



2. Halbjahresbericht FdS 2001

Wanderung vom 17. Juni 2001

mm/Bei herrlichem Wetter fand die Wanderung Arosa – Tschierschen über die Ochsenalp statt. Zum ersten Mal in der Vereinsgeschichte stand ein Ausflug mit der Arosa-Bahn auf dem Programm. Die gerade etwas mehr als ein Dutzend Teilnehmer wurden aber wegen dem Streckenunterbruch in zwei klassische Schweizer Busse, je ein NAW- und ein SAURER-Postauto, gepfercht; von einer Reservation leider keine Spur. An diesem Sonntag hatte es Ausflügler wie Sand am Meer. Ab Molinis fanden die Schmalspurbähnler im ABt 1752 Platz. Bei bestem Sonnenschein führte die Wanderung vorbei an der blühenden Alpenflora, weidendem Vieh, bräunlichen Schneefeldern, wilden Bächen, aber auch die herrlichen Ausblicke auf die Bahnlinie blieben nicht verborgen, obwohl auf weiten Streckenteile keine Züge zu sehen waren. Nach dem verdienten Dessert in Tschierschen führte das Postauto die Wandervögel nach Chur zurück. Die Arosa-Strecke wurde am 17. November eröffnet. Die Bauarbeiten für eine provisorische Galerie beim Rutschhang im Bereich des Steinbodentunnels zwischen Untersax und Lünen-Castiel sind soweit abgeschlossen. Dieser lange Streckenunterbruch seit dem 16. Juli kommt die Rhätischen Bahn auf etwa 4 Mio. Franken zu stehen, davon müssen etwa 3 Mio. Franken für bauliche Massnahmen ausgegeben werden. Gut 1 Mio. Franken müssen für Bahnersatzleistungen aufgewendet werden.

Reise mit der DFB

Am 18. August war es wieder einmal soweit: Die Freunde der Schmalspurbahnen unterstützten mit einem Besuch auf der DFB das ehrgeizige Projekt, bis zum Sommer 2006 die komplette Furka-Bergstrecke erneut dem Betrieb zu übergeben. An diesem wunderschönen Sonntag führte uns der Regionalzug durch den Bündner "Grand Canyon", vorbei an der ersten Stadt am Rhein und nicht zuletzt am Gründungsort des Grauen Bundes nach Disentis. Umgestiegen in die FO führte der Pendelzug die Schar über die Kantonsgrenze nach Andermatt, durchs Hospental bis nach Realp. Im offenen Aussichtswagen zog uns die DFB-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 aus dem Jahre 1913. Die Fahrt führte vorbei an den bereits verblühten Alpenrosen, den Schneefeldern, dem Rhonegletscher bis zur vorläufigen Endstation Gletsch. Nach dem kurzen Besuch im Souvenir-Shop ging es auch bereits mit dem PubliCar zur Mittagspause nach Oberwald. Anschliessend führte der Weg durch den 1982 eröffneten Furka-Basistunnel nach Disentis und Chur zurück. Es war ein wunderschöner Tag, strahlendes Wetter, herrliche Bergsicht und nicht zuletzt führte die Reise auch auf der FO-Strecke in RhB-Rollmaterial vom Umbau-Berninawagen bis hin zum EW II.



Woher kommt der Strom der RhB

05:45 Uhr, der Vorortspendel aus den siebziger Jahren wird in Thusis für den Dienst bereitgestellt. Der Lokomotivführer steigt in den Führerstand des Be 4/4 511 ein, das Licht geht an, der Hauptschalter ertönt, die Scheinwerfer erstrahlen, der Pantograph schnell knisternd an die Fahrleitung, das Ausfahrtsignal wechselt auf grün, 05:58 Uhr der Regionalzug 818 setzt sich für die Fahrt nach Chur in Bewegung. Ganz normal erscheint das für uns, doch von wo kommt der Strom?

Am 8. September konnten rund 30 Mitglieder die Faszination der Stromproduktion aus Wasserkraft live erleben. Das von Postauto Thusis gecharterte zehnjährige NAW-Postauto P 24441 führte uns ins Reich der Stromwelt der Kraftwerke Hinterrhein AG, welche im letzten Geschäftsjahr eine Stromproduktion von insgesamt 2'233 GWh (2'233'000'000 kWh) erreichte, darin enthalten sind 30 GWh Bahnstrom für die RhB. Die durch etliche Stollen und Druckleitungen miteinander verbundenen Produktionsanlagen, welche den Teilnehmern auf interessante Weise durch Zentralenchef Albin Kölbener erklärt wurden, entstanden in den Jahren 1956 – 1963 und nutzen mehrmals die Wasserkräfte zwischen 1931 m ü. M. und 667 m ü. M.

