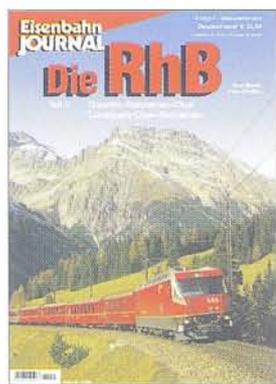




**Bild 2:** Zu den Jubiläen „100 Jahre Bahnen am Albulapass und in der Ruinaulta“ gestaltete die RhB eine Ge 4/4<sup>III</sup> mit einem entsprechenden Werbeanstrich. Hier befährt sie am 18. Oktober 2003 den Albulaviadukt III talwärts von Preda nach Bergün. **Abb.: U. Jossi**



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

## Inhalt

Einleitung	4
Fahrplan 2005 – Was gibt es Neues ?	6
Geschichte kurzgefasst	10
Reisebeschreibungen	
• Disentis – Ilanz	14
• Ilanz – Reichenau-Tamins	23
• Landquart – Chur – Thusis	31
• Thusis – Samedan – St. Moritz	42
Bahnerlebnis Bergün – Preda	60
Der Albulatunnel	74
Dampfbetrieb	90
Güterverkehr	96
Wichtigste Transportgüter	102
Autoverladungen Albula und Vereina	108
Bahnjubiläen Albula und Ruinaulta	110
Neuigkeiten Albulabahn	111
RhB-Nostalgiefahrten	112
Reisetipps	113
Impressum	113

# Einleitung

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

Die prächtige Bündner Hochgebirgslandschaft mit der nur schwer zugänglichen Bergwelt hat die wirtschaftliche Entwicklung über Jahrhunderte hinweg geprägt. Römische Krieger, christliche Pilgergruppen, tüchtige Handelsleute, reisesüchtige Adlige, entdeckungshungrige Schriftsteller und begabte Handwerksgesellen überquerten 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 bewahrt. Nicht mal 200 000 Einwohner leben in dem mit 7106 km<sup>2</sup> flächenmässig grössten Kanton der Schweiz. Sie sprechen die drei Landessprachen Deutsch, Italienisch und Rätoromanisch und teilen ihre Heimat mit Gästen aus aller Welt, die sich in der „Ferienecke der Schweiz“ erholen wollen. Grosse Industriebetriebe sucht man in den dünn besiedelten Bergtälern vergebens. Hingegen findet man zahlreiche stille Ecken mit geschützten Pflanzen und Tieren, die jedermann auf Wanderpfaden erkunden kann.

Es gab 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 über die Tore Chur und Landquart eine erste bequeme Verbindung zum Schweizer Mittelland. Nicht nur die würzige Bergluft, die ideale Höhenlage oder das heilbringende Thermalwasser locken die Gäste in die Bündner Bergwelt. Heute erleben Sportbegeisterte die wilde Naturlandschaft auch beim Biken oder River-Rafting, beim Snowboarden oder Paragliding. Sie suchen Action und entdecken dabei auch die Alpenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel.

Die moderne RhB erfüllt heute ihre vielfältigen Aufgaben sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr in optimaler Weise. Ihr Meterspurnetz mit einer Strecken-

**Bild 3:** Die RhB bezeichnet sich gerne als „die kleine Rote“ und hat auch ihre Ellok Ge 4/4<sup>III</sup> Nr. 650 entsprechend beschriften lassen. Hier beförderte sie im Oktober 2003 einen Schnellzug von Chur nach St. Moritz (Aufnahme nahe Bever). **Abb.: U. Jossi**



länge von 397 km weist beeindruckende Zahlen auf: 117 Tunnels und Galerien führen auf fast 60 km Länge durch die Felsen und etwa 490 Brücken mit insgesamt 12 000 m Spannweite schwingen sich über Schluchten und Flussläufe. Zudem gilt der 19 km lange und 1999 eröffnete Vereinatunnel als momentan weltlängster Meterspur-Durchstich.

