem Ankaufswert einer einzigen elektrischen Lokomotive (Krokodil) während der teuersten Zeit gleichkommt!»

Gian Brüngger, unser versierter RhB-Archivar, präsentiert die Projkteingabe aus dem Jahre 1931 des Künstlers Hans-Beat Wieland.

Förderung von Kunst

Nach den guten finanziellen Ergebnissen der Bahngesellschaft im Jahre 1927 und in der Olympiadewintersaison 1927/28 beantragt Gustav Bener am 21. Februar 1928 dem Verwaltungsratsausschuss, jährlich einen Budgetposten von 10 000.- Franken zur Förderung von Kunst und Wissenschaft in Graubünden auszuscheiden (Olympiakredit). Der Ausschuss beschliesst darauf an seiner Sitzung vom 27. Februar 1928 einstimmig die Schaffung eines jährlich wiederkehrenden Kredits von 12 000 Franken für «Bündner Kunst und wissenschaftliche Propaganda zur Verfügung des Ausschusses».

Dank dieser Unterstützung erhalten somit einige junge Künstler aus der Schweiz die Gelegenheit, ihre Werke einem breiten Publikum zu präsentieren. So werden anfangs der dreissiger Jahre verschiedene Wandmalereien mit grossformatigen Landschaftsbildern aus Graubünden in grösseren Bahnhöfen der Schweiz realisiert. Eindrückliche, stimmungsvolle Berglandschaften, die entsprechende Aufmerksamkeit erwecken und für Fernweh sorgen. Die Bilder sollen beim Betrachter Sehnsüchte wecken, einmal das unbekannte Graubünden mit der RhB zu entdecken. Leider schaffen nur wenige Werke den Sprung ins 21. Jahrhundert. Eines, der immer noch öffentlich zugänglichen Wandgemälde befindet sich im Genfer Bahnhof Cornavin CFF. Noch heute dominiert die traumhafte Engadiner Seenlandschaft (Blick vom Schafsberg, Standort Segantinihütte) den Hauptausgang. Der Künstler Hans Beat Wieland erhält anfangs der dreissiger Jahre von der RhB den Auftrag für die Umsetzung.

Bahnhof Genf: Noch heute ist das eindrückliche Wandgemälde mit der Engadiner Seenlandschaft beim Hauptausgang zu bewundern.

Schuler Bücher
lesen - hören - sehen
Gäuggelistrasse 11
7000 Chur
Tel. 081 252 11 60
office@schulerbuecher.ch
www.buch.GR

HOTEL
Sportcenter
fünf-Dörfer Zizers
„Ausgangspunk für alle Bahnfreunde"
Partnerhotel der Dampffreunde
und Rhätischen Bahn
Komfortables 3 Sterne Hotel
mit Speiserestaurant
Tel. +41/(0)81 322 69 00 Fax +41/(0)81 322 69 03
www.hotel-5doerfer hotel@5doerfer
Landquart
Hotel
fünf Dörfer
beim
RhB Bahnhof
Untervaz

Innovativ.
Weltweit
erfolgreich.
EMS
EMS-CHEMIE AG CH-7013 Domat/Ems

vier sterne
in der
churer
city.
zentrale lage
parking
stilvolle zimmer
sauna
seminarräume
garni
★ ★ ★ ★
HOTEL
A·B·C
CHUR
BAHNHOFPLATZ
7000 CHUR
T 081 252 60 33
F 081 252 55 24
www.hotelabc.ch
e-mail: abc@hotelabc.ch

Ich bestelle hiermit das neue LOKI-Spezial **«Das Rhätische Krokodil Ge 6/6'»**
gegen Rechnung zum Preis von CHF 29.90 / Euro 19.– (zzgl. Porto und Versandkosten).

Name	Vorname
Strasse/Nr.	
PLZ	Ort
Datum	Unterschrift

Coupon einsenden an: LOKI-Leserservice, Nathalie Flepp, Sulzstrasse 12, CH-9403 Goldach,
Tel. +41 (0)71 844 91 75, Fax +41 (0)71 844 91 74, E-Mail: leserservice@loki.ch

Der Alpine Classic Pullman Express bei der Dorfausfahrt von Trun.
Das markante Museum Sursilvan ist nicht zu übersehen.

Einsatz für Abtzimmer

1931 musste die RhB den Ausverkauf der Abtstube des Klosterhofes von Trun verhindern. «Muss» deshalb, weil niemand sonst im Kanton für diese Tat eingesprungen wäre.

Bereits 1928 wollten die RhB und der Kanton 20 000 Franken für den Ankauf der 1682 von Bruder Peter Solèr getäferten Stube ausgeben. «Durch den Unverstand der früheren Eigentümer Cavegn und die bisherige Apathie der führenden Männer dieses Dorfes und Kreises gegenüber dem frühern Rats- und Gerichtshaus des Obern Bundes ist man nun gezwungen, 18 000 Franken mehr für die Erhaltung des Abtzimmers zu opfern.»

In der Zwischenzeit hatte der Luzerner Architekt Furger die Stube erworben. Er beabsichtigte, sie «in einem dem Antiquitätenhandel dienenden Haus am Löwenplatz in Luzern einzubauen und als Wein- und Likörstube zu betreiben. Auf in letzter Stunde erfolgte Intervention des Kleines Rates und der RhB-Direktion erklärte sich Herr Furger bereit, die Stube gegen eine Entschädigung von 38 000 Franken abzutreten.»

Am 16. Januar 1931 beschliesst der Verwaltungsrats-Ausschuss der RhB auf Antrag von Direktor Bener, die Abtstube für 38 000 Franken zu erwerben und nach Möglichkeit in Trun zu belassen. In den Formulierungen des Antrags

Die Erfahrung von Trun wurde für die RhB zum Auslöser, den Kanton und die Kantonalbank zu einer gemeinsamen Stiftung einzuladen, die für ähnliche, Fälle aufkommen soll.

Das Abtzimmer ist öffentlich zugänglich im **Museum Sursilvan**. Das Museum befindet sich am Westende des Dorfes Trun in einem der schönsten und auffälligsten historischen Gebäude der Surselva.

Öffnungszeiten:
15. April bis 31. Oktober
Montag, Mittwoch und Samstag
und am 2. und 4. Sonntag des Monats
von 14 bis 17 Uhr.
Ein Besuch lohnt sich!

STADLER
Clevere Lösungen auf der Schiene

Damit Bahnfahren Spass macht.

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

© Andrea Badrutt, Chur

RE
Rätia Energie

Rätia Energie und RhB – Partner seit über 100 Jahren

Die Geschichte der Rhätischen Bahn und jene der Rätia Energie sind eng miteinander verknüpft. Bereits vor 100 Jahren diente die Nutzung der Wasserkraft dem elektrischen Antrieb der RhB-Lokomotiven. Heute ist die Partnerschaft wichtiger denn je: für die Sicherstellung wettbewerbsfähiger Strukturen, für die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens und für eine umweltgerechte Mobilität. Und natürlich auch dann, wenn die Bahn einen tonnenschweren neuen Trafo zu befördern hat.

Rätia Energie Poschiavo • Klosters • Samedan • Ilanz • Zürich www.REpower.ch

wird das Engagement und die starke Persönlichkeit Gustav Beners spürbar. Möglicher Kritik an dem Kunstkauf hält er entgegen: «Die Direktion ist ohne Weiteres bereit, ihren Rücken auch hiefür herzuhalten, sie könnte es aber niemals verantworten, einen solchen Kunstschatz wie das Abtzimmer ausser Landes gehen zu lassen.»

In unserer Gegenwart unterstützt die RhB immer wieder kulturelle Leistungen im Kanton Graubünden. Es stehen pro Jahr rund 10 000 bis 20 000 Franken zur Verfügung, um verschiedene kulturelle Anlässe oder Anstrengungen zu unterstützen. Ferner werden laufend erhebliche Mittel eingesetzt, um die vorhandene Bausubstanz stilgerecht zu erhalten. Dies gilt vor allem für die Bahnanlagen der Albula- und Berninalinie, die einen wesentlichen Bestandteil des Unesco-Kandidaturdossiers bilden.

Nach dem Bau des neuen Verwaltungsgebäudes stellt die RhB 1919 ihren ehemaligen Verwaltungssitz, die Villa Planta, als Kunsthaus und Naturhistorisches Museum zur Verfügung (heute Bündner Kunstmuseum).

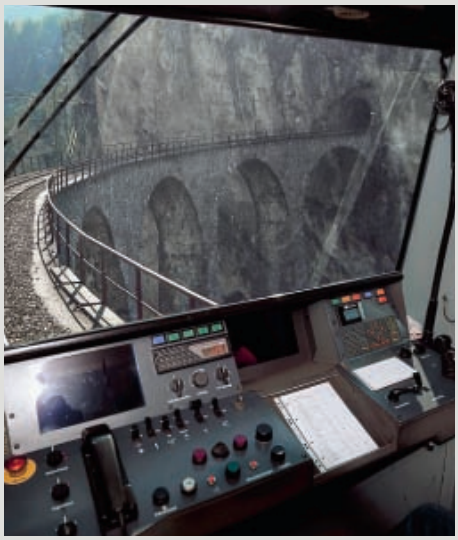
Das erste Verwaltungsgebäude

1898 erwarb die Direktion der damaligen Landquart-Davos-Bahn die Villa Planta an der Bahnhofstrasse in Chur von Jacques Ambrosius für den bescheidenen Betrag von 150 000 Franken. Diese Stadtvilla nutzte die RhB als Verwaltungsgebäude: Prachtvolle Säle wurden in nüchterne Büroräume abgeteilt. 1907–1910 liess die Bahngesellschaft durch Nicolaus Hartmann im Garten der Villa Planta einen neuen Verwaltungsbau errichten, gegenüber dem das Mutterhaus zur Bedeutung eines Nebengebäudes herabsank. Nach dem Umzug an den jetzigen Standort wurde die Villa im Jahre 1919 dem Kanton vermietet, der sie für die Aufnahme der Kunstsammlung und des naturhistorischen Bestandes zur Verfügung stellte.

1926 führte die RhB einen Wettbewerb für ein «Naturhistorisches und Nationalparkmuseum» durch. Auf eigene Kosten liess sie den Bau gleich neben der Villa nach Plänen der Gebrüder Sulser ausführen. Die Eröffnung fand am 1. Mai 1929 statt. Dem Bau gab die Bahnunternehmung ein heute abgelöstes monumentales Leinwandbild von Giovanni Giacometti mit (Piz Plavna). Die Villa Planta war nun gänzlich für die Aufnahme der Kunstsammlung bestimmt. 1957 verkaufte die RhB beide Museumsbauten dem Kanton Graubünden.

Quellen:
Jubiläumsbuch «100 Jahre RhB», Luzi Dosch, Chur 1989.
Schweizerischer Kunstführer «Villa Planta / Bündner Kunstmuseum Chur», Luzi Dosch, Bern 1991.

Die Rhätische Bahn erfüllt Jugendträume



Die Rhätische Bahn bietet ab sofort Führerstandsfahrten auf ihren bekannten Strecken Albula und Bernina an. Mit diesem Angebot wird unzähligen Bahnfreunden der Wunsch erfüllt, einmal im Leben die Fahrt aus der Lokführerperspektive zu erleben.

Dieses Angebot richtet sich nicht nur an Eisenbahnfreunde – zahlreiche Interessierte auf der Suche nach speziellen, ausgefallenen (Geschenk-)Ideen dürften bei diesem Angebot fündig werden. Nicht billig, dafür exklusiv! Das Angebot beschränkt sich auf bestimmte Züge auf den Unesco-Kandidatur-Strecken Albula und Bernina.

Albulalinie Chur–St. Moritz oder umgekehrt:
Abfahrt in Chur um 09h58
Abfahrt in St. Moritz um 14h02

Berninalinie St. Moritz - Tirano oder umgekehrt:
Abfahrt in St. Moritz um 10h45
Abfahrt in Tirano um 14h49

Die Kosten des Arrangements betragen 850 Franken (GA-Besitzer 800, Jugendliche 700 Franken).

Als Gegenleistung bietet die RhB nebst der Führerstandsfahrt auf einer dieser zwei Strecken ein attraktives Paket an. Eine fachkundige Begleitung informiert während der Fahrt auf dem Führstand über Technik und Fahrdienst. Der Kunde erhält für sich und eine Begleitperson (diese fährt jedoch im Abteilwagen mit) je ein Sonderbillett 1. Klasse für die An- und Rückreise auf dem RhB-Netz.

Die umfangreiche, ausführliche Broschüre «Bahnfieber» enthält Streckeninformationen, Signalerklärungen und allerlei Wissenswertes. Als Erinnerung erhält der Inhaber eines solchen Arrangements eine Urkunde mit persönlichem Foto zugestellt.

Reservationen an Railservice RhB:
Tel. 081 288 4340 oder ilanz@rhb.ch

Die neue Brücke wird von einem historischen Zug mit der gelben «Bucunada» und dem grünen «Samedrin» des Club 1889 befahren.

von Fredy Pfister

100 Jahre und eine neue Brücke

100 Jahre und keine Feier?
Im Netz der Rhätischen Bahn gibt es eine Bahnlinie, die ist so unspektakulär und unscheinbar, dass ihr 100-Jahr-Jubiläum glatt unterschlagen oder übersehen wird, wo doch sonst alle Jubiläen ausgiebig und genüsslich gefeiert werden. Die Strecke ist 5,3 Kilometer lang. Sie ist das Bindeglied zwischen zwei vermutlich bald mit Unesco-Würden honorierten Linien und sie verbindet zwei stolze Gemeinden.
Den Zielbahnhof der Linie ziert das grösste Bahnhofsgebäude der Rhätischen Bahn, ein Werk der Architekten Sulzer und Schäfer im Bündner Heimatstil.

