ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

IV 88/89

DM 19,80
sfr 18,80
öS 150,—

Sonderausgabe - Rhätische Bahn (II)

von Carl Asmus

(Füllseite)

Bei Alp Grüm, der herrlichen Aussichtsterrasse, beschreibt die Berninalinie einen großen Bogen. Die stimmungsvolle Aufnahme entstand am 31. Oktober 1988. **Foto: A. Ritz**

Titelbild: Die Berninabahn erhält neue Triebwagen! Diese hochmodernen und leistungsstarken Fahrzeuge – hier der ABe 4/4 52 bei Le Prese – werden in Zukunft das Paradepferd der RhB, den Bernina Express, schmücken. **Foto: A. Ritz**

Rücktitel: Bei Morteratsch, unweit des Viaduktes über den Bernina-Bach, eröffnet sich der Blick auf die Berninagruppe mit dem Piz Bernina (4.049 m). **Foto: K. Eckert**

Impressum

ISSN 0720–051X

DM 19,80 – sfr 18,90 – öS 150,–
Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
D-8080 Fürstenfeldbruck,
Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048/5049
Telefax (08141) 44689

Redaktion: Hermann Merker;
Verlagsleiter Siegfried Saurle
Autoren: Carl Asmus
Lektorat: Dr. J. Giese

Layout: Gerhard Gerstberger
Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona,
Via Morgagni,24 (Printed in Italy)
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

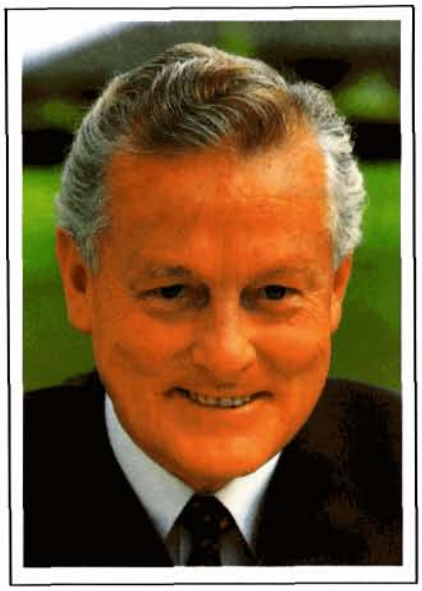
Sonderausgaben erscheinen 1989 4 x (auch im Abo erhältlich, für DM 74,–, im europäischen Ausland zuzüglich DM 4,– Portoanteil).

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Copyright Januar 1989 by:
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Grußwort des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. h. c. Max Streibl	7
Grußwort von Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements	9
Grußwort von Kurt Welte, Schweizerischer Generalkonsul	11
Grußwort von Dr. Reiner Gohlke, Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bundesbahn	13
Editorial	14
Die Strecke Chur – Arosa	17
Die Strecke Bellinzona – Mesocco	44
Die Strecke St. Moritz – Tirano vom Engadin ins Veltlin – die Berninabahn	58



Grußwort
des Bayerischen Ministerpräsidenten
Dr. h. c. Max Streibl

Zum Jahrhundertjubiläum der Rhätischen Bahn gratuliere ich herzlich.

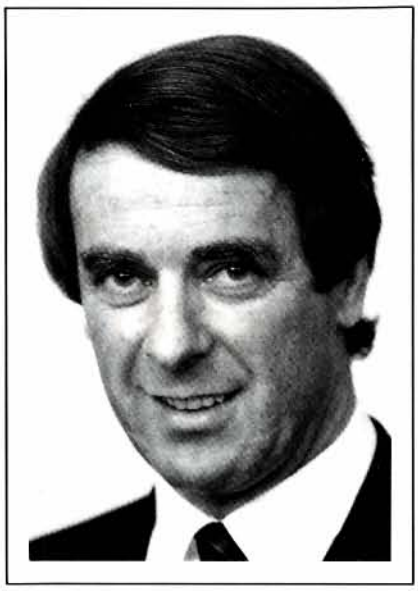
Sie zählt zu den großen Leistungen europäischer Ingenieurskunst, mit denen das junge Industriezeitalter seine Zeichen setzte. Der Ehrgeiz, Wege zu finden, wo kaum ein Fuß gehen kann, die Freude an den Möglichkeiten der Technik und das vitale Selbstbewußtsein optimistischer Fachleute trieben das kühne Unternehmen voran – und hinauf.

