

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 30873 E • ISBN 3-89610-063-7

**Special-
Ausgabe
3/2000**

Die RhB

Teil 4

**Landquart–Klosters–Davos–Filisur
und Vereinastrecke**

DM	22,80
sfr	22,80
S	170,--
hfl	29,--
lfr	490,--
Lit	27 000



Beat Moser





Grusswort	6	Bau des Vereinatunnels	72
Einleitung	8	Betrieb auf der Vereinastrecke	74
Vereina – Erstaunliche Dimensionen	10	Fahrplankonzept Bahn 2000	79
Baugeschichte Landquart–Davos	12	RhB-Nostalgiezüge	80
Bahnbetrieb Landquart–Davos	18	Die neuen Bernina-Panoramawagen	88
Geschichte und Bahnbetrieb Davos–Filisur	28	Tipps zur Reisevorbereitung	90
Heidi-Express	34	Impressum	99
Reisebericht Landquart–Davos	36		
Landschaft Davos	56	Bild 1 (Titel): Zur Baublüte präsentiert sich das Prättigau in zauberhafter Farbenpracht. Der Schnellzug von Landquart nach Davos hat das Dorf Schiers verlassen. Blick auf die noch verschneite Schesaplana-Kette (2837 m ü.d.M.) und die an Hängen verstreuten Walsersiedlungen.	
Reisebericht Davos–Filisur	60	Bild 2: Ebenfalls im Mai liefern Obstbäume bei Malans einem anderen Zug eine blütenreiche Kulisse. Abb. 1 und 2: K. Eckert	
Vereinastrecke	68		



Grusswort



Ein halbes Jahr früher als geplant und weniger teuer als vorgesehen konnte die Vereinalinie an jenem denkwürdigen 19. November 1999 dem Verkehr übergeben werden. Mit ihrer Fertigstellung wurde das Netz der Rhätischen Bahn ringförmig geschlossen. Das Ergebnis sind zahlreiche neue Angebote im öffentlichen Verkehr. Nach nicht einmal einem Jahr in Betrieb ist es zweifellos verfrüht, bereits Bilanz ziehen zu wollen. Die ersten Betriebserfahrungen bestätigen es jedoch: Die neue Eisenbahn-Verbindung hat sich gesamthaft betrachtet in Bezug auf den Personen- und Güterverkehr wie auch den Autoverlad bewährt. Die mit der Eröffnung der Vereinstrecke verbundenen Hoffnungen auf eine wirtschaftliche Belebung des Unterengadins und des Münstertals werden sich, soweit heute erkennbar, erfüllen. Mit dem Bau des Vereinatunnels hat die Rhätische Bahn ein Bauwerk realisiert, das als Zeichen des Aufbruchs und des

Vertrauens in die Zukunft gedeutet werden kann. Ich begrüße es, dass sich die vorliegende Special-Ausgabe des Eisenbahn-Journals auch dem Vereina widmet. Es trägt damit verdientermassen einem technischen und verkehrspolitischen Meisterwerk Rechnung.

Stefan Engler
Regierungsrat

Vorsteher Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden

Bild 3: Übersichtskarte des RhB-Streckennetzes nach Eröffnung der Vereinstrecke.
Abb.: B. Moser