Zuerst die Brücke, dann der Bach
Was diese Bahnlinie besonders auszeichnet ist ihre neue Brücke. Die Brücke wurde nicht ausgewechselt – etwa weil ihre Vorgängerin etwas altersschwach war oder durch Naturgewalten zerstört worden wäre – nein, die Brücke wurde gebaut, damit nachher der neue Flusslauf die Bahnlinie unterqueren konnte.
Die Einweihung des neuen Flusses feierte die Startgmeinde der Linie 2004 mit einem rauschenden Volksfest. Die Einwohner waren nämlich froh, durch den umgeleiteten, neuen Fluss in Zukunft in ihren tiefliegenden neuen Industrie- und Wohnquartieren keine Hochwasser mehr fürchten zu müssen.

Goldenes Dreieck
Die Strecke bildet die östliche Seite des sogenannten «goldenen Dreiecks». Die Entstehung dieses Dreiecks haben wir dem Kampf um Fahrgäste und den Anschluss an die weite Welt zwischen der Rhätischen Bahn und ihrer ehemaligen Konkurrentin zu verdanken. Die Frage lautete damals: «Wem verleiht der Bund zuerst die Konzession für eine Bahn?». Gewonnen hat das Seilziehen die RhB. Weil die Freude über die geplante Bahn bei der Start- und der Zielgemeinde gross war, beteiligten sie sich gleich mit je 300 000 Franken an den insgesamt auf 1,2 Millionen Franken veranschlagten Erstellungskosten.

Ausgangspunkt zum Aussichtsberg
Die Bahnlinie besitzt nicht nur das grösste Bahnhofsgbäude, sie wartet zugleich mit einem der allerkleinsten Wartehäuschen auf. Diese befindet sich an der damals benötigten Ausweichstelle der Linie zwischen den zwei Gemeinden. Der geneigte Leser fragt sich nun, warum an einer Ausweichstelle Fahrgäste warten. Nun, die Antwort ist klar: Weil von dieser Station aus einer der bekanntesten Aussichtsberge von Graubünden per Drahtseilbahn erklommen werden kann.

Ortskundige und Bahnfreunde werden es erraten haben. Bei dieser unspektakulären Linie handelt es sich um die Verbindungslinie zwischen Samedan und Pontresina, welche die RhB mit dem Netz der ehemalige Konkurrentin, der Bernina-Bahn verknüpft. Die Ausweichstelle dazwischen ist Punt Muragl. Damit ist zur Hälfte der Aussichtsberg genannt: Muottas Muragl; Dazu erfahren Sie mehr im nächsten Artikel.

Der wohlbekannte Ausblick von Muottas-Muragl nach Celerina mit der Bahn aus der Eröffnungszeit, die inzwischen durch eine neue ersetzt wurde.

von Marcella Maier

Die Bahn und die Würde des Berges

Schönheit und Würde des Berges

«Das Werk stört weder die Schönheit noch die Würde des Berges.» Mit diesen Worten kommentierte 1907 das Fremdenblatt «Engadin Express & Alpine Post» die kurz zuvor vollendete Drahtseilbahn auf Muottas Muragl. Der Bau dieser Anlage hatte angesichts der damaligen Voraussetzungen der Technik und des Tranportwesens höchste Anforderungen an alle Beteiligten gestellt.

Kein Wunder also, dass immer wieder Hindernisse die Fertigstellung des Werks verzögerten. Die Eröffnung wurde auf den 15. Juli 1908 festgesetzt und mehrmals verschoben, was zu recht bissigen Kommentaren an den Stammtischen und in der Presse führte. Nur eine kurze, dürre Notiz wert war dem «Engadin-Exress» die Fertigstellung der ersten Bergbahn im Engadin. Die Zeitschrift besass einen englischen und einen deutschen Teil, mit Beiträgen auch in französischer und italienischer Sprache, und war bereichert mit vielen Fotos und – das wichtigste – mit den Gästelisten der Hotels, die nicht nur vor Fürstlichkeiten, Rittergutsbesitzern, Geheimräten, Obersten und Fabrikanten strotzten sondern auch – fett gedruckt – vor mehreren königlichen Hoheiten mit Familien und Hofstaat.

Anfangs Juli 1907 konnte man dann lesen, dass «the funicular», seit zwei Jahren im Bau, nun so weit sei, dass die Einweihung bevorstehe, und wenige Tage später wurde die Eröffnung für den 15.Juli in Aussicht gestellt. Fahrpläne und Fahrpreise, die für die Bergfahrt 3 Franken, für die Talfahrt 2 Franken und für das Retourbillet 4 Franken betrugen, ergänzten den Artikel. Dann herrschte einmal mehr Stille bezüglich Informationen.

Im englischen Teil folge erst am 6. August wieder eine kurze Notiz des Inhalts, dass man nun nach mehreren Verschiebungen doch hoffen könne, dass die Eröffnung der Muottas-Muragl-Bahn in der folgenden Woche stattfinde. Im Hinblick auf die bisherigen Enttäuschungen sei aber Passagieren, die diesen wunderbaren Aussichtspunkt besuchen wollen, geraten, aufmerksam die offiziellen Ankündigungen zu beachten. Zumindest sollten sie sich im Hotel informieren, ehe sie sich auf den Weg nach Punt Muragl machten.

Eröffnung nach Versprechungen

Am 10. August war es dann endlich soweit – nicht ohne einen polemischen Seitenhieb des «Engadin Express». Der Redaktor meinte, dass die Eröffnung nach den «lange nicht erfüllten Versprechungen» nun endlich soweit sei.

Alsdann freilich folgten die Elogen über die Pioniertat und über das prachtvolle Panorama, das auf «leichte und zugleich luxuriöse» Weise jederman zugänglich sei. Mehr als hundert Personen hatten die erste Fahrt unternommen

Auf grund der Frequenzen zeigte sich, dass die Bahn eine Attraktion sein würde und für das Engadin von grosser Bedeutung. Das Wetter war in jenen Eröffnungstagen offenbar günstig, denn die in dichten Abständen verkehrenden Wagen sollen stets bis zum letzten Stehplatz vollgestopft gewesen

Eisenbahnkarten
Autogrammkarten • Fan-cards
Ansichtskarten • Event-cards
Vereinskarten • Postkarten

Druck ab Ihren Bild-Daten
bereits ab 1'500 Stück für nur
CHF 270 / 18 Rappen pro Stück

ENGADIN PRESS
Cho d'Punt 57, CH-7503 Samedan
www.engadin-press.ch info@engadin-press.ch 081 851 19 44

kopien – manser

Alles analog und digital bis 90cm Breite
S/W oder Farbkopien • Scannen • Plotservice
Geschäfts-Visitenkarten • Werbekarten

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

PLINIO
METZGEREI
PLINIO
Metzgerei Plinio GmbH
Crapun 16 · 7503 Samedan
Tel. 081 852 13 33
Fax 081 852 32 02
Natel 079 436 36 12

Biofleisch
Bündnerfleisch
Hirschbinde
13 Sorten Salsiz
Wachholderschinken
Palüschinken
einheimisches Fleisch
aus eigener Schlachtung
Angus-Beef
Limusine-Beef
Charolette-Beef

Wir stellen die beliebten «Bucunada»-Teller für den Club 1889 her!

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

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

Energie tanken - Energie haben - Energie sparen
HOTEL EUROPA
ST. MORITZ

20% Umwelt-Rabatt

Schützenswert:

Das Hotel Europa bietet allen Gästen, die entweder mit der für die Umwelt schonenden Technologie des Hybridantriebes vorfahren oder mit der **Bahn** anreisen einen Rabatt von 20% auf die Übernachtung.

Fragen Sie nach einer Offerte für Ihre Ferien in den Bergen.

Pauschalen und Angebote finden Sie im Internet: www.hotel-europa.ch

BUS · ZUG GRATIS BERGBAHNEN

7512 Champfèr-St. Moritz
Tel +41 (0)81/839 55 55 · Fax +41 (0)81/839 55 56
info@hotel-europa.ch · www.hotel-europa.ch

HOTEL ALLEGRA

Im Winter ab 2. Nacht Engadinbus und RhB inbegriffen

Neues Erlebnisbad direkter Zugang vom Hotel Eintritt frei

Im Sommer ab 2. Nacht alle Bergbahnen, RhB und Engadin Bus im Oberengadin inbegrifen

Unsere Spezials unter www.allegrahotel.ch

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

sein. Am 13. August erfuhr die Bahn eine «grosse Ehrung durch den Besuch hoher schweizerischer Staatswürdenträger» wie Bundesrat Comtesse, Nationalrat Planta, Ständerat Calonder sowie die im Engadin in Amt und Würden stehenden Honorationen. Bei einem opulenten Diner und nachfolgendem Ball haben sich dann Befürworter wie Gegner mit dem Bau der Bahn versöhnt.

Pionierleistung

Das Projekt einer Bahn von Punt Muragl zur Bergstation auf 2454 m ü. M. mit einer Länge von 2200 Metern, einer Höhendifferenz von 700 Metern sowie einer Transportleistung von 52 Personen pro Fahrt war für die damalige Zeit zweifellos eine Pionierleistung. Der Einsatz modernster Technik sowohl für die Anlage wie für die dazugehörigen Hochbauten und das Hotel mit Restaurant waren selbstverständlich.

Hindernisreiche Bauzeit

Mehr als zwei Jahre dauerte die überaus harte und hindernisreiche Bauzeit, wobei nur während der Sommermonate wirklich voll gearbeitet werden konnte. Dennoch begannen die ersten Arbeiten schon im Februar, zunächst mit Schneeräumung auf dem Trassee und vor allem bei den Hochbauten. Das allein war schon mit Problemen durch Kälte und Schneefälle verbunden. Nur langsam und mit wenigen Leuten fing man also im Spätwinter an, die Baustellen vorzubereiten. Je weiter die Jahreszeit fortschritt, desto mehr dehnte sich das Arbeitsfeld aus. Von der Generalunternehmung in Basel, der für das ganze Vorhaben die Gesamtleitung anvertraut worden war, musste Englert jeweils die Zahl der Arbeiter bewilligen lassen. Er musste für jede zusätzliche Arbeitskraft ebenso wie für das dafür nötige Geld kämpfen.

Ingenieur als «Mädchen für alles»

Dieser Ingenieur, Josef Englert, hat während der Bauzeit für jeden Tag den Gang der Arbeiten zuhanden der Generalunternehmung schriftlich rapportiert. Man kommt nicht umhin zu staunen, wie gross der Bereich der Bauarbeiten war: angefangen vom Trassee, über die Strom- und Wasserzufuhr, zu den Telefonleitungen und Anschlüssen, bis zu allen Transporten – zuerst zur Talbaustelle mit zwei Pferdekräften, dann zur Bergbaustelle auf dem Rücken von Menschen zunächst, dann auf jenen vom Saumtieren, bis die provisorische Transportbahn bereitstand.
Nicht zu vergessen sind die Unterkünfte und Verpflegungseinrichtungen für die Arbeiter, die Hochbauten der Station im Tal und auf dem Berg und jene des Hotels. Dann hatte der Ingenieur ebenfalls die Verantwortung für Schienen, Wagen, Motoren, die rechtzeitig auf dem Platz angeliefert sein und dann montiert und funktionsbereit sein mussten, ebenso wie für die Einspeisung mit dem nötigen Strom.
Aber nicht genug mit alldem – ihm oblag es, gegen Ende der Bauzeit das Personal für den Betrieb der Bahn und der Stationen einzustellen, teilweise auch für das Hotel. Sogar die Fahrpläne musste er ausarbeiten und in Druck geben sowie die Werbung vorbereiten von Inseraten bis hin zu Plakaten.

Unfall- und krankheitsbedingte Arbeitsunfälle durch die Extreme von Wind und Wetter, aber auch die harten Anforderungen der verschiedenen Tätigkeiten am Berg verzögerten die veranschlagten Tagespläne. Einmal musste Herr Englert sich mit einem Streik herumschlagen, weil eine Gruppe von Arbeitern an einem Morgen die Arbeitsaufnahme verweigerte. Es mag ihn eine rechte Portion Nervenkraft gekostet haben, die aufgebrachten Gemüter zu beruhigen und wieder einen geordneten Betrieb bei den Streikenden herzustellen. Exotisch ist auch, dass Englert sich mit einem Kriminalfall befassen musste, als eines nachts ein glühender Anhänger der Natur und damit zornerfüllter Gegner des Bahnbaus in die Baustelle der Bergstation eindrang und dort alles demolierte. Der Ingenieur führte das Projekt schliesslich zu einem guten Abschluss.

Attraktion für das Engadin

Manche Anekdote der letzten 101 Jahre könnte erzählt werden, viele Probleme und Technische Probleme galt es zu lösen. Dennoch haben sich immer wieder idealistische Kräfte gefunden, die sich für die Erhaltung der Muottas-Muragl-Bahn eingesetzt haben.
Die Bahn erschliesst einen einzigartigen Aussichtspunkt und ist ohne jeden Zweifel immer noch eine nicht weg zu denkende Attraktion für das Engadin. Die spannende Baugeschichte der damals wie heute beliebten Bergbahn ist praktisch vollständig erhalten – ein Blick in diese Dokumente, besonders in die Finanzgeschichte, macht jedoch klar – ein wirklich rentables Geschäft ist die Muottas-Muragl-Bahn nie geworden.

von Thomas Kaiser

Unerfüllte Bahnträume Rätiens

Unsichtbare Gedankenbänder ziehen sich über Land, die Menschen mit fernen Orten verknüpfen. Seit dem 19. Jahrhundert wurden manche dieser Gedankenbänder in Eisen gegossen, zu Schienensträngen gemacht. Pläne hierzu gab es in Graubünden schon früh.

