Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 183 (1904)

Artikel: Die Albulabahn : Skizze

Autor: Heer, J.C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-374311

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

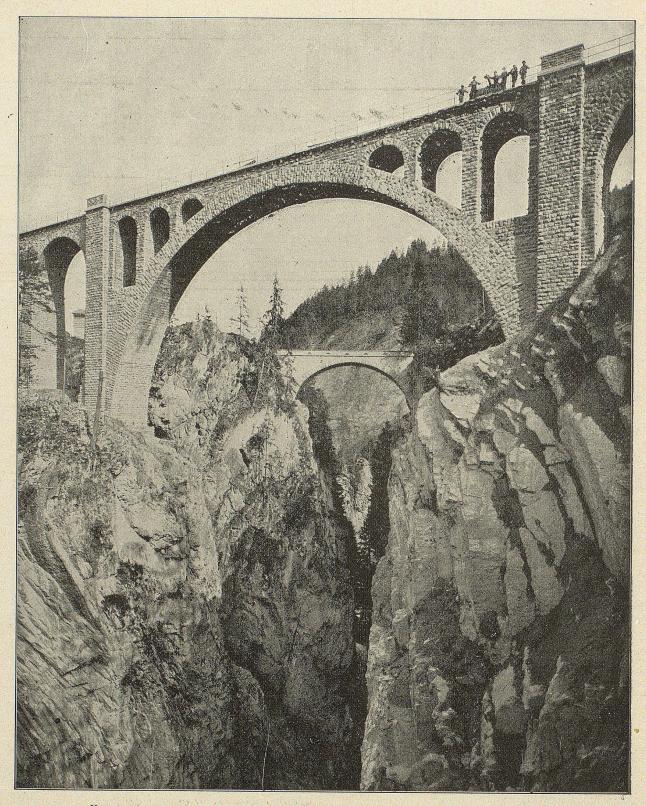
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Brücke über die Albula bei Golis, 90 Meter über der Albula (zu Artifel "Albulabahn").

Die Albulabahn.

Stigge von 3. C. Beer.

Die Lokomotive, die Stephenson erfand, war kein Bergkind, erst ihre Nachkommen lernten wie Bergrosse klimmen. Eine der kühnsten Straßen,

die sich die Loko= motive geöffnet hat, ist die diesen Sommer eröff= netealbulabahn. Sie knüpft bei Thusis an das bisherige schwei= zerische Bahnnet an und stellt die Verbindung der untern Landes= theile mit dem Engadin her, dem durch die

Gebirgswälle doppelt und drei= fach verrammel= tenhochthal, das bisher vom übri= Unterland gen nur durch eine Morgen vom zum Abend dau= ernde, lange Postfahrt zu er= reichen war. Mit Gröffnung der der Bahn ver= schwand aller= dings von der

Albulastraße eines der maleri= schesten Lebens= bilder, denen wir in den Alpen be= gegnen fönnen, die Bergpost, die besonders im

Sandwasserviadust bei Sommer einen langen Zug von Wagen bildete und Passagiere aus aller Welt in das schönheitsprächtige Hochthal führte. Die Bahn hat aber für die Schweiz den Vortheil, daß sie das Engadin, das nach und nach in eine starke wirthschaftliche Abhängigkeit von dem

benachbarten Italien gerathen war, wieder enger

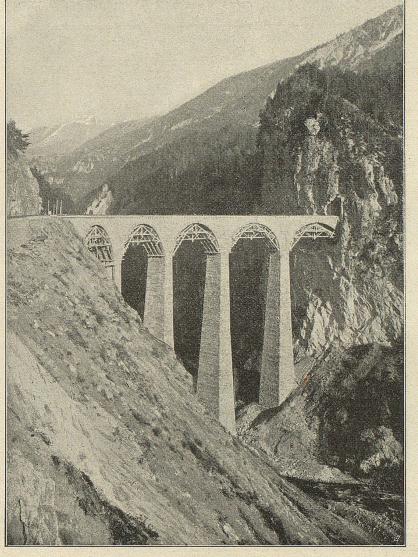
mit dem Gesammtleben des Landes verbindet und Bielen, die sich bisher den Besuch der berühmten Alpenlandschaft versagen mußten, eine rasche und

verhältnißmäßig billige Gelegen= heit geschaffen, doch einmal

einenBlickindas malerische Thal zu werfen.