Ein literarisches Denkmal hat der Bahn Thomas Mann gesetzt, der den Ingenieur Hans Castorp mit ihr ins Gebirge schickt:

"... in dem Augenblick, wo die kleine, aber offenbar ungewöhnlich zugkräftige Maschine sich in Bewegung setzt, beginnt der eigentlich abenteuerliche Teil der Fahrt ein jäher und zäher Aufstieg, der nicht zu enden wollen scheint. Denn Station Landquart liegt vergleichsweise noch in mäßiger Höhe; jetzt aber geht es auf milder, drangvoller Felsenstraße allen Ernstes ins Hochgebirge."

So gehört die Rhätische Bahn ebenso zu den literarischen Linien wie der Orientexpreß oder die Ludwig-Thoma-Bahn zwischen Dachau und Altomünster. Ihren Ruhm aber verdankt sie ihrer beispielhaften Zuverlässigkeit unter extremen Bedingungen nicht minder als der grandiosen Gebirgslandschaft und dem Verfasser des "Zauberbergs". Zum Wohl der Reisenden und zur Freude aller Eisenbahnliebhaber wünsche ich ihr gute Fahrt ins zweite Jahrhundert.

Max Streibl



Die Schweiz ist eine sehr bahnfreundliche Nation. Nebst 3.000 km Strecken der Bundesbahn weist unser relativ kleines Land weitere 2.000 km an Privatbahnlinien auf. Von den letzteren sind 700 km in Normalspur und nicht weniger als 1.300 km in Schmalspur ausgeführt.

Den Meterspurbahnen und den meist noch schmaleren Bergbahnen gilt denn auch in erster Linie das Publikumsinteresse im In- und Ausland.

Das vorliegende, prächtige Sonderheft aus einem renommierten deutschen Verlag mag dafür als schlagender Beweis dienen.

Während andernorts Sekundärbahnen fast gänzlich den kostengünstigeren Straßentransportdiensten weichen mußten, blieben sie in der Schweiz weitgehend erhalten und werden vom einheimischen Publikum, wie auch von den Gästen, als öffentliches Verkehrsmittel in zunehmendem Maße geschätzt und rege benutzt.

Als Musterbeispiel für eine solche Meterspurbahn darf zu Recht die Rhätische Bahn genannt werden. Zusammen mit der Furka-Oberalp- und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn bildet sie ein zusammenhängendes, alpines Bahnnetz, das seinesgleichen sucht. Zugnamen wie "Glacier-Express" und "Bernina-Express" sind zu eigentlichen Markenartikeln geworden. Das Interesse ist dermaßen angestiegen, daß die Platzkarten für diese Züge während der Ferienmonate bereits als Mangelware bezeichnet werden müßten.

Graubünden, das Land der 150 Täler, umfaßt mehr als ein Sechstel der Fläche der ganzen Schweiz. Doch nur 20 Kilometer SBB-Strecke hat der Kanton aufzuweisen. Die Rhätische Bahn darf daher füglich als Bündnerische Staatsbahn gelten. Selbst der Umstand, daß der Bund das aufwendige Werk finanziell in großem Maße mittragen hilft, ändert nichts an dieser Tatsache. Die Lokomotiven der RhB tragen denn auch stolz das Bündnerwappen zur Schau; das Schweizerkreuz bleibt großzügig den SBB überlassen.

Der Bau der Rhätischen Bahn galt damals als eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung der Kurorte im südöstlichen Teil der Schweiz. Heute muß sich die Bahn im rauhen Konkurrenzkampf zur Straße behaupten. Weil sie jedoch einen sehr hohen Sicherheitsstandard gewährleistet, mit einheimischer, sauberer Energie betrieben wird und daher komfortables und genußvolles Reisen bieten kann, erfüllt die RhB für die Verkehrserschließung des Kantons nach wie vor eine bedeutsame Rolle.