Auf Granitplatten

Schon 1839 hatten sich die Regierungen von St. Gallen und Graubünden mit einem Gesuch zu beschäftigen, in dem ein umtriebiger Herr den Bau einer Bahn vorschlug, die vom Walensee über Chur und den Splügenpass nach Chiavenna führen sollte. Zanino Volta, so hiess der Herr, dachte dabei auch an Granitplatten, auf denen die Bahnwagen über die ärgsten Steigungen von Tieren hätten gezogen werden sollen …

Mittels Schleusen

Auch den ersten Bündner Oberingenieur, Richard La Nicca, schien der Fortschrittsglaube zu berauschen. Er studierte mehrere Bahnprojekte aus. Und das mit einer bemerkenswerten Fantasie. So schrieb La Nicca zu seinem ersten Projekt einer Bahn über den Splügenpass: «Mein Profil am Splügen bestünde daher vorläufig aus einer gewissen Anzahl durch Absätze unterbrochener Lokomotivstrecken und in der schwierigen Lösung der Aufgabe, ob diese Absätze durch stark geneigte schiefe Ebenen oder vermittelst vertikaler Hebung der Züge, ähnlich wie bei Schifffahrtsschleusen, überwunden werden könnten.» Welch fantastische Idee, Züge mittels Schleusen über die Alpen zu hieven!

Rasanter Bahnbau

Überhaupt ging es trotz des Bahnfiebers lange, bis in Graubünden wirklich Bahnen gebaut wurden. Die erste richtige Bündner Bahnstrecke wurde erst 1889 eröffnet. Es war die Strecke von Landquart nach Klosters hinauf, geplant vom Niederländer Willem Jan Holsboer. Aus dieser Linie entstand letztlich die heutige Rhätische Bahn. Und das endlich ging rasant. Bis 1914 wurde beinahe das ganze heutige Schienennetz mit einer Länge von fast 400 Kilometer erstellt – mit Ausnahme der Vereinalinie, deren Tunnel erst seit 1999 das Prättigau mit dem Engadin verbindet.

Projekte, aber keine Bahnen

Doch warum dauerte es so lange, bis in Graubünden, dem Land des Bahnfiebers, endlich doch noch Bahnen gebaut wurden? Die Städte Zürich und Basel als Ausgangspunkte der Bahnlinie zeigten nicht sonderlich Interesse an einer Bahn, die vom Mittelland durch Graubünden bis nach Mailand führen sollte. So plante La Nicca erneut um und projektierte eine Bahn, die zunächst einmal vom Bodensee durch das Rheintal nach Chur führen sollte. Von seinem Projekt einer Bahn über den Lukmanier nahm er gleichwohl nicht Abstand, die Linie von Rorschach nach Chur sollte später einmal als Zubringer zu seiner Gebirgsbahn dienen. Aber nie sollten Dampfwolken über dem Lukmanier in den Himmel steigen, nie Tunnels durch den Berg gebaut werden.

> «Schwerlich gibt es ein zweites Land, wo während eines halben Jahrhunderts eine überreiche Saat von Eisenbahnprojekten eine so spärliche Ernte ausgeführter Linien hervorgebracht hat»

Das vergebliche Verhandeln und immer wieder neue Planen, die Finanzierungs-

schwierigkeiten, das waren Gründe, weshalb aus dieser Gebirgsbahn so wenig wurde wie aus all den anderen Projekten. Es gab aber noch einen weiteren Grund: die Gotthardbahn.

Konkurrenz zwischen Ost und West

Schon früh war zwischen der Ost- und Zentralschweiz ein Konkurrenzkampf entbrannt um den Bau einer alpenquerenden Eisenbahn. Die Zentralschweiz hatte am Ende aber allein schon aus wirtschaftlichen Gründen die besseren Karten. 1882 wurde die Gotthardbahn mit grosser Feierlichkeit eingeweiht. In Graubünden dagegen machte sich Resignation breit. Und während in der Zentralschweiz Loblieder auf die neue Bahn, die blühende Zukunft, gesungen wurden, gab es in Graubünden nur Wehklagen und bloss jene kläglichen 20 Kilometer Bahnstrecke, die seit 1858 von St. Gallen her nach Chur führte. Keine Splügenbahn, keine Greinabahn, keine Lukmanierbahn, keine Septimerbahn. Nichts.

«Schwerlich gibt es ein zweites Land, wo während eines halben Jahrhunderts eine überreiche Saat von Eisenbahnprojekten eine so spärliche Ernte ausgeführter Linien hervorgebracht hat», kommentierte dies damals mit vernehmbarer Bitterkeit denn auch ein Historiker.

> Eine Lukmanierbahn. Eine Splügenbahn, eine Septimerbahn und Greinabahn. Oder gar eine Engadin-Orientbahn? Graubünden sähe heute anders aus, wenn die Projekte aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, der Zeit des grossen Bahnfiebers, realisiert worden wären.

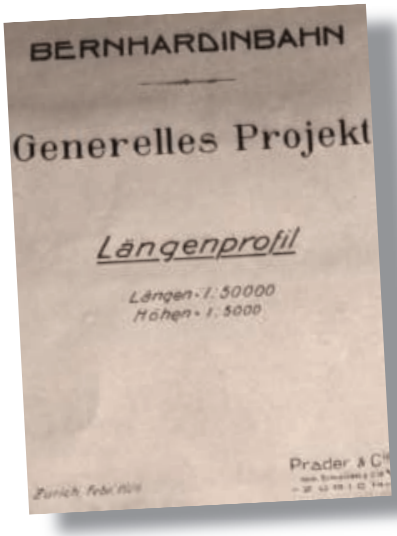
In zehn Tagen nach Bombay?

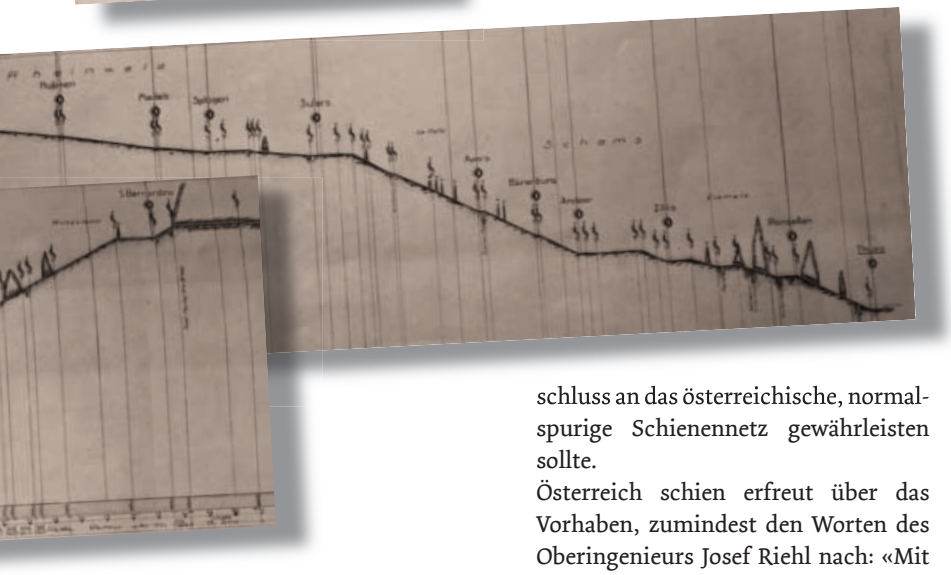
Und trotzdem. 1895 kam in Meran erneut eine stattliche Anzahl von Politikern und Ingenieuren aus Graubünden und Österreich zusammen. Grund des Zusammentreffens: der Bau einer Engadin-Orientbahn. Gleich schon zu Beginn der Sitzung ergriff Adolf Zeller-Guyer, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Nordostbahn, das Wort und stellte klar: Graubünden sei bislang sehr stiefmütterlich mit Bahnen bedacht worden. Man habe nun aber eingesehen, dass vom Norden in den Süden genug Bahnen führen. Darum wolle man nun eine Ostbahnlinie planen. Dabei liesse sich die kürzeste Verbindung mit Triest über den Albula- und Ofenpass herstellen. Diese neue Bahn biete dann auch Anschlussmöglichkeiten an die Orientzüge, und diese würden wohl bald schon bis nach Indien fahren. Künftig werde man also wohl schon in zehn Tagen vom Engadin aus über Konstantinopel bis nach Bombay fahren können!

So steht es im Protokoll der Sitzung, an der im übrigen nicht von einer Schmalspurbahn die Rede war, sondern von einer richtigen Normalspurbahn, die 125 Kilometer weit durch Graubünden fahren und dann umstandslos den Anschluss an das österreichische, normalspurige Schienennetz gewährleisten sollte.

Österreich schien erfreut über das Vorhaben, zumindest den Worten des Oberingenieurs Josef Riehl nach: «Mit Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Interessen Tirol's und insbesondere im Hinblicke auf die zu gewärtigende bedeutende Zunahme des beiderseitigen Fremdenverkehres begrüssen wir mit Freuden das vorliegende Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen Chur und Meran und wünschen lebhaft die ehebaldigste Ausführung derselben.» Einigkeit gab es dann aber trotzdem keine, erneut vor allem in finanzpolitischer Hinsicht nicht.

Und doch blieb der Traum bestehen. 1906 erhielt eine neu projektierte Ofenbergbahn sogar eine Konzession. Aber trotz mehreren Konzessionsverlängerungen wurde auch diese Bahn nicht gebaut. Finanzierungsschwierigkeiten und unterschiedliche staatliche Interessen standen ihr weit mehr im Weg als der Ofenpass selber.





Das alte Fieber kehrt zurück

Das Bahnfieber blieb also nur ein Fiebertraum. Keine Bahn führt über den Septimer ins Bergell nach Chiavenna, keine Orient-Engadinbahn hält in Zernez oder im Münstertal, keine Bahn fährt weiter als bis nach Scuol. Und doch sind die Träume immer noch da: Der Traum einer Bahn vom Engadin ins Münstertal etwa, wo dann die alte, neuerdings wieder im Betrieb stehende Vinschgauerbahn den Anschluss nach Meran gewährleisten würde. Es lässt sich also weiterhin träumen, dass eines Tages Graubünden bahntechnisch sowohl den Norden mit dem Süden als auch den Orient mit dem Okzident verbinden wird …

Höhen und Tiefen im Landwassertal

2009 sollen auf der Bahnlinie von Davos nach Filisur im Landwassertal fahrplanmässig historische Erlebniszüge verkehren. Die Linie, welche in Filisur an die zukünftige Albula-Unesco-Bahnlinie anknüpft, lohnt die Reise aber nicht nur wegen der Züge.
Zum Beweis und als Einstimmung auf die «Museumsbahn» haben wir deshalb drei Einheimische Kenner des Landwassertals gebeten, über (fast) Vergessenes und Interessantes an der Bahnlinie für die *Kulturbahn* zu berichten.

Monstein

von Hans Laely
Präsident Fraktionsgemeinde Monstein

Am 1. Juli 1909 fuhr der erste Personenzug von Davos nach Filisur. Der Bau dieser Bahnlinie hatte ein hohes Mass an finanzieller Eigeninitiative der Davoser erfordert.
«Kein geduldiges Harren auf Bundessubventionen, kein langes Klopfen bei Kanton und Bahn um vermehrte Leistungen: was fehlte, hat Davos selber übernommen. Und so hat es nahezu anderthalb Millionen aufgebracht, ein gutes Viertel der gesamten Baukosten von 6.6 Millionen Franken auf sich genommen. Und darum betrachtet der Davoser die neue Linie als Kind aus eigen Fleisch und Blute.» Diese Zeilen erschienen in der «Neuen Zürcher Zeitung» anfangs Juli 1909.
Vom Pioniergeist anstecken lassen hatten sich auch die Einwohner der Fraktionsgemeinde Monstein. An der Gemeindeversammlung vom 29. Januar 1905 beschlossen sie, sich bei der Aktienzeichnung an der Bahnlinie Davos–Filisur mit 10 000 Franken zu beteiligen, verbunden mit dem Gesuch an den Gemeindevorstand Davos, «derselbe wolle sich nach Kräften bei der Rhätischen Bahn für eine Bahnhofanlage im Schmelzboden einsetzen.»
Die Monsteiner erhielten ihren Bahnhof und beschlossen 1908, eine neue Bahnhofstrasse vom Dorf Monstein in den Schmelzboden bauen zu lassen. Die Baumeisterarbeiten wurden Adolfo Baratelli vergeben, dessen Firma im letzten Jahr vor dem 1. Weltkrieg einen solchen Umfang angenommen hatte, dass gleichzeitig um die dreissig Bauten in Ausführung standen. Baratelli besass 44 Pferde, beschäftigte 1200 Maurer und 280 Schreiner und Zimmerleute in seiner Fabrik beim Eingang ins Dischma.

Die Fraktion Monstein in einer alten Postkartenansicht.

Die Kirche von Monstein im Katastrophenwinter 1951. Während die weisse Pracht im Dorf eine Winteridylle darstellt ...

«Schnee-Bruchordnung»

Als Wegmacher für die Bahnhofstrasse wurde 1910 Alois Hütter ernannt. Er bezog einen Stundenlohn von 50 Rappen und für das Fuhrwerk 1 Franken pro Stunde.

