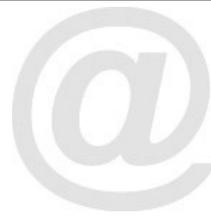


Datum: 26.09.2012

# THUNER TAGBLATT TT



Online-Ausgabe

Berner Oberland Medien AG  
3602 Thun  
033/ 225 15 55  
www.tt.bernerzeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 38.63  
Abo-Nr.: 1088846

## Verrückt! Khöga

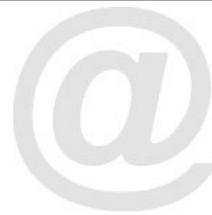
Von Thomas Widmer. Aktualisiert am 25.09.2012

Die Rhätische Bahn ist ein Spektakel, das sich dauernd frisch erfindet – eben öffnete in Bergün ein Bahnmuseum, bald wird der Albulatunnel neu gebaut. Eine Zugreise in fünf Stationen.



Scharlachrot: Eine Zugskomposition der Rhätischen Bahn durchfährt die Rheinschlucht bei Versam im Bündner Oberland.

Bild: Keystone



Online-Ausgabe

Berner Oberland Medien AG  
3602 Thun  
033/ 225 15 55  
www.tt.bernerzeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 38.63  
Abo-Nr.: 1088846



TA-Grafik str

(Bild: TA-Grafik str)

Unterwegs mit der RhB (Video: Youtube)

Artikel zum Thema

Teilen und kommentieren

Frühmorgentliche Bahnfahrt nach Chur. Dort quert der Reporter das Perron, steigt in den Zug nach St. Moritz, betritt das Schmalspur-Reich der Rhätischen Bahn. Er dämmt noch einmal weg.

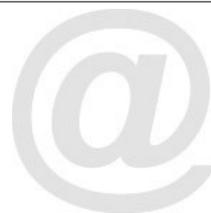
Als er erwacht, wähnt er, der Traum dauere an. Fantastische Bilder reihen sich aneinander. Zuerst der schnurgerade Hinterrhein und die Bröckelburgen des Domleschgs. Dann Tunnel, Galerien und tief unten die weisse Albula. Waagrechte, metallisch schimmernde, gepresste Felsschichten wie Knäckebrot aus Stein. Die Bögen des Landwasserviadukts, alterslose Erotik am Bau.

Es ist schwer, nicht hymnisch zu werden, wenn man mit der Bahn durch Graubünden fährt. Dabei soll dies eine nüchterne Erkundungstour werden. An fünf Schauplätzen will der Reporter Gegenwart und Zukunft der Rhätischen Bahn (RhB) ergründen.

Bahnmuseum Albula, Bergün

Der Reporter steigt in Bergün aus. Er erblickt ein langes Gebäude. Im einstigen Zeughaus ist das neue Bahnmuseum Albula untergebracht. Seit dem Sommer ist es offen und hat in den ersten zwei Monaten 10'000 Besucher angezogen. Vor dem Eingang steht die legendäre Krokodil-Lok. Man kann im Führerstand per Fahrsimulator Lokführer auf der Albualinie spielen. Das Eintrittsticket für das Museum ist kartoniert, braun, eckig, klein wie die Bahnbillette in der fernen Kindheit.

Im Haus riecht es nach frischem Holz. Schlaue Didaktiker haben die Historie sinnlich angerichtet. Der Reporter schaut sich das Foto Theophil von Sprechers an, eines verblassten Bündners, und drückt einen Knopf – Sprecher ist auferstanden und sagt: «Die Geschichte des rhätischen Freistaates ist nichts als die Geschichte seiner Pässe und



Online-Ausgabe

Berner Oberland Medien AG  
3602 Thurn  
033/ 225 15 55  
www.tt.bernerzeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Themen-Nr.: 38.63  
Abo-Nr.: 1088846

Verkehrslinien.»

In der Tat lebt Graubünden in besonderem Masse von und durch seine Transitwege. Als 1882 die Urner den Gotthardtunnel einweihen, erleiden die Bündner ein Trauma. Auf einen Schlag werden ihre Verkehrswege über die Alpen entwertet. Branchen brechen zusammen.

Die Albulastrecke und die Berninastrecke wollen zu Anfang des 20. Jahrhunderts die Bündner Grösse zurückerobern. Das Museum blendet zurück in den Aufbruch: In einem Raum erklingen Belle-Epoque-Klänge, alte Glühlampen flackern, eine Zug-Holzbank lädt zum Sitzen. Dennoch ist dieses Museum kein Retrohaus – und die RhB schaut mit ihm über ihr Netz hinaus. Filmprojektionen zeigen, wie Bahnfahrten heutzutage bei der nordindischen Kalka-Shimla Railway aussieht. Ein Mann schläft auf dem Gleis. Ein Ballonverkäufer schlendert übers Gelände. Affen lausen sich.

Der Viadukt von Wiesen

Gegen elf nimmt der Reporter den Zug hinab nach Filisur, steigt um und drückt vor Davos-Wiesen den Knopf: Halt auf Verlangen. Während der Zug schon abbremst, überquert er noch den Wiesner Viadukt, die höchste Brücke der RhB.

