Fünfzig Jahre Albulabahn

Autor(en): **Conrad, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): **- (1953)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-397626

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

Chur Mai/Juni 1953 Nr. 5/6

BÜNDNER
MONATSBLATT
ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNERISCHE
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. RUD. O. TÖNJACHEN

Erscheint jeden Monat

Fünfzig Jahre Albulabahn

Von Hans Conrad, Lavin

Die Eröffnung der Albulabahn schloß am 1. Juli 1903 Jahrtausende alte Bestrebungen, die darnach trachteten, das ennetbirgische Engadin mit dem nördlichen Kantonsteil zu verbinden. Der Bau der Römerstraße über Maloja und Julier zu Beginn unserer Zeitrechnung darf zwar nur mit einer gewissen Einschränkung an ihren Anfang gestellt werden, bezweckte er doch in erster Linie die Herstellung einer bequemen Verbindung zwischen Rom und der bis an die Donau reichenden Provinz Unterrätien. Die Tatsache aber bleibt bestehen, daß gerade diese Straße wohl während einer Reihe von Jahrhunderten den Hauptverkehr, damals noch zum größern Teil Transit, über die Albulakette vermittelte, bis dann später auch die Saumwege über Albula, Scaletta und Flüela zu ihrer Bedeutung kamen. Aber auch diese dienten neben dem internen dem Durchgangsverkehr, der Flüela in erster Linie demjenigen mit dem österreichischen Inntal und der Salzpfanne von Hall, der Scaletta, der bedeu-

tendste von allen dreien, und der Albula demjenigen über den Bernina mit dem Veltlin. Über alle drei jedoch zogen die Säumer in Richtung Ofenberg–Münstertal bis ins Vintschgau und über den Maloja nach Clefen. Alle genannten Pässe brachten dem Engadin die notwendige Verbindung mit dem nördlichen Graubünden, zu dem es von jeher sowohl politisch als auch kirchlich gehörte, und förderte seine Entwicklung.

Diese führte aber erst zum vollen Erfolg, nachdem im 19. Jahrhundert, im Jahrhundert des kantonalen Straßenbaues, das weitverzweigte Netz der Kommerzial- und Verbindungsstraßen gebaut worden war, dessen folgende Strecken in erster Linie dem Engadin zugute kamen: Chur–Lenzerheide–Julier–Maloja–Castasegna (ausgeführt 1820–40), Silvaplana–Zernez–Martina (1845–65), Pontresina–Bernina–Campocologno (1842–65), Tiefencastel–Bergün–Albula–Ponte (1855–66) und Davos–Flüela–Süs (1866–67). Diese gewaltige Anstrengung des Kantons hat Graubünden weitgehend dem Verkehr erschlossen und besonders den Transit auf eine bis dahin nie gekannte Höhe gebracht. Den Aufschwung, den das Engadin dabei erlebte, zeigt am besten die Zunahme der Zahl der Fremdenbetten von St. Moritz, die von 80 im Jahre 1850 auf 2200 im Jahre 1876 und auf 4000 im Eröffnungsjahr der Albulabahn anstieg. Dabei gründete sich der Ruf dieses Kurortes ursprünglich auf seine berühmten Heilquellen im Bad, deren bronzezeitliche Fassung aus der Zeit um 1000 v. Chr. bis 1906, also rund drei Jahrtausende, ihren Zweck erfüllte. Erst eine spätere Zeit erschloß dem Menschen die unvergleichliche landschaftliche Schönheit des Engadins und führte ihre Bewunderer auch nach Pontresina, Samedan, Sils und Maloja.

