



14. JAHRGANG 2017

Die Bündner Kulturbahn





 **Rhätische Bahn**

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

Mehr als ein Zahlungsmittel:

Die RhB-Karte ist elektronisches Portemonnaie, Zugangsticket und **Spendenkarte** in einem.

Ihre Vorteile:

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

Gemeinsames Engagement:

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

Jetzt bestellen und profitieren:

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



cornèrcard



44–45

Albula-Bahn-Club Bergün

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

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



46–47

Freunde der Schmalspurbahnen

CH-7430 Thusis
www.schmalspur.ch
info@schmalspur.ch

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



48–51

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Bahnstrasse 1
CH-7402 Bonaduz
www.dampfvereinrhb.ch
kundendienst@dampfvereinrhb.ch

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



52–54

Pro Salonwagen RhB

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

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



55–57

Interessengemeinschaft Zügen/Landwasser

Obergasse 42
CH-7494 Wiesen
www.igzl.ch
info@igzl.ch

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



62–63

Club 1889

Postfach 284
7503 Samedan
www.club1889.com
info@club1889.com

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



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

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

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

Die Bündner Kulturbahn

IMPRESSUM

Redaktion

Geni Rohner, info@historic-rhb.ch

Layout & Bildbearbeitung

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

Adresse

historic RhB
Postfach 662
CH-7001 Chur
www.historic-rhb.ch

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe (2018):

Inserate und Texte bis 30. November 2017
Inseratvorlagen an: inserate@historic-rhb.ch

Auflage

30 000 Exemplare
Liegt in RhB-Zügen und an den RhB-Bahnhöfen auf.
Erscheint einmal jährlich anfangs Jahr

Belichtung, Druck und Ausrüstung

Südostschweiz Print AG, Chur

Bezug

Zusätzliche Exemplare können für CHF 10.–/10.– Euro im Kuvert bei historic RhB, Postfach 662, CH-7001 Chur, bezogen werden.

Titelbild

Christoph Benz; Bernina-Triebwagen im Schneetreiben

Bahnmuseum Albula Bergün

Die Stiftung Bahnmuseum Albula ist für die Sammlung von erhaltenswertem und historischem Bahnmaterial und dessen Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit verantwortlich.

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



Bahnmuseum Albula AG

Plazi 2A
7482 Bergün / BravuognSchweiz
www.bahnmuseum-albula.ch
info@bahnmuseum-albula.ch

BÜGA

Das Bündner
Generalabonnement



Amt für Energie und Verkehr Graubünden
Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni

graubünden

Kampf gegen Naturgewalten und Unfälle



Schwerpunkt der «Bündner Kulturbahn 2017» bildet der Kampf der RhB gegen die Naturgewalten. Die Pioniere der damaligen «Landquart – Davos Bahn» hatten es bei Beginn alles andere als einfach. Im Winter sorgten gewaltige Schneemengen oder Lawinen und in der restlichen Jahreszeit Rüfenniedergänge oder zerstörerische Hochwasser öfters für längere Betriebsunterbrüche. Die ersten sechs Jahrzehnte beinhalten eher düstere Kapitel in der Geschichte der Bündner Staatsbahn.

8 – 27

Sicherheit bei der RhB



Seit über 125 Jahren hat die RhB Erfahrung im Umgang mit Naturgefahren und baute ein Risikomanagement auf, um der Herausforderung Natur und Gebirgsbahn gerecht zu werden. Rund 57 Kilometer Schutzwerke wie Mauern, Schutznetze oder Lawinerechen, welche grösstenteils gar nicht sichtbar sind, wurden zur Sicherung der Bahnlinien erstellt. Trotz den zahlreichen Schutzbauten werden noch heute exponierte Strecken durch Bahndienstmitarbeitende zu Fuss regelmässig überprüft.

40 – 41

Seit 1997 mit Dampf unterwegs



Dieses Jahr feiert ein weiterer Verein unseres Dachverbandes einen runden Geburtstag: die «Dampffreunde der RhB» engagieren sich während 40 Jahren für gepflegte Bahn- und Dampf- und wie es der Vereinsname verrät – jeweils mit fauchendem Dampf. Anlässlich einer dreitägigen Vereinsreise mit diversen historischen Sonderzügen wird dieses Jubiläum entsprechend gefeiert. Der Termin sowie weitere Angaben zur Reise sind in der «Agenda» (Seite 31) ersichtlich.

48 – 51

Das Wahrzeichen Graubündens



Der Landwasserviadukt der Rhätischen Bahn ist das wohl bekannteste Bauwerk Graubündens und ist Teil des UNESCO Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Mit dem Projekt «Landwasserviadukt – Wahrzeichen Graubündens» soll diese touristische Strahlkraft weiter ausgebaut werden: Die Inszenierung des Landwasserviaduktes schafft eine neu erlebbare Attraktion, die zum Leuchtturm für den gesamten Bündner Tourismus werden und mehr Gäste für den Kanton generieren soll.

58 – 61

Die Bündner Kulturbahn

- 7 Editorial des Präsidenten
- 8 Der Kampf gegen Naturgewalten und Unfälle
- 20 Interessant zu wissen
- 29 Eine stürmische Geburtstagsfeier

31 Agenda der «Bündner Kulturbahn»

- 33 Neue Einstellhalle in Samedan
- 36 Die Vakuumbremse der Rhätischen Bahn
- 38 Naturereignisse, Unfälle und Betriebsunterbrüche
- 40 Sicherheit wird bei der RhB GROSS geschrieben

42 Das Bahnmuseum Albula baut

43 Wechsausstellung «Bergbahnen der Schweiz»



44 Modellbahn im Ortsmuseum in Bergün



46 ModelRailroading is fun



48 Seit 1977 mit Dampf unterwegs



52 Alpine Classic Pullman Express – eine stilvolle Reise der Superlative

54 20 Jahre Verein pro Salonwagen RhB



58 Der Landwasserviadukt – das Wahrzeichen Graubündens



55 «Kunst in den Zügen»

57 Er funktioniert wieder... der Wasserkrän in Filisur



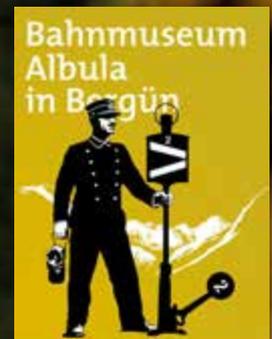
62 20 Jahre Club 1889: Schön war's!



«Bergbahnen der Schweiz»



Die neue Wechselausstellung im
Bahnmuseum Albula in Bergün
Infos und Öffnungszeiten unter: www.bahnmuseum-albula.ch



Verrückt! Khöga.

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

graubünden



Grund zur Freude!

Am Samstag, 28. April 2017, wird in Samedan ein weiterer Meilenstein in der wechselvollen Geschichte der RhB gesetzt: Die neue Einstellhalle für historische Fahrzeuge wird offiziell eingeweiht. Ein lang gehegter Wunsch geht für unsere Wagenbauer in Erfüllung. Fortan sind die mit viel Herzblut restaurierten historischen Fahrzeuge nicht mehr der Unbill von Wind und Wetter ausgesetzt. Die neue Einstellhalle ist ein Schmuckstück und alle freuen sich über das gelungene Bauwerk. Anlässlich der 13. Delegiertenversammlung von historic RhB wird das «schönste Wagendepot» der RhB in Betrieb genommen.

Ebenfalls mit Freude haben wir vom Vorstoss von Grossrat Stiffler im »Grossen Rat« des Kantons Graubünden vernommen. Rico Stiffler beauftragt die Regierung, im Leistungsauftrag der RhB auch die «Bündner Kulturbahn» zu integrieren bzw. für die Vermarktung entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich zum normalen «RhB-Tagesgeschäft» sollen zukünftig auch fahrplanmässige Erlebniszüge mit historischem Rollmaterial auf dem Streckennetz der RhB eingesetzt werden. Geplant wären zum Beispiel Nostalgiezüge von Davos nach Bergün – mit Einbezug des Bahnmuseums Albula in Bergün – oder von St. Moritz über den höchsten Punkt der RhB (Ospizio Bernina) bis zur Aussichtsterrasse nach Alp Grüm – oder von Chur in die Rheinschlucht bis zur ersten Stadt am Rhein (Ilanz) usw. Die RhB, deren Leistungsauftrag durch den Kanton definiert ist, sieht sich jedoch ausserstande, mehr Geld für den Betrieb solcher historischer Züge aufzuwenden. 61 Grossräte unterstützen den Auftrag zur Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel und sind auch der Meinung, dass ein regelmässiger Einsatz solcher Nostalgiezüge den touristischen Wert und die Attraktivität des touristischen Angebotes im ganzen Kanton bedeutend steigern würde. Diese wertvolle Unterstützung tut gut und wir sind überzeugt, mit diesen zusätzlichen Fahrten zahlreiche positive Impulse auszulösen.

Grosse Freude bereitete den zahlreichen Besuchern im vergangenen Herbst das Jubiläumsfest «20 Jahre Club 1889». Seit 1996 engagieren sich die Mitglieder des «Club 1889» für den Erhalt des «rollenden Erbes der RhB». Die Bilanz nach 20 Jahren darf sich sehen lassen. In unzähligen Fronstunden wurden 13 Fahrzeuge liebevoll restauriert und wieder betriebsstüchtig gemacht. Wenn das kein Grund zum Feiern ist. Am Jubiläumswochenende ging im wahrsten Sinne des Wortes die Bahn ab: 105 historische Erlebniszüge verkehrten zwischen Bergün – Pontresina – Ospizio Bernina und Samedan – S'chanf. Rund 2000 begeisterte Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, das herbstliche Engadin an Bord der «rollenden Kulturgüter» zu entdecken. In der «Schlusslaterne» (siehe Seite 64) lassen wir die verschiedenen «Paradezüge» nochmals Revue passieren.

Der neue Internet-Auftritt unseres Dachverbandes bereitet ebenfalls viel Freude und animiert unsere Besucher, die abwechslungsreiche und spannende Geschichte der «historischen RhB» besser zu verstehen und kennen zu lernen. In der neugeschaffenen Fotogalerie gibt es einen reichhaltigen Fundus an historischen Aufnahmen aus der Anfangszeit der damaligen «Landquart – Davos Bahn» bis in die 50-iger Jahre des letzten Jahrhunderts zu entdecken.

Schwerpunkt der diesjährigen Ausgabe der «Bündner Kulturbahn» bildet der Kampf der RhB gegen die Naturgewalten. Als Gebirgsbahn ist die RhB Naturgefahren stärker ausgesetzt als eine Bahn im Flachland. 30 Prozent des Streckennetzes befinden sich über 1'500 m ü.M. Besonders der Betrieb während 365 Tagen im Jahr bei Wind und Wetter fordert Personal und Material immer wieder aufs Neue. Die Pioniere der damaligen «Landquart – Davos Bahn», die Vorgängerin der heutigen RhB, hatten es bei Beginn alles andere als einfach. Im Winter sorgten gewaltige Schneemengen oder Lawinen und in der restlichen Jahreszeit Ruffenniedergänge oder zerstörerische Hochwasser öfters für längere Betriebsunterbrüche. Die ersten sechs Jahrzehnte beinhalten eher düstere Kapitel in der Geschichte der Bündner Staatsbahn. Inzwischen hat die RhB jedoch über 125 Jahre Erfahrung im Umgang mit Naturgefahren und ein ausgeprägtes Risikomanagement aufgebaut, um der Herausforderung Natur und Gebirgsbahn gerecht zu werden.

Claudio Lardi
Präsident historic RhB



Foto: Christoph Benz

Der Kampf gegen Naturgewalten und Unfälle

Von Geni Rohner

Um eine Eisenbahn im Gebirge zu realisieren, braucht es Persönlichkeiten und Macher mit Visionen, Pioniergeist, Mut, Ausdauer sowie das entsprechende Kapital. Ausgerechnet ein Holländer namens Willem Jan Holsboer nimmt diese Herausforderung an und realisiert trotz «fehlender Bahnerfahrung» Graubündens erste touristische Bahn von Landquart nach Davos.

Als Gebirgsbahn ist sie den Naturgefahren besonders ausgesetzt und es ist bewundernswert, dass sich die Verantwortlichen trotz den schwierigen Naturverhältnissen nie entmutigen lassen, laufend für die Sicherheit und Verbesserungen der Bahnstrecke zu sorgen. Was gibt es im Lauf der Jahre da nicht an Hochwasserkatastrophen, an Unterspülungen, Überschwemmungen, Verwüstungen, an Erdbebenproblemen oder, im Winter, an fatalen Lawenniedergängen. Man hat sich nicht von den Launen der Natur bezwingen und entmutigen lassen. Man hat wieder aufgebaut, Strecken korrigiert und Trassees verschönert.

Der Kampf gegen die Naturgewalten ist der eine Aspekt; der Bau und Betrieb einer Eisenbahn unter schwierigsten topographischen Bedingungen der andere. Es ist den Pionieren zu verdanken, dass in Graubünden innerhalb eines Vierteljahrhunderts ein attrak-

tives Schienennetz aufgezogen wird. Der Betrieb von schweren Zügen über möglichst steile Rampen sind damals hochgesteckte Vorgaben an die Industrie. Ende des 19. Jahrhunderts steckt die Lokomotiv-Industrie (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur SLM) noch in den Kinderschuhen und die Ingenieure und Konstrukteure betreten mit dem Bau von Lokomotiven für Gebirgsbahnen Neuland. Bei Beginn ist die Traktionsart noch mit Dampf vorgegeben, wechselt aber bereits nach 25 Jahren zur elektrischen Energie bzw. zu elektrischen Lokomotiven (Wechselstrom).

Die 1913 eröffnete Strecke Bever–Scuol wird als «Probestrecke» für den elektrischen Betrieb eingerichtet. Technische Pionierleistungen auch in diesem Bereich – der verkehrstechnische Fortschritt hält in Graubünden mit rasanten Schritten Einzug!

Die nachfolgenden Berichte veranschaulichen die leidvolle Geschichte der Rhätischen Bahn (RhB) im Kampf gegen die Naturgewalten. Gleichzeitig zeigt sie auf, wie schwierig der Umgang mit den «neuzeitlichen Lokomotiven», mit der neuen «Bahntechnik» und all ihren Tücken für alle Beteilig-



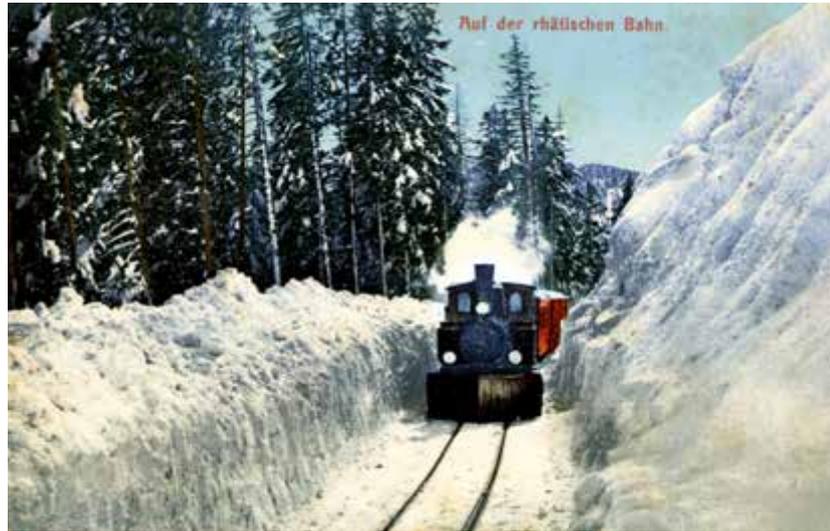
ten ist. Wir drehen das Rad der Zeit zurück an den Beginn der jungen RhB und berichten über Unglücke in Zusammenhang mit Naturereignissen oder durch menschliches Versagen.

Pionier im Winterbetrieb

Die damalige «Landquart–Davos–Bahn» (L-D Bahn, die Vorgängerin der heutigen RhB) ist 1890 die erste Meterspurbahn der Schweiz, die mit der Erstellung einer Bahnlinie nach Davos in eine hochgelegene Talschaft vorstösst. Auf Erfahrungswerte anderer Bergbahnen können die Betreiber nicht zurückgreifen; lediglich die bereits in Betrieb stehende Gotthardbahn (seit 1882) sowie die Pacific Railway (USA) liefern erste Erkenntnisse für einen geordneten Winterbetrieb. Für die grossen Schneeräumungsarbeiten beschafft die «L-D Bahn» einen roten Keilschneepflug (1), mehrheitlich aus Holz konstruiert, der erst nach zweimaligem Umbau einigermaßen zufriedenstellend arbeitet. Die beiden ersten Winter nach der Betriebseröffnung verlaufen denn auch ohne nennenswerte Störungen. Anfangs Februar 1892 aber ereignen sich Schneefälle wie sie seit 1817 nicht mehr eingetreten sind. In Klosters misst man am Bahnhof 240 cm Schnee, in Laret 263 cm und auf dem Kulminationspunkt der Prättigauer-Linie, dem 1625 m ü. M. liegenden Wolfgangpass, 255 cm. Am 7. Februar 1892 donnert erstmals die Drusatscha-Lawine auf die Bahnlinie und bedeckt das Trasse auf rund 100 m Länge mit Schnee und Geröll. Die Folge ist der erste längere Betriebsunterbruch von sieben Tagen zwischen Klosters–Davos.



Foto: Archiv RhB



Kolorierte Postkarte der noch jungen «Rhätischen Bahn» mit Dampfzug zwischen Davos Laret und Cavadürli.

Foto: Archiv RhB



Zwischenhalt G 4/5 mit der Dampfschneeschleuder R12 in Klosters Platz. Die Strecke Klosters – Davos gilt auf dem Stammnetz RhB als die schneereichste.

Sammlung Hugo Hürlimann



Schneepflug auf der Rät. Bahn.

Der Schneepflug 1 «Rothschild» wird in Davos Platz von der Malletlok Nr. 6 der LD-Bahn geschoben (Winter 1891/92).

Sammlung Hugo Hürlimann



Das Val Bever zählt zu den kältesten Tälern der Schweiz; Temperaturen von minus 30 °C sind hier keine Seltenheit. Mehrere Lawinenzüge bedrohen das Trasse der Albulabahn. Die RhB baut nach einiger Zeit nach der Eröffnung der Linie eine Schutzmauer gegen die berühmte Crastamora-Lawine. Unser Bild: Gelegenheit für eine Fotopause mit der Räummannschaft.



Schneeräumung mit Spurpflügen und Dampfschneeschleudern

Bis und mit 1909 erleidet der Bahnbetrieb – unterdessen mit der Namensänderung «Rhätische Bahn» – weder auf der Stammlinie noch auf den in der Zwischenzeit eröffneten neuen Strecken nennenswerte Störungen. Aus den Geschäftsberichten dieser Periode ist zu erwähnen, dass im Dezember 1897 ein zweiter Schneepflug in Betrieb genommen wird und im Hinblick auf die Eröffnung der Albulabahn zwei weitere folgen. 1906 führen längere Versuche mit Spurpflügen, die den Schnee zur Erhaltung der Adhäsion auf Schwellenlänge bis fast hinunter auf die Schienenbefestigungsmittel entfernen, zum Erfolg.

Die Schneeräumung mit Schneepflügen genügt, wenn bei grösseren Schneefällen genügend Hilfskräfte vor Ort eingesetzt werden; dies ist vor allem bei grösseren Stationen für die Nachträglichkeit und die Schneeabfuhr der Fall. Dank der Räumung haben viele Bauern während den Wintermonaten einen willkommenen Broterwerb.

Entlang der freien Bahnstrecken wird der Einsatz für die Helfer schwieriger. Bis zu einer Schneehöhe von 30 cm

genügen die Schneepflüge der Lokomotiven. Schneehöhen bis zu einem Meter drücken die grossen Keilpflüge auf beide Seiten; dadurch entstehen nach längeren Schneefällen gewaltige Bordwälle. Aus diesem Grund beschliesst

die RhB 1913, zwei Dampfschneeschleudern zu erwerben. Da damals im Winter genügend Lokomotiven zum Schieben der Schneesleudern zur Verfügung stehen, wählt die RhB eine Maschine ohne eigenen Antrieb.



Foto Mitte:
Der Dampfzug hat Klosters Platz verlassen und nimmt die 45 Promille-Rampe Richtung Cavadürli in Angriff.

Foto: Archiv RhB



«Fotopause» der Schneeräummannschaft vor der Rotary-Dampfschneeschleuder in Davos-Laret.

Foto: Sammlung Verkehrshaus Luzern
Fotograf A. Wegmann Weesen

Zwei Dampfschneeschleudern

Dadurch kann die volle Kesselleistung für das Schleuderrad genutzt werden, was auch eine wesentlich einfachere und leichtere Maschine erlaubt. Nach langen Versuchen gelingt ihre «energisches Verwendung mit gutem Erfolg» jedoch erst 1915. Die Dampfschneeschleudern sind sehr kosten- und personalintensiv im Einsatz. Nebst dem aufwändigen Maschinenunterhalt und dem Kohlenverbrauch sind für die Einsatzfahrten immer vier Personen für die Bedienung erforderlich; die Mannschaft besteht aus 1 Lokführer, 1 Bahnmeister, 1 Heizer und 1 Spurflugbediener.



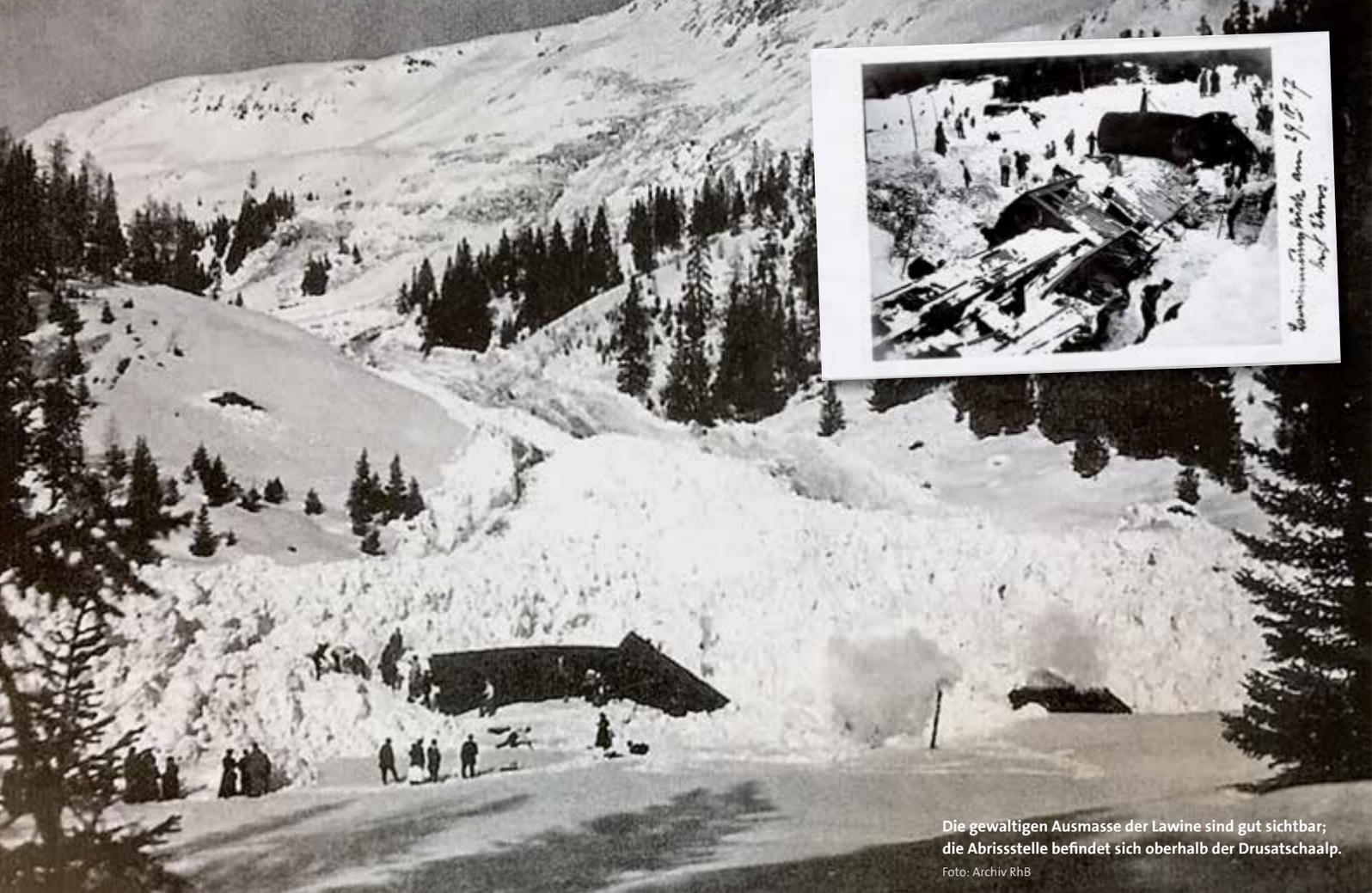
Rotary-Dampfschneeschleuder der RhB in Station Davos-Laret in Aktion.

Foto: Sammlung Verkehrshaus Luzern,
Fotograf A. Wegmann Weesen



Links:
Eine Dampfschneeschleuder räumt pro Stunde rund 8'500 Tonnen Schnee!

Foto: Archiv RhB



Die gewaltigen Ausmasse der Lawine sind gut sichtbar; die Abrissstelle befindet sich oberhalb der Drusatschaalp.

Foto: Archiv RhB

Vor 100 Jahren – das schwerste Unglück in der Geschichte der RhB

.....
Besonders schwer wird die RhB im Spätwinter 1917 betroffen. Nach den recht «ruhigen» Winter-Monaten Februar und März ereignen sich im April 1917 auf der Albula-Linie Lawinen in einem Umfange, wie man bis dahin glücklicherweise nicht kannte. Die zahlreichen Lawinen-niedergänge zwischen Muot – Preda verursachen grosse Schäden sowie mehrere längere Streckenunterbrüche auf der Albulalinie.
.....

Zur falschen Zeit am falschen Ort

Auch die Prättigauerlinie bleibt vor Lawinenniedergängen nicht verschont: Am Sonntagnachmittag, 29. April 1917 ereignet sich das bisher grösste Unglück der noch jungen RhB. Ein Dampfzug aus Chur kommend, hätte um 17 Uhr in Davos eintreffen sollen, wird kurz vor dem Ziel durch die gefürchtete Drusatscha-Lawine erfasst. Innert Sekundenbruchteilen zerstören die gewaltigen, bis zu 10 Meter hohen Schneemassen die

Bahnlinie auf einer Länge von 200 m. Der Lokführer und sein Heizer hören das dumpfe Grollen der herabstürzenden Schneemassen und beschleunigen den Zug, um dem drohenden Unheil zu entinnen. Leider erfolglos. Der Schneedruck der Lawinenspitze zerreisst beim hinteren Zugsteil die Bremsleitung und die Kupplung, worauf der ganze Zug – Dampflok und vier Wagen – durch die automatische Schnellbremsung zum Stillstand kommt. Die Lawine ist dem fahrenden Zug in die Flanke gefallen und hat ihn in zwei Teile getrennt. Die hinteren zwei Wagen werden im Schnee umgelegt und zugedeckt. Feuerwehr und internierte deutsche Soldaten der nahen Höhenklinik vermögen den Zug zwar innert fünf Stunden freizuschaukeln, doch für zehn Personen, neun Reisende und den Zugführer, kommt jede Hilfe zu spät. Am nächsten Tag schaukeln weitere Hilfskräfte, darunter auch Angehörige der Armee aus dem Engadin, den verschütteten Zug frei. Die

Räumungsarbeiten kommen relativ rasch voran, sodass die Aufnahme des durchgehenden Verkehrs am 1. Mai 1917 wieder möglich ist.



Obwohl ein gleichzeitiges Zusammenreffen von niedergehender Lawine und fahrendem Zug einem Sechser im Lotto gleichkommt, stellen die Verantwortlichen der RhB als Sofortmassnahme in sicherer Distanz zur Unglücksstelle eine aufwändige Sicherungsanlage auf.

Sicherungsanlage Drusatscha

Dieses tragische Ereignis hat Konsequenzen: Bis anhin verschüttet die berühmte Drusatscha-Lawine während den 28 Jahren dreimal die Bahngeleise. Zweimal hat man Glück bzw. man kommt mit dem Schrecken davon; es entsteht lediglich Sachschaden am Bahnkörper. Der dritte Lawinnenniedergang endet jedoch fatal. Um in Zukunft solche Tragödien zu vermeiden, erstellt die RhB bereits im folgenden Sommer eine Sicherungsanlage auf der Alp Drusatscha – Höhwald. Fortan befindet sich auf der Alp Drusatscha, etwa 600 m links der Bahn, ein Beobachtungsposten I und bei Km 44.783 rechts der Bahn, ein Wärterposten II. Die beiden Beobach-

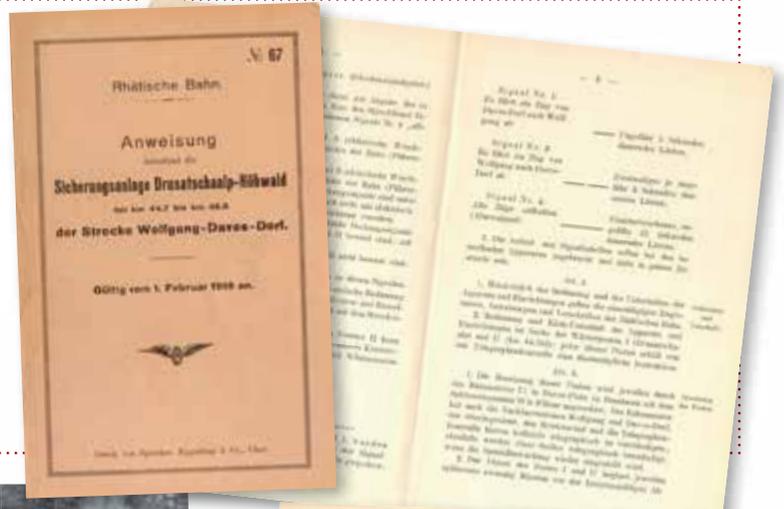
tungsposten sind unter sich mit einem Diensttelefon verbunden. In 12 Artikeln wird die genaue Handhabung bzw. das Vorgehen bei Lawinengefahr Schritt für Schritt aufgeführt. Die Besetzung dieser zwei Beobachtungsposten wird jeweils durch den Bahnmeister in Davos Platz nach Rücksprache mit dem Sektionsingenieur in Filisur angeordnet. Die entsprechende Anweisung Nr. 67 tritt ab 1. Februar 1918 in Kraft. Die Drusatschalawine, erreicht noch mehrere Winter die Bahngeleise, jedoch nie mehr in diesem Ausmass wie im 1917. So gerät diese Massnahme zusehends in Vergessenheit; 1947 verschwinden die Beobachtungsposten und 20 Jahre später werden auch die Wendesignale abgebrochen.