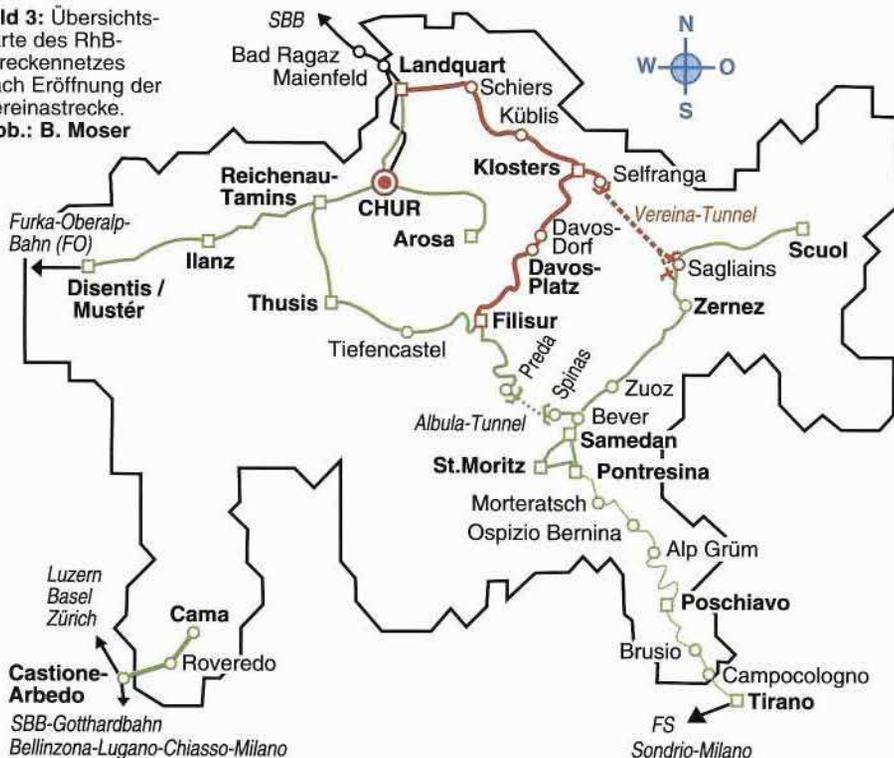
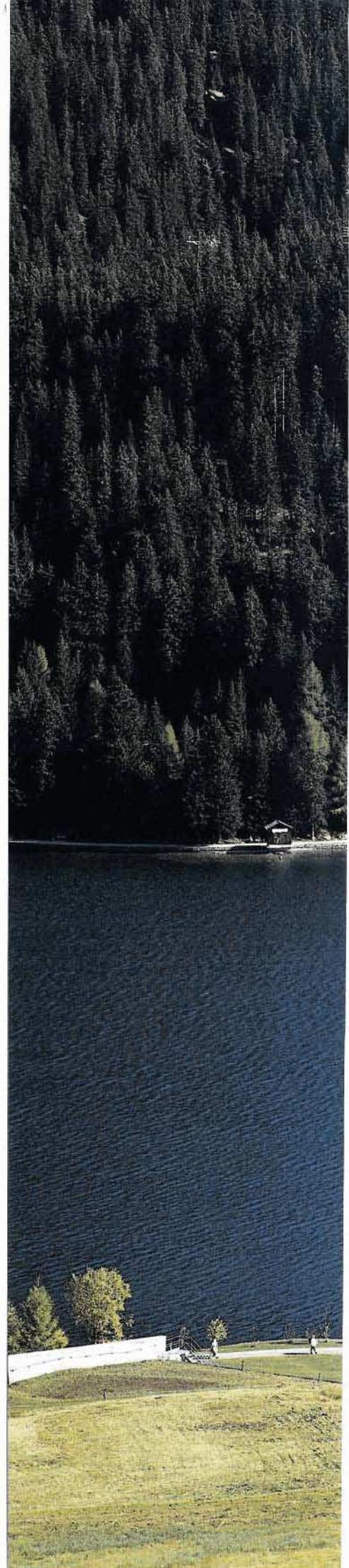