DieBefonder= heit der Albula= bahn besteht da= rin, daß sie auf ihrer 60 Kilo= meter langen Entwicklung

zwischen Thusis und St. Morit nur eine ganz furze Strecke aufweist, wo der Bau nicht ein wilder Rampfmit der Hochgebirgs= natur gewesen ware. "Terra brutta," "rau= brutta," "rau= hes Land" sag= ten die Italiener fopfschüttelnd, die im Herbst 1898 zum Bahn= bau einrückten. Nun ist sie aber doch in weniger als fünf Jahren vollendet wor= den. Sie reiht Kunstbaute an Kunstbaute, ist ein fortlaufen= des Gemengevon



Landwafferviadukt bei Filisur, 65 m. Pfeilerhöhe.

Brücken und Tunnels und geht mehr als die Hälfte ihres Weges an Hängen dahin, die vorher nur von Geißbuben und Jägern erklettert wurden, wo man sich staunend fragt, wie die Ingenieure und Arbeiter wohl den ersten festen Stand gefunden haben. Die Bahnfahrt ist ein verwirrender Wechsel von Bildern,

von scharfer Sonne und Tunnelbunkel, von flug= artigem Abgrundüberschweben und Sichbegraben= lassen abginionderschieden und Sindegenden-lassen im Berg, von brüllenden Wassern und starrendem Fels, von Schneeglanz und lieblichen Dörfern auf grünen Oasen. Ohne die Landkarte zu berathen, kann der Passagier oft nicht sagen, wo Norden und Süden liegt, dafür sorgen die zahl-reichen Oshrungels die an einer Stelle oberhalb reichen Kehrtunnels, die an einer Stelle oberhalb Bergün sogar dreifach über einander gelagert sind.

Rhätien in's Thal blickt. Die Bahn biegt in einem schön geführten Bogen aus der ziemlich hoch gele= genen Station auf einer 80 Meter langen Gifenbrücke, von der man einen Augenblick in die geheim= nifvolle Viamala schaut, über die grauen Wellen des Vorderrheins. Die Brücke ist die einzige der Bahn. die aus Eisen gebaut ist, alle andern sind aus dem trefflichen blauen Kalkstein des Alpenlandes auf= geführt und fügen sich deßwegen um so natürlicher



Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Samaben.

Die Albulabahn ift also eine Aussichtsbahn eisten Ranges, sie bleibt gegen die jezige Albulastraße wohl dann und wann im Nachtheil, da die Tunnels manches romantische Wegstück abschneiden, häufiger aber übertrifft sie die Straße an Großartigkeit der Bilder, besonders an zauberischen Tiefblicken.

Thusts, die Ausgangsstation, ist ein reizender Flecken in üppigem Thalkessel am Eingang in die berühmte Schlucht der Viamala, in deren Tiefen der Rhein verdüstert zwischen den Felsen donnert, während hoch über ihnen die Burgruine Hoh= in die Gegend ein. Mit herrlichem Blick auf das Domleschg, aus dessen grünem Wiesensammet über 20 fühne Burgen und Schloßruinen ragen, auf den Heinzenberg, auf deffen Alpen mehrere braune Bergdörschen liegen, tritt die Bahn in die Wald= schlucht des Schnn, aus dem die Albula weißleuchtend gegen den Vorderrhein hervorbraust. Wie viele Hindernisse sich ihr an den jähen Uferfelsen ent= gegenstellen, steigt sie gleichmäßig 25%, durchsticht mit kleinern und größern Tunnels die Vorwerke des Gebirges, überbrückt die Steilbäche und wilden Müfen der Schluchthalden mit Bogen bis zu 30 Metern Spannweite, wechselt mit der Straße, die sich bald über sie erhebt, bald unter ihr bleibt, und erreicht hinter den berühmten Weggallerien der Baß-mal die Station Solis, eine kleine grüne Dase der Schluchtwildniß. Daisteines ihrer großartigsten Schaustücke, die 40 Meter weitgesprengte Bogen-brücke über die Albula, sie erhebt sich neben der alten, jest fast geringfügig erscheinenden Straßen-brücke 90 Meter über dem zwischen Felsen eingesklemmten, brüllenden Strom und führt die Bahn in eine früher durchaus unzugängliche Felsenschlucht der Albula. An der gegenüberliegenden Bergseite

schimmern auf fast himmelhoshen Terrassen braune Dörschen mit weißen Kirschen und Sturzsbäche flattern von den Höhen hinabin die gischstende Albula.

