



Die RhB

Disentis – Reichenau – Chur

Landquart – Chur – Reichenau – St. Moritz

Teil 1

DM 24,80

sfr 25,50

öS 190,--



(Füllseite)

Inhalt	Seite
Grusswort	3
Vorwort	4
Einleitung	5
Geschichte kurzgefasst	10
Reisebeschreibungen	
• Disentis – Ilanz	14
• Ilanz – Reichenau	23
• Landquart – Chur – Thusis	31
• Thusis – Samedan – St. Moritz	42
Bahnerlebnis Bergün – Preda	60
Der Albulatunnel	74
Dampfbetrieb	90
Güterverkehr	96
Die wichtigsten Transportgüter	102
Autoverladung	110
Nostalgie-Erlebnisreisen	112

Bild 1 (Titel): Vor der Kulisse des imposanten Piz Rugnux (2736 m ü.d.M.) strebt die seit Juli 1994 in Betrieb stehende modernste RhB-Lok des Typs Ge 4/4^{III} dem Albulatunnel in Preda entgegen. **Abb.: J. Müller**

Impressum

ISBN 3-922404-79-0

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Beat Moser, Peter Pfeiffer
 Bildredaktion: Andreas Ritz
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Hermann Merker, Gerhard Gerstberger
 Koordination: Ingo Neidhardt
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Druck: Printed in Italy by Europlanning srl,
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
 Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 Vertrieb GmbH & Co KG,
 Einzelverkauf: D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© August 1995
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Grusswort des Direktors der RhB

Die Rhätische Bahn ist die Bahn der Bündner. Dieser Satz, so leicht dahingeschrieben, kann durchaus hinterfragt werden. Initiant der ersten Strecke Landquart – Klosters, die 1889 in Betrieb genommen wurde, war nämlich der in Davos ansässige Holländer Willem Jan Holsboer.

Heute, über 100 Jahre später, zieht die Rhätische Bahn ihre Kreise auf 375 km durch die schönsten Gebiete der "Ferien-ecke Graubünden". Glacier- und Bernina-Express sind weltweit – und nicht nur unter Eisenbahnliebhabern – ein Begriff. Jährlich neun Millionen Fahrgäste und über eine Million Tonnen Güter sind deutliche Referenzen für die Leistungsfähigkeit der Bündner Staatsbahn. Und acht Jahrzehnte nach dem Bau der letzten Linie, der Chur-Arosa-Bahn, erweitert die Rhätische Bahn zum ersten Mal ihr Streckennetz. Mit dem Bau der Vereinalinie rückt die Region Unterengadin/Münstertal dem übrigen Teil des Kantons Graubünden und dem "Rest der Schweiz" näher – und umgekehrt.

Ein ebenso altes wie berechtigtes Postulat dieser Region, nämlich deren wintersichere Erschliessung, wird damit verwirklicht. Für die Rhätische Bahn eröffnen sich mit der Betriebsaufnahme Klosters – Lavin in betrieblicher wie kommerzieller Sicht interessante Perspektiven; einerseits wird die Vereinstrecke die sehr stark befahrene Albulalinie etwas entlasten, andererseits bieten sich dann interessante Varianten für Rundfahrten in Graubünden an. Der Stand der Arbeiten an den verschiedenen Grossbaustellen lässt uns optimistisch auf die Eröffnung der Vereinalinie im Jahr 2000 blicken.

Damit kann ich, um auf die eingangs gestellte Frage zurückzukommen, mit Überzeugung festhalten: Die Rhätische Bahn ist die Bahn der Bündner. Dank W. J. Holsboer!