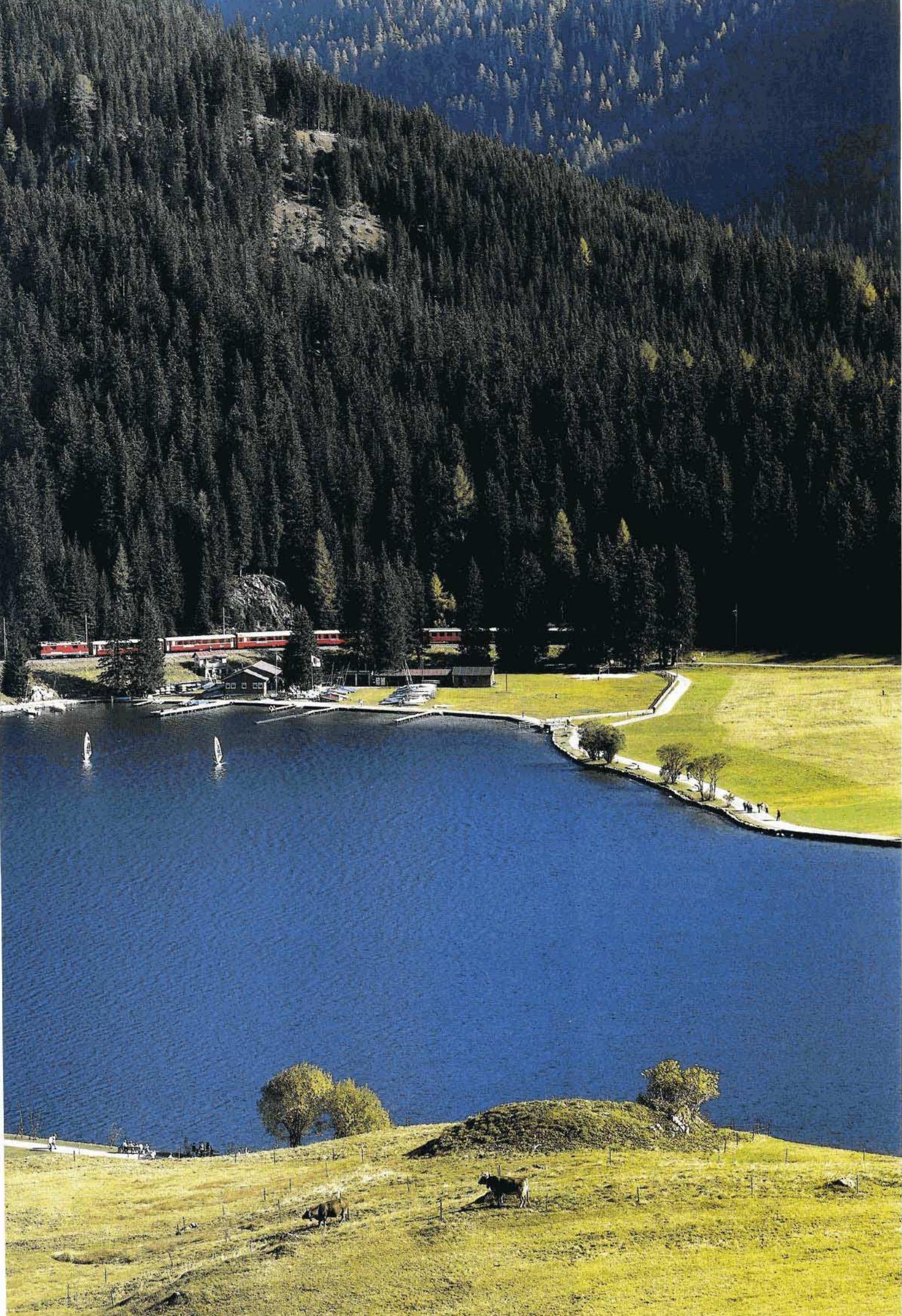