Aber schon während der letzten Jahre des Ausbaues der sogenannten Oberen Straße über Lenzerheide–Julier–Maloja begannen einflußreiche Bündner Kreise (Joh. Friedr. Tscharner, R. La Nicca, J. B. Bavier u. a.) sich für das neue Verkehrsmittel, die Eisenbahn, zu interessieren. Sie standen besonders im Kampfe um eine Alpenbahn, die das süddeutsche Verkehrsnetz mit dem oberitalienischen verbinden sollte, jahrelang in vorderster Linie, mußten dann aber ihre stolzen Pläne für eine Lukmanier- resp. Splügenbahn zurückstellen, nachdem der zentraler gelegene Gotthard den Sieg davon getragen hatte. Nach dieser Niederlage blieben alle Bündner Eisenbahnprojekte vorläufig liegen, trotzdem die Vereinigten Schweizerbahnen am

30. Juni 1858 durch die Eröffnung der Linie Rorschach–Chur den Schienenstrang bis in die rätische Hauptstadt vorgetrieben hatten. An eine Alpenbahn durch Graubünden war damals nicht mehr zu denken. Es konnte sich nur noch um den Ausbau eines internen Talbahnnetzes handeln, das anfangs der Siebzigerjahre durch Ing. J. Bavier, den spätern Bundesrat, und Advokat Sebastian Hunger propagiert wurde, was zur Folge hatte, daß in den nächsten Jahrzehnten Interessentengruppen und Private eine Reihe von Projekten für Talbahnen zur Diskussion stellten. Eine Normalbahn von Chur nach Thusis, das Kopfstation werden wollte, fand in einer Verbindung von Chur über Thusis mit Bellaluna, der sogenannten Centralbahn von Advokat Seb. Hunger, einen Konkurrenten. Spätere Bestrebungen unterstützten eine schmalspurige Fortsetzung der Linie Chur–Thusis bis Filisur. 1883 wurde schließlich ein Projekt für eine meterspurige Septimerbahn (Chur–Thusis–Tiefenkastel–Septimer–Longhin–Maloja –Castasegna) aufgestellt. Alle diese Versuche scheiterten aber in erster Linie an der Haltung des Großen Rates, der unter verschiedenen Malen eine gesetzliche Regelung der Frage der Beiträge des Kantons und der Gemeinden an zu bauende Bahnen, ohne die man nicht auszukommen glaubte, ablehnte.

Daß es aber auch ohne Hilfe des Kantons gehe, bewies Ende der Achtzigerjahre in Davos der energische Holländer Holsboer, dem es mit Unterstützung aller anliegenden Gemeinden und namentlich Basler Finanzkreisen gelang, dem aufstrebenden Kurort die notwendige Bahnverbindung mit Landquart zu verschaffen. Noch bevor diese Linie am 20. Juli 1890 bis Davos-Platz eröffnet werden konnte, trat Holsboer mit seinem Scalettabahn-Projekt auf den Plan, das die Fortsetzung des Schienenstranges von Davos via Scaletta nach Samaden und weiter bis Chiavenna vorsah. Das führte zu einem erbitterten Kampfe Holsboers mit den Centralbahn-Freunden, die auch den Splügen geschickt propagandistisch auszuwerten verstanden. Unter dem Streitruf: «Hie Splügen und Centralbahn – hie Scaletta!» geriet man sich in die Haare und trennte sich erst nach dem Volksentscheid vom 24. November 1889, der einen großrätlichen Antrag auf Unterstützung der Centralbahn Chur–Thusis–Filisur mit 1 200 000 Fr. billigte. Holsboer zog hierauf sein Scalettabahn-Projekt sofort zurück.

1890 und 1891 erwarb dann die neu gegründete Schweizerische Eisenbahnbank in Basel die Konzessionen für die Teilstrecken Chur–

Thusis und Landquart–Chur. Die Börsenkrise von 1891 verzögerte aber den Baubeginn, so daß die Betriebseröffnung und damit die Weiterführung des Bahnverkehrs über Chur hinaus bis Thusis erst im Sommer 1896 möglich wurde.