S. Fasciati
 Silvio Fasciati

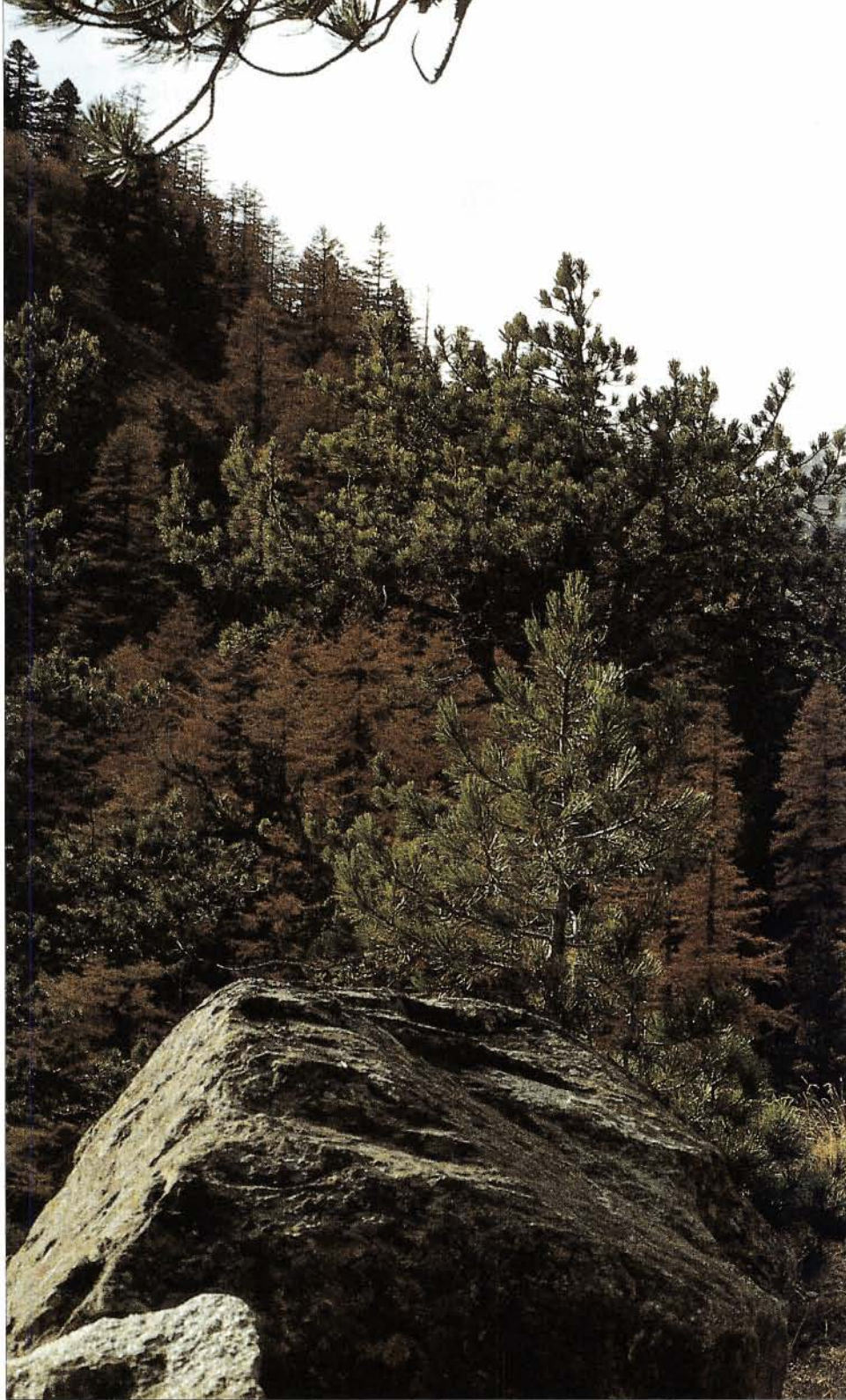
Vorwort

Rhätische Bahn – welcher Eisenbahnfreund käme da nicht sofort ins Schwärmen? Fotogen leuchtendrote Züge in dramatischer Berglandschaft, auf schwundelerregend hohen Viadukten, inmitten satt blühender Almwiesen oder leuchtender Herbstwälder! Strecken, die sich wie nirgends sonst in Europa an Talhängen entlangwinden, Schluchten und Spalten auf unzähligen Brücken überspringend, Bergücken im Tunnel querend, jede Gelegenheit nutzend, die bis zu 1200 m Höhenunterschied zu überwinden, die z.B. St. Moritz vom italienischen Endpunkt Tirano trennen.