Bild 4 (rechts): Als attraktive Abwechslung an der Strecke gilt der idyllische Davosersee. An diesem Oktobertag nutzen ihn Wassersportler zum Freizeitvergnügen. **Abb.: W. Bley**





Einleitung

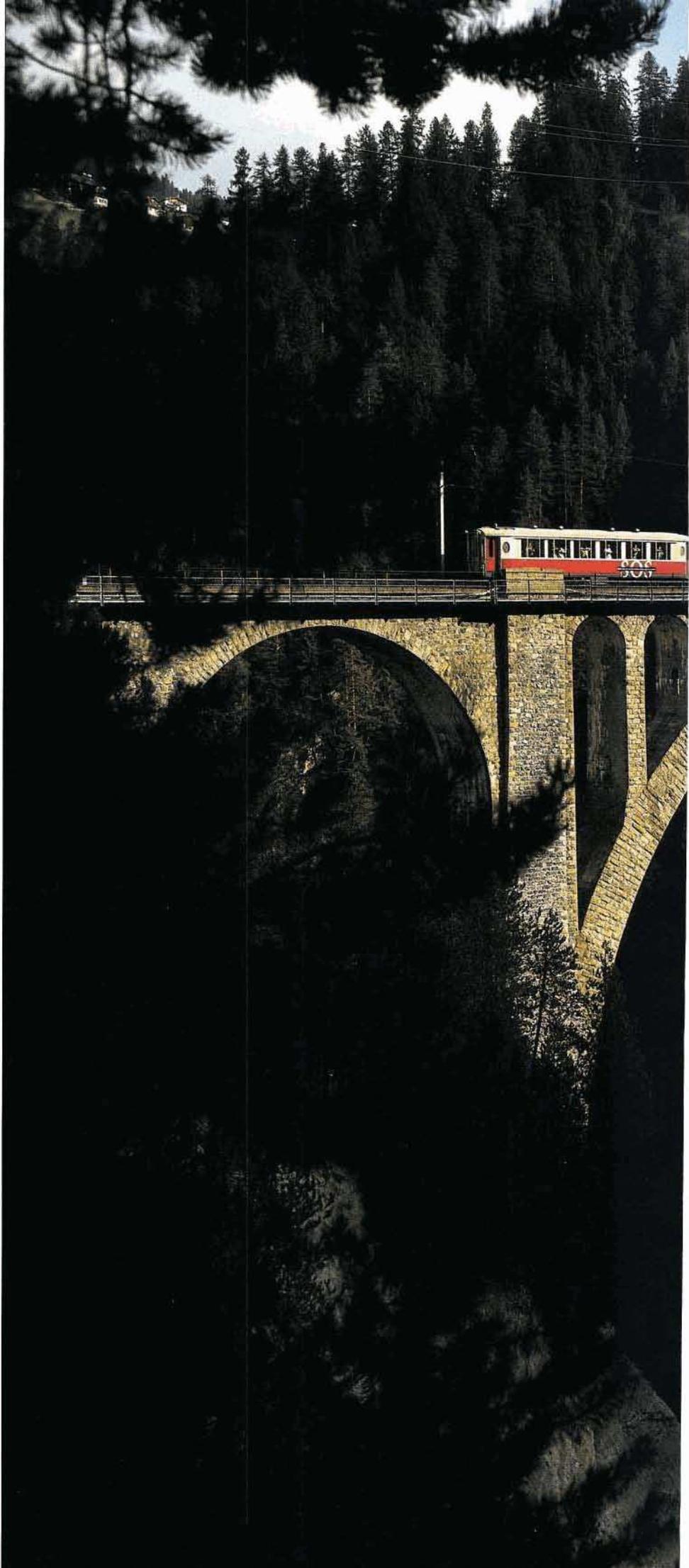
Die RhB ist unbestritten die vielfältigste Schweizer Alpenbahn. Sie bietet besonders viel Stoff für attraktive Reisebeschreibungen in kulturell und landschaftlich abwechslungsreichen Talschaften. Die vorliegende Broschüre präsentiert nun die Bündner Staatsbahn auf ihrem ältesten Streckenabschnitt von Landquart nach Davos, der durch das sehenswerte Prättigau mit seinen zahlreichen Siedlungen führt. Besonders schöne Eindrücke vermittelt dann die Davoser Landschaft mit ihren Wäldern und Berggipfeln, die als Wiege des Wintersports in den Alpen gilt. Eine ausführliche Reportage widmet sich ausserdem der leider wenig bekannten Verbindung Davos–Filisur, wo in der zerklüfteten Zügenschlucht und im wildromantischen Landwassertal weitere einzigartige Naturschönheiten verborgen liegen.

