Die neuen Linien der Rhätischen Bahn

Autor(en): **Hasselbrink, F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündnerisches Haushaltungs- und Familienbuch**

Band (Jahr): **- (1913)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-550221

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schuls mit Vulpera, Tarasp und Piz Pisoc — Phot. Wehrli A.-G., Kilchberg.

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn.

Von F. HASSELBRINK, Chur.

Die Photographie des Einsegnungsaktes der Linie Ilanz-Disentis stammt aus dem Atelier CARL LANG in CHUR.

I. Bevers-Schuls-Tarasp.

Am 1. Juli 1913 soll die seit Ende 1908 im Bau befindliche, von Bevers, der ersten Station der Albulabahn im Engadin, nach dem weltbekannten Badeorte Schuls-Tarasp im Unterengadin führende Linie dem Betrieb übergeben werden.

Diese neue Linie, deren Länge rund 50 km beträgt, bietet in mannigfacher Beziehung großes Interesse. Abgesehen davon, daß sie für das Unterengadin und seine Kurorte eine wichtige Verkehrsverbesserung darstellt, kommt ihr eine besondere Bedeutung dadurch zu, daß einerseits von Schuls-Tarasp aus eine Anschlußlinie nach Landeck an der Arlbergbahn projektiert ist, anderseits von Zernez aus eine solche, die sogenannte Ofenbergbahn, nach Mals, dem Endpunkte der Linie Meran-Mals; durch den Bau der Ofenbergbahn soll eine Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Engadin und der Brennerbahn hergestellt werden. Die Ausführung eines dritten Projektes, der Bergellerbahn St. Moritz-Maloja-Chiavenna, stellt eine weitere wichtige Verbindung mit dem italienischen Bahnnetze, speziell mit Mailand in Aussicht. Wenn wir zum Schlusse noch das Projekt einer Verbindungslinie zwischen der Arlbergbahn und den oberbayrischen Kurorten über den Fernpaß mit Anschluß nach München und dem deutschen Bahnnetz erwähnen, so zeigt sich für eine nicht allzuferne Zeit die verlockende Perspektive einer neuen Verbindung zwischen Deutschland und Italien einerseits und zwischen Frankreich und Österreich anderseits durch Vermittlung der neuen Bahnlinie.

Aber auch in anderer Hinsicht beansprucht die Linie Bevers-Schuls-Tarasp erhöhtes Interesse, nämlich durch die erstmalige Anwendung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Rhätischen Bahn. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linie sollen auch die andern Linien im Engadin, Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina, elektrisch betrieben werden. Die Betriebskraft wird durch die A.-G. Kraftwerke Brusio bei Poschiavo geliefert; die Beförderung erfolgt durch elektrische Lokomotiven.

Endlich verdient die neue Bahnlinie auch um ihrer selbst willen die volle Beachtung des reisenden Publikums. Sie durchfährt eine landschaftlich hochinteressante Gegend, und ihre Anlage stellt sich in technischer Beziehung den übrigen Linien der Rhätischen Bahn ebenbürtig an die Seite.

Nachfolgende kurze Beschreibung mag den Leser über die neue Bahn orientieren.

Von Bevers bis Cinuskel folgt das Tracé auf dem linken Ufer des Inns der Engadiner Poststraße, teils oberhalb, teils unterhalb, teils neben derselben laufend. Auf dieser Strecke liegen die Stationen *Ponte-Campovasto, Madulein, Zuoz* und *Scanfs*. Die Linie bietet freien Ausblick auf das bergumsäumte Inntal und gewährt schöne Rückblicke auf die Berge des Oberengadins. Gegenüber Zuoz dominiert die hochragende Pyramide des Piz d'Esen (3131 m). Bei der Häusergruppe Capella, kurz vor der Station *Cinuskel-Brail* fahren wir über den 120 m langen und 24 m hohen *Sulsanna-Viadukt*. Hier mündet von Davos her der im Sommer vielbegangene *Scalettapaß* ein. Gleich nach Passieren des Dorfes Cinuskel verläßt die Bahn die linke Talseite und setzt auf einem prachtvollen Viadukt von 113 m Länge und 50 m Höhe über den Inn, welcher hier auf eine größere Strecke in tiefer Schlucht dahin strömt. Die Weite des großen mittleren Bogens des Viadukts beträgt nicht weniger als 47 m.