Befand sich dieses Eisenbahn-Paradies vor einigen Jahren vor allem aus bayerischer Sicht noch im Schatten der internationalen Verkehrsverbindungen, so liegt es heute eindeutig auf der Sonnenseite: Bereits nach 4½ Stunden sind Bahnreisende aus München in der Bischofsstadt Chur. Bis St. Moritz dauert es weitere 2:20 Stunden. Von Dresden bis Chur sind sie zwar immer noch fast 13 Stunden unterwegs, doch dürfte sich dies bald bessern. Pkw-Fahrer brauchen von München aus dank der nun fast durchgehenden Lindauer Autobahn gerade noch halb so lange wie 1988. So bieten die Anreisezeiten keine Ausrede mehr dafür, einen Besuch in Graubünden weiter hinauszuschieben.

Bereits zum 100jährigen Jubiläum hat der Hermann Merker Verlag der RhB eine ausführliche dreibändige Schriftenreihe gewidmet. Sie war die erste nicht in Buchform erschienene große Publikation zu diesem Thema. Durch ihre im Vergleich zu Büchern zigfach höhere Auflage, den Vertrieb über Kiosk und Abonnement und durch den günstigen Preis erhielt die Popularitätskurve der RhB einen gewaltigen Schub nach oben. Auch bei RhB-Fahrgästen aus den USA und Japan erfreuten sich die reich bebilderten Bände großer Beliebtheit als Souvenir. Niemand dachte damals im Traum daran, daß schon 1995 eine weitere Ausgabe erscheinen könnte.

Unverhofft kommt indes oft: Trotz einer Nachauflage war noch keines unserer Sonder- oder Special-Journale so schnell ausverkauft wie der erste RhB-Band. Auch RhB II war im Nu vergriffen. Lediglich vom ohnehin in noch höherer Stückzahl gedruckten Band III sind derzeit noch Restexemplare beim Verlag erhältlich. Der Ruf nach Neuauflagen der vergriffenen Ausgaben wollte daher nicht verstummen. Sie wäre jedoch ins Geld gegangen: Seit 1988 ist bei der RhB so viel geschehen (neue Loks, neue Reisezugwagen usw.), daß wir um eine ganze



Reihe von Ergänzungsseiten nicht herumgekommen wären. Allein, dies hätte den Preis getrieben. Doch die Druckkosten von Nachauflagen sind der geringeren Stückzahl halber ohnehin erheblich höher als beim Erstdruck. Am Kiosk hätte eine deutlich erweiterte dritte Auflage von RhB I über 30 Mark gekostet.

Eine völlig neuer Band war da eindeutig günstiger. Auch die große Menge neuen und neu ausgegrabenen alten Bildmaterials, das uns inzwischen zur Verfügung gestellt worden war, verlieh dieser Idee unwiderstehlichen Charme. Wir erwarten damit eine gegenüber der Wiederauflage wesentlich größere Käuferschicht

alter und neuer Liebhaber der RhB. So war es uns möglich, den "vierten" RhB-Band praktisch komplett mit neuem Bildmaterial zu bestücken. Lediglich eine Abbildung ist bereits aus RhB I bekannt. Auch vom alten Text ist außer Jahreszahlen und geschichtlichen Fakten nichts mehr geblieben.

Statt dessen haben wir völlig neue, bisher nie mit Daten und Zahlen belegte Aspekte behandelt, z.B. die des Güterverkehrs. So ist die vorliegende Ausgabe weniger ein Ersatz der ersten denn eine Ergänzung. Schöne Ferien mit der RhB (auch im heimischen Lesesessel) wünscht Ihnen
Ihre EJ-Redaktion



Einleitung

Der vielfältige Kanton Graubünden beeindruckt durch seine weiten Bergtäler, die Stille der grossen Wälder, seine schmucken Dörfer und nicht zuletzt durch seine kunstvoll bemalten Häuser mit ihrem Blumenschmuck.