Seehorn-Galerie

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Drusatschalawine lauert eine weitere Gefahr: die Seehornlawine. Dieser Lawinenzug erreicht des Öfters auch den Bahnkörper, trifft glücklicherweise nie einen fahrenden Zug. Bei drohender Lawinengefahr kommt es immer wieder zu Streckensperrungen. Erst seit dem Winter 2008 sichert eine Galerie die Bahnlinie vor den gefährdeten Lawinnenniedergängen der Drusatscha vom Hörnli (2448 m ü.M.). Rückblickend auf die über 125-jährige Geschichte der RhB ist dieses schreckliche Ereignis vom 29. April 1917 der schwerste Unfall, der so viele Opfer forderte.

Der Posten II

- besitzt ein in den Stromkreis Klosters – Davos Platz eingeschaltetes Streckentelefon
- ein in den Stromkreis Wolfgang – Davos Dorf eingeschaltetes Streckenläutwerk
- einen Magnetinduktor (Glockensignalgeber) für Zwischenposten
- ein Deckungssignal A (elektrische Wendescheibe) bei Km 45.280 links der Bahn. Die elektrischen Deckungssignale sind unter sich nicht gekuppelt und nicht mit elektrisch-automatischer Rückstellvorrichtung versehen.
- zwei Stellhebelapparate zu diesen Signalen



Seit 2008 sichert eine Galerie den gefährdeten Streckenabschnitt.

Alle Fotos: Archiv RhB



Mitte:
Bis im Winter 1910/11 ist Bernina-Hospiz jeweils Endstation. Stolz stellen sich die Skifahrer vor den Triebwagen 13 dem Fotografen.
Foto: Sammlung Christoph Berger

Bernina – das Dach der RhB

Die Berninalinie führt auf den höchsten Punkt der RhB: Ospizio Bernina. Diese hochalpine Bahnstrecke ist ursprünglich nur als «Sommerbahn» geplant. Doch noch vor der Inbetriebnahme der durchgehenden Linie St. Moritz - Tirano werden Berechnungen für einen Ganzjahresbetrieb angestellt. Bereits ab Winter 1912/13 verkehren die Züge erstmals während 365 Tagen im Jahr. Die Berninabahn (BB) ist nach der Eröffnung im Jahre 1910 bis Ende 1941 eine eigene Bahngesellschaft mit Hauptsitz in Poschiavo. Am 1. Januar 1942 übernimmt die RhB die Leitung der BB und ein Jahr später erfolgt die endgültige Zusammenlegung beider Gesellschaften.

Die Berninalinie ist ursprünglich nicht für den Ganzjahresbetrieb konzipiert. Zu gross sind der Respekt vor der Natur und die Furcht vor den winterlichen Naturgewalten auf dieser Hochgebirgsstrecke. Die kühn angelegte offene Linienführung der BB hat jedoch nicht lange Bestand, denn bereits 1909, d.h. noch vor der Inbetriebnahme der durchgehenden Linie Tirano - St. Moritz, werden erste wirtschaftliche Überlegungen eines Ganzjahresbetriebes angestellt. Es zeigt sich, dass die Kosten für die Räumung und Wiederherstellung der im Winter nicht betriebenen Teilstrecke Ospizio Bernina - Poschiavo ausserordentlich hoch wären. Bei einem durchgehenden Betrieb erwartet man zudem eine markante Steigerung des Personen- und Güterverkehrs. Natürlich sind sich die Initianten bewusst, dass für den Winterbetrieb zusätzliche Aufwendungen anfallen. Der Betrieb einer Gebirgsbahn mit Strecken

über 2 200 Meter über Meer stellt vor allem während den Wintermonaten hohe Anforderungen an Personal und Material. Oberhalb der Baumgrenze, zwischen Bernina Suot - Alp Grüm, werden verschiedene Streckenkorrekturen notwendig. Ein tobender Schneesturm ist z. B. in der Lage, die Fahrbahn innert kürzester Zeit unpassierbar zu machen. Der nachträgliche Bau von zahlreichen Windschutz- und Lawingalerien ist unabdingbar. Dank den gemachten Erfahrungen der ersten Betriebsjahre werden die zu korrigierenden Bahntrassees wenn immer möglich in Windrichtung (Nord-Süd oder umgekehrt) erstellt.

Diese sind bei Schneeverwehungen um einiges einfacher frei zu halten. Und last but not least: Damit die Fahrbahnen auch effizient geräumt werden können, ist ein Park von einsatzfähigen Schneeräumungsfahrzeugen nötig.

Die ersten Erfahrungen einer Hochgebirgsbahn

Im Winter 1909/10 betreibt man die Strecke St. Moritz bis Bernina Hospiz ohne nennenswerte Probleme. Im Hinblick auf eine Streckenverlängerung bis Alp Grüm bestellt die BB bei der SLM in Winterthur eine erste Dampfschneeschleuder des Typs «Leslie» - die Gebrüder Leslie aus Paterson (New Jersey) entwickelten eine rotierende Schneeschleuder, die den Schnee ausschnitt und gleichzeitig auswarf. Im



Schwerstarbeit für Dutzende von Schneeschauflern im Winter 1909, noch vor der durchgehenden Inbetriebnahme der Strecke St. Moritz - Tirano.

Foto: A. Krenn Zürich



11372 Berninabahn und Station Bernina-Hospiz

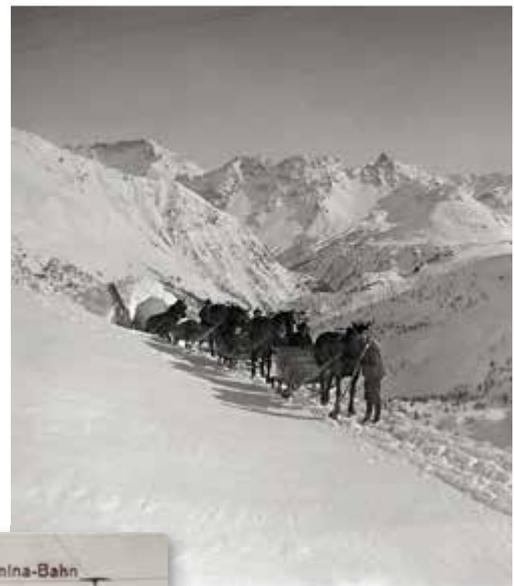
Gegensatz zu der im 1912 angeschafften Dampfschneesleuder der RhB sind die Dampfschneesleudern auf der Berninalinie selbstfahrend. Das Pflichtenheft für die BB-Dampfschneesleuder beinhaltet eine Maschine, die Räumungsarbeit auf der zum Teil in Steigungen von 70 Promille und Kurven von 45m Radius liegenden Bahn verrichten kann. Der Betrieb des Schneesleuderapparates erfordert eine Leistung von 500 – 600 PS. Hinzu kommt noch die Leistung von 300 – 400 PS, um das 64 Tonnen schwere im Volksmund benannte «Bernina Ungeheuer» gegen den Schnee zu stossen. Die Umsetzung dieser Vorgaben ist eine echte Herausforderung für die Ingenieure und Konstrukteure der SLM Winterthur.

Desgleichen sind die Bauingenieure der BB gefordert: Mit dem Entscheid, in Zu-

kunft auch Dampfschneesleudern einzusetzen, müssen sämtliche Brücken verstärkt, Wasserstationen errichtet und Drehscheiben gebaut werden; ganz speziell sind die zwei unterirdischen Drehscheiben in Bernina Suot und Bernina Ospizio. Im Dezember 1910 erfolgt die Lieferung der ersten Dampfschneesleuder (R 1051) an die BB. Zwei Jahre später wird der Winterbetrieb bis Alp Grüm aufrecht erhalten. Gleichzeitig wird auch vom Süden der Betrieb bis Cavaglia verlängert. Auf dem fehlenden Zwischenstück Cavaglia – Alp Grüm wird für die Beförderung von Personen, Post und Gütern ein Pferdeschlittenverkehr über das bereits erstellte Bahntrasse eingerichtet. Der milde Winter erfordert den Einsatz dieser Schlittentransporte nur an wenigen Tagen. 1913 ist erstmals der ganzjährige Bahnbetrieb ohne Einschränkungen durchge-

hend möglich. Im Januar 1913 wird die zweite Dampfschneesleuder (R 1052) in Betrieb genommen. Auch im folgenden Jahr verzeichnet man auf der Berninalinie keinen einzigen Unterbruch im Bahnverkehr.

Noch fährt der Zug entlang der Passstrasse und entlang dem Ausläufer des Piz Lagalb Richtung Bernina Suot.
Foto: Archiv RhB



Während zwei Wintern wird zwischen Alp Grüm – Cavaglia ein Bahnersatz mit Pferdeschlitten angeboten. Die Schlitten benützen bereits das «gesperrte» Bahntrasse!

Foto: Archiv RhB



Soeben ist der Triebwagen BCe4 5 von St. Moritz eingetroffen. Die Passagiere sind ausgestiegen und die ersten sind schon auf dem Pfad zur Passhöhe unterwegs. Der Schneeschaufler beobachtet die noblen Leute oder den Fotografen.

Foto: Verlag Engadin Press, Samaden (www.berninabahn.ch)

Zug steckt im Schnee fest. Im Bernina-Gebiet kann sich ein Wetterumsturz innert kürzester Zeit ereignen. Nach dem Schneesturm zeigt sich die Sonne wieder und die zwei Angestellten posieren vor dem Fotografen.

Foto: Archiv RhB



Kampf gegen den Schnee

Rekordschneemengen auf Ospizio Bernina

Nach schneearmen folgen erfahrungsgemäss auch schneereiche Winter! Im Winter 1915/1916 ist dies der Fall: die Wetter-Messstation auf Ospizio Bernina verzeichnet Rekordmengen von Schnee im ganzen Berninagebiet. Im Februar werden 360 cm und im März 520 cm gemessen. Zahlreiche Lawinen zwischen Surovas und Bernina Suot blockieren die Bahnlinie. Grosse Probleme bereitet den Betreibern die «Scala-Kurve», die zwar den Reisenden auf der Fahrt in den Süden einen ersten spektakulären Blick ins Val Poschiavo ermöglicht, durch die exponierte Lage den Winden voll ausgesetzt und regelmässig mit meterhohen Schneeverfrachtungen bedeckt ist. Dank den zahlreichen Angehörigen der Armee, die sich in der Gegend im Aktivdienst befinden, können die verschiedenen Streckenunterbrüche relativ rasch behoben werden.

Eine nicht alltägliche «Wäschehänge» während der Arbeit. Unter Aufsicht wird Block um Block das zugeschüttete Tunnelportal freigeschaufelt.

Foto: Archiv RhB



Die «schlimmsten Witterungsverhältnisse» seit Betriebsbeginn

Der Chronik kann man entnehmen: Die «schlimmsten Witterungsverhältnisse» werden vom 5. – 7. Februar 1934 registriert. Die gefürchteten Nordstürme verursachen bis zu fünf Meter hohe, steinhart geblasene Schneeverwehungen, die zur Einstellung des Betriebs zwischen Ospizio Bernina – Poschiavo zwingen. Anfangs März verkehren gar keine Züge zwischen Pontresina – Poschiavo. Zu allem Elend donnert am 22. März die berühmte «dicke Marianna Lawine» zu Tale und erfasst bei Berninahäuser einen Räumzug bestehend aus Spurpflug und zwei Triebwagen. Die beiden Angestellten auf dem Spurpflug erleiden den weissen Tod. Die Linie muss wiederum für sechs Tage geschlossen werden.

Galerien bieten Schutz

An zahlreichen exponierten Stellen werden Galerien gebaut. Diese bieten besten Schutz vor Schneeverwehungen. Erste Erfahrungswerte lieferte die South Pacific Railway in Amerika bereits Ende des 19. Jahrhunderts. Willem Holsboer plante für die Fortsetzung der «L-D Bahn» ab Davos über den Scaletta ins Engadin zahlreiche Galerien. Das Projekt der «Scalettabahn» wird jedoch nie realisiert (siehe Magazin Ausgabe 2015).

Tragisches Lawinenunglück Piz Lagalb

Am 16. März 1920 erfasst eine Lawine vom Piz Lagalb bei Km 18.720 den ersten Zug Richtung Süden. Dieser besteht aus der Dampfschneeschleuder, den Motorwagen 1 und 23 und dem Postwagen. Die Lawine reisst die Schneeschleuder und den ersten Triebwagen mit, während der zweite Triebwagen vom Druck der Schneemassen umstürzt. Die Mannschaft der Schneeschleuder erleidet tödliche Verbrennung durch den ausströmenden Heissdampf. Hierbei verlieren acht pflichtgetreue Angestellte ihr Leben. Die Bergungsarbeiten gestalten sich schwierig und ziehen sich über mehrere Tage hin. Ein Gedenkstein an der Unglücksstelle erinnert noch heute an dieses schreckliche Ereignis.

Der gefürchtete «Piz Lagalb Hang» macht den Bahnbetreibern noch viele Winter Sorgen. Das Bahntrasse folgt ab Berninahäuser der Kantonsstrasse bis zum Ende der Rampe beim Lej Nair. Erst 13 Jahre später wird die Verlegung der Bahnlinie vom gefährdeten Hang in die lawinensichere Talsohle bei Alp Bondo in Angriff genommen. Diese Streckenkorrektur ist nur Dank der finanziellen Unterstützung von Bund und Kanton möglich. Als Gegenleistung muss die BB die konzessionsgemässe Verpflichtung eines durchgehenden Winterbetriebes eingehen.



Nach dem schrecklichen Unglück dauert es 13 Jahre, bis die Streckenkorrektur in die lawinensichere Talsohle bei Alp Bondo in Angriff genommen wird. Unser Bild zeigt die Montage der bekannten «Wildwestbrücke».

Foto: Archiv RhB



Foto: Archiv RhB

Lawine blockiert Strecke im Oberengadin

Ausgerechnet in der Weihnachtswoche, am 28. Dezember 1923, geht zwischen Madulain – Zuoz (Km 103.060 – 103.280) eine Lawine nieder und blockiert die Engadiner Linie während einigen Stunden. Ein Zug mit zahlreichen Reisenden befindet sich unterwegs und fährt in den Lawinenkegel. Glücklicherweise gibt es keine Verletzte. Das mühsame Umsteigen der Reisenden kann die RhB jedoch nicht abnehmen (siehe Bild).

Schneestürme auch im Mai

Mit Schneestürmen muss man auch im Frühling rechnen! Ein Kuriosum ist vom 20. Mai 1928 zu melden: Heftige Schneestürme zwischen Bernina Suot – Alp Grüm erfordern den Einsatz beider Dampfschneeschleudern, um die Strecke offen zu halten! Auch heute kann es vorkommen, dass ein Reisender während der Fahrt mit dem Bernina Express von Chur nach Tirano drei Jahreszeiten erleben kann: In Chur erfolgt die Abfahrt bei frühlingshaften Temperaturen, auf Ospizio Bernina kehrt nochmals der eisige Winter zurück und bei der Ankunft in Tirano herrschen bereits fröhsommerliche Temperaturen!

Minenwerfer erfolgreich im Einsatz

Im Jahre 1934 stellte die eidg. Militärverwaltung der Berninabahn auf deren Wunsch für Versuche je ein Gebirgsgeschütz, einenminenwerfer und eine Infanteriekanone zur Verfügung. Während letztgenannte für diesen Zweck sofort ausschied, zeigten sowohl Gebirgsgeschütz als auch Minenwerfer sehr gute Wirkungen. Da die Bedienung einfacher und die Munition billiger ist als beim Gebirgsgeschütz, entschloss man sich zur Weiterführung der Versuche mit den

Minenwerfern, mit denen es inzwischen recht oft gelungen ist, Schneerutsche und Lawinen auszulösen. Die Hänge wurden jeweils von der gefährlichen Schneelast dann befreit, wenn sich keine Züge usw. im Gefahrenbereich befanden. Es wird dadurch erreicht, dass sich auch bei schwerstem Schneewetter keine allzu grossen Schneemassen ansammeln können, die nach irgendwelcher Selbstauflösung mit ungeheurer Gewalt und alles zerstörend niedergehen würden. Es muss vor allem darnach getrachtet werden, die natürlichen Abrissstellen der Lawinen gut zu treffen. Die Geschoss-Granaten sollen eine möglichst feine Momentan-Zündung besitzen. Sobald die Granate zu tief in den Schnee eindringt, ertrinkt sie wirkungslos im weissen Material. Durch die Explosion an der Oberfläche oder spätestens in der obersten Schneeschicht muss eine möglichst grosse Schneemenge in Bewegung gebracht werden. Der Reibungskoeffizient der Ruhe wird in den der Bewegung übergeführt, der kleiner ist als die Reibungszahl der Ruhe und eventuell unter dem Gefahr-Koeffizienten des Hanges liegt.

Streckenverlegung Scala-Kurve

Die wohl aussichtsreichste S-Schleife in der Scala, unterhalb der südlichen Mauer des Lago Bianco, erweist sich für den Winterbetrieb als ungünstig, da sie grossen Schneeverfrachtungen ausgesetzt ist. 1924 entsteht deshalb von km 24.700 – 25.216 eine direkte, 216m kürzere Linienführung, die das ursprüngliche Gleis im unteren Teil auf einer Brücke überquert. Die alte Linienführung bleibt bis 1941 betriebstüchtig und ermöglicht im Sommer Verlegungen von Zugskreuzungen.



Hier auf Ospizio Bernina demonstrieren zwei Angestellte der Berninabahn die Handhabung des Minenwerfers.

Eine Person beobachtet mit dem Feldstecher das Zielgebiet, die andere richtet entsprechend den Angaben den Abschusswinkel ein und manipuliert die Sprenggranate.

Foto: Archiv RhB



Umsteigen auf offener Strecke bei Zuoz.

Foto: Archiv RhB

Für Filmaufnahmen wird der Dienstzug mit der Dampfschneeschleuder in der Scala-Kurve bereitgestellt.

Foto: Archiv RhB



Während 17 Jahren ist diese Weiche zur Scala-Kurve betriebstüchtig und wird im Frühjahr jeweils freigelegt.

Foto: Archiv RhB

Erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen

Bereits nach den ersten Betriebsjahren wird eine Vorschrift über «Verhaltensmassnahmen bei Unfällen» erstellt. Die schlimmsten Ereignisse in der langjährigen Geschichte der RhB verzeichnet man zwischen den 1910er- bis 1930er-Jahren. Das schwerste Unglück ereignet sich mit dem Lawinenniedergang bei Drusatsch (Davos) im April 1917.

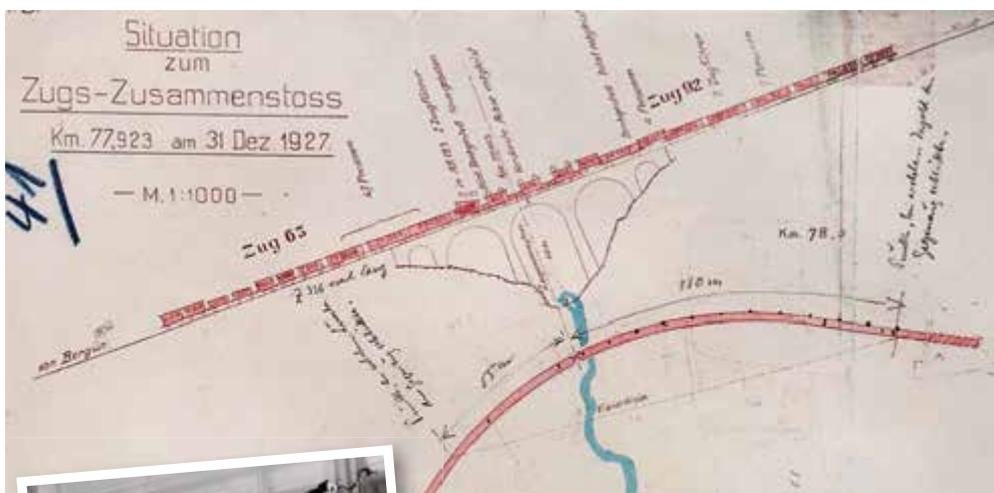
Schon 1903 verteilt die Direktion der RhB eine kleine Broschüre über Verhaltensmassnahmen bei Unfällen. In den Allgemeinen Vorbemerkungen wird in der Einleitung kein hastiges Eingreifen, sondern ruhiges Überlegen und Handeln empfohlen. Wenn die moralische und dienstliche Pflicht ruft, dann gilt der Grundsatz: nur nicht schaden! In-

teressant, dass alle Anweisungen in der «Du-Form» formuliert sind. Auf allen Stationen sowie in den 46 Gepäckwagen stehen Verbandskisten und Tragbahren für die erste Hilfe zur Verfügung. Mit der Aufnahme des elektrischen Probebetriebs auf der Strecke Bevers – Schuls im Juli 1913 entstehen neue, unbekannte Gefahren für das Bahnpersonal und die Reisenden. Im Gegensatz zum bereits erprobten Dampfbetrieb (seit 1889) betritt man mit dem Betrieb einer elektrischen Vollbahn Neuland. Die Anweisungen werden deshalb entsprechend angepasst; der Anhang vom 12. August 1914 erhält den Zusatz «Hilfeleistung bei durch elektrischen Strom verursachten Unfällen». Den ersten tödlichen Elektrizitätsunfall verzeichnet man beim unteren Portal des Solis-



tunnel 1919 – Monteur berührt die 11'000 Volt-Fahrleitung (siehe Zusammenstellung Seiten 38/39).

1 Frontalzusammenstoss von zwei Zügen auf dem Val-Tisch-Viadukt



zu 1 Auf dem Situationsplan ist der Val Tisch-Viadukt in seiner Kurve von 120 Metern abgebildet. Oben sind die beiden Züge, die zusammengestossen sind, dargestellt.

zu 1 Die Unfallstelle von der unteren Seite her gesehen. Der AB 123 ist hier besser sichtbar. Auf der oberen Seite der Brücke steht eine weitere C'C mit dem Samedner Hilfswagen X4 9001.

Foto und Skizze: Archiv RhB

zu 1 Die vom Zusammenstoss stark beschädigte Lokomotive Ge 6/6 407 in der Hauptwerkstätte Landquart zur Reparatur. Die Lok ist am 28. Januar 1928 wieder betriebsbereit; gerade rechtzeitig auf die bevorstehende Winterolympiade vom 11. – 19. Februar



Foto: Slg. Renato Megotti

1928. Am letzten Tag des Jahres, am 31. Dezember 1927 ereignet sich auf der Albulalinie ein Frontalzusammenstoss von zwei Zügen: Der Regionalzug Nr. 63 von Bergün kommend stösst auf dem Val-Tisch-Viadukt auf den Schnellzug Nr. 92 (St. Moritz – Chur). Wegen einer Verspätung des Schnellzuges ist die



Kreuzung nach Muot verlegt worden. Der Schnellzug hätte dort auf den Regionalzug warten müssen, setzt seine Reise aber fort und so kommt es zum Unglück mitten auf dem Viadukt. Der Zugführer wird dabei schwer verletzt, während die Reisenden mit Schürfunken und Prellungen davonkommen.

Beim Rollmaterial sieht es allerdings anders aus. Die beiden Krokodillokomotiven Nr. 405 und 407 des Schnellzuges sowie die Krokodillok Nr. 406 des Regionalzuges werden stark beschädigt. Ebenfalls vier Personenwagen und zwei Gepäckwagen werden in Mitleidenschaft gezogen.



2 Unfall unterhalb Stugl/Stuls

Am 3. August 1931 wird Zug 51 bei Km 68.200 unterhalb der Station Stugl/Stuls von einem Felssturz erfasst. Die Lokomotive und ein Gepäckwagen stürzen bis auf den Talboden, wobei der Lokomotivführer den Tod findet. Der zweite Gepäckwagen bleibt an den Geleisen hängen. Im Gepäckwagen wird die Draisine des Streckenwärters bergwärts zurückgeführt. Kurz zuvor hat der Streckenwärter die Strecke kontrolliert und nichts Verdächtiges entdeckt. Die Linie bleibt während zwei Tagen gesperrt. Einige Tage später geht am selben Ort erneut ein Bergrutsch auf die Geleise nieder. Glücklicherweise kann noch rechtzeitig Alarm ausgelöst und die Züge in den benachbarten Stationen angehalten werden.

Die Bergung der tief im Tal liegenden Lokomotive Ge 6/6 411 und einer der beiden Gepäckwagen gestaltet sich schwierig und dauert mehrere Wochen.



zu 2 Ein Felsbrocken auf dem Gleis bringt die Ge 6/6 411 zum Entgleisen; dabei reisst sie auch den Gepäckwagen mit sich.

Foto: Archiv RhB

zu 3 Die Unglücksmaschine Ge 4/6 391 im Bett des Inn: Am Abend des 19. März 1937 entgleist die Lokomotive zwischen Zernez und Susch auf einer vereisten Schneeschicht und stürzt in den Fluss. Auf dem Bild ist oben das Bahntrasse gut sichtbar; unterhalb befindet sich die Strasse.

Foto: Archiv RhB



3 Schneerutsch lenkt Lok in den Inn

Am 19. März 1937 verlässt der Abendzug Nr. 261 den Bahnhof Samedan Richtung Scuol-Tarasp. Wegen der starken Schneeverwehungen verlangt der Lokführer beim Depotchef in Samedan eine stärkere Lok: Die Ge 4/6 Nr. 391 wird an die Spitze des Zuges gestellt.

Trotz des immer stärker werdenden Schneesturms verlässt der Zug Zernez pünktlich. Plötzlich, am westlichen Portal des Sassellatunnels, kollidiert die Lok mit einer vereisten Schneemasse und wird aus den Schienen gehoben. Sich mehrere Male überschlagend stürzt die Lok in die eiskalten Fluten des Inns. Wie durch ein Wunder werden die nachfolgenden Personenwagen von der Lok getrennt und bleiben auf dem Gleis stehen. Die Reisenden kommen mit dem Schrecken davon; der Lokführer kann nur noch tot geborgen werden.

Die Bergung der Lokomotive mittels Seilwinden auf einer speziell gebauten Holzbrücke erfolgt erst nach der Schneeschmelze im April.

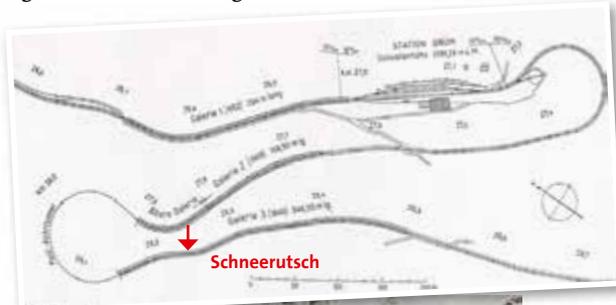


zu 3 Die Bergung der Lokomotive ist eine logistische Herausforderung. Es gilt, 55 Tonnen wieder auf das Bahntrasse zu hieven.

Foto: Archiv RhB

4 Das Drama von Alp Grüm

In der Sturmnacht vom 28. Feb./1. März 1937 ereignet sich ein schreckliches Lawinenunglück am Palühang, dem ein Techniker und zwei Linienarbeiter in treuer Pflichterfüllung zum Opfer fallen. Ein vollbesetzter Zug, bestehend aus zwei Triebwagen und einem Schneepflug, verlässt die Station Alp Grüm in Richtung Poschiavo. Der Zug löst in der zweiten Lage der Linienentwicklung von Alp Grüm einen Schneerutsch aus, der die erste Lage darunter verschüttet. In diesem Schneerutsch – nur wenige Meter vom Palü-Tunnel – bleibt dann der Zug stecken. Bei der versuchten Rückfahrt zur Station Alp Grüm erleidet ein Triebwagen einen Kabelbrand und blockiert den ganzen Zug. Die zufällig auf Alp Grüm stationierte Dampfschneeschleuder fährt zum stecken gebliebenen Triebwagen und holt die



zwei Triebwagen mit allen Fahrgästen zurück nach Alp Grüm. Beim nächsten Versuch, auch noch den Schneepflug zu holen, wird der Konvoi durch ein neues Schneebrett eingeschlossen. Inzwischen setzt der berühmte Nordwind ein; ein plötzlicher Wetterumsturz mit Sturm und massivem Temperaturrückgang ist die Folge – innert wenigen Minuten fallen die Temperaturen von -5 auf -25 Grad Celsius! Die Mannschaft des Konvois versucht, zu Fuss die nahe Station Alp Grüm zu erreichen. Dabei werden fünf Mitarbeiter von einer Lawine erfasst; vier von ihnen werden ins Tal hinunter gerissen. Der fünfte Mann kann sich retten und schafft es zurück nach Alp Grüm. Als gegen zwei Uhr nachts der Wind nachlässt, entdeckt die aufgebotene Rettungskolonnie die vier Verschütteten. Nur einer von ihnen hat überlebt.

Interessant zu wissen

Gewicht von Neuschnee

Neuschnee, der bei etwa null Grad Celsius fällt, hat eine Dichte von ca. 100 kg pro m³. Ein Wasserwert von einem Millimeter oder einem Liter Regen pro m² ergibt damit eine Schneemenge von etwa einem Zentimeter. Bei sehr tiefen Temperaturen kann derselbe Wasserwert einer Neuschneemenge von ungefähr drei Zentimetern entsprechen.

Lawine

Eine Lawine ist eine grössere Schneemenge, die an einem Hang schlagartig in Bewegung gerät und sich mit hoher Geschwindigkeit talabwärts bewegt.

Fliesslawinen

Die Schneemassen fliessen (oder gleiten) dem Boden entlang. Meist folgen sie Geländevertiefungen. Fliesslawinen sind bis zu 300'000 Tonnen schwer und bis zu 150 Stundenkilometer schnell. In Bodennähe können sie mit einem Druck von mehr als 100 Tonnen pro Quadratmeter wirken.

Staublawinen

Wo eine Lawine in sehr steilen Hängen unterwegs ist, oder wo sie über steile Felswände niedergeht, wird sie so schnell, dass eine Staublawine entsteht: ein bis zu 100 Meter mächtiges Gemisch aus Schnee und Luft. Staublawinen können mehr als 200 Stundenkilometer schnell sein und in Bodennähe mit einem Druck von mehr als 10 Tonnen pro Quadratmeter wirken.

Rüfen

Eine Rutschung entsteht, wenn ein mässig bis steil geneigter Hang im Untergrund den Zusammenhalt verliert und



Rüfennieder-
gang auf der
Arosalinie

Foto: Sammlung
Renato Mengotti



Lawinen-
niedergang im
Val Bever

Foto: Archiv RhBi

sich – von der Schwerkraft gezogen – kriechend, rutschend oder gleitend talabwärts bewegt. Es gibt Rutschungen, die innerhalb von wenigen Minuten ablaufen. Sie setzen plötzlich ein, bewegen sich relativ rasch talabwärts, und kommen ebenso rasch wieder zum Stillstand.

