

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 6 (1902)

Artikel: Die Albulabahn
Autor: Krenn, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-575265>

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: 22.02.2026

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

Die Albula bahn.

Mit sechs Abbildungen.

Am 29. Mai ist im großen Albultunnel die Scheidewand zwischen dem Engadin und dem Rheingebiet gefallen und damit das größte Hindernis, das sich dem Bau der Engadinbahn entgegengestellt hatte, glücklich überwunden worden. Diese sehnfütig erwartete Nachricht hat weit über die Thäler des Bündnerlandes hinaus ein freudiges Echo geweckt, erschließt doch die neue Bahn ein großes Gebiet unseres Landes, das bisher nur durch erhebliche Mühe und Aufwand erreichbar war. Die Fremdenindustrie, auf die das Gebiet hauptsächlich angewiesen ist, wird einen neuen Aufschwung erfahren, und neues impulsives Leben wird die weltabgeschiedenen Thäler durchdringen. Die Befürchtung, die Bahn werde den an der Straße liegenden Orten den Lebensfaden unterbinden, kann man hier nicht gelten lassen; das Gleiche wurde auch gegen den Bau der Davoser Bahn geltend gemacht, und heute soll man einmal die stattlichen Ortschaften betrachten, wie sie sich innert eines Jahrzehnts entwickelt haben.

Den ersten Anstoß zum Bau der Engadinbahn gab der verstorbenen Gujer-Zeller, als er den schönen Traum von der Orientbahn verwirklichen wollte. Dass die angebahnte Eisenbahnstaatlichkeit ihm plötzlich die Lust zur Weiterarbeit nahm, ist bekannt, und eine mögliche Wiederaufnahme seines Lieblingsgedankens verhinderte sein leider allzufrüher Tod. Die Rätische Bahn übernahm das geistige Erbe und ging mit aller Energie an die Verwirklichung. Bereits 1898 baute sie die Linie Landquart-Chur-Thufis als Verbindung für das zukünftige Netz. Im Oktober 1898 begann man bereits mit den Arbeiten am großen Albultunnel, für den eine vierjährige Bauzeit in Aussicht genommen wurde; auf der übrigen Strecke wurden die Arbeiten im Herbst 1900 begonnen, nachdem das Baukapital, 26 Millionen Franken, von der Eidgenossenschaft, dem Kanton und den interessierten Gemeinden gesichert war. Diese ganz beträchtliche Summe lässt einen Schluss zu auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich dem Bau entgegenstellen, und von denen man nur einen richtigen Begriff erhält, wenn man die Strecke während der Bauzeit gesehen hat. Wohl wird man in einem Jahr, wenn man im bequemen Coupé sitzt, über die großartigen Kunstbauten

staunen und sich an dem prachtvollen Alpenpanorama, das in raschem Wechsel vorübergiebt, ergötzen; aber man muss gesehen haben, wie jede Handbreit des Schienenweges der steilen Felswand abgerungen, wie turmhohe Gerüste — wahre Kunstwerke — über gähnenden Schlüchten und Abgründen errichtet wurden zum Bau der großen Brücken und Viadukte, man muss endlich die mühsame und aufreibende Arbeit in den großen Tunnels gesehen haben, um all die Schwierigkeiten, deren Überwindung ein solches Werk erheischt, begreifen und würdigen zu können.

Die Albula bahn wird gleich wie die Landquart-Davos-Bahn eine Adhäsionsbahn von einem Meter Spurweite. Von der 62 Kilometer langen Strecke Thufis-St. Moritz liegt über ein Viertel in Tunnels. Außer dem großen Albultunnel mit 5866 Meter Länge kommen noch vierzig kleinere Tunnels mit einer Gesamtlänge von mehr als 10,000 Meter zur Anwendung. Dazu kommen noch vierzig größere Viadukte mit einer Gesamtlänge von 2700 Meter. Die angewandte Maximalsteigung beträgt 35 Meter per 1000 Meter. Die zu überwindende Höhendifferenz beläuft sich zwischen Thufis (700 Meter) und dem Scheitelpunkt des Albultunnels (1823 Meter) auf 1123 Meter. Vom Tunnel bis Samaden fällt die Bahn um 115 Meter, steigt dann bis St. Moritz wieder um 66 Meter und erhält dort bei 1774 Meter ü. M. ihren vorläufigen Abschluss. Es ist wohl nur eine Frage der Zeit, dass der Gedanke Gujer-Zellers ausgeführt und über den Ofenpass nach Meran Anschluss gesucht wird; ebenso wird früher oder später über den Maloja nach Chiavenna eine Verbindung mit den oberitalienischen Bahnen hergestellt werden.