Die prächtige Bündner Hochgebirgslandschaft mit der nur schwer zugänglichen Bergwelt hat die wirtschaftliche Entwicklung über Jahrhunderte hinweg geprägt. Es stiegen römische Krieger, christliche Pilgergruppen, tüchtige Handelsleute, reisesüchtige Adlige, entdeckungshung-

rige Schriftsteller und begabte Handwerksgesellen über die Alpenpässe und hinterliessen dabei auf ihrem beschwerlichen Weg auch kulturelle Zeugnisse. Eine reiche Auswahl an sehenswerten Baudenkmalern erinnert noch heute an die Vergangenheit mit ihrer wechselvollen Geschichte. So sind u.a. Kirchen aus karolingischer Zeit sowie zahlreiche Burgen und Schlösser erhalten geblieben. Seit 1803 gehören die 150 Bündner Täler zur Schweizer Eidgenossenschaft, wo heute 26 Kantone in einem unabhängigen Bundesstaat vereinigt sind. Dennoch hat sich Graubünden bis zum heutigen Tag eine gewisse Exklusivität

Bild 2: Die Naturlandschaften Graubündens beim Wandern entdecken – z.B. im autofreien Val Bever (Oberengadin). **Abb.: Ch. Ritz**

Bild 3: Die Ferienecke Graubündens grenzt an Österreich, Liechtenstein und Italien. Sie gilt als grösste Schweizer Urlaubsregion. **Abb.: B. Moser**

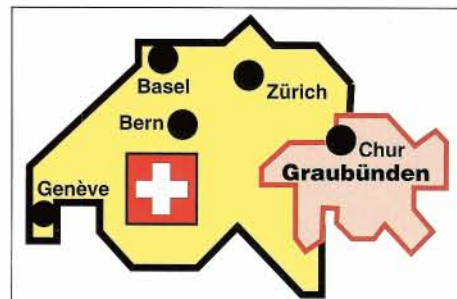




Bild 4: Einfach traumhaft: der weltberühmte Kurort St. Moritz. Start- oder Endpunkt jeder Eisenbahnreise ist der RhB-Bahnhof am prächtigen See. **Abb.:** Engadin Press



