

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 10533 F • ISBN 3-89610-149-8

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

Die RhB

Beat Moser
Peter Pfeiffer

Teil 1 Disentis–Reichenau–Chur
Landquart–Chur–Reichenau



01250

Best.-Nr. 54506

Von St. Moritz nach Tirano:

Die Berninabahn

Die klassische Bernina-Strecke gehört zu den spektakulärsten Schienentransversalen der Alpen. Im reinen Adhäsionsbetrieb überwinden Bernina Express und Co. die Pashöhe von mehr als 2200 m, um anschließend auf beeindruckender Fahrt ins romantische Puschlav und ins italienische Tirano hinabzusteigen – eine Fahrt voller grandioser Panoramen. Tolle Bildsequenzen zeigen die markantesten Punkte der Strecke: Montebello Kurve, Ospizio Bernina mit Lago Bianco, Alp Grüm, das Kreisviadukt von Brusio und viele mehr. Ausführliche Kapitel beschäftigen mit der Geschichte und den Fahrzeugen der Berninabahn, mit dem Winterbetrieb und dem Güterverkehr. Mit vielen Reise- und Wandertipps sowie Hinweisen auf lohnende Fotopunkte.

92 Seiten im DIN A4-Format,
rund 180 Abbildungen, Klammerheftung,
Best.-Nr. 540402 • € 12,50



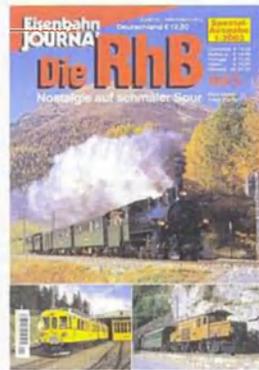
Weitere Themen zu Schweizer Eisenbahnen



Die RhB, Teil 3
St. Moritz-Samedan-Zernez-
Scuol-Tarasp / Pontresina-
Samedan und Chur-Arosa
Best.-Nr. 54804
€ 12,50



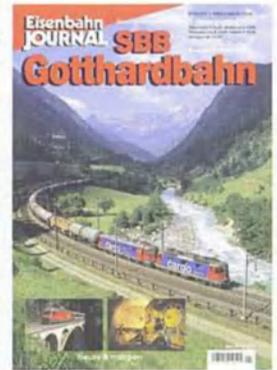
Die RhB, Teil 4
Landquart-Klosters-Davos-
Filisur und Vereinastrecke
Best.-Nr. 540003
€ 11,60



Die RhB, Teil 5
Nostalgie auf schmaler Spur
Best.-Nr. 540301
€ 12,50



SBB Historic
Die nostalgischen Fahrzeuge
Best.-Nr. 530303
€ 12,50



SBB Gotthardbahn
heute & morgen
Best.-Nr. 540401
€ 12,50



Bild 2: Zu den Jubiläen „100 Jahre Bahnen am Albulapass und in der Ruinaulta“ gestaltete die RhB eine Ge 4/4^{III} mit einem entsprechenden Werbeanstrich. Hier befährt sie am 18. Oktober 2003 den Albula-Viadukt 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^{III} 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 km² 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 Elok Ge 4/4^{III} Nr. 650 entsprechend beschriftet 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 Tunneln 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^{II} 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^{III} Nr. 641 bis 652 zusammen mit Pendelzügen und Niederflur-Steuerwagen (NEVA). Diese Kompositionen lösten die mit den Ge 4/4^{II} 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^{II} 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^{III} und Ge 4/4^{II} geführt werden. Letztere Maschinen helfen zudem den Ge 6/6^{II} bei der Bewältigung der beachtlich grossen Güterverkehrsleistungen auf dem ganzen RhB-Stammnetz.

Für Eisenbahnfreunde sind die Einsätze der Ge 4/4^I 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^I, 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^I 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.

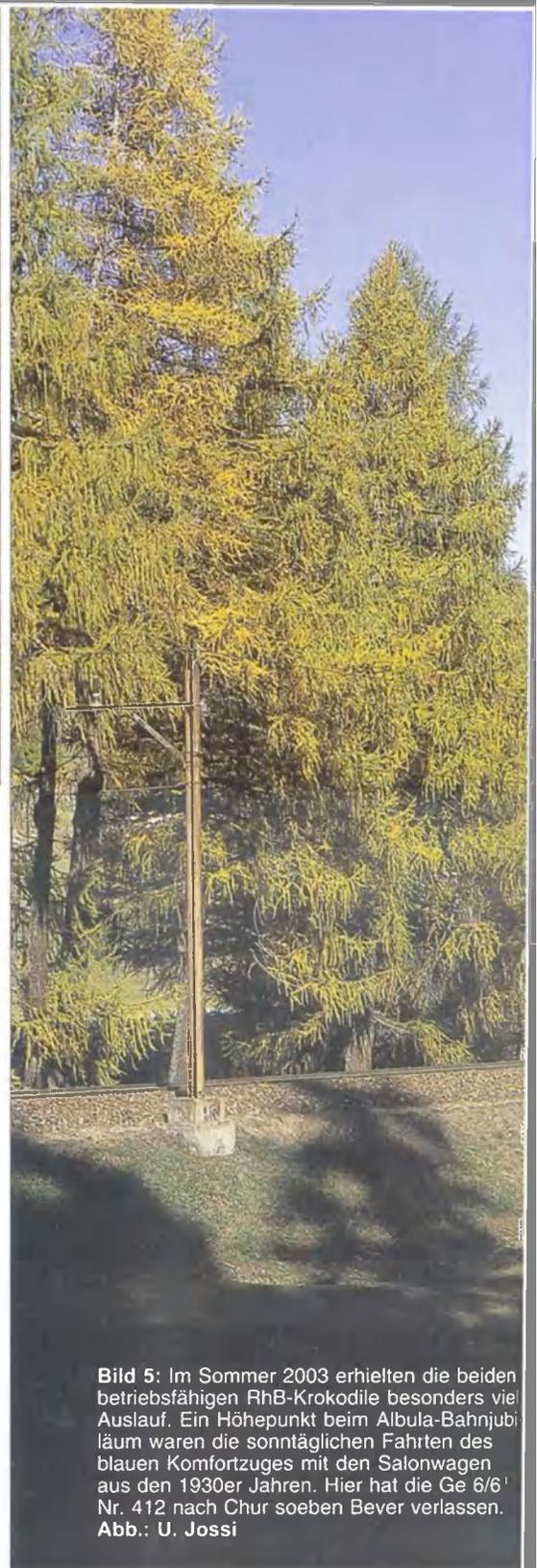
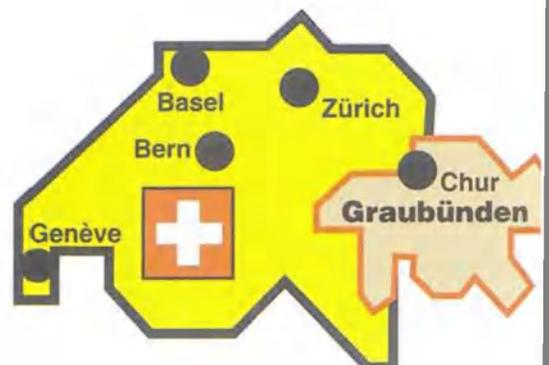


Bild 5: Im Sommer 2003 erhielten die beiden betriebsfähigen RhB-Krokodile besonders viel Auslauf. Ein Höhepunkt beim Albula-Bahnjubiläum waren die sonntäglichen Fahrten des blauen Komfortzuges mit den Salonwagen aus den 1930er Jahren. Hier hat die Ge 6/6^I Nr. 412 nach Chur soeben Bever verlassen. **Abb.: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



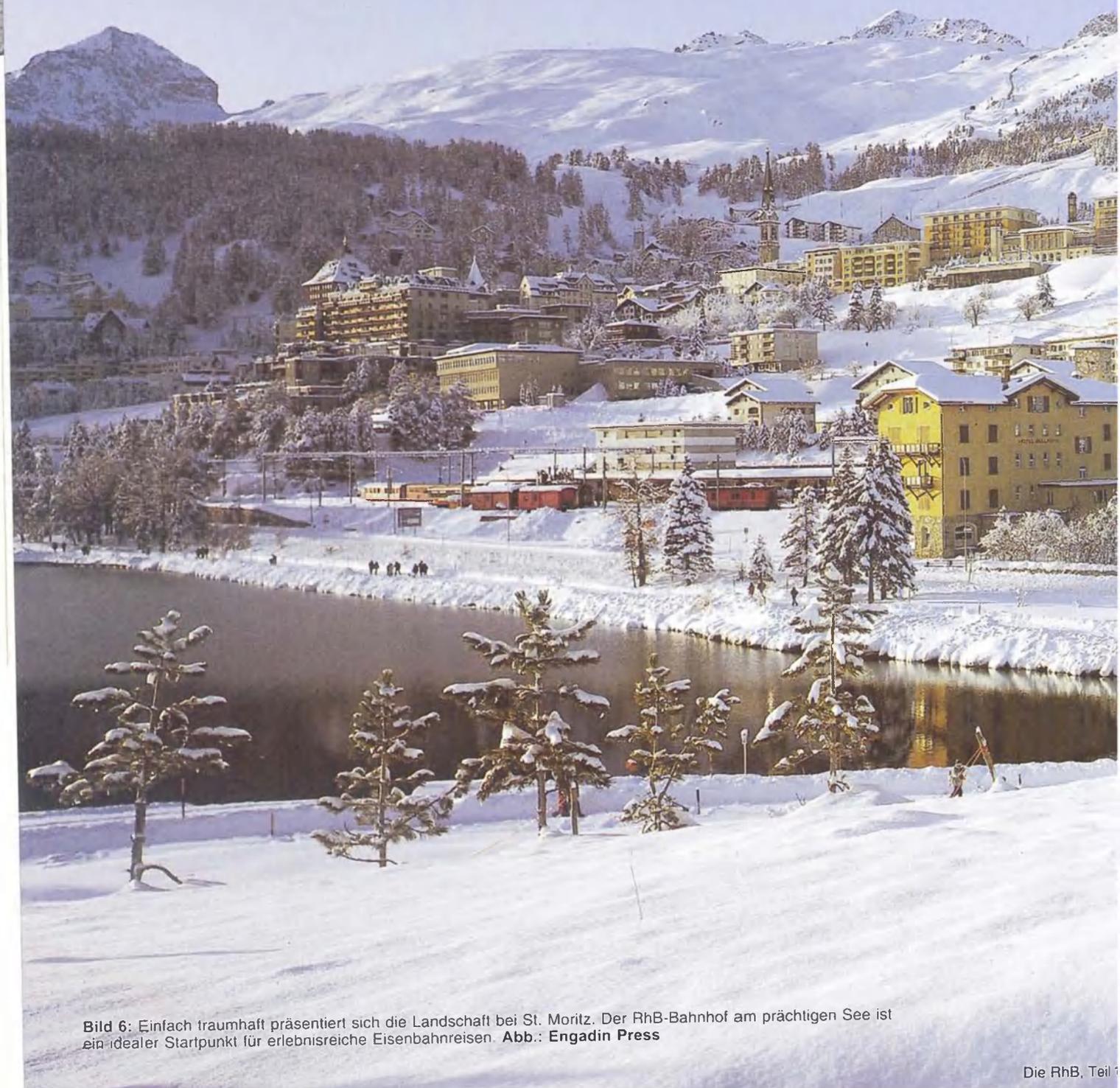
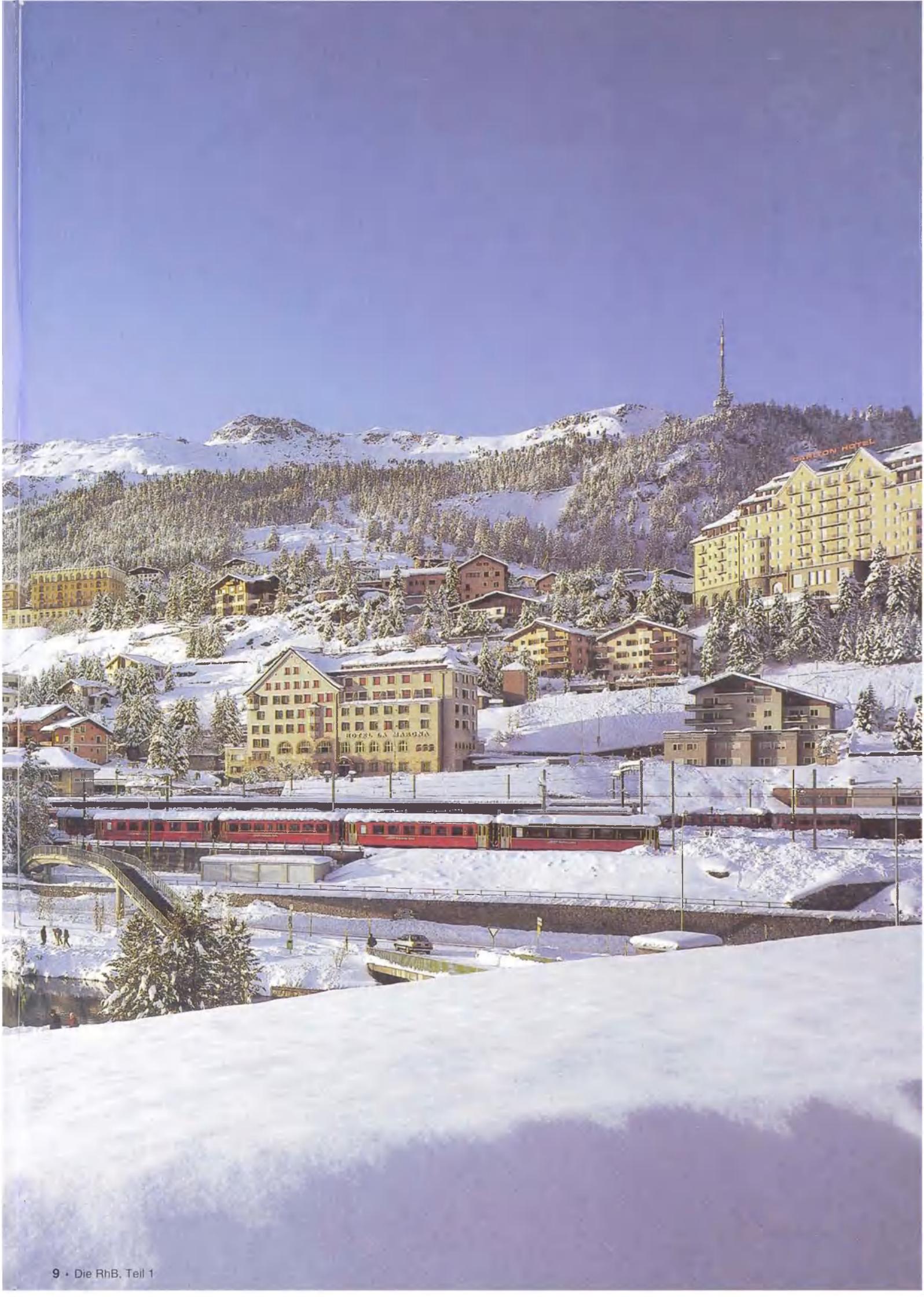


Bild 6: Einfach traumhaft präsentiert sich die Landschaft bei St. Moritz. Der RhB-Bahnhof am prächtigen See ist ein idealer Startpunkt für erlebnisreiche Eisenbahnreisen. **Abb.: Engadin Press**





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 Bädorf St. Moritz aufzublühen begann. Auch der niederländische Bankier Willem J. Holsboer (1834 – 1898) kam mit seiner lungenkranken Gattin als Gast nach Davos und gründete dort das international bekannte Kurhaus. Dabei fand er in den Geschäftsfreunden und in der Talschicht 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 1. Oktober 1889 das Dorf Klosters und am 21. Juli 1890 Davos. Seine starke Überzeugungskraft setzte Holsboer anschließend in die Realisierung der Scalegerschluchtbahn als Fortsetzung ins Engadin nach St. Moritz und über den Malojapass nach



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

Abb.: Sammlung Hofmann

Bild 8: In Anwesenheit der Bauleitung wird die erste Klein-Dampflok für die Materialzüge in die Rheinschlucht angeliefert (bei Rheinfelden, um 1900).

Chiavenna (Italien). Sie wurde zwar nie gebaut, Holsboer erzwang damit aber eine Bereinigung der zahlreichen, bereits konzessionierten Konkurrenzprojekte in Normal- und Meterspur.

1894 entstand aus der AG Schmalspurbahn Landquart – Davos die Rhätische Bahn (RhB), die drei Jahre später durch Übernahme des Aktienkapitals mehrheitlich in den Besitz des Kantons Graubünden überging. Nun war der Weg für die Realisierung eines Meterspur-Bahnnetzes in den Bündner Tälern endlich frei. Ab 1894 verlegte ein Heer von Arbeitern die Schienen der neuen Verbindung Landquart – Chur – Reichenau – Thusis, die 1896 in zwei Etappen eröffnet werden konnte. Auf Rat von Oberingenieur Robert Moser entschied sich die RhB anschliessend zum Bau der Albulabahn und gab im Oktober 1898 die Ausbrucharbeiten am Sohlstollen des Scheiteltunnels Preda – Spinas in Auftrag. Im gleichen Jahr wurde die Gleisführung durch die Rheinschlucht von Reichenau nach Ilanz festgelegt.