Es gibt aber auch Rutschungen, die sich Jahre, Jahrzehnte lang relativ gleichmässig bewegen, ohne wirklich zum Stillstand zu kommen – insbesondere tiefgründige Rutschungen. Bei Rutschungen spielt Wasser eine wichtige Rolle. Es verringert den inneren Zusammenhalt des Untergrundes, erhöht sein Gewicht und verbessert seine Bewegungsfähigkeit (vor allem entlang Rutschflächen). Rutschungen entstehen in vielen Fällen dann, wenn starke Niederschläge lockeren, unbewaldeten Untergrund mit Wasser durchtränken. Manch-

mal löst auch der Mensch Rutschungen aus – zum Beispiel dann, wenn er Wald rodet oder eine Strasse in den Hang baut. Auch ein stärkeres Erdbeben kann Rutschungen auslösen.

Hochwasser

In steilerem Gelände verwandeln sich zahme Bäche und Flüsse in Wildbäche, wenn sie Hochwasser führen. Wenn sie plötzlich und mit hoher Geschwindigkeit aus ihrem Bachbett ausbrechen, reißen sie viel Schutt und Geröll mit. Ganz kritisch wird es, wenn sich einzelne Baumstämme in einem Engnis verkeilen, dieses verstopfen und den Bach stauen. Gelingt es diesem, diese «Mauer» zu durchbrechen, kann es unterhalb des Engnisses zu verheerenden Überschwemmungen kommen. Auf den überfluteten Flächen entstehen Ablagerungen von Schlamm, Geschiebe und Schwemmh Holz.

schutz filisur
Gartenbau Landschaftsbau

Schutz Filisur
Gartenbau Landschaftsbau AG
Dorfstrasse 1
CH-7477 Filisur

T 081 410 40 90
www.schutzfilisur.ch

alpingehärtet
in Höhenlagen gewachsen.

Alpin Gartencenter
Gartenfest am Muttertag-Sonntag

Quedra 1, CH-7477 Filisur
Tel. 081 410 40 70
Online-Shop: www.schutzfilisur.ch

schutz filisur
Alpin Gartencenter



Der Räumerzug mit der «Erfindung» aus Poschiavo erreicht Alp Grüm. Die nachfolgende Schleuder wirft den Schnee aus den Geleisen. Die Galerien zur Sicherung des Palühanges werden erst 1949 und 1952 erstellt.

Alle Fotos: Archiv RhB.

Dienstfahrzeuge für die Schneeräumung

«Schneeräumer» – Erfindung aus dem Val Poschiavo

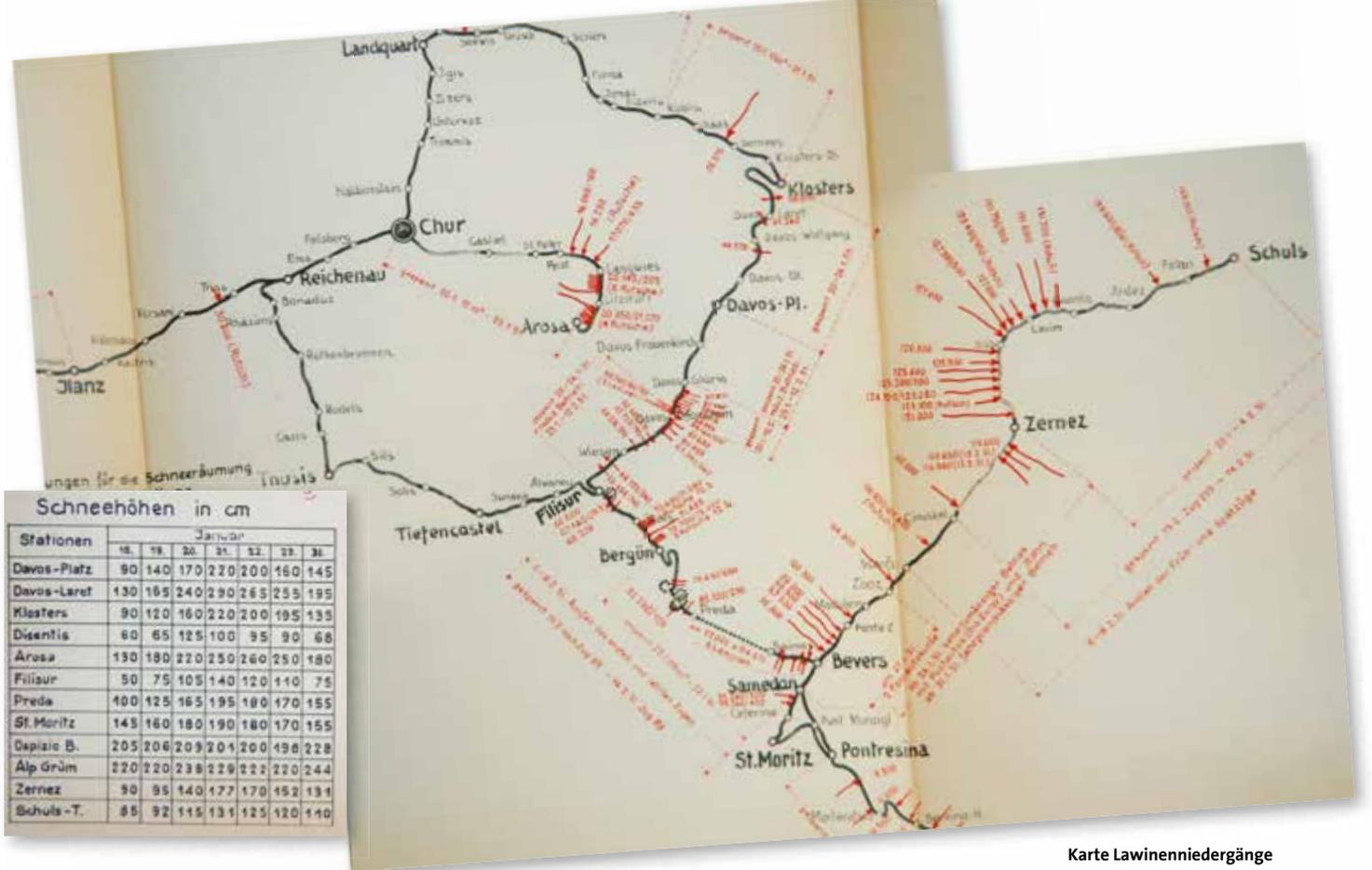
Im Jahre 1936 realisieren Konstrukteure in der Werkstätte Poschiavo einen speziellen «Schneeräumer», der die in ihn gesetzten Erwartungen gar übertrifft, besonders seit das erweiterte Lichtraumprofil der Strecke auf 6 m Breite gestattet. Auf dem obenstehenden Bild ist der Arbeitsvorgang gut zu erkennen: Der Räumer verbreitert die Gasse und führt den Schnee für die nachfolgende Schleuder in die Mitte des Bahntrassees. Die Entwicklung bei den Schneeräumfahrzeugen ist nicht stehen geblieben. Interessant ist der Vergleich mit der heutigen auf der Berninalinie im Betrieb stehenden Schneeschleuder Xrot mt 95403: Die zwei Antriebsmotoren haben eine Leistung von total 1'196 PS, Dienstgewicht 28'181 kg und eine Räumleistung von ca. 8'500 t/h.



Ein imposanter Park an Dienstfahrzeugen steht für die Schneeräumung zur Verfügung. Ende der 1940er-Jahre und nach der Fusion der BB-, Misoxer- und Aroserbahn ist der RhB-Materialpark für die Schneeräumung auf folgende Fahrzeuge angewachsen:

- 7 Schneepflüge, verstellbar auf Räumungsbreiten von 2.80 – 3.80 m; stationiert in Landquart, Davos, Arosa, Disentis, Samedan, Pontresina und Poschiavo
- 4 Dampfschneeschleudern, die bis 3.70 m breit öffnen; stationiert in Davos, Samedan, Pontresina und Poschiavo
- 1 elektrische Zwillingsschleuder (Eigenbau der BB in Poschiavo), stationiert in Pontresina
- 8 Spurpflüge, davon ist je einer in Davos, Landquart und Reichenau stationiert; zwei stehen in Samedan und drei sind für die Berninastrecke bestimmt
- 1 Räumer für die Strecke Poschiavo – Pontresina
- 3 Klein-Schneeschleudern





Karte Lawinnenniedergänge

Der Lawinenwinter 1951

Am 3. Januar 1951 löst sich bei Alp Grüm eine Staublawine und reisst den Bahndienst-Motorwagen Nr. 9 und den Schneeflug über die beiden neuen Galerien hinaus rund 150 m in die Tiefe, wo er zerschellt. Die drei Angestellten, die sich im Fahrzeug befinden, kommen mit dem Schrecken davon. Bahnmeister Kerle, der die Winteröffnung des Passes seit dem 1. April 1918 leitet, befindet sich im Augenblick des Niedergehens der Lawine vor dem Motorwagen im Geleise. Er wird mitgerissen und fällt dem weissen Tod, dem er so manches Mal getrotzt hat, zum Opfer. Die Bergung der Fahrzeuge erfolgt erst im Frühling. Noch im gleichen Jahr beginnen die Arbeiten für die Schneegalerie in der obersten Gleisebene.

Die starken Schneefälle Mitte Januar 1951 verheissen nichts Gutes; allgemein kommt das Gefühl auf, dass man schweren Tagen entgegenght. Am 19. Januar 1951 betragen die Schneehöhen wiederum Rekordwerte: Klosters 160 cm, Arosa 220 cm, Davos Laret 240 cm, Davos Platz 170 cm, Preda 165 cm, Samedan 180 cm, ZerneZ 140 cm. Weitere Schneefälle sind in der Nacht 19./20. Januar angesagt. Der leichte, trockene Schnee löst in den frühen Morgenstunden im ganzen Kanton unzählige

Staublawinen aus. Am Hauptsitz der RhB in Chur trifft den ganzen Vormittag eine Hiobsbotschaft nach der anderen ein.

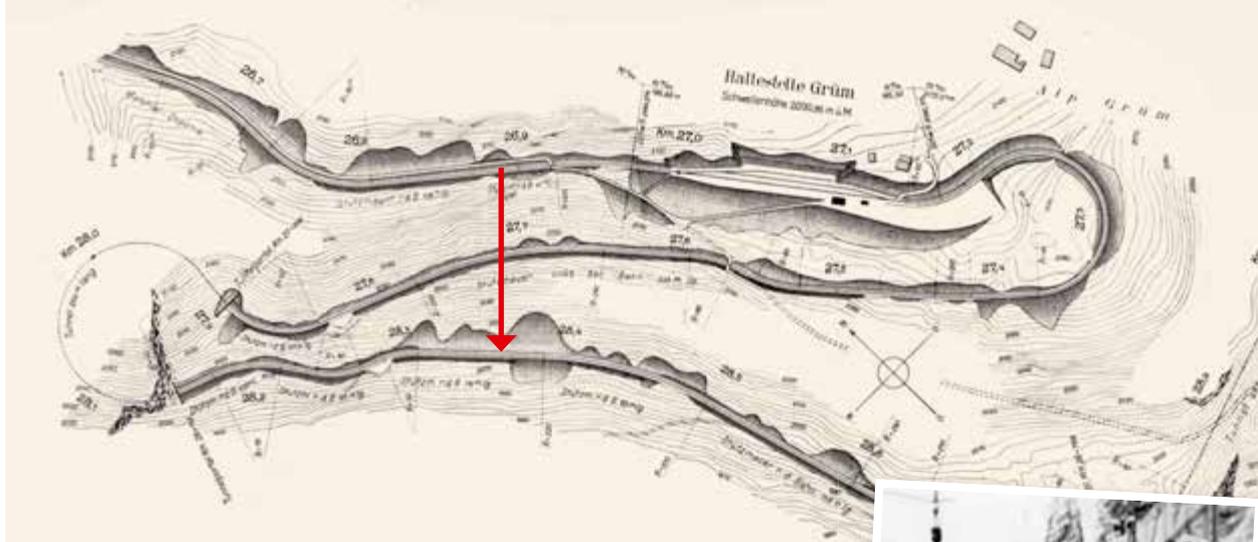
Drama in Davos-Monstein

Eine schwere Lawine zerstört am Samstagmorgen um 08h45 das hölzerne Stationsgebäude von Davos Monstein sowie die Geleise auf 390m Länge bis 9m hoch bedeckend. Der Stationshalter und sein Stellvertreter halten sich im Büro auf und finden den weissen Tod, während die Angehörigen Bärtschs im oberen Stockwerk, Frau und zwei Töchter, zum Teil schwer verletzt werden. Erste Hilfe kommt vom Dorf Monstein durch den Gemeindepräsidenten Christian Meisser mit Helfern und die Frau des Dorfpfarrers, die Ärztin ist. Erst am Mittwoch, 24. Januar 1951 stösst die Bahn mit der Dampfschneesleuder und Pflug von Wiesen bis Davos Monstein vor. Von Davos her dauert es noch bis zum 2. Februar 1951 bis die Station Monstein erreicht werden kann. In der Zwischenzeit verhärtet sich der Lawinenschnee derart, dass die Bahnangestellten allein bei der Räumung kaum mehr vorwärts kommen. Sappeur- und Flabdetachmente des Militärs kommen zur Hilfe, die den «betonharten Schnee» mittels

Sprengungen lockern. Erst am 9. Februar 1951 gelingt die Durchörterung dieser Grosslawine. Für eine Fahrerinne müssen 5'200 m³ Schnee wegtransportiert werden. Der Bahnbetrieb wird am 12. Februar 1951, gut 3 Wochen nach dem Lawinenabgang, wieder aufgenommen. Seit diesem Ereignis steht in Davos Monstein nur noch das damals verschont gebliebene Wärterhaus.

Auch die Arosabahn ist betroffen

Auf der Arosalinie bleibt der Zug von Chur kommend 1.7 km vor Langwies beim unteren Portal des Mattentunnels in einem Schneerutsch stecken. Sektionsingenieur Moor, der sich zufälligerweise im blockierten Zug befindet, kann unter Mithilfe des Zugspersonals und einiger Reisenden denselben noch am Samstag frei schaufeln und in den Tunnel vorfahren lassen. Die Reisenden mit gutem Schuhwerk werden trotz der Rutschgefahr in kleinen Gruppen zu Fuss nach Langwies begleitet. Die übrigen verbringen die Nacht vom Samstag/Sonntag im Motorwagen, der mit Unterbrüchen geheizt werden kann. Skipatrouillen bringen den eingeschlossenen 60 Passagieren abends und morgens warme Verpflegung. Am Sonntagmorgen legen sie dann den Weg zu Fuss nach Lanwies zurück.



Am steilen Palühäng bei Alp Grüm, der von der Bahn dreimal durchfahren wird, sind zur Sicherung die zwei unteren Gleisebenen 1949 mit Galeriebauten gesichert. Der Dienstzug vom 3. Januar 1951 wird auf der oberen Ebene durch eine Staublawine erfasst und 150 m in die Tiefe gerissen. Nach diesem Unglück wird bereits im Sommer 1951 mit dem Bau der obersten Galerie begonnen.

Karte: Archiv RhB

221 km des Bahnnetzes gesperrt

Am erwähnten Wochenende sind 56 % des Gesamtnetzes bzw. 221 km gesperrt. Eine so weitgehende Lahmlegung des Betriebes durch Naturereignisse hat die RhB noch nie erlebt. Weit über hundert Lawinen und grössere Rutsche haben die Geleise erreicht. Dabei zeichnen sich deutlich zwei Schwerpunkte ab: der eine auf den «Unterschnitt» mit der Station Davos Monstein, der andere im Unterengadin auf der Strecke Zernez – Guarda. Auf der letzteren allein liegen 30 Lawinen und Rutsche auf den Geleisen; die grösste Lawine liegt unterhalb Sassella und erreicht Ausmasse von 7 m Höhe.

Krisensitzung in Chur

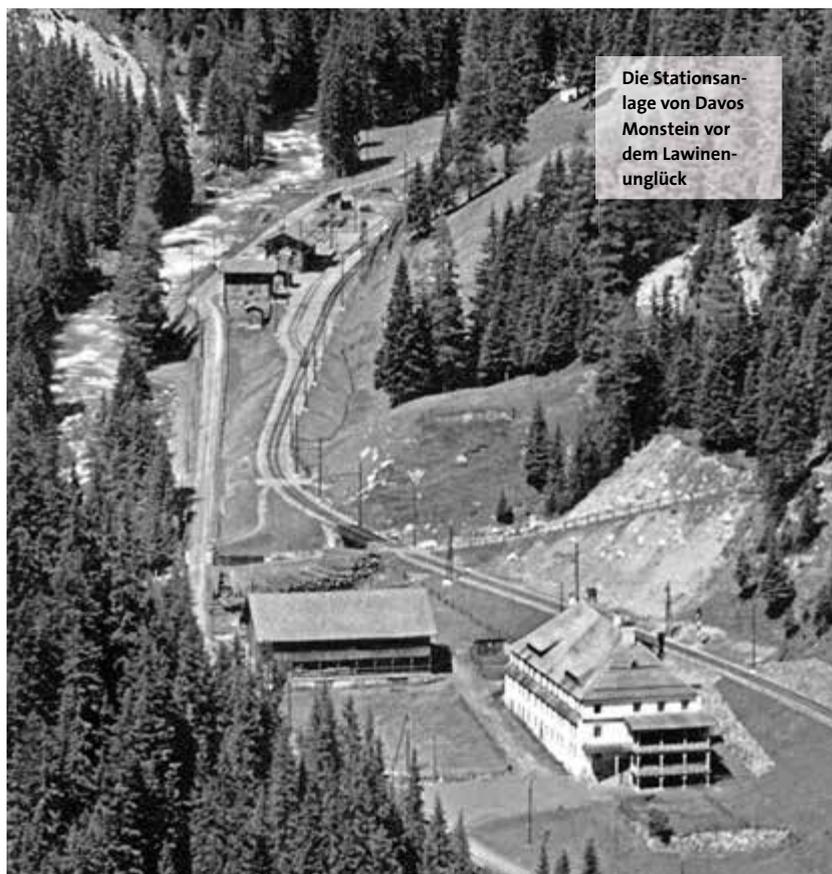
Am Montagmittag, 22. Januar 1951 findet eine Krisensitzung auf der Direktion der RhB statt. Unter der Leitung des «Kleinen Rates» nehmen das kantonale Bauamt und die Kreispostdirektion teil. Es wird festgelegt, dass in allen Tälern

mit Bahn und Strasse zuerst die Bahn zu öffnen sei und dass daher alle dort aufzutreibenden Arbeitskräfte vorerst dieser zur Verfügung stehen müssen. Als erste militärische Hilfe kann das kantonale Finanz- und Militärdepartement die Genie-Unteroffizierschule in Brugg in Aussicht stellen. Für die Räumung aller Stellen werden durch das Bahnpersonal zusätzliche 44'713 Stunden, durch Hilfsschneeschaufler 48'339 Stunden und durch Angehörige der Armee 9'884 Stunden aufgewendet. Die Gesamtkosten inklusive Schneeräumungsfahrten, provisorische und definitive Instandstellung der Starkstrom- und Telefonleitungen und Schäden an Brücken belaufen sich auf rund Fr. 500'000 Franken.

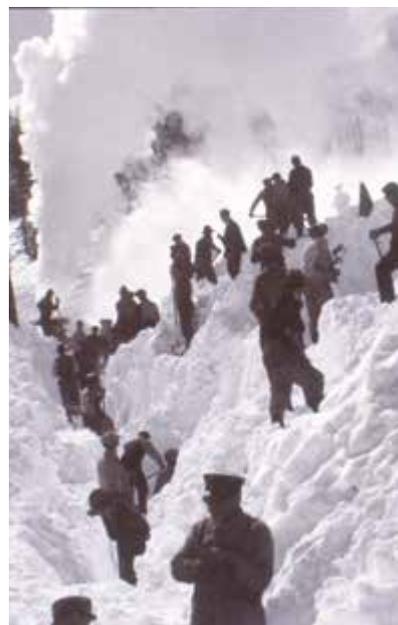
Während der ganzen kritischen Periode vom 20. Januar bis 11. Februar 1951 ist kein Reisender auch nur verletzt worden und bei der Wiedereröffnung ereignet sich kein einziger erwähnenswerter Unfall.



Krokodillok passiert den Lawinenkegel von Davos Monstein. Links sind die Reste des Daches sichtbar.



Die Stationsanlage von Davos Monstein vor dem Lawinenunglück



Zur Unterstützung der Bahnangestellten kommen Sappeur- und Flabdetachamente des Militärs zum Einsatz.

Alle Fotos: Sammlung K. Zingg



LGB Gartenbahn

Die LGB bietet Modellbahnerlebnis für Gross und Klein und bleibt dabei am Vorbild - ob historisch oder aktuell.

LGB bedeutet Spielspass pur

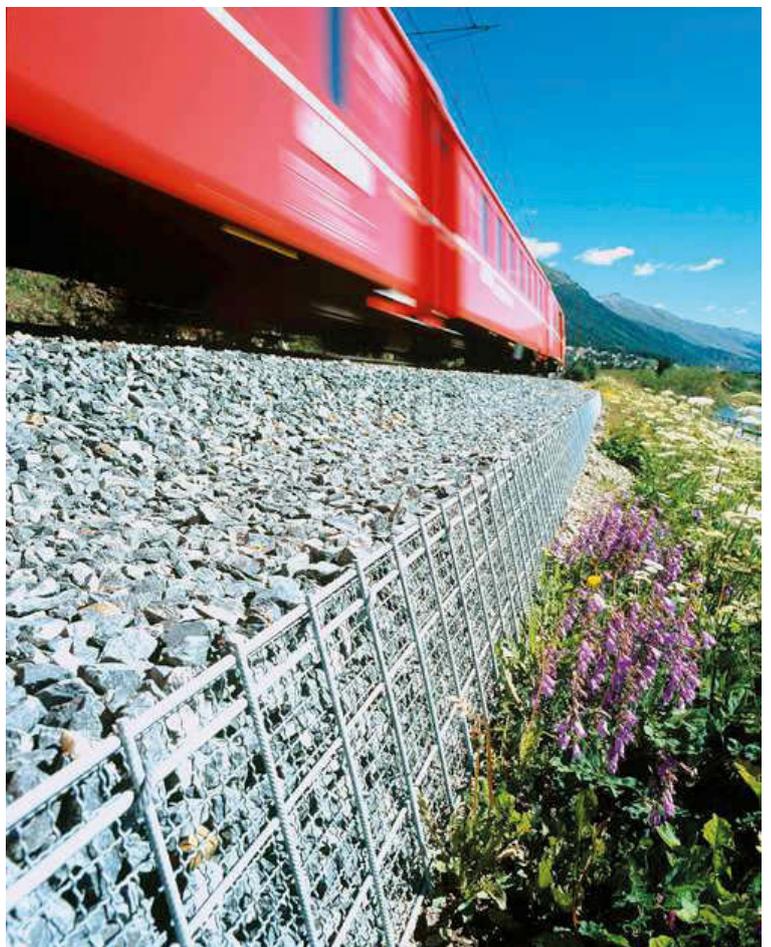


GLEISAG

Gleis- und Tiefbau AG

Kompetenz am Gleis

GLEISAG
Gleis- und Tiefbau AG
Schuppis 21
CH-9403 Goldach
Telefon 071 846 82 42
Telefax 071 846 82 49
www.gleisag.ch





Die Aufräumarbeiten bei Km 95.400 sind im vollen Gange

Foto: Sammlung Bernhard Willen

Das Unglück von Bever

Am 1. August 1952 ereignet sich auf der Albula-Linie in der engen Ein-fahrtskurve von Bever ein schweres Unglück. Der schwere Schnellzug Nr. 83 mit 6 Reisezug-, 1 Speise- und 1 Gepäckwagen aus Chur wird von einer Ge 4/4 I Nr. 602 geführt und erhält für die Bewältigung der 35 Promille Rampe ab Filisur eine Vorspannlok (Ge 2/4 Nr. 221) beige-stellt. Bei der Einfahrt in die Station Bever (100 m Kurve; maximal erlaubte Geschwindigkeit 36 km/h) fährt der Zug knapp 70 km/h. Der mit der Bremsregulierung des Zuges betreuete Lokführer auf der hinteren Zuglok



Die Vorbereitungen zur Bergung der umgestürzten Ge 2/4 221 erfordern Spezialisten vom nahen Depot Samedan

Foto: Paul Schneeberger



(Nr. 602) reagiert zu spät und der junge Führer der Vorspannlok getraut sich nicht «hineinzubremsen». Die Zentrifugalkraft beginnt auf beide Lokomotiven zu wirken und reisst beide Lokomotiven aus den Schienen. Die «221» wird auf die nahe Wiese geschleudert, sie zieht auch die Lok «602» aus den Schienen, die über die Strassenbrücke hinunterstürzt und sich dabei um 270 Grad dreht. Die nachfolgenden Personenwagen werden ebenfalls aus dem Geleise gerissen und kippen. Zwei Bahnreisende und eine Fussgängerin, die sich zufälligerweise unter der Strassenbrücke befindet, werden getötet. Von den insgesamt 245 Personen werden 23 Reisende verletzt und in das nahe Spital von Samedan gebracht. Der Sachschaden beläuft sich auf über 800'000 Franken.

Die Lok Ge 4/4 Nr. 602 stürzt auf die Strassenunterführung und wird arg beschädigt

Foto: Sammlung Franz Skvor

Auch oberhalb Fideris setzt das Unwetter dem Bahnkörper arg zu, während das Einfahrsignal zur Station Fideris den Fluten unversehrt widerstehen kann. Es handelt sich um eine sogenannte Hippsche Wendescheibe, ein System aus den Anfangszeiten der Bahnsicherung, das auf dem RhB-Stammnetz bis 1985 anzutreffen ist.

Foto: Archiv RhB



Auf Schnee folgt Wasser

Das Hochwasser von 1910

Der Chronikverfasser schildert die prekären Hochwassertage von 1910 und 1927 wie folgt: «Nach einem schneereichen Winter 1909/1910 ist ein kalter, regnerischer Vorsommer angesagt. Die grossen Schneemassen in den Bergen schmelzen langsam. Der warme und anhaltende Regen vom 15. Juni bringt die Landquart und deren Seitenbäche in einem Ausmasse zum Anschwellen, dass das Hochwasser zu einer bisher nicht gekannten Katastrophe führt. Die Dörfer Küblis-Dalvazza, Jenaz, Schiers und Grüsch werden von den wilden Fluten nicht nur bedroht, sondern zum Teil schwer in Mitleidenschaft gezogen. Dass unter solchen Umständen auch die Bahnlinie, die zwischen Landquart und Küblis an vielen Stellen im nächsten Bereich des Talflusses liegt, auf vielen Stellen unterbrochen wird, war zu erwarten. Im Ganzen ist der Bahnkörper von Landquart bis Küblis auf einer Länge von 1650 m gänzlich weggerissen und 3000 weitere Meter wegen Wegspülung des Schotters oder Geleiseverschiebungen unfahrbar geworden.

Die Brücke bei der Station Felsenbach in der Klus wird total zerstört

Foto: Sammlung Renato Mengotti

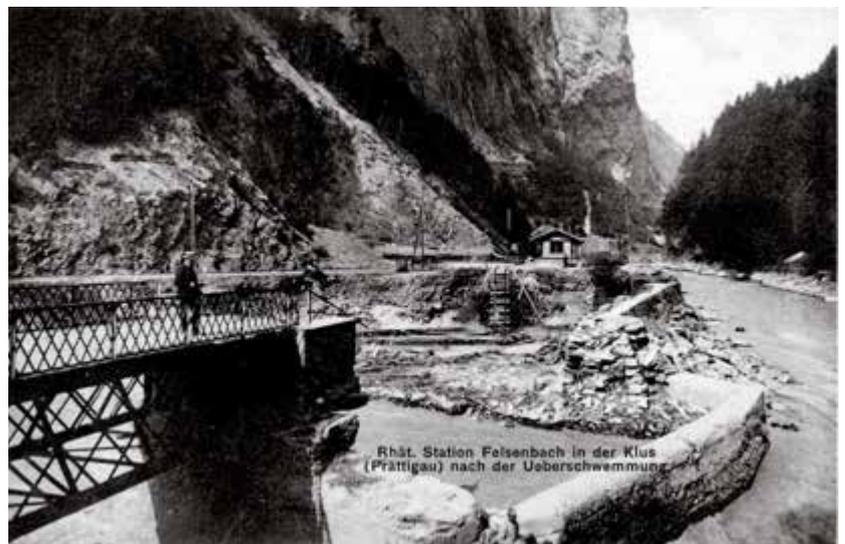
Die Instandstellungsarbeiten kommen recht gut voran, wobei es sich vorderhand vielfach nur um Provisorien handelt. Das gesteckte Ziel, eine

möglichst rasche Wiederinbetriebnahme der Linie vor der nahenden Sommersaison wird fast erreicht. Am 2. Juli verkehren die Züge bis Felsenbach, 12. Juli bis Grüsch und am 1. August, d.h. 6.5 Wochen nach der Katastrophe, ist der durchgehende Verkehr wieder möglich. Die definitiven Arbeiten ziehen sich bis ins Jahr 1911 hinein. Die Schäden belaufen sich auf rund Fr. 847'000.-.

Das Hochwasser von 1927

Ganz ähnliche Ausmasse nehmen die Zerstörungen des Hochwassers 1927

an. Am 24./25. September gehen über dem ganzen Kantonsgebiet andauernde Regenfälle nieder, welche unter starkem Föhneinfluss besonders am 25. September an der Wasserscheide der Alpen grosse Heftigkeit erreichen. Der Erdboden, von den Niederschlagsmengen des nassen Sommers und Frühherbstes schon stark durchtränkt, vermag das viele Regenwasser nicht mehr aufnehmen, sodass zahlreiche Bäche und Flüsse zu verheerender Wirkung anschwellen. Am schlimmsten wird das Gebiet des unteren Prättigaus betroffen.



Rhät. Station Felsenbach in der Klus (Prättigau) nach der Uberschwemmung

Schäden auch im Oberengadin

Im Oberengadin richtet hauptsächlich der Flazbach grösseren Schaden an. Das Widerlager der Bahnbrücke bei Punt Muragl wird unterspült. Bei der Einmündungsstelle in den Inn beschert ein Dammbbruch von 66 m Länge eine grosse Überschwemmung in der Ariefa, wo die Arbeiterhäuser der RhB bis über 1 m im Wasser stehen. Bahnlinie und Strasse Richtung Pontresina sind ebenfalls überflutet. Lange besteht auch die Gefahr, dass die Stationsanlagen und das Depot in Samedan überflutet werden könnten. Mit dem Bruch des rechtsseitigen Inndammes gegenüber dem Depot wird diese Gefahr beseitigt.