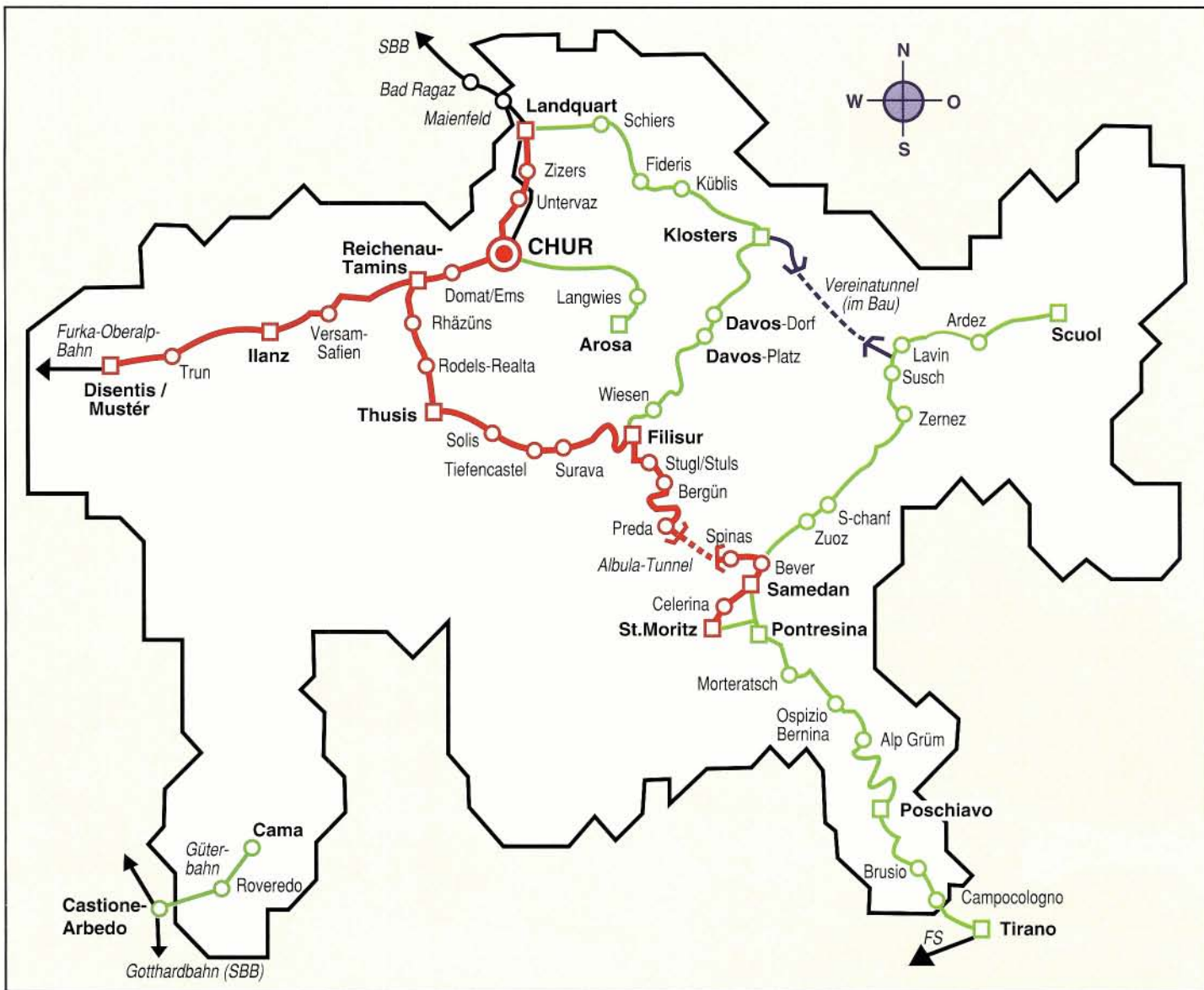


Bild 5: Das Schienennetz der Rhätischen Bahn umfasst insgesamt 375 km Streckenlänge in Meterspur (Stand 1995). **Abb.: B. Moser**

Bild 6 (rechte Seite): Die Trassenführung Muot – Preda als bautechnischer Höhepunkt der Albulabahn kurz nach der Eröffnung um 1905: Die Mallet-Dampflok bezwingt den Aufstieg in drei Spiraltunnels und überquert dabei viermal die Passstrasse und den Fluss. Im Bild nicht sichtbar ist der oberste Viadukt IV. Die Arbeiterunterkünfte aus der Bauzeit verfallen langsam. **Abb.: Sammlung Hürlimann**

im besten Sinne bewahrt. Nicht mal 200 000 Einwohner leben in dem mit 7106 km² flächenmässig grössten Kanton der Schweiz. Sie sprechen die drei Landessprachen Deutsch, Italienisch und Rätoromanisch und gelten als sehr gastfreundlich. Sie teilen ihre Heimat mit Gästen aus aller Welt, die sich in der "Ferienecke der Schweiz" erholen wollen. Grosse Industriebetriebe sucht man in den dünnbesiedelten Bergtälern vergebens. Hingegen findet man zahlreiche stille Ecken mit geschützten Pflanzen und Tieren, die jedermann auf Wanderpfaden erkunden kann.

Es brauchte lange Diskussionen, bis die Eisenbahn die Bündner Täler ab 1888 erobern durfte. Zwar nicht wie gewünscht als leistungsfähige Transitstrecke, sondern als gemütliche Regionalbahn schaffte sie damals den berühmten Kurorten eine erste bequeme Verbindung über die Tore Chur und Landquart zum Schwei-

zer Mittelland. Früher lockten vor allem die würzige Bergluft, die ideale Höhenlage oder das heilbringende Thermalwasser die Gäste in die Bündner Bergwelt. Heute erleben Sportbegeisterte die wilde Naturlandschaft beim Biken oder River Rafting, Snöben (Snow Boarden) oder Paragliding. Sie suchen Action und entdecken dabei auch die Alpenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel.

