

Am 12. Dezember 1914 fuhr der offizielle Zug von Chur nach Arosa

2014 feiert die Rhätische Bahn das 100-Jahr-Jubiläum der Bahnlinie von Chur nach Arosa. Auf der Anfang des 20. Jahrhunderts innerhalb von nur zwei Jahren erbauten Strecke reisen Einheimische und Touristen in knapp einer Stunde in den bekannten Kurort auf 1739 Meter über Meer.

Nach der Abfahrt am Bahnhofplatz durchquert die Arosabahn wie eine Strassenbahn das Stadtgebiet. Nach der diagonalen Querung des Kreisels an der Engadinstrasse erreicht die Bahn die Plessur. Es folgt die Haltestelle Chur Stadt nahe der Altstadt. Bei Sassal wird die Stadtgrenze passiert, ab dort schlängelt sich die Bahn als Gebirgsbahn das Schanfigg hinauf. Unterwegs werden die fünf Zwischenbahnhöfe Lünen-Castiel, St. Peter-Molinis, Peist, Langwies und Litzirüti bedient, bevor sie nach einer Stunde, 1155 Höhenmetern und 25,681 Kilometern Arosa erreicht. Die Strecke ist reich an Kunstbauten, sie zählt 52 Brücken, 19 Tunnel und 12 Galerien. In Langwies fällt der Blick auf das grösste Bauwerk der Linie, den 284 Meter langen und 62 Meter hohen Langwieserviadukt, zur Zeit seiner Erstellung das bedeutendste Eisenbetonbauwerk der Schweiz und heute noch eine imposante Erscheinung. Der längste Tunnel ist der 399 Meter lange Lüener



Bitte einsteigen! Die Arosabahn ist abfahrbereit.

Rüfe. Auf dem letzten Abschnitt führt die Bahn durch Tannen- und Lärchenwälder, unterquert das Dorf in einem Tunnel und endet am Bahnhof Arosa an der nördlichen Seite des Obersees.

Von der Utopie zur Realität

Das Ziel des Bündner Eisenbahngesetzes von 1897, «die Erschliessung des Kantons für den allgemeinen Verkehr und die Verbindung der Haupttalschaften unter sich» sowie der steigende Bekanntheitsgrad von Arosa als Luftkurort waren Anfang des 20. Jahrhunderts die treibenden Kräfte für den Bau der Bahnlinie Chur–Arosa. Der zunehmende Personenverkehr konnte mit Postkutschen kaum noch bewältigt werden. Eine schnellere Verbindung sollte das Schanfigg erschliessen und den touristischen Aufschwung von Arosa unterstützen. Als Erster reichte der einheimische Kurarzt Carl Rüedi ein Konzessionsgesuch zum Bau einer entsprechenden Eisenbahnstrecke ein. Doch seine Idee schien nach einer ersten Aus-

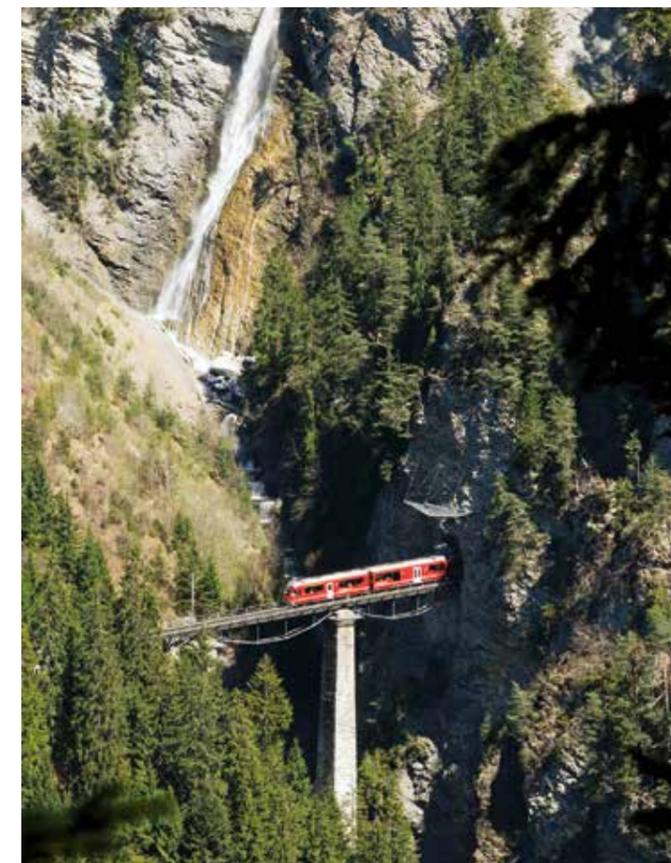
sprache im Hotel Drei Könige noch utopisch: Es sei ein sehr fröhlicher Abend gewesen, «von dem ausser dem Initianten jeder Teilnehmer in dem sicheren Gefühl nach Hause ging, dass solche Luftschlösser niemals gebaut werden können».