Als Oberbauleiter verpflichtete die RhB den erfahrenen Fachmann Friedrich Hennings (1838 – 1922), der früher bereits als Sektionsingenieur die Bauarbeiten an der Südrampe der Gotthardbahn beaufsichtigt hatte. Unter seiner Führung entstanden ab 1900 in erstaunlich kurzer Zeit insgesamt 55 grössere Brücken und 39 Tunneln der noch heute technisch einzigartigen Albulastrecke von Thusis nach Samedan. Grössere Bauverzögerungen tauchten eigentlich nur beim 5865 m langen Albulatunnel und beim Rugnux-Kehrtunnel (661 m) wegen schlechter geologischer Verhältnisse und grosser Wassereinbrüche auf. Die italienische Tunnelbaufirma zerbrach an diesen Schwierigkeiten, und die RhB beendete die Arbeiten in eigener Regie. Der Durchschlag konnte am 29. Mai 1902 und die durchgehende Streckeneröffnung von Thusis ins Oberengadin am 27. Juni 1903 gefeiert werden. Nach Beilegung der Streitigkeiten um die Lage des St. Moritzer Bahnhofs traf der erste Zug aus Chur am 10. Juli 1904 im Badekurort ein.

Auch Davos suchte sofort den Anschluss an die Albulabahn und ermöglichte den Gleisbau durch die gefährliche Zügenschlucht nach Filisur durch bedeutende Finanziarzuschüsse. Diese 19 km lange Anschlußstrecke erstellten die Bahnbauer

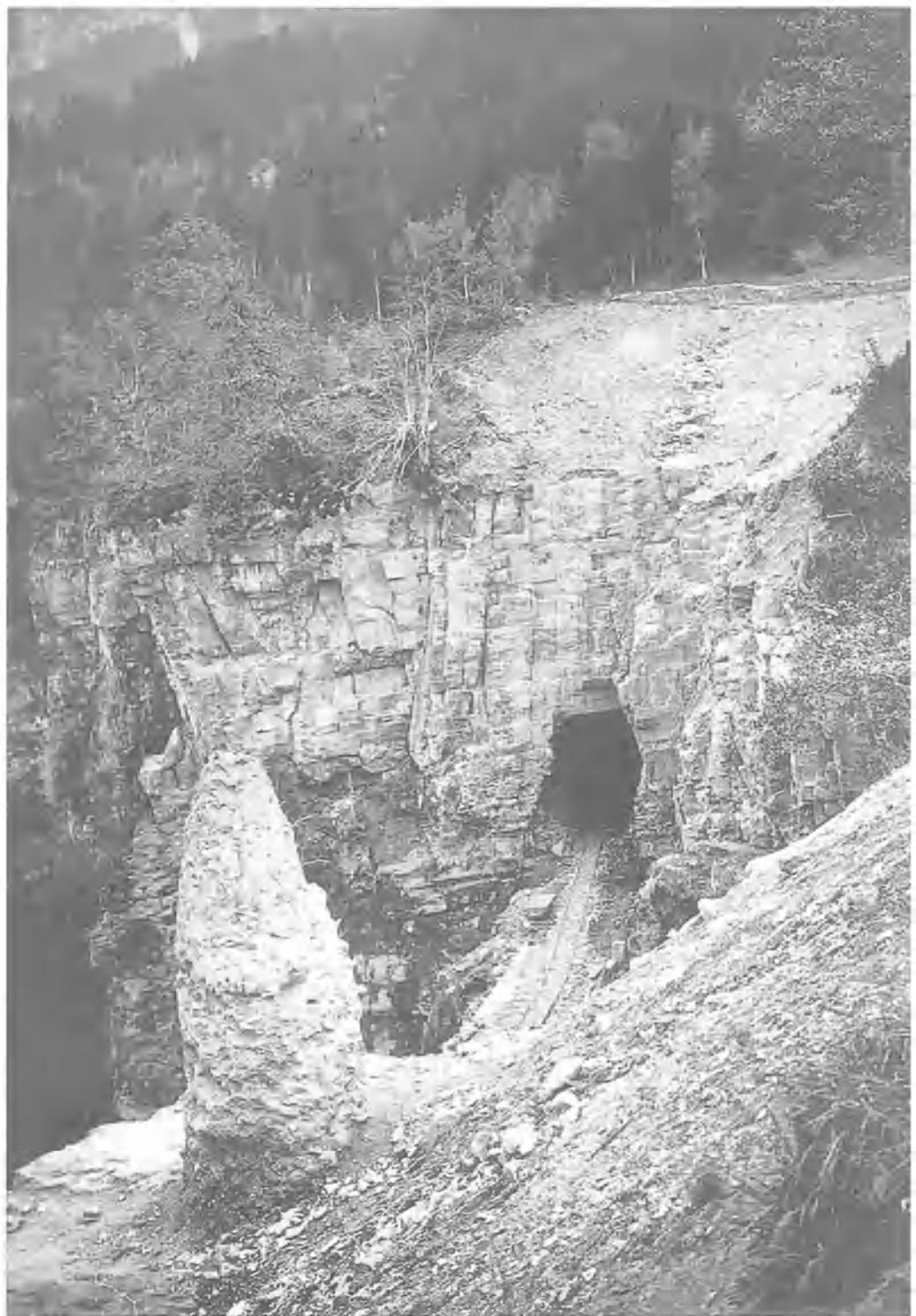
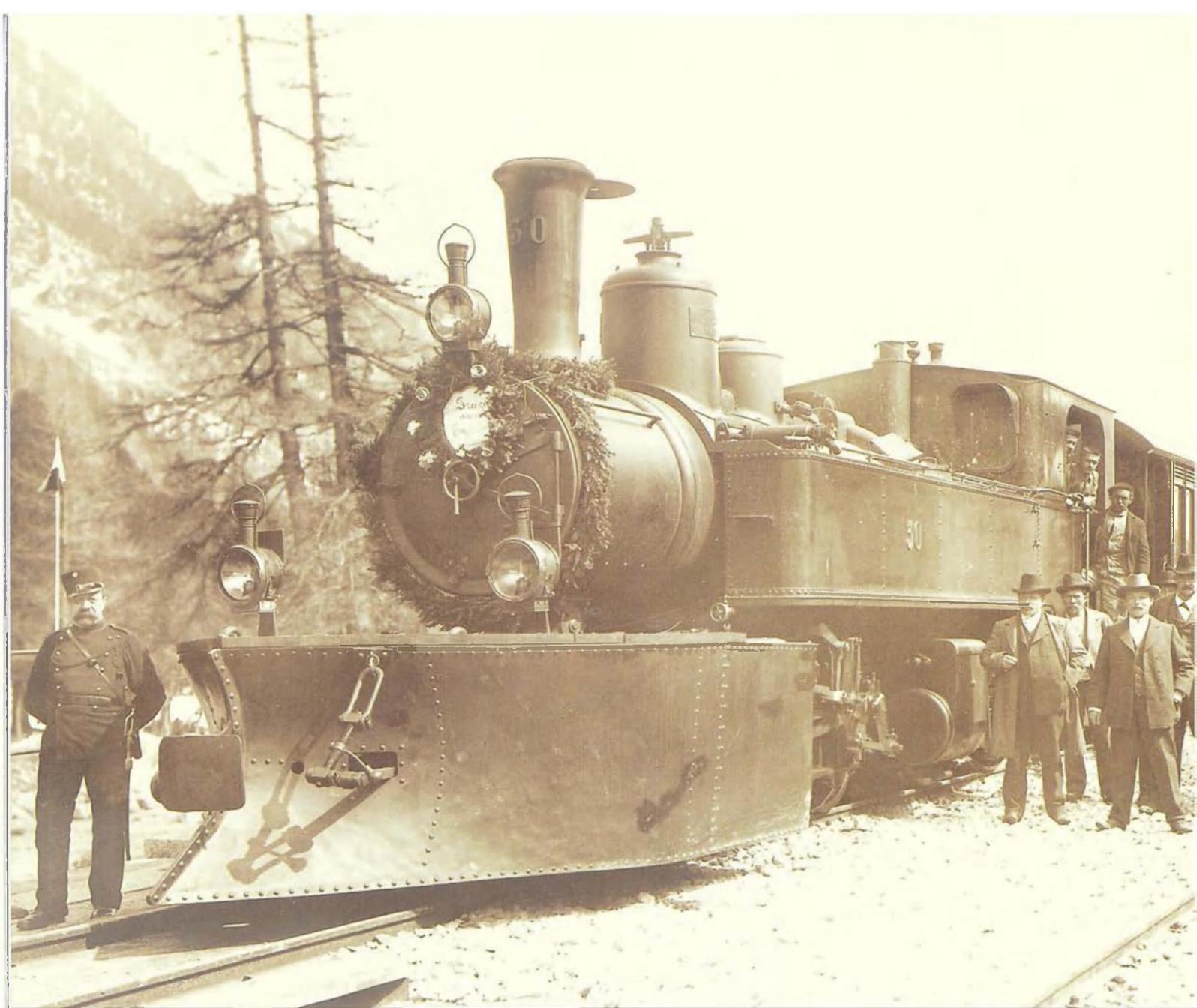


Bild 9 (oben): Gewaltige Felsen versperrten den Weg und mussten mit Tunneln durchbohrt werden. So führen 1995 über 10% der gesamten RhB-Streckenlänge durch Tunneln oder Galerien. Aufnahme in der Schinschlucht um 1901.

Bild 10: Mit Feldbahnzügen mussten ab 1900 rund 113 000 m³ geeignetes Baumaterial in die wilde Rheinschlucht transportiert werden.

Abb. 8 bis 10: Sammlung Hürlimann



zwischen 1906 und 1909, die Einweihung erfolgte am 1. Juli 1909. Als bedeutendstes Bauwerk gilt hier zweifelsohne der 204 m lange und 88 m hohe Wiesener Viadukt, der innerhalb von nur 25 Monaten errichtet wurde.

Im gleichen Jahr konnte die Fortsetzung der Trasse von Ilanz nach Disentis/Mustér in Angriff genommen werden, der Eröffnungszug fuhr hier am 1. August 1912. Der Ferienort Pontresina erhielt 1908 eine 6 km lange Zufahrtlinie nach Samedan, während Scuol-Tarasp im Unteren Engadin noch bis 1913 auf einen Anschluss ans RhB-Netz warten musste.

Zusätzlich konnten in Graubünden noch weitere Meterspurbahnen ihren Betrieb aufnehmen, die privatrechtlich ausserhalb der RhB finanziert und betrieben wurden: Auf der ersten Gleichstromstrecke Europas mit 1500 V Spannung ging am 27. Juli 1907 die Bahn Bellinzona – Mesocco (BM) in Betrieb. Sie hätte ursprünglich die Verbindung von der RhB zur Gotthardbahn sicherstellen sollen,

der Abschnitt Thusis – S. Bernardino – Mesocco blieb aber ein unerfüllbarer Traum. Als Stichbahn im wirtschaftlich und touristisch unbedeutenden Val Mesolcina (Misox) war der Bahngesellschaft aber kein Geschäftserfolg beschieden. So wurde ihre Trasse 1978 mit Ausnahme des Gütergleises Castione – Cama abgebrochen.

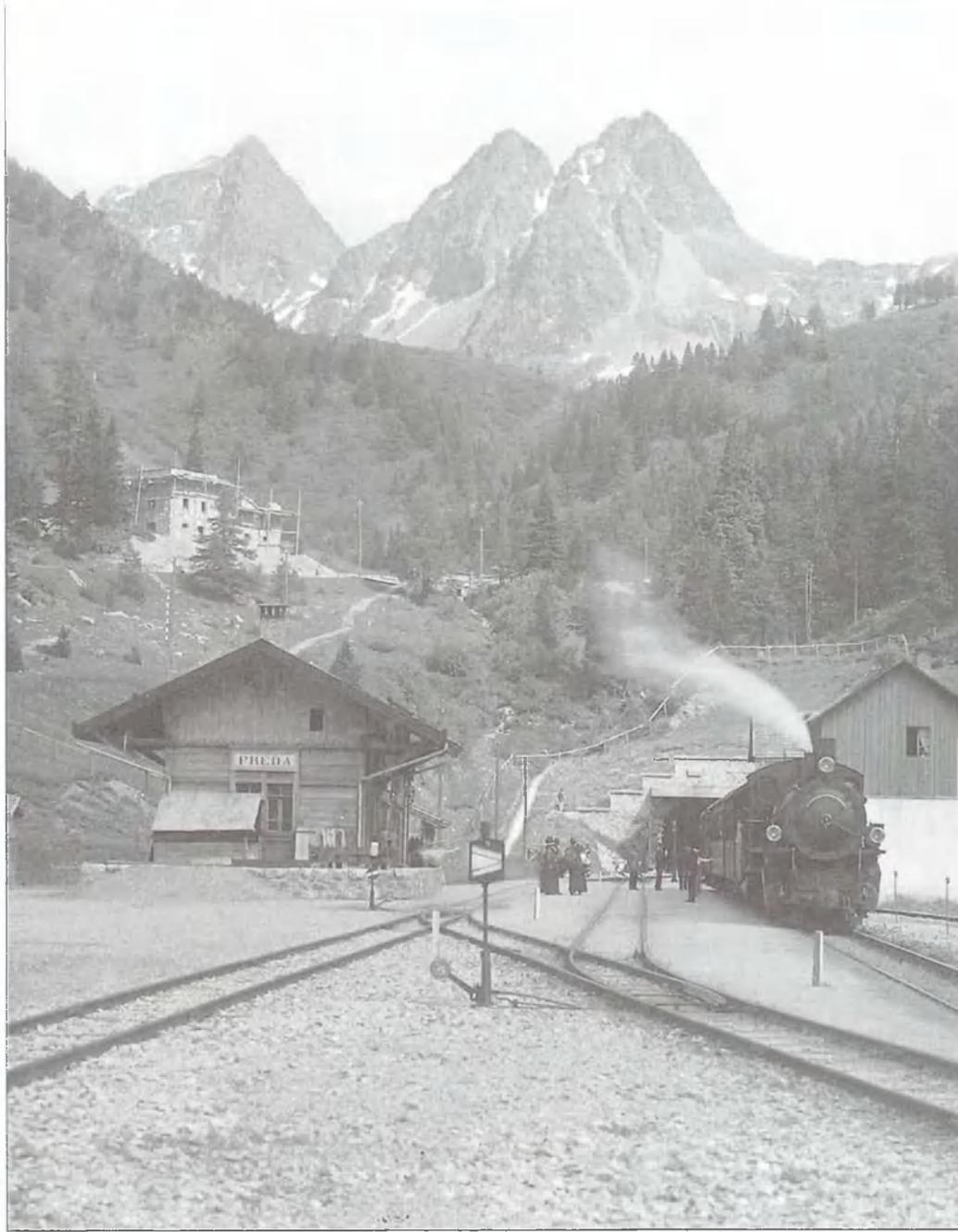
Plangemäss konnte hingegen der Bau der elektrischen Berninabahn von 1906 bis 1910 als 61 km lange Verbindung zwischen Pontresina und Tirano im Veltlin verwirklicht werden. Die Trasse über den 2253 m hohen Berninapass und der anschliessende Abstieg auf 450 Höhenmeter erforderten grosse Anstrengungen der Ingenieure und Arbeiter. Trotz ihrer sehenswerten Streckenführung in hochalpiner Gebirgslandschaft hatte aber auch diese privat finanzierte Bahn in ihren ersten 50 Betriebsjahren mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Ebenfalls als Gleichstrombahn erstellte

Oberingenieur Gustav Bener zwischen 1911 und 1914 die aufwendige Trasse von Chur zum Ferienort Arosa (1739 m ü.d.M.). Sie führt auf 26 km Streckenlänge über 41 Brücken und durch 22 Tunnel. Als architektonische Sensation galt zur Bauzeit der Langwieser Viadukt, damals die imposanteste Eisenbeton-Bogenbrücke der Welt.

Aus finanziellen Gründen fusionierten 1941 bis 1944 alle drei erwähnten Bündner Privatbahnen mit der RhB. Unter ihrer Führung entwickelten sich die Bernina- und die Arosabahn mit ihrem Gleichstrombetrieb zu wichtigen Stützen des überregionalen Verkehrsangebots.

Mit viel Glück hatte die RhB rechtzeitig vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs die wichtigsten Strecken fertigstellen können. Die wirtschaftlich schwierige Zwischenkriegszeit erlaubte keine grösseren Investitionen mehr, womit die noch nicht verwirklichten Projekte in den Schubladen verschwanden. Dies betraf vor allem die Erweiterungspläne St. Moritz – Ma-



lojapass – Chiavenna (Italien), Scuol – Martina – Pfunds (Anschluss an das Reschenbahnprojekt Österreich) oder Thusis – S. Bernardino – Mesocco, die bis heute nicht realisiert sind.