Den Eisenbahnenthusiasten, welche die einzigartige Symbiose von Naturschönheit und Technik zu erkennen und zu schätzen verstehen, gilt meine ganze Sympathie. Mein besonderer Dank richtet sich insbesondere an den Hermann Merker Verlag, den Hersteller dieses Bildbandes. Die Faszination, welche sie mit dem vorliegenden Werk auszulösen vermögen, wirbt nicht bloß für die Rhätische Bahn, sie wirbt auch für das ganze Ferienland Schweiz.

Adolf Ogi, Bundesrat

Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Es kommt nicht alle Tage vor, daß der Schweizerische Generalkonsul in München die ehrenvolle und gleichzeitig angenehme Aufgabe erhält, ein Grußwort für eine so gelungene Publikation wie das Ihnen vorliegende Sonderheft des "Eisenbahn-Journals" zu verfassen.

Es freut mich ganz besonders, daß die Hermann Merker Verlag GmbH in Fürstenfeldbruck nunmehr schon zum zweiten Mal die Rhätische Bahn als Thema für eine Sonderausgabe auserkoren hat. Besonders zwei Gründe für diese Wahl dürfen genannt werden.

Zum einen ist natürlich das auch in der traditionsreichen Schweiz nicht häufig gefeierte 100jährige Bestehen eines Bahnunternehmens zu erwähnen. Mit der Erschließung der Bündner Täler durch die wetterunabhängige Rhätische Bahn wurde der Bevölkerung und der Wirtschaft des Kantons Graubünden die Möglichkeit gegeben, in einem neuen Wirtschaftszweig Arbeit und Auskommen zu finden. Der Tourismus erlebte einen bis dahin unbekannten Aufschwung. Durch die Bahn verkürzten sich die Reisezeiten im Vergleich zu Kutschen drastisch auf ein Viertel, was nicht nur den Reisenden, sondern auch dem raschen und sicheren Güterverkehr zugute kam. Heute werden rund 800.000 Tonnen Güter – davon ein nicht unwesentlicher Teil im Zusammenhang mit der Versorgung der Gäste – befördert, wodurch das bündnerische Straßennetz von ca. 100.000 Lastwagenfahrten entlastet werden kann. Sicher ein nicht zu verachtender Beitrag zum Umweltschutz und zur Erhaltung einer möglichst lärmarmen Ferienumgebung.

Nicht zuletzt den Gästen aus der Bundesrepublik Deutschland und insbesondere des Freistaates Bayern kommt sodann die Rhätische Bahn mit ihrem außergewöhnlich vielseitigen Streckennetz in doppelter Hinsicht zugute: einerseits als zuverlässiges und romantisches Transportmittel durch eine weitgehend intakt gebliebene Natur voller landschaftlicher Schönheiten und andererseits als Garant dafür, daß die gesunde Umwelt möglichst lange in diesem Zustand erhalten werden kann. Besonders zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang der traditionsreiche Glacier-Express, der seit 1930 die berühmten Ferienorte St. Moritz und Davos in Graubünden mit dem nicht weniger bekannten Zermatt im Wallis verbindet und dank seines hohen touristischen Stellenwertes nicht erst in den letzten Jahren zum Paradepferd der Rhätischen Bahn geworden ist.

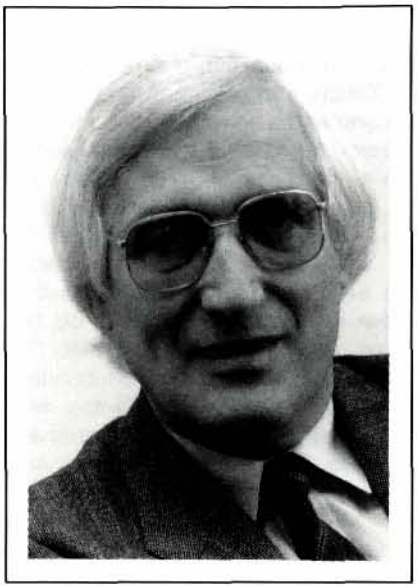
Mit den Eisenbahnliebhabern aus nah und fern bin ich zuversichtlich, daß sich die Rhätische Bahn auch im zweiten Lebensjahrhundert weiterentwickeln und damit ihre wichtige Stellung hinsichtlich Verkehr und Wirtschaft beibehalten wird. Daß die große Bedeutung, die die Rhätische Bahn für Graubünden – und für den Schweizer Tourismus als Ganzes – besitzt, erhalten bleibt und womöglich noch ausgebaut wird, ist ein Anliegen, das ich nur unterstützen kann.