Wenn man bei Thufis die neue Linie betritt, so hat man zuerst auf einer 200 Meter langen Eisenbrücke den Hinterrhein zu überschreiten, der an dieser Stelle durch die berüchtigte schwarze Nolla verbreitert wird. Zur Rechten öffnet sich der Blick in die dunkle Biamala, und hoch darüber schauen die Trümmer Hohenrätiens herab. Durch grüne Matten und Obstgärten windet sich die Bahn an Sils vorüber, der Albula-Schlucht zu, die unterhalb der Ruine Campi durch einen kleinen Tunnel erreicht wird. Gleich hier befindet sich die schwierigste Stelle der ganzen Bahn. Die Wände der fast senkrecht abfallenden Schlucht sind äußerst lose und verwittert, sodass kostbare Fundamentierungs- und Stützbauten erforderlich waren. Weiter rückwärts bei der berühmten Solischlucht wölbt sich eine großartige, 150 Meter lange Brücke über die Albula, deren mittlerer Bogen bei einer Lichtweite von 40 Meter sich 90 Meter über dem schäumenden Wasser der Albula von einer Felswand zur andern spannt. Gegen Tiefenkästen werden die Geländeverhältnisse etwas günstiger; die steilen Hänge auf der Nordseite der Albula machen jedoch große Lehnenviadukte erforderlich. Bis Albene führt die Bahn in schönem offenem Gelände, erst kurz vor Filisur macht sich der alpine Charakter der Bahn wieder geltend. Zwei große Viadukte vermitteln den Übergang über das Schmitten- und Landwassertobel. Die 130 Meter lange und 65 Meter hohe Überführung des Landwassertobels ist eine der schönsten Stellen der ganzen Linie. Durch diese Thalschlucht soll später eine Verbindung mit Davos hergestellt werden, und bei der Anlage des Bahnhofes von Filisur wurde auf dieses Projekt bereits Rücksicht genommen. Hier hat die Bahn bereits 1000 Meter ü. M. erreicht, und auf der Strecke bis Bergün gelangt schon die Maximalsteigung zur Anwendung.



Überbrückung der Landwasserschlucht mittelst Viadukt von 130 m Länge und 65 m Höhe.
(Phot. A. Krenn, Zürich).

Trotzdem ist der Höhenunterschied zwischen beiden Orten so groß, daß die gegebene Länge nicht ausgereicht hätte und deshalb noch eine künstliche Entwicklung von 1200 Meter eingeschaltet werden mußte. Dies geschieht durch einen großen Kehrtunnel oberhalb Tilsit, demselben, in welchem vor Fahrsfeist Oberingenieur Verbs und fünf Arbeiter durch einen Schlammeinbruch ums Leben kamen.

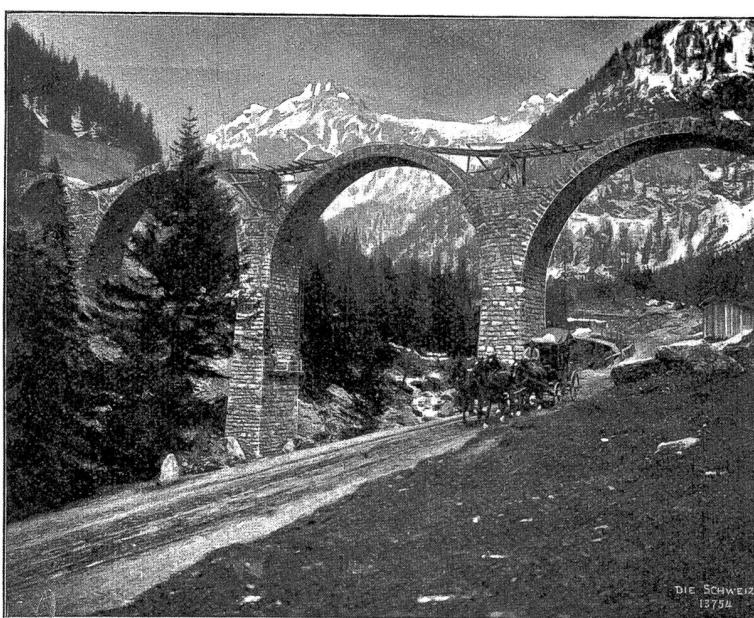
Die weitere Strecke bis zum Bergünerstein liegt an einer hohen offenen Berghalde, von der man einen wundervollen Überblick über das Albulathal und die ganze benachbarte Bergwelt genießt. Hinter dem Bergünerstein, am Rand der grauigen Schlucht, erreicht die Fahrstraße wieder die gleiche Höhe mit der Bahn, und gleich darauf öffnet sich der liebliche Thalkeßel von Bergün mit seinen fastig grünen Matten, aus denen ringsum schne- und eisbedeckte Riesen in die Lüfte steigen. Das stattliche Dorf Bergün, das heute eher einer Bergwerksstadt denn einer Sommerfrische gleicht, liegt ziemlich abseits der Bahn, von der man überhaupt im ganzen Thal wenig zu sehen bekommt. Sie steigt in riesigen Schlangenwindungen die umliegenden Hügel empor, um die letzte Strecke bis zum Tunnel, die steile Albulaschlucht, besser überwinden zu können. Gleich hinter Bergün schließt sich das Thal zur wilden Felsenenge, in der mit einem Mal jede Vegetation erstorben scheint. Eine weite, spärlich mit Wald bewachsene Steinwüste thut sich auf, in der mächtige Lawinen bis an das schäumende Wasser der jungen Albula heranreichen. Die Thallänge zwischen Bergün und Preda, dem Tunneleingang beträgt 6,5 Kilometer, die Höhendifferenz 416 Meter. Die Bahn muß also trotz Anwendung der Maximalsteigung noch eine künstliche Entwicklung von 5,5 Kilometer suchen. In drei großen Schleifen, drei langen Kehrtunnels und vier Thalübergängen windet sich die Bahn das enge Felsenthal hinauf, bis sich vor Preda das Gelände wieder etwas ebnet. Die Partie durch diese Bergschlucht ist unbedingt der großartigste Abschnitt der ganzen Bahn und darf sich mit ihren staunenerregenden Kunstbauten unbedingt zu den hervorragendsten Bahnanlagen der Welt zählen.