Im Winter räumten die Monsteiner ihre Bahnhofstrasse vor der Dorfstrasse. Mit dem Pflug fuhr man voraus, hintendran stampften bis 10 Personen und verbreiteten die Strasse mit Schaufeln. Die Pferde stellten die Holzführer. Meist wurden Zweispänner eingesetzt. Eine speziell für die Bahnhofstrasse erlassene «Schnee-Bruchordnung» regelte den Einsatz der Bruchmannschaft. Bruchpflichtig bei Busse war jeder männliche Einwohner und Aufenthalter vom 16. bis zum 60. Altersjahr. Als Entschuldigung galten Krankheit und Gebrechlichkeit. Ferner waren vom Schneebruch dispensiert: «Lehrer, Pfarrer, Kurgäste und Passanten.»

Trauer und Niedergeschlagenheit

Die «Neue Bündner Zeitung» vom 23. Januar 1951 titelte: «Tiefe Trauer und Niedergeschlagenheit erfüllen das ganze Bündnervolk.» Die Lawinentage im Januar forderten im ganzen Kanton Graubünden über 50 Todesopfer, 7 davon in der Landschaft Davos. Vom Freitag, dem 19. Januar bis Sonntag, dem 21. Januar waren 190 Zentimer Neuschnee gefallen und die totale Schneeschicht in der Landschaft erreichte 216 bis 283 Zentimer. «Am Morgen des Samstags, kurz nach 8 Uhr, als Frau und Töchter des Vorstandes der Station Monstein in der Stube, der Vater Georg Bärtsch und der Streckenwärter Martin Michel im Büro des Stationsgebäudes waren, ertönte ein gewaltiges Donnern.» Christian Meisser, langjähriger Monsteiner Gemeindepräsident, war damals als einer der ersten Helfer im Schmelzboden. Er erzählt: «Vom Bahnhof schaute nur noch ein Giebelstück aus dem Schnee. Aus den Trümmern hörte man ein Stöhnen, Rufen und Klopfen.»

Vater Bärtsch war tot. Streckenwärter Michel starb bald nach der Bergung. Das eine der Mädchen hatte die Knie an die Brust gepresst und Beckenbrüche davongetragen. Die Schwester lag mit der Hand am heissen Ofen und erlitt zusätzlich zu einem Bruch noch schwere Brandwunden. Riesengross türmten sich die Schneemassen, der Weg nach Davos war abgeschnitten. Christian Meisser: «Unter den Helfern aus Monstein befand sich auch die Frau von Pfarrer Burckhard, die glücklicherweise Ärztin war. Sie kümmerte sich um die Verletzten. Die Helfer zogen alle Verwundeten mit Schlitten zum Restaurant Schmelzboden.»

Monstein – ein Dorfporträt

Die Monsteiner Bahnhofstrasse wurde vor längerer Zeit in den Ruhestand entlassen und bringt nur noch im Sommer Wanderer oder Biker ins 200-Seelen-Dorf. Monstein ist nun im Sommer wie im Winter komfortabel auf der Kantonsstrasse zu erreichen. Posthalter Jöri Hartmann befördert im Auftrag der Verkehrsbetriebe Davos täglich mit 11 Doppelkursen Einheimische und Gäste von und nach Glaris. Monstein schätzt sich glücklich, einen Lebensmittelladen mit Postagentur und zwei Restaurants als Infrastruktur anbieten zu können. Auch die Gesamtschule mit einem integrierten Tagesschulangebot für Davos und die Kirchgemeinde bieten Gewähr dafür, dass Monstein als Wohnort attraktiv bleibt. Viel zum hohen Bekanntheitsgrad trägt die neue Brauerei bei, die in der alten Sennerei edlen Gerstensaft produziert.

Mit vier Schreinereien ist der Sekundärbereich in der Erwerbsstruktur (Ver-

... hat sie beim Bahnhof ein Desaster verursacht.

Von links nacht rechts: Vom hübschen Bahnhofsgebäude lugte nach dem Lawinenniedergang nur noch der Giebel aus dem Schnee. Nach der Freilegung der Bahnstrecke blieb vom Bahnhof im Frühling nur ein Trümmerhaufen übrig.

von Salis AG Wein
Im Riedpark 5
7302 Landquart
Telefon 081 300 60 60

Das grösste Weinsortiment in der Südostschweiz:
26 Eigenweine aus der Bündner Herrschaft und
1400 Spitzenweine aus 14 Ländern
Homepage: www.vonsalis-wein.ch

BEST WESTERN
HOTEL BAHNHOF
TERMINUS

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

Zum goldenen Drachen | VELTLINERSTUBE | Fonduestübli

Brauerei-Kombi
Davos Monstein

last beerstop before heaven
MONSTEINER BIER
DAVOS

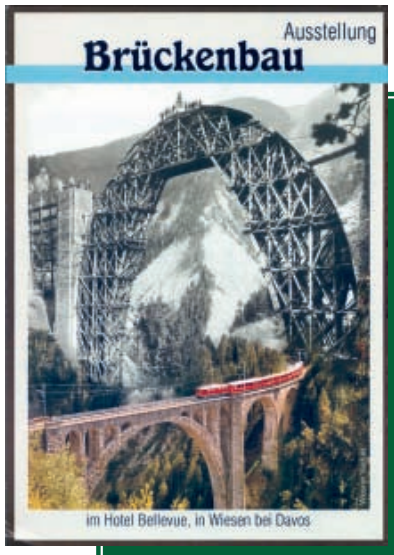
Besuchen Sie mit der RhB und dem Postauto die höchstgelegene Brauerei Europas.

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

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

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

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



. . . und Ausstellung
zum Bahnbau
Davos–Filisur

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

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

BELLEVUE
Hotel-Restaurant
WIESEN BEI DAVOS

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

alpingehärtet

schutzfilisur
100 jahre

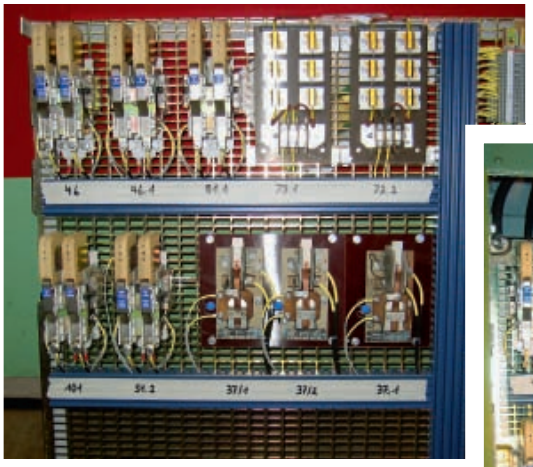
Die Gärtner Graubündens.

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 Betriebswerkstätte Poschiavo hat im August 2007 bei der Installation und der Verkabelung intensiv mitgewirkt, sodass Kontroller, Stufenschalter, Motorshunt, Schalttableau und u.a. nun eingebaut und angeschlossen sind.
Ein besonderer Dank geht an die Mitglieder des Clubs 1889 für ihre Arbeit, ihr Wohlwollen und auch für die Zeit, welche Sie bis zur Fertigstellung aufwenden werden.

schiavo ha dato manforte al ripristino, portando a termine vari dettagli, come il collegamento del graduatore alla ruota di comando in cabina di guida, i shunt di misurazione della corrente ai motori di trazione, i pannelli di comando e altro ancora.
Riconoscenza particolare va a tutti i membri del Club 1889 per la loro dedizione e volontariato prestato e da prestare ancora fino al momento che la locomotiva Ge 4/4 182 inizierà a circolare in tratta.

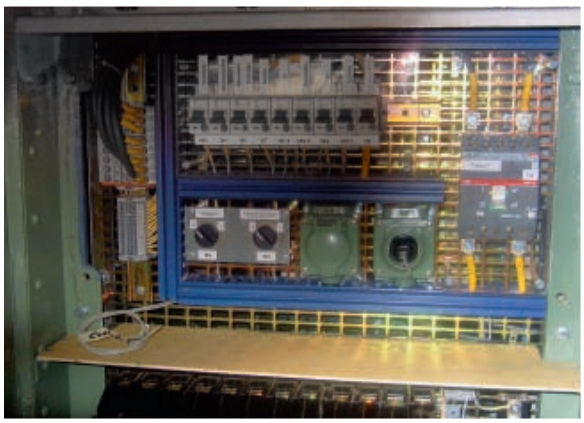


Schützentableau während der Montage und Verkabelung in der Betriebswerkstätte Poschiavo. Dasselbe Tableau im Apparatekasten der Lokomotive montiert.

Pannello contattori al momento del montaggio e cablaggio nelle officine di Poschiavo. Lo stesso pannello disposto nell'armadio del locomotore.

Steuerkontroller. Es fehlen zurzeit noch einige Elemente, wie die Messinstrumente und der Vakuumschieber.

Graduatore: Mancano ancora vari elementi, come gli strumenti di misura e la valvola di comando del freno a vuoto.



Schaltautomaten-Tableau in der Rückenwand im Führerstand 1 (Seite Tirano).

Pannello degli interruttori automatici situato nella parete dietro la cabina 1 (lato Tirano)

Apparaten-Tableau A4H hinter Tableau H4V.

Pannello apparecchi A4H situato dietro il pannello A4V

Die 182 wartet geduldig,
etwas traurig zwar,
weil sie noch nicht fahren kann.

In paziente attesa e un po' triste
per la lunga attesa
prima di poter essere attiva

Letzte Schweissarbeiten
wurden durch unser Clubmitglied
Dino Tuena ausgeführt.

Ultimi lavori di saldatura
eseguiti a regola d'arte
da parte del nostro
collaboratore Dino Tuena.

Der alte Stufenschalter bestand
aus einer mechanisch-pneumatischen
Steuereinheit. Der neue Stufenschalter
für die elektropneumatische Steuerung
der Stufenhüpfer ist das Herz
der Lenkung und als Bijou, erstellt
in der Betriebswerkstätte Poschiavo.

Il vecchio graduatore era costituito
da un sistema meccanico-pneumatico.
Il nuovo graduatore per il comando
elettropneumatico dei contattori,
è il cuore del comando e rappresenta un
gioiello costruito nelle officine di Poschiavo.

Die alte Erdschluss-Prüfeinrichtung
war damals ein Meileinstein der
Messtechnik. Mit dieser Anlage
kann man Erdschlüsse
an den Triebmotoren erkennen.

L'impianto di verifica per i motori
di trazione, rappresentava un importante
passo avanti nella tecnica di misurazione.
Questo apparecchio era di grande aiuto nella
ricerca di cortocircuiti nei motori
di trazione.

Derselbe Stufenschalter
von hinten gesehen.
Die Antriebstange mit dem
verzahnten Antriebriemen
ist oben rechts sichtbar.

Lo stesso graduatore
visto dal retro.
La barra di trazione
con la cinghia dentata
di trasmissione
è visibile in alto a destra

Anzeigemanometer
für Druckluft und Vakuum.

Manometri indicatori
per l'aria compressa e il vuoto

Diese Tafeln bezeugen das Inbetriebnahmejahr der Lok
und geben Auskunft über die Erbauer.

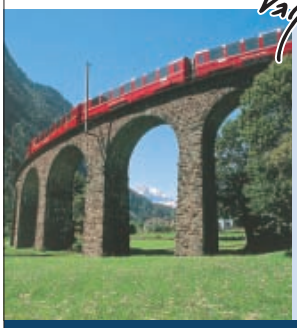
Queste targhette testimoniano l'anno di messa in esercizio
e indicano in modo inequivocabile chi furono i costruttori

Winkelgetriebe des Stufenschalters
zwischen dem Führerstand
und den Steuerkontroller.

Deviazione di rotta del comando
per il graduatore,
situato fra la cabina di guida
e il graduatore.

Die Messshunt für die Erfassung
des Motorenstroms an den 4×2 Trieb-
motoren; die Stromanzeige erfolgt
auf dem Führertisch.

I shunt per la misurazione della
corrente dei motori di trazione,
indicata dagli strumenti situati sul banco
di comando.



Valposchiavo

«Hiking» Wanderwoche
21. – 27.09.08

Erleben Sie eine Zeitreise entlang der Bahnstrecke unserer fast 100jährigen Berninabahn.

6 Nächte im DZ mit HP im 3*Hotel
CHF 880.– p.P.
Nutzung des Relax-Raumes,
tägliche Wanderungen (4 – 5h)

Tourismusverein Valposchiavo · CH-7742 Poschiavo · T 081 844 05 71 · www.valposchiavo.ch

graubünden

crocebianca
ALBERGO-RISTORANTE ★ ★ ★
www.croce-bianca.ch Tel +41 81 844 01 44

Valposchiavo

Hier finden Sie alles, was Ferienerinnerungen so schön macht!
Küche mit feinen Puschlaver Spezialitäten
Wander- und Schneeschuhwanderwochen!

Ristorante-Pizzeria
hotelalbrici
www.hotelalbrici.ch Tel +41 81 844 01 73

swiss historic hotels

Das historische Gasthaus (1682) am malerischen Dorfplatz Poschiavo mit grosser Gastlichkeit!

Vorankündigung

Swiss Made

Das ganz besondere Highlight für den RhB-Freund:

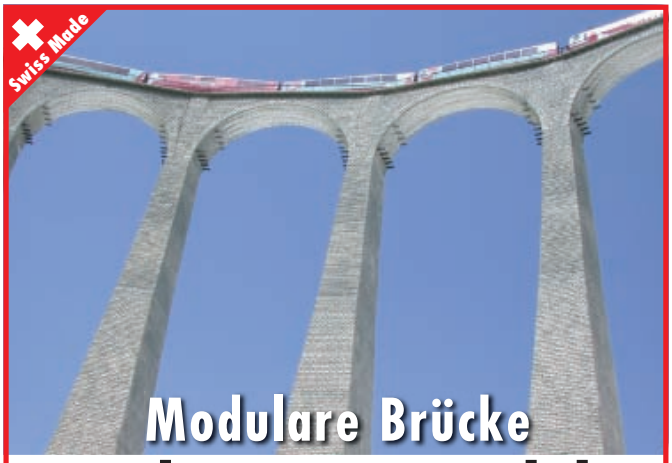
TISCHUHR Rhätische Bahn

Hergestellt aus einem Original RhB-Gleisstück mit eingebauter Miniatur-Bahnhofsuhr auf einem Sockel aus Bündner Arvenholz.