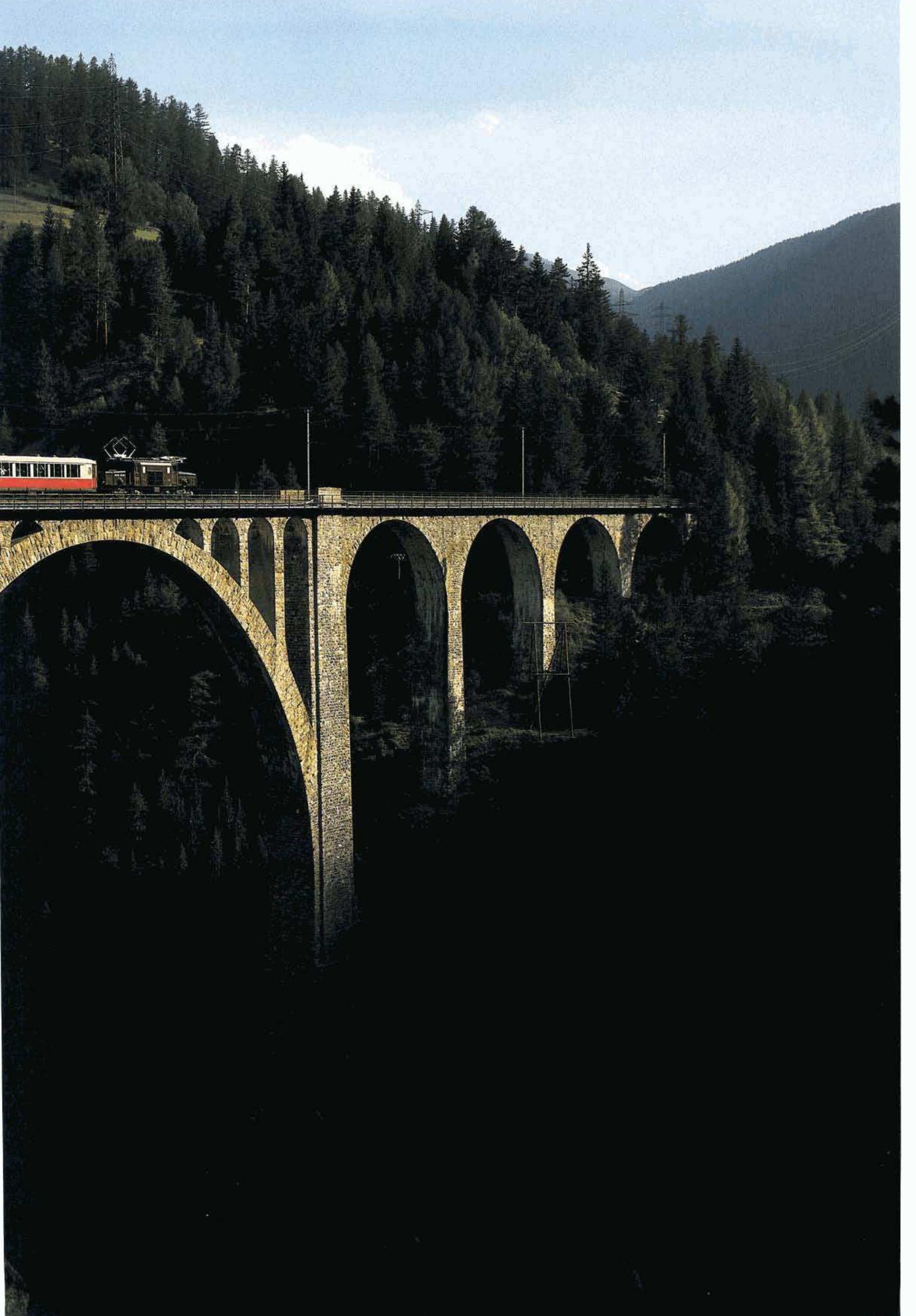
Die ungewöhnlichen Sehenswürdigkeiten lassen sich besonders gut aus den besonders grossen Aussichtsfenstern der neuen Panoramawagen des Heidi-Express bewundern. Er beginnt seine Abenteuerreise in Landquart, wo auch Frühaufsteher aus den Regionen Zürich und St. Gallen zusteigen können. Vorerst rollt der Expresszug durchs Prättigau via Klosters zum berühmten Sportkurort Davos. Anschliessend können die Reisenden das Landwassertal entdecken. Dabei befährt die Komposition auch den 88 m hohen Wiesener Viadukt, der durch seine kühne Architektur besticht. In Filisur setzt der Heidi-Express seine Fahrt auf der Albulastrecke fort, um über Samedan das Engadiner Sportzentrum Pontresina zu erreichen. Dort nehmen zwei Gleichstrom-Triebwagen die Komposition an ihre Haken, um gemütlich zur Bernina-Passhöhe (2253 m ü.d.M.) hochzuklettern und über Alp Grüm und Cavaglia nach Poschiavo abzustiegen. Rechtzeitig zum Mittagessen trifft der Heidi-Express im italienischen Marktstädtchen Tirano ein. Nach kurzer Siesta kehrt die Zugkomposition wieder auf gleichem Weg nach Davos, Klosters und Landquart zurück, wo wiederum gute Anschlussverbindungen in die Ostschweiz und ins Schweizer Mittelland bestehen.

Modernste Technik hingegen dominiert die soeben neu eröffnete Vereinalinie, die ebenfalls in einem ausführlichen Bildbericht vorgestellt wird. Auf rund 22 km Gesamtlänge können hier modernste Eisenbahneinrichtungen bewundert werden. Der Vereina-Durchstich als Herzstück des jüngsten Schienenstranges gilt als momentan weltlängster Meterspurtunnel. **Beat Moser**

Bild 5: Eine RhB-Nostalgiekomposition im Stil der dreissiger Jahre überfährt den Wiesener Viadukt. Eine Ge 6/6 I hat zwei Salonwagen am Haken, die kurz vor ihrer Restaurierung noch den rot/cremefarbenen Anstrich tragen.