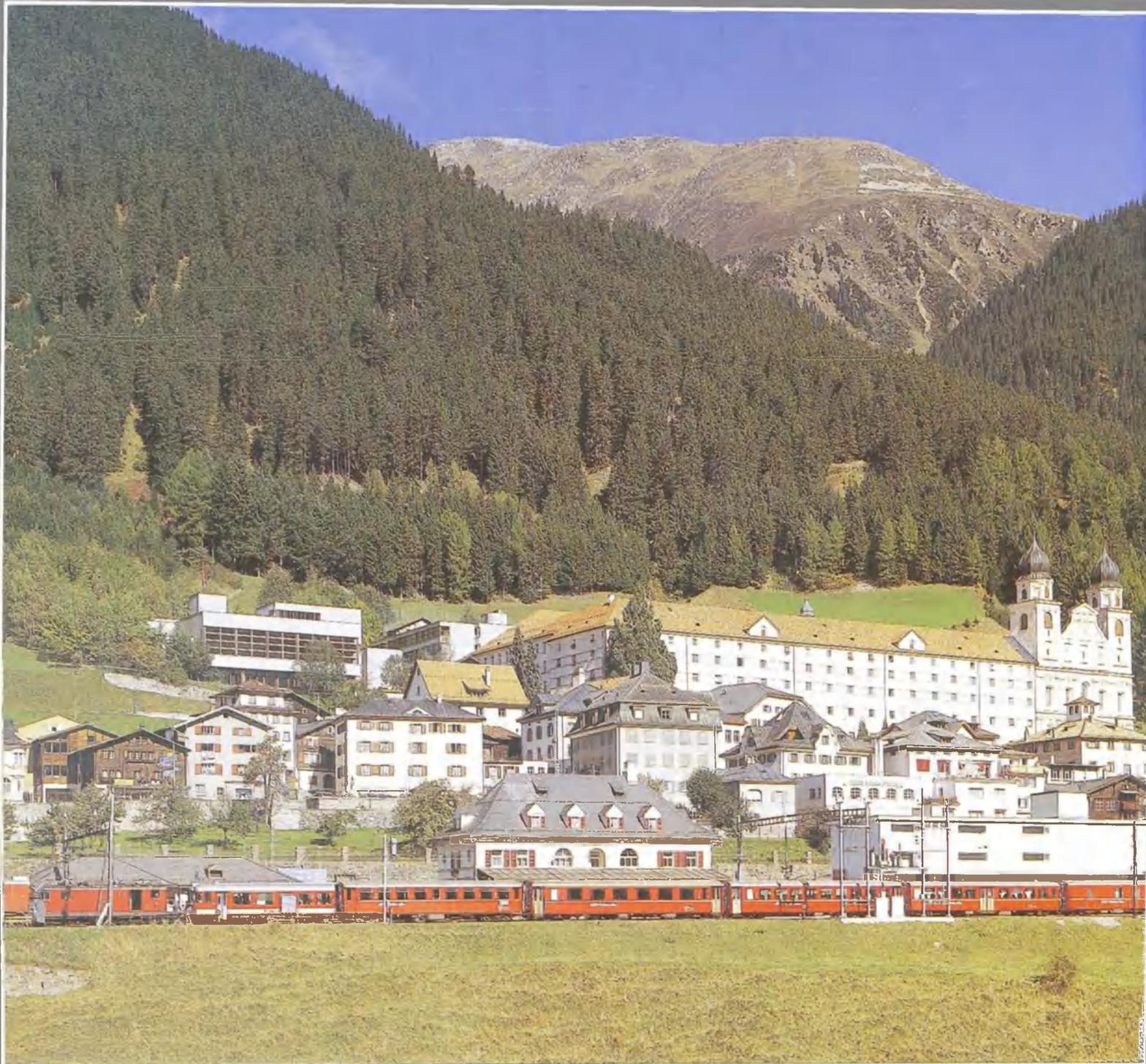
Trotzdem entwickelte sich die RhB zum wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel in Graubünden. Sie entging auch einer drohenden Verstaatlichung, ihr Aktienkapital verblieb bei Kanton und Gemeinden (94%) sowie in privater Hand (6%). Die RhB leistet heute sowohl im Reise- als auch im Güterverkehr einen wichtigen Beitrag zur touristischen Erschliessung aller bedeutender Ferienregionen Graubündens. Obwohl die Splügenbahn bei den AlpTransit-Projekten nicht berücksichtigt wurde, wird die RhB beim Bau des Gotthard-Basistunnels als Teil der Transportkette zum Zwischenangriff Sedrun mithelfen. Und nach der Eröffnung des Vereinatunnels wird die "Bündner Staatsbahn" garantiert auch den Herausforderungen im kommenden Jahrtausend gewachsen sein.

Bild 12: Am 11. Juli 1912 hat in Preda eine Tenderlok G 4/5 soeben den Albulatunnel verlassen. Im Hintergrund die Zwillingsgipfel (Piz Dschimels, 2782 m ü.d.M.).

Bild 11 (links oben): Die Mallet-Tenderlok G 2/3 und 2/2 Nr. 30 mit montiertem Schneepflug anlässlich einer ersten offiziellen Fahrt im Engadin mit Direktion, Bauleitung und Gästen im April 1903 in Spinas. **Abb. 11 bis 13: Sammlung Hürlimann**

Bild 13: Das Tunnelportal in Preda zur Bauzeit (um 1902). Damals arbeiteten bis zu 1316 Arbeiter am Albuladurchstich, um die rechtzeitige Eröffnung am 1. Juli 1903 zu garantieren.





Reisebericht Disentis – Ilanz



Die Uhr zeigt 14.40 Uhr, im Bahnhof Disentis/Mustér herrscht reger Betrieb. Der Rangierarbeiter wirft mit kräftigen Bewegungen die Gewichte der Handweichen um, über die hier noch der ganze Zugverkehr rollt. Interessiert verfolgen die Kinder die Fahrten des kleinen Dieseltaktors Tm 2/2, der die Personen- und Güterwagen für die Abfahrt bereitstellt. Bis dahin können die Reisenden die zauberhafte Bergkulisse über dem Val Medel betrachten, wo der Lukmanierpass ins Tessin hinüberführt. Gelbe Busse der

Bild 15: Die einfache Gleisanlage in Disentis kurz nach der Eröffnung der RhB-Bahnstrecke: Lok G 3/4 wartet am 31. August 1912 vor einem Lokalzug auf die Abfahrt. **Abb.:** Slg. Hürlimann

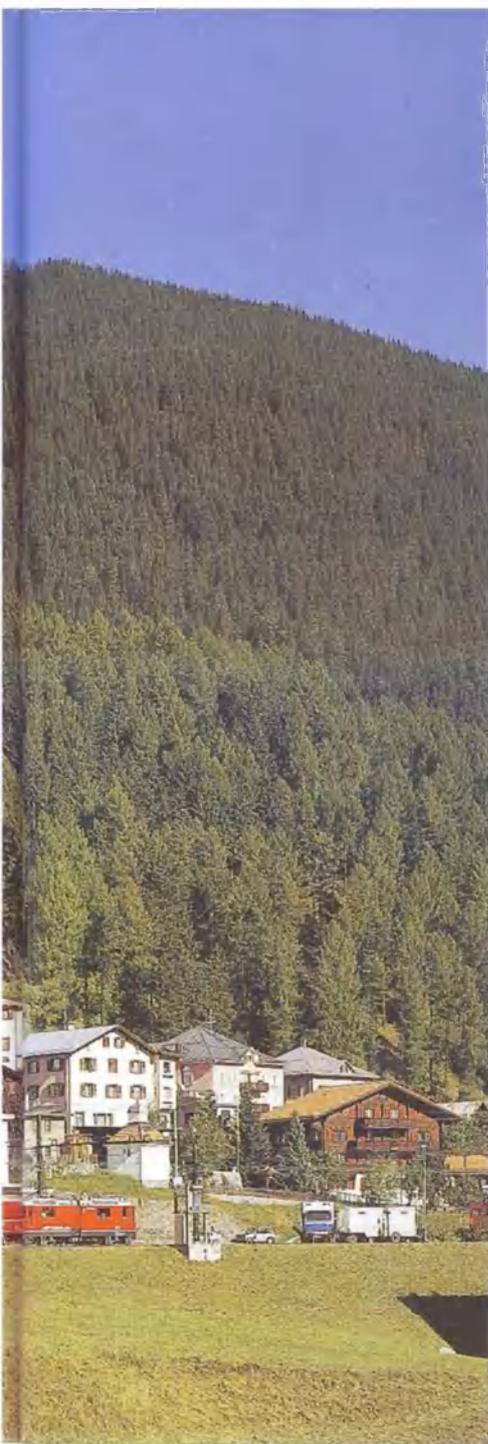


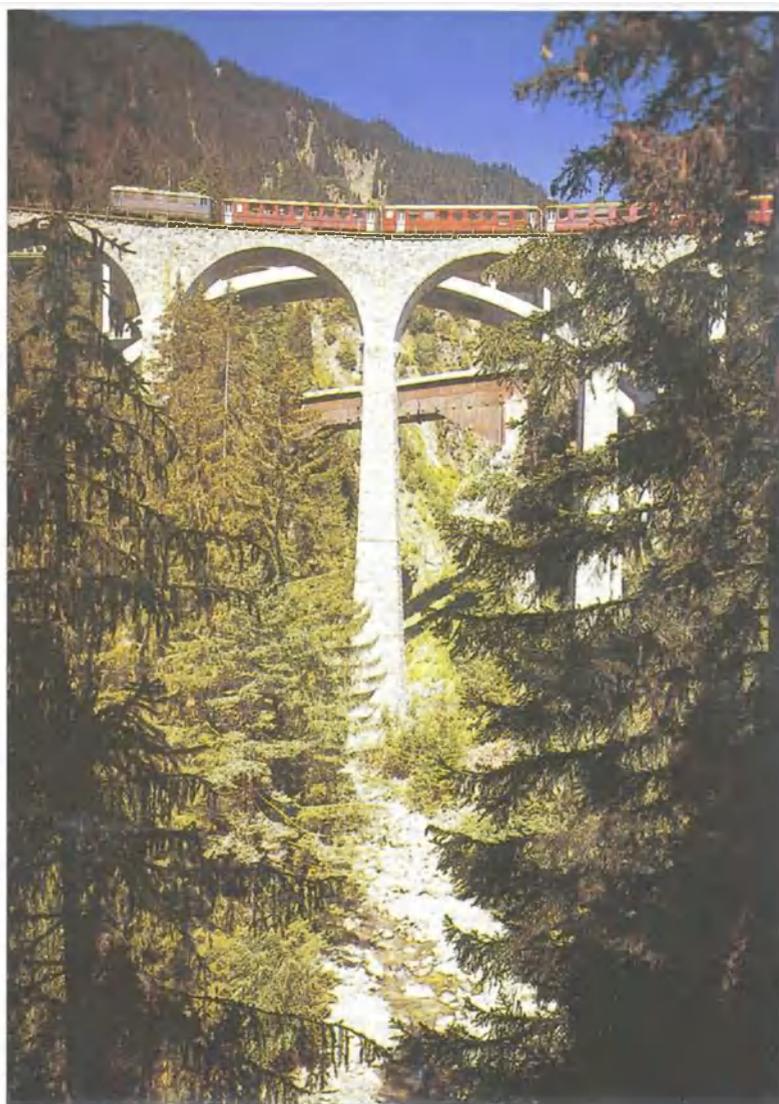
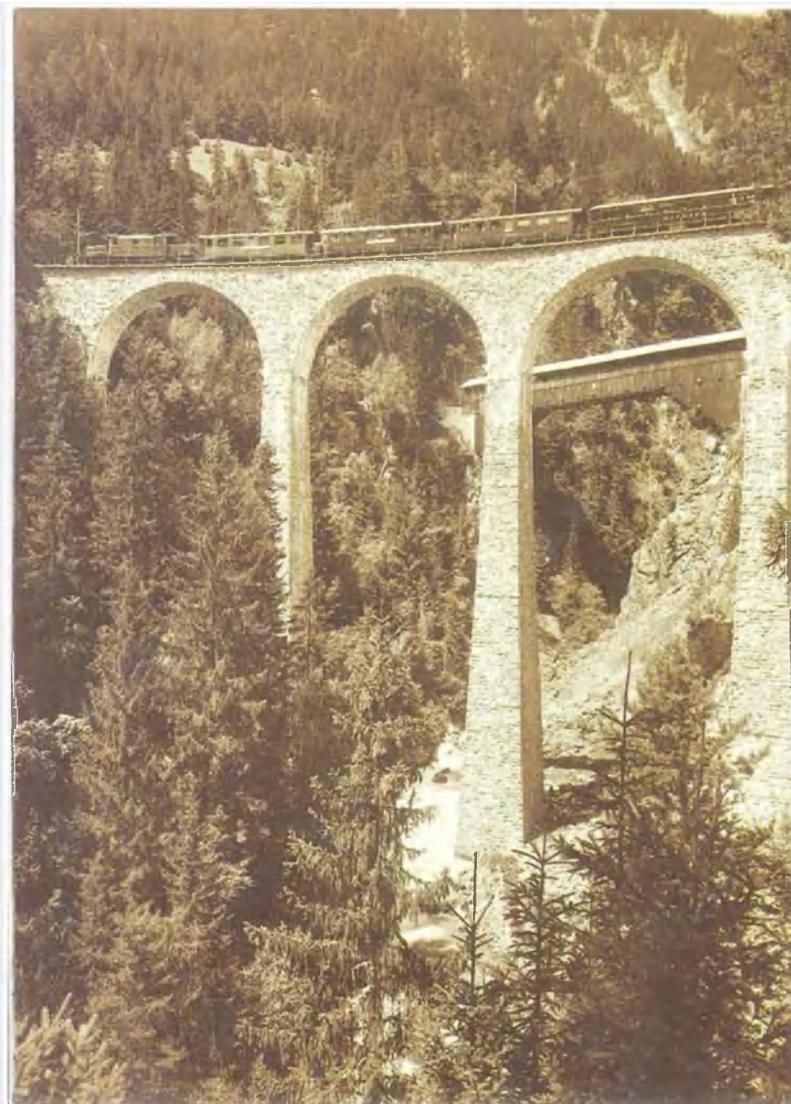
Bild 14: Unter dem imposanten Benediktinerkloster in Disentis übernimmt die RhB von der Furka-Oberalp-Bahn die Züge Glacier-Express aus Zermatt.
Abb.: Engadin Press

Bild 16 (ganz oben rechts): Ein Regionalzug nach Chur ist abfahrtsbereit. Rechts oben die Luftseilbahn zur Aussichtsterrasse Caischavedra (1872 m).
Abb.: Th. Küstner

Bild 17 (rechts Mitte): Soeben ist die Ge 4/4ⁿ Nr. 616 mit dem Glacier-Express aus Chur eingetroffen und macht der FO-Lok Platz. Links Tm 2/2, rechts "über-sommer-t" eine FO-Schneeschleuder (20.8.1989).
Abb.: K. Fader

Bild 18: Umbauarbeiten in Disentis für die Einführung der Furka-Oberalp-Bahn.
Abb.: Slg. Hofmann





Reisepost bringen die Gäste von Disentis in rund 150 Minuten über die kurvenreiche Bergstrasse ins Bleniotal und weiter nach Biasca zur Gotthardbahn. Eisenbahnfreunde finden auf der Disentiser Gleisanlage noch Einrichtungen und Gebäude aus der Bauzeit der Bahnen FO und RhB, so die beiden Lokremisen mit der noch betriebsfähigen 13-m-Dreh-scheibe auf der westlichen Seite und die

alte Wagenhalle auf der Ostseite des Bahnhofs. Aufmerksamkeit verdient auch das stattliche Aufnahmegebäude von 1911, das mit seinen Dacherkern und dem hölzernen Bahnsteigdach mit nostalgischen Holzbeschriftungen und geschnitzten Balken architektonisch ansprechend wirkt und den barocken Herrschaftshäusern der hiesigen Gegend nachempfunden ist.

Nun machen ein näherkommendes Grollen und kreischende Bremsgeräusche auf die bevorstehende Einfahrt des Glacier-Express aufmerksam. Eine moderne Lok HGe 4/4¹¹ in leuchtendem Rot taucht aus dem Disentiser Tunnel auf. Rechtzeitig vor der ersten Weiche sind ihre Zahnräder aus der Abt-Zahnstange ausgerastet. Nach und nach rollen die Reisezug- und Panoramawagen auf die Gleisanlage des Bahnhofs. Kaum haben sie angehalten, setzt ein hektisches Treiben ein: Die FO-Lok wird abgekuppelt, und eine schon bereitstehende RhB-Maschine Ge 4/4¹¹ schiebt sich mit einer zusätzlichen Wagenkomposition an den Zug aus Zermatt. Nach einer Bremsprobe ruft der Bahnhofsvorstand die Gäste zum Einsteigen auf und erteilt den Abfahrtsbefehl.