Auslieferung: Ende März 2008
Sichern Sie sich bereits jetzt ein Exemplar dieser limitierten Tischuhr zum **Vorbestellpreis** von

CHF 198.– statt 228.–

Bestellungen bitte an: Ralf Eberle · Bahnhofstrasse 73 · CH-7408 Cazis
Telefon 081 630 03 72 · E-Mail: watch63@bluewin.ch



Landwasser-Viadukt

Erstellen Sie das vollständige Landwasser-Viadukt im Massstab 1:87 mit der imposanten Länge von 1500 mm. Die Höhe beträgt stattliche 760 mm, der Radius stolze 1150 mm.
Oder konstruieren Sie Ihre individuelle H0m-Brücke aus den einzelnen Modulen: • Brückenbogen ganz • Brückenbogen Anschlussmodul für Tunnelportal • Tunnelportal mit Widerlager im Fels • Geländer • Fahrleitungsmasten sowie Pfeiler aus 3 verschieden langen Elementen. Erhältlich als Bausatz oder Fertigmodell.

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

von Christoph Kramer

«Lok 205» wird revidiert

Nachdem sie 33 Jahre lang als funktionstüchtiges Denkmal ausgestellt war, verliess die Ge 2/4 Nr. 205 im Oktober 2007 die heutige Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW in Winterthur. Sie wurde von einem professionellen Team der Firmen «Stauffer Schienen- und Spezialfahrzeuge», «Trans Cycle» und «SBB Cargo» nach Arth-Goldau überführt. In Goldau wird sie in den kommenden drei bis vier Jahren revidiert.

Historische Bedeutung der Lok

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verrichteten gleichstrombetriebene Trambahnen ihren Dienst. Für das Betreiben langer Eisenbahnstrecken mit hohem Leistungsbedarf war die vorhandene Elektrotechnik nur bedingt geeignet.
Wechselstrom versprach zwar bereits damals viele Vorteile vor allem in Bezug auf die wirtschaftliche Energieübertragung. Allerdings fehlte eine geeignete Motorentechnologie für die bei Eisenbahnen erforderliche Leistungsklasse. Weltweit einer der ersten brauchbaren Lösungsvorschläge im Einphasen-Wechselstrombereich war der von der Maschinenfabrik Oerlikon entwickelte Repulsionsmotor, welcher wenige Jahre später von der Firma Brown Boveri & Cie unter dem Markennamen «BBC-Déri-Motor» als Antriebsaggregat für Elektrolokomotiven vermarktet wurde. Trotz vieler Vorteile fand dieser Motorentyp nie die Gunst der Käufer und kam im Lokomotivbau kaum über den Probebetrieb hinaus: Er wurde vom etwas später entwickelten energieeffizienteren Seriemotor vom Markt verdrängt.
Lediglich die RhB beschaffte 1913 eine ganze Serie von sieben mit Repulsionsmotoren ausgerüsteten Lokomotiven, wovon heute noch zwei Exemplare weitgehend im Originalzustand erhalten geblieben sind. Davon ist die in der Lokomotivfabrik in Winterthur gebaute Ge 2/4 Nr. 205 die einzige bekannte Lok, welches noch über ein entsprechendes funktionstüchtiges Antriebsaggregat verfügt. Sie repräsentiert damit als vermutlich weltweit letzte verbliebene Einheit einen Vorschlag der Industrie für eine elektrische Traktionstechnik im Eisenbahnbau. Als Industriekulturgut geniesst sie deshalb grossen historischen Wert.

Revision und öffentlicher Betrieb

Die Ge 2/4 Nr. 205 soll an einem neuen Ort einen gedeckten Standplatz erhalten und weiterhin als funktionstüchtiges Exponat auf einem Rollenstand der Öffentlichkeit zugänglich sein.
Noch ist es ungewiss, ob Winterthur im vergangenen Oktober für immer von ihrer letzten verbliebenen historischen Denkmallokomotive als Erinnerung an die ehemalige Lokomotivfabrik Abschied nehmen musste. Mit Unterstützung aus Bevölkerung und Politik wäre ein neuer Standplatz an der Wiegenstätte der Lok durchaus denkbar. Entsprechende Verhandlungen werden zur Zeit geführt.

Motor zentral für Präsentation

Am neuen Standort wird die «Lok 205» mit einseitig geöffneter Maschinenraumkarosserie einen einmaligen didaktischen Wert als Exponat erreichen, welches von aussen den Blick auf den funktionierenden Grossmotor und die arbeitenden Hilfsbetriebe frei gibt.
Der Betrachter erkennt das Arbeitsverhalten des Repulsionsmotors mit der sich verschiebenden Bürstenbrücke. Er erhält Einblick in eine funktionierende Lok. Sowohl der Zugssicherungsmechanismus – die «Totmanneinrichtung» – als auch das Vakuumbremssystem können eindrücklich an einer «richtigen Lokomotive» demonstriert werden.

Keine betriebsfähige RhB-Lok

Aus technischen Gründen muss ein künftiger Einsatz der Lok als betriebsfähiges Triebfahrzeug auf dem Streckennetz der Rhätischen Bahn ausgeschlossen werden: Wegen der heutzutage äusserst hohen und stabilen Fahrdrahtspannung würde der Repulsionsmotor beim Anfahren Schaden nehmen. Ferner würden moderne Triebfahrzeuge im mittlerweile kapazitiv unkompensierten Versorgungsnetz durch die grosse Phasenverschiebung des Repulsionsmotors empfindlich gestört.

von Eugen Rohner

10 Jahre Verein pro Salonwagen RhB

Mitte der neunziger Jahre stand die Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn vor der Entscheidung, die herunter gewirtschafteten Salonwagen aus der Belle Epoque zu verschrotten oder einer umfassenden Restaurierung zu unterziehen. Man entschied sich glücklicherweise für die zweite Variante. Doch mit dem gefassten Entschluss war die Finanzierung der vier Salonwagen noch nicht geregelt. Öffentliche Gelder durften nicht verwendet werden.

Vereinsgründung

Aus diesem Grunde wurde durch einige Initianten der «Verein Pro Salonwagen RhB» gegründet. Der im Januar 1997 entstandene Verein bezweckte die Restaurierung der vier Salonwagen As 1141–1144 und damit ihren Fortbestand im Fahrzeugpark der Rhätischen Bahn. Erste Massnahme war 1997–1998 die Beschaffung des benötigten Kapitals in Form von Sponsorengeldern, damit die Wagen vom Herbst 1997 bis Juni 1999 renoviert werden konnten. In einer gross angelegten Kampagne in den Bündner Medien «Rettet die Salonwagen der RhB» – wurden in den nun folgenden Monaten rund 1 600 000 Franken gesammelt. Über 700 Sponsoren aus ganz Europa, einer sogar aus Kanada, beteiligten sich. Dies war ein einmaliger Erfolg und bereits ein Jahr später konnte mit dem Umbau des ersten Salonwagens in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart begonnen werden.

Just zur Eröffnung der neuen Vereinalinie, am 19. November 1999, konnten die vier restaurierten Salonwagen erstmals wieder eingesetzt werden. Bundesrat Moritz Leuenberger hatte die Ehre, die erste Fahrt durch den neuen Vereinatunnel mit diesen historischen Wagen anzutreten. Fortan verkehren die Wagen als «Pullman-Wagen» und bilden nun einen festen Bestandteil der Flotte des Alpine Classic Pullman Express.

Die Pullman-Flotte hat sich seit ihrer Restaurierung Ende 1999 einen grossen Kundenkreis erobert. Unter anderem dienten die Wagen als Aushängeschild bei den Jubiläumsfahrten 100 Jahre Albula (2003) und 75 Jahre Glacier Express (2005). Bis Ende 2007 konnten rund 3000 zufriedene Gäste an Bord des nostalgischen Zuges empfangen werden. Aber auch bei unzähligen Einsätzen auf dem Netz der RhB sorgten die Pullmanwagen für entsprechendes Aufsehen. Ob im Verband als Extrazug oder als einzelne Charterwagen im fahrplan-

Salonwagen unter Denkmalschutz

Wegen der Einmaligkeit von Innenausstattung und äusserem Erscheinungsbild beteiligte sich auch der Kanton Graubünden an den Restaurierungskosten und stellte die Wagen As 1141–1144 als wertvolle Kulturdenkmäler unter Denkmalschutz. Dabei musste sich die Rhätische Bahn als Eigentümerin verpflichten

- die unter Denkmalschutz gestellten Wagen in gutem Zustand zu bewahren
- keine Veränderungen ohne Genehmigung des Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartementes vorzunehmen oder zu dulden
- der kantonalen Denkmalpflege jede, auch ohne Zutun des Eigentümers, eintretende Veränderung der Objekte mitzuteilen
- der kantonalen Denkmalpflege nach rechtzeitiger Voranmeldung Zutritt zu den Objekten zu gewähren:
- Handänderungen der kantonalen Denkmalpflege, Chur, zu melden.

Geschäftsleitung RhB
Silvio Fasciati, Ernst Mannes

Kantonale Denkmalpflege
Dr. Hans Rutishauser

Fahrt der Rekorde!
Ebenfalls sehr eindrücklich und wohl einmalig in der Geschichte der Schweizer Eisenbahnen war am 23. August 2001 die Fahrt vom tiefsten Punkt des grössten zusammenhängenden Meterspurnetzes der Alpen zur höchstgelegenen Bahnstation der Walliser Hochalpen. Im neu restaurierten Alpine Classic Pullman Express von Tirano (429 m) auf den weltberühmten Gornergrat auf 3089 m über Meer!

mässigen Regelzug, die Fahrzeuge sind bei den Gästen äusserst beliebt und lassen beim einen oder andern die unbeschreibliche Eisenbahnromantik der Dreissiger Jahre wieder aufleben! Es versteht sich von selbst, dass die Gäste während den Fahrten durch speziell ausgebildete Gastgeber (Hostessen und Zugbegleiter) betreut werden. Bei Extrazügen gehört der rote Teppich mit den Grünpflanzen zum allseits beliebten Empfangsritual.

Für die Rhätische Bahn haben diese Fahrzeuge bei Einsätzen für VIP's einen kaum schätzbaren Prestigewert. Uns freut es natürlich immer wieder, wenn bei besonderen Gästen der RhB oft auf die historischen Pullmanwagen zurückgegriffen wird. So hatten bereits vier Bundesräte die Ehre, mit diesen geschichtsträchtigen Wagen durch die einmaligen Bahnlandschaften Graubündens kutschiert zu werden. Auch zahlreiche PolitikerInnen aus dem In- und Ausland machten Bekanntschaft mit diesen einmaligen Fahrzeugen. Anlässlich des World Economic Forums in Davos wurden für Staatsoberhäupter, Aussenminister, Botschafter etc. oft die Pullmanwagen eingesetzt.

Das letzte Projekt

Als letztes Projekt möchte der Verein pro Salonwagen RhB die Restaurierung des ehemaligen Mitropa-Speisewagens WR 3813 und seine Herrichtung in einen Piano Barwagen realisieren. Die Sammelaktion läuft seit 3 Jahren und die Inititanten hoffen, im Verlaufe des 2008 mit dem Umbau beginnen zu können.

Ergänzt mit dem rollenden Restaurant «Gourmino» und der «Piano Bar» würde unser Orient Express der Alpen dem grossen Vorbild der ehemaligen europäischen Luxuszüge in nichts nachstehen. Lediglich drei normalspurige Luxuszüge haben den Sprung ins 21. Jahrhundert geschafft und bieten ihren Gästen weiterhin unvergessliche Bahnerlebnisse durch ganz Europa. Die Pullman-Wagen der RhB stellen als meterspuriges Pendant zu den erwähnten Luxuszügen ein einmaliges Kulturgut auf Schienen dar und gehören zweifellos zu den Verkaufsschlagern der RhB.

Aufruf zum Schlussspurt – jeder Beitrag hilft weiter!

Im Moment sind rund 650 000 Franken an Spenden eingegangen oder es wurden entsprechende Anteilscheine à 1 000 Franken gezeichnet. Zur Sicherung der benötigten Geldmittel sind weitere Anstrengungen notwendig. Bestellen Sie jetzt Ihren Anteilschein beim Verein pro Salonwagen (Adresse siehe Seite 1). Wir danken Ihnen jetzt schon für Ihre tatkräftige Unterstützung!