Auf der Südseite des Tunnels sind die Geländeverhältnisse ungleich viel günstiger, sodaß auch großartige Bauten dort vollständig mangeln. Einzig die Überwindung der Innenschlucht zwischen Cresta und St. Moritz erfordert noch ziemlich kostspielige Arbeiten, weshalb diese Endstrecke auch ein Jahr später eröffnet wird. Während von Thusis bis Samaden der Verkehr schon am 1. Juli 1903 aufgenommen wird, erfolgt die Inbetriebsetzung der Endstrecke erst am 1. Juli 1904.

Was die Größnung der Engadinerbahn für den Verkehr zu bedeuten hat, besagt die eine Thatlichkeit, daß man heute mit der Post eine ermüdende Fahrt von 12—14 Stunden zu überstehen hat, während man in Zukunft die gleiche Strecke im bequemen Coupé in etwa drei Stunden zurücklegen wird. Auch hinsichtlich des Fahrpreises bietet die Bahn einen erheblichen Vorteil. Das Billet zweiter Klasse wird von Thusis nach St. Moritz Fr. 12. 50 kosten, während man heute über die Sommersaison einen erheblich höhern Betrag entrichten muß. Wer schließlich Zeit und Lust hat, dem ist es auch in Zukunft unbenommen, per pedes apostolorum die Straße zu wandern und die landschaftlichen Schönheiten ganz zu genießen. Er ist aber, wenn Unwetter naht, nicht gezwungen, alle Fährlichkeiten einer Fahrgastroute mitzumachen.

Schließlich sei noch auf die gleichzeitig im Bau begriffene Linie Reichenau-Flanz hingewiesen, die das schöne Borderrheintal erschließt und später wahrscheinlich einmal den Traum der Bündner, einen direkten Anschluß an die Gotthardbahn herzustellen, erfüllen wird. Sie wird gleichfalls am 1. Juli 1903 eröffnet werden.

A. Krenn, Zürich.



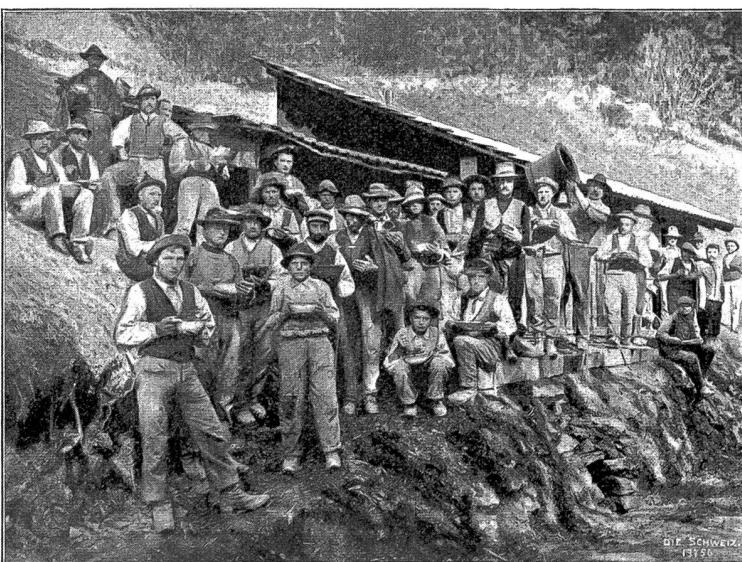
Großer Viadukt zwischen Bergün und Preda.
(Phot. A. Krenn, Zürich).

Die drei schönen Haslitaljungfrauen oder die Sage vom Geißmaidlein, Gauliweiblein und Engstlenfräulein.

Von G. Bigler, Basel.

I. Nachdruck verboten.

Vor langen Zeiten, als auf der Blümrisalp, Gaulisalp und andern heute völlig vergletscherten Alpen noch die schönsten, fettesten Kühe und Rinder weideten und frohe Sennen jodelten, das ganze Alpenland und besonders auch das Berner Oberland noch viel milder und fruchtbarer war als heutzutage, im Haslithale die zahme Kastanie reiste und bis weit in die Hochthäler hinauf gewaltige Walnußbäume fühlten Schatten



Beim Frühstück. Typen der am Bahnbau beschäftigten italienischen Arbeiter.
(Phot. A. Krenn, Zürich).