Bild 19 (oben links): Der Glacier-Express in seinem ersten Betriebsjahr 1930 auf dem Russein-Viadukt (Disentis – Sumvitg-C.). Zug mit Ge 6/6¹ 412, FO-Plattformwagen und Mitropa-Speisewagen. Abb.: Archiv RhB

Bild 20 (oben rechts): 50 Jahre später an gleicher Stelle: Neu ist die Eisenbahnbetonbrücke der Talstrasse. Lok Ge 4/4¹¹ in Ursprungsversion und FO-Wagen im alten Anstrich. Abb.: Sammlung Pfeiffer

Bild 21: Lumpegna-Viadukt (Disentis – Sumvitg-C.) zur Bauzeit. Die meisten gemauerten Übergänge sind heute noch in Betrieb. Abb.: Sammlung Hofmann





Bahnhof Disentis

(Schwellenhöhe 1133 m ü.d.M.)

Die Gleisanlage liegt im Hang direkt unterhalb des Dorfkerns. Die umfangreichen Geländeabtragungen erforderten eine hohe Stützmauer mit sechs kunstvollen Rundbögen. Der Eröffnungszug der RhB erreichte den damals viergleisigen Bahnhof am 1. August 1912. Anschliessend begannen die Bauarbeiten an der BFD/FO-Zufahrtsstrecke mit dem Ausbruch des 262 m langen Disentiser Tunnels. Glaubt man den in Sedrun aufgefundenen Aufzeichnungen, so soll der erste Dampfzug mit der fabrikneuen HG 3/4 Nr. 3 am 4. November 1913 von Disentis nach Sedrun gefahren sein. Der Schienenstrang über den Oberalppass bis Andermatt soll im November 1915 zusammengeschlossen worden sein. Der offizielle, durchgehende Bahnverkehr der Furka-Oberalp-Bahn (Disentis – Ander-

matt – Brig) konnte aber erst am 4. Juli 1926 bei einer Fahrzeit von ca. 270 Minuten aufgenommen werden. Der Glacier-Express verkehrte am 20. Juni 1930 erstmals von Zermatt nach St. Moritz. Die beiden Bahnen FO und RhB teilen sich die Gleisanlagen in Disentis, für die Betriebsführung zeichnet hingegen die RhB allein verantwortlich.

Der Zug mit seinen 14 Wagen setzt sich

in Bewegung und strebt über eine weite Kurve zwischen den letzten Häusern des Dorfes talwärts. Auf der linken Wagenseite verabschiedet sich die markante Fassade des Benediktinerklosters mit seiner sehenswerten Barockkirche und den zwei Türmen. Nun dominiert das moderne Ferienzentrum Disentiserhof, an dessen Stelle bis 1978 ein Kurhotel mit einer berühmten Radiumquelle interna-



Bild 22 (oben): Am 24.10.1991 rollt die Krokodillok Ge 6/6 411 mit leichter Last unterhalb von Disentis talwärts. Einen besonderen Farbtupfer verleihen dem Bild die Unterkunftswagen der Gleisbaufirma Parachini. **Abb.: F. Pozzato**

Bild 23: Nur kurz stört der Zug 730 mit einer Ge 6/6¹ am 22.7.1988 die Idylle der alten Mühle bei Cumpadials. Diese Loks werden vom Personal liebevoll "die Grossen" genannt. **Abb.: K. Fader**

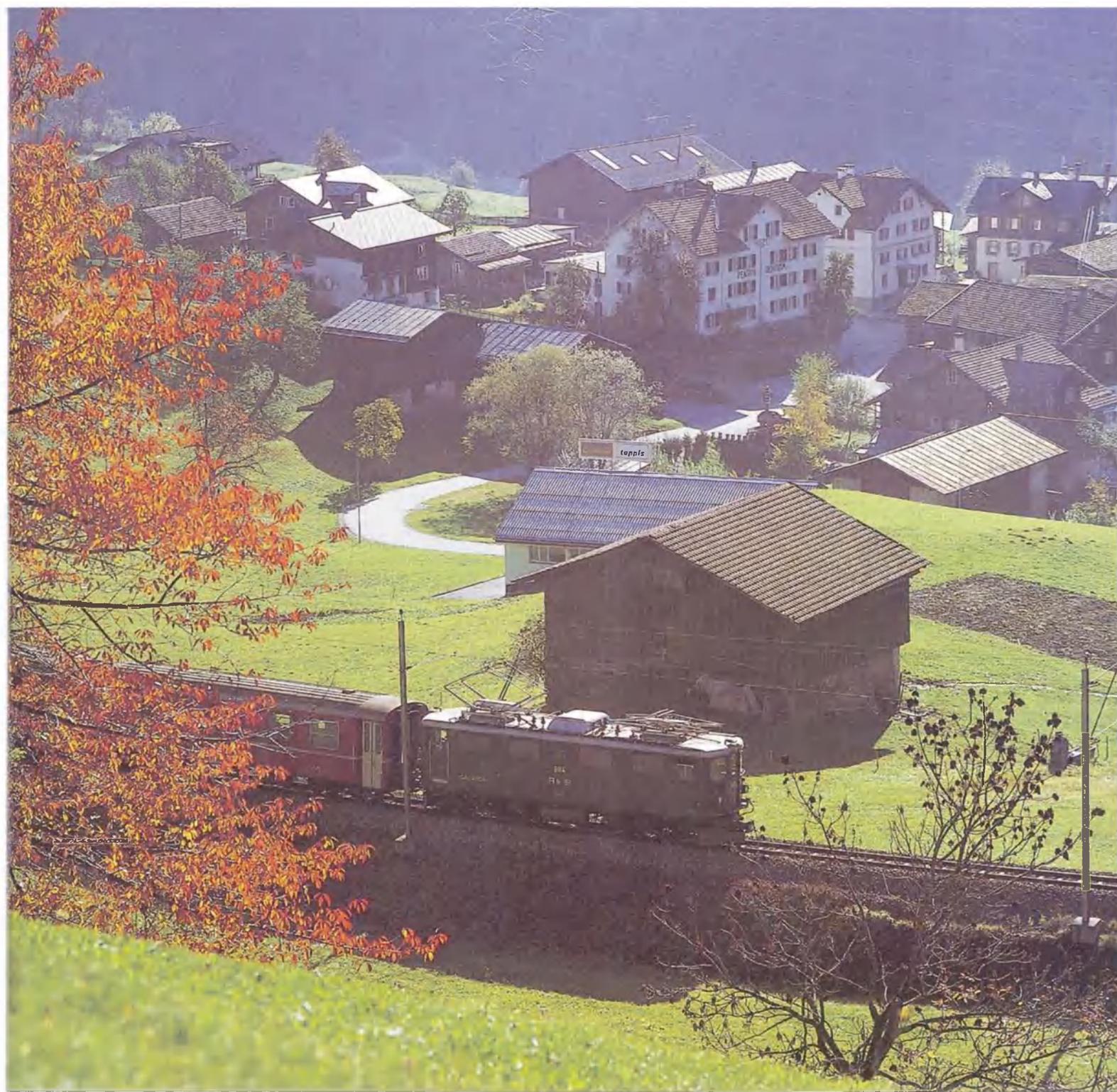


Bild 24: Durch Wuhrbauten vor den Fluten geschützt folgt die Ge 6/6' zwischen Tavanasa und Trun dem Vorderrhein.

Bild 26 (rechte Seite): Die Ge 4/4' und ihr Zug passen farblich gut in die Spätherbstlandschaft bei Cumpadials. Abb. 24 und 26: A. Ritz

Bild 25: In Trun präsentieren sich dem Reisenden prächtige Bauwerke wie die Pfarrkirche St. Martin und links das frühere Talrathaus (Versammlungsort des Grauen Bundes). Heute ist in diesem sorgfältig restaurierten Gebäude das regionale Museum untergebracht. Aufnahme mit Zug 755 und Ge 4/4' 628 (13.7.1991). Abb.: Th. Küstner





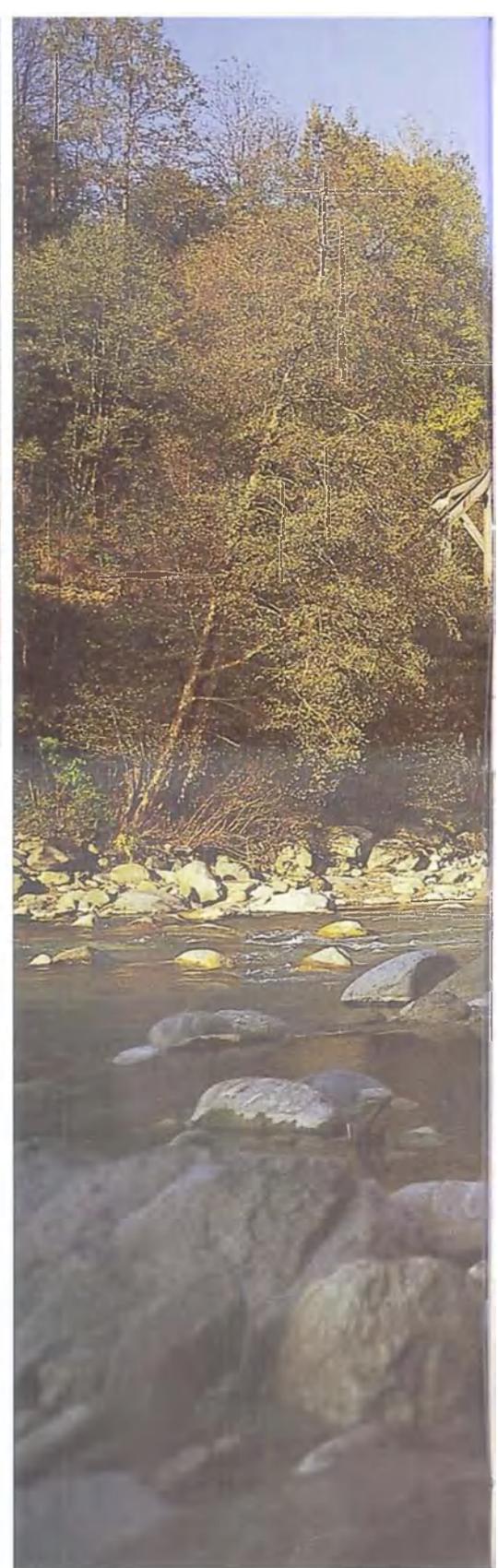
tionale Gäste empfing. Direkt hinter dem Hotelkomplex erscheint dann links die alte Kirche St. Placi. Dort weist ein massiver Schutzdamm auf die Wintergefahren hin: Am 9. Februar 1984 zertrümmerte eine gewaltige Lawine den Bahnviadukt mit seinen vier gemauerten Bögen. Erst nach einer Bauzeit von neun Monaten mit provisorischem Bahnbetrieb konnten die RhB-Züge über die neue, stützenfreie Eisenbeton-Verbundkonstruktion (Länge 69,7 m) verkehren. Mit einem Gefälle von 27‰ folgt die Trasse nun dem linken Talhang des Vorderreins, fast ausschliesslich durch Viadukte und Futtermauern gestützt. Sie überquert nach zwei Fahrtminuten das Val Lumpegna auf einem 153 m langen Via-

dukt. Dieses 1910/11 errichtete Lehnbauwerk umfasst 16 Öffnungen mit je 6 m Weite und einen über 30 m gespannten Hauptbogen mit Spargewölben. Noch mehr Aufmerksamkeit verdient kurze Zeit später der 57 m hohe und 106 m lange Übergang über den schäumenden Russeinbach. In einer Kurve mit einem Radius von 200 m führen vier kunstvolle Bögen die Schienen über die Schlucht. Bisher erhalten geblieben ist auch die 1857 gebaute hölzerne Strassenbrücke (50 m), unter deren schützendem Dach die ersten Autos ihren Weg nach Disentis fanden. Seit 1938 dient die 86 m lange Eisenbeton-Bogenbrücke dem Strassenverkehr als Fahrweg. Der Russeinviadukt zeugt von höchster Baukunst: Den Mau-

rern dienten sogenannte Aeroplans zum Hochziehen der Baumaterialien. Dazu trugen die Gerüste schmale Schienen, auf denen fahrbare Kabinen mit den Seilwinden an die gewünschten Stellen manövriert werden konnten. Nach 6,5 km erreicht der Zug die erste Kreuzungsstation Sumvitg-Cumpadials (982 m ü.d.M.). Die Dorfnamen und die Anschriften der Geschäftshäuser weisen den Reisenden auf die rätoromanische Sprache hin, die hier in der Surselva (Bündner Oberland) gesprochen wird. Alle Bahnhofsgebäude entsprechen übrigens bis nach Ilanz einem einheitlichen Kantholz-Baustil, der vom historischen Gotthard-Bauernhaus abgeleitet ist und sich so ideal in die Gegend einfügt.



Bild 27: Kurz vor der Betriebsaufnahme bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke: die restaurierte Zahnradlok HG 2/3 "Weisshorn" (Baujahr 1906, ex VZ) in Ilanz (25.8.1990). **Abb.: K. Fader**
Bild 28 (rechts): Im Bündner Oberland (Disentis – Reichenau-T.) überqueren die RhB-Züge fünfmal den Vorderrhein. Hier die Fachwerkbrücke oberhalb Tavanasa-Breil/Brigels. **Abb.: Engadin Press**



Baugeschichte Disentis – Ilanz

Die Projektgrundlage stammte von Oberingenieur Robert Moser (1838 – 1918), für die Finanzierung garantierte ein französisches Bankhaus. Die Vermessung und Ausarbeitung der Baupläne übernahm die Société des Batignolles in Paris, die anschliessend die Compagnie Brig-Furka-Disentis (BFD/FO) mehrheitlich erstellte. Unter der Oberbauleitung von Ingenieur Peter Saluz begannen die Bauarbeiten im März 1910 und konnten innerhalb von 27 Monaten abgeschlossen werden. Von der insgesamt 30 km langen Trasse liegen rund 11 km in Kurven und Schleifen. Die Baukosten lagen bei 5,57 Mio sFr.

Strecke Disentis – Ilanz

Bahnhöfe	Höhe ü.d.M.	km
Disentis/M.	1133 m	72,88
Somvix-C.	982 m	66,25
Rabius-S.	928 m	64,00
Trun	852 m	60,82
Tavanasa-B.	788 m	54,87
Wallensburg	744 m	50,07
Rueun	733 m	47,96
Ilanz	698 m	42,91

Steigung max.	27‰
Streckenlänge	29,968 km
Anzahl Tunnels	2 / 338 m
Anzahl Brücken	49 / 1283 m
Baubeginn	15.03.1910
Eröffnung	01.08.1912
Elektrifikation	22.05.1922

Wichtigste Bauwerke:	
Lumpegna-Lehnviadukt	153 m
Russein-Viadukt	106 m

Die markant am Hang thronende Kirche verrät die Lage des Dorfes Sumvitg. Wenig später bricht rechts bei Surrein der unberechenbare Somvixer Rhein aus einem Seitental und schiebt bei Hochwasser grosse Mengen Geröll in den Vorderrhein. Surrein teilt seinen Bahnhof (928 m) mit Rabius, links am Hang. Auf den nächsten Kilometern wendet sich die Trasse nun dem Talboden zu, und bald machen wertvolle Gebäude und der Glockenturm der Martinskirche von 1660 mit ihrem grossen Zifferblatt auf die historische Bedeutung des Dorfes Trun (852 m) aufmerksam. Hier bestätigten 1424 die Gemeinden der Surselva ihr Freiheitsbündnis, diesem "Grauen Bund" verdankt der Kanton Graubünden seinen Namen. Nun wendet sich der Glacier-Express dem Vorderrhein zu und folgt ihm bei 16‰ Gefälle in respektvoller Distanz. Seine Hochwasser waren gefürchtet, und die Bahnbauer hofften, sie mit Schutzdämmen von den Schienen fernzuhalten. Doch mehrfach verliess der Fluss das ihm vorgegebene Bett, letztmals im Juli 1987. Damals unterspülte der Vorderrhein mehrere Kilometer Bahndämme und benützte den Tiraun-Tunnel als Abflussröhre. Eine Betriebsunterbrechung vom 27. Juli bis 2. Oktober sowie ein Schaden von vielen Millionen Franken waren die Folgen dieser Naturkatastrophe.

Nach dem bereits erwähnten, 227 m langen Tunnel und dem Pleunca-Durchstich (110 m) taucht rechts das grosszügig erweiterte Transformatorfeld der Kraftwerke Vorderrhein (KVR) auf. Die zur Energieerzeugung weitläufig gefassten Wassermassen werden mehrfach durch Turbinen geleitet und hier teilweise in einem 1988 fertiggestellten Ausgleichsbe-

cken als Reserve zurückgehalten. Sofort nach dem Stausee überquert der Zug erstmals seit dessen Quelle den Vorderrhein (rätoromanisch Rein Anteriu) und benützt dazu eine 89 m lange Schweisseisen-Fachwerkbrücke. Den Halbparabelträger montierte, wie zwei weitere baugleiche Übergänge, die Konstruktionsfirma Theodor Bell & Cie. aus Kriens/Luzern, die bekanntlich auch die berühmte Klappbrücke über den Steffenbach bei der Furka-Bergstrecke (FO/DFB) erdacht hatte.