Die Exkursion führte am Vormittag an das Kernstück der KHR, dem 197 Mio. m³ fassenden Stausee Valle di Lei. Während dem Durchgang im Innern der 143 m hohen Bogenstaumauer wurde zugleich die Kondition der Mitglieder getestet. Nach einer Höhendifferenz von etwa 70 Meter hat mit Sicherheit jeder gemerkt, über welche Kondition ein Staumauerwächter verfügt. Übrigens gelang diese unter italienischer Obacht gebaute Mauer erst nach einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien auf Schweizer Boden. Die Kraft des gestauten Wassers wird dank der Bogenkonstruktion auf die Talflanken übertragen. Nach dem feinen 4-Gang-Menu im Restaurant Walserstuba in Cröt führte das Postauto die Gruppe in die Kavernenzentrale Ferrera. Vorbei am Ausgleichsbecken, welches den Wasserhaushalt zwischen den Stauseen Valle di Lei und Sufers durch umpumpen regelt. Die Kaverne Ferrera befindet sich in trockenem Fels, die eigentliche Zentrale ist klimatisiert und durchgehend bedient. Drei Turbinen verarbeiten das Wasser des Stausees Valle di Lei. Die nächste Zwischenstation, die Zentrale Bärenburg, wurde durch die Roflascchlucht erreicht. Hier stehen für die Stromproduktion vier Turbinen zur Verfügung. Das turbinierete Wasser gelangt in das dem Maschinenhaus, der Staumauer und an die 220-kV-Schaltanlage integrierte Ausgleichsbecken. Weiter durch die Viamala, vorbei am alten Kraftwerk Thusis, welches das Restwasser nutzt, erreichten die Teilnehmer die Zentrale Sils. Durch zwei Pelton-Turbinen (Wasserfluss je 2m³/s) wird der RhB-Strom erzeugt. Sie wird ausserdem ausschliesslich durch ein 66 kV Trafo betrieben. Wenn Lastspitzen entstehen, muss sogar bei den SBB Strom im Ausgleich eingekauft werden, in der Nacht hingegen kann die RhB mit nur gerade einer Maschine versorgt werden. Aber in Sils stehen auch vier Francinturbinen, bei einer installierten Leistung von 240 MW für die übrige Stromproduktion bereit. Der erklärte Rundgang im Kommandoraum der Zentrale Sils, der knisternden 220-kV- und 380-kV-Sammelschienen der grossen Schaltanlage und an der Nabelschnur der RhB-Fahrleitungseinspeisung rundeten das Programm ab.

Während der Fahrt zu den einzelnen Kernpunkten der Stromproduktion erzählte uns Albin Kölbener die Entstehungsgeschichte und Anekdoten über die KHR. Nach dem ertönen des Dreiklanghorns des Postautos ging ein interessanter Tag zu Ende. Die FdS-Reiseleitung bedankt sich recht herzlich bei Albin Kölbener, Zentralenchef in Sils, für diesen tollen Tag. Unter www.khr.ch erfahren Interessierte Wissenswertes über die Stromproduktion.



Im Panoramawagen über die höchste Alpenbahn

Auch auf dem letzten Vereinsausflug in diesem Jahr zeigte sich die Sonne wieder einmal von ihrer besten Seite. Die 28 Teilnehmer genossen die herrliche Fahrt und konnten durch die grossen Fenster, ohne störenden Konstruktionsteile, die schöne Bündner Bergwelt bewundern. Die Reise begann in Chur führte durchs fruchtige Domleschg, vorbei am Marktfleck Thusis, der Schynschlucht, dem berühmten Landwasserviadukt, dem Filmort Bergün alias Madrunn, weiter durch den Albulatunnel ins Engadin zu den bereits herbstlichen Lerchen, hinauf auf die Ospizio Bernina und hinab durchs Puschlav in die Veltliner Metropole Tirano.

Die 10 Panoramawagen, sieben Zweitklass- und drei Erstklasswagen, wurden im Jahre 2000 von der Firma Stadler Altenrhein AG an die RhB geliefert. In der Sommersaison wird der Bernina-Express ausschliesslich als sechsteiliger Zug geführt. Im Winter können die Panoramawagen neben dem drei- bis vierteiligen Flügelzug auch in Schnellzügen beobachtet werden. Gegenüber den etwa 20-jährigen EW III brechen sie die Massstäbe in Sachen Komfort; grosse Panoramafenster, bestechendes Innendesign, Klimaanlage und geschlossenes Toilettensystem. Für den Laufkomfort auf der Bernina-Express-Linie Chur – Tirano sorgen die bereits in den EW IV verwendeten PA90 Drehgestelle von SIG. Nach dem Mittagessen, für einige war es in Anbetracht der Quantität eher ein Mittagslunch, führte uns die Reise schon bald wieder zurück nach Chur.

Verantwortlich für den Inhalt: Michael Marugg, Thusis