Am Ende der Schluchtliegt, 12 Kilometer von Thusis entsernt, das Dorf Tiestenka Meisen und der Julia und der Albula, nach des ren Quellthälern emporsich die Kns

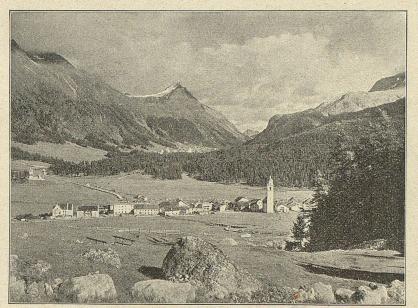
gadinpässe verteilen. Durch dasjenige der Julia geht immer noch die Post nach bem Oberengabin. Die Bahn läßt den Ort Tiefenkastel beträchtlich unter sich liegen und geht stets der Albula entlang eine Weile so hübsch an grüner Berglehne dahin, daß sie keine größern Schwierigkeiten als irgend eine Linie im Hügelland zu überwinden hat, die Aussicht auf die strahlende Bergwelt, die sich gegen Davos hin emporthürmt, ist frei, aber hinter dem bekannten Schwefelbad Alveneu beginnt wieder der Rampf mit den Schluchten. Das gräßlich jähe, zer= rissene Fels= und Klippentobel von Schmitten, das man sich wohl als die Heimat des wilden Jägers denken kann, überführt die Bahn auf einem 140 Meter langen, 35 Meter hohen Viadukt und gleich nachher das von Davos herströmende Landwasser auf der bedeutendsten Brücke der gesammten Linie. Sie bildet einen schöngeschwungenen Bogen von 100 Metern Halbmesser, ihre Pfeilerragen 65 Meter empor und zugleich ist sie die reichste Aussichtsselle der Fahrt. Man blickt von ihr frei auf einen giünsleuchtenden Dreistern von Thälern hinab, durch romantisch verschobene Roulissen in grüne Hintersgründe, geheimnißvoll spürt man die Nähe des Hochgebirges, vom Piz Ala zuckt der Firnengruß, schimmern jäh uns zu Halzucken Gletscher und Schnee. Ein Tunnel, dann folgt Station Filisur, 25 Kilosmeter von Thusis, auch eine entzückende Aussichtssinne.

Die Station Filisur ist so angelegt, daß die geplante Verbindungsbahn nach Davos durch die

Wildschluchten des Bärentritts und der Züge hier leicht an die Engadinlinie angefnüpft wersten kann. Bei Filisur, dem langgestreckten

bänerlichen Dorf, das uns noch eine Menge Häufer vom alsten Bündnerstile weist, beginnt die eigentliche Bergstrecke der Albulabahn.

Sie erhöht die Steigung auf 35%, sie schraubt sich in



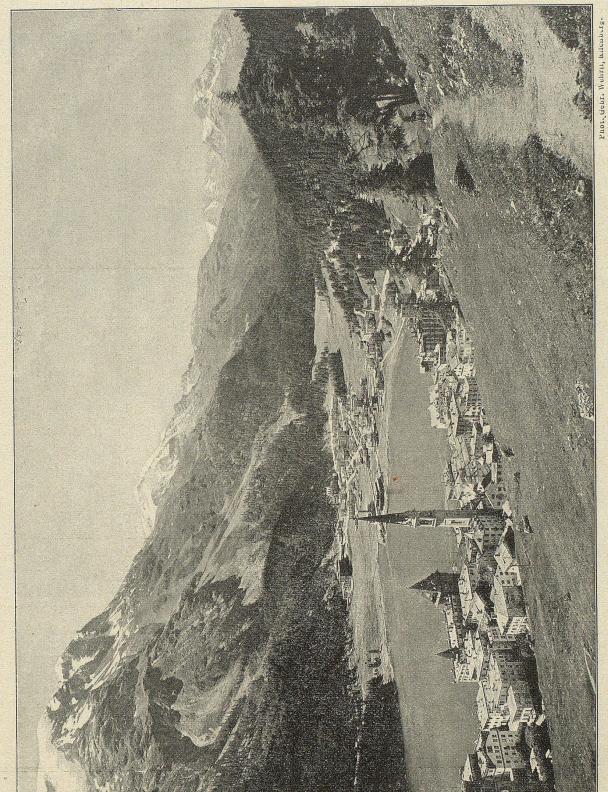
Cellerina gegen Pontrefina und Piz Albris.