Sogar der Glacier-Express findet in Tavanasa (788 m) Zeit zu einem kurzen Halt, um der Busverbindung zum höhergelegenen Ferienort Breil/Brigels Anschluss zu vermitteln. Dann aber eilt er weiter und befährt die 1970 erbaute Stahlbetonbrücke über den Tscharbach. Auch hier musste der alte achtbogige Viadukt nach Unwetterschäden abgebrochen werden. Nach Waltensburg/Vuorz (744 m) schwingt sich eine weitere, seit der Bauzeit unveränderte Fachwerkbrücke (62 m) über das Rheinwasser.

Wie Waltensburg verfügt auch der nun folgende Bahnhof Rueun (733 m) über ein Ausweichgleis für Zugkreuzungen. Bei Wetterglück präsentieren sich links die Brigelserhörner. Erst kurz vor Ilanz wechselt die Trasse auf einem weiteren 148 t schweren Fachwerk-Brückenbalcken zum rechten Rheinufer hinüber. Zahlreiche restaurierte Gebäude, Türme und Mauern aus dem Mittelalter verleihen dem regionalen Hauptort Ilanz/Glion (698 m) historischen Charme. Weil ihm 1289 die Stadtrechte zuerkannt wur-

den, gilt die Siedlung als "erste Stadt am Rhein". Auf dem Bahnhofplatz starten die Postbusse u.a. ins Valsertal, nach Vrin im Lugnez, nach Obersaxen und ins Sportferienparadies Flims-Laax. Hier findet auch das beim Badeort Vals aus den Felsschichten rinnende Valser Mineralwasser seinen Weg teils auf die Bahn. Ilanz war 1903 bis 1912 Endbahnhof der ursprünglichen Bahnstrecke ab Chur und Reichenau. Erst am 1. August 1912 ging der Eröffnungszug in Richtung Disentis auf die Reise.





Bild 30: Erste Felsen kündigen unterhalb von Castrisch das spektakuläre Naturerlebnis Rheinschlucht an. Zug mit Lok der Reihe Ge 4/4' (Baujahre 1947 bis 1953), die beim Umbau 1986/87 neben technischen Anpassungen auch ein moderneres Aussehen und ihren roten Anstrich erhielt.

Bild 29 (linke Seite): Im frühen Morgenlicht eines Herbsttages entstand diese Aufnahme bei Ilanz. **Abb. 29 und 30:** A. Ritz

Reisebericht Ilanz – Reichenau

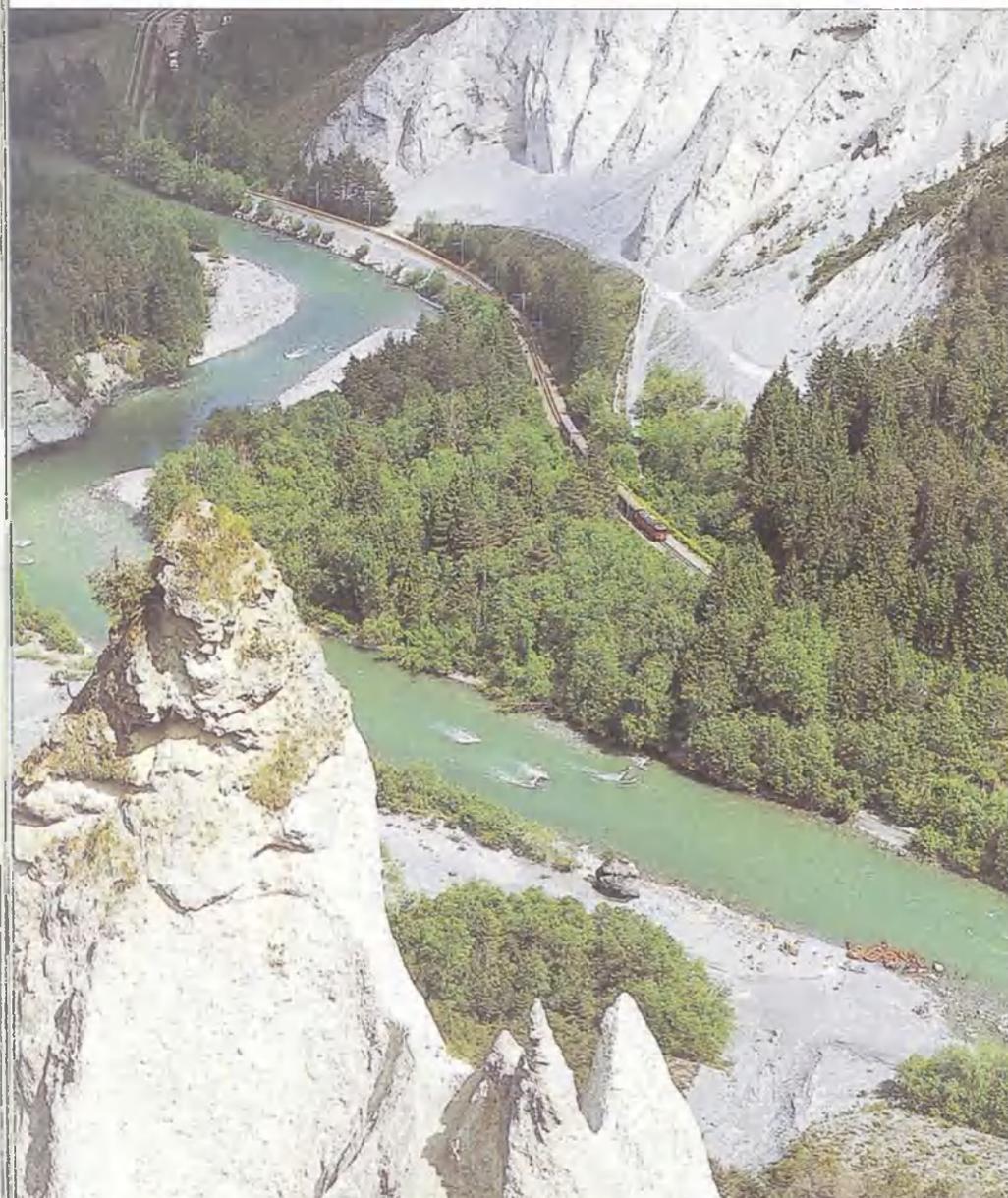
Der Glacier-Express lässt nun Ilanz hinter sich, rechts aus dem Valsertal strömt der Glenner dem Vorderrhein zu und wird vom Schienenstrang auf einer rund 40 m langen Verbundträgerbrücke (Baujahre 1959/60) überquert. Bei seiner Fahrt in Richtung Reichenau rollt der Zug auch an der Station Castrisch (705 m) vorbei, die 1992/93 bei einer umfassenden Sanierung ein zusätzliches langes Ausweichgleis erhielt. Auch auf dem Abschnitt nach Reichenau sind die Bahnhofsgebäude unter dem Einfluss des Schweizer Heimatstils in Holzbauweise errichtet worden.

Allmählich verengt sich nun das Tal, die Wiesen weichen bald den ersten Felspartien. Die Hauptstrasse steigt steil den linken Talhang gegen Laax und Flims empor. Jetzt gilt es, die Fotoapparate und Videokameras bereitzuhalten, die Natur wird in wenigen Minuten alle Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Schon ragen links in Fahrtrichtung die Felswände bis

zu 100 m empor. Zaubrerhafte Naturschönheiten gibt es dann bereits bei der Kreuzungsstation Valendas-Sagogn (669 m). Nun werden die Felsen immer steiler. Eine schmale Strasse führt rechts zum Dorf Valendas hinauf, während eine eiserne Brücke zur Siedlung Sagogn auf der linken Rheinseite hinüberführt.

Wie diese einzigartige Landschaft in diesem "Canon" wohl entstanden ist? Am Ende der Eiszeit vor rund 10 000 Jahren stürzten nach dem Rückzug der Gletscher gewaltige Felsmassen ins Rheintal. Der Vorderrhein bahnte sich in den folgenden Jahrtausenden einen Weg durch das leicht auswaschbare Gestein. Die Niederschläge bearbeiteten laufend diese hellgrauen, durchfurchten Felswände voller Sand und Kies. Bäume und Buschwerk kämpften gegen die Erosion des herunterrinnenden Wassers, ihre Wurzeln versuchten sich im porösen Fels festzukrallen. Doch die Zeit arbeitete gegen sie, sie stürzten hinunter und wur-

den vom Rheinwasser weggespült, zwischen Steinen zermalmt und auf Geröllbänken abgelagert. Regen- und Schmelzwasser grub sogar Höhlen und liess hohe Steinpyramiden entstehen. Über den linken Felsen grenzen Waldgebiete die Schlucht von der ausgedehnten Flimser Hochebene ab, wo sich die Feriengäste inmitten von Wiesen und Berggipfeln tummeln können. Die wilde Rinaulta (rätoromanische Bezeichnung für Rheinschlucht) hingegen teilen sich im Sommer nur die Wassersportler, die Wanderer, die Eisenbahnfreunde und Bahnreisenden. Da bisher alle Strassenprojekte durch die Schlucht verhindert werden konnten, besteht noch heute glücklicherweise nur die Bahn als durchgehender Verkehrsweg am Vorderrhein. Die hoch über der Felskrone hinwegführende, enge Bergstrasse Ilanz – Bonaduz via Valendas und Versam ist nur wirklich ganz geübten Autofahrern zu empfehlen.



In mehreren Schleifen durchfließt heute der Vorderrhein die Schlucht, einige von ihm geschaffene Halbinseln (Islas) dienen der regelmässig um 10‰ abfallenden Bahntrasse als Untergrund. Sie benutzt vorerst das rechte Flussufer, wo Baumreihen und Sträuchergruppen den Damm vor Unterspülung schützen. Lange Wuhrdämme müssen das Hochwasser zurückhalten, und solides Mauerwerk aus Beton und Stahl soll vor Steinschlag schützen. Gefährliche Ruffenniedergänge zwangen zu weiteren Schutzmassnahmen; so entstand 1982/83 beim Bahnhof Valendas eine Galerie von 202 m Länge.

Im Hochsommer verdeckt das Laub der Bäume die idealen Fotostellen. Aber aufgepasst, bei zwei baumlosen Abschnitten kurz vor und nach der Station Versam können prächtige Erinnerungsbilder gelingen. Bessere Chancen bieten sich dem Wanderer auf dem ausgeschilderten Pfad entlang dem Vorderrhein, dem die Bahn dort direkt vor die Linse fährt. Am 1954 neubauten gemauerten Bahnhof Versam-Safien (635 m) inmitten der Schlucht treffen sich die Kanuten und die Schlauchbootfahrer; ein idealer Ausgangspunkt zum Wellenritt in den Rheinfluten. Die Station liegt abseits des Dorfes, dient dem Ausflugsverkehr sowie als Verbindung ins prächtige Safiental. Eine schmale, durch die RhB beim Bahnbau erstellte Fahrstrasse führt auf die bewohnte Felsterrasse. Seine Bedeutung beim Viehtransport oder Güterverkehr hat auch dieser Bahnhof inzwischen eingebüsst, doch als Holzverladestelle wird er noch rege benützt.

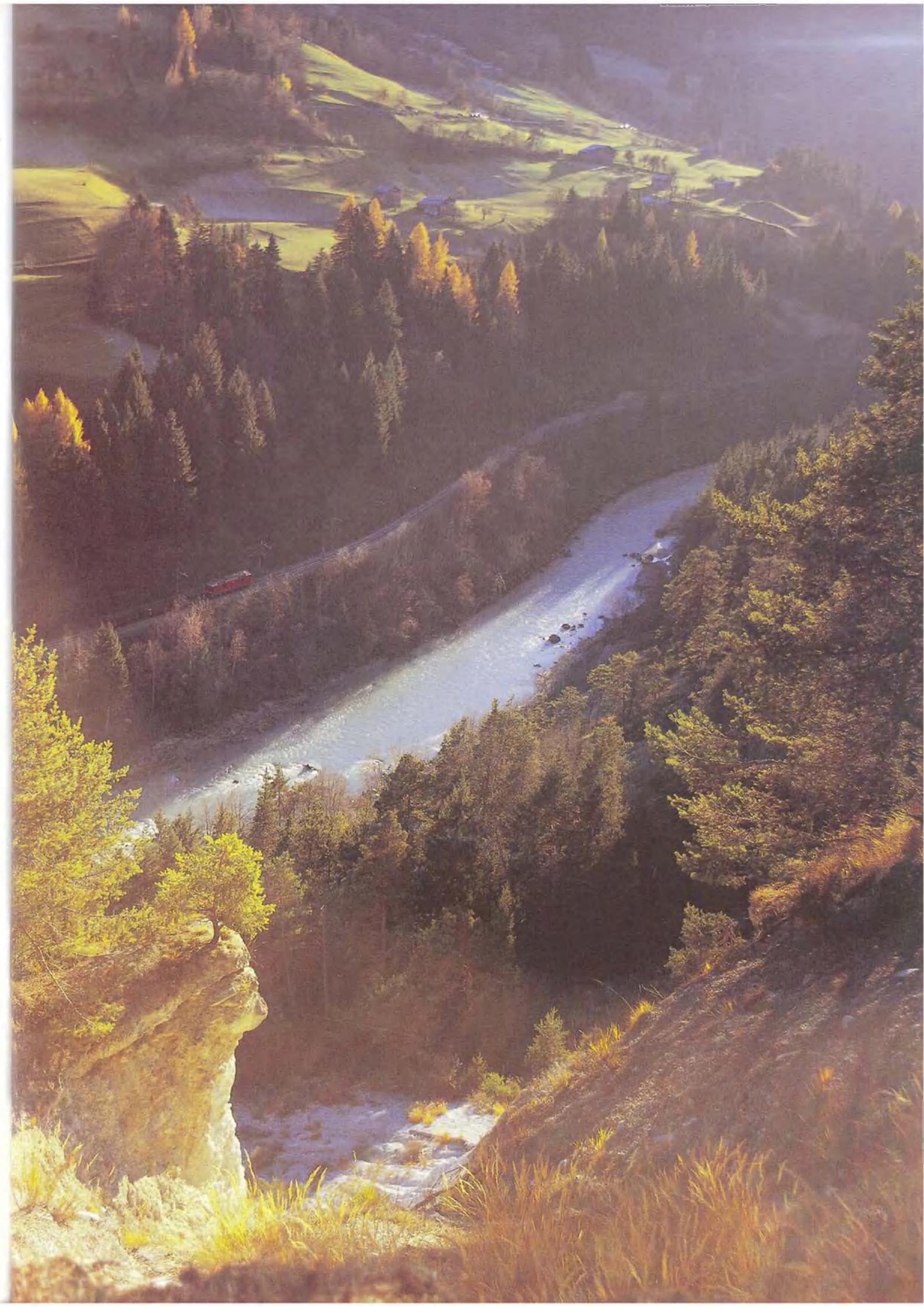
Mit Glück kann man von einem linksseitigen Wagenfenster aus auch die Steinspyramiden fotografieren, deren letzter Schutzstein hoch über der Schlucht aufgetürmt ist. Eindrücklich, wie die Wassermassen beim Chrummwag (krummer Weg) kurz nach Versam zu einer S-Kurve gezwungen werden. Darauf lässt sich die Bahn nicht ein, sie benützt zur Durchquerung der bewaldeten Felszunge den gleichnamigen Tunnel (83 m).

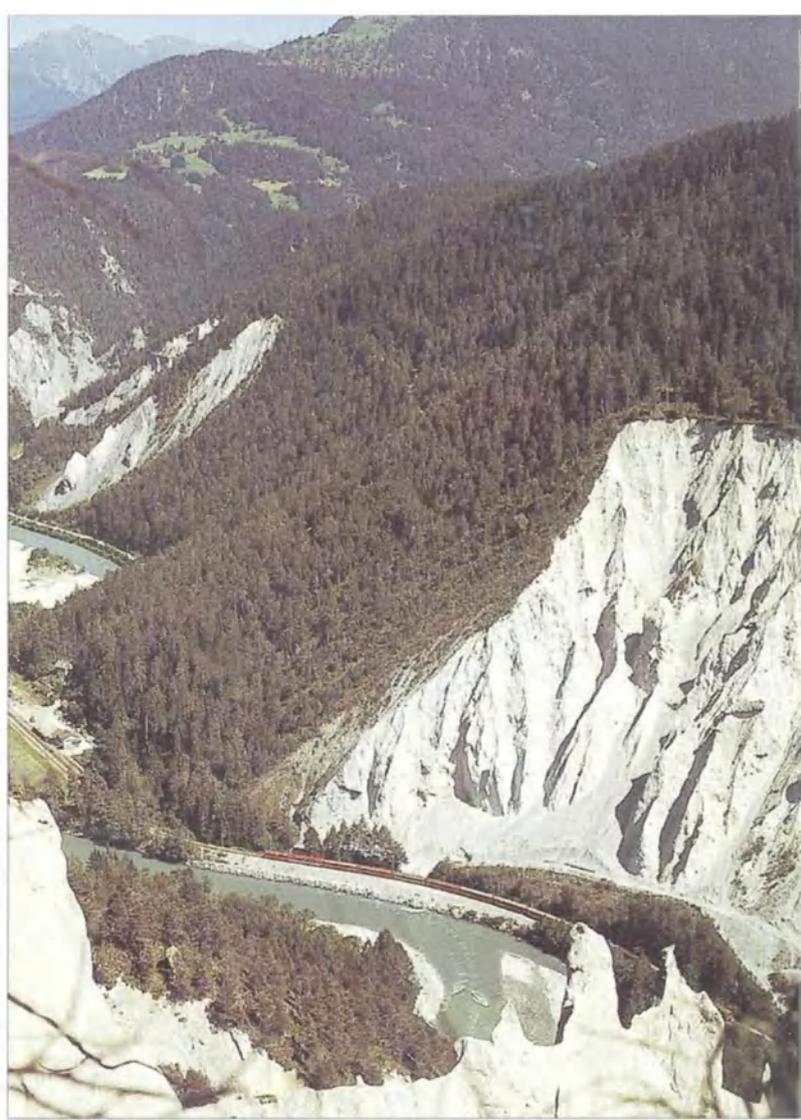
Der Glacier-Express wechselt nun die Rheinseite auf einer weiteren verstärkten Fachwerkbrücke (Isla Bella, 62 m) mit

Bild 31 (links oben): Aus den Wagenfenstern können die Reisenden die bizarre Fluss- und Felslandschaft in der Rheinschlucht gut bewundern.