Meine besten Wünsche begleiten dieses effiziente und gleichzeitig attraktive Verkehrsmittel auf diesem Weg.

Kurt Welte

Kurt Welte

Schweizerischer Generalkonsul



Wenn wir den Namen "Rhätische Bahn" hören, sehen wir vor Augen immer wieder die eindrucksvollen Bilder vom Landwasser-Viadukt, von der Kehrschleife bei Brusio auf der Bernina-Linie, von den liebenswürdigen Stationsgebäuden im Bündner Stil überall entlang den Strecken und von schmucken Zügen in einer grandiosen Landschaft.

In durchweg gebirgigem Gebiet erfüllt die Rhätische Bahn unverzichtbare Aufgaben im Dienst der Öffentlichkeit. Trotz ihres wegen der Topografie nur schmalspurigen Netzes erfüllen die Strecken Hauptbahnfunktionen, wie sie die Schweizerischen Bundesbahnen in den übrigen Landesteilen wahrnehmen. So fahren auch in Graubünden Schnellzüge. Daß sich darunter der langsamste Europas befindet, ist keineswegs ein Makel, im Gegenteil: Der Glacier-Express als eben dieser langsamste Schnellzug des Kontinents gehört zu den Markenartikeln der Rhätischen Bahn. Aus aller Welt kommen Touristen, um von den Fenstern dieses Zuges aus die Schweizerische Bergwelt zu bestaunen und die unvergleichliche Eisenbahnatmosphäre zu genießen.

Zwar hat die Rhätische Bahn nach außen hin die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, also eines privatwirtschaftlich orientierten Unternehmens. Doch über die Hälfte der Aktien hält der Kanton, einen großen Teil der Bund, Gemeinden sind beteiligt, nur einige wenige Aktien liegen in privater Hand. So bildet die Rhätische Bahn gewissermaßen die "Staatsbahn" Graubündens, des größten Kantons der Schweiz. Als solche ist sie durch Gesetz und Konzession an eine Reihe von Grundpflichten gebunden: Betriebspflicht, Transportpflicht, Fahrplan- und Tarifpflicht. Allerdings sorgen die öffentlichen Eigentümer vorbildlich für ihr international, regional und lokal bedeutungsvolles Bahnunternehmen.

Anders als etwa die Deutsche Bundesbahn, die sich ihren Platz auf dem Verkehrsmarkt zwischen mächtiger Konkurrenz und staatlichem Auftrag suchen muß, wird die Rhätische Bahn auch heute noch allein zur Lösung anstehender Verkehrsprobleme herangezogen. So wird die künftige Vereina-Linie – aufgrund einer demokratischen Abstimmung durch die Bevölkerung – den geforderten Anschluß des Unterengadins und des Münstertals an die Kantonshauptstadt und das Rheintal allein mit einem neuen Schienenweg herstellen; das Auto wird keineswegs ausgeschlossen, aber auf eine "rollende Straße" verwiesen.

Die Aufgeschlossenheit der Rhätischen Bahn für heutige Verkehrsaufgaben und deren Lösung mit neuzeitlichen Mitteln sehe ich auch in dem Bemühen, trotz Schmalspur und zahlreicher Tunnel den kombinierten Schiene-Straße-Verkehr mit Containern einzuführen und damit der Wirtschaft des Kantons rationelle Transportmöglichkeiten im überregionalen Verkehr zu verschaffen. Ich selbst benutze die Rhätische Bahn mit meiner Familie jährlich mindestens einmal. Es ist mir jedesmal ein Genuß und ein Vergnügen, die herrliche Strecke von Chur nach Bergun mit dieser liebenswürdigen Bahn zu fahren.

Meine Sympathie und meine besten Wünsche begleiten die Rhätische Bahn auf der Fahrt in das zweite Jahrhundert ihres Bestehens.