Die Albulabahn, wie sie heute besteht, ermöglichte schließlich das kantonale Eisenbahngesetz vom 1. Juli 1897, das die finanziellen Beteiligungen von Kanton und Gemeinden ein für allemal regelte und Reichenau–Ilanz sowie Thusis–St. Moritz als Prioritätslinien bezeichnete. Als ihr geistiger Vater darf Kantonsoberingenieur G. Gilli, der spätere Oberingenieur der Rhätischen Bahn, gelten. Er war Verfasser und Inhaber des Konzessionsprojektes für eine Schmalspurbahn von Filisur evt. Bellaluna nach Samaden und erwarb 1891 auch die abgelaufene Konzession Hunger für das untere Teilstück Thusis–Filisur.

Die Finanzierung der Prioritätslinien kam ohne besondere Schwierigkeiten zustande. An das Aktienkapital trugen bei:

die beteiligten Gemeinden	2 080 000 Fr.
der Kanton	4 270 000 Fr.
Prätigau und Davos	1 500 000 Fr.
der Bund, aus militärischen Gründen . .	8 000 000 Fr.
Zusammen	15 850 000 Fr.

Das 10 150 000 Fr. betragende Obligationenkapital wurde auf Grund einer Vereinbarung mit der Kantonsregierung beschafft. Der Kostenanschlag sah also eine Gesamtsumme von 26 Millionen Franken vor, an den heutigen Verhältnissen gemessen, einen lächerlich kleinen Betrag. Mit der Erledigung aller mit dem Ausbau im Zusammenhang stehenden Fragen betraute der Verwaltungsrat eine Baukommission, bestehend aus Oberst Th. von Sprecher (Präsident), Nationalrat von Planta und Nationalrat Steinhauser. Als Oberingenieur berief diese den Norddeutschen F. Hennings von Kiel. Bei der Projektbereinigung einigte man sich nach der Prüfung verschiedener Varianten auf eine maximale Steigung von 35 Promille.

Die Baugeschichte kann in diesem Zusammenhang nur kurz gestreift werden. Das Interesse der Öffentlichkeit konzentrierte sich natürlicherweise von Anfang an auf den Albulatunnel, war er doch damals mit seinen 5865 Meter neben dem Gotthard der zweitlängste Tunnel der Schweiz. Große Schwierigkeiten stellten sich auf der Nordseite nach 1003 Meter ab Portal ein. Schlechtes Gebirge und Wasser-

einbrüche hinderten den Fortschritt in einem Ausmaße, das die Maschinenbohrung rund 16 Monate stillegte und während dieser Zeit nur 257 Meter Stollen vortreiben ließ. Der Rückstand auf das Arbeitsprogramm konnte dann aber durch die Anwendung des neuen Verfahrens des Firstschlitzbetriebes soweit nachgeholt werden, daß die Fertigstellung noch rechtzeitig im Februar 1903 möglich war. Andere außerordentliche Schwierigkeiten zeigten sich glücklicherweise keine. Die Val rots-Lawine oberhalb der Kreuzungsstelle Muot machte zwar noch während des Baues eine Trasseänderung durch die Einschaltung des Toua-Kehrtunnels auf der rechten Talseite notwendig und die Lage des Bahnhofes St. Moritz konnte erst durch einen Bundesratsentscheid festgelegt werden, im übrigen aber verliefen die Bauarbeiten im großen und ganzen normal. Nach fünfzigjähriger Betriebserfahrung darf heute festgestellt werden, daß die Linienführung glücklich gewählt worden ist. Sie nimmt weitgehend auf Terrainschwierigkeiten und Naturgewalten Rücksicht und entzückt mit ihren großartigen Entwicklungen oberhalb Filisur und zwischen Bergün und Preda heute noch jeden Reisenden. Die prachtvoll sich der Landschaft einfügenden gemauerten Viadukte bedeuteten damals gewissermaßen eine Neuerung, hatte doch bis dahin der Stahl den Brückenbau weitgehend beherrscht. Dieser Entschluß der Bauleitung darf heute noch als ein zweckmäßiger bezeichnet werden und wirkt sich auf die Unterhaltskosten der Bauwerke sehr vorteilhaft aus.