Bild 33 (rechte Seite): Weil keine durchgehende Strasse die Schlucht durchzieht, können die Naturschönheiten nur aus der Bahn, vom Wanderweg oder Schlauchboot aus erlebt werden.
Abb.: A. Ritz

Bild 32: Unvergessen bleibt auch eine wilde Schlauchbootfahrt durch die romantische Rheinschlucht. Warum nicht einmal die Bahntrasse vom Wasser oder von den Uferplätzen aus begutachten?
Abb. 31 und 32: Fotohaus Geiger





Fussgängersteg. Die verwitterten Felswände zeigen sich nun auf der rechten Wagenseite. Vielleicht gelingt sogar ein Blick auf die in den Sommermonaten recht zahlreichen Schlauchboote. Nach dem 422 m langen Ransun-Tunnel taucht als überraschend grüne Insel die Kreuzungsstation Trin (609 m) auf. Das Wies-

land wird aber bald vom Rheinwasser bedrängt, nach dem Dabi-Tunnel (299 m) strebt die Bahn dem Wackenauersporn entgegen.

Hier bieten sich willkommene Gelegenheiten, den Zug aus dem rechten Wagenfenster zusammen mit dem Vorderrhein gemeinsam auf Erinnerungsbildern zu

verewigen. Wer das rostige Schild am Felssporn (rechts) mit seiner Inschrift erkennen kann, vermag die Hochwasserhöhe vom 27. September 1927 abzuschätzen. Damals wälzten sich 8,3 m hohe Wassermassen vorbei und überdeckten Bahntrasse und Lehnenviadukt vollständig.

Nun ist der letzte Halt auf diesem Streckenstück, Reichenau, nicht mehr weit, in der "Farsch" wechseln die Gleise wieder aufs rechte Ufer hinüber, diesmal über eine Fachwerkbrücke mit einzigartiger Rahmenversteifung. Sofort ist rechts oben der Schienenstrang der Albulabahn erkennbar, der sich dann mit der Oberländer Strecke vereinigt und in Richtung Chur weitergeführt wird. Unmittelbar vor dem Bahnhof Reichenau-Tamins (604 m) trägt eine 151 m lange Eisenkonstruktion die Schienen über den Hinterrhein, der anschliessend mit dem Vorderrhein zusammenfliesst. Nun ist der eigentliche Rhein geboren, hier beginnt sein Wasser die lange Reise zum Bodensee, zum Rheinfluss und zur Nordsee.

Während die Wagengruppe des Glacier-Express in Reichenau den Anschlusszug ab Chur nach St. Moritz abwartet, sollen die Sehenswürdigkeiten der Strecke Landquart – Chur – Reichenau näher beschrieben werden.

Baugeschichte Ilanz – Reichenau

In der schlecht zugänglichen Rheinschlucht mussten bereits für die Vermessung aufwendige Hängebrücken errichtet werden. Die Pläne von Oberingenieur Robert Moser wurden unter Aufsicht von Friedrich Hennings (dem Bauleiter der Albulabahn) verwirklicht. Ab Frühjahr 1900 begannen die Erdarbeiten, dazu liess Sektionsingenieur Peter Saluz eine dampfbetriebene Dienstbahn mit 75 cm Spurweite bauen. Damit konnten das Baumaterial und über 120 000 m³ Steine für den Wuhrbau und die Trockenmauern von Ilanz und Reichenau aus in die Schlucht transportiert werden. Trotz Steinschlag, Überschwemmungen und aufwendigen Entwässerungsmassnahmen wurde der Terminplan eingehalten.

Die drei Fachwerkbrücken über den Vorderrhein konnten in wenigen Monaten errichtet und ab Juni 1902 bereits mit der Baubahn befahren werden. Da inzwischen auch die Tunneln fertig waren, konnte zwei Monate später mit dem Verlegen der Gleise begonnen werden. Die Eröffnungsfeier fand am 30. Mai 1903 statt. Die Baukosten für die 19,3 km lange Trasse betragen 4,137 Mio sFr.

Strecke Ilanz – Reichenau

Bahnhöfe	Höhe ü.d.M.	km
Ilanz	698 m	42,91
Castrisch	705 m	40,74
Valendas-S.	669 m	36,86
Versam-S.	635 m	32,73
Trin	608 m	28,26
Reichenau-T.	604 m	23,57

Gefälle max.	14‰
Streckenlänge	19,339 km
Anzahl Tunneln	3 / 802 m
Anzahl Brücken	14 / 375 m
Baubeginn	August 1900
Eröffnung	01.06.1903
Elektrifikation	22.05.1922

Wichtigste Bauwerke:

Glenner-Brücke (1960)	41 m
Carrerabach-Brücke (1981)	42 m
Isla Bella-Brücke	62 m
Farsch-Eisenbrücke	57 m
Hinterrhein-Eisenbrücke	152 m



Bild 36: Der Bahnhof Versam-Safien wirkt inmitten dieser grossartigen Landschaftsszenerie wie auf einer Modellanlage. Blick gegen Osten auf Chrummwag und Isla Bella. **Abb.: K. Fader**

Bild 34 (linke Seite außen): Von Bonaduz aus kann eine enge Strasse nach Versam befahren werden. Wo sie hoch über die Schlucht entlangführt, bietet sich ein prächtiger Blick hinunter zum Vorderrhein und auf die kühn angelegte Bahntrasse. **Abb.: J. Gutjahr**

Bild 35 (linke Seite innen): Wind, Niederschläge und das Rheinwasser haben aus dem weichen Kalkstein in vielen Jahrtausenden die bizarren Felsen geformt. **Abb.: Fotohaus Geiger**

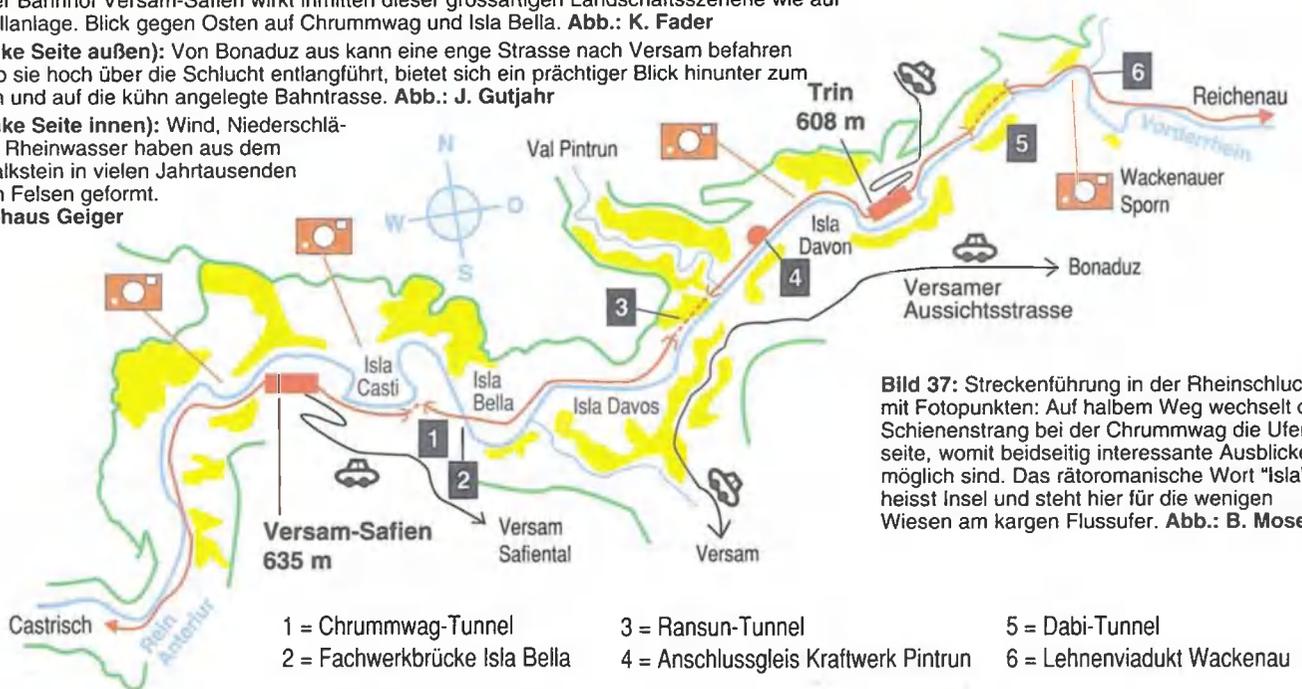


Bild 37: Streckenführung in der Rheinschlucht mit Fotopunkten: Auf halbem Weg wechselt der Schienenstrang bei der Chrummwag die Uferseite, womit beidseitig interessante Ausblicke möglich sind. Das rätoromanische Wort "Isla" heisst Insel und steht hier für die wenigen Wiesen am kargen Flussufer. **Abb.: B. Moser**

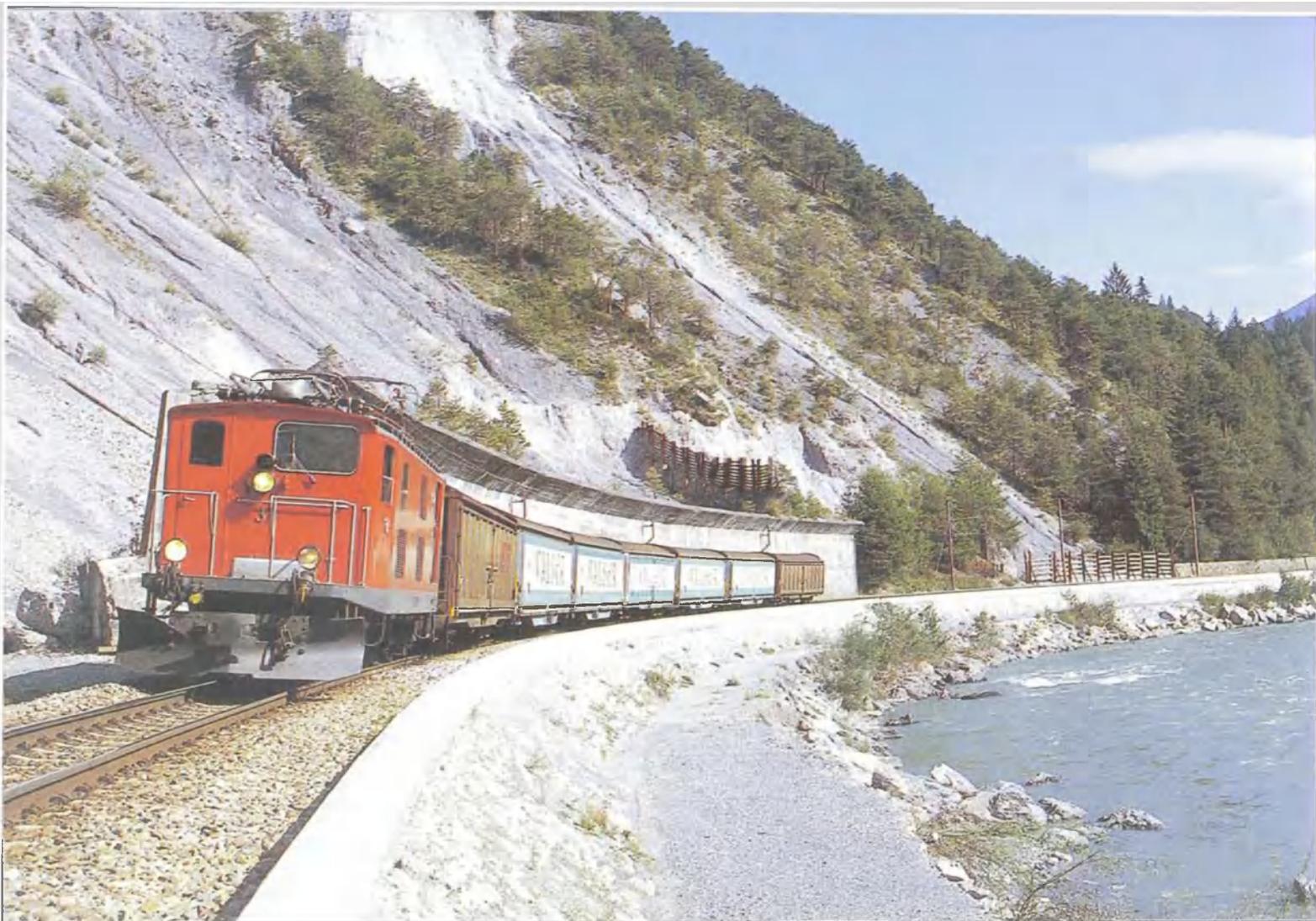


Bild 38: In den Sommern 1992/93 mietete die RhB die FO-Lok HGe 4/4I Nr. 37 an und setzte sie meist vor Mineralwasserzügen der Valser St. Petersquelle auf der Strecke Ilanz – Untervaz – Ilanz ein. Schnappschuss vom 9.10.1992 hinter Trin. **Abb.: Th. Küstner**

Bild 39: Die Kurve beim Wackenauer Sporn zwischen Trin und Reichenau-T. wird 1922 von einem elektrischen Probezug durchfahren. Die Experten im Flachwagen hinter der Krokodillok Ge 6/6 verfolgen genau den Verlauf des Fahrdrabtes. **Abb.: Archiv RhB**



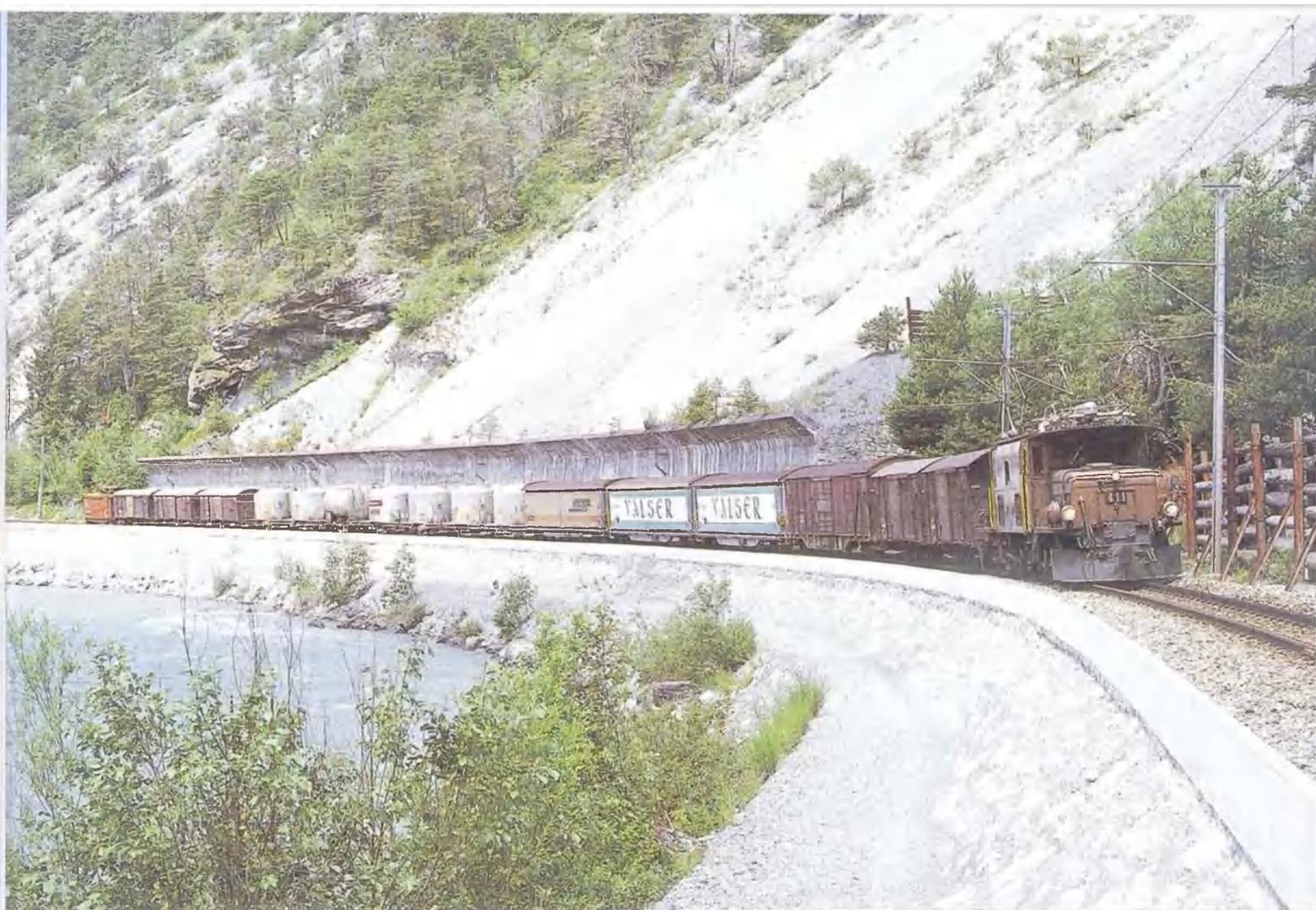


Bild 40: Vor der Steinschlag-Schutzmauer bei Trin hat der Fotograf am 30.6.1992 den Güterzug 5738 von Ilanz nach Untervaz festgehalten. Bilder mit Stangenloks sind selten geworden, weil die Ge 6/6' inzwischen aus dem aktiven Zugverkehr zurückgezogen wurden. Abb.: P. Pfeiffer