Festina lente

Das neu geschaffene Logo *Festina lente* mit den zwei Steinböcken symbolisiert genussvolles, langsames Reisen durch die Bahnlandschaften Graubündens. Der Einsatzrayon beschränkt sich nicht nur auf Graubünden , der Alpine Classic Pullman Express verkehrt auch auf der Strecke des berühmten Glacier Express zwischen St. Moritz und Zermatt.

von Hanspeter Wildi

Drei Epochen einer Erfolgsstory

I. Kampf gegen die Verschrottung

Am 9. Juni 2007 fand im Festzelt beim Bahnhof Bonaduz die 30-Jahr-Jubiläumsfeier des Vereins statt. Dazu wurden verschiedene Gäste eingeladen, so auch das Vereins-Ehrenmitglied Franz Skvor, ehemaliger Chef der Zugförderung und Werkstätten (ZfW) der Rhätischen Bahn. In seinem Kurzreferat schilderte er seinen beruflichen Einstieg und die Erfahrung im Zusammenhang mit den Dampfloks:

«1952 trat ich als junger Ingenieur bei der Abteilung ZfW in Landquart ein. Es gab damals, nach Verkauf und Abbruch eines Grossteils des Parkes von einstmals 57 Dampfloks, noch die beiden ‹Grossen› Typ Consolidation, G 4/5 107 und 108 und die beiden ‹Kleinen›, Typ Mogul, G 3/4 11 und 14. Sie waren nicht aus Nostalgie-Gründen erhalten geblieben, sondern dienten als letzte fahrdrahtunabhängige Lok-Reserve! Die ‹Grossen› wurden mitunter im Winter als Schubfahrzeuge der Dampf-Schneeschleudern Xrotd 9211 und 9212 benötigt. Die ‹Kleinen› waren öfters als Rangierlokomotiven in Chur eingesetzt, weil ein Manöver dort wegen der Lage des Güterschuppens fahrdrahtunabhängig sein musste und weil die Zweikraft-Rangierlok (mit Akkus) öfters ausfiel. Die vor dem Depot Chur rauchende Dampflok ärgerte jeweils die Anwohner und löste oft Proteste aus. Nebenbei: Es gab damals auch noch über 100 zweiachsige Personenwagen und ein Grossteil war noch im Nahverkehr und zu Spitzenzeiten sogar in Reise- und Sportzügen eingesetzt. Für Sonderfahrten wurden die Dampfloks nur sehr selten eingesetzt.

Zur Gründungszeit des Vereins Dampffreunde war das Echo seitens der RhB-Direktion auf diese Gründung eher zurückhaltend bis ablehnend. Man wollte sich nicht dreinreden lassen, was mit den Dampflokomotiven zu geschehen habe und wie sie eingesetzt werden sollen. Der kommerzielle Dienst war damals eher für eine Liquidation der Dampflokomotiven, die viel mehr kosteten als mit ihnen eingenommen wurde. Man sprach von verschrotten,

verschenken, verkaufen, als Denkmal aufstellen! Und auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) gab zu verstehen, dass man es ablehne, dass die RhB für die Erhaltung von Nostalgiefahrzeugen die Betriebsrechnung belaste. Als ich anfangs der 70er Jahre dem RhB-Verwaltungsrat anlässlich einer Sitzung die revidierte Dampflok 107 und die in der HW neu aufgebauten und in den Ursprungszustand zurückversetzten Zweiachs-Personenwagen A² 1102 und B² 2060 vorführte, erhielt ich zwar Lob vom Gesamt-VR aber Tadel vom Direktor des BAV!

Beim ZfW und auch andernorts bei der RhB waren wir jedoch der Meinung, man müsse unbedingt ein paar markante Vertreter des Rollmaterials aus der RhB-Anfangszeit betriebstüchtig erhalten und sie auch vermarkten. Einstweilen mussten wir aber eher verhindern, dass nicht noch viel mehr abgebrochen wurde. So mussten wir bei der RhB immer mehr zur Kenntnis nehmen, dass für die Erhaltung von Nostalgiefahrzeugen und für deren Einsatz keine Mittel mehr aus dem normalen Betriebsunterhalt beansprucht werden konnten. Der Nostalgiefahrzeugpark musste selbsttragend sein oder/und durch Sponsoren oder Stiftungen finanziert werden.»

Während des ersten Vereinsjahrzehnts war das Verhindern der Verschrottung der alten Fahrzeuge das Hauptanliegen der Vereinsmitglieder. Dies führte oft zu harten Diskussionen mit den RhB-Verantwortlichen und zu energischem Briefwechsel. Zum Glück kam es beidseitig auch zu konstruktiven Gesprächen, welche schlussendlich die Grundlagen für die heutige Situation schafften.

II . Geld für Restaurationen

Schon bei der Vereinsgründung war klar, dass der Verein Geld beschaffen musste, um bei dringend anfallenden Reparaturen bei den historischen Fahrzeugen ein Mitspracherecht zu erhalten bzw. finanziell unterstützen zu können. Vorerst flossen die Mittel eher spärlich (Mitgliederbeiträge und Postkartenverkauf). Richtig los ging es eher durch Zufall: Beim 100-Jahr-Jubiläum der RhB 1989 wurde der Verein angefragt, ob Interesse und Bereitschaft dazu bestehe, die Nostalgiezüge anlässlich der Jubiläumsfeiern zu bewirten. Dazu wurde uns der Barwagen zur Verfügung gestellt. Mit diesem Auftrag «erhielt» der Verein einerseits das Rätia-Stübli (D 4052) als rollende Vereinsstube und andererseits wurde durch den Getränke- und Souvenirverkauf einiges an Geld eingenommen.

Da die RhB relativ wenig Geld für den Nostalgiebereich einsetzen konnte bzw. durfte, war es für den Verein beinahe überlebenswichtig, dass der Club 1889 seit seiner Gründung sich dem Erhalt des alten Fahrzeugparks annahm und seither viele Restaurierungen vorgenommen und damit unseren Nachkommen wunderschöne Fahrzeuge aus der Pionierzeit der RhB erhalten hat!

Während den 90er Jahren gelang es dem Verein durch gezielte Werbung und PR die öffentlichen Nostalgiefahrten zu fördern und dadurch mehr Fahrgäste zu generieren. Als ein absolutes Spitzenangebot erwies sich die 4-Tages-Fahrt, welche gemeinsam mit der RhB angeboten wurde. Während dieser Zeit schuf der Verein auch eigene Angebote: «Samichlaus-Dampfzug», «Muttertagsfahrt mit Musik». Beide Fahrten wurden zum Verkaufserfolg; heuer wird die Fahrt zum Samichlaus gar doppelt geführt.

Der Kundendienst, die Vorbereitungen für die Fahrten und auch die gesamte Organisation verlangten je länger je mehr nach einem Geschäftsführer, der sich für diese Arbeiten zur Verfügung stellte. Marcello Haudenschild (2003 leider verstorben) setzte sich mit Herzblut für diese Aufgabe ein. Dank dem Engagement einiger Vereinsmitglieder und ihm konnten manchmal pro Jahr bis zu 20 Nostalgiefahrten durch geführt werden. Dies führte zu tollen Erträgen; damit konnten verschiedene Projekte vom Club 1889 finanziell unterstützt werden. Bis heute hat der Verein über 150 000 Franken Beiträge an den Erhalt nostalgischer Fahrzeuge geleistet!

Franz Skvor, ehemaliger Ingenieur bei der RhB im Gespräch mit Hanspeter Wildi, Präsident Dampffreunde RhB.

III. Verein als Kleinunternehmen

Nach dem Unfalltod des Geschäftsführers musste sich der Verein schnell entscheiden, wie er weiterbestehen will.

art&web

Vorbildgetreue Fahrleitungsmasten für RhB, MGB in H0m

Serie AW 900: RhB Masten Bernina/Stammnetz HOm aus Neusilber und Aetzteilen, vorbildgetreu und robust, lackiert und einbaufertig, ab Fr 25.00

Weichenlaterne HO/HOm, beweglich, LED Beleuchtung, Fr 46.00

RhB Schaltposten HOm für jede Station, nach Vorbild, lackiert und einbaufertig, ab Fr 190.00

art&web modellbaukunst
Herstellung und Vertrieb von exklusiven Modellbauartikeln für den anspruchsvollen H0m Modellbahner.
E Mail: art-web@bluewin.ch http://www.art-and-web.ch/modellbau
Im Chlilätten 19, CH-8185 Winkel Tel: +41 (0)79 714 41 00

Steigen Sie ein...

in die Welt der Modelleisenbahn

Anfängern helfen wir gerne auf die rechte Spur

Spiel + Hobby
Kornplatz Chur

Wer Großes bewegt,

Atemberaubend, wenn die „Kleine Rote" durch den Garten schlängelt. Wie auch die Rhätische Bahn bei Ihnen groß raus kommt, lesen Sie alle zwei Monate im GARTENBAHN*profi* – dem führenden unabhängigen Magazin Europas für Groß- und Gartenbahnen. Die kleine Welt der großen Maßstäbe.

Gratis-Probeheft unter Kennwort „Rhätia" anfordern:
Expromo Verlag Birgitta Gilbert • Postfach 29 01 68
D- 47261 Duisburg • Telefon 0049. 203. 712 74 71
verlag@gilbert-medien.de www.gartenbahnprofi.de

liest GARTENBAHN*profi*

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

EURO MODELL 1:45
Messingmodelle der Spitzenklasse in Baugrösse 1:45

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

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

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

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

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

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

Vorerst war es dem Vereinsvorstand klar, dass die gleichen Angebote und Aufgaben weitergeführt werden mussten. Die Samichlausfahrt stand unmittelbar bevor und das Programm für das Folgejahr war bereits gedruckt! Trotz dem sofortigen Aufbau einer Übergangslösung mit Freiwilligen wurde schon bald klar, dass niemand mehr seitens Vereinsmitglieder die Zeit, das Wissen und das Netzwerk des ehemaligen Geschäftsführers hatte. Dies führte die betroffenen Helfer oftmals an die Grenzen des Machbaren und auch zu Stress mit vielen negativen Auswirkungen. Der Vorstand musste nach Lösungen suchen und wurde fündig: Im Frühjahr 2004 fanden mit der RhB-Leitung erste Gespräche über die Möglichkeit eines Stationshaltermodells statt.

Gemütlicher Brunch am Bahnhofsfest 2006 in Bonaduz.

Der Zufall wollte es, dass zu diesem Zeitpunkt die RhB die Bedienung des Bahnhofs Bonaduz aufheben wollte. Sofort wurde ein mögliches Konzept definiert und dazu auch ein Businessplan erstellt. Bereits am 1. September 2004 fand die Schlüsselübergabe statt und der Verein startete den bis Dezember befristeten Versuch. Da dieses Vorhaben vom ganzen Verein getragen werden musste, fand Ende Oktober 2004 eine ausserordentliche Generalversammlung statt. Die geplante Entwicklung bereitete einigen Mitgliedern Sorgen. Es kam zu einer harten Auseinandersetzung bei der sich zwei Parteien bildeten. Schliesslich zeigte sich, dass eine bedeutende Mehrheit für das Stationshaltermodell war.
Seither wird der Bahnhof Bonaduz durch ein eigenes Verkaufsteam geführt. Dank dem ausgebildeten Personal konnten wir den Kundendienst professionell weiterführen bieten heute das ganze Verkaufssortiment eines «normalen» RhB-Bahnhofs an: Nationale und internationale Bahnbillette, Sitzplatzreservationen, MFKs, Hatas, GAs usw. Der Verein wird für diese Dienstleistung mit einer Provision entschädigt.

Hauptziel für das Projekt Stationshalter stand war für den Vereinsvorstand nicht unbedingt der Verkauf der Billette sondern auch die direkte Vernetzung mit der RhB im Zusammenhang mit der Koordination, Ansprechstelle und Verkauf der Nostalgiefahrten. Innerhalb von 3 Jahren seit der Übernahme haben sich beide Bereiche sensationell entwickelt:
Der Umsatz im *Billetverkauf* konnte von 400 000 Franken auf über 600 000 Franken pro Jahr gesteigert werden. Dank der freundlichen Bedienung und dem Verkauf über das Internet (www.dampfvereinrhb.ch) konnten viele zusätzliche Kunden gewonnen werden.
Seit Mitte Juli 2007 wurden die Bedienungszeiten – vorerst noch provisorisch – bedeutend erweitert. Mit der früheren Öffnungszeit (um 6 Uhr 15) werden seither den Kunden auch Kaffee, Gipfeli und Tageszeitungen angeboten.

Auch die Beratung und der *Verkauf von Nostalgiefahrten* wurde dank des Einsatzes der Vorstandsmitglieder, viel Werbung und PR, professioneller Organisation, Beratung und Umsetzung stark ausgebaut. So ist es dieses Jahr gelungen, 8 Reisen in Nostalgiezügen (inkl. 2 Dampffahrten mit Doppeltraktion!), verschiedene Cateringangebote und Extrawagen zu verkaufen.

Dieser Erfolg verlangt von den Vereinsmitgliedern eine entsprechende Unterstützung. Im speziellen forderte dies die Vorstandsmitglieder, welche durch ein enormes Engagement entscheidend mitgeholfen haben, sei es durch das Wirken im eigenen Ressort oder auch mit dem Einsatz während den Fahrten und deren Vorbereitung. Ziel soll das Weiterbestehen des nostalgischen Fahrbetriebs, die finanzielle Unterstützung für Restaurierungen und schliesslich auch das Gruppenerlebnis für eine Sache sein, die sich bestimmt lohnt!

Kundendienst Bahnhof Bonaduz:

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

Telefon 081 641 11 78
Handy 079 610 46 72

(Montag bis Freitag 6.15 Uhr bis 12.15 Uhr)

kundendienst@dampfvereinrhb.ch
www.dampfvereinrhb.ch

Postkonto 90-715234-2
Swift-Code «Pofichbe»

von Willy Ziltener

Das Museumserlebnis in Bergün

Vision

Bahnerlebnis Albula steht für die einmaligen kulturellen und historischen Werte der wohl spektakulärsten Alpenbahn Europas. Dieses enorme Potenzial von Kultur, Architektur, Ausstellungsgestaltung und Betrieb wollen wir sinnstiftend und öffentlichkeitswirksam nutzen – unter direktem Einbezug der täglich erfahrbaren Albulalinie, der Landschaft, des Tourismus und der ansässigen Bevölkerung.

Hugo Fisch
Präsident des Vereins
Bahnhistorisches Museum Albula

Zukunft mit Vergangenheit

Im Jahr 1898 beschloss die Eidgenössische Bundesversammlung den Bau der Albulalinie. Sie ist bis heute die bautechnisch anspruchsvollste Strecke der Rhätischen Bahn. Während der fünfjährigen Bauzeit waren bis zu 5300 Personen am Projekt tätig.