Dr. Reiner Gohlke

Dr. Reiner Gohlke

Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bundesbahn

Editorial

Zum hundertsten Geburtstag der Rhätischen Bahn erscheint mit dieser Sonderausgabe in deutscher Sprache (in Kürze werden auch die Übersetzungen in französischer und italienischer Sprache vorliegen) die zweite Folge unserer Fotoreportage über Geschichte, Entwicklung und Streckennetz der Rhätischen Bahn. Nachdem in der ersten Sonderausgabe die Teilstrecken Landquart – Davos – Filisur, Landquart – Chur – Thusis und die Albulabahn (Thusis – St. Moritz) eine ausgiebige Würdigung erfahren haben, werden in dieser Broschüre die Chur-Arosa-Bahn, die Berninabahn und die Mesocco-Bellinzona-Bahn vorgestellt.

Am 9. Oktober 1889 wurde das erste Strekkennetz der Rhätischen Bahn von Landquart nach Klosters eröffnet. Diese Hochgebirgs-Schmalspurbahn, für die damalige Zeit ein Wunderwerk der Technik, wurde am Eröffnungstag von der bündnerischen Bevölkerung mit frenetischem Jubel begrüßt und von der schweizerischen Presse als "Herold einer neuen, verheißungsvollen Zeit" gefeiert. Rechtzeitig zum Jubiläumsdatum am 9. Oktober 1989 wird auch die dritte Sonderausgabe (wiederum fast zeitgleich in deutscher, italienischer und französischer Sprache) vorliegen, die dann die Streckennetze Chur – Disentis, Bever – Scuol Tarasp und das Projekt Lavin – Klosters vorstellen wird.

RhB, wenn Du Geburtstag hast, dann sind auch wir zu Gast, um an der Jahrhundertfeier teilzuhaben.

Wie kommt ausgerechnet ein Verlag aus Fürstenfeldbruck dazu, sich so euphorisch und engagiert für eine Schweizer Privatbahn einzusetzen? Wissen die Leute aus Chur, Klosters, Davos oder St. Moritz überhaupt, wo Fürstenfeldbruck liegt? Das oberbayerische Kreisstädtchen, nordwestlich von München gelegen, hat fast so viele Einwohner wie Chur und liegt auch fast so hoch (517 m). Die meisten Touristen, die Graubünden besuchen, sind deutsche Bundesbürger, darunter ein nicht unerheblicher Anteil Bayern. So legt schon das touristische Interesse nahe, die Achse Bayern-Bündnerland mit einer Laudatio auf die RhB zu stärken. Dies umso mehr, als das "große" Jubiläum der RhB unmittelbar bevorsteht.

Leider sind die Verkehrsbedingungen von München aus noch immer nicht so, wie sie sein sollten, um schnell von Bayern ins Bündnerische zu gelangen. An den Schweizern liegt es jedenfalls nicht. Um von München nach Lindau zu kommen, muß der Reisende sowohl per Bahn wie per Pkw mancherlei Strapazen auf sich nehmen. Vielleicht kann unsere Sonderausgabe dazu beitragen, daß sich die Straßen- und Schienenverhältnisse auf deutscher Seite in Bälde bessern. Aber letzten Endes gibts da ja auch noch den internationalen Airport Zürich, von München aus in fünfzig Flugminuten zu erreichen...

Ein Bergvolk wie die Bündner sind auch die Bayern. Hauseigene Berge haben sie direkt vor der Tür, aber keine Rhätische Bahn. Sie ist ein "Geheimtip", den wir hier gern weitergeben wollen: eine Gebirgsbahn, eine Ferienbahn, eine Erlebnisbahn, die den Reisenden sicher durch die hochalpinen Regionen und herrlichen Täler Graubündens geleitet. Und Graubünden ist ein regelrechter Bilderbuch-Kanton, im Westen begrenzt durch das Gotthardmassiv, im Norden durch Adula und Glarner Alpen, im Osten durch Engadin (Inn), Bergell, Rhätische Alpen. Vorder- und Hinterrhein haben die verschiedenen Bündner Täler landschaftlich geprägt (Churer Rheintal, Prättigau, Davos, Schanfigg, Lenzerheide, Bündner Oberland, Avers, Albula, Oberhalbstein). Und im Herbst mit der Rhätischen gewinnt das alles einen besonderen Reiz. So ist die vorliegende Ausgabe gewissermaßen eine dreifache Huldigung: Ode an den Herbst an den Kanton Graubünden und an die RhB.