Bild 41: Blick von der Ruine Wackenau auf die Bahntrasse und den schäumenden Rhein, wo am 15.7.1993 die FO-Lok HGe 4/4' in fremden Diensten soeben mit einem Güterzug nach Ilanz vorüberzieht. Abb.: T. Keller





Bild 42: Weit ab von der gleichnamigen Ortschaft liegt der Bahnhof Versam-Safien. Von hier fährt das Postauto ins reizvolle Safiental. Reisende dorthin verlassen am 11.8.1993 einen Regionalzug aus Chur mit Lok Ge 4/4". **Abb.: Th. Küstner**

Bild 43: In der "Farsch" fädelt die Trasse von Disentis in die Albulastrecke ein, um dann über die Hinterrheinbrücke den Bahnhof Reichenau-Tamins zu erreichen. Bei einer Weichenstörung gelang dieser Schnappschuss zweier Züge, die gleichzeitig vor dem Einfahrtsignal warten mussten. **Abb. T. Keller**





Bild 44: Im Bahnhof Landquart präsentiert sich 1939 zum 50jährigen Bahnjubiläum ein Dampf-Nostalgiezug mit Lok G 3/4 14, einem Gepäckwagen, den Personenwagen C 2013, 2015 und 2014 sowie einem gedeckten Güterwagen. Im Hintergrund die RhB-Hauptwerkstätte mit Kamin. Abb.: Archiv RhB

Reisebericht Landquart – Chur – Thusis

Landquart – Chur

Der Reisende von Basel, Zürich oder vom Bodensee trifft in Landquart erstmals auf die Gleise der Rhätischen Bahn. In der eigentlich erst dank der Eisenbahn entstandenen Siedlung begann der Bahnbau in die Täler Graubündens, und noch heute darf das Dorf dank der 1896 – 1903 erbauten RhB-Hauptwerkstätte als technisches Zentrum der Meterspurbahn bezeichnet werden. Hier werden auf neuzeitlichen Anlagen die meisten Fahrzeuge gewartet und repariert. In der architektonisch erhaltenswerten, 19ständigen Kreissegmentremise um die Drehscheibe in Landquart pflegen die Mitarbeiter u.a. ausgewählte historische Loks. Ausserdem übernimmt die Werkstätte Umbauten und Reparaturarbeiten für verschiedene andere Privatbahnen beider Spurweiten. Das Eisenbahn-Journal wird an anderer Stelle ausführlich auf die Hauptwerkstätte eingehen. Dort arbeiten heute 180 Personen oder 12% des gesamten RhB-Personals.

Dank den ausgezeichneten Verkehrsverbindungen liessen sich innerhalb der Jahrzehnte verschiedene wichtige Indu-

striebetriebe und Zulieferfirmen im Raum Landquart – Chur nieder. Diese können sich heute sowohl der Autobahn N 13 als auch des zuverlässigen Gütertransportsystems der Alpenbahn Graubündens und der SBB bedienen.

Unter finanzieller Beteiligung des Bankhauses Rothschild aus Paris fand die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) 1858 ihren Weg vom Bodensee nach Chur; ab 1859 verkehrten ihre Normalspur-Dampfzüge auch zwischen Zürich und dem Kantonshauptort. Eine Weiterführung dieser Bahnstrecken über den Splügenpass Richtung Italien musste vorerst aus wirtschaftlichen Gründen und später nach der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) definitiv aufgegeben werden. So blieb es bis heute ausschliesslich der RhB vorbehalten, die wichtigsten Bündner Ferienorte zu bedienen. In Landquart betreiben die SBB dazu leistungsfähige Umladeeinrichtungen zwischen Güterwagen der beiden Spurweiten.

Während die heutige SBB-Strecke auf direktem Weg an ihr Ziel nach Chur führt, wurde die RhB-Trasse 1896 als regionale Erschliessungsbahn eröffnet. Zur Rei-

seberichterstattung dient uns ein Güterzug, der Lasten aus Landquart nach Chur bringt. Er führt auch Kühlwagen von Detailhandelsunternehmen, die für das Oberengadin bestimmt sind. Nach der Abfahrt in Landquart wendet sich die Ge 4/4^{II} vorerst links der normalspurigen "Hauptstrecke" den Dörfern Igis (523 m ü.d.M.) und Zizers (531 m) zu. Wie später im Domleschg, so zeugen auch hier verschiedene restaurierte Schlösser und verfallene Burgruinen von der historischen Bedeutung der Region am Eingang zu den Alpentälern mit ihren wichtigen Passverbindungen.

Die 17,68 km lange Bahnstrecke nach Chur weist ein unregelmässiges Höhenprofil mit Steigungen und Gefällen von 2 bis 19‰ auf. Grüne Wiesen (links) und hohe Felswände (rechts) prägen die Landschaft. Die Unterwegsbahnhöfe sind zeitweise besetzt, der Zugverkehr über die Kreuzungsstationen läuft hier noch nicht vollautomatisch. Die Dienstgebäude sind wieder in der regional typischen Holzbauweise errichtet, u.a. im hübschen Chaletstil. Nach Zizers überquert der RhB-Zug die SBB-Trasse auf einer Eisenbrücke und erreicht anschliessend Un-



tervaz (537 m). Wichtige Grosskunden der RhB haben hier ihre Stützpunkte errichtet: Das Verteilzentrum der Valser St. Petersquelle wird von Ilanz aus mit vierachsigen Spezialwagen Haik-v täglich mit bis zu 230 000 l Mineralwasser beliefert. Über ein Dreischienen-Anschlussgleis verbunden sind auch die Bündner Cementwerke (BCU). Dort werden die bekannten RhB-Zementwagen ("Mohrenköpfe" genannt) mit dem wichtigen Baustoff beladen. Der Bahnhof Untervaz gilt heute als wichtigstes Güterzentrum. Dank seiner Nähe zur Autobahn hat er in den letzten Jahrzehnten stark an Bedeutung gewonnen. Ein spezielles Kapitel informiert Sie ausführlich über diese Aktivitäten bei der RhB.



Bild 45 (oben): Die Bahnhofsgebäude der ersten RhB-Strecken wurden im Schweizer Holzbaustil der Jahrhundertwende errichtet. Viele dieser Bauten erfüllen ihren Zweck noch heute.
Abb.: B. Fader

Bild 46 (Mitte): Früher war der Mittagszug 853 Landquart – Chur jeweils mit einem Reservefahrzeug bespannt, am 5.3.1980 sogar mit einer Ge 2/4 (Baujahr 1913).

Bild 47: Überführung der Krokodilloks 404, 403 und 409 von Landquart nach Chur zum Extrazuginsatz am 10.2.1983. Die Berggipfel heissen Falknis und Vilan.



Unser Zug erhält in Untervaz weitere Anhängelast, darunter schwerbeladene Rundholzwagen nach Italien (via Berninabahn) und Kieswagen nach Thusis. Recht nah am Rhein, am Fusse des Calandamassivs rollt der Zug nun rasch gegen Chur. Er durchfährt dabei auch die beiden Haltepunkte Trimmis (541 m) und Haldenstein (562 m), die nun direkt an der SBB-Strecke liegen. In Haldenstein kreuzt er einen gefälligen, vierteiligen Be 4/4-Pendelzug und trifft nach 21 Minuten reiner Fahrzeit parallel zur SBB-Trasse im Bahnhof Chur (584 m) ein. Vorbei an den Bahnsteigen rollt er auf die Auszugsgleise. Die meisten Güterzüge Richtung Engadin oder ins Bündner Oberland durchfahren Chur ohne Halt.



Bild 48 (oben): Beim Wettrennen mit der schnelleren SBB-Lok hat die Krokodillok der RhB keine Chance (Treffen am 28.3.1994 bei Zizers). **Abb.: F. Pozzato**

Bild 49 (Mitte): Zwei zusammengekuppelte Be 4/4-Vorortpendelzüge sind am 21.6.1992 zwischen Haldenstein und Chur unterwegs. **Abb. 46 und 49: T. Keller**

Bild 50: Die Dampfschneeschleuder XrotD 6/6 Nr. 9214 der ehemaligen Berninabahn wurde 1990 an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke abgetreten. Überführungsfahrt am 12.11.1990 bei Igis. **Abb. 47 und 50: P. Pfeiffer**



Bahnhof Chur

Die bedeutende Verkehrsentwicklung der SBB in über 130 Jahren ist natürlich auch an den Bahnanlagen in Chur nicht spurlos vorbeigezogen. Ursprünglich wollte die RhB vor rund 100 Jahren ihren Bahnhof abseits des Stadtzentrums erstellen, um die Güter in die Bündner Täler bereits in Landquart von der VSB übernehmen zu können. Der Bundesrat erzwang aber 1895 den Bau eines gemeinsamen Churer Bahnhofes, der am heutigen Standort mehrfach erweitert werden musste. Auch die seit 1896 benützte Ausfahrtschleife via Rossboden in Richtung Reichenau und die dazugehörigen Rangiergleise wurden 1927/28 aufgegeben und durch eine direkte Ausfahrt nach Felsberg ersetzt. Diese Trasse erhielt 1958 ein zweites Gleis, wo ein Jahr später auf einem Teilstück eine dritte Schiene eingebaut wurde. So konnten dann die Industrieanlagen der heutigen Ems-Chemie AG bei Domat/Ems direkt mit normalspurigen Güterwagen erreicht werden. In Chur entstanden 1927 auch gemeinsame Umladeanlagen, die heute noch vorwiegend für Militär-, Post- und Viehtransporte benützt werden. Während die SBB eine Wagenwerkstätte und eine Lokremise betreiben, beschränkt sich die RhB auf den Betrieb eines demnächst zu erneuernden Lokdepots.

Bis ins Jahr 2000 wird der Bahnhof Chur ein neues Erscheinungsbild erhalten. Bereits heute dominiert eine ästhetisch gelungene Glaskuppel den über den Bahnsteigen angeordneten und von rund sieben Buslinien bedienten Terminal der Reisepost. Während neue Postbetriebsgebäude inzwischen bezogen wurden, befindet sich die unterirdische Zufahrt der Arosabahn vorläufig noch im Projektstadium.

Im Personenbahnhof Chur kann die RhB drei Bahnsteiggleise und ein offenes Gleis für den Nahverkehr benützen (Gleise 6 bis 9), während den SBB vier Gleise mit Bahnsteig sowie ein Umfahrgleis zur Verfügung stehen (Gleise 1 bis 5). Der Arosabahn dienen zwei kurze, offene Abfahrtsgleise auf dem Bahnhofsplatz.

Chur – Reichenau

Hektischer Betrieb herrscht jeweils in Chur nach Ankunft der SBB-Schnellzüge aus Basel, Zürich und St. Gallen. Der Reisendenstrom verteilt sich sofort auf

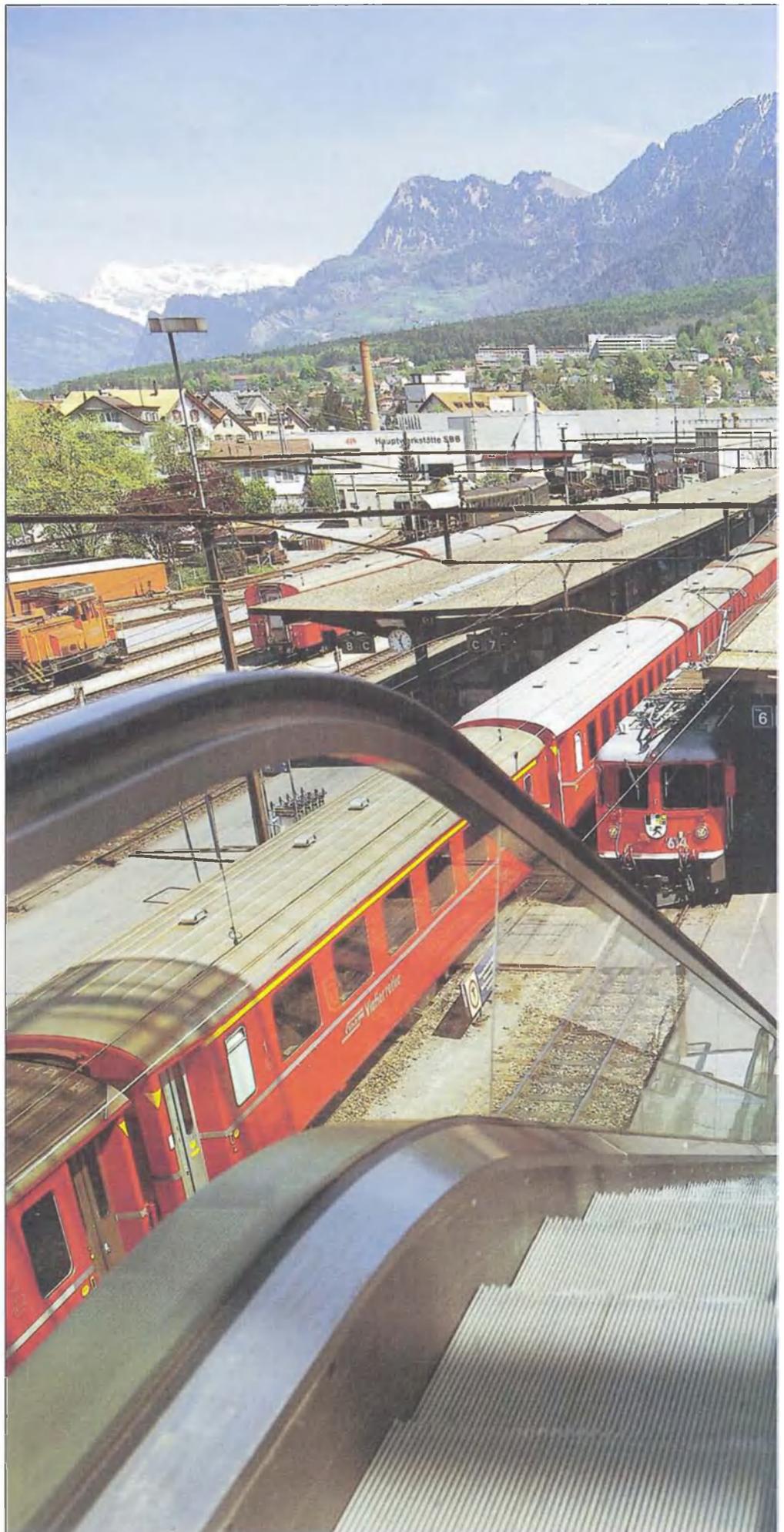


Bild 51: Der Bahnhof Chur als Anschlussstelle zwischen SBB, RhB und den Bussen der Reisepost. Links Meterspurgleise RhB, rechts Normalspurgleise SBB. Abb.: J. Müller



die verschiedenen Bahnsteige zu den Anschlusszügen nach St. Moritz und Disentis oder den Regionalzügen nach Thusis. Über die Rolltreppen erreichen die Gäste die oberirdisch bereitstehenden Postbusse, während auf dem Bahnhofsplatz die Arosabahn auf Kundschaft wartet. 25 Minuten später ist es wieder ruhig auf den Bahnsteigen, bis dann die RhB-Reisezüge eintreffen. Dann wiederholt sich das Ganze in der Gegenrichtung.

Als Reisebericht nach St. Moritz soll das Fahrerlebnis in einem Schnellzug geschildert werden. Dieser wird später in Reichenau die bereits aus Zermatt – Brig – Andermatt – Disentis eingetroffenen Kurswagen des Glacier-Express (siehe Bericht Disentis – Reichenau) übernehmen und ins Oberengadin überführen. Wenn die Abfahrtszeit herangerückt ist und alle Anschlusszüge pünktlich in Chur eintrafen, dann gibt der SBB-Abfertigungsbeamte auch dem RhB-Schnellzug freie Fahrt. Langsam verlässt die von einer 1994 in Betrieb gesetzten Ge 4/4^{III} gezogene Komposition die umfangreiche Gleisanlage von Chur. Sie lässt die Geschäfts- und Handelshäuser hinter sich und rollt Minuten später bereits in grüner Landschaft.