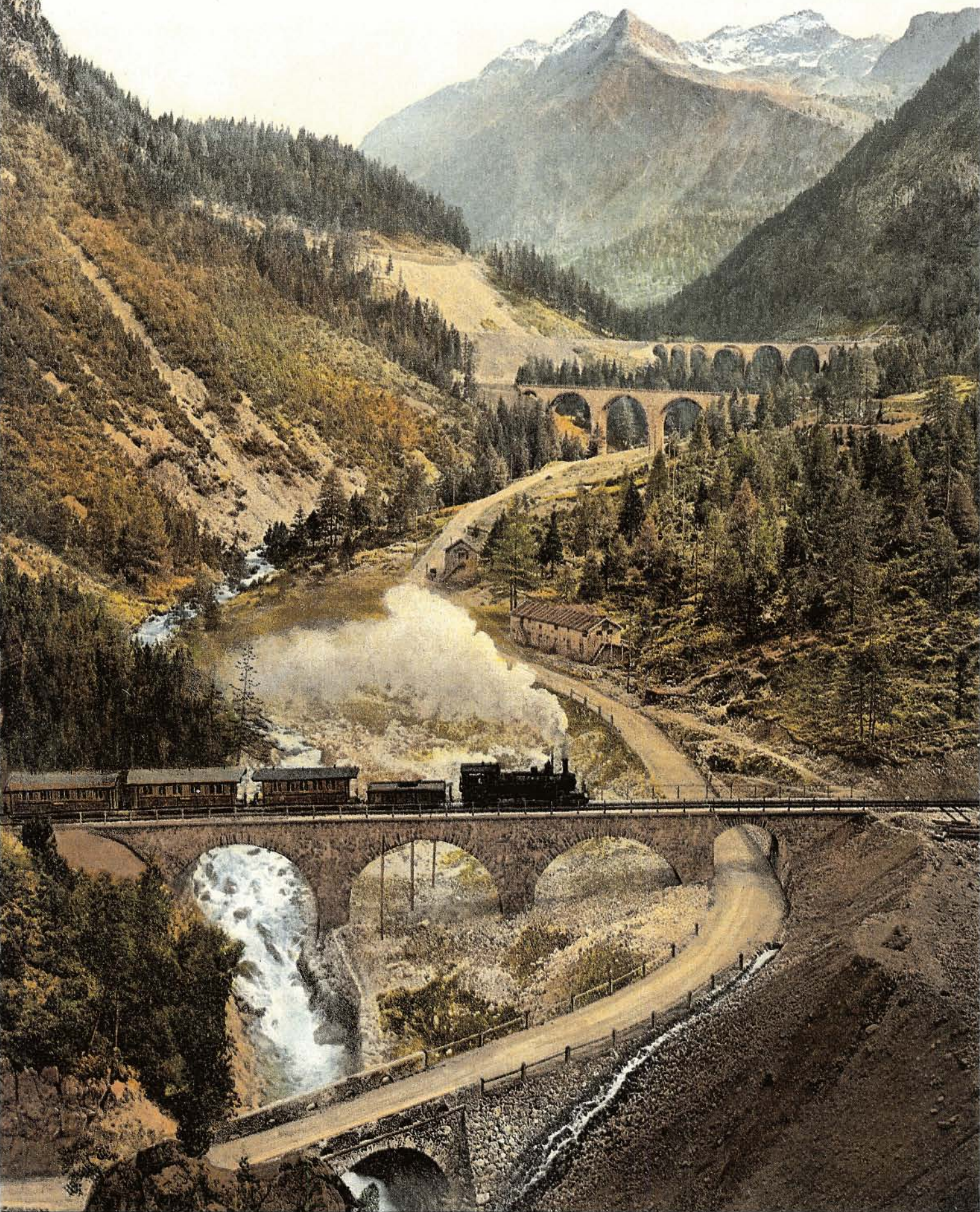
Die moderne Rhätische Bahn erfüllt heute ihre vielfältigen Aufgaben sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr in optimaler Weise. Ihr Meterspurnetz mit einer Streckenlänge von 375 km weist beeindruckende Zahlen auf: 116 Tunnel und Galerien führen auf fast 40 km Länge durch Felsen, und 485 Brücken mit insgesamt 12 000 m Spannweite schwingen sich über Schluchten und Flussläufe.