Die roten RhB-Züge und die benachbarten Bergbahnen sind in einem vielfältigen Tourismusangebot eingebunden. So rollt der Heidi-Express vom „Zauberberg“ in der Davoser Höhenluft 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 Kehrtunnel der Albulaschlucht oder auf dem kreisrunden Viadukt bei Brusio. Und dabei bewältigt dieser Erlebniszug ganzjährig Steigungen bis 70 Promille ohne Zahnradhilfe und verbindet Siedlungen auf 400 m ü.d.M. mit zauberhaften Bergseen auf 2253 m über Meereshöhe, 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 stellt in der vorliegenden Special-Broschüre die technischen und landschaftlichen Schönheiten am jungen Rhein und am Albulafloss vor. Die Autoren beschreiben die Strecke im Bündner Oberland zwischen Disentis/Mustér, Ilanz und Reichenau-Tamins sowie die berühmte Albulalinie von Thusis nach Samedan und St. Moritz. Zudem werden die Zufahrten von Landquart und Chur nach Reichenau-Tamins und Thusis porträtiert.

Wertvolle Eindrücke und Informationen vermitteln ausführliche Reisebeschreibungen,

wo abschnittsweise aus verschiedenen Zügen berichtet wird. Eine attraktive Präsentation widmet sich dem Güterverkehr, welchem die RhB heute rund 25 Prozent ihrer Einnahmen verdankt. Die hier nicht berücksichtigten Strecken, Verkehrsthemen und Technikbereiche werden in den vier Eisenbahn-Journal-Broschüren über die RhB, Teile 2 bis 5, behandelt. Eine entsprechende Übersichtskarte folgt auf der nächsten Doppelseite.

Die anlässlich des Nachdrucks durchgeführten Aktualisierungen beschränken sich auf die Einführung (Seiten 2 bis 9) sowie auf die Schlusskapitel Güterverkehr, Neuigkeiten und Reisetipps (Seiten 96 bis 113). Die dazwischen liegenden

Druckbögen blieben nahezu unverändert und dokumentieren die Situation der Jahre 1994/95. Dies gilt auch für die Informationen zum Betrieb und Fahrplan sowie zu den Nachbarbahnen. Im Januar 2003 hat die Furka-Oberalp-Bahn (FO) mit der Zermatt-Bahn (BVZ) zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) fusioniert. Mit Rücksicht auf die einheitliche Berichterstattung werden deren alte Bezeichnungen auch in den aktualisierten Kapiteln weiter verwendet.

Aus dem Heidiland-Bernina-Express ist inzwischen der Heidi-Express geworden, während der Bernina-Express heute zwischen Chur und Tirano mit neuen Panoramawagen unterwegs ist. **Beat Moser**



**Bild 4:** Die Elloks des Typs Ge 6/6<sup>II</sup> mit 1765 kW Leistung sind auch in der Fahrplanperiode 2004/2005 vor schweren Reise- und Güterzügen auf der Albula-Strecke zu beobachten (Aufnahme in Spinas). **Abb.: U. Jossi**

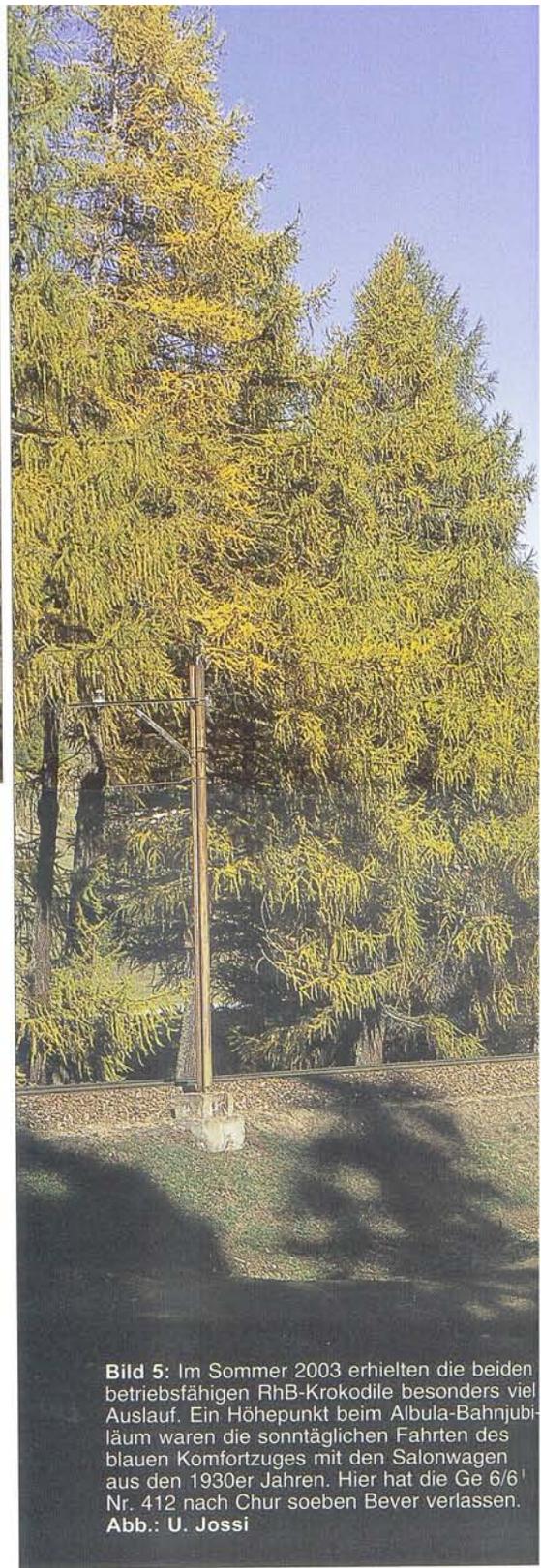
## Fahrplan 2005 Was gibt es Neues?

Seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 rollen die Züge in der ganzen Schweiz nach den Vorgaben der ersten Etappe von Bahn 2000. Dieses neue Verkehrskonzept brachte auch in Graubünden einige Neuerungen. So hat die RhB verschiedene Zugumläufe geändert. Neu eingeteilt sind zwischen Landquart und Davos die 3200 kW leistenden Ge 4/4<sup>III</sup> Nr. 641 bis 652 zusammen mit Pendelzügen und Niederflur-Steuerwagen (NEVA). Diese Kompositionen lösten die mit den Ge 4/4<sup>II</sup> geführten, konventionellen Garnituren ab, die nun in durchgehenden Umläufen zwischen Scuol-Tarasp, Vereinatunnel, Landquart, Chur und Disentis verkehren.

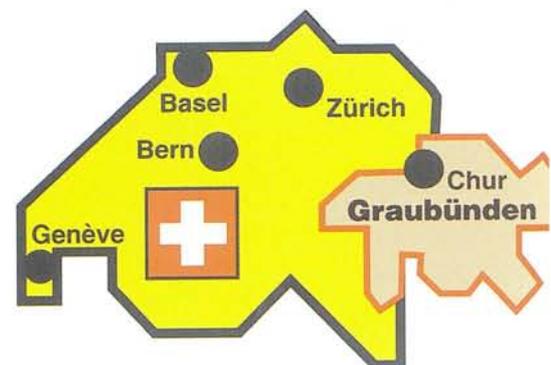
Unverändert blieben die Verbindungen zwischen Pontresina und Scuol-Tarasp, wo weiterhin die von den Ge 4/4<sup>II</sup> Nr. 611 bis 633 beförderten NEVA-Pendelzüge im Einsatz stehen. Ebenfalls keine Veränderungen gab es bei der Traktion der schweren Albula-Schnellzüge, die auch heute noch vorwiegend von den Elloks der Typen Ge 4/4<sup>III</sup> und Ge 4/4<sup>II</sup> geführt werden. Letztere Maschinen helfen zudem den Ge 6/6<sup>II</sup> bei der Bewältigung der beachtlich grossen Güterverkehrsleistungen auf dem ganzen RhB-Stammnetz.

Für Eisenbahnfreunde sind die Einsätze der Ge 4/4<sup>I</sup> Nr. 601 bis 610 von besonderem Interesse: Die ältesten, noch im Fahrplandienst stehenden RhB-Elloks führen auch weiterhin die Pendelzüge zwischen Davos und Filisur, die Lokalverbindungen im oberen Prättigau und die Schlittelzüge Bergün – Preda – Bergün. Neu ist aber ein aus einer Ge 4/4<sup>I</sup>, einem AB-Zwischenwagen und einem Bdt-Steuerwagen formierter Kurzzug unterwegs, der in den Randstunden morgens und abends wenig frequentierte Leistungen auf der Arosastrecke übernimmt. Dazwischen wird er im Winter 2004/2005 täglich ausser Samstag mit der Beförderung des Glacier Express Chur – Disentis – Chur (Züge 905 / 910) beschäftigt.