Bald taucht links das Verteilzentrum der Brauerei Calanda-Haldengut auf, das mit zwei Dreischienen-Anschlussgleisen an die Bahnhofsanlage Felsberg (569 m) angeschlossen ist. Das südliche Streckengleis der Doppelspur trägt auch die dritte Schiene für die normalspurigen Güterzüge. Im Gegensatz zu Felsberg, wo das alte Stationsgebäude aus Holz trotz Gleisumbau überlebt hat, empfängt im wesentlich grösseren Dorf Domat/Ems (581 m) ein zweckmässiger Giebelbau den Reisenden und Berufspendler. Hier verlassen die normalspurigen Schienen das Streckengleis und führen anschliessend auf getrennter, fahrdrahtloser Trasse zum Emser Industriekomplex. Vorerst bedienen beide Spurweiten bei der Bahnhofsabfahrt das zentrale RhB-Schienenlager. Dort werden mit der Krananlage bei gemeinsamem Einkauf oft auch FO-Wagen beladen.

Der aufmerksame Beobachter erkennt bald links in Fahrtrichtung das weitläufige Fabrikgelände des international tätigen Kunststoffunternehmens Ems-Chemie AG.

Auf seiner Strecke an der Autobahn und dem Rhein entlang trifft der Zug wenig später im Bahnhof Reichenau-Tamins (604 m) ein. Dort warten bereits die Wagen des Glacier-Express aus Zermatt auf dem benachbarten Bahnsteiggleis. Die Lok wird abgekuppelt, und unter Aufsicht des Rangierbeamten rollt sie zur zurückgebliebenen Wagengruppe und schiebt



sie an die Spitze des Schnellzugs. In der Regel sind es Reisezugwagen aller drei Glacier-Bahnen (Rhätische Bahn, Furka-Oberalp-Bahn und Zermatt-Bahn) in unterschiedlicher Farbkombination.

In Reichenau amüsieren sich die Reisenden jeweils über das etwas sonderbare, mit einem Flachdach versehene Aufnahmegebäude mit Schindelwänden und einer kleinen Gaststätte. Man lasse sich aber vom historischen Äusseren nicht täuschen, innen beherbergt es nämlich die moderne Fernsteuerzentrale der Bahnstrecke Felsberg – Cazis (– Thusis) sowie Trin – Sumvitg (– Disentis).

Reichenau – Thusis

Nach einer ergänzenden Bremsprobe zeigt das Abfahrtsignal freie Fahrt, und der Schnellzug setzt sich wieder in Bewegung; nun sind 14 Wagen am Haken der Lok. Auf der Fachwerkbrücke rechts ein Blick auf den 15 m tieferen Zusammenfluss des Vorder- und Hinterrheins. Der 151 m lange Parallelträger des 1895 gebauten Brückenübergangs musste 1959 verstärkt werden. Die Lage des Ortes Tamins erkennt man übrigens an der Turmspitze, die aus dem bewaldeten Kirchhügel emporragt.

Bild 52: Die neue, architektonisch ausgezeichnete Glasüberdachung des Busbahnhofes der Reisepost, der über den Bahnsteigen von SBB und RhB erstellt wurde. Vorne entsteht der Neubau des Postbetriebsgebäudes. Dominanter präsentiert sich im Hintergrund das Calandamassiv. **Abb.: Fotohaus Geiger**

Bild 53 (rechte Seite oben): Harmonie von Technik und Architektur im Bahnhof Chur. **Abb.: J. Müller**

Bild 54 (rechte Seite unten): Hinter dem in Chur einfahrenden Vorortpendelzug aus Landquart erhebt sich die Montalinkette. **Abb.: B. Moser**

Baugeschichte

Landquart – Chur – Thusis

Ein auf Veranlassung von W. J. Holsboer gegründetes Konsortium interessierter Geldgeber widmete sich ab 1890 der Finanzierung wichtiger Eisenbahn- und Kraftwerksbauten. Diese Bank sicherte sich sofort die Konzessionen für die Meterspurbahnen Landquart – Chur und Chur – Thusis und legte gleichzeitig eigene Projektvorschläge vor.

Im Herbst 1894 begannen die Bauarbeiten durch spezialisierte italienische und schweizerische Unternehmen. Die durch Paul Schucan und Niklaus Riggenbach überarbeiteten tunnellosen Projekte wurden unter Führung von Oberingenieur Leonhard A. Laubi innerhalb von 22 Monaten verwirklicht. Bereits im Sommer 1896 konnten erstmals Züge zwischen Landquart und Thusis verkehren. Die Erstellungskosten für die 41,2 km lange Schienenverbindung betragen 6,284 Mio sFr.

Strecke Landquart – Chur

Bahnhöfe	Höhe ü.d.M.	km
Landquart	523 m	0,00
Igis	523 m	2,22
Zizers	531 m	3,99
Untervaz	537 m	5,82
Haldenstein	562 m	10,96
Chur	584 m	13,68

Steigung max.	19‰
Streckenlänge	13,682 km
Anzahl Tunnels	keine
Grosse Brücken	2 / 174 m
Baubeginn	Herbst 1894
Eröffnung	29.08.1896
Elektrifikation	01.08.1921

Sehenswerte Anlagen:
Umladebahnhof Landquart
Güterzentrum Untervaz

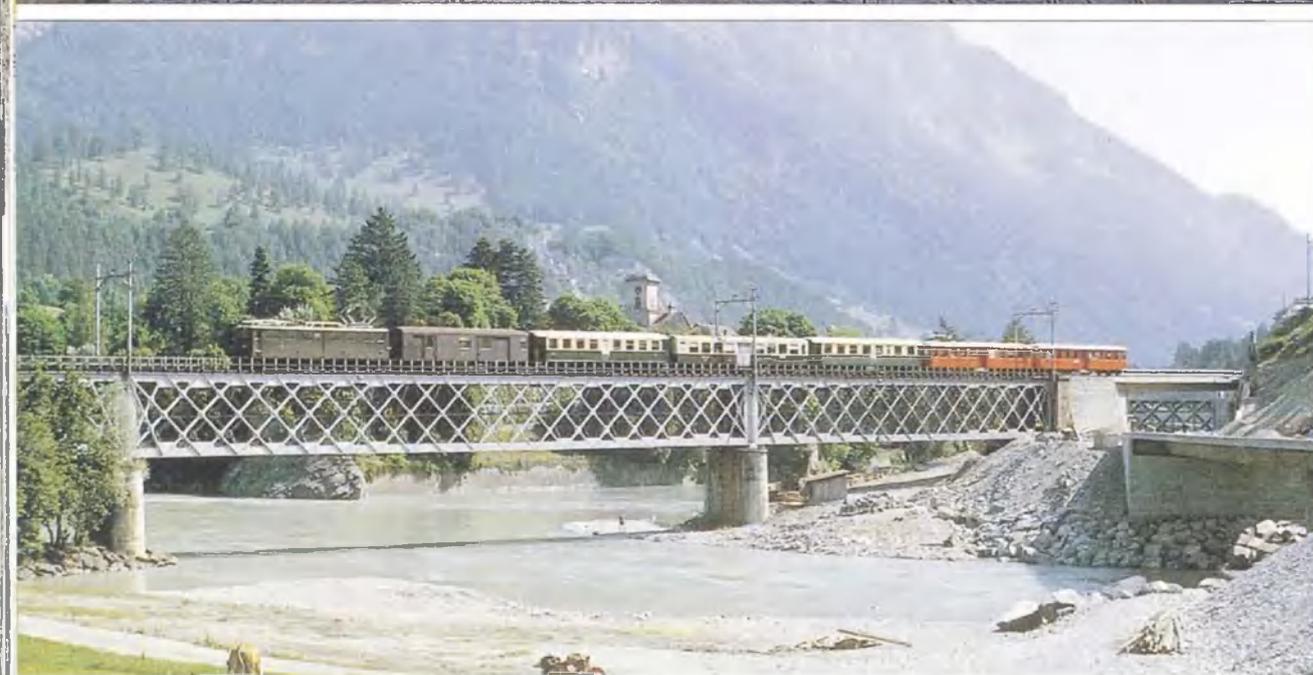
Strecke Chur – Thusis

Bahnhöfe	Höhe ü.d.M.	km
Chur	584 m	13,87
Felsberg	569 m	17,71
Domat/Ems	581 m	20,15
Reichenau-T.	604 m	23,57
Bonaduz	659 m	27,44
Rhätzüns	654 m	28,69
Rothenbrunnen	622 m	32,81
Rodels-R.	640 m	36,59
Cazis	658 m	38,49
Thusis	697 m	41,26

Steigung max.	25‰
Streckenlänge	27,390 km
Anzahl Tunnels	keine
Grosse Brücken	4 / 332 m
Baubeginn	Herbst 1894
Eröffnung	01.07.1896
Elektrifikation	01.08.1921

Wichtigste Bauwerke:
Dreischienengleis Chur – Domat/Ems
Hinterrhein-Eisenbrücke 152 m





In der "Farsch" leitet eine Weiche die Zugkomposition auf das ansteigende Gleis Richtung Thusis. Während rechts unten langsam der Flusslauf des Vorderrhens verschwindet, windet sich die Trasse in einer weiten Schleife und mit max. 25‰ Steigung auf die Ebene von Bonaduz (659 m). Sofort nach der Bahnhofsabfahrt in Rhäzüns (655 m) markiert auf der linken Wagenseite ein prächtiges Schloss aus dem 18. Jahrhundert den Eingang zum Domleschg. Aufgrund seiner grossen Anzahl von Schlössern und Burgruinen wird dieser Talabschnitt auch das "Burgenland der Schweiz" genannt. Etwas Glück, und man kann die kleine Gondel der Luftseilbahn nach Feldis er-

kennen, die das Tal in luftiger Höhe überquert. Vorbei an der bekannten Rhäzünser Mineralquelle und entlang der Kantonsstrasse nähert sich die Bahn nun dem Hinterrhein, dem man zwischen Reichenau und Rothenbrunnen seine Freiheit lässt. Dort fliesst er wild durch Auen und kann sich zwischen Kiesbänken "austoben", bevor seine Fluten zwischen Dämmen eingezwängt dem Bodensee zufließen müssen. Von der Burg Niederjuvalta in den linken Felsen ist nur noch ein Gemäuer in Form eines Drohfingers übriggeblieben. Der Nachwelt erhalten bleiben soll hingegen der Bergfried Oberjuvalta direkt über Rothenbrunnen (622 m). Auf die linke Rheinwahr gebet-

tet folgen die Schienen nun dem Flusslauf bis Rodels-Realta (640 m). Zwischen den Bäumen grüssen vorerst das heute noch bewohnte Schloss Ortenstein und anschliessend zwei weitere Ruinen (Alt- und Neu-Sins). Links über dem Dorf Rodels thront Schloss Rietberg, das in der Geschichte Graubündens im 17. Jahrhundert im Zusammenhang mit dem Freiheitshelden Jörg Jenatsch eine wichtige Rolle spielte.

Bereits im Mittelalter zogen Handelsleute auf dem Weg von Chiavenna (Italien) über den Septimer- und Julierpass gegen Norden durch das fruchtbare Domleschg. Erste Burgen entstanden bereits im 12. Jahrhundert, wurden dann wäh-



Bild 57: Der Ort Reichenau-Tamins mit Blick in Richtung Chur: Hier vereinigen sich Vorderrhein (von links) und Hinterrhein (von rechts) zum eigentlichen Rhein. Um das Jahr 1920 herum wird die Verzweigungsweiche der Trassen Albula und Bündner Oberland noch aus einer Wärterbude bedient. Links in Bildmitte sieht man das Schloss Reichenau, im Hintergrund die Kirche von Domat/Ems.

Bild 55 (linke Seite oben): Ein Güterzug mit Lokomotive Ge 6/6ⁿ Nr. 702 donnert am 9.3.1993 über die Hinterrheinbrücke bei Reichenau.

Abb.: T. Keller

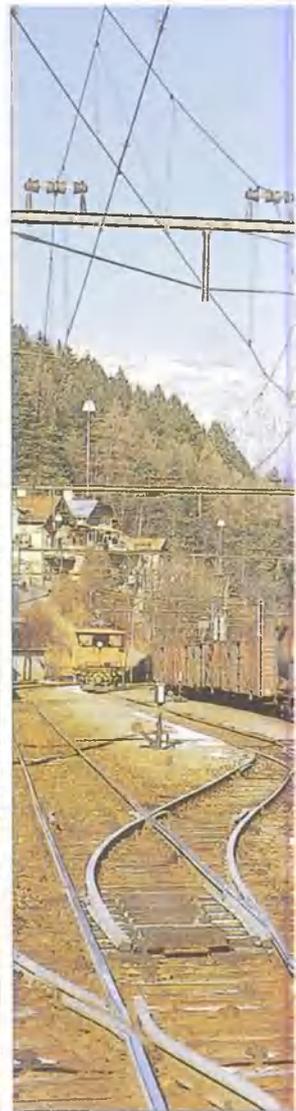
Bild 56 (darunter): Engadiner Schnellzug mit Lokomotive Ge 6/6ⁿ und Wagenmaterial in altem RhB-Anstrich, verstärkt mit roten Wagen der Arosabahn im Sommer 1964.

Abb.: P. Willen

Bild 58: Der Bau der Fachwerkbrücke über den Hinterrhein bei Reichenau-Tamins um 1895.

Abb. 57 und 58: Sammlung Hürlimann





rend Kriegswirren mehrheitlich zerstört und später teilweise wieder aufgebaut. Mit einem Bogen berührt die Bahn nun das Dorf Cazis (658 m) mit seinem alten Dominikanerinnenkloster. Sehr fruchtbar ist hier der Ackerboden, den man dem Hinterrhein (rätoromanisch Rein Poste-

riur) abgetrotzt hat. Am Fusse des Heizenberges liegt auch Thusis (697 m), ein wichtiger Verkehrsknoten, als nächster Halteort des Zugs. Hier findet der Hinterrhein seinen Weg aus der engen Felsrinne, die das Domleschg vom Quellgebiet im Rheinwald-Hochtal trennt. Heute

dominieren die aufwendigen Bauten der alpinen Autobahn N 13 zum San Bernardino, ins Misox und nach Bellinzona (Tessin). Vom Strassenbau nahezu unberührt blieben bisher glücklicherweise die Roffla- und die Viamala-Schlucht, letztere weltbekannt durch den mehrfach verfilmten Roman von John Knittel. Abschnittsweise lässt sich der alte, gefürchtete Handelspfad noch heute bewundern, und die Schlucht wird alljährlich von vielen tausend Schaulustigen besucht.

Vor dem Bau der Albulabahn endete die Bahntrasse in Thusis. Der erste Zug aus Chur traf hier am 1. Juli 1896 ein, die Eröffnung der Fortsetzung nach Samedan fand genau sieben Jahre später statt.

Bild 59 (oben): Die Talenge zwischen Rhäzüns und Rothenbrunnen ist das Eingangstor zum burgenreichen Domleschg. Am 10.8.1987 passiert ein Be 4/4-Vorortzug den Bahnhof Rothenbrunnen. **Abb.: K. Fader**

Bild 61 (rechte Seite oben): Der GmP-Zug 4537 wartet am 4.1.1990 im noch nicht umgebauten Bahnhof Thusis auf die Weiterfahrt in Richtung Albula. **Abb.: J. Gutjahr**

Bild 62 (rechte Seite unten): Ein Lokzug mit Ge 4/4ⁿ 625, Ge 4/4 610, Ge 6/6ⁿ 411 und Gm 4/4 242 anlässlich des Bahnhofsfestes Thusis am 5.6.1993. Aufnahme bei Bonaduz mit Blick gegen die Surselva (Bündner Oberland) und rechts zum Flimser Stein. **Abb.: T. Keller**

Bild 60: Hoch über dem Hinterrhein thront das Schloss Rhäzüns. **Abb.: Archiv RhB**





Bahnhof Thusis

Früher galt Thusis als betrieblicher Flaschenhals, es fehlten genügend lange Abstell- und Ausweichgleise für die Nahverkehrsverbindungen mit Chur und den reichlichen Güterverkehr. So entstand

hier zwischen 1990 und 1993 eine vollständig erneuerte Bahnhofsanlage mit Mittelbahnsteig und neuem Aufnahmegebäude in Stahl- und Glasbauweise. An der Rampe beim Güterschuppen beginnt oder endet die Autoverladung von/nach Samedan (Oberengadin). Diese Dienst-

leistung wird besonders bei winterlichen Strassenverhältnissen am Julierpass sehr geschätzt. Auch hier gibt es stark frequentierte Anschlüsse zu den Bussen der Reisepost nach Splügen, S. Bernardino, Mesocco und Bellinzona sowie zu mehreren Dörfern der Region.