So sind die roten RhB-Züge und die Garnituren der Partnerbahnen im Tourismusangebot tief verwurzelt: Vom "Zauber-

berg" in der Davoser Höhenluft rollt der "Heidiland-/Bernina-Express" gegen Süden zu den Kastanien im Puschlav und zu den Weintrauben im Veltlin. Der "Glacier-Express" als langsamster Schnellzug der Welt entführt den Gast von der Oberengadiner Seenlandschaft in die berühmte Gletscherwelt im Wallis, wo Zermatt mit Ausflügen zu seinen Viertausendergipfeln lockt.

Unvergesslich bleiben auch die Schleifen des "Bernina-Express" in den Kehrtunnels der Albulaschlucht oder auf dem kreisrunden Viadukt bei Brusio. Und dabei bewältigt der Erlebniszug zuverlässig Steigungen bis 70‰ ohne Zahnradhilfe und verbindet Siedlungen auf 400 m ü.d.M. mit zauberhaften Bergseen auf 2253 m ü.d.M., wo die Berggipfel sogar bis auf 4049 m hochreichen.

Die Farben Rot und Gelb des öffentlichen Verkehrs ergänzen sich bestens, denn die Busse der Reisepost "verfeinern" das

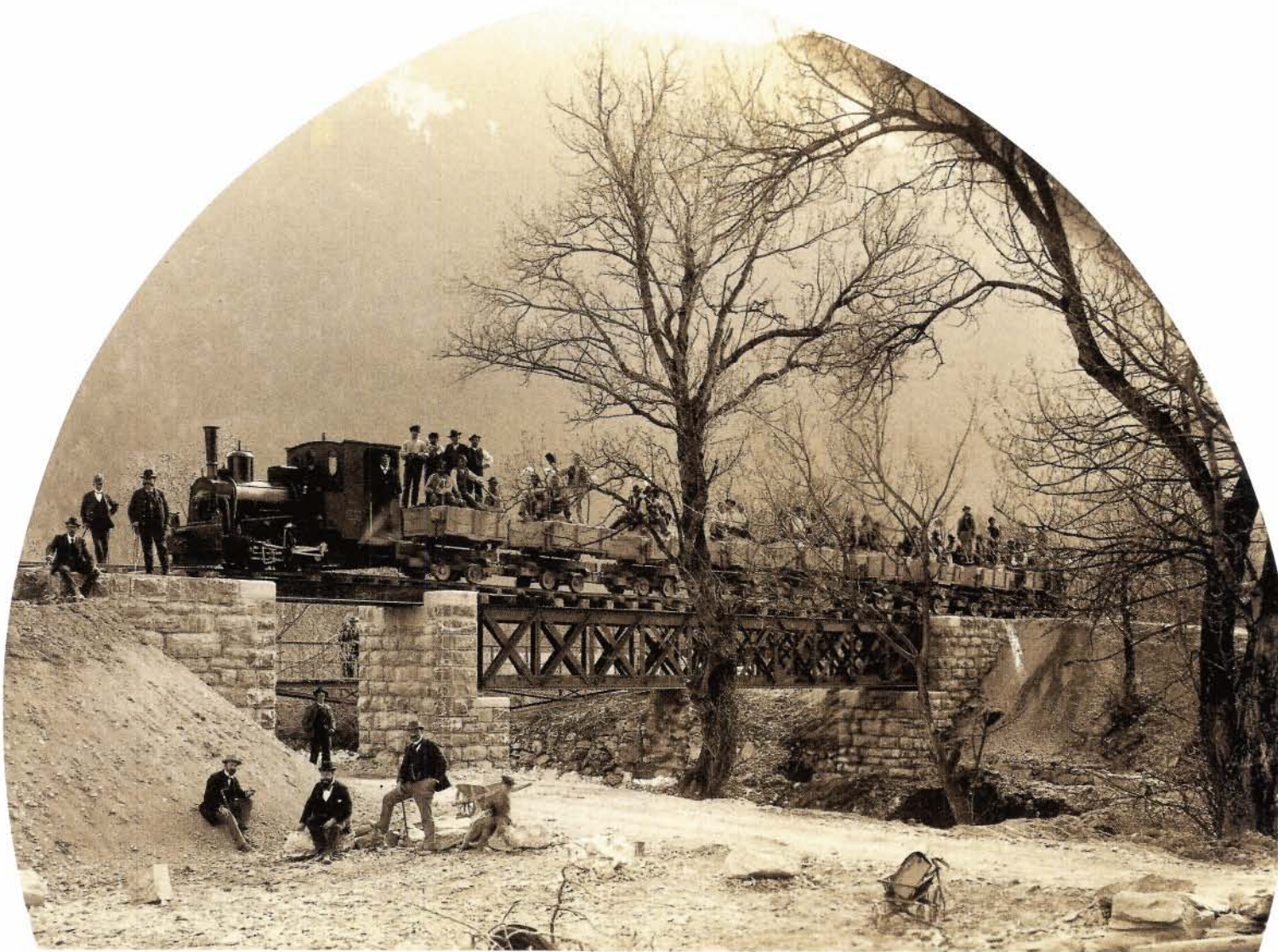


Schienennetz der RhB bis in die hintersten Talschaften und Dörfer. Das Eisenbahn-Journal berichtet in dieser Sonderbroschüre vorwiegend über die Zufahrten von Landquart und Chur sowie die Linie von Disentis nach St.

Moritz und stellt die technischen und landschaftlichen Schönheiten der Strecken an der Albula sowie im Bündner Oberland vor. Eine attraktive Präsentation widmet sich ausserdem exklusiv dem Güterverkehr,

welchem die Rhätische Bahn rund 25% ihrer Einnahmen verdankt. Die weiteren Strecken und Verkehrssparten sollen in den nächsten beiden Ausgaben unserer RhB-Trilogie behandelt werden.

Beat Moser



Geschichte kurzgefasst