Die Farbaufnahmen in dieser Broschüre sind fast ausschließlich im Herbst entstanden. Nicht ohne Grund. Der Kanton Graubünden zeigt sich gerade in dieser Jahreszeit von seiner (farben)-prächtigsten Seite. Die Bildauswahl erfolgte bewußt so, daß vornehmlich Landschaftsaufnahmen im "goldenen Oktober" entstanden, also eine Gegend fast unberührt von Menschenhand, gezeigt wird. In diesem Sinne darf die vorliegende Publikation als Reiseführer zur Erschließung Graubündens gelten. Die Fotos sollen den Leser einstimmen, die einsamen Täler und Höhen Graubündens im Herbst zu besuchen. In der Zeit um Allerheiligen ist der Gast noch König. Auf romantischen Wanderwegen kann er noch wirkliche Ruhe und Erholung finden. Die Urlaubshektik der Hochsaison ist vorbei, die Gastronomen finden Zeit, sich um die individuellen Wünsche und Bedürfnisse ihrer Besucher zu kümmern, die Preise sind niedrig und Hotelbetten endlich keine Mangelware.

Im Zusammenhang mit dem veränderten Urlaubsverhalten der Deutschen (und dem anderer Europäer), den Herbst als ideale Zeit für einen Kurzurlaub zu nutzen, wäre an die Adresse der RhB die Überlegung zu richten, ihr Fahrplan-Angebot zu verbessern, um auch im Spätherbst die Reisenden optimal an ihr Streckennetz anzubinden.

Durch eine behutsame Trassenführung ist es der RhB gelungen den Charakter der von ihr durchquerten Natur zu erhalten. Der Zug rattert durch Moränengebiete, vorbei an Buckelwiesen, auf denen Silberdisteln sprießen, die Küchenschelle wächst, Fettkraut und Pfeifengras, Mehlprimeln und Enzian. Dahinter leuchten Laubmischwälder im bunten Herbstkleid, dunkel und ernst darüber die immergrünen Tannen, Fichten, Lärchen und Föhren.

Vorbei an vielen kleinen Bahnstationen geht die Reise mit der RhB: gepflegte Bahnhöfe (auf der Arosa-Bahn sogar Holzbahnhöfe) strahlen warme Geborgenheit aus. Die Dörfer haben ihre Architektur über Jahrhunderte hinweg bewahrt. In alten Bauernhäusern leben Mensch und Tier noch immer unter einem Dach.

Oben, auf lichten Höhen, jagen Gemsrudel im rasenden Galopp über Stock und Stein. Und noch höher über diesen Kletterakrobaten der Berge ahnt man den Steinbock, Alpenkönig und Menschenfeind, Wahrzeichen Graubündens.

