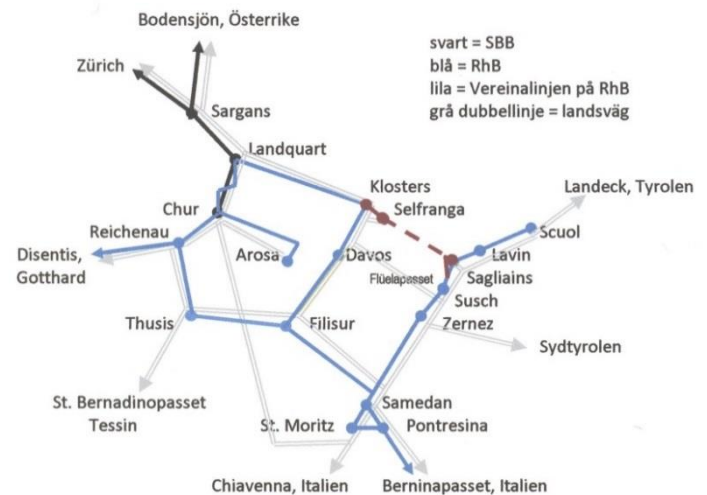


# Landquart-Davos-banan på Rhätische Bahn i Schweiz

**Järnvägslinjen Landquart – Davos är den först byggda delen av det 384 km långa järnvägsnätet Rhätische Bahn i sydöstra Schweiz. En skiss över detta järnvägsnät finns till höger.**

**RhB är smalspårig med 1000 mm spårvidd och i sin helhet elektrifierad. Hela nätet utom Bernina-banan har 11 kV växelström 16 2/3 Hz**



## Bakgrund

Kanton Graubünden i Schweiz är sedan århundraden ett transitland. Fram till 1882 var vägarna och stigarna över alppassen i Graubünden de viktigaste förbindelslänkarna genom Schweiz för trafiken Italien – Tyskland. Järnvägen var 1800-talets stora uppfinning och skulle också användas för trafiken över Alpena. I det århundradets andra hälft fanns det planer att bygga en av transitjärnvägarna över Alpena via Graubünden, men projektet Gotthardbanan segrade och lämnade efter invigningen 1882 Graubünden med de besvärliga långsamma alpvägarna vid sidan om. Transittrafiken försvann därför “över natt”, och som en följd därav tappade många innevånare i Graubünden sitt arbete, och måste utvandra. Men det fanns ändå en vilja att revanchera sig med ett eget järnvägsbygge över Alpena. Detta bygge blev med tiden järnvägsnätet Rhätische Bahn, som byggdes på bara 25 år i bitvis svår bergsterräng. Som första bandel kom Landquart – Davos till på privat initiativ, vilket beskrivs här.

Tills för ca. 150 år sedan var Davos bara en av många bondbyar uppe i bergen i kanton Graubünden i Schweiz. Vid denna tid upptäckte läkaren Spengler att klimatet uppe på 1 600 m.ö.h. var mycket hälsosamt, framförallt mot tuberkulos. Den holländske bankdirektören Holsboer åkte upp till Davos 1867 med sin tuberkulossjuka fru. För denna resa åkte de på normalspår till stationen Landquart (öppnad 1858) (se skissen ovan) och därifrån med postdilgens 7 timmar upp i bergen till Davos, på bitvis dåliga vägar. Tyvärr dog Holsboers fru efter fem månader men mannen stannade kvar och bosatte sig i Davos. För att göra Davos till en riktig kur-, kultur- och sportort insåg han att det måste gå enklare att resa upp till Davos. Han lyckades övertala folk i Graubünden till ett järnvägsbygge. För att minska kostnaderna fick man byarna längs sträckningen att skänka till bygget, och det inte bara mark. För att ytterligare hålla nere kostnaderna i den bergiga terrängen valdes smalspår, 1000 mm, som bl.a. tillät tvärare kurvor än normalspår.