Alarm im Bündner Oberland

Auf der Nordseite steigt der Rheinpegel bei Reichenau innerhalb von drei Tagen von 2,56m auf 8,30m! Im Oberland wir-

ken Hochwasser und Rufen auf der Strecke Truns – Reichenau katastrophal. Das Zerstörungswerk nimmt damit seinen Anfang; am frühen Sonntagmorgen, 25. September 1927 geht eine grosse Rufe aus dem Val Zavrugia nieder und zerstört die Kirche und ein Doppelwohnhaus in Ringgenberg. Der Rhein staut sich, sodass ein Teil desselben durch den Tirauntunnel fliesst und die ganze Beschotterung wegspült. Beim Austritt aus dem Tunnel fließt er auch noch den Bahndamm auf einer Länge von 140 m mit.

Am Mittag geht in Tavanasa völlig überraschend eine Rufe nieder und zerstört die Bahnanlage auf ca. 60 m, drei Häuser mit 6 Personen, einen Stall, die Barrierenwärterbude mit der diensthabenden Wärterin mit sich reissend und die Betonstrassenbrücke nach Danis unter sich begrabend. Ein Zug wird zwischen

Tavanasa und Truns ebenfalls durch eine Rufe blockiert. Reisende, Personen und Gepäck können auf Umwegen in Sicherheit gebracht werden. In Isla zwischen Versam und Valendas wird der ganze Bahndamm samt Leitungen weggeschwemmt. Bei der grossen Kurve gegenüber der Wackenau reißt der Rhein auf ca. 80 m Länge den Bahndamm bis unter die Wellenköpfe weg.

Die endgültige Behebung der Schäden auf den verschiedenen Streckenabschnitten kann zum Teil erst 1928 erfolgen. Vor dem Tirauntunnel wird eine neue Linienführung gewählt. Auch die umfangreichen Vorbauergänzungen zwischen Trin und Castrisch dauern bis ins 1928 hinein. Der gesamte Hochwasserschaden der RhB beläuft sich mit den Perimeterbeiträgen auf rund Fr. 827'000.-.



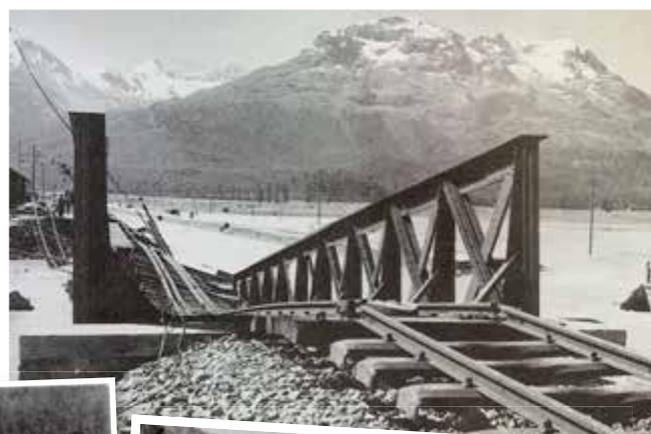
Vor 30 Jahren

Ähnliche Vorkommnisse wie 1927 verzeichnet man vor 30 Jahren. Der Sommer 1987 dürfte vielen Zeitgenossen noch in bester Erinnerung bleiben: Den einen wegen des zu Anfang ungewöhnlich schlechten Wetters, den stärker betroffenen wegen der Unterwitterschäden.

Am 18. Juli haben Unwetter die Berninabahn, die Linien nach Arosa und im Vorderrheintal an zahlreichen Stellen beschädigt. Besonders schlimm ist der Unterbruch zwischen Tavanasa und Trun, dessen Behebung bis Anfang Oktober dauert.

Mit Notwuhren versuchen die Menschen in Fideris, den Bahnkörper einigermassen zu schützen. Bauern und Angestellte der Bahn stehen bereit, um grösse Baumstämme aus dem Wasser ziehen zu können.

Foto: Sammlung Renato Mengotti



Links:

Die Brücke bei Samedan ist nicht mehr passierbar. Der Flazbach bedroht lange Zeit auch die Stationsanlagen von Samedan und das Depot.

Ganz links:

Die Station Jenaz wird durch die Landquart stark verwüstet.



Links:

Auch die Station von Grüsch wird durch das Hochwasser verwüstet.

Foto: Sammlung Renato Mengotti



Unbeirrt

WIR KENNEN DEN WEG

Ihr Partner für einen kreativen Firmenauftritt auf ganzer Linie.

www.somedia-production.ch

somedia
PRODUCTION
PRINT VIDEO WEB



Gesamtübersicht am Oberalppass: Hinten bei der Station befindet sich der «Glacier Express», der auf den Kreuzungszug von Andermatt wartete. Der Regionalzug wird während der Einfahrt in die Station Oberalppass von der Windböe erfasst.

Eine stürmische Geburtstagsfeier mit «Vivian»

Von Peider Härtli

27. Februar 1990, um die Mittagszeit. Als verantwortlicher Mediensprecher der Rhätischen Bahn (RhB) hatte das schreibende Geburtstagskind soeben eine Journalistengruppe aus Österreich in Andermatt in Empfang genommen. Zur selben Zeit schickte der nahende Vivian-Sturm bereits seine Vorboten Richtung Oberalppass.

Das Ausmass dieses Ereignisses war der fröhlichen Gästeschar jedoch nicht im Geringsten bewusst – im behaglichen Speisewagen des Glacier Express registrierten die Gäste die Böen und damit das Rütteln und Schütteln der Wagen als «kleines Abenteuer im Hochgebirge». Bei der Einfahrt in den Bahnhof Oberalp auf 2044 Metern ü. M. nahm der Sturm – begünstigt durch die Seeﬂäche – bedrohlich an Fahrt auf. Und plötzlich fiel auch die Stromversorgung aus; Vivian hatte zu diesem Zeitpunkt bereits an verschiedenen Orten die Fahrleitung herunter gerissen. Die Stimmung unter den rund 150 Fahrgästen wurde entsprechend gedämpft, die Euphorie über die Naturgewalt wich einer beklemmenden Frage: Wie kommen wir hier raus? Immerhin funktionierte das Notstromsystem und die Temperatur an Bord des Zuges war auch erträglich. Zudem hatte der Oberkellner Fortunat Lippiani alle Hände voll zu tun, die verängstigten Gäste mit Grappa und ähnlicher «Medizin» zu versorgen. Nach rund vier Stunden

Stillstand geschah dann das Unfassbare. Eine besonders wuchtige Böe griff den weit über 100 Tonnen schweren Zug auf seiner ganzen Länge an und warf ihn – mit Ausnahme der Lokomotive – auf die Seite. Mit einem vollen Glas Grappa in der Hand flog der Schreibende völlig unvorbereitet quer durch den Speisewagen und landete unsanft in den Armen eines Gastes auf der gegenüberliegenden Sitzreihe. In der Zwischenzeit herrschte stockfinstere Dunkelheit und so mussten alle Fahrgäste, eine Menschenkette bildend, durch den immer noch wütenden Sturm zum nahegelegenen Restaurant Alpsu geführt werden. Nach der Notversorgung kleiner Blessuren – niemand kam ernsthaft zu Schaden – und einer warmen Mahlzeit mussten dann die Gäste ihre Schlafnotunterkunft in den Militärbaracken auf der Passhöhe aufsuchen. Im Nachhinein wird jeder Fahrgast noch lange von seinem «Abenteuer» zu erzählen haben und der damalige Medienchef der RhB von einer völlig schräg inszenierten «Geburtstagsparty».



Dieser Unfall sorgte in den Medien für Schlagzeilen. Ausschnitte der «Bündner Zeitung».

Archiv Südostschweiz



Ungewohnte Perspektive der umgestürzten Wagen des «Glacier Express» einen Tag nach dem Unglück. Sehr schnell sammelt sich der Flugschnee längs des Zuges und verleiht dem Bild die entsprechende Dramatik. Von Andermatt ist inzwischen auch der Schleuderzug eingetroffen. Alle Fotos: Heinz Seyller



Dampf- & Nostalgiefahrten

Ein Stück Bahngeschichte



Dampffahrten Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und dampft: Die Dampflokomotiven der RhB fahren mit der Kraft von Feuer und Wasser.



Dampfschneesleuderfahrt Das Bernina-Ungeheuer

Bei der Schneeräumung auf der höchsten Bahn-Transversale der Alpen sind die Gäste der RhB mitten im Schneegestöber.



Glacier Pullman Express Einfach luxuriös

Während zwei Tagen reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen von St. Moritz nach Zermatt – oder umgekehrt.



Erlebniszug Albula Auf ins Bahnparadies

Immer sonntags reisen Sie in den nostalgischen Holz- und den offenen Aussichts- und Holzklassewagen von Landquart nach Samedan mitten durch das UNESCO Welterbe RhB.



Rhätia Pullman Express Erlebnisreiche Fahrt für Geniesser und Romantiker

Reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen aus den 30er-Jahren nostalgisch von Davos nach St. Moritz – oder umgekehrt.



Bernina Nostalgie Express Eine Zugfahrt der Extraklasse

Ein Erlebnis der Extraklasse: im nostalgischen Zug über den Berninapass, mit luxuriösen Salonwagen und offenen Panoramawagen.



Swiss Alps Classic Express Erlebniszug durch die Alpen

Erleben Sie eine der spektakulärsten Zugfahrten Europas. Von Zermatt über die Furka-Bergstrecke, den Oberalp- und die Albulastrecke bis nach St. Moritz.



Bernina Pullman Express Tagesfahrt über die Berninalinie

Tagesfahrt im luxuriösen Salonwagen über die Berninalinie von St. Moritz nach Tirano und zurück.

Beratung/Reservierung/Verkauf

Bei allen Fahrten ist die Anzahl Plätze beschränkt. Es werden keine Platznummern vergeben. Sichern Sie sich Ihren Sitzplatz frühzeitig:

Railservice der Rhätischen Bahn

Tel +41 (0)81 288 65 65

railservice@rhb.ch

www.rhb.ch/bahnerlebnisse

Für Dampffahrten auch beim

Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Tel +41 (0)79 610 46 72

www.dampfvereinrhb.ch

Kulturbahn-Agenda 2017

Januar

- 12.-14. **2** St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz
Vollmondfahrt
- 22. **1** Bernina
Dampfschleudermfahrt
- 29. **1** Engadiner Dampffahrt

Februar

- 8.-9. **2** St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz
Mondscheinfahrt im Pullmannwagen
- 15.-16. **2** St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz
Mondscheinfahrt im Pullmannwagen
- 17. **4** Bahnmuseum Bergün
Fotoerlebnis mit Tiber Keller
- 26. **1** Bernina
Dampfschleudermfahrt

März

- 4. **1** Freunde der Schmalspurbahnen
Generalversammlung
- 5. **1** Winter
Surselva Dampffahrt
- 8.-9. **2** St. Moritz–Alp Grüm–St. Moritz
Vollmondfahrt
- 8.-9. **1** Landquart–Thuis–Samedan
RhB Winterdampf Samedan–Pontresina–Zernez–Samedan
- 24. **4** Aus den Anfängen
elektrischer Zugförderung
- 25. **1** Verein Dampffreunde der RhB
Generalversammlung

April

- 1. **1** IG Zügen-Landwasser
Generalversammlung
- 8. **1** Club 1889
Generalversammlung
- 16. **4** Bahnmuseum Bergün
- 22.-23. **4** Workshop Billettdruck
mit Giuseppe Collenberg
- 29. **1** historic RhB
DV in Samedan

Mai

- 6. **1** Pro Salonwagen RhB
Generalversammlung
- 14. **1** Landquart – St. Moritz – Landquart
Muttertags-/Frühlingsdampffahrt
- 20. **3** Fahrt ins Blumenland (Dampf)
Clà Ferrovia
- 21. **4** Internationaler Museumstag
Bahnmuseum Bergün Freier Eintritt
- 25. **4** Auffahrt
- 28. **1** Albula-Bahn-Club
GV in Bergün

Juni

- 3.+4. **5** UNESCO Welterbetag
- 4. **2** Erlebniszug Albula
- 10. **5** Tag der offenen Türe
im Bahnmuseum und Tunnelbaustelle Albula
- 10. **1** Bahnmuseum Albula
GV in Bergün
- 11. **2** Erlebniszug Albula
- 17. **1** Landquart–Davos–Filisur–Landquart
Dampffahrt Davos Rundfahrt
- 18. **2** Erlebniszug Albula
- 23.-26. **2** St. Moritz–Zermatt–St. Moritz
Glacier Pullman Expr
- 25. **2** Erlebniszug Albula

Juli

- 2. **2** Erlebniszug Albula
- 6.-8. **2** Rhätia Pullman Expr
Landquart–Davos–St. Moritz–Davos–Landquart
- 9. **2** Erlebniszug Albula
- 11. **6** Swiss Alps Classic Express
- 12. **6** Bernina Nostalgie Express
- 13. **6** Swiss Alps Classic Express
- 13.-15. **2** Rhätia Pullman Expr
Landquart–Davos–St. Moritz–Davos–Landquart
- 16. **2** Erlebniszug Albula
- 21.-22. **1** St. Moritz–Zermatt–St. Moritz
Glacier Pullman Expr
- 23. **2** Erlebniszug Albula
- 21.-22. **1** St. Moritz–Zermatt–St. Moritz
Glacier Pullman Expr
- 30. **2** Erlebniszug Albula
- 31.- **1** Rhätia Pullman Expr
Landquart–Davos–St. Moritz–Davos–Landquart

August

- 1-2. **1** Rhätia Pullman Expr
Landquart–Davos–St. Moritz–Davos–Landquart
- 5. **1** Landquart–Davos–Filisur–Landquart
Dampffahrt Davos Rundfahrt
- 6. **2** Erlebniszug Albula
- 8. **6** Swiss Alps Classic Express
- 9. **6** Bernina Nostalgie Express
- 10. **6** Swiss Alps Classic Express
- 13. **2** Erlebniszug Albula
- 20. **2** Erlebniszug Albula
- 27. **2** Erlebniszug Albula
- 31. **2** Erlebniszug Albula

September

- 1.-4. **1** St. Moritz–Zermatt–St. Moritz
Glacier Pullman Expr
- 3. **2** Erlebniszug Albula
- 10. **1** Herbst
Surselva Dampffahrt
- 15.-17. **1** 3-Tages Fahrt
»40 Jahre Dampffreunde RhB«
- 24. **3** Fahrt ins Farbenland (CC)
Clà Ferrovia

Oktober

- 15. **1** Engadiner Dampffahrt

Dezember

- 9. **3** Fahrt ins Licherland mit
Clà Ferrovia
- 16. **3** Fahrt ins Licherland mit
Clà Ferrovia Dampffahrt
- 17. **3** Fahrt ins Licherland mit
Clà Ferrovia Dampffahrt
- 30. **4** Bahnmuseum Albula Bergün
Altjahreslesung mit Arno Camenisch | 17:30 Uhr

Kindernachmittag
im Bahnmuseum Bergün
jeden Mittwoch vom
11. Januar bis 8. März
2017



Führungen
Wiesneriadukt:
jeden Donnerstag vom
22. Juni bis
19. Oktober 2017,
Treffpunkt 15:15 Uhr
am Bahnhof Davos Wiesen



Informationen und Billette

Verein Dampffreunde der
Rätischen Bahn

Bahnhof
7402 Bonaduz

Tel. 081 641 11 78

www.dampfvereinrhb.ch

kundendienst@dampfvereinrhb.ch

Informationen zu den einzelnen Reisen

- 1** www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/dampf-nostalgiefahrten
- 2** www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/erlebnisfahrten
- 3** www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/cla-ferrovia
- 4** www.bahnmuseum-albula.ch
- 5** www.rhb.ch/de/erlebniswelt-bahn/unesco-welterbe-rhb
- 6** www.rhb.ch/de/freizeit-ausfluege/genuss-erholung/kulinarische-genussreisen

Mit der RhB auf Zeitreise? Nächster Halt: **Jugendstilperle!**



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



WEISSES KREUZ
BERGÜN

HOTEL*** RESTAURANT FERIENWOHNUNGEN

**Bärenstarke
Gastfreundschaft!**

Familie Thomas Baer & Ursina Barandun
CH-7482 Bergün/Bravuogn
Telefon +41 (0)81 410 50 10
www.weisseskreuz-berguen.ch



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

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

zentral gelegen! **graubünden**



jetzt bestellen:
bi-Travel 2017
nostalgisches Reiseprogramm

- 1 bis 6 tägige Reisen
- Schweiz und Ausland
- exklusive Streckenwahl
- hochwertige Hotels

... wir fahren auch dort, wo andere nicht (mehr) fahren!
Hochzeit, Geburtstag, Klassenzusammenkunft, Betriebsausflug – von 8 bis 150 Personen. Werfen Sie einen Blick auf unsere Flotte!
J. Biegger GmbH; Fischbachstr. 16, 8717 Benken; 055 293 59 16
juergbiegger@hotmail.com www.hnf.ch

Die beiden **Schweizer-Alpen-Erlebniszüge** über *Furka - Oberalp - Albula und Bernina*



SWISS ALPS CLASSIC EXPRESS
managed by bahnrurlaub.de

BERNINA NOSTALGIE EXPRESS
managed by bahnrurlaub.de

TERMINE 2017
SWISS ALPS CLASSIC EXPRESS: Zermatt - St. Moritz 11.07. / 08.08. | St. Moritz - Zermatt 13.07. / 10.08.
BERNINA NOSTALGIE EXPRESS: Pontresina - Tirano u.z. 12.07. / 09.08.

Mehr Infos per Mail an info@bahnrurlaub.de oder auf:
www.swiss-alps-classic-express.de und www.bernina-nostalgie-express.de

KOMPETENZ

ENGINEERING & CONSULTING

- Bahnstrom
- Fahrzeugtechnik
- RAMS
- Organisation & Prozesse

ENOTRAC  Seefeldstrasse 8, CH-3600 Thun, Schweiz
Tel. +41 (0)33 346 66 11, info@enotrac.com, www.enotrac.com

Ein Muss für jeden Märklin-Sammler

Jubiläums-Serie
Rhätische Bahn
für Ihre
H0-Sammlung



märklin

Das Vorbild

EXKLUSIV NUR BEI UNS!
HOBBY EBERHARDT

Allerheiligen Straße 8 • D-74072 Heilbronn
Fon 07131-991120 • +49 7131 991120
info@hobby-eberhardt.net
+49(0)152 23092322 nur chat / chat only

Der Wagen Handmuster

Fünf Motiv-Wagen werden in einer einmaligen Auflage von jeweils 500 Stück im Hause Märklin produziert. Preis je Wagen 27,95 €.
Mehr Informationen unter
www.hobby-eberhardt.de

Swiss Made



**Feinst gefertigte
Postwagen
in Messing**

Erhältlich als

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

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

Besuchen Sie uns an der
**Plattform der Kleinserie in
Bauma; Turnhalle, Stand 33.**



Die schönste Einstellhalle Graubündens

Was lange währt, wird endlich gut; das Warten hat sich in jeder Beziehung gelohnt. Die mit heimischer Föhre erstellte Halle fällt jedem Zugreisenden auf. Von Bever kommend ist der markante Bau bei der Einfahrt in den Bahnhof Samedan auf der linken Seite nicht zu übersehen. Der elegante Holzbau passt bestens ins östlich gelegene Bahnhofquartier Samedans. Vergangenen Oktober konnte die langersehnte Einstellhalle für die historischen Fahrzeuge der Rhätischen Bahn in Betrieb genommen werden. Ein Freudentag für alle Involvierten. Fortan sind die restaurierten Fahrzeuge – vielfach mit Holzaufbauten – nicht mehr den extremen Witterungseinflüssen des Engadins ausgesetzt. Die 65 m lange Halle überspannt zwei Geleise. Die Tragkonstruktion wirkt durch den Rhythmus der mit feinen Lamellen verkleideten ver-

tikalen Fensteröffnungen sehr filigran und dadurch in den perspektivischen Ansichten optisch kleiner. Der Betonsockel schützt die Holzkonstruktion vor Nässe und Schnee und gibt der Halle den entsprechenden Halt. Zur Sicherung des «rollenden Kulturgutes» ist ein Blitzschutz installiert. Ebenfalls sorgen Brandmelder dafür, dass bei einem allfälligen Ereignis die lokale Feuerwehr sofort per Alarm aufgeboden wird.

Innerhalb von knapp fünf Monaten ist die Einstellhalle durch einheimische Unternehmer erstellt worden. Anlässlich der kommenden Delegiertenversammlung des Dachverbandes «historic RhB» vom Samstag, 29. April 2017 wird die Halle «offiziell eingeweiht». Als besonderer Hingucker wird vor den Eingangsportalen eine Hippsche Wendescheibe installiert. Dieses Signal aus

den Anfangszeiten der Bahnsicherung war auf dem RhB-Stammnetz bis 1985 anzutreffen. Die einzige Wendescheibe die noch am Originalstandort vorhanden ist, heute jedoch ohne Funktion, steht auf der Westseite des Wiesenerviaduktes. Sie war von Filisur her das Einfahrtssignal für die Station Wiesen.

Fotos: Gian Giovanoli, Sils i.E. / BRASSER ARCHITEKTEN Samedan



Seiler

Hoch- und Tiefbau

Pontresina
piz bernina engadin

www.seilerbau.ch

tel. 081 838 82 82 fax 081 838 82 92

Fragen Sie einen, der's **im Griff hat ...**

Vielen Dank für den schönen Auftrag!

koller
elektro

der helle Service!

Samedan Tel 081 830 87 87 www.elektro-koller.ch
St. Moritz Samedan Pontresina Poschiavo Zuoz



Foto: Urs Jossi



Im damaligen Sackbahnhof Klosters konnte die Lok 354 beim Umfahren ihres Zuges nicht mehr vor dem Prellbock angehalten werden. Die Bedienung der Vakuumbremse verlangt gutes Augenmass, das der Lokführer in diesem Fall vermissen liess ... Von solchen Pannen abgesehen blieb die RhB von schweren Unfällen wegen Bremsversagen verschont.

Foto: Slg H.B. Schönborn; Fotograf Gugolz



Die Vakuumbremse der Rhätischen Bahn

..... Von Gion Caprez (Lokführer RhB)

Mit der Generation der Allegra-Triebzüge und der Albula-Gliederzüge AGZ geht die RhB einen weiteren Schritt weg von der Vakuumbremse zur heute weltweit standardisierten Druckluftbremse.

.....

Seit Beginn meiner Zeit im Fahrdienst der Rhätischen Bahn war ich fasziniert von den grossen Vakuum-Messgeräten auf den alten Loks, wo in altertümlicher Schrift als Herstellerin die «Vacuum Brake Co. Ltd. in London, General-Repräsentanz in Wien» aufgeführt ist. Ich bin bis heute beeindruckt von dieser Konstruktion des 19. Jahrhunderts, die ein sicheres und gleichmässiges Fahren und Bremsen auf den Bergstrecken der Rhätischen Bahn ermöglicht und mich bei korrekter Bedienung noch nie im Stich gelassen hat.

So begann ich die Geschichte dieser Bremse zu erforschen, die sich als Konkurrenz zur Druckluftbremse über ein Jahrhundert halten konnte und in vielen Ländern sogar das dominierende System war. Ich stiess auf faszinierende Episoden von Erfindern, Vermarktern, Unternehmenskulturen sowie finanziellen, juristischen und technischen Tricks und Kniffen.

Von den USA ...

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts fehlte es nicht an Ideen, wie Eisenbahnbremsen verbessert und zentral bedient werden könnten. Zur Erzeugung und Übertragung der Bremskraft waren Zugstangen, Ketten, Seile, Gewichte, Reibungsrollen, Federn, Wasser, Dampf und eben Druckluft oder Vakuum bekannt.

Interessanterweise sind die meisten dieser Tüfteleien von aussenstehenden Erfindern getätigt worden, die sie dann den Bahnen zum Kauf anboten. So entwickelten sich, aus der Sicht der Bahnverantwortlichen, Bremsenerfinder zu einer wahren Landplage. In der Tat war es verlockend, ein Gerät zu erfinden, mit dem tausende Lokomotiven und zehntausende Wagen ausgerüstet werden könnten. Der Erfinder wäre ein gemachter Mann. Nun war aber die Eisenbahn ein komplexes System, das nicht durch eine einzelne Erfindung «absolut sicher» gemacht werden konnte. Die Vorstellung, bei Gefahr einen dahinbrausenden Zug einfach anhalten zu können, fand dennoch grosses Echo in der Öffentlichkeit und der Politik. Deshalb war die Einführung von besser wirkenden Bremsen nach 1870 nicht nur für einen effizienten und sicheren Betrieb, sondern auch als PR-Massnahme vorteilhaft.

Unter vielen konkurrierenden Bremsensystemen war eines besonders herausragend: Die Druckluftbremse, die 1869 von George Westinghouse erfunden wurde. Bei dieser erzeugte eine Luftpumpe auf der Lok Druckluft. Der Lokführer konnte über eine Bremsleitung mit Gummischläuchen zwischen den Wagen die Bremszylinder betätigen. Bei Tests schnitt sie regelmässig am besten ab und wurde in den folgenden Jahren von Westinghouse dauernd verbessert, etwa durch das 1872 erfundene automatische Bremsventil, das zu den grossen Erfindungen des 19. Jahrhunderts zählt. Dennoch wurde die Westinghouse-Bremse nicht schnell und überall eingeführt. Ein Grund lag in Westinghouses Geschäftsmodell: wer seine Bremse wollte, musste zum Fixpreis fertige Einbausätze kaufen. Westinghouse gab weder Rabatt noch erlaubte er Lizenzfertigung, da er die Kontrolle über seine patentierte Innovation behalten wollte. Die Eisenbahnindustrie fühlte sich erpresst und suchte Alternativen. Ein solches Konkurrenzsystem war die Vakuumbremse von John Smith. Sie war eine ebenfalls durchgehende Bremse, einfacher und billiger als die Druckluftbremse: zum Bremsen saugte ein Dampf-Ejektor die Luft aus Harmonika-ähnlichen Säcken, wodurch das Bremsgestänge angezogen wurde. Westinghouse entledigte sich dieser Konkurrenz, indem er 1875 Smith's Patentrechte für die USA aufkaufte und von da an ein faktisches Monopol auf Luftbremsen hatte.

... über England ...

Der Konkurrenzkampf zwischen Westinghouse und Smith (und mehreren anderen) setzte sich in England fort. Dort genoss Westinghouse keinen Patentschutz mehr, sodass die englischen Bahnen sich überwiegend für die billigere nicht-automatische Smith-Vakuumbremse entschieden.

... nach Frankreich und Österreich ...

John Hardy (1819-1896) war ein englischer Ingenieur, der nach der Ausbildung bei Robert Stephenson ab 1860 die Leitung der Wagenwerkstätten der österreichischen Südbahn übernahm. Um 1875 verbesserte er die Smith-Vakuumbremse mit einem neuen Bremszylinder. Hardy's Bremszylinder wurde bei den Bahnen der Rothschild-Bankengruppe eingesetzt, unter anderem in Frankreich, am Semmering und am Brenner. Auch die Gotthardbahn benutzte die Hardy-Bremse ab 1883 für ihre Schnellzüge und hielt sie für sicherer als die Westinghouse-Bremse.

Die Vakuumbremse wird automatisch

Die englische Aufsichtsbehörde Board of Trade drängte ab 1875 die widerstrebenden Bahngesellschaften, automatische durchgehende Bremsen einzuführen, die bei Zugstrennungen nicht versagen, sondern automatisch den Zug anhalten. Um nicht die Westinghouse-Bremse beschaffen zu müssen, versuchte ein gutes halbes Dutzend Maschinenmeister einzelner Bahnen, die Vakuumbremse für automatische Wirkung zu entwickeln. Unter ihnen T.G. Clayton, Chef der Wagenwerkstätten der Midland Railway, der 1881 einen einfachen, brauchbaren Bremszylinder entwickelte. In Verbindung mit dem verbesserten Ejektor von James Gresham, der auf der Lok das Vakuum erzeugte und angebaut ein Bremsventil besass, war die automatische Vakuumbremse nun praxistauglich und wurde zum Standard in Grossbritannien und seinem damaligen Empire. Die «Vacuum Brake Company» in London fungierte als Drehscheibe für die Patentrechte von Smith, Clayton, Gresham und Hardy.

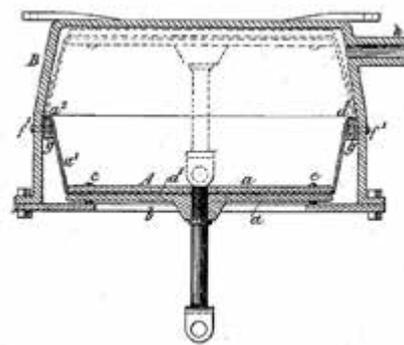
Die österreichische automatische Vakuumbremse

In Wien hatte unterdessen John Hardy's jüngerer Sohn William Edward die Geschäftsführung der Firma übernommen. Sein Beitrag war ein Bremschieber, mit dem der Lokführer sowohl bei

langen Gefällen wie bei Stationsbremsungen die Bremse perfekt regulieren konnte. Nach einem turbulenten Jahrzehnt mit einer raschen Abfolge von Innovationen war die automatische Clayton-Hardy-Vakuumbremse 1885 ausgereift und blieb fast unverändert 50 Jahre in der Produktion. Sie bewährte sich vor allem bei Gebirgsbahnen, wo der robuste und über lange Zeit dicht haltende Clayton-Bremszylinder ein Verkaufsargument war gegenüber der Westinghouse-Bremse, die bei langen Gefällen keine gleichmässige Fahrt erlaubte und bei Fehlbedienung zum Versagen neigte.

Wahl der Vakuumbremse für die Schmalspurbahn Landquart-Davos

Für die langen Gefällsstrecken am Wolfgang war eine unerschöpfliche, gut regulierbare Bremse erforderlich. Aus den Korrespondenzen im RhB-Archiv geht hervor, dass ursprünglich die automatische Dampfbremse von Klose vorgesehen war. Adolf Klose, damals Maschinenmeister der VSB in Rorschach, war ein begabter Konstrukteur, dessen Tüfteleien seinem finanziell stets klammen Arbeitgeber teure Fremdkäufe ersparten. Die endgültige Bestellung für Loks und Wagen der L-D legte aber die damals neu entwickelte Vakuumbremse nach Clayton-Hardy fest. Die Lieferung erfolgte von der Fabrik der Gebrüder Hardy in Wien. Die L-D und später die RhB waren Vorreiter, indem alle Loks, Personen- und Güterwagen mit automatischen Bremsen ausgerüstet wurden. Die historischen Loks und Wagen der RhB besitzen alle noch die originale, betriebsfähige Bremsausrüstung der «Vacuum Brake Co. Ltd. in London, General-Repräsentanz in Wien».