Auf ihrer Gesamtstrecke von Thusis nach St. Moritz bewältigt die Rhätische Bahn auf 63 Kilometern eine Höhendifferenz von 1123 Metern, man baute 55 Brücken und 39 Tunnels. Mit der Eröffnung der Albulalinie im Jahr 1903 verkürzte sich die Reisezeit von Chur nach St. Moritz drastisch: Die Postkutsche benötigte 12 bis 14 Stunden, die Dampfzüge noch rund vier Stunden. Für das Albulatal begann eine neue Epoche, welche das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben für immer veränderte.

Bahnenthusiasten und Einwohner des Albulatals engagieren sich heute für den Erhalt der technischen und kulturellen Werte der Albulalinie und der Rhätischen Bahn. Sie wollen das historische Rollmaterial pflegen, im Bahnmuseum Bergün präsentieren und für attraktive Fahrten durch die Bündner Bergwelt einsetzen. Gleichzeitig soll die über 100-jährige Albula-Bahnstrecke als Zeitzeugnis von internationaler Bedeutung mit Informationen über Geschichte, Technik, Menschen und Natur auf einem Erlebnisweg von Preda über Bergün nach Filisur dokumentiert werden.

Das Albulatal braucht wirtschaftliche Impulse. Mit dem Gesamtprojekt Bahnerlebnis Albula wird durch Eigeninitiative neue Wertschöpfung für Tourismus, Handel und Gewerbe erzielt – auch im Sinne der neuen Regionalpolitik des Bundes.

Museumserlebnis

Architektur

Der Studienauftrag des Bündner Heimatschutzes für das Bahnmuseum Albula wurde von Hans Jörg Ruch, St. Moritz zusammen mit Axel Fickert

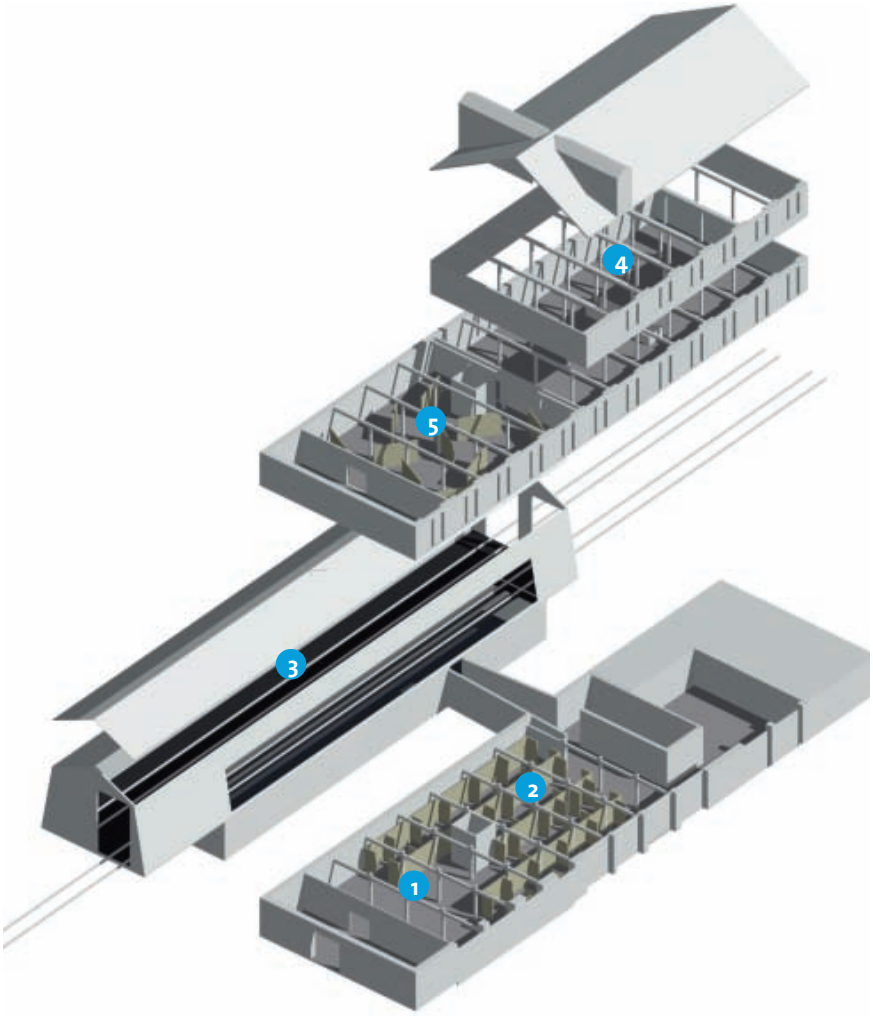
und Katharina Knapkiewicz, Zürich gewonnen. Das siegreiche Projekt «Morricone» bringt laut Jurybericht auf überzeugende Weise die Gesamtkonzeption und die Architektur in Übereinstimmung zum Ort Bergün und zum bestehenden Zeughaus aus dem Jahr 1917.

Museumsgestaltung

Das Mandat für die Museumsgestaltung wurde auf der Basis eines eingeladenen Wettbewerbs an das Team Kunstumsetzung vergeben. Juri Steiner und Pius Tschumi arbeiten seit der Realisierung der Arteplage Mobile du Jura an der Expo.02 zusammen und kuratierten seither u. a. die Ausstellung im Schweizer Pavillon an der Weltausstellung 2005 in Aichi (Japan).

Aufgabe und Absicht

Die zentrale Aufgabe des Bahnmuseums Albula besteht darin, die einmalige Kulturleistung und die Werte der Rhätischen Bahn in einem übergeordneten historischen und gesellschaftlichen Zusammenhang zur Darstellung zu bringen. Das Museum erzählt die Bündner Geschichte des Transports von Nachrichten, Personen und Gütern auf der Schiene in Bezug zu internationalen Entwicklungen.



Hintergrund

Hintergrund ist die kunst- und kulturwissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Moderne und Postmoderne als urbane Phänomene. Seit Claude Monets Gemälden der Pariser Gare Saint-Lazare ist die Eisenbahn sinnbildlicher Akzelerator der «Vie moderne» und fasst alle wesentlichen gesellschaftlichen Bereiche wie Technik, Touristik, Finanz, Politik, Militär, Peripherie und Zentrum zusammen. Dabei zeigt die Rhätische Bahn idealtypisch, wie der Fortschrittswille der Gründerjahre den Alpenraum erobert hat, und in welchem Verhältnis sich die Kultur zur Natur bis heute setzt.

Inszenierung

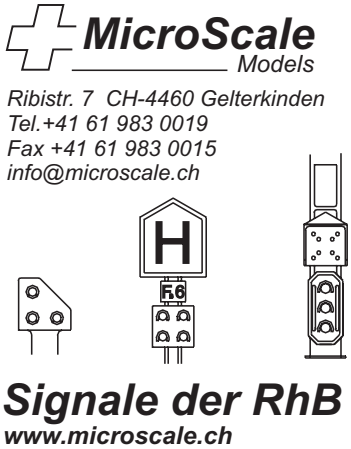
Die Gestaltung des Bahnmuseums Albula wird Besucherinnen und Besuchern durch plausible Wissensvermittlung eine intensive Auseinandersetzung mit der Geschichte des Bahnwesens in Graubünden bieten. Ein differenziertes Angebot an Themen- und Vermittlungsprogrammen, das sich an den Bedürfnissen der Gäste orientiert, soll zum Wiederkommen motivieren. Wechselausstellungen sind wichtiger Bestandteil für einen spannenden, unterhaltsamen Museumsaufenthalt.

Raumgliederung

Das Museum hat die ideale Präsentation der Sammlung zu gewährleisten, deren Spektrum vom grossmassstäblichen, historischen Rollmaterial bis hin zu kleinstteiligen Exponaten reicht. Ebenso soll das Museum Wechselausstellungen mit Leihgaben und verschiedenste

Signale H0m

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



Signale der RhB
www.microscale.ch

(Bahn)reisen zum Verlieben
mit Hans Peter Häberli

Verlockende Ziele 2008

CHINA: Packende Bahn-, Kultur und Naturreise inklusive Tibet
SKANDINAVIEN: Mit Zug und Schiff zur Mitternachtssonne
SCHOTTLAND: Romantische Bahnlinien in wilder Natur
NEUSEELAND: Dampfbahn-Abenteuer am Ende der Welt

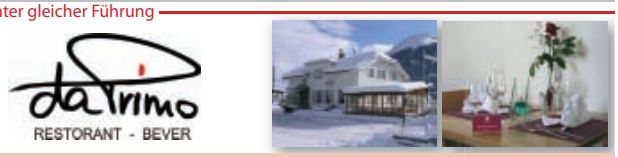
Infos: www.fahrplancenter.com/RRR.html
Programme/Rundbrief: cc72005@bluewin.ch
RRR-Reisen, Dr. H.P. Häberli, Imfeld-Str. 68, 8037 Zürich
Tel. 071 245 39 29 (Verena Burtschi), Fax 071 229 44 22

Tgi che sa
rumantsch
sa dapli.

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

rtr
Radio e Televisiun Rumantscha
www.rtr.ch

unter gleicher Führung



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

Anlässe beherbergen. Die Architekten und Szenographen entwickeln zu diesem Zweck eine räumlich dramaturgische Gliederung, die das Bahnmuseum in fünf verschiedene Sektoren unterteilt:

1 Eingangsbereich
(Erdgeschoss Zeughaus)
Stichworte *ankommen, eintreten, orientieren, ablegen, ausruhen.* Dazu gehören ein Dienstleistungszentrum für Bahnmuseum, Rhätische Bahn, Bergün Ferien, Parc Ela, Unesco Welterbe (Kandidatur).

2 Sammlungsausstellung
(Erdgeschoss Zeughaus)
Stichworte *Neugierde wecken, einstimmen und einführen in die Thematik.* Präsentation der Sammlungsschwerpunkte, Rhätische Bahn mit Phänomen Eisenbahn in Bezug setzen. Strukturierte Gliederung der Themen in Boxen unter Berücksichtigung des Tragstrukturrasters des Zeughauses.

3 Fahrzeughalle
(Erdgeschoss Neubau)
Stichworte *Transitraum, Innen-, Aussen- und Unteransichten, Gerüche und Töne, Einsatzbereitschaft.* Präsentation des historischen Rollmaterials im Etat pure Raumprogramm, Akzentuierung der Rangierbarkeit der Exponate, aktive Atmosphäre.

4 Halle
(Erd-/Obergeschoss Zeughaus)
Stichworte *Wow-Effekt! Suche nach der Seele der Eisenbahn, Ikone und szenographische USP, maximale Durchdringung von Raum und Inhalt.* Ausstellungsraum der Ikone des Bahnmuseums: Lok 407 (Krokodil) in grosser Zerlegung als Sprengmodell. Öffnung des Raumes durch Entfernung des Zwischenbodens Erd-/Obergeschoss unter Erhalt der Tragrasterstruktur.

5 Wechselausstellung
(Obergeschoss)
Stichworte *Fokus auf diverse Teilbereiche, Blick über den Tellerrand.* Interessante Wechselausstellungen sollen das Bahnmuseum beleben und dynamisieren. Das Raumprogramm besteht aus einem multifunktionalen, offenen Raumsystem mit einfach zu wechselnden Raumteilern für Tageslicht und Kunstlichtbetrieb. Der Besucherfluss soll auch während Umbauten gewährleistet werden.

Vom Zauber der Eisenbahn
Der Zauber der Eisenbahn – worin liegt er? Im silbernen Netz von Schienen und Weichen, im dynamischen Räderwerk einer Dampflokomotive, in der Elektronik oder etwa in der Atmosphäre der Stationsgebäude auf dem Land, in den waghalsigen Kunstbauten oder vielleicht doch eher in der Harmonie, mit der sich die Eisenbahn in die Landschaft einzufügen vermag? Die Rhätische Bahn generell und die Albula Linie im Speziellen – sie verzaubern. Das Bahnmuseum Albula in Bergün will diesem Zauber auf die Schliche kommen. Dampflok-Romantik gehört zum Ausstellungsgut wie die ständige technische Entwicklung eines komplexen Bahnsystems. Das Bahnmuseum Albula ist mehr als ein Abstellgleis für historisches Rollmaterial. In ihm wohnen Zauber, Stolz und Zukunftsglaube. Auf dass der Zauber im Bahnerlebnis Albula noch lange wirke!

Stefan Engler
Regierungsrat des Kantons Graubünden

Spenden / weiteres Vorgehen
Die Investitionskosten sind auf 7,2 Mio. Franken geschätzt (Stand Oktober 2007). Bund und Kanton beabsichigen, 2,3 Mio. Franken in Form von zinslosen IH-Krediten und à-fond-perdu-Beiträgen zu sprechen. Für die Mittelbeschaffung sind Gesuche und Verhandlungen mit Wirtschaftskreisen, Stiftungen und privaten Gönnern im Gange. Der Spatenstich wird dann erfolgen, wenn die vollständige Finanzierung der Investition und des Betriebs gesichert ist. Spenden sind herzlich willkommen.