Abb.: Engadin Press







Vereina – Erstaunliche Dimensionen

Das Werk ist vollbracht: Der Rhätischen Bahn und den am Bau beteiligten Unternehmungen ist ein Meisterstück geglückt. Dank sorgfältiger Planung ist es nämlich erstmals gelungen, ein derart grosses Bauwerk ohne geologische Überraschungen und damit auch ohne Kostenüberschreitungen zu realisieren. Mit der Vereina-Betriebsaufnahme am 22. November 1999 verlängerte sich das RhB-Schienennetz um 22 000 m auf insgesamt 397 km. Das aus diesem Anlass erweiterte Fahrplanangebot umfasst eine Leistungserhöhung im Fernverkehr um 10% oder rund 700 000 Zugkilometer jährlich. Hinzu kommen noch weitere 350 000 km, die im Jahr 2000 von den Autoverladezügen zwischen Selfranga (Klosters) und Sagliains (Engadin) zurückgelegt werden.

Der erfolgreiche Bauabschluss ist der RhB zu gönnen. Mögen die erfreulichen Ergebnisse beim Vereina gutes Beispiel sein für die noch grösseren Tunnelprojekte AlpTransit Gotthard (57 km) und Lötschberg (35 km), die in den nächsten 15 Jahren in den Schweizer Alpen verwirklicht werden.

Dank Mensch und Technik

Vorerst gilt es den rund 300 Arbeitskräften zu danken, die 363 Tage pro Jahr in drei Schichten zu je acht Stunden in der dunklen und feuchten Tunnelröhre ihren schweren Dienst verrichteten. Jede Woche wurde an sieben Tagen Fels ausgebrochen. Nur am Weihnachtstag und am Tag der heiligen Barbara (der Schutzpatronin der Tunnelbauer) stan-

den die Arbeiten still. Insgesamt lebten in den Barackenlagern in Selfranga und Sagliains rund 220 Personen, von denen etwa die Hälfte mit dem Felsausbruch im Silvrettamassiv beschäftigt waren. Dort sind leider auch einige Arbeiter ums Leben gekommen oder schwer verletzt worden.

An Technik war der RhB nur das Beste gut genug: Auf der Vereina-Nordseite wurden 9451 m im mechanischen Vortrieb aufgeföhren. 23 Monate lang wirkte dort die Tunnelbohrmaschine (TBM) mit 210 m Länge und 700 t Gewicht. Die auf einem Betriebsgleis mitrollende Nachlaufinstallation umfasste die Arbeitsbereiche für Tübbingeinbau, Felsankerung, Vorabdichtung, Befördern und Anbringen des Spritzbetons, Schuttverlad und Ventilation. Mit Stempeln stemmte sich die



TBM seitlich an die Felswände. Dann drückte sie ihren mit 57 Rollenmeisseln bestückten Bohrkopf mit 30 t Schub an die Tunnelbrüst. Seiner Kraft konnte auch das härteste Gestein nicht widerstehen. Bei gutem Fortschritt in idealen Felsschichten konnte man auf diese Weise bis zu 6 m/Std. ausbrechen. Das anfallende Geröll wurde aufgesammelt, über Förderbänder ans Ende der Bohrmaschine gebracht und auf die Tunnelbahn verladen.

Von Sagliains aus arbeiteten sich die Tunnelbauer auf 7376 m im Sprengvortrieb in die Felsschichten: Im Einspurbereich wurden bei jeder der nahezu 2000 Sprengungen durchschnittlich 93 Bohrlöcher bis 4 m tief ins Gestein der Tunnelbrüst getrieben und anschliessend mit knapp 270 kg Sprengstoff gefüllt. Dabei kam erstmals eine 230 m lange Hängebühne zum Einsatz, die sämtliche Ausrüstungen für Entsorgung und Versorgung der Baustelle unter dem Gewölbe aufnahm. So blieb der Boden für den Sohlenausbau und Schienentransport frei.