Bis *Zernez* bleibt die Bahn auf dem bewaldeten, meist steil abfallenden rechten Innufer, um dann beim Eingange ins Spöltal in großem Bogen in genannte Station einzufahren. Auf dieser 10 km langen Strecke münden mehrere scharf eingeschnittene Täler in den

Thurnherr & Co Davos

Filiale in Celerina

Vertreter der bedeutendsten Geldschrankfabrik Deutschlands „OSTERTAG" für Graubünden.

Glänzender Erfolg der Ostertag-Kassenschränke

Dreiwandsystem mit Luft-Isolier-Deckplatte

Kassaschränke
Kommodeschränke
Stehpultschränke

Mauereinsätze
Kassetten
etc.

Bei der außergewöhnlich ernsten Brandkatastrophe in **DONAUESCHINGEN** haben allein 7 Ostertag-Kassenschränke ihren gesamten Inhalt **vollständig gebrauchsfähig** erhalten

Kataloge gratis zu Diensten

Inn, welche die Erstellung von Viadukten und teilweise von Tunnels nötig machten.

Die elegant gebauten steinernen Viadukte bieten von der auf dem gegenüberliegenden Ufer führenden Landstraße aus einen prächtigen Anblick, gestalten aber auch die Fahrt selbst zu einer abwechslungsvollen und aussichtsreichen. Der höchste dieser Viadukte ist der über *Val Tantermozza* führende, welcher in seiner Bauart an den Landwasser-Viadukt bei Filisur erinnert. Seine Höhe beträgt 47 m. Ein weiteres interessantes Bauobjekt ist der Val Mela-Viadukt mit 36 m Höhe und einer Hauptöffnung von 39 m.

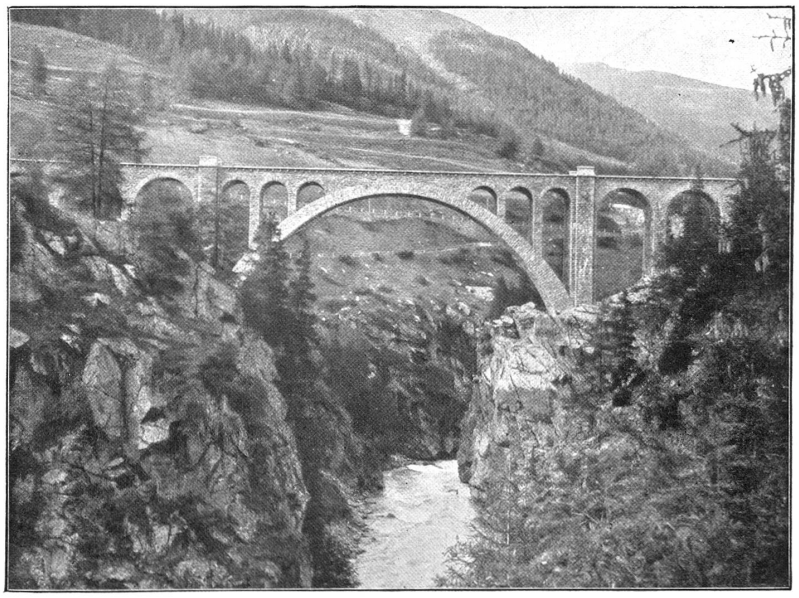
Zernez liegt offen inmitten eines fast ebenen Talbodens an der Einmündung des vom Ofenberg herkommenden Spöl in den Inn. Von der Bahn aus erblicken wir den Anfang der Poststraße über den Ofenpaß, welche sich am bewaldeten Berghange gegen Osten hinaufzieht. Im Hintergrunde des Inntales erscheint vor uns die stolze Berggestalt des *Piz Linard* (3414 m) bei Lavin.