1 Der nicht-automatische Hardyzylinder. Wenn oben rechts die Luft herausgesaugt wird, hebt sich die Platte in ihrer Gummimanschette zur gestrichelten Position und zieht die Bremse an.



2 Am Ejektor der Lok 108; der alte Hardyzylinder blieb als Firmenlogo in Gebrauch.



3 Instruktionsmodell des Claytonzylinders in halb gebremster Stellung.



4 Vakuum-Anzeigergerät auf der Lok 222.



5 Die Vakuumbremse im Führerstand der G 4/5 108. Rechts der Ejektor, der das Vakuum in der Bremsleitung erzeugt, an dessen linker Seite der Bremschieber der englischen Vakuumbremse. Links der Hardy-Bremschieber.



6 Aufsicht des Hardy-Bremschiebers. In Richtung »Gefälle« bremst nur der Zug, in Richtung »Station« Zug und Lok miteinander.



7 Das Untergestell des Personenwagens C 42 von 1890 im Bahnmuseum Albula in Bergün weist die komplette und unveränderte Vakuumbremse auf.

Naturereignisse, Unfälle

Ein Dammrutsch bei Saas verursacht 1890 den ersten längeren Streckenunterbruch der auf den ersten sechs Jahrzehnten; kürzere Unterbrüche (< 3 Tage) werden nicht aufgeführt. des Bahnbetriebes aufkommen lassen. Man muss sich jedoch vergegenwärtigen, dass in die bis in die 1950er-Jahre vor unserem geistigen Auge vorbeiziehen. Sicherheit wird bei der Bahnen in der Schweiz zu den sichersten Verkehrsmitteln.



Datum	Strecke / Ort	Ereignis	Unterbruch	Verletzte	Tote	Ursache
05.07.1890	Saas Km 24.060	Dammrutsch 30 m Länge	4 Tage			Bergdeformation im Lockergestein
07.02.1892	Klosters – Davos	Ausserordentliche Schneehöhen, Lawinen	7 Tage			Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
24.10.1896	Rhazüns – Rothenbrunnen Km 31.900	Mauereinsturz auf 50m Länge	18 Tage			Hochwasser
30.08.1908	Roveredo – Mesocco	Hochwasser im Misox; Calancasca zerstört zwei Bogen der gemauerten Brücke; bei Km 23.700 Damm weggerissen; bei Km 25.500 Stützmauer auf 49m Länge zerstört	24 Tage			Hochwasser
14.06.1910	Landquart – Küblis	Hochwasserkatastrophe Landquart und nördliche Zuflüsse – im Mühltobel 110m Wuhr weggerissen – Küblis bedroht – Gleis durch Schnielabach auf 400m Länge ausgeschottet – Bahndamm Km 19.660 – 19.860 bis auf Fels weggefegt – Bahnkörper Km 19.120 – 19.330 und 18.600 – 18.880 zerstört – Gleis III in Jenaz weggespült – Fuchswinkel 80m Bahnkörper zerstört – Klus: Landquartspiegel 1 m über Gleis; Wasser fegt Schotter weg – Bahnkörperzerstörungen bei Km 4.800 – 4.900, 3.760 – 3.900 und neben dem rechten Widerlager der Brücke in Landquart	Landquart – Felsenbach 17 Tage Felsenbach – Schiers 27 Tage Schiers – Küblis 47 Tage			Hochwasser
21.08.1911	Roveredo – Mesocco	Hochwasser in Moesa und Calancasca – Diverse Geleise weggespült – Futtermauer eingestürzt bei Km 27.300 – neues Hochwasser zerstört Hilfsbrücke über die Calancasca	86 Tage 21.08. – 16.11.1911			Hochwasser
20.10.1912	Preda Gleis 1	Aufprall eines Zuges am Tunnelportal; falsche Weichenstellung		2 Angestellte u. 2 Reisende		Fehlhandlungen des Bahnpersonals
03.07.1914	Tavanasa – Trun Km 59.200–59.480	Hochwasser des Vorderrheins zerstört Wuhr und Bahndamm	8 Tage			Hochwasser
12.05.1916	Sassell	Felssturz 1000 m ³	12 Tage			Bergdeformation im Lockergestein
02.04.1917	Pontresina – Poschiavo	Riesige Schneefälle führen zu ausgedehnten Leitungszerstörungen Lawine überschüttet Gleis auf 30 m zwischen Stablini – Alp Grüm	1 Monat			Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
29.04.1917	Bever – Bergün Wolfgang – Davos Dorf	Diverse Lawinnenniedergänge Drusatscha-Lawine zerstört Gleis auf 200m Länge bringt Schnee und Geröll bis zu 10m hoch und trifft durchfahrenden Zug in die Flanke	1,5 Tag		9 Reisende u. 1 Angestellter	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
02.07.1919	Cavadürli-Tunnel	Einbruch der Kalotte bei Umbau	50 Tage			Bauarbeiten
18.10.1919	Solistunnel, unteres Portal	Monteur berührt Leitung mit 11'000 V			1 Angestellter	Elektrizitätsunfall
29.01.1920	Oberhalb Filisur	Wärter berührt von Futtermauer aus Fahrleitungsschalter			1 Angestellter	Elektrizitätsunfall
16.03.1920	Bernina Suot – Ospizio Bernina Km 18.720	Lawine vom Piz Lagalp trifft auf Zug mit Schleuder, 2 Motor- und Postwagen und wirft sie um	1 Tag	16	8 Angestellte	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
27.12.1923	Ilanz – Disentis	Nassschnee auf Bäume; Zerstörung der Fahrleitungen; 5 Tage Dampfbetrieb	5 Tage			übermässige Schneemengen
01.02.1925	Bernina Suot – Ospizio Bernina	Lawine reist Fahrleitung weg; Sturm wirft grosse Schneemassen aufs Gleis	4 Tage			Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
22.03.1927	Guarda – Ardez	Felsblock auf Gleis bringt Lok zur Entgleisung; sie prallt an Tunnelportal	3 Tage	9 Reisende	1 Lokführer	Steinschlag
24.09.1927	Reichenau – Trin Km 26.700–27.730	30 m Bahndamm weggespült Wackenau	4 Tage			Hochwasser
24.09.1927	Versam – Valendas Km 34.660–34.820	160 m Bahndamm weggespült;	12 Tage			Hochwasser
24.09.1927	Waltensburg – Tavanasa	1. Bogen des Tschbachviadukts zerstört	20 Tage			Hochwasser
24.09.1927	Tavanasa	60 m Bahndamm weggespült und Löchlitobelbrücke	20 Tage			Hochwasser
24.09.1927	Samedan – Pontresina	Inn zerstört Bahndamm auf 38 m Länge	8 Tage			Hochwasser
31.12.1927	Bergün – Muot Km 77.923	Zugszusammenstoss auf Val Tisch Viadukt	1 Tage	3 Angestellte		Zusammenstösse Eisenbahnfahrzeuge

Unfälle und Betriebsunterbrüche

maligen «Landquart - Davos Bahn». Aus Platzgründen liegt der Fokus in gedrängter Folge Die aufgeführten Ereignisse können bei ängstlichen Lesern leicht Zweifel an der Sicherheit unserer Zusammenstellung die Vorkommnisse in gedrängter Folge aus der Anfangszeit von 1889 bis 1953 im RhB GROSS geschrieben; Dank den Erfahrungen und laufenden Verbesserungen zählen die

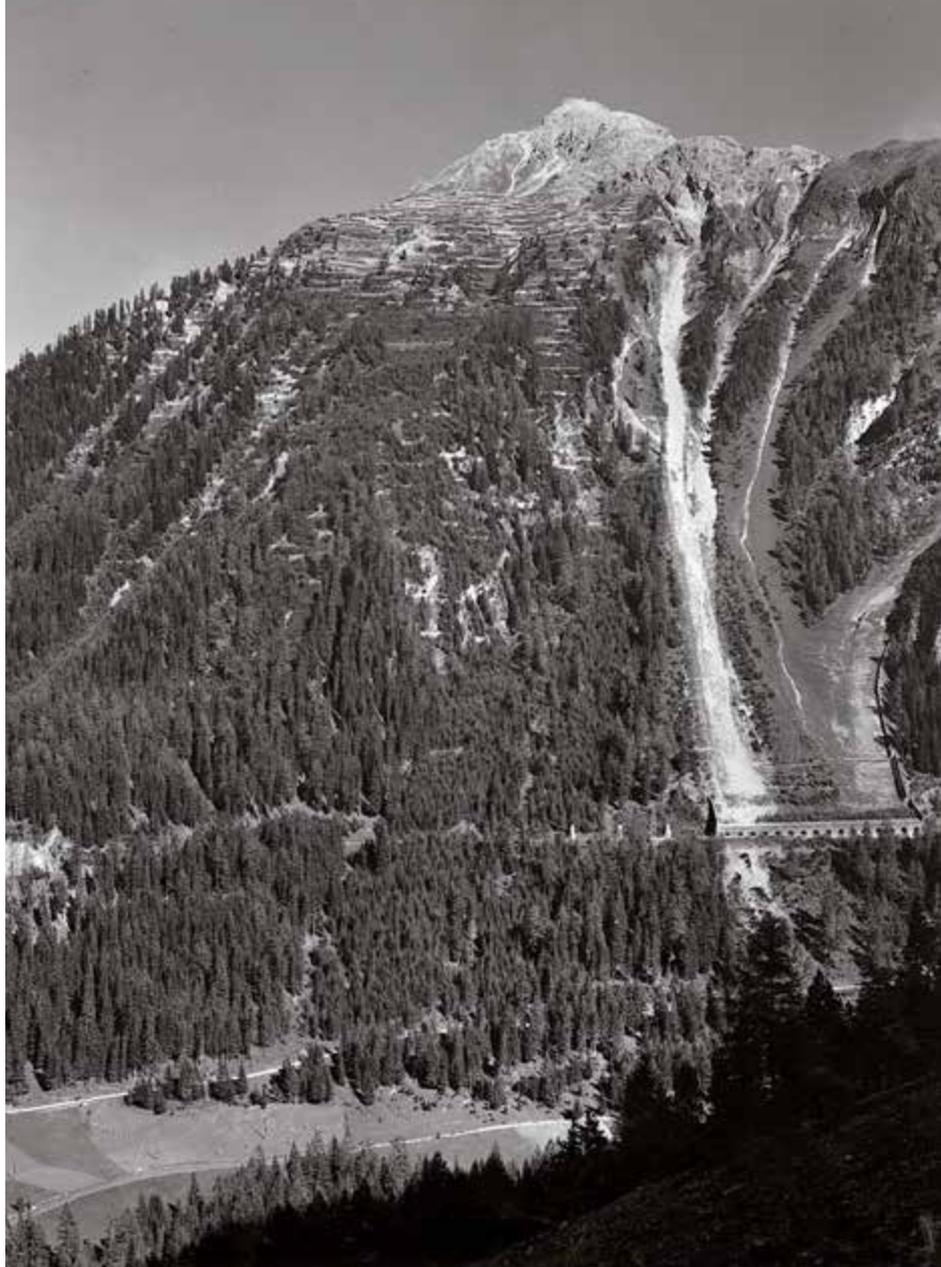
Datum	Strecke / Ort	Ereignis	Unterbruch	Verletzte	Tote	Ursache
28.07.1931	Küblis – Saas Km 23.350	Erdbeben überschüttet Gleis auf 70 m Länge bis 2–4 m hoch	12 Tage			Bergdeformation im Lockergestein
03.08.1931	Stuls Km 68.200	Felsturz erfasst Zug; Lok 411 und ein Gepäckwagen stürzen bis auf den Talboden	2 Tage		1 Lokführer	Steinschlag
20.03.1934	Morteratsch – Alp Grüm	Schneesturm und verschiedene Lawinnenniederergänge	5,5 Tage			Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
22.04.1934	Berninahäuser	Lawinnenniederergang »dicke Marianna«; erfasst Räumzug mit 2 Triebwagen und Spurpflug	6 Tage		2 Angestellte	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
28.02.1937	Alp Grüm Km 28.350	Zug fährt unterhalb Alp Grüm in Schneerutsch und bleibt stecken. Bahnangestellte auf dem Weg zur Station Alp Grüm werden von einer Lawine erfasst und finden dabei den Tod.	1 Tag		3 Angestellte	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
19.03.1937	Zernez – Susch Km 125.000	Zugslokomotive fährt in Schneerutsch und wird in den Inn getrieben. Die Wagen bleiben auf dem Gleis. Die Lok kann erst nach der Schneeschmelze geborgen werden.	2 Stunden	1 Angestellter	1 Lokführer	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
07.11.1942	Alp Grüm – Cavaglia Km 31.800	Felsturz auf die Val Pila-Galerie III; 24 m Länge zerstört	6 Tage			Steinschlag
14.11.1943	Peist – Langwies	Zugszusammenstoss auf der Strecke	1 Tag	12 Reisende 2 Angestellte		Zusammenstoss von Eisenbahnfahrzeugen
1943		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden			2 Reisende u. 2 Angestellte	Fehlhandlungen des Bahnpersonals
03.09.1944	Cabbio – Soazza	Moesa-Hochwasser beschädigt den Bahnkörper	7 Tage			Hochwasser
1944		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden			2 Angestellte	Fehlhandlung Bahnpersonal
1945		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden			3 Drittpersonen	Fehlhandlung Bahnpersonal
1946		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden			3 Drittpersonen	Fehlhandlung Bahnpersonal
1947		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden		2 Angestellte u. 1 Reisender	2 Angestellte u. 1 Drittperson	Fehlhandlung Bahnpersonal
1948		Betriebsunfälle durch Selbstverschulden			1 Drittperson	Fehlhandlung Bahnpersonal
1949		2 Zugszusammenstösse		20 Reisende u. 2 Angestellte		Zusammenstösse Eisenbahnfahrzeuge
1949		Selbstverschulden von Personal			2 Angestellte	Fehlhandlung Bahnpersonal
1950		Zusammenstoss Zug mit Auto		1 Drittperson	1 Drittperson	Unfall an Niveauübergängen
03.01.1951	Alp Grüm Km 26.900	Unmittelbar bei der Station Alp Grüm wird ein Triebwagen mit dem Spurpflug von einer Lawine erfasst und mehr als 100 m in die Tiefe gerissen	2 Tage		1 Angestellter	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
20.01.1951	Küblis – Klosters Klosters – Davos Davos Platz – Dv. Glaris Dv. Glaris – Monstein Monstein – Filisur Ilanz – Disentis Bergün – Bever Bever – Zuoz Zernez – Scuol Chur – Arosa	Auf dem ganzen Netz über 100 Lawinnenniederergänge auf die Bahngleise. Anfanglich waren 56 % der Netzlänge gesperrt. Ab 13. Februar 1951 alle Strecken wieder geöffnet.	Insgesamt 81 Tage gesperrt (alle Unterbrüche zusammen gerechnet)		2 Angestellte	Lawine, Schneerutsch, Schneeverwehung oder übermässige Schneemenge
08.08.1951	Samedan – Punt Muragl	Innhochwasser bringt Binnenkanalbrücke zum Einsturz und reisst 40m Bahndamm weg	57 Tage			Hochwasser
08.08.1951	Molinazzo – Grono	Hochwasser in Flüssen und Bächen	9 Tage			Hochwasser
08.08.1951	Roveredo – Grono	Calancasca-Hochwasser zerstört Brücke	21 Tage			Hochwasser
1951	Netz	Personen durch Steinschlag getroffen – Mann überfahren		2 Reisende	2 Angestellte	Steinschlag
01.08.1952	Bever	Schnellzug entgleist in Kurve (Radius 100m) wegen überhöhter Geschwindigkeit. Zwei Wagen stürzen über die Brücke der Strassenunterführung.	0,5 Tag	23 Reisende	3 Reisende u. 1 Drittperson	Fehlhandlung Bahnpersonal
1952	Netz	Zusammenstoss auf Niveauübergang			1 Drittperson	Unfall Niveauübergang
1953	Netz	Starkstromunfall durch Selbstverschulden			1 Drittperson	Elektrizitätsunfall
1953	Netz	Zusammenstösse auf Niveauübergängen		5 Drittpersonen	2 Drittpersonen	Unfall Niveauübergang
29.07.1953	Ospizio Bernina	Ein Personenzug mit Triebwagen 38 fährt kurz nach Ospizio Bernina frontal in den Güterzug (Lok 182) aus Campocologno.		5 Reisende	1 Lokführer Triebwagen	Zusammenstoss von Eisenbahnfahrzeugen



Sicherheit wird bei der RhB **GROSS** geschrieben

Blick auf die damalige grösste Lawinnenverbauung der Schweiz: Muot mit der Chanaletta-Galerie. Die RhB ist auch der «grösste Förster» des Kantons: zur Sicherung der 700 m langen Bahnstrecke wurden über 150'000 Tannen-Setzlinge gesteckt.

Foto: Archiv RhB



Die geschilderten Ereignisse und Schwierigkeiten können bei ängstlichen Lesern leicht Zweifel an der Sicherheit des Bahnbetriebes aufkommen lassen. Man muss sich jedoch vergegenwärtigen, dass hier in gedrängter Folge die Vorkommnisse aus der Anfangszeit von 1889 bis in die 1950er-Jahre vor unserem geistigen Auge vorbeiziehen.

Heute hat die RhB über 125 Jahre Erfahrung im Umgang mit Naturgefahren und ein ausgeprägtes Risikomanagement aufgebaut, um den Herausforderungen Natur und Gebirgsbahn gerecht zu werden. In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Wald und Naturgefahren wird laufend an einer Risikohinweiskarte gearbeitet, die den Fokus auf zukünftige Schutzbautenprojekte festlegt.

57 Kilometer Schutzwerke

Bei einer Gebirgsbahn wie der RhB gibt es diverse Orte, welche von einem Naturereignis betroffen sein könnten. Der

Ausbaustandard bei den Verbauungen und somit der Schutz der RhB vor solchen Gefahren ist heute aber bereits sehr hoch. Wenn alle bestehenden Verbauungen wie beispielsweise Mauern, Schutznetze oder Lawinenrechen aneinanderreihet würden, käme man auf rund 57 Kilometer Schutzwerke, welche grösstenteils weit oberhalb der Bahnlinie stehen und gar nicht sichtbar sind.

Eine zusätzlich sehr wirksame Gefahrenabwehr bildet der Schutzwald, welcher sich vielerorts ab der Bahnlinie bis zur Waldgrenze erstreckt. Trotz des hohen Verbaugrades und Schutzstandards bestehen noch Schutzlücken mit kleinerem Risiko. Die RhB ist bestrebt, diese Schutzlücken zu schliessen, wo dies machbar und angemessen ist. In den Unterhalt dieser Schutzbauten und die Schliessung der letzten potenziellen Schutzlücken investiert die RhB jährlich rund 5 Millionen Schweizer Franken.

Erarbeitung einer Risikohinweiskarte

Ein Risikomanagement wurde in Zusammenarbeit mit Spezialisten des Amtes für Wald und Naturgefahren Graubünden (AWN) in einem mehrstufigen Verfahren in Form einer Risikohinweiskarte über das gesamte Streckennetz erarbeitet. Diese liegt seit Ende 2013 vor. Als Basis dient unter anderem der Ereigniskataster der RhB, in welchem seit dem Bahnbau vor 125 Jahren Naturereignisse dokumentiert werden, der Schutzbautenkataster der RhB sowie die Gefahrenkarten des Kantons Graubünden. Zudem floss die grosse Erfahrung der aktiven und ehemaligen RhB-Mitarbeitenden in den verschiedenen Regionen ein. Mit der Erarbeitung dieser Risikohinweiskarte hat die RhB auch hier eine Pionierrolle übernommen.

Überwachung des Streckennetzes

Zum Sicherheitsdispositiv der RhB gehört neben den zahlreichen Schutzbauten eine Vielzahl von weiteren



Die oberen Kehren der Albulalinie kurz vor Preda. Rechts die noch kurze Maliera-Galerie (45m), die zu einem späteren Zeitpunkt auf 220 m verlängert wurde.

Foto: Archiv RhB

Massnahmen. So werden die Strecken wöchentlich durch Bahndienstmitarbeitende zu Fuss und regelmässig mittels Kontrollfahrten überprüft. Besondere Vorkommnisse werden registriert und erfasst. Auf Streckenabschnitten mit möglichem Gefahrenpotenzial erfolgt zudem die erste Fahrt des Tages auf Sicht, auch melden Lokführer Unregelmässigkeiten während des Tages.

Spezielle Wettersituationen

Bei aussergewöhnlichen Wettersituationen, wie beispielsweise lang anhaltende Regen- oder Schneefälle, werden die Kontrollfahrten und -gänge an bekannten Gefahrenabschnitten intensiviert und Überwachungsmassnahmen, teilweise auch mit Hilfe von Sensoren, eingeleitet. Wird die Situation bei bekannten Stellen als kritisch eingestuft, werden Streckenabschnitte intensiv überwacht oder gar gesperrt. So beispielsweise bei hoher Lawinen- oder Steinschlaggefahr.

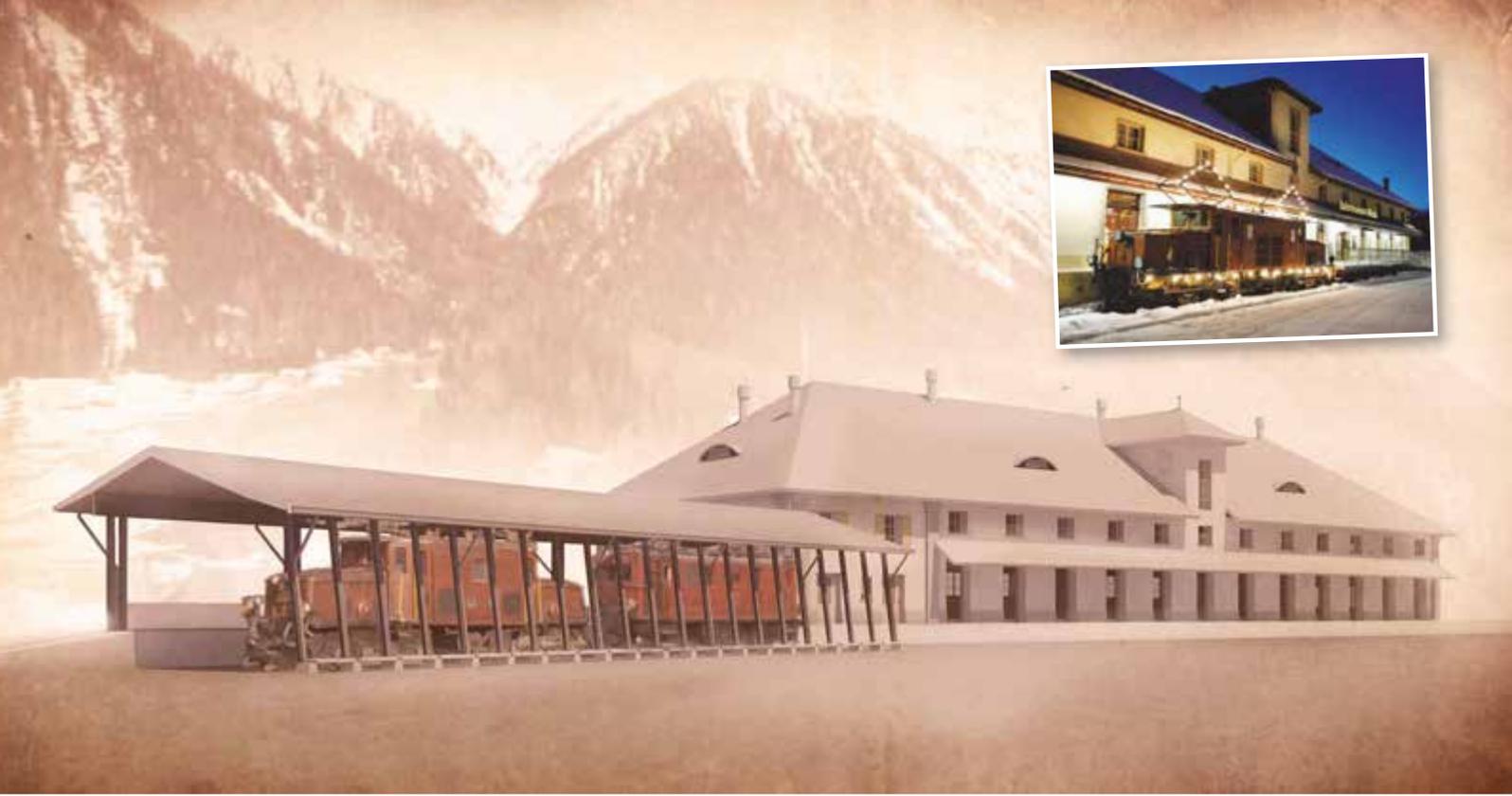


Blick auf das Val Pila mit der Ebene von Cavaglia. Auch hier waren grosse Aufwendungen zur Sicherung der Bahnlinie erforderlich. Inzwischen ist auch die Strecke unterhalb der Verbauungen zusätzlich mit einer Galerie geschützt.

Foto: Archiv RhB

Quellenangaben zum Schwerpunktthema «Kampf gegen Naturgewalten und Unfälle»:

- Archiv RhB Chur
- Diverse Geschäftsberichte RhB
- Staatsarchiv Kanton Graubünden
- Amt Wald und Natur Kanton Graubünden
- Buch «Aus den Anfängen der Rhätischen Bahn» Camartin / Pfeiffer
- Terra Grischuna 02/2014, Christoph Benz
- www.berninabahn.ch
- Buch «Abenteuer Berninabahn» Gian Brünger/Tibert Keller/Renato Mengotti
- Buch «Das grosse Buch der Rhätischen Bahn» Belloncle/Brünger/Grossenbacher/Müller
- Archiv/Sammlung F. Skvor Chur
- LOKI Spezial «Dampf auf der RhB»
- LOKI Spezial «100-jährige Bergsteiger»
- LOKI Spezial «Das Rhätische Krokodil»



Das Bahnmuseum Albula baut

Von Roman Sommer

Im Frühjahr 2017 wird der Spatenstich zur neuen Loküberdachung beim Bahnmuseum Albula in Bergün stattfinden. Die Überdachung wird zukünftig der Krokodillok Ge 6/6 I 407, welche zurzeit vor dem Bahnmuseum steht, sowie der in Filisur remisierten RhB Ge 2/4 205 Schutz vor Wind und Wetter bieten.

Nur dank zahlreichen Gönnern und privaten Spenden wird der Baustart in diesem Jahr ermöglicht werden. Die Bauarbeiten dauern bis im Juni und sollten rechtzeitig zur ordentlichen Generalversammlung des Bahnmuseum Albula Mitte Juni abgeschlossen sein. Danach wird die Krokodillok für einen kurzen Moment zum Leben erweckt und unter das Lokdach verschoben. Die Aufträge wurden von der Stiftung an Einheimische und Bündner Firmen vergeben. So wird beispielsweise das Holz für den Bau aus Bergün und dem nahen Albulatal stammen. Äusserlich wird das «Bahnmuseum Krokodil» im kommenden Sommer aufgearbeitet und sanft restauriert. Im Innern befindet sich ein Loksimulator mit dem die Strecke Thusis – Preda befahren werden kann. Zahlreiche Details aus dem echten Bahnbetrieb können mit diesem Loksimulator bereits gefahren werden und erfreuen Jung und Alt im täglichen Betrieb.

Für die RhB Ge 2/4 205 werden zurzeit Gelder für eine äusserliche Aufarbeitung gesucht. Diese Arbeiten sollen in der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart durchgeführt werden, so dass die Lok danach in Bergün ausgestellt werden kann.

Sanierung des Daches

Eine grössere Herausforderung ist die dringende Sanierung des Daches. Im Herbst 2017 hoffen die Initianten, mit den ersten Vorarbeiten beginnen zu können. Bei diesem Vorhaben soll gleichzeitig der Dachstock zu einem stimmungsvollen Event-Raum ausgebaut werden. Gleichzeitig mit der Dachsanierung wird auch die Fassade auf Vordermann gebracht. Spenden für diese Projekte sind jederzeit willkommen!



Clà Ferrovia zieht ins Bahnmuseum Albula Bergün

Weitere Projekte werden im Frühjahr 2017 die Erneuerung der Kindertour sein. Mit dem Einzug des Clà Ferrovia ins Bahnmuseum kann die Kindertour zu einer Erlebnistour ausgebaut werden. Unter anderem wird zukünftig ein Blonk sowie weitere Highlights für Kinder zu sehen sein. Ebenfalls wird im Herbst 2017 mit der dringenden Sanierung des Dachs und der Fassade begonnen. Übrigens: «Kurze und Lange» reservieren jetzt schon den 3. Juni 2017. An diesem Samstag fährt der Kinderkondukteur Clà Ferrovia mit dem Erlebniszug Albula nach Bergün und wird im Bahnmuseum die neue Kindertour des Museums eröffnen. Auch für die Kleinsten das Grösste!





Wechselausstellung «Bergbahnen der Schweiz»

Vor über 100 Jahren wurden die Schweizer Alpen durch zahlreiche Eisenbahnprojekte erschlossen und für den Tourismus mit einer akzeptablen Reisezeit zugänglich gemacht. Schon bald kamen die Wünsche auf, nicht nur in die Täler sondern bis auf die Bergspitzen mit einfachen Reisemitteln zu gelangen. Zahlreiche Projekte in der ganzen Schweiz wurden ausgearbeitet und teilweise auch realisiert.

Die neue Wechselausstellung im Bahnmuseum Albula erzählt von den ersten Pionieren dieser verwirklichten Projekte und bringt diese mit Animationen, Original-Filmen, Ausstellungsstücken oder Modellen dem Besucher näher. Neben Bahnprojekten wie die Zahnradbahn auf den Pilatus, die Standseilbahn auf Braunwald oder die Drahtseilbahn Gütsch werden auch Luftseil- oder Gondelbahnen, Buggellifte und Sesselbahnen und viele Exoten thematisiert.

Der erste Schweizer Buggellift zu Gast in Bergün

Ende der zwanziger Jahre hatte eine Studie der Davoser Skischule gezeigt, dass Skischüler pro Unterrichtsstunde nur gerade sechs Minuten mit Skifahren verbrachten. Den Rest der Zeit benötigten sie für den Aufstieg zum Start. Diesem Problem wollte der Zürcher Ingenieur Ernst Gustav Constam Abhilfe schaffen. Der passionierte

Skifahrer entwickelte in der Folge eine Schleppseil-Anlage mit Förderseil. Am 24. Dezember 1934 wurde der Bolgenlift schliesslich in Betrieb genommen. Besucher des Bahnmuseums können die wage Konstruktion des ersten Buggellifts an einem Original begutachten und sich in die 30er Jahre zurückversetzen.