Die zentrale Lage der Schweiz in Europa regte die Ingenieure ab Mitte des 19. Jahrhunderts zu vielen Alpenbahnprojekten an. So auch in Graubünden, das bereits 1858 durch die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) vom Bodensee her in Landquart und Chur eine Schienenzu-

fahrt erhalten hatte. Mit der Inbetriebnahme der Gotthardbahn (1882) und der Arlbergbahn (1884) verloren alle Pläne einer Ostalpen-Transitverbindung über Lukmanier, Splügen, Greina oder S. Bernardino ihre Dringlichkeit.

Man wandte sich nun dem Tourismus zu,

der im Luftkurort Davos und im Bäderdorf St. Moritz aufzublühen begann. Auch der niederländische Bankier Willem Jan Holsboer (1834 – 1898) kam mit seiner lungenkranken Gattin als Gast nach Davos und gründete dort das international bekannte Kurhaus. Dabei fand er bei Geschäftsfreunden und in der Talschaft auch die Finanzunterstützung für ein Bahnprojekt zwischen Landquart, Klosters und Davos, das 1887 die Konzession erhielt. Nach kurzer Bauzeit erreichten die ersten Dampfzüge bereits am 9. Oktober 1889 das Dorf Klosters und am 21. Juli 1890 Davos. Seine starke Überzeugungskraft setzte Holsboer anschließend in die Realisierung der Scalettbahn als Fortsetzung ins Engadin nach St. Moritz und über den Malojapass nach



Bild 7 (oben): Viele tausend Arbeiter ermöglichten in hartem Einsatz den Bau der Schienenstränge in den Alpen. So auch bei der RhB, wo sie sich auf diesem Bild dem Fotografen mit einem Lorenzug präsentieren.

Abb.: Sammlung Hofmann

Bild 8: In Anwesenheit der Bauleitung wird eine der ersten Klein-Dampfloks für die Materialzüge in die Rheinschlucht angeliefert (bei Reichenau, um 1900).