Godståg vid Malans

## Bygget och första trafiken

Bygget sattes igång i mars 1888 och trafiken till Klosters började redan 9. oktober 1889. Sista biten upp till Davos öppnades året efter den 21. juli. Till den första trafiken till Klosters användes små ånglok 1'C med 2-axliga personvagnar. Efter att också bandelen till Davos blivit färdig ökade trafiken så starkt att fler vagnar måste kopplas till, vilket krävde ett andra lok. Redan 1891 ersattes de små ångloken i persontågen av ledade lok typ Mallet med 2x2 kopplade axlar, med och utan löpaxel. En ytterliggare förbättring av dragkraften var de starka tenderloken G 4/5, axelföljd 1'D+2, som användes från 1904 fram till elektrifieringen 1921. Efter elektrifieringen med enfas växelström 11 kV 16 2/3 Hz såldes flera av dessa starka ånglok till bl.a. Thailand. Istället sattes "krokodiler" C'C' (800kW) in, vilka är en mindre smalspårsvariant av SBB:s berömda Gotthard-krokodiler.



*Krokodilmöte i Jenaz 1985: blandade tåg*

## Nuvarande linje

Linjen börjar i järnvägsknuten Landquart 523 m.ö.h. och leder de första kilometrarna till vinorten Malans och vidare mot en djup och smal klyfta "Chlus" som utgör gränsen mellan den nästan sydländska "Bündner Rheintal" och det något kyligare Prättigau. Banan byggdes genom klyftan intill vägen och floden Landquart, för att 1963 istället läggas i tunnel bredvid klyftan. Första mötesstationen efter klyftan är Grusch och efter denna är banan numera dubbelspårig till Schiers. Detta dubbelspår byggdes 2002-2004 för att möjliggöra smidigare möten mellan interregiotågen, som körs parvis efter varandra varje timme i båda riktningarna. Schiers är huvudort i denna del av den långa dalen Prättigau, med ett världsmonument en bit utanför samhället: Salginatobelbrücke, som byggdes 1930 som en lätt betongbro över en djup klyfta. Bygget av denna vägbro var revolutionärt då. Efter Schiers fortsätter dubbelspåret (denna del invigd 2008) en bit till innan banan dyker in i en tunnel igen där dalen blir smalare. Efter tunneln vidgar sig dalen återigen vid samhället Jenaz.



*Malans*

Alla samhällena i Prättigau ligger dock inte nere i dalen, utan flera finns uppe på bergsidorna, dit bara smala krokiga branta landsvägar leder. Efter det bredare dalavsnittet, kallat Mittelprättigau, blir dalen åter smalare och järnvägen vindlar sig mellan vägen och vattendraget Landquart genom en smal krokig dalgång. Ovanför väg och järnväg finns skyddsnet uppsatta för att fånga upp nedfallande stenar. Dessa skyddsnet är nyutvecklade i en speciell försöksanläggning och har visat sig mycket framgångsrika, när det gäller att skydda väg och järnväg. Efter detta trånga avsnitt vidgar sig dalen åter, vi är nu i Hinter(bakre)prättigau med första orten Küblis.

Efter stationen i Küblis har loken alltid fått visa vad de går för: banan stiger kraftigt i 43 ‰ lutning längs den branta dalsidan upp till Klosters Platz, lutningen är endast avbruten av tre mötesstationer på vägen: Saas, Serneus och Klosters Dorf. RhB organiserar flera gånger om året extratåg efter ånglok på denna sträckning och det är en fröjd att se och höra hur loket arbetar i den starka stigningen. Strax före Klosters kan man vid sidan om järnvägen se en ny landsvägsbro från 2005, Sunnibergbrücke, som rönt mycket uppmärksamhet och fått besökare från hela världen. Den höga bron tvärs över dalen är en mycket smäcker snedkabelbro som anses väl smälta in i landskapet



*Tunneln vid Saas*

*Vid Klosters Platz,  
i förgrunden tåg  
mot Landquart.  
Just här är banan  
numera  
dubbelspårig.*