Luftseilbahn Corvatsch

Bereits 1902 kamen die ersten Wünsche auf, den St. Moritzer Sportberg zu erschliessen. Nach sechs gescheiterten Versuchen konnten 1963 endlich die beiden Pendelbahn Sektionen in Betrieb genommen werden.

Gondelbahn Känzeli - Brambrüesch

Mit der Brambrüeschbahn erreichen Ausflügler und Wintersportler das aussichtreiche Gebiet des Dreibündensteins. Die ursprünglich geplante Gondelbahn in zwei Sektionen von Chur über das Känzeli nach Brambrüesch konnte so nicht verwirklicht werden. Da die Steigung im ersten Abschnitt mit 93% deutlich über den maximal erlaubten 80% lag, musste dieser Teil mit einer Pendelbahn erschlossen und nur der zweite Teil konnte mit der Gondelbahn erbaut werden. Die Firma Giovannola Frères aus Monthey erstellte diese Anlage und ergänzte die normalen zweiplätzigigen Kabinen mit zusätzlichen, offenen Sommergondeln, welche nun in der Ausstellung eine zu sehen ist.

Stehkorb «Télébenne»

Es handelt sich hier um den einzigen jemals in der Schweiz gebauten und eidgenossionierten Stehkorblift mit fest am Förderseil geklemmten Gondeln. Das Ein- und Aussteigen erfolgte in der Regel während der Fahrt von hinten und verlangte daher von den Fahrgästen grösste Konzentration und Gewandtheit. Der Betrieb wurde 1992 eingestellt und die Anlage im 2002 demontiert.

Modell Bahnhof Ospizio-Bernina

In einer Vitrine sehen wir einen Teil dieses eindrucklichen Dioramas. Die Station auf dem Berninapass «Ospizio-Bernina», mit originalem Rollmaterial, das zwischen 1960 und 1973 in einer öffentlichen Ausstellung von vielen tausenden Besuchern fasziniert bewundert wurde.

Aussenobjekte

Als Bijou und absoluter Blickfang zielt für die nächsten eineinhalb Jahre der Wagen der Standseilbahn Engelberg das Dorfbild von Bergün. Dies ist eines der zahlreichen Aussenobjekte, welches anlässlich der neuen Wechselausstellung nach Bergün gebracht wurde.

Öffnungszeiten Bahnmuseum

DI - FR 10-17, SA & SO 10-18 Uhr geöffnet.

Weitere Infos:

www.bahnmuseum-albula.ch

Bahnmuseum
Albula
in Bergün



graubünden

Modellbahn im Ortsmuseum in Bergün/Bravuogn



Nachbau der Strecke Bergün – Preda im Massstab 1:87 (H0m)

Unsere Modellbahn-Anlage im Ortsmuseum in Bergün hat nun schon 28 Jahre auf dem Buckel und in dieser Zeit viele Besucher mit einem sicheren Betrieb und schön gestalteter Landschaft erfreut. In letzter Zeit stellten wir aber immer öfter Probleme mit den Relais fest. Um weiterhin einen sicheren Ablauf der öffentlichen und den Spezial-Vorführungen zu gewährleisten, stellten wir an die Generalversammlung des Albulabahn-Club einen Kreditantrag für den Umbau der Anlage (Ersatz Gleise, Signale, Elektronik) auf die digitale Technik. Die anwesenden Clubmitglieder genehmigten das Vorgehen und so konnten wir mit der Planung des Umbaus fortfahren.

www.bemo-modellbahn.de



RhB G 3/4 11 Dampflokomotive „Heidi“ 1295 121 RhB A 1102 Dampfbahnwagen 3232 142 RhB B 2138 „Filisurer Stübli“ 3232 148

historic RhB in 1:87

BEMO



Immer mehr zeigte sich, dass die optimalste Variante für die Neuerstellung einer digitalen Anlage darin bestand, dass die bestehende Anlage vollständig abgebrochen wird. Gründe dafür waren, dass die neuen Trassenbretter breiter werden, die Gleise und die Gebäude verleimt waren, so dass sie kaum oder nur mit Schäden entfernt werden konnten. Dadurch wurde auch die ganze Landschaft in Mitleidenschaft gezogen. Als idealen Zeitpunkt für den Rück- und Neubau erachteten wir die Wintersaison 2015/2016.

Am 18. Januar 2016 begannen wir mit dem Neuaufbau der Anlage mit dem (ehrzeigigen) Ziel bis zur Generalversammlung des Albula-Bahn-Club Bergün (anfangs Mai 2016) die ersten Züge auf den neuen Gleisen fahren zu lassen. Dieses Ziel erreichten wir und konnten bereits einen Fahrplan mit 4 Zügen vorführen. Das nächste Ziel war es, dass wir bis zur Saison-Eröffnung des Ortsmuseums (20. Juni 2016) auch die öffentlichen Vorführungen wieder durchführen konnten. Auch dies gelang uns, wobei anzufügen ist, dass es zwei Personen waren, die den Löwenanteil dieser Arbeit geleistet haben: Reto Frick (Schreinerarbeiten) und Walter Bussien (Elektronik und Gleisbau). Die Gebäude aus der alten Anlage wurden durch Werner Buser revidiert und wieder eingebaut.

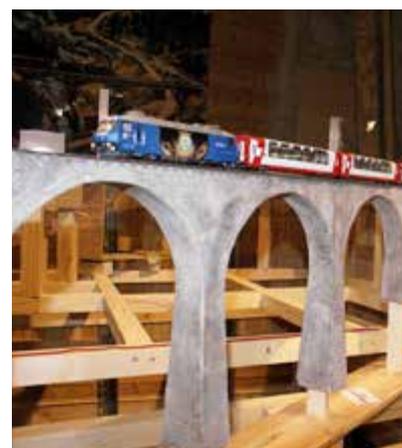
Nach den erfolgreichen öffentlichen Vorführungen im Sommer sollten bis zum Beginn der Wintersaison (21. Dezember 2016) die Gleise eingeschottert und die Oberleitung montiert sein. Danach beginnt der Aufbau der Landschaft. Ziel: Bis Ende 2017 ist die Anlage mit der entsprechenden Landschaft versehen.



Einige Zahlen zum Neubau:

Rund 600 Laufmeter Holzlatten (4,5 x 4,5 cm) bilden das Grundgerüst. Um dem Ganzen eine Stabilität zu verleihen, wurden die Latten mit ca. 1600 Holzschrauben zusammengefügt. Für die Trassen verwendeten wir ca. 46 m² Seekiefer Sperrholzplatten und 36 m² Weichfaserplatten. Für die Schattenbahnhöfe «Chur» und «St. Moritz» sowie die Strecke benötigten wir rund 250 m Peco-Gleise und 65 Weichen. Die massstäblichen Brücken wurden in Handarbeit von Stefan Grieb, www.steinbogenviadukte.de, für unsere Anlage hergestellt.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Ortsmuseum in Bergün. Die Vorführzeiten finden Sie auf der Homepage von Bergün-Filisur Tourismus <http://www.berguen-filisur.ch/> im Register «Bahndorf».



Alle Fotos:
Albula Bahn Club





Fotos: Peter Schumacher

ModelRailroading is fun

Von Michael Marugg

Das Vereinsjahr der Freunde der Schmalspurbahnen (FdS) war 2016 geprägt durch den Abschied des langjährigen Präsidenten, zwei Modelleisenbahnausstellungen, einen Workshop und durch einen Ausflug zum entstehenden Albulatunnel II. Was nicht fehlte; viel Zeit für angeregte Diskussionen zur Modelleisenbahn, im speziellen natürlich zur RhB im Kleinformat.

Präsidentenübergabe

27 Jahre hat er den Verein «Freunde der Schmalspurbahnen» massgeblich geprägt, 19 Jahre davon als Vorsitzender: Christian Marugg trat am 5. März 2016 als Präsident zurück. Im Dezember 1988 traf sich eine Schar von etwa 20 Modelleisenbahn- und RhB-Freunden in einem Restaurant in Felsberg. Der Verein wurde gegründet. Der damaligen Initiative zweier Modellbahnbegeisterter haben wir es zu verdanken, dass die «Schmalspurbähnler» gemeinsam das wunderschöne Hobby pflegen. Während diesem – immerhin – ein viertel Jahrhundert, konnte der Verein unter seiner Leitung einige Höhepunkte anbieten. So war der Verein an der «Modell + Hobby» 1998 in Bern mit einer Modulanlage mit bis zu 60 Meter Strecke vertreten. Die 20-Jahr-Jubiläumsfahrt mit einer einzigartigen Komposition: Der 70-jährige Triebwagen ABe 4/4 501 zog einen eleganten Pullmann-Salonwagen sowie den unvergesslichen Barwagen «Star(c)kes Stück». Die Begrüssung des Verwaltungsratspräsidenten der RhB an einer unserer Generalversammlungen, der Eintritt des Vereins in die wichtige Organisation «historic RhB», den We-

beitritt, die Werkbesichtigung der Firma BEMO in Uhingen und die Fahrt mit einer Ge 4/4 I und zwei Panoramawagen zum 25-jährigen Vereinsjubiläum wurden mitunter während seiner Leitung initiiert und durchgeführt. Dies nur ein paar wenige Highlights aus unzähligen. Die Mitglieder hoffen, dass Christian Marugg weiterhin als engagiertes Aktivmitglied mit dabei sein wird und auch in Zukunft Tipps und Anregungen an die Vereinsmitglieder weitergeben wird. Mit einer Führerstandsfahrt auf «seiner» Lieblingslok, einer Ge 6/6 II, bedankten sich die Mitglieder für sein jahrelanges Engagement. Er ist froh, dass er mit Peter Schumacher einen würdigen und engagierten Nachfolger gefunden hat. Die Mitgliederversammlung wählte ihn einstimmig zum neuen Präsidenten.

Willkommen Alvra

Wie üblich wird an der Generalversammlung neben dem statutarischen Teil auch das Jahresprogramm festgelegt. Die Zeiten, an welchen am GV Folgetag der Schlittenspass am Albula organisiert wurde, sind definitiv vorbei. Gemächlicher geht's nun voran. Der Vorstand ist bestrebt mindestens pro Quartal eine Veranstaltung anzubieten. Ebenso ein Beschluss der GV war, dass der Modellbahnbau erneut gefördert werden soll. Ein Grossteil der Vereinsmitglieder, und mit Sicherheit eine Vielzahl der Leser dieser Zeitschrift, identifizieren sich ebenso mit der kleinen Bahn wie mit dem grossen Vorbild. Einige unter ihnen sind Sammler, aktive Modellbahner oder können, so wie Kinder, stundenlang dem fahrenden Zug auf einer Schauanlage nachschauen und die noch

so winzigen Details akribisch genau aufnehmen. So leisten auch die Thusner Schmalspurfreunde ihren Beitrag mit dem Motto «ModelRailroading is fun» innerhalb der Dachorganisation von «historic RhB». So bauten sie anlässlich der Unesco Welterbetage vom 11./12. Juni in Thusis eine kleine Modulanlage auf. Anlässlich dieser Feierlichkeit wurde im Mittelbündner Hauptort der neue Gliederzug auf den Namen «Alvra» – was übersetzt Albula bedeutet – getauft. Die Verkehrsdrehscheibe Thusis ist seit 2006 Ausgangspunkt der Unesco-Welterbelinie Albula/Bernina nach St. Moritz respektive ins italienische Tirano. Zur Ski-WM 2017 in St. Moritz sollen die neuen Gliederzüge auf der RhB Paradestrecke verkehren. Sie geloben dem Kunden in der ersten und zweiten Wagenklasse neuen Komfort. Fenster können eigens im geschaffenen Fotowagen geöffnet werden. Für den Nachwuchs besteht ebenso eine speziell eingerichtete Zone, wie für Gruppen, welche gerne die Bahnfahrt mit einem Jass verbringen. Ob wie einst im wohligen heimeligen Speisewagen diniert werden kann, dafür werden die Reisezugplaner der RhB sicherlich gesorgt haben. An diesem Anlass konnten die Vereinsmitglieder, vor allem der lokalen Bevölkerung, das Vereinsleben und die wichtige Institution «historic RhB» den Besuchern näher bringen.

Feuchtigkeit, Lärm, Staub und wohliges Interieur

Nicht unweit von Thusis liegt das schmucke Dörfchen Bergün. Ziel, das Bergüner Dorfmuseum, in welchem der «Albula-Bahn-Club» die in die Jahre gekommene bestehende Modelleisen-

bahnlage mit der Wiedergabe des Streckenabschnittes Bergün – Preda komplett neu rekonstruiert. So konnte live miterlebt werden, welche Baumaterialien für eine Modelleisenbahn verwendet werden oder wie beispielsweise die Verdrahtung optimal und ausgeklügelt angebracht und beschriftet wird. Vielfach ist es doch so, dass beim Kabelwirrwarr oft der sogenannte «Hund begraben» liegt. Erstaunlich wie sich auch im Modelleisenbahnbau die Baumaterialien in diesen rund 30 Jahren gewandelt haben. Wie eine Baustelle «en-miniature» aussieht ist nun bekannt. Doch wie wird in Realität ein Tunnel gebaut? Hierfür lud die RhB zur Baustellenbesichtigung des Albulatunnels II in Preda. Beim Nordportal erfolgte im August 2015 der Anschlag zum Neubau. Die Vorarbeiten dauerten intensive 14 Monate. Die gelb eingepackten Förderbänder ratterten, die Tracks dröhnten und das Wasser plätscherte. Auch aus dem Tunnel, doch vielmehr von Oben. Bei strömendem Regen fand die Sonderführung unter der Leitung des pensionierten Leiters der RhB-Infrastruktur statt. Viel Fachwissen über den Tunnelbau

wurde vermittelt, selbst die kniffligsten Fragen wurden für jedermann verständlich beantwortet. Schade ist, dass der Neubau nicht doppelspurig ausgelegt wurde. Dies wäre doch revolutionär und hätte von Weitblick gezeugt. Weshalb der Bündner Grosse Rat nicht zu diesem Entschluss kam, wird wohl nie schlüssig beantwortet werden können, denn immerhin besitzt Graubünden mit dem Ostalpenbahndurchstich Albula – Bernina eine wichtige Alpentransversale in dieser Verkehrsrichtung. Wer wünschte sich nicht ein wohlig warmes Örtchen nach diesem Regen? So kam es. Bei Kerzenlicht, mit einem frisch zubereiteten Menü und einem goldenen Tropfen aus der Herrschaft im Weinkelch, tafelte die Reisegruppe in den weltweit bekannten dunkelblauen RhB Speisewagen aus den 1930er Jahren; aus Zeiten der Belle-Epoque, als reisen noch Luxus war und der Weg das Ziel.

Junior-Station Thusis

In Thusis wurde Anfang August am Bahnhof Thusis das RhB-Ausbildungsprojekt «Junior Station» gestartet. In Zusammenarbeit mit dem Berufsbil-

dungspartner «login» – eine Tochtergesellschaft der SBB, an welcher unter anderem auch die RhB beteiligt ist – hat in Thusis der Nachwuchs der Rhätischen Bahn die Bahnhofsführung übernommen und organisiert das Geschehen rund um Verkauf, Kundendienst, bahnspezifische Angebote und Beratung in Eigenregie. Im Oktober konnte den Auszubildenden über die Schulter geschaut werden. Sie beraten Bahn- und Postautoreisende, verkaufen Billette und tätigen Sitzplatzreservierungen, wechseln Geld oder nehmen Reisegepäck entgegen. Was als Kunde nicht gesehen wird, ist die ganze Administration dahinter. Dies nehmen Kunden oft nur dann wahr, wenn es für einmal nicht funktionieren sollte. So gehört in das Pflichtenheft der Auszubildenden ebenso die Organisation der Dienstpläne, das korrekte Rechnungswesen mitsamt der Führung von Kassa und Buchhaltung oder die Bewirtschaftung von Kundeninformationsmaterial und Schaufenstern. Zu diesem Anlass konnte der Thusner Verein erneut eine Modelleisenbahnanlage präsentieren.

«Infrastruktur im HO-Massstab»

An einem verhangenen November-Samstagmorgen konnte unser Präsident Peter Schumacher zwölf gutgelaunte und teilweise von weit her angereiste Teilnehmer zum Baukurs im «Roten Schulhaus» in Thusis begrüßen. Das Thema war Häuserbau, genauer gesagt ging es um den Modellbau von typischen Bündner Ställen. Als Ausgangsmaterial dienten die im speziellen Fachhandel angebotenen Bausätze aus Holz und Gips. Zur Wahl standen zwei verschiedene Holzställe in Strick- und Rundholzbauweise und ein Bündner Stall mit gemauerten Eckpfeilern im HO-Massstab 1:87. Ein Teilnehmer wagte sich auch an das aufwändigere Modell im Massstab 1:45.

Unter der fachkundigen Leitung von unserem langjährigen Mitglied Enrico Pirovino machten wir uns an die Arbeit. Als erstes wurden die gelaserten Holzteile mit Beize farblich behandelt. Nach dem Trocknen ging es ans Zusammenbauen. Die erste knifflige Aufgabe stellte das Einsetzen der Türe und Aufkleben der Scharnierimitationen dar.



Der Unterstall aus vier Wänden war dann rasch verleimt. Noch schnell den Heuboden aufleimen, und schon hieß es Mittagspause machen. Beim gemeinsamen Essen in der «alten Brauerei» kam auch die Kontaktpflege nicht zu kurz. Danach wurde der Heustall aus einzelnen Rundholz-Stäbchen aufgebaut. Wie im Original wurden die Hölzchen an den Ecken eingekerbt und so miteinander verbunden. Auf diese Weise wuchs das Ställchen bis zur Firstpfette. Dann wurden die Dachplatten aus Dentalgips, welche ein Steinplattendach naturgetreu darstellen, farblich behandelt. Zum Schluss zeigte uns Enrico Pirovino, wie man mit Staubfarbe die Holzteile realistisch verwittert, was einige Geduld und Studium des Vorbildes erfordert. Danach war es auch schon Zeit zum Aufräumen.

Mit der Hausaufgabe, unsere Bauwerke bis zur nächsten GV zur Präsentation fertig zu stellen, ging ein lehrreicher Tag zu Ende. Ein herzliches Dankeschön an unseren Kursleiter!



Bild Chur 2002: Vielen Lesern ist der «alte» Bahnhof Chur sicherlich noch ein Begriff. Hier im Bild zusammen mit einem unserer Dampzüge. Im hinteren Bildrand erkennt man bereits die Bauabschränkung der «neuen» Personenunterführung.

Bild: Urs Biber



Seit 1977 mit Dampf unterwegs – 40 Jahre Verein Dampffreunde der RhB

Von Christian Meyer

Nachdem wir in den letzten Jahren die einzelnen Linien der RhB feierten (2003 – 2014), nach dem 125 Jahr Jubiläum der Bündner Staatsbahn (2014) und dem 20-jährigen unseres Partnervereins Club 1889 (2016) feiert der Verein Dampffreunde der RhB im Jahr 2017 sein 40-jähriges Bestehen. Dies gibt uns Gelegenheit, wieder einmal Bilanz zu ziehen.

Vergangenheit und Gegenwart liegen nahe bei einander ...

Der «Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn» wurde 1977 gegründet. Die Gründungsmitglieder waren der Meinung, dass die RhB in ihren Bemühungen, den Dampfbetrieb zu erhalten, unterstützt werden sollte. Im Rahmen seiner Möglichkeiten will der Verein mithelfen, die vorhandenen Dampflokomotiven G 3/4 Nr. 1 + (11*), die G 4/5 Nr. 107 + 108 sowie die Xrot d 9213 betriebsfähig zu erhalten. Der Erhalt dieser 4 Maschinen (und der Nr. 11) ist daher das «Kerngeschäft» des Vereins. Natürlich sind in den Jahren seit 1977 etliche historische Maschinen dazu gekommen. Zum Beispiel war die Ge 6/6I, die Ge 2/4 Nr. 222, der ABe 4/4 Nr. 501 usw. noch nicht

historisch. Auch für den Erhalt und Betrieb der «neuen – alten» setzt sich der «Dampfverein» ein. Schliesslich kann die Geschichte der RhB nicht auf die (relativ kurze) Dampfepoche beschränkt werden. So hat der Dampfverein in seiner Geschichte viele Projekte unterstützt und auch selbst mitgetragen:

Das aktuelle Projekt – die «G 3/4 Nr. 1 Rhätia» – ist daher für den Verein von grosser Wichtigkeit. Der Verein setzt sich für den betriebsfähigen Erhalt der ältesten Lokomotive der RhB ein und sammelt Spenden für die Aufarbeitung des Kessels, der Siede- und Rauchrohre, der Feuerbüchse und der «Dampfmaschine» ein. Zu diesem Zweck wurde 2015 die Spendenaktion Rhätia in enger Zusammenarbeit mit «historic RhB» und der Rhätischen Bahn ins Leben gerufen. Bis dato konnten rund 70'000.- CHF gesammelt werden – diese Summe entspricht dem Siederohrverkauf, dem nachfolgenden Bolzen und Nietenverkauf, sowie Spendenzusagen anderer Vereine und Gesellschaften. Der Spendenstop erfolgt erst bei Erreichen der notwendigen Summe. Diese Summe konnte bis dato aber noch nicht abschliessend eruiert werden, da seitens des Kessels und der Feuerbüchse noch Abklärungen getrof-

fen werden müssen (resp. man auf eben diese Expertisen wartet).

Seit seiner Gründung ist das Spendenkonzept des Dampfvereins grundsätzlich immer noch das Gleiche. Wir sammeln Gelder durch den aktiven Verkauf von Souvenirs und durch den Verkauf von Speis und Trank auf den Dampfügen. Der Verein bewirbt seit seiner Gründung im Jahre 1977 das «Rhätia-Stübli» (D4052), seit 2003 bewirbt der Dampfverein zusätzlich das «Filsurer Stübli» (B2138) auf den Dampf- und Nostalgiezügen der RhB. Zudem werden Erlöse aus der Organisation von Charterfahrten ebenfalls dem Spendentopf zugeführt. Für spezielle Projekte werden auch spezielle Aktionen durchgeführt (siehe das Projekt G 3/4 Nr. 1 Rhätia).

Der Dampfverein bietet seinen (Stand: Oktober 2016) rund 230 Mitglieder einen umfassenden Service für Billettbestellungen in der Schweiz und International. Zudem gilt er als Kompetenzzentrum für nostalgische Fahrten in Graubünden und der Schweiz. Um diesen Service auf hohem Niveau zu halten, hat sich die Generalversamm-

lung 2004 bereit erklärt, den Bahnhof Bonaduz von der RhB zu übernehmen. Als Stationshalter bietet der Verein seinen Mitgliedern und den Einwohnern von Bonaduz und Rhäzüns das gesamte Sortiment des Öffentlichen Verkehrs an. Der Bahnhof Bonaduz ist direkt an das aktuelle Billetverkaufssystem der Schweizerischen Bundesbahn angeschlossen und kann somit das Angebot eines vollwertigen Bahnhofs liefern. Der Bahnhof Bonaduz gilt daher als die «Geschäftsstelle» des Vereins.

Der Dampfverein ist Gründungsmitglied des 2003 gegründeten Dachverbands «historic RhB» und nimmt in den Gremien von historic RhB seine Aufgaben aktiv wahr. Mit seinen ca. 230 Mitgliedern ist der Dampfverein zwar nicht der Grösste, jedoch der älteste Verein innerhalb des Dachverbands. Er war der erste Verein, der sich aktiv für den Erhalt des rollenden Erbes einsetzte.

Blick in die Zukunft

Als Verein spüren wir diverse gesellschaftliche Veränderungen direkt. Neue Mitglieder zu finden, ist im 21. Jahrhundert keine einfache Aufgabe. Zudem noch aktive Mitglieder zu finden, die sich auch freiwillig für den Verein einsetzen, dem Verein nebst Geld auch noch Zeit und Wissen spenden, ist umso schwieriger geworden. Der Dampfverein ist jedoch in der glücklichen Lage, die Mitgliederzahlen

ziemlich stabil halten zu können, zudem ist die Anzahl der Helfer konstant und ausreichend. Unsere Herausforderung Jetzt und in Zukunft ist die Besetzung des Vorstands und die Besetzung der «arbeitsreichen» Aufgaben.

Der Vorstand ist seit Jahren «unterbesetzt», die Nachwuchsförderung ist daher eine grosse Aufgabe.

Daher sind wir um jede Hand dankbar, die sich bei folgenden Zeilen angesprochen fühlt:

- Wir betreiben das historische Erbe der RhB und helfen mit, den Erhalt zu sichern.

- Wir sehen es als unsere Pflicht an, zu bewahren, so dass auch unsere Enkelkinder noch eine Dampflok in voller Fahrt erleben können.
- Kameradschaft und Zusammengehörigkeit bei einem sehr erfüllenden Hobby ist uns das grösste Gut.
- Ich kann mich einbringen, etwas bewegen (nicht nur Züge).
- Durch selbstständiges, zuverlässiges und nachhaltiges Arbeiten gestalten wir die Zukunft der Vergangenheit.

Somit: Alles Gute zum Geburtstag, Dampfverein RhB, happy birthday to you

Wie können Sie unsere Zeile unterstützen?

- Als Reiseführer auf unseren Nostalgiezügen.
- Auf unseren Reisen, wenn Sie unsere Getränke und Snacks konsumieren und im Souvenirshop einkaufen.
- Mit jedem Billettkauf in unserem Kundendienstzentrum Bonaduz (besonders auch GA, HATA usw.).
- Durch Mitgliedschaft in unserem Verein (CHF 80 pro Jahr).
- Durch Mithilfe bei unseren freiwilligen Einsätzen auf den Nostalgiezügen.
- Durch Mithilfe im Vorstand.
- Durch Spenden auf unser Bankkonto Raiffeisenbank Bündner Rheintal 7402 Bonaduz
IBAN:CH 83 8104 5000 0075 3093 5
Clearing-Nr.: 81045
SWIFT-Code RAIFCH22

Bild unten:

Bild Reichenau 1997: Die 1990er Jahre waren für den Verein ein sehr erfolgreiches Jahrzehnt. Es konnte viel bewegt werden (nicht nur Züge). Dieses Jahrzehnt war für den Verein sehr prägend, konnten doch erste Erfolge beim Fahrzeugerhalt gefeiert werden.

Bild: Urs Bürer



druck + design chur

...Augen auf beim Hundekauf...

*Ist die Quelle zuverlässig?
Vollständiger Kaufvertrag?
Sind die Einfuhrbedingungen erfüllt?
Ist er gesund und sozialisiert?*

**TIERSCHUTZ
GRAUBÜNDEN**

Graubündner Tierschutzverein
Lindenquai 10, 7002 Chur, Tel. 081 252 55 66
info@tierschutz-gr.ch www.tierschutz-gr.ch

FANTASTISCHE BAHNREISEN VOM SPEZIALISTEN: Schweiz • Europa • Weltweit



Transsibirische Eisenbahn



Eines der letzten grossen Bahnabenteuer – von Europa über Sibirien durch die Wüste Gobi nach China. Für unsere Gäste chartern wir zwei moderne Erstklasse-Schlafwagen, die mit den regulären Transsib-Zügen fahren. Aufenthalte in Moskau, Novosibirsk, Irkutsk am Baikalsee, Ulaanbaatar, Datong und Peking. Die Reise bietet hohen Erlebnisgehalt, Originalität und guten Komfort.

Moskau – Peking:
15.07. – 02.08. / 26.08. – 13.09.2017
Peking – Moskau:
04.06. – 22.06 / 27.08. – 14.09.2017
19 Tage, ab CHF 7'860.–

Tenda-Bahn – Côte d'Azur – Provence



Abwechslungsreiche Rundreise durch grossartige Landschaften bis ans Mittelmeer. Erleben Sie spektakuläre Fahrten mit der Tenda- und der Pinienzapfenbahn sowie über die Croix-Haute-Linie nach Grenoble. Flanieren auf der «Promenade des Anglais» in Nizza und entdecken Sie den Charme von Cúneo und Gap. Und zwischendurch locken kulinarische Freuden mit feinen, regionalen Gerichten.

12. & 19.05./02. & 16.06./
01. & 08. & 22. & 29.09./06.10.2017
4 Tage, ab CHF 875.–

Wales – mit Volldampf durch das «Land der Drachen»



Wales überrascht – Im nördlichen Snowdonia finden Sie endlose Sandstrände und eindruckliche Gebirgszüge wie den Mount Snowdon in nächster Nähe. Dazwischen tuckern farbenfrohe Dampfzüge wie zu Grossmutterzeiten durch liebliche Täler und trutzige Burgruinen zeugen von vergangener Pracht. Entdecken Sie den Zauber dieses (noch) eher unbekanntes Landes abseits der grossen Touristenströme und unternehmen Sie spannenden Bahn- und Schifffahrten (Leserreise Schweizer Familie 2015).

23.06. – 01.07.2017
9 Tage, ab CHF 3'490.–

Rhätia & Glacier Pullman Express



Wie anno dazumal nostalgisch gediegen die Schönheit der Schweizer Alpen im Zug erleben. Ob im Rhätia Pullman von Davos, über die Albulastrecke oder klassisch im Glacier Pullman vom Wallis bis nach St. Moritz inklusive Fahrt mit der Furka-Dampfbahn – zwei «Express-Züge» für Geniesser ohne Eile, aber mit viel Zeit für traumhafte Aussichten in gediegener Atmosphäre. Interessante Rahmenprogramme und vorzügliche Unterkünfte gehören selbstverständlich dazu.

Juni – September 2017
4 Tage, ab CHF 985.–



ZRT BAHNREISEN • Oberer Saltinadamm 2 • 3902 Brig-Glis
Tel. 027 922 70 00 • Fax 027 922 70 07 • info@zrt.ch • www.zrt.ch



Der Verein Dampffreunde der RhB hat sich während seinen 40 Jahren an unzähligen Projekten beteiligt, jüngstes Kind, die G 3/4 Nr.11 «Heidi» die durch den Club 1889 aufgearbeitet wurde. Hier anlässlich der Vereinsfahrt des Dampfvereins im Sommer 2016 (Südportal Schlossbergtunnel, Filisur)

Bild Christian Meyer



Auch um das Rollmaterial das «noch» nicht aufgearbeitet wurde, sorgt sich der Dampfverein, hier die Ge 3/4 Nr. 353 anlässlich der Vereinsfahrt im Sommer 2016.

Bild Christian Meyer

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

Verein Dampffreunde der RhB

Bahnhofstrasse 1
CH-7402 Bonaduz

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

kundendienst@dampfvereinrhb.ch

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



SCHWEIZER DAMPFESTIVAL

3. bis 5. Juni 2017

blonay-chamby.ch



Pendler oder Ferienbucher?