Generalstabsmässiger Endausbau

Dem Einbau der Trasse in die fertiggestellte Tunnelröhre gingen vierjährige Vorbereitungen voraus, die dann schliesslich einen planmässigen Ablauf sicherstellten: Die Gleisbauarbeiten starteten am 11. Mai 1998 in

Sagliains. Von Montag bis Donnerstag trafen dort jeweils die Schienen und Schwellen ein. Die 60 m langen Schienenstücke kamen mit zwei täglichen Zügen (je 16 Schienen) vom Umschlagplatz im Churer Rheintal über die Albulastrecke ins Unterengadin. Eine andere RhB-Zugkomposition brachte jeweils 1200 Betonschwellen in den Vereinatunnel, die eine Spezialmaschine im 60-cm-Abstand ablegte. In sieben Schichten wurde damit ein 2100 m langer Gleisabschnitt hergerichtet. Am Freitag lieferte dann die Baustelle Sagliains mit Selbstentladewagen 1800 t Schotter, der am Samstag provisorisch gestopft wurde. Nach drei Wochen in diesem Arbeitsrhythmus erfolgte dann das letzte Krampen. Anschliessend widmeten sich die Akkordarbeiter der lückenlosen Verschweissung der insgesamt 900 Schienenstücke. Bis zum offiziellen Gleiszusammenschluss am 10. Dezember 1998 waren 42 000 Betonschwellen, 3000 Holzschwellen und 54 km Schienen verlegt worden. Anschliessend begann von Norden und Süden her die Erstellung des Oberbaues. Mit sechs unabhängigen Bauzügen wurden sämtliche Fahrleitungswerke in nur fünf Monaten montiert.

Insgesamt wurden 28 km Fahrdrabt an ca. 1000 Auslegern befestigt und 120 Gewichtsnachspannungen eingefügt. Zeitgleich lief die Installation der Hoch- und Niederspannungskabel, der Sicherungsanlagen und Kommunikationseinrichtungen.

Bild 6 (links): Das neuartige, futuristische RhB-Erscheinungsbild dokumentiert dieser Autoverladezug, der am 26. Februar 2000 in Sagliains durch das Südportal im Vereinatunnel verschwand. **Abb.: T. Keller**

Bild 7: An gleicher Stelle, aber aus anderer Perspektive, wurde ebenfalls im Februar 2000 der Zug Landquart–Scuol bei der Tunnelausfahrt aufgenommen. **Abb.: B. Hitz**