Verein
Bahnhistorisches Museum Albula

CH 7482 Bergün

Graubündner Kantonalbank Chur
Konto CH59 0077 4110 44628150
Postcheck 90 - 137697-6

www.bahmuseum-albula.ch

info@bahnmuseum-albula.ch

Volle Konzentration beim Bedienen des Stellpultes.

von Michael Marugg

Messen, Module und Modelle

Die Thusner *Freunde der Schmalspurbahnen* (FdS) präsentieren ihre selbst ausgearbeiteten Modelleisenbahnmodule an Ausstellungen und Messen in der ganzen Schweiz. Damit werben die Mitglieder vor bis zu 35 000 Besuchern für den Gebirgskanton Graubünden und die RhB. Über 30 Module kommen dabei zum Einsatz, welche im Massstab 1:87 architektonische Meisterleistungen aus Bündens Schienenwelt zeigen. Trotz diesen «nationalen» Auftritten ist der Verein regional verankert. Er organisiert Modulbaufahrtage in gemütlichem Rahmen in der näheren Umgebung, damit auch den Einheimischen das vielseitige Hobby näher gebracht werden kann. So nahm der Verein am letztjährigen Bahnhofsfest von Bonaduz der Dampffreunde der RhB teil und präsentierte eine kleine Kreisanlage.

Tipps für Modellbahn

Im Juni 2006 fand die beliebte Familienwanderung statt. Illustre Wandervögel trafen sich früh in Landquart. Pünktlich setzte sich der RegioExpress nach Scuol in Bewegung. Die Reise

Grosses Publikumsinteresse an der Modulausstellung in Untervaz.

nach Klosters und durch den Vereinatunnel verging schnell, bis die vertraute Damenstimme aus dem Lautsprecher verlauten liess: «Prosma fermada sün dumonda: Lavin». Der Ausgangspunkt der Wanderung war erreicht.

Per Pedes ging es darauf gemütlich nach Ardez. Einmal mehr traf das Wandersprichwort «wenn Engel reisen, dann lacht der Himmel» auf die Clubwanderung zu. Bei schier gleissendem Sonnenschein führte die Wanderung vorbei an blühender Alpenflora, weidendem Vieh, Biokulturen und tosenden Bächen, welche die letzte Schneeschmelze zu Tale brachten. Ein besonderes Augenmerk galt den RhB-Streckenteilen der Unterengadinerli-

nie, was einige Clubmitglieder zum Fachsimpeln animierte. Manche Idee für die Modellbahn wurde in den Kopf gesetzt und die eine oder andere sogar im Modell umgesetzt.

Wenn Züge aufeinander zurollen ...

... dann stimmt was nicht. Dies ist in der Tat so und kommt im hektischen Alltagsbetrieb glücklicherweise nicht vor und wenn im schlimmsten Fall doch etwas nicht rund läuft, dann gibt's Sicherungen!

Doch wie war das früher, als Sicherungsanlagen noch nicht dem heutigen Standart entsprachen? Auf diese und andere interessante Fragen im Bereich der Stellwerksbedienung erhielten die Teilnehmer auf einer Fachexkursion zur Eisenbahn-Instruktionsanlage der ETH Antworten. Die Anlage wurde von 1978 bis heute stetig aus- und umgebaut. Die Clubmitglieder konnten selbst Hand anlegen und Weichen stellen. Schnell wurde klar, dass Streckenkenntnisse im Kopf vorhanden sein müssen, denn

Notbrücke nach einem Unwetter

unten links: Studium des modernen Gleisbaus bei der Exkursion zur Glattalbahn.

unten rechts: Station Solis als Modul.

die Gleisanlage ist so angelegt, dass der Modellzug nicht einfach verfolgt werden kann. Manch einem wurde klar, dass die Instruktionsanlage ein komplexes Mensch-Maschine-System mit dichtem Informations- und Befehlsaustausch darstellt. Da tat die anschliessende Portion «Spaghetti al arrabiata» richtig gut.

Der Nachmittag fand seine Fortsetzung im Hauptgebäude der Verkehrsbetriebe Glattal. Die Glattalbahn ist das Schlüsselprojekt in der Zürcher Flughafenregion. Schwachstellen im Strassennetz, Staus, der dadurch behinderte Busbetrieb und neu erschlossene Wohn- und Gewerbegebiete liessen Planer eine weitsichtige Entscheidung fällen: den Bau der Glattalbahn! Die Bahn soll das öffentliche Verkehrsangebot attraktiver, komfortabler und leistungsfähiger werden lassen. Ausgerüstet mit Helm und Warnwerste folgten die Teilnehmer der Baubegehung. Der speziell im Glattalbahndesign lackierte Bus chauffierte die Gruppe zu unterschiedlichen Bauetappen des neuen Bahntrassees. Haltestellen, Bauteile und Elemente der Strecke basieren auf einem Baukastensystem mit sorgfältig aufeinander abgestimmten Modulen. Die Bahn bildet dadurch ein klares Orientierungselement und leistet einen entscheidenden Beitrag für die Entwicklung der Stadträume in Zürich Nord. Auf der bereits eröffneten ersten Etappe wurden die Verkehrsbetriebe Zürich mit dem Betrieb beauftragt. Erstaunlich zu sehen, wie im Kanton Zürich Eisenbahnprojekte derart stark unterstützt und gefördert werden. Ein wahres Lehrstück in Sachen Verkehr!

Dampffestival Untervaz

Ein besonderer Effort wurde durch die Modulbaugruppe letzten Herbst geleistet. Am 28./29. Oktober fand in Untervaz das grosse Dampffestival statt. Für «klein und vor allem gross» gab es normal-, schmal und noch kleinere Dampfattraktionen zu bewundern. Die FdS-Ausstellung unter dem Motto «ModelRailroading is Fun» zog einen grossen Besucherstrom in den grossen Saal des Restaurants Bahnhöfli. Die Eisenbahnmodule, in unzählbaren Stunden erschaffen, wurden genau bis ins kleinste Detail studiert. Eine Kamera, auf einem Modellwagen montiert, liess die Gäste sogar aus Lokführeroptik die Anlage erfahren.

Mehrwert

Mehrwert ist heute in aller Munde. Oft wird versucht, ihn aus Meinungsumfragen und Feedback-Blättern zu eruieren. Deshalb sei die Frage erlaubt: was ist eigentlich der Mehrwert für den Mitgliederbeitrag? Der Mehrwert besteht einerseits aus dem Meinungsaustausch unter den Clubmitgliedern. Wertvolles Knowhow wird ausgetauscht, welches für den Bau der eigenen Module sicher wertvoll ist. Anderseits besteht der Mehrwert aus Erlebnissen, Hochgefühlen, Einsichten und Erfahrungen, die nur mit einer Clubmitgliedschaft zu erreichen sind, so die Bekanntschaft mit Gleichgesinnten, die Erfahrung aus Gruppenarbeiten, in der Organisation von Anlässen und in der Ausbildung von Bekannt- und Freundschaften. Nicht zuletzt fliesst ein Teil des Mitgliederbeitrags an den Dachverband *historic RhB* und damit in ein noch grösseres Projekt: Die spannende historische RhB für alle wieder erlebbar zu machen.

«Was ich da erblicke und spüre, übertriff die kühnsten Erwartungen. Das Who's who der Dampfszene ist hier in Untervaz versammelt: Untervaz ist der ‹Grand Slam› der Dampflokomotiven»

von Eugen Rohner

«Die Szene lebt!»

14 Dampflokomotiven, 7352 Getränke, 350 000 Liter Wasser, 2088 Kaffee, 15 Tonnen Kohle, 3255 Würste, 1790 Portionen Pommes frites, 5000 Liter Bunkeröl, 799 Nussgipfel sowie 16 000 begeisterte Besucher – eindrückliche Fakten zu Europas grösstem Dampffestival, welches am letzten Oktober-Wochenende 2006 in Untervaz stattgefunden hat! Einen solchen Aufmarsch an Dampflokomotiven aller Kaliber hat Graubünden noch nie erlebt. Tausende von Fotos, Videoaufnahmen und Tondokumenten halten dieses Jahrhundertereignis fest – beste Werbung für die rollenden Kulturgüter.

Auch Erwin Rutishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn, war von diesem Anlass begeistert. Einige Aussagen seiner Ansprache vor der Lokparade möchten wir Ihnen nicht vorenthalten:

«Meine Eindrücke aus Untervaz kann ich mit einem Ausspruch umschreiben: Die Szene lebt! Was ich da erblicke und spüre, übertrifft die kühnsten Erwartungen. Das Who's who der Dampfszene ist hier in Untervaz versammelt – ich gehe soweit und behaupte: Untervaz ist der ‹Grand Slam› der Dampfloks»!

«Das enorme Interesse an der Parade dieser einzigartigen Zeugen aus dem Dampfzeitalter der Eisenbahn ist ganz klar auch ein deutliches Zeichen für das Bekenntnis der breiten Öffentlichkeit nach historischen Eisenbahnfahrzeugen. Auch wir bei der Rhätischen Bahn bekennen uns zur historischen Eisenbahn – wir sind entsprechend auch stolz, Fahrzeuge aus allen Epochen der Eisenbahn in unseren Remisen zu wissen: von der Lokomotive Nr. 1, der «Rhätia» aus dem Gründerjahr der RhB 1889, über die legendären Krokodillokomotiven aus der Belle Epoque der Eisenbahn bis hin zu den heutigen High-Tech-Lokomotiven. Zu all diesen Zugfahrzeugen besitzt die RhB noch die entsprechenden authentischen Wagenkompositionen.

2

3

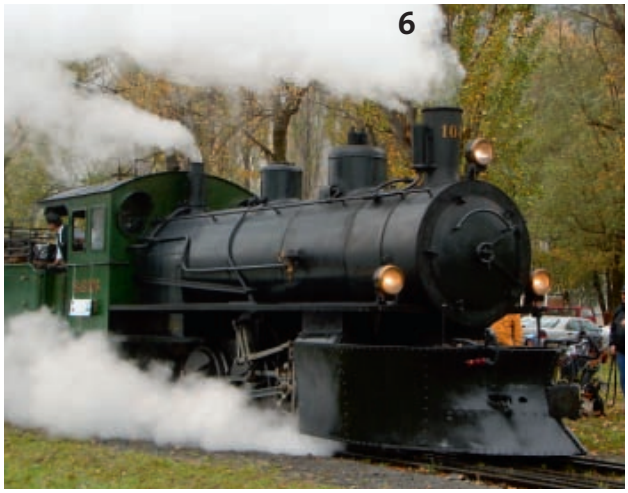
4

5

Legenden:

1. Sonntägliche Dampflokparade auf dem Dreischienengleis
2. Die deutsche Lok der Baureihe 01 sorgt für Aufmerksamkeit
3. Dampfmaschinen für Kaffee und Dampfnudeln
4. Überführung der Bernina-Dampfschneeschleuder
5. Das «Tigerli» aus ungewohnter Optik
6. Die RhB-Dampfloks G 4/5 107 und 108 wurden auf die Namen «Albula» und «Engiadina» getauft
7. Festlich geschmückte Eb 3/5 der Südostbahn

Dieses Bekenntnis zum Erbe der Rhätischen Bahn steht überhaupt nicht im Widerspruch zur beschlossenen Neuausrichtung der Unternehmung. Im Gegenteil: Unsere historischen Fahrzeuge bilden auch in Zukunft ein wichtiges Element in unserer Erlebnis-Angebotspalette. Und im Zusammenhang mit der Realisierung des Bahnmuseums in Bergün erhalten die RhB-Veteranen auch ein sinnvolles und würdiges Zuhause. Im Zusammenhang mit der laufenden Kandidatur der Albula- und Berninalinie als Unesco-Weltkulturerbe wollen wir die RhB als leistungsfähige Vollbahn positionieren. Expresszüge, Reise- und Pendelzüge, Güter- und Autozüge wie auch erlebnisreiche historische Züge sollen die Vielfalt und Einzigartigkeit unserer Bahn hervorheben.»



6

6

7

historic RhB und ihre fünf Vereine

Wir bieten verschiedene Möglichkeiten zur Beteiligung

Nebenstehenden Talon einsenden an:

historic RhB
Postfach
CH-7002 Chur

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

Der Club 1889 restauriert in Fronarbeit wertvolle historische RhB-Fahrzeuge.

Der Verein pro Salonwagen hat mittels Sponsoren vier Pullmanwagen restauriert und initiiert Fahrten im «Alpine Classic Pullman Express» durch Graubünden und ins Wallis. Er bereitet die Restaurierung eines Pianowagens vor.

Der Verein Dampffreunde der RhB bietet legendäre Dampffahrten an und sichert den Fortbestand der RhB-Dampfloks. Er betreibt den Bahnhof Bonaduz mit umfangreichem Billettverkauf.

Der Verein Bahnhistorisches Museum Albula realisiert in Bergün ein einzigartiges Eisenbahnmusem.

Die Freunde der Schmalspurbahnen pflegen und unterstützen den Modulmodellbau zum Thema RhB.

Ich werde Mitglied in folgendem Verein:

- ☐ *Club 1889*
- ☐ *Verein pro Salonwagen RhB*
- ☐ *Verein Dampffreunde der RhB*
- ☐ *Verein Bahnhistorisches Museum Albula*
- ☐ *Freunde der Schmalspurbahnen*

- ☐ *Ich interessiere mich für ein Inserat in der Bündner Kulturbahn und bitte Sie, mir entsprechende Unterlagen zu senden.*
- ☐ *Ich interessiere mich für ein Sponsoring und bitte Sie, sich mit mir in Verbindung zu setzen.*

Antrag zur Mitgliedschaft

Sponsoring

Inserate

Name, Vorname

Strasse

PLZ, Ort, Land

Telefon

Datum, Unterschrift

E-Mail

BEMO

ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER SCHMALSPUR-MODELLBAHNEN

Nobel & charmant durch das Bündner Modell Bahnland!

... faszinierend wie das Original.

www.bemo-modellbahn.de

BEMO-Modelleisenbahnen GmbH u. Co KG · Postfach 1234 · D-73063 Uhingen

Grafik: Raphael Schreiner