Rehrtunnels empor und über der Linie sehen wir die Verbauungen und Wehren gegen Steinschlag und Lawinen. Mit wunderbarem Blick auf die schweren Firngehänge des Piz Ala geht die 10 Kilo= meter lange Strecke von Filisur nach Bergün in der Höhe der Adlerhorste an senkrechten Felsen dahin. Das Thal der Albula mit den Resten alter Berg= werksherrlichkeit, z. B. dem Anappenwerk Bella= Iuna, liegt etwa 200 Meter in der Logelschau unter uns. Gin Pfiff, wir durchfahren den Bergunerstein, um den sich die Straße in weitem Bogen winden muß, was war liegt hinter uns, beim Austritt aus dem Tunnel sind wir mitten im Felsenkessel von Bergün, in einer Hochgebirgswelt von gesammelter Macht und Pracht, in die sich kurze Seitenthäler ver= lieren. Man begreift es wohl, daß das alte stattliche Bergun, das rechts unten von der Bahn gelegen ift, als Quartier für Hochtouren bei den Bergsteigern



Pontresina mit Roseggletscher und Viz Palü.

Phot Gebr. Wehrli, Kilchberg.



St. Mority mit Piz Corvatsch.

in besonders gutem Rufe steht. Da beginnt nun die Strecke der gehäuften Rehrtunnels, die in der Orientation des Reisenden leicht eine Berwirrung stiften, daß er die Wasser auswärts sließen und die Mittagssonne im Norden sieht. Rechts und links der Albula, vorn und hinten im Thal, unten und oben an den Berglehnen bemerken wir abgerissene Stücke der Bahn, Gallerien und Brücken, wo wir sie suche, finden wir sie nicht, wo wir sie nicht

ift durch die Bahn eine Touristenstation geworden, frohe Wanderer benüßen die Linie nur bis zum Tunnel, über dem sich die kühnen Felsenphramiden der Pizzi Giumelli, der Zwillinge, erheben, und überschreiten den Albula zu Fuß. Seine Kaßhöhe bleibt einer der schönsten Alpenübergänge der Schweiz. Die Berge, die in feierlichem Schweigen stehen, das Teufelsthal, in dem eine granitene Welt unter brennendrothen Alpenrosen begraben



Campfér und Silvaplana.

Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

vermuthen, ist sie da, die Kehrtunnels bilden ein Gaukelspiel unerwarteter Wendungen und Windungen von im Ganzen 12 Kilometer Länge. Dazu gehören einige großartige Brücken, z. B. diesenige über das Bal Tisch, dann mehrere über die Albula. Derart steigt die Bahn 410 Meter über das Alpenborf Bergün empor, schlüpft dann unversehens aus den Felsen in das Hochthal von Preda und durch hen Albulatunnel in's Engadin.

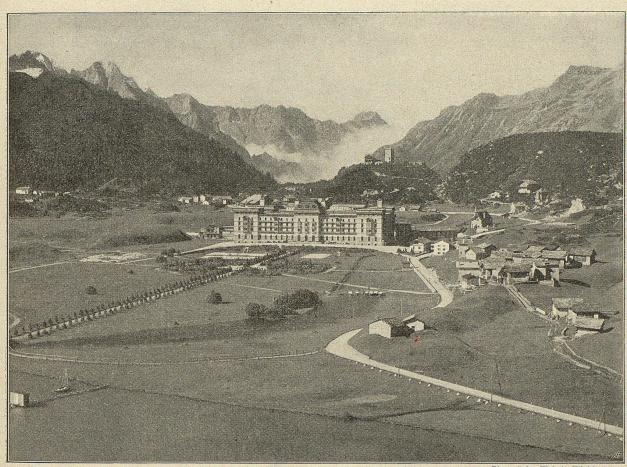
Das Dörfchen Preda am Nordportal des Tunnels, früher nur eine Sommerstätte der Hirten, liegt, prächtige Wasserstürze und kleine in der Einsamkeit träumende Seen geben dem "weißen Berg" zu viel echtesten Hochgebirgsreiz, als daß er bei den Touristen je in Vergessenheit fallen könnte.

Der Eingang des Bahntunnels liegt 1732 Meter über Meer, 523 Meter tiefer als die Paßhöhe, 1000 Meter noch thürmt sich über ihm das Gebirge. Die Länge des Tunnels beträgt 5800 Meter. Die Bahn durchfährt ihn in sechs Minuten und wer den Kopf aus dem Fenster strecken wollte, der spürte bald, daß die Fahrt durch ein Regenwetter geht. Bon

allen Seiten bricht das Wasser in Tropsen und kleinen Strahlen aus dem Gestein. Wenn wir ihn verlassen, dringt uns blendendes Schneelicht entzgegen, aber wir treten doch noch nicht in das eigentzliche Engadin — das dauert noch ein Viertelzstünden — sondern nur in eine seiner Seitenzsammern, in das Thal von Bevers, wo am Auszgang des Tunnels die kleine Station Spinas liegt. Grüner, lichter Lärchenwald und schroffe, zum Theil

rit — die lleberraschung ist großartig — unter ben gewaltigsten Eindrücken gelangen wir an's Ziel.