Nach dem unerwarteten Tod Rüedis im Juni 1901 wurden seine Pläne auf Eis gelegt. In den folgenden Jahren wurden zahlreiche weitere Projekte eingereicht. Geprüft wurde unter anderem auch die Churwaldnerlinie von Chur via Passugg, Malix und Parpan nach Arosa und einer möglichen Anbindung der Lenzerheide. Das Rennen machte schliesslich der Vorschlag des Churer Ingenieurs Robert Wildberger. Nach einer Bereinigungskonferenz im Dezember 1909 sprach sich der Churer Stadtrat

für sein Projekt aus. Noch bevor die Finanzierung des Vorhabens sichergestellt war, wurde am 15. Juli 1911 im Hotel Steinbock in Chur die Gesellschaft Chur-Arosa-Bahn mit einem Aktienkapital von 7,6 Millionen Franken gegründet. Interessanterweise nahm die RhB, die sich zu diesem Zeitpunkt auf die Weiterführung ihrer bestehenden Strecken fokussierte, am Projekt nicht teil.

Nur zwei Jahre Bauzeit

Die Aktionäre und Verwaltungsbehörden drängten auf eine rasche Projektierung und Bauausführung. Der beauftragte Oberingenieur Gustav Bener bereinigte zusammen mit Wildberger die noch offenen Fragen und legte am 4. März 1912 der Bündner Regierung die Baupläne zur Genehmigung vor. Am 1. August 1912 begannen die Bauarbeiten unter der Leitung von Bener und seinem Stellvertreter Hans Studer, dem Erbauer des Wiesener Viadukts. Insgesamt standen 1000 Arbeiter im Einsatz. Das fast ausschliesslich aus Bündner Schiefer bestehende Tal mit weichem und brüchigem Gestein bot für die Erstellung der Bahnlinie keine optimale Basis. Obwohl man sich dieser Ausgangslage bewusst war, führten die Bauarbeiten zu unerwartet grossen Schwierigkeiten. Kaum erstellte Stützmauern und Tunnelgewölbe verformten sich und stürzten unter dem Druck der Hangbewegung teilweise ein. Immer wieder musste das Gelände stabilisiert und entwässert werden. Den schwierigen Bedingungen zum Trotz gelang es, die Strecke innerhalb von nur zwei Jahren fertigzustellen. Die Baukosten beliefen sich auf 8,6 Millionen Franken. Am 12. Dezember 1914 erfolgte die offizielle Eröffnung. Aufgrund des aufflammenden Ersten Weltkriegs und der noch zahlreichen, nicht abge-



Spektakuläre Landschaft: Die Arosalinie bahnt sich ihren Weg durch das Schanfigg nach Arosa.

schlossenen Arbeiten wurde auf eine grosse Einweihungsfeier verzichtet, wie man in einem Protokoll nachlesen kann, «denn es ist immer noch vorsichtiger, niemand einzuladen, als die ganze Festversammlung stecken lassen zu müssen».