Durch eine Großtat der Technik hatte das Engadin seinen modernen Anschluß nach Norden erhalten, und es durfte dieses wichtige Ereignis vor fünfzig Jahren anläßlich eines prachtvollen Festes feiern, an dem neben Kantons-, Bezirks-, Kreis- und Gemeindebehörden die Eidgenossenschaft durch den Bundesrat in corpore und die Bundesversammlung vertreten war. Die ganze Talschaft hatte die Eröffnung der Albulabahn mit Sehnsucht erwartet und sich durch den Bau neuer Hotels auf den Empfang des zu erwartenden Fremdenstroms vorbereitet. Dieser blieb denn auch nicht aus, ließ die Bettenzahl in St. Moritz von 1903 bis 1905 um 700 auf 4700 zunehmen und bis 1914 auf 6000 ansteigen. Er berechtigte zu den schönsten Hoffnungen. Diese zerstörte der erste Weltkrieg mit einem Schlage. Wenn sich die Hotellerie auch nach dem Wiedererstarken der deutschen Wirtschaft aufs neue erholte, so blieb die Bettenzahl in St. Moritz doch bei 6000 stehen und konnte nur zum Teil ausgenutzt werden, da die reduzierte Fre-

quenz das Öffnen aller Hotels nicht erlaubte. Die Krise vom Anfang der Dreißigerjahre und ihre Folgen, der zweite Weltkrieg und die seither herrschenden unsichern politischen Verhältnisse zerstörten die sich wieder regenden Hoffnungen neuerdings, zumal auch das neue Verkehrsmittel, der Kraftwagen, die frühern Besucherzahlen bei weitem nicht zu bringen vermochte. Mit diesem aber muß die Rhätische Bahn den jetzt reduzierten Verkehr teilen und wird dadurch selbst notleidend.

Die Albulabahn und die Gesamtunternehmung der Rhätischen Bahn, die später noch die Linien Samaden–Pontresina (1907), Davos–Filisur (1909), Ilanz–Disentis (1912) und Bevers–Schuls (1913) eröffnen konnte, sind den übernommenen Verpflichtungen stets pünktlich nachgekommen. Das beweisen insbesondere ihre Leistungen während des zweiten Weltkrieges und die Art und Weise, wie sie die Schwierigkeiten der Lawinenwochen vom Januar/Februar 1951 meisterte. Solche Anstrengungen, die Perioden überbrückten, während welchen der Kraftwagen der Verhältnisse wegen versagte, vergißt die Öffentlichkeit im allgemeinen leider rasch. Sie vergißt, daß das Auto allein den Verkehr nicht zu bewältigen vermöchte, daß sich vielmehr beide Verkehrsmittel ergänzen und eine Verkehrsregelung zwischen beiden zum Wohle der allgemeinen Volkswirtschaft schon längst fällig wäre. Dieser Einsicht hat sich Graubünden, im Gegensatz zum übrigen Schweizervolke, an zwei eidgenössischen Abstimmungen nicht verschlossen.

Solche Probleme drückten die Feiernden vor fünfzig Jahren noch nicht. Sie glaubten des vollkommensten Verkehrsmittels teilhaftig geworden zu sein, das nicht mehr zu übertreffen sei. Sie dachten in ihrer Freude kaum daran, daß die Säumer durch das Pferdefuhrwerk und dieses durch die Schienenbahn abgelöst worden waren, daß das Rad der Zeit sich weiter dreht, nie stille steht, und daß die Technik immer neue Verkehrsmittel bringt. Aber selbst das schnelle Flugzeug ist nur Ergänzung und wird die Eisenbahnen nie zu verdrängen vermögen.