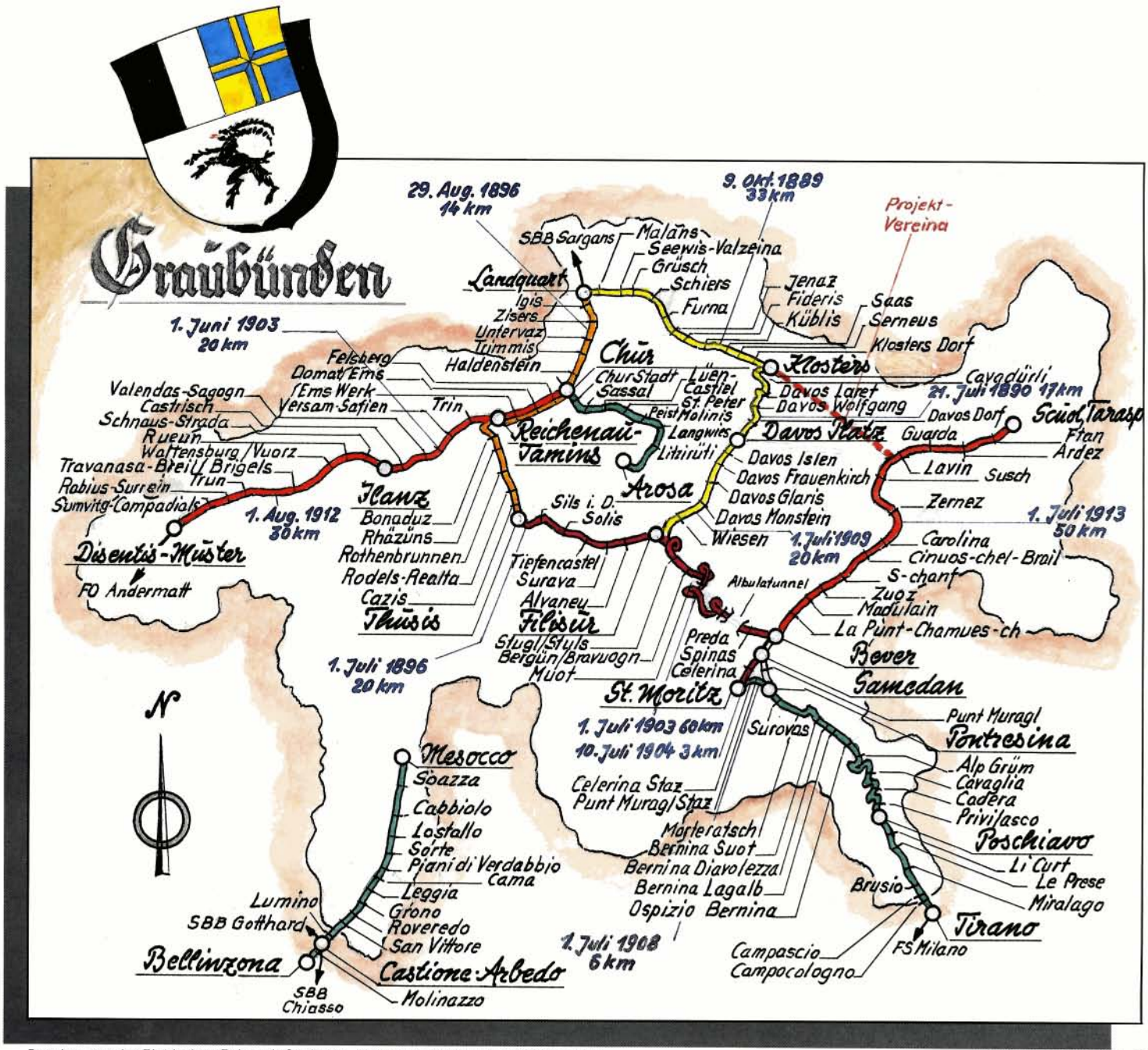
Wer sich der RhB anvertraut, erlebt nicht nur im Herbst eine Traumreise durch ein Naturparadies. Blumenteppiche auf saftigen Wiesen, Latschenkiefern an steilen Hängen, samtige Almen, reißende Gebirgsbäche. Geröllhalden und Gletscherausläufer – und wie hineingewachsen in die Natur die schwindelerregenden Brücken und Viadukte der RhB. Im Winter die glasklare Luft, wenn einem der Atem vorm Munde gefriert, eine weiße Märchenwelt wie von Zuckerbäckerhand den Betrachter in seinen Bann zieht.

Graubündens Ferienorte sind gleichermaßen beliebt bei Bergsteigern und Skiläufern aus aller Welt, vor allem bei den Deutschen. Sie stellen das höchste Besucherkontingent des Bündnerlands, dicht gefolgt von den Amerikanern.

Zu erwähnen sei hier, daß Graubünden der einzige Kanton der Schweiz ist, der durch den Dollarverfall nicht in die roten Zahlen geriet, sondern auch in Krisenzeiten des Tourismus Zuwachsraten verzeichnen konnte.