Fusion mit der RhB

Die neue Bahnlinie verkürzte die Reisezeit von fünf Stunden Fahrzeit mit der Postkutsche auf 80 Minuten Bahnfahrt. Gleichzeitig ermöglichte sie den Reisenden einen eindrücklichen Blick auf die Plessurschlucht mit ihren zerklüfteten Seitenschluchten. Für Arosa bedeutete der Bahnanschluss den Eintritt in ein neues Tourismuszeitalter. Der Einfluss zeigte sich jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg. Die Bevölkerung von Arosa verdoppelte sich innerhalb von 20 Jahren, und neben grossen Hotels und Sanatorien entstanden Geschäftshäuser, Spazierwege, Eisplätze und Skilifte – das Dorf entwickelte

sich zum drittgrössten Kurort des Kantons.

Trotz dieser Entwicklung geriet die Chur–Arosa-Bahn in der Dreissigerjahren in finanzielle Schwierigkeiten, die sie alleine nicht bewältigen konnte. Als Folge kam es am 1. Januar 1942 zur Fusion der Chur-Arosa-Bahn mit der RhB. Neben den stetig notwendigen Instandhaltungsarbeiten an den Kunstbauten der Strecke prägten die Zunahme des Strassenverkehrs in Chur und der Wechsel des Stromsystems die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die 1988 durch einen Volksentscheid beschlossene Verlegung der Bahnlinie durch die Stadt Chur in einen Tunnel wurde aufgrund von Finanzierungsproblemen nie in die Tat umgesetzt. Ganz im Gegensatz zur Umstellung des Stromsystems von Gleichstrom auf Wechselstrom im Jahr 1997 und der damit einhergehenden Anpassung an das Stammmnetz der RhB.

Jubiläumsfeier im Dezember

Im Hinblick auf das Jubiläum der Arosalinie ist die RhB dabei, die Zwischenbahnhöfe optisch aufzufrischen und den Bahnhof Arosa zu modernisieren. Der Umbau des Bahnhofs Arosa erfolgt in Kooperation mit dem Kanton Graubünden, der Gemeinde Arosa sowie der Arosa Bergbahnen AG. Das Aussenperron und die Bergbahnen werden mit einer Überführung erschlossen. Die Gleisanlage wird angepasst und alle bahntechnischen Anlagen werden erneuert. Am Jubiläumswochenende vom 13. und 14. Dezember wird der neue Bahnhof in Arosa in Betrieb genommen. Die Besucher dürfen sich auf ein festliches Wochenende mit zahlreichen Überraschungen freuen.

Quellen: Rhätische Bahn, Wikipedia

KENNZAHLEN

- 19.12.1909** Gründung Aktionskomitee Chur-Arosa-Bahn
- 15.07.1911** Gründung Aktiengesellschaft Chur-Arosa-Bahn
- 01.08.1912** Baubeginn
- 17.10.1914** Erste Fahrt des Verwaltungsrates nach Arosa mit Dampf
- 19.11.1914** Erstmals fliesst Strom durch die Fahrleitungen
- 21.11.1914** Erste Fahrt mit elektrisch betriebenen Zug nach Arosa
- 12.12.1914** Eröffnungsfeierlichkeiten Chur–Arosa und fahrplanmässige Inbetriebnahme

- Streckenlänge:** 25 681 Meter
- Anzahl Tunnel:** 19
- Längster Tunnel:** Lüener Rüfe Tunnel, 399 Meter
- Anzahl Brücken:** 52
- Längste Brücke:** Langwieserviadukt, 284 Meter
- Gesamtlänge aller Brücken:** 1970 Meter
- Anzahl Galerien:** 12
- Längste Galerie:** Sassal III, 147 Meter
- Gesamtlänge aller Galerien:** 480 Meter



Stadtbummel auf Schienen: Die Arosabahn fährt am Obertor vorbei.