Der Reporter steigt aus, mustert den gelben Kantinenwagen der Gleisarbeiter auf einem Stumpengeleise. Dann spaziert er retour zum Viadukt. Der Fussgängersteg neben den Schienen besteht aus gelochten Leichtmetall-Querplatten. 88 Meter tiefer schäumt das Landwasser. Als behauene Tannen damals vor etwas mehr als 100 Jahren den Abgrund behelfsmässig überspannten, schritt der Gerüstbauer Richard Coray als Erster hinüber. Ein Geländer gab es nicht. Die Balken waren 20 Zentimeter breit. Coray trug seinen ältesten Buben im Arm.

Das Haus hinter der Station beherbergt eine Wirtschaft, die nur in der warmen Jahreshälfte geöffnet hat. Im Winter komme kaum einer hinab in die Schlucht, sagt Adi Oswald (52), Ledergilet, blaues Hemd, braunes Gesicht, Schnauz, Ohrring. Er ist in Davos aufgewachsen, arbeitet im Winter bei den Bergbahnen, meist der Strelabahn. Sein Haus, vormals eine alte Schreinerei, stand lange leer. Oswald konnte es kaufen, zog vor 15 Jahren ein. Nun wirtet er sommers mit seiner Freundin Fabienne. Die zwei halten selbst gemachte Gerstensuppe bereit.

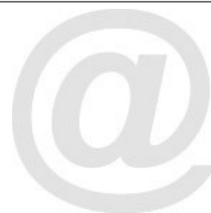
Bei Oswald kehren die Ferrophilien ein, Bahnfans, die dem Viadukt huldigen und jeden Pfeiler einzeln anhimmeln; die Rhätische Bahn ist gleichzeitig Alltagstransporteurin und Kultobjekt. Wanderer wiederum stärken sich bei Oswald, bevor sie durch die Zügenschlucht zur Station Davos-Monstein ziehen. Kommt ein Gewitter, verzichten sie besser. «Kürzlich gab es einen Riesensturm. Vom Gegenhang kam massiv Geröll hinab, das dauerte 20 Minuten», sagt Oswald. Der Reporter hat Mühe, sich zu konzentrieren. Unter dem Tisch klopft ihm etwas fordernd aufs Knie. Eine Hundepfote. Bordercollie Gina will, dass man ihren Tennisball für sie wirft.

Scuol und sein Vereinatunnel

Die Fahrt geht weiter nach Scuol. Am späten Nachmittag flaniert der Reporter über die Stradun, die Dorfstrasse, die für einen Ort von 2300 Einwohnern enorm viele Läden, Bars, Boutiquen aufweist. Da ist etwa die Metzgerei Hatecke mit ihrem Dreikant-Salsiz, der des Öffern in Gastrozeitschriften auftaucht.

Und was hat das mit der RhB zu tun? Ihr Vereinatunnel hält – mit dem Mineralbad Bogn Engiadina – den Kurort lebendig. Bis zur Eröffnung des Tunnels 1999 lag Scuol für die Leute im Schweizer Mittelland hinter dem Mond. Der Tunnel zwischen Klosters und dem Unterengadin änderte das. Nur noch 2 Stunden, 39 Minuten dauert heute die Reise ab Zürich. An guten Tagen fährt im Bahnhof Scuol der Zug ein, und Scharen von Leuten spazieren hinab ins Dorf. In Zahlen: In den fünf Jahren vor der Vereinatunnel-Eröffnung sank die Zahl der Übernachtungen in Scuol um 35'000. Im Jahr nach der Eröffnung aber zählte Scuol 53'000 Übernachtungen mehr als im Vorjahr. «Jetzt gehören wir endlich zur Schweiz», jubelte eine Hotelière.

«Ich kann mir ein Scuol ohne Tunnel nicht mehr vorstellen», sagt Jon Domenic Parolini (59). Der Gemeindepräsident



Online-Ausgabe

Berner Oberland Medien AG  
3602 Thurn  
033/ 225 15 55  
www.tt.bernerzeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Themen-Nr.: 38.63  
Abo-Nr.: 1088846

kommt gerade von der Jagd. Er ist Forstingenieur, studierte einst an der ETH Zürich. An den Wochenenden ging es im Auto heim nach Scuol. Doch im Winter war der Flüelapass bisweilen geschlossen. «Dann wurde das eine Riesenübung. Wir mussten über den Julier. War der auch zu, fuhren wir via Arlberg. Einmal blieben wir Freitagnacht in Pfunds im Tirol stecken, die Strassen waren blockiert. Und wir Studenten hatten kaum Geld.» Parolini ist Präsident der Bündner BDP-Sektion. «Habe ich in Chur Sitzung, nehme ich den Zug.»