Die Bahn überschreitet den Inn auf eiserner Brücke und bleibt von nun an bis Schuls-Tarasp stets auf dem linken Ufer des Flusses. Bald treten die Berge näher zusammen, und in der engen Schlucht muß sich die Bahn durch mehrere Tunnels den Weg suchen. Bei Station *Süs* wird der vom Flüelapaß herkommende Sulsannabach überschritten, und nun hält sich die Bahn stets hoch an der Berglehne, während der Inn tief unten in enger Schlucht dahinbraust.

Auf dieser Strecke stellten sich dem Bahnbau die größten Schwierigkeiten entgegen. Die steile Bergwand wird an vielen Stellen von Wildbächen und Lawinenzügen durchbrochen, welche die Erstellung von Tunnels und Viadukten in fast ununterbrochener Folge nötig machten. Die größten Tunnels sind der *Magnacun-Tunnel* zwischen Guarda und Ardez (1908 m lang) und der *Tasna-Tunnel* bei Fetan (2353 m lang). An größeren Viadukten sind besonders zu nennen der *Tuoi-Viadukt* bei Guarda, 111 m lang und 41 m hoch, mit einer Hauptöffnung von 48 m Weite, und der große *Val Püzza-Viadukt* bei Fetan, 134 m lang und 53 m hoch, mit 4 Öffnungen von je 27 m Weite. Im ganzen finden wir auf der 18 km langen Strecke Süs-Schuls-Tarasp nicht weniger als 9 Tunnels und 11 Viadukte, während von Capella bis Süs (17 km) 8 Tunnel und 11 Brücken und Viadukte erforderlich waren. Von Süs aus folgen die Stationen *Lavin, Guarda, Ardez, Fetan* und als Endstation *Schuls-Tarasp*. Auf der ganzen Fahrt von Lavin an bietet sich eine prächtige Aussicht auf die schroffen Dolomitkegel der gegenüberliegenden Lischannagruppe, welche sich über den Bergterrassen von Tarasp und Vulpera aufbauen. Einen besonders interessanten Anblick bietet der stolze Bau vom *Schloß Tarasp* auf weithin sichtbarem Hügel.

Die Station *Schuls-Tarasp* befindet sich zwischen dem *Kurhaus Tarasp,* dessen weitläufige Gebäude unten am Inn liegen, und den ersten Häusern von *Schuls,* etwa 50 m oberhalb der Landstraße, in schöner, aussichtsreicher Lage. Dieselbe mußte so hoch angelegt werden, um die Einmündung der künftigen Fortsetzung der Linie nach Martinsbruck-Landeck zu ermöglichen.

Zum Schlusse wollen wir nicht unterlassen, zu erwähnen, daß alle an der neuen Linie liegenden Ortschaften als Luftkurorte, Sommerfrischen und Touristenplätze besucht werden. Bevers, Ponte und namentlich *Zuoz* sind auch als *Wintersport-Plätze* bekannt. Die größte Bedeutung aber hat die neue Verbindung für den alljährlich von etwa 6000 Personen besuchten Kur- und Badeort *Tarasp-Schuls-Vulpera,* dessen heilkräftige Quellen sich seit Jahren eines Weltrufs erfreuen.



Großer Inn-Viadukt bei Cinuskel

Phot. J. Mischol, Schiers.

Im Selbstverlage des Verfassers ist erschienen und kann in der Buchdruckerei Bischofberger & Hotzenköcherle in Chur sowie durch alle Buchhandungen bezogen werden:

Die Spannbeuge die vornehmste Haltungsübung der schwedischen Gymnastik, ihre Vorübungen und verwandten Übungen für Schulen, Kindergärten, Vereine, Militär- und Zimmerturnen. Preis Fr. 3.—.

von **J. B. Masüger,** Turnlehrer an der Kantonsschule in Chur