Für Begegnungen mit den drei betriebsfähigen Krokodilloks Ge 6/6<sup>II</sup> Nr. 412, 414 und 415 braucht es viel Glück. Ihre Einsätze in untergeordneten Diensten sind selten geworden. Die berühmten Zugpferde können meist nur noch vor Nostalgie-Sonderzügen (z.B. Alpine Classic Pullman Express) beobachtet werden. Gelegentlich ist im Oberengadin auch der als Reserve in Samedan stationierte Triebwagen ABe 4/4 Nr. 501 (Baujahr 1939) auf der Strecke zu sehen.



**Bild 5:** Im Sommer 2003 erhielten die beiden betriebsfähigen RhB-Krokodile besonders viel Auslauf. Ein Höhepunkt beim Albula-Bahnjubiläum waren die sonntäglichen Fahrten des blauen Komfortzuges mit den Salonwagen aus den 1930er Jahren. Hier hat die Ge 6/6<sup>II</sup> Nr. 412 nach Chur soeben Bever verlassen. **Abb.: U. Jossi**





## Streckennetz 2005

### Eisenbahn-Journal Special-Ausgaben

#### RhB 1. Teil (Nachdruck 2005)

Landquart–Chur–Reichenau-Tamins  
Disentis/Mustér–Reichenau-Tamins  
Reichenau-Tamins–Filisur–St. Moritz

#### RhB 2. Teil (Neuausgabe 2004)

St. Moritz–Pontresina–Bernina–Poschiavo–Tirano

#### RhB 3. Teil (Nachdruck 2005)

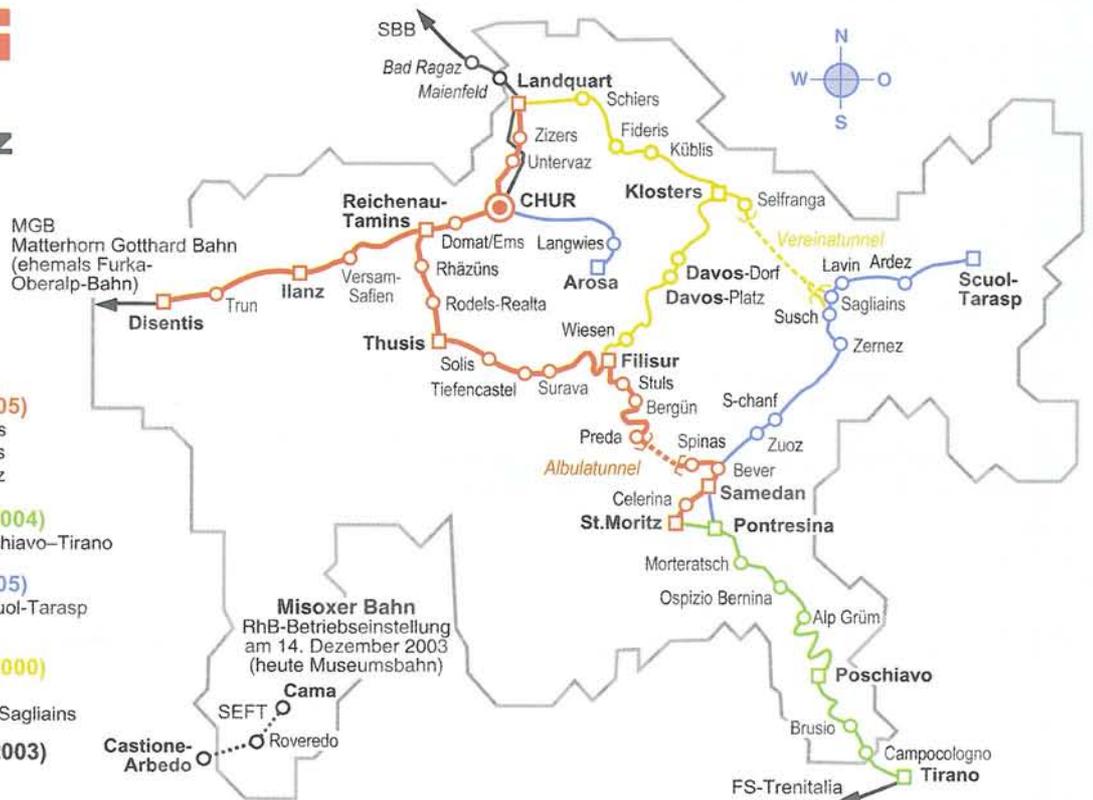
St. Moritz/Pontresina–Samedan–Scuol-Tarasp  
Chur–Arosa