Die RhB zeichnet sich nicht nur durch ihre Bahnaktivitäten aus, sondern durch Hotelreservierungen und Serviceleistungen im Anschlußverkehr nach Österreich, Italien, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland. In ihrer Werbebroschüre über den Engadin-Express schreibt die RhB:

"Die Öffnung nach Osten als kombinierte Bahn/Postautoverbindung vom Oberengadin über Scuol-Tarasp nach Landeck und in der Gegenrichtung eröffnet seit Juni 1987 ganzjährig neue Möglichkeiten, Europa mit der Bahn zu durchqueren. Der Engadin-Express verbindet das Tirol mit dem Engadin und die Arlbergbahn mit der Albulabahn. In Landeck bietet er Anschluß an die Intercity-Züge der Österreichischen Bundesbahnen nach Innsbruck – München und Salzburg – Wien, im Oberengadin an die Express-Züge Bernina und Glacier der



Streckennetz der Rhätischen Bahn mit Stationen, Eröffnungsdaten und Längenangaben. **Zeichnung: R. Barkhoff**

Rhätischen Bahn. Die Panoramafahrt an den schönen Engadiner Dörfern vorbei läßt immer Blicke frei auf grüne Matten, schneebedeckte Berge und trutzige Burgen."

Neben ihren Bemühungen um einen optimal geregelten Personenverkehr hat sich die RhB auch um den Gütertransport verdient gemacht. Sie besorgt Öl-Transporte über den Berninapaß (von Tirano zum Öldepot nach Chur) und setzt Zementzüge ein ("Mohrenköpfe"). Ein typisches Transportgut Graubündens ist auch das Mineralwasser (Valser-Wasser und Sprudel-Wasser aus Rhäzüns).

Seit Januar 1985 ist die RhB im Bereich des Kleinguttransports in das größte Transportnetz der Schweiz integriert. "Cargo Domizil" bietet fast in allen Schweizer Orten einen "Haus-zu-Haus-Service" an. Graubündens Gemeinden werden über 18 Regionalzentren regelmäßig von Domizildiensten, den Partnern der RhB, angefahren.

Ein neues Tarifsystem (von Haus zu Haus) schließt die Bevölkerung von bahnlosen Gegenden zu gleichen Bedingungen an das öffentliche Verkehrsnetz an wie die Bewohner von Orten mit eigener Bahnstation. Die RhB leistet damit einen wichtigen Beitrag gegen die Abwanderung der Bevölkerung aus den nicht bahnangebunden abgelegenen Bergtälern.

Noch Zukunftsmusik ist, was sich die RhB mit ihrem "Konzept Bahn 2000" vorgenommen hat: eine neue Bahnverbindung zwischen Klosters im Prättigau und den Unterengadiner Gemeinden Lavin und Susch. Gemeint ist das Projekt "Vereinabahn" und der Bau eines 19 Kilometer langen Eisenbahntunnels. Geplant ist dabei auch die ganzjährige Verbindung zwischen Schiene und Straße ("Rollende Straße").

An Vorteilen der neuen Verbindung zählt die RhB auf: Schonung von Landschaft und Umwelt, große Kapazität und Sicherheit und die "Verwendung von erneuerbarer einheimischer Energie". Mit der Vereinabahn soll das Netz der RhB ringförmig geschlossen und damit die Verbindungen ins Engadin und Münstertal, ferner ins Puschlav und Bergell, verbessert werden. Bis zum Jahr 2000 wird die Ringverbindung Chur – Landquart – Vereina – Engadin – Albula – Chur fertiggestellt sein. Mit dieser wichtigen Ergänzung der Netzstruktur der RhB wollen die RhB-Planer einen weiteren Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung Graubündens leisten.

Von der Zukunft zurück in die Gegenwart. Lassen Sie sich gefangennehmen von den fotografischen Impressionen der Trasse der RhB und den Berichten über die Mühen bei deren Bau. Lassen Sie sich anregen zum eigenen Erleben; feiern Sie das hundertjährige Bestehen dieser grandiosen Bahn mit.

Hermann Merker
Herausgeber

Bild 1: Bahnhofsvorplatz in Chur. Hier nimmt die erlebnisreiche Reise durch die Plessurschlucht und das Schanfigg hinauf nach Arosa ihren Anfang. **K. Eckert**

Bild 2: "Leise rieselte der Schnee ...", als am 11. Februar 1984 der ABDe 4/4 481 mit seinem Zug den Churer Bahnhofsvorplatz erreichte. Diese Bilder werden schon in wenigen Jahren der Vergangenheit angehören, denn mit Beginn der 90er Jahre werden die Züge der Arosalinie unterirdisch in den Bahnhof Chur eingefädelt. **Foto: B. Schwarz**