Zunächst ist dieses Samaden, der freundliche Hauptort des Engadins, denn erst das nächste Jahr wird das letzte Stück der Bahn, Samaden=Celerinas St. Moritz, eröffnet, das von Celerina malerisch durch die Innschlucht zum St. Moritzer=See emporführt. Samaden, mit 1000 ständigen Einwohnern die volksreichste Gemeinde des Thales, liegt von



Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Maloja mit Burg Renesse.

mit Schnee behangene Berge umgeben uns, durch den Wiesengrund des Thales geht die Bahn auf hohen Dämmen, die der beste Schutz gegen wintersliche Schneeverwehungen sind, mit einer leichten Senkung erreichen wir Bevers, das erste kleine Dorf des Engadins, die Lokomotive wendet sich rechtshin, mühelos geht die Fahrt durch die Auen am jungen Inn. — Samaden schimmert — das Berninagebirge leuchtet wie eine weiße Flamme in den tiesblauen Himmel — auf grüner Höhe steht der Thurm der alten Wallfahrtskirche von St. Mos

einem schlanken Kirchthurm italienischer Art überzagt mit schönen alten und neuen Gebäuden freundelich am Bergesrand über dem Inn. Großartig ist das Gebirgsbild, das man in dieser Thalausweitung genießt, vor allem schön der Andlick der Berninagruppe, deren Gesammteindruck von Samaden aus am stärksten zu erfassen ist. Außerhalb des gewerbereichen Dorfes, dem Six der engadinischen Beshörden, ist Straßentheilung. Linkshin, derBernina entgegen, geht es nach Pontresina, in das herreliche Gletscher zwischen Lärchenwäldern hervor

Ieuchten, rechtshin, über eine waldige Anhöhe empor, erreichen wir das Doppeldorf St. Moritz, beide von Samaden aus in einer Stunde. St. Moritz gliedert sich in Dorf und Bad, jenes liegt auf einer Anhöhe über demlichtstrahlenden St. Moritzer-See, dieses am Einsluß des Inn in den See. An den heilträftigen Quellen von St. Moritz sammelt sich eine feine Gesellschaft aus allen Kulturländern, drängt ein malerisches Fremdenleben, an dem auch die weite Umgebung dis zum Maloja Anteil hat, und in prächtigen Hotels entfaltet sich der Luxus der großen Welt.

Da ist also für einmal Ende der Albulabahn, aber an sie knüpfen sich bereits neue Eisenbahnpläne. Pontresina, das als berühmtes Bergsteigerquartier ein ähnliches Sommerfremdenleben wie St. Morits entsaltet, trachtet nach einer Bahn, die von Samaden über Pontresina und den Bernina nach dem Beltlin führen soll, eine andere Linie, deren Bau bereits gessichert ist, wird in Bevers abzweigen und nach dem blühenden Kurort Schuls=Tarasp im Unterengadin führen. So steht das Engadin in einer Zeit großer Beränderungen. Mögen sie unsern rührigen Miteidgenossen im Bergland zum Segen gereichen!



Edle Reiser.

Vorfrühling war's. Noch schlief in treuer Hut Von zartem Flaum umgeben Blatt und Blüthe, So, wie ein Kind im Arm der Mutter ruht. Getreu beschützt von uns'rer Lieb' und Güte.

Da stieg der Vater mit dem Sohn hinan Zum Hügel, wo ein Wildling er gezogen Am graden Stabe; denn der wach're Mann War auch den wilden Jungen wohl gewogen.

"Sieh hier den Ast, es trüge seine Art Nur herbe Früchte", sprach der weise Alte, "Schnitt' ich nicht ab ihn, würd' er nicht gepaart Mit diesem Edelreis, das Gott erhalte.

Bald kommt der Lenz und Licht und Wärme drängt Der Krone zu der Mutter Erde Säfte. Die Knospe schwillt. Die braune hülle sprengt Die reiche Fülle freigeword'ner Kräfte.

In Eins verwachsen Stamm und Zweiglein fest, Und aus dem Wildling wird ein edel Wesen. Das wächst empor, und trotzend rauhem West, Trägt es nach Jahren Früchte, auserlesen."

Der Knabe sinnt — da spricht der Vater weis': "So wird das junge herz von wilden Schossen Befreit, auf dass der Tugend Edelreis An ihrer Stelle treibe kräft'ge Sprossen.

Und diese wachsen, und nach Jahr und Tag Erblüht der Jüngling wie die jungen Bäume. Es künden Früchte sich von gutem Schlag, Und Wirklichkeit sind deines Vaters Träume." 3. Brafiel.