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

Wir verkaufen sämtliche Billette national und international

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



Alpine Classic Pullman Express – eine stilvolle Reise der Superlative

..... Von Andreas Jenny

In Zusammenarbeit mit dem Pullman Club Zürich bietet die Rhätische Bahn seit einigen Jahren einen Glacier Express der Superlative an.

.....

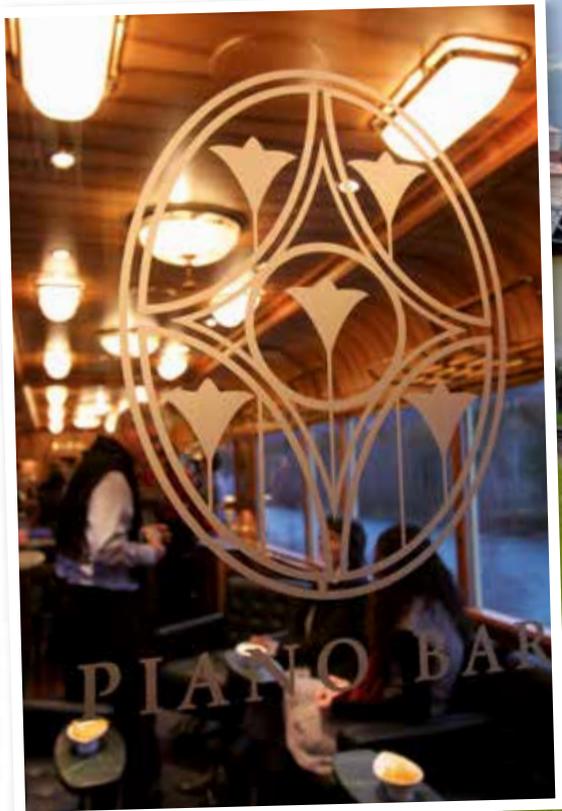
Schon die Begrüssung in St. Moritz – dem mondänen Nobelkurort im Oberengadin – ist speziell. Wir werden bereits im Bahnhofsgebäude empfangen, das Gepäck wird uns abgenommen, mit der Etikette des heutigen Hotels versehen und eingecheckt. Jeder Gast hat im bereitstehenden Pullman Zug einen reservierten Platz. Der speziell im «Alpine Classic»-Stil gekleidete Zugführer begleitet uns über den roten Teppich zu unserem Platz im liebevoll dekorierten Salonwagen. Sogar auf dem stillen Örtchen hat es frische Blumen! Vor der Abfahrt nützen wir noch die Zeit, um uns mit dem Lokomotivführer der nostalgischen Krokodil Lok zu unterhalten und einige Fotos zu schiessen. Das ist noch Handwerk! Weit und breit kein Computer. Das Modernste auf dieser Lok ist das iPad des Lokführers mit seinem Dienstfahrplan. Pünktlich auf die Sekunde ertönt ein Pfiff und die Zugkomposition setzt sich in Bewegung. Der Stufenschalter der Lok ist deutlich zu hören und auch zu spüren, wie in alten Zeiten. Der heutige Zug besteht aus der erwähnten Krokodillok Ge 6/6 I, zwei Pullmanwagen aus den Dreissigern, der stilvollen Piano

Bar und einem dazu passenden Packwagen. Kurz nach der Abfahrt werden uns zur Begrüssung frische Gipfeli und ein feiner Kaffee gereicht. Auch die mehrsprachige Reiseleitung ist immer unterwegs und informiert mit interessanten Details, nicht nur rund um die Bahn. Die Eindrücke kommen Schlag auf Schlag, wir befinden uns schon auf der Albula Linie. Nach dem wildromantischen Val Bever und der Fahrt durch den Albulatunnel erreichen wir die Alpennordseite. Während der Vorbeifahrt an der Baustelle des Albulatunnels II in Preda erklärt uns der Reiseleiter ein paar sehr interessante Details zum Bau des neuen, parallel zum alten Tunnel verlaufenden Durchstiches.

Jetzt folgt der spannendste Streckenabschnitt: Die Kehren und Viadukte zwischen Preda und Bergün. Immer wieder faszinierend, was für eine tolle Arbeit die Ingenieure und Arbeiter damals vollbracht haben. In Filisur fahren wir an der – immer noch funktionsfähigen – Drehscheibe vorbei. Zurzeit wird dort der Wasserkran wieder instand gestellt, damit zukünftig die Dampflok dort wieder ihren Durst löschen können. In der dortigen Remise wartet eine ganz spezielle Lok darauf, wieder instand gestellt zu werden: Die Ge 2/4 Nr. 205 mit Jahrgang 1913, eine der wahrscheinlich weltweit letzten Lokomotiven mit einem Déri Grossmotor. Weiter geht die Fahrt über den Landwasserviadukt – damit auch

alle etwas sehen, fährt unser Lokführer absichtlich langsam – und durch die Schynschlucht nach Thusis, wo wir auf Gleis 1 einfahren. Wir verlassen den Zug und fahren mit Postautos in die Viamala Schlucht, wo wir beim Besucherzentrum einen kurzen Halt einlegen. Die Mutigen werfen einen Blick in die tiefe Schlucht, die anderen geniessen die kurze Pause, genehmigen sich einen Kaffee oder kaufen ein paar Souvenirs. Weiter geht die Fahrt nach Zillis, wo uns die bekannte Kirche mit den einmaligen Deckenmalereien erwartet. Im Besucherzentrum wird uns ein Film über die Entstehung und die Geschichte der Kirche gezeigt, bevor wir uns das Ganze 1:1 in der Kirche anschauen können.

Mit den Postautos geht es wieder zurück nach Thusis, wo uns die Speisewagen Besatzung mit einem tollen Apéritiv überrascht. Unser Zug wurde zwischenzeitlich um zwei Nostalgie-Speisewagen ergänzt. Auf der Weiterfahrt durch das malerische Domleschg wird uns in diesen eleganten Wagen ein feines Mittagessen serviert. In Reichenau-Tamins wird unsere braune Krokodillok umgestellt, wir wechseln die Fahrtrichtung. Weiter geht die Fahrt durch die imposante Rheinschlucht bis Valendas. Bevor uns die Süssspeise serviert wird, machen wir dort einen längeren Aufenthalt. Eine gute Möglichkeit, die Beine etwas zu vertreten und den einmaligen Zug von aussen zu fotografieren.



Alle Fotos: Sylvia Heldstab



Schon bald erreichen wir Disentis, wo wir unseren Zug für die nächste Sehenswürdigkeit verlassen. Nach einem kurzen Fussmarsch erreichen wir das Kloster Disentis, wo uns die Mönche bereits zur Führung erwarten. Faszinierend, die Geschichte dieses Benediktinerklosters. Für die Weiterfahrt nach Andermatt wurde unsere Krokodillok ausgetauscht. Wir werden jetzt von einer Zahnradlokomotive der Matterhorn Gotthard Bahn gezogen. Unsere beiden Speisewagen wurden auch zurückgelassen. Während der Fahrt über den Oberalppass trifft man sich in der Piano Bar und lässt sich bei einem erfrischenden Getränk und rassigen Pianoklängen den Tag nochmals Revue passieren.

In Andermatt – dem heutigen Etappenort – erwarten uns bereits die Hotelbusse, welche unser Gepäck in die entsprechenden Hotels bringen. In den einzelnen Hotels wird uns ein feines Abendessen serviert. Wie immer auf dieser Reise sind auch hier die Tischgetränke im Preis inbegriffen.

Nach dem reichhaltigen Frühstücksbuffet unternehmen wir einen kurzen Spa-

ziergang zum Bahnhof, wo unser exklusiver Zug wieder bereit steht. Nachdem unsere Hotelpartiers unsere Koffer wieder im Gepäckwagen versorgt haben, geht die Reise weiter. Nach ein paar Kilometern ist aber schon wieder Schluss: In Realp steigen wir aus und machen uns auf den Weg zum Bahnhof der Dampfbahn Furka Bergstrecke. Dort erwartet uns ein Dampfzug. Beim Platznehmen auf den Holzbänken wird einem schnell klar, warum die erste Klasse mehr kostet. Und schon ruckelt die Dampfbahn Richtung Furka-Scheiteltunnel. Auf der Station vor dem Tunnel braucht die Lokomotive eine Pause. Liebevoll pflegt das Personal die alte Dampflok. Für uns ein willkommener Halt, um die Füße etwas zu vertreten und uns am Kiosk eine Erfrischung zu gönnen.

Auf der Westseite des Scheiteltunnels sehen wir runter nach Gletsch. Der Furkagletscher hat sich mittlerweile schon so weit zurückgezogen, dass man ihn von der Bahn aus gar nicht mehr sieht. Bei der Station «Gletsch» gibt's nochmals einen kurzen Halt. Schon bald erreichen wir Oberwald und somit das Ende unserer Dampffahrt. Hier wech-

seln wir wieder in unseren eleganten «Orient Express auf Meterspur». Die Fahrt führt durch das schöne Goms weiter nach Fiesch. Laut Programm wartet hier der nächste Höhepunkt auf uns. Mit der Seilbahn fahren wir auf die Fiescheralp. Im Hotel neben der Bergstation wird uns – je nach Vorbestellung im Zug – Raclette, Käse-Fondue oder ein normales Menu serviert. Die Schwindelfreien fahren anschließend mit der zweiten Sektion der Seilbahn weiter auf das Eggishorn. Mit dem Wetter haben wir Glück. Kaum sind wir oben angekommen, verziehen sich die Wolken und geben die Sicht auf den riesigen Aletschgletscher frei. Sehr eindrücklich!

Wieder auf dem Zug, geht die Fahrt weiter Richtung Brig und Visp. So langsam naht das Ende dieser wunderschönen Reise. Auf der Fahrt durch das wilde Mattertal trifft man sich nochmals in der Piano Bar. Elmar, unser Pianist spielt «Time to say goodbye». Wir geniessen die letzten Drinks und die schöne Aussicht, einige tauschen noch ihre Adressen aus. Schön war's, wir kommen wieder!





20 Jahre Verein pro Salonwagen RhB

Von Andreas Jenny

.....
1996 ging ein Aufschrei durch die Bahnlandschaft: Die Rhätische Bahn (RhB) konnte aus wirtschaftlichen Gründen die Salonwagen aus den dreissiger Jahren nicht mehr halten. Die vier geschichtsträchtigen Wagen wurden deshalb zum Verkauf ausgeschrieben oder hätten verschrottet werden sollen.
.....

Eine kleine Gruppe weitsichtiger Personen um Alby Glatt wollten dies so nicht hinnehmen und gründeten anfangs 1997 einen Verein mit dem Ziel, diese Wagen zu erhalten. Die RhB bot Hand dazu. Die Wagen wurden daraufhin mit grossen SOS-Aufklebern versehen, um auf diese Art auf die dringend notwendigen Mittel hinzuweisen. Innerhalb relativ kurzer Zeit konnte der Verein rund CHF 2 Mio. Spendengelder sammeln. Ende Oktober 1997 setzte die RhB die vier Wagen zum letzten Mal in der bisherigen Farbgebung rot/crème ein. Gleichzeitig war diese Fahrt aber auch eine Premiere: Die beiden grossen Dampfloks G 4/5 Nr. 107 und 108 beförderten diesen noblen Zug in Doppeltraktion. Anschliessend an diese Fahrt kamen die Wagen in die RhB-eigene Hauptwerkstätte in Landquart und wurden umfassend renoviert. Bei dieser Gelegenheit

bekamen die Wagen den neuen, ursprünglichen Farbton blau/crème. Ebenso die schönen bunten Polster – wie sie in der Belle Epoque gang und gäbe waren.

Am 19.11.1999 wurden dann erstmals alle vier restaurierten Wagen im Eröffnungszug für den Vereina Tunnel eingesetzt. Sie hatten die spezielle Aufgabe, die Ehrengäste um Bundesrat Moritz Leuenberger durch den neuen Tunnel zu befördern. Somit hatte der ursprüngliche Verein seinen Zweck erfüllt. Die Verantwortlichen lösten am 13.11.2004 den alten Verein auf und überführten ihn in einen Neuen. Gleichzeitig wurden die Statuten dem neuen Zweck angepasst. Erster Präsident des neu gegründeten Vereins wurde Alby Glatt. Der neue Verein setzt sich ein für die weitere Erhaltung der schönen Wagen, tritt aber auch als Veranstalter von Sonderfahrten auf.

Im Jahre 2009 übernahm Willy Hochstrasser – er war auch Gründungsmitglied und zu aktiven Zeiten Marketingleiter der RhB – das Präsidium. Einen speziellen Traum wollten die Initianten allerdings noch realisieren: Für einen «Orient Express» auf Schmalspur fehlte ein Mittelpunkt im Zug. Wiederm

dank grosszügigen Spenden war es möglich, einen alten – ursprünglich 1928 von der Bernina Bahn (BB) beschafften und der MITROPA betriebenen – Saalwagen in eine tolle und elegante «Piano Bar» umzubauen. Im Dezember 2010 fand das feierliche Rollout in Landquart statt. Dazu gesellt sich seit einigen Jahren noch ein farblich angepasster zweiachsiger Gepäckwagen. Zusammen mit dem originalen RhB Salonwagen As 1161 und den nostalgischen Speisewagen der RhB ergibt sich ein wunderschöner und sehr exklusiver Zug – eben den «Orient Express auf Meterspur».

Diese Pullmanwagen können für private Anlässe oder Betriebsausflüge gebucht werden. Einsätze mit fahrplanmässigen Regelzügen oder gar mit Extrazügen. Weitere Informationen sind unter www.rhb.ch/charter ersichtlich.

Einen Besuch unseres Shops können wir wärmstens empfehlen. Verschiedene Artikel im «Festina Lente Look» wie z. B. Portemonnaie, Foulard, Frottétuch, Espressotasse, Bemo-Salonwagen etc. finden Interessierte unter www.verein-pro-salonwagen.ch/shop.

«Kunst in den Zügen»

Von Andreas Palmy

Zum Ersten:

Einst hingen in den Wagen der Rhätischen Bahn und den Schweizerischen Bundesbahnen an den Abteilwänden Bilddrucke mit Kunstwerken von bekannten Malern – Kunst in den Zügen. Insbesondere die Abteile in der 1. Klasse wurden damit geschmückt.

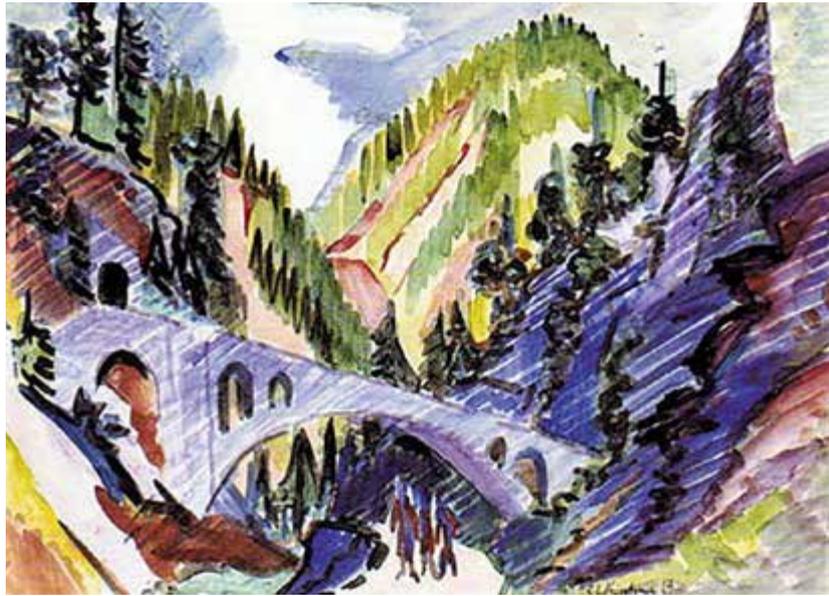
Heute findet man solche kaum mehr, die Wände sind meistens unifarbig oder eine grafische Gestaltung soll etwas Kunst vermitteln.

Ernst Ludwig Kirchner und «Die Brücke bei Wiesen»

Ernst Ludwig Kirchner war einer der bedeutendsten europäischen Künstler des 20. Jahrhunderts. Das Kirchner Museum Davos bietet dem Besucher das aussergewöhnliche Erlebnis, Werke von Kirchner in der Region ihrer Entstehung zu sehen. Davos und seine Umgebung inspirierten ihn zu einer grossen Anzahl wichtiger Arbeiten.

So malte 1926 Ernst Ludwig Kirchner das Bild «Die Brücke bei Wiesen». Kirchner reizte an diesem Bauwerk der grosse Bogen, der das Tal elegant überspannt und unter diesem das Fallen in die Tiefe. Er überhöhte die beiden Hauptpfeiler des grossen Bogens nach oben durch die Steilheit des Geländes und die Rufen, nach unten durch den Bogen des Flusslaufes. Die Landschaft ist wie bei einem Weitwinkelobjektiv vor uns. Die Brücke, welche verbindet und gleichzeitig die Landschaft durchschneidet, ist gänzlich von ihr umgeben und in sie eingebettet – das Grandiose dieser Brücke des es an dieser Stelle tief eingeschnittenen Landwassertales bringt Kirchner so voll zum Ausdruck.

Quelle: Bild «Wiesenerviadukt» und Text «Die Brücke bei Wiesen» Kirchner Museum Davos



Brombänzviadukt
1919



Wiesenerviadukt
1926

Zum Zweiten:

Kunst in den Zügen findet man auch im Kirchner Museum in Davos – In den Zügen ist die Bezeichnung der rechtsseitigen Talflanke zwischen Schmelzboden und Bärentritt. Ernst Ludwig Kirchner (1880-1938), langjährig ansässig in Davos, hat in den Zügen beziehungsweise in der Zügenschlucht verschiedene Motive auf die Leinwand gebracht. Beeindruckt haben ihn dort scheinbar besonders die Brücken der Rhätischen Bahn. Vielleicht deshalb, weil er 1906 als junger Maler Mitbe-

gründer einer expressionistischen Künstlergruppe in Dresden war. Sie nannte sich «KG Brücke» – der Name möglicherweise inspiriert durch die vielen Brücken über den Fluss Elbe in Dresden und Umgebung. Während seiner Davoser Zeit von 1917-1938 skizzierte Kirchner im Jahre 1919 das Brombänzviadukt und malte später 1926 das Wiesenerviadukt. Während seiner Davoser Zeit von 1917-1938 skizzierte Ernst Ludwig Kirchner im Jahre 1919 das Brombänzviadukt und malte später im Sommer 1926 das Wiesenerviadukt.



Kompetenz und Hightech

Mit Sersa sicher ans Ziel

Im technisch und logistisch anforderungsreichen Hochsicherheitsbereich der infrastrukturellen Bahntechnik operieren qualifizierte Mitarbeitende mit modernster Technologie. Speziell auf die Bahninfrastruktur ausgerichtete innovative Lösungen tragen entscheidend zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf allen Spurbereichen bei. Als führendes Bahntechnikunternehmen hat sich Sersa unter dem Dach der Rhomberg Sersa Rail Group einen Namen als bahntechnisches Unternehmen geschaffen, das zur permanenten Steigerung der Produktequalität und Sicherheit für Mensch und Maschine Spitzenleistungen erbringt.

Sersa Group AG (Schweiz) | Würzgrabenstrasse 5 | 8048 Zürich
T +41 43 322 23 23 | info.sgs@sersa-group.com | www.sersa.ch



Ein Unternehmen der
RHOMBERG SERSA RAIL GROUP

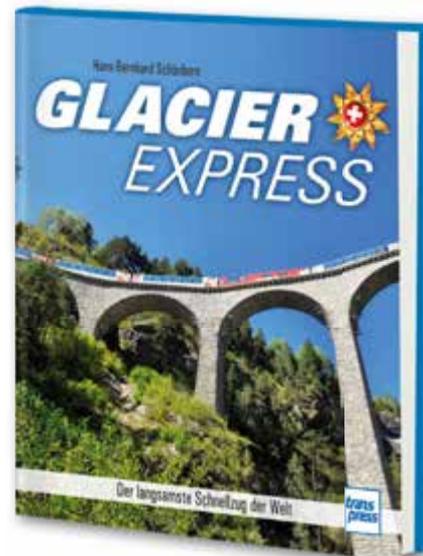


Weiterbildung beim Weichenspezialisten

voestalpine Weichensysteme GmbH
www.voestalpine.com/weichensysteme
www.ws-akademie.at

voestalpine
BILDER: MICHAEL SCHNEIDER

ZUG MIT AUSSICHT



Seit 1930 verbindet der »Glacier Express« Zermatt mit St. Moritz und durchquert einige der schönsten Teile der Schweizer Bergwelt. Der Band beschreibt die Reise mit diesem außergewöhnlichen Zug und die wechselvolle Geschichte der Strecken, auf denen er verkehrt.

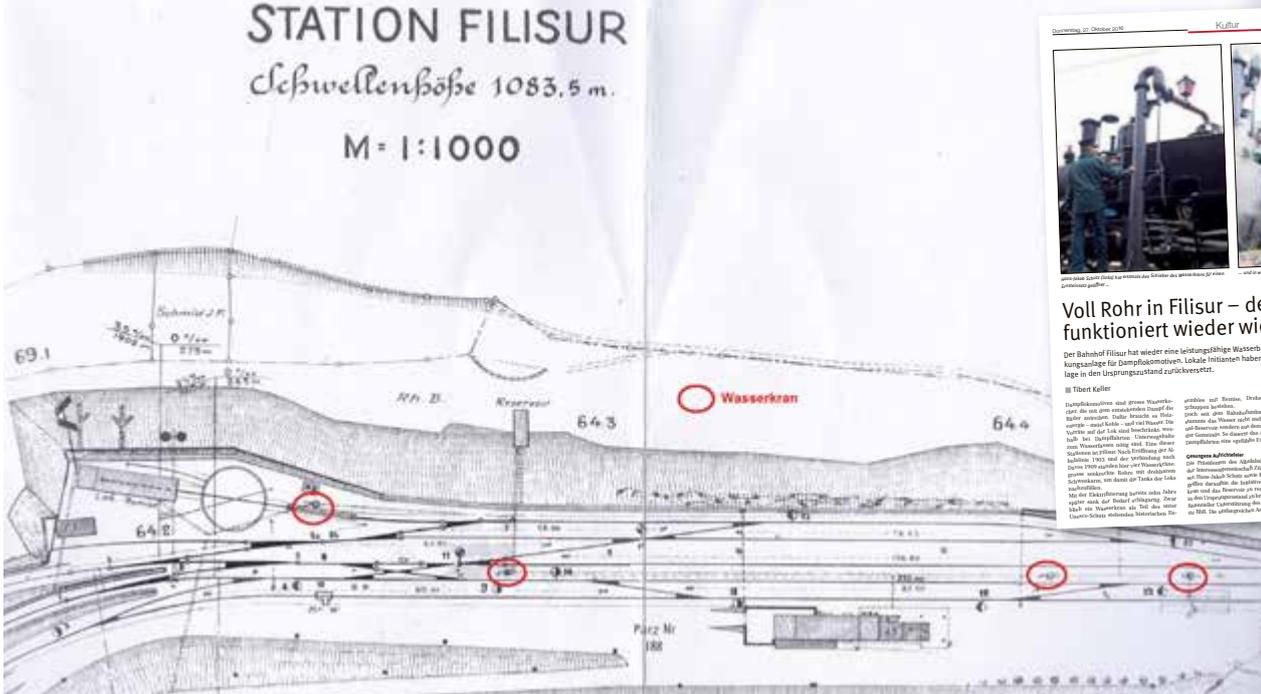
160 Seiten, 130 Bilder, Format 230 x 265 mm

ISBN 978-3-613-71536-3

CHF 39,90

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.TRANS PRESS-VERLAG.DE
Service-Hotline: +41(62) 209 26 26

trans
press



Voll Rohr in Filisur – der Wasserkran funktioniert wieder wie einst

Der Bahnhof Filisur hat wieder eine leistungsfähige Wasserbetankungsanlage für Dampflokomotiven. Lokführern haben die Anlage in den ursprünglichen Zustand zurückgestellt.

Im Tüftel Keller
Inhaltskassette aus grossen Wasserkränzen ist die am 19. September 2016 der Öffentlichkeit übergeben worden. Die Anlage ist nun wieder einsatzbereit. Die Wasserbetankungsanlage ist ein wichtiges Element der historischen Bahninfrastruktur in Filisur. Sie wurde im Jahr 1909 erbaut und diente bis 1999 zur Wasserversorgung der Lokomotiven. Die Anlage ist nun wieder einsatzbereit und wird für die nächsten Jahre erhalten. Die Anlage ist ein wichtiges Element der historischen Bahninfrastruktur in Filisur. Sie wurde im Jahr 1909 erbaut und diente bis 1999 zur Wasserversorgung der Lokomotiven. Die Anlage ist nun wieder einsatzbereit und wird für die nächsten Jahre erhalten.

Er funktioniert wieder ...

Von Koni Zingg

... der Wasserkran in Filisur. In der letzten Ausgabe des Heftes Bündner Kulturbahn stand «Im Laufe des Frühlommers 2016 soll die Anlage reaktiviert sein und wieder ein echtes Bild beim Wasserfassen vermitteln.» Das echte Bild ist Tatsache geworden, der Termin Frühlommer verschob sich aber auf den Herbst 2016. Pünktlich zum 20 Jahre-Jubiläum des Clubs 1889, am Wochenende 15./16. Oktober 2016, konnte die Anlage in Betrieb genommen werden.



gefertigter Signallampe darauf. Am 8. Oktober 2016 fanden sich alle am Werk Beteiligten zur Aufrichte zusammen und feierten das wieder aufgestandene «Denkmal». Sogar ein eigens dafür getextetes Lied kam, mit Unterstützung durch eine Ländlerkapelle, zur Uraufführung.

Die Erneuerung und wieder Betriebsfähigkeit des Wasserkrans bildet zusammen mit der Depotremise, den Wärterbuden und der Drehscheibe ein historisch-bahntechnisches Ensemble, das das UNESCO Welterbe RhB bereichert. Die Voraussetzungen für ein saisonales Angebot mit historischen Dampfzügen zwischen Davos-Filisur und Bergün sind nun gegeben. Mit der ölgefeuerten Dampflok «Heidi» besteht auch in Trockenperioden keine Gefahr mehr für Böschungsbrände.

Filisur war zur Dampfzeit eine wichtige Zwischenstation. Nicht nur für den Personen- und Güterverkehr sowie die Umsteigerelation nach und von Davos, sondern auch aus betrieblicher Sicht zum Nachfüllen der Dampflokender mit Wasser. Es standen insgesamt vier Wasserkräne auf dem Stationsareal, die von zwei bahneigenen Reservoirs oberhalb des Bahnhofs gespiesen wurden. Zwei Krane befanden sich auf der Ausfahrtseite Richtung Engadin und einer auf der Ausfahrtseite Tiefencastel sowie der wieder reaktivierte bei der immer noch bestehenden Drehscheibe am Remisengleis. Dieser Wasserkran war im Jahre 1909 der letzte gebaute und diente den Loks der Davoserlinie. Die Maschinen wurden für die Rückfahrt ins Landwassertal jeweils in Filisur abgedreht und konnten so am selben Gleis auch wieder mit Wasser betankt werden. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes im Herbst 1919 auf der Albulalinie und im Dezember des gleichen Jahres

auf der Landwasserlinie, wurden die Wasserkrane überflüssig. Einzig der Wasserkran bei der Drehscheibe blieb bestehen. Er dient heute primär für das Betanken der historischen Dampfzüge und erstrahlt nun wieder in neuem Glanze. Dass es soweit kam, ist verschiedenen freiwilligen Helfern und unterstützenden Firmen aus der Landschaft Davos und Filisur zu verdanken.

Auch das noch vorhandene Bahn-Reservoir wurde reaktiviert. Ab dem Ortsnetz wird über eine neue, erdverlegte Kunststoffleitung das Reservoir versorgt und mit einem Schwimmerventil die Füllung beibehalten, analog einem WC-Spülkasten. Zur Speisung des Wasserkrans ab dem Reservoir dient die noch intakte, bestehende Gussleitung Ø 100 mm. Der Wasserkran selbst, Baujahr 1907, mit den Schieberarmaturen erfuhr eine komplette Revision mit neuem kupfernem Auslegerrohr und eigens an-



Alle Fotos: Gitti Götz





Foto: Tibert Keller

Der Landwasserviadukt – das Wahrzeichen Graubündens

Von Roman Cathomas, Projektleiter

Der Landwasserviadukt auf der Albulalinie der Rhätischen Bahn (RhB) soll stärker als «Wahrzeichen Graubündens» positioniert werden. Die RhB, die Region Albula sowie Graubünden Ferien (GRF) haben sich zum Ziel gesetzt, bis in einem Jahr ein Konzept «Landwasserviadukt – Wahrzeichen Graubündens» zu erarbeiten. Dieses soll konkrete Vorschläge in den Bereichen Produkteentwicklung, Inszenierung, Vermarktung sowie Betriebsorganisation beinhalten und als Grundlage für die anschliessende Realisierungsphase dienen.

Der Landwasserviadukt der Rhätischen Bahn ist das wohl bekannteste Bauwerk Graubündens und ist Teil des UNESCO Welterbes «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina». Bereits heute besitzt er eine touristische Strahlkraft, welche sich allerdings vor allem auf Bahninteressierte beschränkt. Mit dem Projekt «Landwasserviadukt – Wahrzeichen Graubündens» soll sich dies ändern: Die Inszenierung des Landwasserviaduktes schafft eine neu erlebbare Attraktion, die zum Leuchtturm für den gesamten Bündner Tourismus werden und mehr Gäste für den Kanton generieren soll.

Die Projektträger

Die RhB als einer der wichtigsten touristischen Player im Kanton Graubünden verfügt mit dem Landwasserviadukt auch über eines der bedeutendsten touristischen Kulturdenkmäler der Region. Dazu der RhB-Direktor und Präsident des Vereins Welterbe RhB, Renato Fasciati: «Die RhB ist bestrebt, das Denkmal im Sinne des Welterbes zu erhalten und dessen Werte und Einzigartigkeit zu vermitteln. Gleichzeitig möchten wir das damit verbundene Potenzial weiterentwickeln und touristisch nutzbar machen. Mit einzigartigen Angeboten und authentischen Informationen wollen wir Gäste aus dem In- und Ausland für diesen Leuchtturm und die faszinierende Kulturlandschaft begeistern.» Die Region Albula und die Standortgemeinden sind ebenfalls in das Projekt eingebunden und unterstützen die Ausarbeitung des Vorprojektes. Dabei geht es um eine nachhaltige touristische Entwicklung der Region und die Schaffung neuer Wertschöpfung. Die Region Albula besitzt mit dem Landwasserviadukt ein aussergewöhnliches Pionierwerk mit noch nicht genutztem Potenzial. Er liegt verkehrstechnisch in der Mitte Graubündens und ist aus allen Regionen des Kantons erreichbar. Somit eignet sich der Landwasserviadukt bestens um

von allen Destination als gemeinsames Wahrzeichen für Graubünden getragen zu werden. Der dritte Projektträger GRF wird als kantonale Tourismusorganisation das einzigartige Wahrzeichen Graubündens in seine Strategie und Kommunikation einbeziehen und dafür sorgen, dass die Attraktion von sämtlichen Bündner Destinationen kommunikativ mitgetragen wird. Martin Vincenz, CEO von Graubünden Ferien, sieht darin für den gesamten Bündner Tourismus eine grosse Chance: «Die Positionierung des Landwasserviaduktes als erlebbares Wahrzeichen schafft ein Alleinstellungsmerkmal (USP) für Graubünden. Dieses soll als Türöffner dienen, von dem auch weitere touristische Produkte und Destinationen Graubündens profitieren können.»