*Längst till höger i  
bakgrunden  
skymtar det röda  
mötande tåget.*

*Tvärs över dalen  
i bildens mitt  
Sunnibergbrücke*



Klosters var från början en säckstation, där tågen fick vändas för att fortsätta upp till Davos över en första järnvägsbro som finns kvar som gångväg. 1930 byggdes stationen om till genomgångsstation med en nybyggd bro över vattendraget Landquart och vidare in i en 90°-tunnel och västerut uppför bergssidan i 45 ‰ lutning. Bron fick senare ersättas av en tredje bro med förgrening till Vereinalinjen, se en kommande artikel. Linjen upp mot Davos byter riktning än en gång i en 180°-kurva med tunnel och fortsätter till mötesstationen Cavadürli mitt i skogen. Efter denna fortsätter linjen i samma branta 45 ‰-stigning via mötesstationen Laret upp till kulminationspunkten på 1625 m.ö.h. med mötesstationen Wolfgang. Vi har nu lämnat Prättigau bakom oss och kommit in i den breda Landwasserdalen med Davos som största ort. Linjen sänker sig ner mot Davos Dorf och slutstationen Davos Platz, 1540 m.ö.h. Hela sträckan Landquart – Davos är 50 km och klaras på 68 min. Genomsnittshastigheten är bara 44 km/h p.g.a. de tvåa kurvorna

och branta stigningarna. Davos har, som de flesta säkert vet, utvecklats till en stor turistort för vinter- och sommarsport, men även med vetenskapliga och medicinska institut. Av de en gång många klinikerna finns fortfarande två kvar, men sedan länge inte mer för TBC-sjuka. Järnvägslinjen fortsätter från Davos vidare till Filisur på Albulabanen, men det är en annan historia.

### Fordon och nuvarande trafik

På linjen körs interregiotåg, lokaltåg, godståg och skidtåg. Styv tidtabell används med direkta anslutningar i Landquart till och från Zürich och Bodensjöområdet. Interregiotågen körs parvis varje timme, det ena Landquart – Klosters – Davos och det andra Landquart – Klosters – Scuol och dessutom finns det varannan timme direkta tåg Landquart – Klosters – St. Moritz. Som dragkraft till dessa tåg används tyristorloken Ge 4/4 II, de nyare omformarloken Ge 4/4 III och de nya tredelade Allegra-motorvagnstågen. I lokaltågen Landquart – Schiers körs de 40 år gamla tyristor-motorvagnstågen och de nya fyrdelade Allegra-motorvagnstågen. För godstrafiken används oftast de sexaxliga Ge 6/6 II i separata godståg som oftast är mycket korta, bara några vagnar, se bilden på sidan 1. En mindre del av godstrafiken utförs dock med interregiotåg som medför en eller två godsvagnar. Skidtågen Küblis – Klosters – Davos kan ha mycket varierande sammansättning och körs bara under vintersportsäsongen. Det körs också några gånger per år ångtåg med nostalgiska vagnar och dessutom ordnas ibland specialtåg, ofta privat organiserade. De nostalgiska fordonen förvaltas av ideella föreningar, med paraplyorganisationen Historic RhB.

### Utbyggnader

För de närmaste åren planeras ytterligare interregiontåg Landquart – Klosters, som skall kopplas isär i Klosters, där en den ena delen går till Davos och den andra delen via Vereinatunneln till St. Moritz. Tågen har anslutning från nya IC- och ICE-tåg i Landquart. För att möjliggöra detta har det byggts en ny mötesstation mellan Küblis och Saas och mötespåret i Küblis håller på att förlängas. Dessutom står ett dubbelspår Klosters Dorf – Klosters Platz färdigt och ett dubbelspårsavsnitt planeras Landquart-Malans. Ett projekt, förmodligen långt in i framtiden, är en direkt tunnel, Wolfgangtunnel, Klosters – Davos, för att förkorta restiden kraftigt.

Fler artiklar om Rhätische Bahn kommer att publiceras på denna hemsida.

### Referenser

<https://www.rhb.ch/en/home>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Rhaetian\\_Railway](https://en.wikipedia.org/wiki/Rhaetian_Railway)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Landquart%E2%80%93Davos\\_Platz](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Landquart%E2%80%93Davos_Platz)

I. Camartin, P. Pfeiffer, Aus den Anfängen der Rhätischen Bahn, 1999, AS Verlag & Buchkonzept, Zürich, ISBN 3-905111-36-5

B. Studer, Rhätische Bahn - Eisenbahnerlebnis in Graubünden, 2002, Verlag Dietschi AG, Olten und Waldenburg, ISBN 3-905404-23-0

Birger Tiberg (Artikeln är byggd på en tidigare, först publicerad i Klart Spår 3/2013)

*Birger Tiberg är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben. Sedan 1980 är han bosatt i Schweiz. Efter sin pensionering engagerar han sig aktivt i svensk järnvägspolitik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken skulle kunna återupptas på ett urval nedlagda banlinjer.*