Trin: Neue Brücke, neuer Pfad

Am nächsten Morgen Fahrt durch den Vereina nach Klosters und Landquart und über Chur Richtung Ilanz. Die Frauengruppe im Waggon parliert Rätoromanisch und springt ab und zu ins Bündnerdeutsche. Die Welt der RhB ist multikulturell und mehrsprachig: deutsch, romanisch, italienisch.

In Trin steigt der Reporter aus. Drei Gehminuten flussaufwärts führt eine elegante neue Fussgänger-Hängebrücke über den Vorderrhein. Sie ist gut 100 Meter lang und seit zwei Jahren in Gebrauch. Die Punt Ruinaulta ist benannt nach der Ruinaulta-Schlucht. Vor 10'000 Jahren brach am Flimserstein der Fels ab, es war der grösste prähistorische Bergsturz der Alpen. Gesteinsmassen verschütteten den Rhein, der sich ein neues Bett fräsen musste – so entstand die Ruinaulta, eine Sensation aus Kalkklippen und Felspfeilern. Von solchen Preziosen am Netz profitiert die Rhätische Bahn. Dass die Touristen an den Zugscheiben kleben, ist ihr garantiert.

Der Reporter spaziert zurück zur Station Trin und weiter zum Bahnhof Reichenau-Tamins. Das dauert anderthalb Stunden. Der Pfad führt den Schienen entlang, manchmal hört man einen nahenden Zug pfeifen. Manche Leute auf dem Weg halten Fotoapparate bereit. Zur Rechten strömt der Vorderrhein freudig dem Hinterrhein entgegen. An zwei Orten ist das Gelände so eng, dass der Wanderweg direkt neben dem Bahntrasse auf Holzlättli-Stegen über dem Steilhang und Fluss geführt wird. Dieser Weg, der vor vier Jahren realisiert wurde, ist ein Bahnschauvergnügen.

Chur, RhB-Hauptquartier

Am frühen Nachmittag gelangt der Reporter in Chur an. Auf der Bahnhofstrasse kommt er zu einem schmiedeeisernen Tor, dahinter eine Parkanlage, darin ein Sandstein-Gebäude im Heimatstil. Das Hauptquartier der Rhätischen Bahn.

«Wir haben eine unglaublich schöne Strecke», sagt Christian Florin, stellvertretender Direktor. «Ein Fünftel des RhB-Netzes sind Brücken, Tunneln, Galerien.» Doch der Segen ist auch ein Fluch. 30 Prozent des Netzes verlaufen auf über 1500 Metern, gut die Hälfte abseits von Strassen. Stehen Bauarbeiten an, muss man «aus der Linie bauen», Material, Arbeiter, Kräne auf Schienen heranschaffen. Das ist aufwendig und stört den Fahrbetrieb. Die Normalität der RhB ist abnormal. Allein die 600 Brücken. Alle fünf Jahre wird ihr Zustand untersucht. Es gibt fünf Kategorien, eins gleich «neuwertig», fünf gleich «alarmierend». Zehn bis zwölf Brücken werden pro Jahr instand gesetzt.

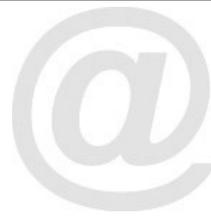
Zwei Grossprojekte beschäftigen Florin derzeit. Zum einen soll der Fahrgast ab 2014 von Chur im Halbstundentakt nach St. Moritz gelangen, im Wechsel via Albula und via Prättigau/Vereinatunnel. Dazu werden zwei Abschnitte im Prättigau auf Doppelspur umgerüstet.

Spektakulär ist das andere Projekt, das 260 bis 280 Millionen Franken kostet: der neue Albula-Tunnel. Die Pläne gehen im November zum Bundesamt für Verkehr. Das Genehmigungsverfahren dürfte ein bis anderthalb Jahre dauern. Der Baubeginn ist für 2014, die Inbetriebnahme für 2020 vorgesehen. Gestern stimmte der Nationalrat einer Finanzierungsvorlage zur Schweizer Eisenbahn-Infrastruktur zu. Enthalten sind knapp 100 Millionen Franken für den Albula-Tunnel – die erste Geldportion. Der Bund übernimmt 85 Prozent der Gesamtkosten, Graubünden 15.

Ist der neue Einspurtunnel gebaut, wird der parallel laufende, baufällige alte zum Service- und Rettungstunnel. 30-Meter-Querröhren werden beide verbinden. Imposant, denkt der Reporter einmal mehr. Im Zug nach Hause fällt ihm dann das Plakat ein, das er am Vortag am Museum in Bergün gesehen hat. Es feiert die Erbauer der Albula-Bernina-Strecke unter einem Slogan, der nach wie vor zu den Leuten der Rhätischen Bahn passt: «Verruckti Khöga.»

Datum: 26.09.2012

# THUNER TAGBLATT TT



Online-Ausgabe

Berner Oberland Medien AG  
3602 Thun  
033/ 225 15 55  
www.tt.bernerzeitung.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

[Online lesen](#)

Themen-Nr.: 38.63  
Abo-Nr.: 1088846

(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 25.09.2012, 10:34 Uhr