Tourismusprogramm Graubünden 2014-2021

Ziel eines fundierten Konzepts ist es, Entscheidungsgrundlagen für die folgenden Umsetzungsschritte zu erarbeiten. Dieses Konzept soll im Sinne des Tourismusprogramm Graubünden 2014-2021 neue Perspektiven und Wege aufzeigen. Dabei geht es sowohl um die Stärkung der Bekanntheit Graubündens mit dem Landwasserviadukt als Wahrzeichen als auch darum einen neuen Attraktionspunkt als



Foto: Tibert Keller

Besuchermagnet zu schaffen. Thematisch ist es naheliegend, dass dabei das Welterbe RhB und die gelebte Bahnkultur im Zentrum stehen werden. Parkähnlich soll der Raum um das Wahrzeichen, auf und neben der Schiene, gemäss den Gästebedürfnissen zu einem Ausflugsort entwickelt werden. Dazu gehören die zahlreichen spektakulären Bauwerke im Raum Wiesen – Landwasser – Albula und das historische Rollmaterial. Bestehende Angebote wie z. B. das Bahnmuseum in Bergün oder die Aussichtsplattformen in Filisur sollen vernetzt und mit neuen Attraktionen ergänzt werden. Arbeitsgruppen erarbeiten nun Lösungsansätze zur Produkteentwicklung, Inszenierung, Vermarktung und Betriebsorganisation. Bis Ende 2017 wird ein Erlebnis- und Businesskonzept zur Attraktion «Landwasserviadukt – Wahrzeichen Graubündens» vorliegen. Egal wie das Konzept schlussendlich aussehen wird, wichtig wird sein, dass anschliessend die Kräfte in Graubünden für die Umsetzung gebündelt werden, der Pioniergeist geweckt wird und beharrlich auf das Ziel eines Erlebnisraums mit dem Landwasserviadukt als Wahrzeichen hingearbeitet wird. Bis spätestens im Jahr 2019 soll der Landwasserviadukt als Ausflugsort und erlebbare Tourismusattraktion Graubündens auf dem touristischen Markt positioniert werden.



Eine szenische Fahrt ins UNESCO Welterbe RhB

Mit dem neuen Angebot einer szenischen Fahrt wird das UNESCO Welterbe RhB noch erlebbarer. Dabei nehmen Schauspieler die Gäste mit auf eine wundervolle Reise. Die Zugfahrt durch die Kehrtunnels und über Viadukte hoch in Richtung St. Moritz wird zu einer Reise durch die Zeit, begleitet von Gleismonteur Reto. Seine Vorfahren tauchen während der Fahrt, beim Spaziergang zur Aussichtsplattform des Landwasserviaduktes, beim Besuch des Bahnmuseums Albula und beim gemeinsamen Mittagessen auf. Sie gewähren Einblick in ihr Leben, ihre prägenden Ereignisse mit den Bahnpionieren und der Rhätischen Bahn. Das Publikum erfährt von einer grossen Liebe, einem Wunder in den Kehrtunnels und von Retos lang gehegten Traum.

Gewinnen Sie eine exklusive Premierenfahrt für 2 Personen am Sonntag, 4. Juni 2017.

Senden Sie eine E-Mail mit einer Begründung warum gerade Sie Reto auf seiner wundervollen Reise begleiten sollten an: unesco@rhb.ch. Die spannendste Begründung gewinnt!

Der spezielle Tagesausflug von Chur (Treffpunkt 9.45 Uhr am Perron) nach St. Moritz (Ankunft 14.58 Uhr) wird jeden Mittwoch ab 7. Juni – 27. September 2017 durchgeführt. Die Rück- bzw. Weiterreise ab St. Moritz erfolgt individuell. Szenische Fahrt CHF 58.– pro Person, inkl. Betreuung, Gramper-Lunch und Eintritt ins Bahnmuseum Albula, ohne Bahnfahrt.





1942

Die ersten
75
Jahre

2017

VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zählt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.
www.stadlerrail.com

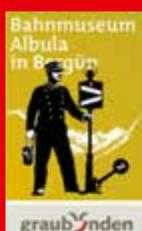
STADLER

Welterbetage 2017

Am **10. und 11. Juni 2016** haben die ersten Schweizer Welterbetage stattgefunden. Rund 10'000 Personen haben die Angebote der 11 Schweizer Welterbestätten besucht. Die Dachorganisation der Schweizer Welterbestätten, die «World Heritage Experience Switzerland (WHES)» hat nun festgelegt, dass die Welterbetage jährlich stattfinden sollen. Dabei soll wiederum jede Welterbestätte lokale Anlässe organisieren. Neu werden diese Anlässe in den einzelnen Stätten mit einem Forum ergänzt, an welchem die Schutz- und Nutzungsziele und die Werte des Welterbes im Zentrum stehen sollen. Jeweils im Juni öffnen die Welterbestätten ihre Türen und bieten die Gelegenheit, die Bedeutung und Alleinstellungsmerkmale des Welterbes kennen zu lernen. Trotz eines total verregneten Anlasses 2016 wird das Welterbe RhB auch im 2017 ein attraktives Programm vorbereiten.

Der **Samstag, 3. Juni 2017**, wird ganz im Zeichen der Familien und Kinder stehen. Dabei wird der Erlebniszug Albula zusammen mit dem Kinderkondukteur Clà Ferrovia nach Bergün zum Bahnmuseum Albula fahren. Im Bahnmuseum wird die neue Kindertour des Museums eröffnet werden. Mit vielen weiteren Attraktionen.

Am **Sonntag, 4. Juni 2017**, sollen Bahnkulturinteressierte die Möglichkeit haben, an Führungen und Vorträgen mehr über das Bahnmuseum und zum Welterbe in GR sowie in der Schweiz zu erfahren. Zudem feiert die neue szenische Fahrt ins Welterbe RhB an diesem Tag Premiere.



Am **Samstag, den 10. Juni 2017**, findet ein Tag der offenen Türen statt. Besucher haben die Gelegenheit, unter kundiger Führung sowohl das Bahnmuseum in Bergün als auch die Tunnelbaustelle Albulatunnel in Preda zu besichtigen.



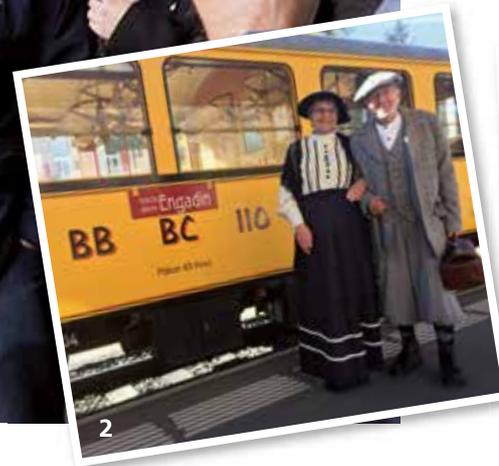
Foto: Tibert Keller



Rhätische Bahn

UNESCO
WELTERBE
ALBULA + BERNINA

graubünden



20 Jahre Club 1889: Schön war's!

Von Fredy Pfister

Rund 2000 Besucher aus 16 Nationen: Wie beschrieb Hagen von Ortloff das memorable Jubiläum vom 15./16.10.2016 im Engadin? «Ein Wochenende, das wahrlich Eisenbahngeschichte geschrieben hat.». Der Samedner Club 1889 hat für sein 20-Jahr-Jubiläum alle Register gezogen.

1 RhB-Direktor Renato Fasciati übergibt anlässlich einer kleinen Rede in Filisur dem Club-1889-Präsidenten Gian Brüngger zum Jubiläum einen Meter Originalschiene von 1889.

2 Das Ehepaar Studer aus Aarau liess es sich nicht nehmen, stilgerecht das Jubiläum ihres Clubs zu feiern.

3 Wie Weltstars lauerten Hundertschaften von Fotografen den Jubiläums-Expresszügen auf.

Foto: Gunther Lage

Es sollte ein Bahnfest von Bahnfreunden für Bahnfreunde werden – es wurde ein Fest unter Freunden! Gegen 2000 Bahnbegeisterte haben den Weg ins herbstliche Hochtal gefunden und die 6 fahrplanmässigen Züge auf 3 Bahnlinien im Stundentakt genossen, oder besser gesagt: ausgekostet. Der Engadiner Himmel zeigte alle seine Facetten und am Sonntag sogar, wie blau er sein kann. Es waren nachweislich 16 Nationen anwesend. Darunter einzelne Vertreter aus Singapur, Japan, den USA, rund 20 Briten und Hunderte deutsche RhB-Liebhaber. Über die eigens eingerichtete Homepage bahnoldtimer.ch konnten rund 600 Tickets verkauft werden; insgesamt waren es rund 1400. Der Gästtaufmarsch hat sogar die örtlichen Tourismusverantwortlichen überrascht. Hiermit danken wir allen, die gekommen sind!

50 Freiwillige im Einsatz

Die ganze Festorganisation stellte für den Club 1889 einen Kraftakt dar. 105 Fahrpläne, der Ticketverkauf, das Aufgebot bzw. die Auswahl des Lok- und Zugpersonals, die Organisation des Caterings in der Festwirtschaft von Samedan und in den Zügen – alles erfolgte durch Freiwilligenarbeit. Das war nur möglich, weil die Aktiven des Vereins auch nach 20 Jahren immer noch von der Strahlkraft des historischen RhB-Rollmaterials beseelt sind. Immerhin 50 «Voluntari» haben Tickets verkauft, in unseren Bistrowagen und in der Festwirtschaft serviert, Geschirr abgewaschen, Souvenirs verkauft, Kuchen gebacken, Auskünfte erteilt, Journalisten betreut, Reiseleitungen durchgeführt und noch so einiges mehr.

Engagiertes RhB-Personal

Dank einem Beitrag durch den Verein Pro Salonwagen RhB konnte das RhB-Zugpersonal mit historischen Uniformen aus vielen Epochen eingekleidet werden. Mit diesen Uniformen und einem engagierten Einsatz hiessen die «Conducteure» unsere Gäste aufs Herzlichste willkommen. Auch die anderen RhB-Angestellten wie Lokführer und das Stationspersonal überzeugten durch einen sehr konzentrierten Einsatz. Sogar hinter den Kulissen, in Landquart und Chur wurde über das «normale

Mass» hinaus am Event mitgearbeitet. Schön war's, diese herzliche Unterstützung seitens der RhB zu erfahren.

Reich belohnt

Der Grosseinsatz hat sich für den Club 1889 aber in jeder Hinsicht gelohnt. Besonders freut, dass die Zusammenarbeit mit der RhB vertieft werden konnte. Zudem wurde ein für alle Mal das Argument, dass historische Züge niemanden wirklich (touristisch) interessieren, vom Tisch gefegt. Eindrücklich sind die vielen neuen persönliche Kontakte, die geknüpft werden konnten, so z. B. mit dem lokalen Gewerbe, mit Hotels, mit der Modellbauindustrie, mit anderen historic-RhB-Partnervereinen, mit Tourismusverantwortlichen und nicht zuletzt mit unseren Freunden von überall her. Wer wissen möchte, ob der Event sich auch monetär für den Club gelohnt hat, dem kann gesagt werden: wir sind zufrieden, allein schon wegen den 25 neuen Mitgliedern.

Erinnerungen

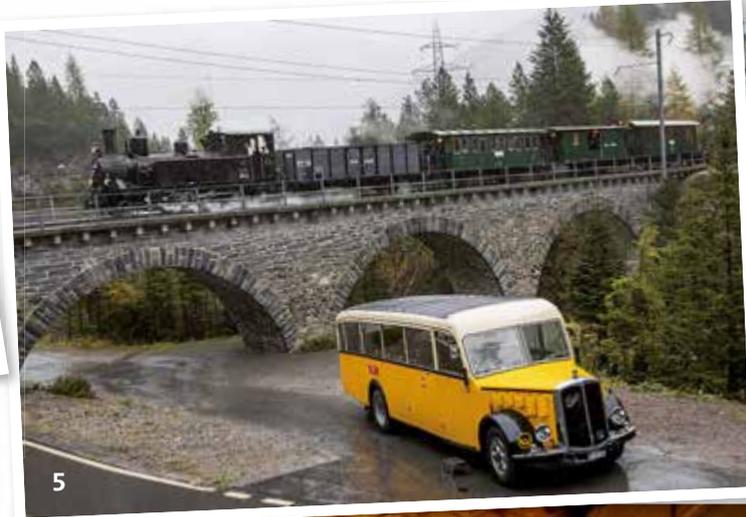
Auf unserer Club-Eventhomepage www.bahnoldtimer.ch sind viele Bilder und Filme aufgeschaltet, die Einblick und einen Rückblick geben in unser grosses Jubiläumsfest. An dieser Stelle danken wir auch allen Fotografen und Filmemachern für die Beiträge.

3 Wie den Weltstars lauerten Hundertschaften von Fotografen den Jubiläums-Expresszügen auf.
Foto Gunther Lage



4 Die Kameras wurden bereits auf der offiziellen Pressefahrt vom 15.10.2016 gezückt.
Foto Tibert Keller

5 Der Jubiläums-Eröffnungszug HOLSBOER MEMORIAL und der historische Foto-Begleit-Postbus der Bodensee-Reisen am 14.10.2016 auf der Albulabahn.
Foto Georg Trüb



6 Eine Kinder-eisenbahn beim Festplatz Samedan bot auch den Kleinsten ein schönes Fahrvergnügen.
Foto Claudio Chiogna

8 Deutsche Reiseveranstalter genossen auf Ihrer Reise durch die Schweiz, organisiert durch das switzerland travel centre (stc), ein Fondue auf der Alp Grüm und die Mondscheinfahrt im «Glüna-Plaina»-Express.
Foto: Harald Hausmann



7 Daniela und Francesca Märky offerierten an beiden Tagen namens ihres Hotels Steffani in St.Moritz allen Gästen Bündner Köstlichkeiten im Bistrowagen «La Bucuanda».

9 Die Blaskapelle Blaženka aus La Punt gab am Sonntag am Festplatz in Samedan ein Konzert.



10 In der Festwirtschaft und am Souvenirstand des Club 1889 herrschte zeitweise Höchstbetrieb.
Foto: Raphael Schreiner



Nächster Event
Eine häufig gestellte Frage ans OK als Verein. Klar, so schnell können wir als Verein ein solches Jubiläumsangebot nicht wieder «auffahren». Der Aufwand war immens. Aber für den 18./19. März dieses Jahres sind besondere Dampffahrten geplant. Und dann wäre da noch unsere GV in Davos am 8. April. Die ist aber Clubmitgliedern vorbehalten.



Foto: Matti Morelli

20 Jahre «Club 1889»

Von Hagen von Ortloff

Das Wochenende im Oktober, als der Club 1889 seinen zwanzigsten Geburtstag feierte, war eines der faszinierenden Ereignisse, dem ich in den letzten Jahren beiwohnen durfte.

Zuerst muss ich aber noch ein paar Jahre zurückspringen. Es war um 2013, als wir in Samedan zu Filmarbeiten weilten. Dampflokomotive «Heidi» war noch nicht fahrbereit, aber man konnte schon ahnen, dass sie einmal ein wahres Glanzstück werden sollte. Es war Max Waibel, der mir mit riesiger Begeisterung von Heidi und deren Aufarbeitung erzählte. Und von den vielen Fahrzeugen, die vom Verein 1889 im Laufe der Jahre nahezu fabrikneu wieder aufs Gleis gestellt wurden. Mein Team und ich waren begeistert von der Leistungsbereitschaft der einzelnen Clubmitglieder, von deren Wissen und deren Freude, alten Fahrzeugen wieder neues Leben einzuhauchen. Das war wirklich beeindruckend, Max Waibel hatte mich schon eingeladen, als die 20-Jahr-Feier ihre ersten Schatten vorauswarf. Es war für mich Ehrensache zu kommen, weil ich damit meine Hochachtung vor der Leistung der einzelnen Mitglieder der Clubs 1889 ausdrücken konnte und weil Graubünden meine emotionale Heimat ist, seit ich 1962 in Bergün vier Wochen im Ferienlager verbracht habe. Bei meiner Anreise am Freitagnachmittag



Foto: Tibert Keller

durch das graue und verregnete Untere Engadin, konnte ich mir schwerlich vorstellen, dass der Wettergott Eisenbahnfan ist. Doch bereits am Samstagnachmittag, als sich der Montebello-Express von Pontresina nach Alp Grüm aufmachte, zeigte sich ab und zu die Sonne. Der originale Triebzug der Bernina-Bahn in der klassischen gelben Lackierung mit der Jugendstilschrift und der einmaligen Anmutung, beide Wagen über hundert Jahre alt, begeisterte das fachkundige Publikum. Eine Augenweide waren auch das Rhätische Krokodil mit seinen vier Pullmanwagen am Haken, die auf der Albula-Linie zwischen Bergün und Samedan unterwegs waren. Ein traumhaftes Ensemble, das Begeisterung hervorruft, egal, ob man außen steht,



Foto: Gitti Götz

oder mitfährt. Alle sechs Zugkompositionen, die an diesem Wochenende zwischen Bergün, Alp Grüm und Zermatt unterwegs waren, begeisterten Reisende und Zaungäste.

Der Sonntagmorgen sollte alles in den Schatten stellen. Noch vor Sonnenaufgang waren wir in der Nähe des Bernina Passes unterwegs. Eine traumhafte Sicht, ein unglaubliches Licht und eine spiegelglatte Oberfläche des Lago Bianco, wie ich sie noch nie gesehen habe. Montebello-Express und Bellavista-Express, das Bernina-Krokodil mit zwei originalen Bernina-Personenwagen und dem Bistrowagen La Bucunada, wirkten in der Ferne im Morgenlicht wie rollende Edelsteine. Eine Atmosphäre, die für alle Beteiligten unvergesslich bleiben wird.

Heidi, die ihren ersten offiziellen Auftritt vor einem Sonderzug nach ihrer Restaurierung hatte, dampfte brav zwischen Pontresina und dem Unterengadin. Am Haken drei grüne Wagen, unter anderem der älteste Personenwagen der Rhätischen Bahn von 1889. Bis auf einen Wagen waren alle Fahrzeuge dieses Zuges vom Club 1889 wiederhergestellt worden.



Foto: Georg Trüb



Foto: Matti Morelli



Foto: Michel Naef



Foto: Urs Jossi

Foto:
Georg Trüb

Foto: Urs Jossi

50 Jahre «Museumsbahn Blonay – Chamby»

Am 21. Mai 1966 verkehrte der letzte Zug der «Chemins de fer électriques veveysans» zwischen Blonay und Chamby. Es bestand die Absicht, die gesamte Infrastruktur – Bahnlinie und Depot – aufzuheben und zu renaturieren. Ein paar unentwegte Bahnenhusiasten taten sich zusammen und bereits ein halbes Jahr später konstituierte sich der Verein «Museumsbahn Blonay – Chamby».

Ihre Ziele sind u. a.:

- **Betrieb der Strecke Blonay – Chamby mit historischen Zügen**
- **Rettung von historischem Eisenbahnmateriale**

Im Laufe der vergangenen 50 Jahre ist eine der schönsten Sammlungen von historischen Meterspurfahrzeugen der Schweiz zusammengekommen. Über 70 Fahrzeuge sind in den Hallen von Chaulin ausgestellt.

Die Rhätische Bahn pflegt seit Jahrzehnten einen guten Kontakt zur Museumsbahn. Dank diesem Verein konnte die erste Lokomotive der RhB, die Dampflok «Rhätia Nr. 1» nach einer Odyssee durch die Schweiz im 1988 wieder nach Graubünden zurückgeführt werden. Rechtzeitig zum 100-Jahr Jubiläum der RhB erlebte die älteste Lok der RhB ihre zweite Jungfernfahrt im Prättigau und Churer Rheintal.



Bild: Sammlung Renato Mengotti

Inzwischen fanden fünf Fahrzeuge aus Graubünden bzw. von der RhB in der Westschweiz eine neue Heimat:

- **Dampfschneeschleuder Xrotd 9214 (1912)**
- **Bernina-Lokomotive Ge 4/4 81 (1916)**
- **Bernina-Triebwagen BCe 4/4 35 (1908)**
- **Zweiachs-Personenwagen As 2 (1903)**
- **Zweiachs-Personenwagen AB 121 (1903)**

Die Bernina-Lokomotive Ge 4/4 81 befindet sich seit 1970 in der Westschweiz und wird zur Zeit fachgerecht restauriert. Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der Museumsbahn wird die «81» im September 2018 im Rahmen des Events «MEGA BERNINA bei der Blonay-Chamby» ihre zweite Jungfernfahrt absolvieren. Zu diesem besonderen Ereignis wird auch das «Bernina Krokodil Nr. 182» der Westschweiz einen Blitz-Besuch abstatten! Bahnfreunde reservieren sich jetzt schon diesen Termin:

Am Freitag, 14. September 2018, findet in der Westschweiz der grosse «Bündner Tag im Saanenland» statt.

Weitere Informationen:
www.blonay-chamby.ch





La Padella

DONATZ

WINEBAR

HOTEL DONATZ

Top Hotel, Restaurant und Weinbar nur 3 Gehminuten vom Bahnhof. **SAMEDAN**
hoteldonatz.ch



Foto: Georg Trüb



Foto: Tibert Keller

Eine grandiose Leistung aller Mitglieder des Clubs 1889 und davor möchte ich in aller Form meinen Hut ziehen. Meine herzlichste Gratulation zum 20. Geburtstag und meine guten Wünsche für die nächsten Jahrzehnte kommen aus vollem Herzen. Und eines ist

sicher: ich komme wieder. Vielleicht einmal, wenn nicht ganz so viel Betrieb herrscht. Denn es war mir nicht möglich – und das ist der einzige Wermutstropfen – Max Waibel an diesem Wochenende zu treffen. Zu sehr hatte Heidi ihren Max mit Beschlag belegt,

zu sehr war ich von der Veranstaltung und von der Anmut der rollenden rätischen Oldtimer angetan.

Ein Wochenende, das wahrlich Eisenbahngeschichte geschrieben hat.

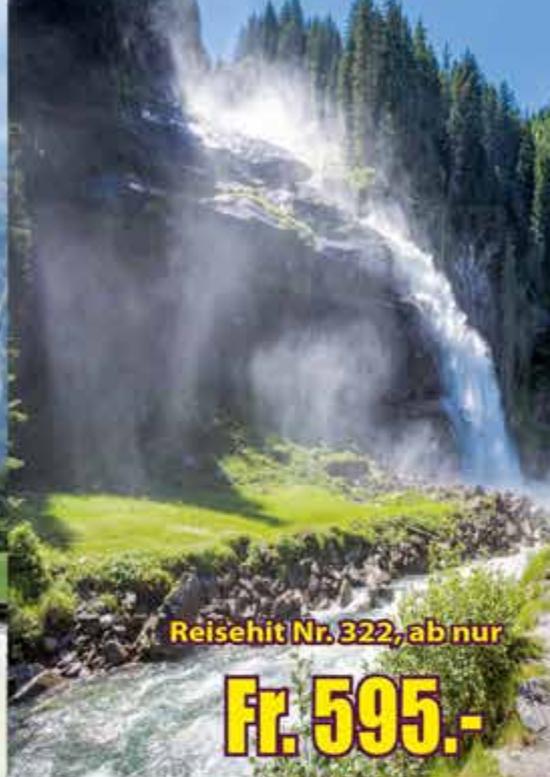


Foto: Georg Trüb



Foto: Tibert Keller

Exklusiv-Reise!



Schnaufend bahnt sich die Achensee-Dampf-Zahnradbahn mit grandiosen Panoramablickten ihren Weg nach Seespitz. Die Pinzgauer Lokalbahn bringt uns durch die reizvolle Landschaft mitten hinein in den Nationalpark Hohe Tauern zu den Krimmler Wasserfällen und im nostalgischen Dampfzug der Zillertal-bahn mit Musik und einem Schnapsler erobern wir das alpine Städtchen Mayrhofen.

Reisehit Nr. 322, ab nur

Fr. 595.-

Mit Volldampf durch die Alpen

Eine nostalgische Schienenkreuzfahrt für Geniesser

Ihr Reiseprogramm:

1. Tag, Mittwoch - Anreise

Fahrt im komfortablen Extrabus in die Region der Zillertaler Alpen, wo uns der Hoteller mit einem feinen Nachtessen erwartet.

2. Tag, Donnerstag - Mit der Schmalspurbahn in den Nationalpark Hohe Tauern & Krimmler Wasserfälle

Mit der Pinzgauer Lokalbahn, einer der attraktivsten Schmalspurbahnen Österreichs, fahren wir heute morgen durch reizvolle Alpenlandschaften. Die Strecke führt uns von Zell am See entlang der Salzach in den Nationalpark Hohe Tauern bis nach Krimml. Die Krimmler Wasserfälle zählen mit ihrer beeindruckenden Fallhöhe von 380 m zu den bekanntesten Wasserfällen der Welt, und gehören mit ca. 350.000 Besuchern pro Jahr zu den meistbesuchten Sehenswürdigkeiten Österreichs. Ein Wanderweg führt direkt an dieses atemberaubende Naturschauspiel heran - erleben Sie den erfrischenden Sprühregen und die imposante Kraft des Wassers inmitten der traumhaften Kulisse des Nationalparks Hohe Tauern.

3. Tag, Freitag - Achensee-Dampf-Zahnradbahn

Nach dem Frühstück fahren Sie nach Jenbach. Hier stellt die Achensee-Dampf-Zahnradbahn bereits zum Einsteigen für Sie bereit. Die Fahrt durch die wildromantische Landschaft, steil bergauf mit einem herrlichen Blick über das Inntal und die umliegende Bergwelt bis zu den Stubai Alpen und dem Wilden Kaiser, hinterlässt einen bleibenden Eindruck. Von Jenbach ausgehend erleben Sie eine angenehme Zeitreise ins vergangene Jahrhundert und treffen mit voller Fahrt in

Seespitz ein. Im Alpengenusshof Gramai laden wir Sie zu vorzüglichem Kaiserschmarrn ein. Nehmen Sie Platz in der gemütlichen Stube oder auf der Sonnenterrasse mit Ausblick auf das umliegende Karwendelgebirge und lassen Sie sich nach Herzenslust verwöhnen.

4. Tag, Samstag - Zillertaler-Bahn

Mit dem nostalgischen Dampfzug der Zillertalbahn fahren wir bei stimmungsvoller Musik und einem guten Schnapsler von Fügen bis nach Mayrhofen. Das alpine Städtchen lädt zu einem Spaziergang ein. Am Nachmittag erwartet uns Rattenberg, die kleinste Stadt Österreichs. Enge Gassen, bunte Fassaden, hohe Türme und eine mittelalterliche Burg vermitteln einen malerischen, gut erhaltenen Eindruck des historischen Städtchens. Rattenberg erlangte vor allem durch die glasveredelnden Betriebe Bekanntheit. Das Mysterium Glas wird Ihnen bei einer fesselnden Vorführung des jahrhundertealten Handwerks näher gebracht. Erleben Sie hautnah die ertümliche Kraft im rotglühenden, dampfenden Strom des flüssigen Glases. Am Abend erwartet Sie im Hotel ein Tiroler Spezialitätenabend als krönender Abschluss der Reise.

5. Tag, Sonntag - Heimreise

Mit vielen unvergesslichen Eindrücken im Gepäck treten wir die Heimreise an.



Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!

Organisation: Holiday Partner, 8852 Altendorf

Leistungen - Alles schon dabei!

- ✓ Fahrt im komfortablen Extrabus in die Region Zillertaler Alpen
- ✓ 4 Übernachtungen im guten Mittelklassehotel
- ✓ 4 x reichhaltiges Frühstücksbuffet
- ✓ 3 x feines Nachtessen im Hotel
- ✓ 1 x Tiroler Spezialitätenabend
- ✓ Fahrt mit der Pinzgauer Lokalbahn von Zell am See nach Krimml
- ✓ Eintritt und Besuch Krimmler Wasserfälle
- ✓ Fahrt mit der Achensee-Dampf-Zahnradbahn von Jenbach nach Seespitz
- ✓ Besuch des Alpengenusshofs Gramai inklusive einer Portion Kaiserschmarrn
- ✓ Fahrt mit dem Dampfzug der Zillertalbahn von Fügen nach Mayrhofen inkl. musikalische Unterhaltung und Schnapsler während der Zugfahrt
- ✓ Stadtsparziergang durch Rattenberg
- ✓ Besichtigung der Glasbläserei Kisslinger inklusive Schauvorführung
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Wählen Sie Ihr Reisedatum:

- Reise a: vom 24. - 28. Mai 2017
- Reise c: vom 7. - 11. Juni 2017
- Reise g: vom 21. - 25. Juni 2017
- Reise h: vom 6. - 10. September 2017
- Reise e: vom 20. - 24. September 2017
- Reise j: vom 4. - 8. Oktober 2017

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer
im guten Mittelklassehotel Fr. 595.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:
Einzelzimmerzuschlag nur Fr. 90.-
Buchungsgebühr: Fr. 20.- pro Person

Sie wählen Ihren Bus-Einsteigeort:
Aarau, Basel, Bern, Luzern, Pfäffikon SZ,
St. Gallen, Thun, Sargans, Winterthur
oder Zürich

Jetzt sofort Plätze sichern!
Tel. 0848 00 77 88
oder www.car-tours.ch/zug



Bestellen Sie jetzt kostenlos den neuen kombinierten Bus- & Bahnreisekatalog!

Mit vielen neuen & exklusiven Reiseideen rund um die schönsten Bahnerlebnisse Europas - kombiniert mit den schönsten Programmpunkten neben den Schienen!

- Nostalgische Dampfzug-Erlebnisse in ganz Europa
- legendäre Hotelzüge (z.B. Royal Scotsman)
- Schweizer Bahnperlen (Roter Doppelpfeil Churchill, GoldenPass, Mont-Blanc, Glacier, Bernina, etc.)
- Auf Schienen durch Nord- & Fjordland
- Und vieles mehr!