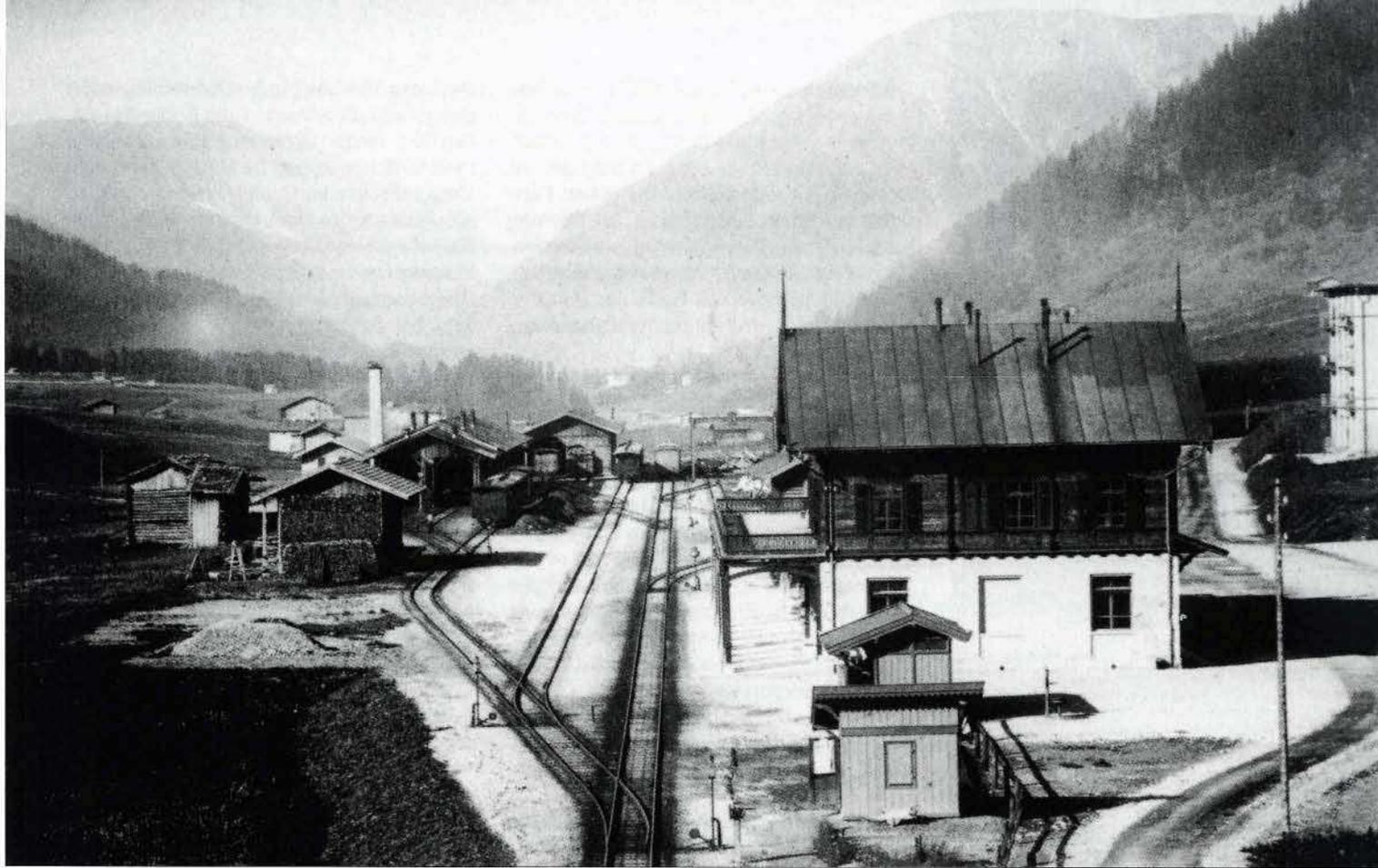
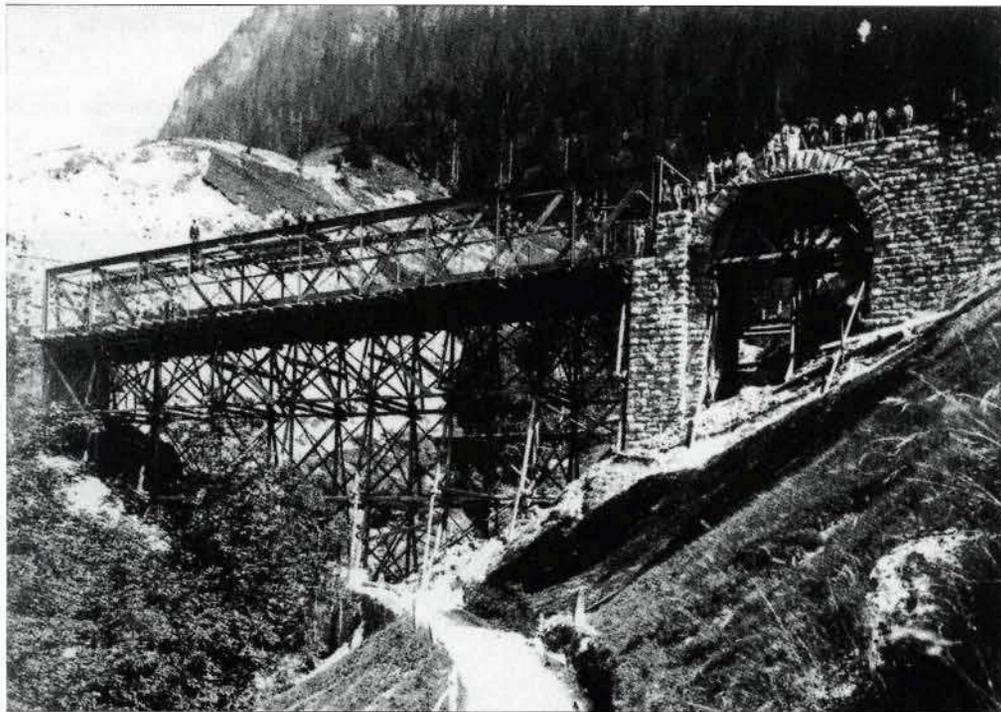


Bild 8: Vor der Streckenerweiterung nach Filisur herrschte im Bahnhof Davos Platz noch wenig Betrieb (Situation um 1900).
Abb.: Sammlung Pfeiffer



Baugeschichte

Der Kanton Graubünden erhielt 1858 in Chur und Landquart seinen ersten Schienenanschluss. Es waren Züge der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB), die eine Direktverbindung vom Bodensee her ermög-