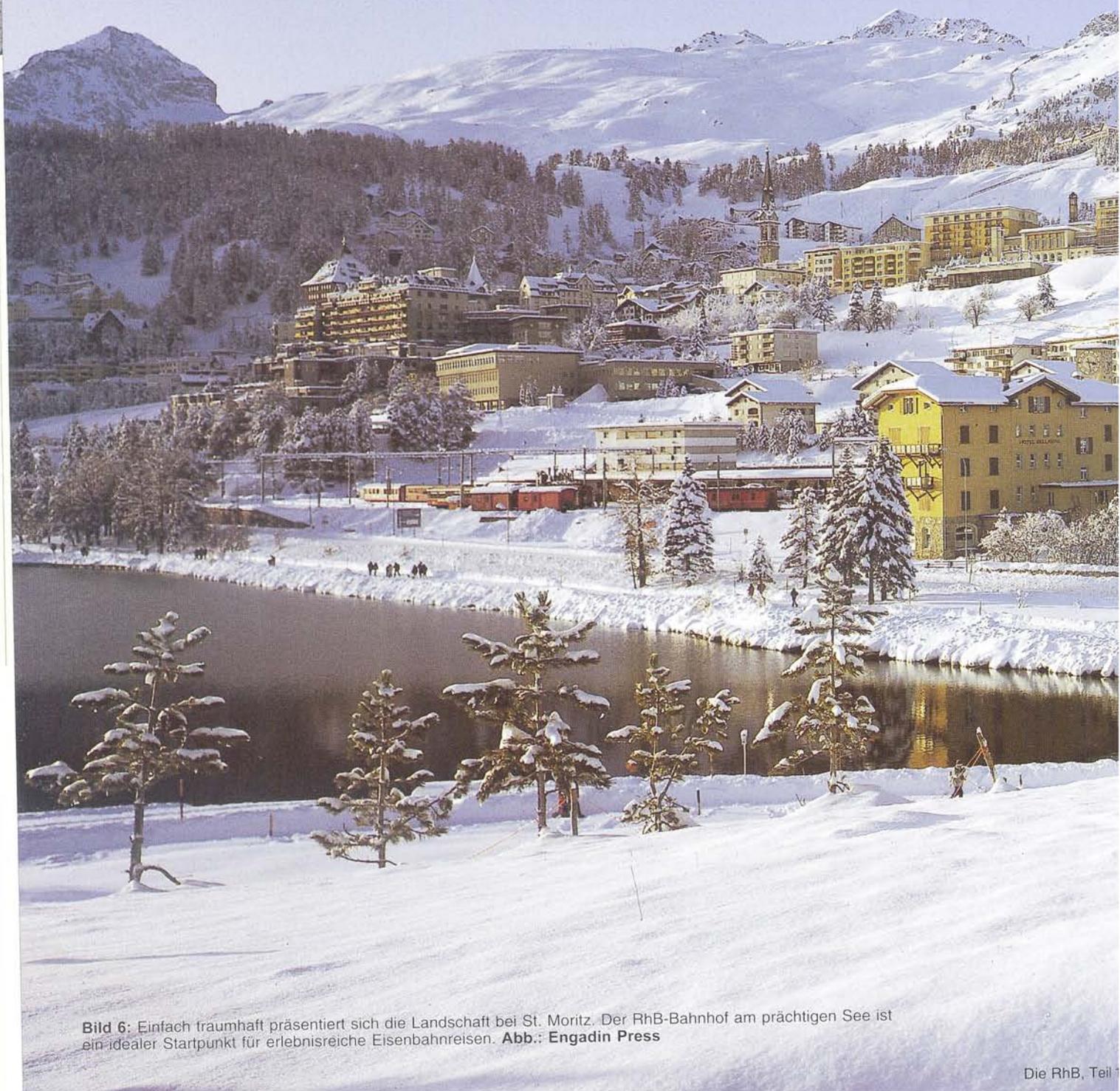
#### RhB 4. Teil (Erstausgabe 2000)

Landquart–Klosters–Davos–Filisur  
Klosters–Selfranga–Vereinatunnel–Sagliains

#### RhB 5. Teil (Erstausgabe 2003)

Nostalgie auf schmaler Spur  
Historische Fahrzeuge der RhB





**Bild 6:** Einfach traumhaft präsentiert sich die Landschaft bei St. Moritz. Der RhB-Bahnhof am prächtigen See ist ein idealer Startpunkt für erlebnisreiche Eisenbahnreisen. **Abb.:** Engadin Press

