

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: 29.04.2026

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

✻ Die Albulabahn. ✻

Mit sechs Abbildungen.

Am 29. Mai ist im großen Albulatunnel 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 sehnüchtern 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 verstorbene Guyer-Zeller, als er den schönen Traum von der Orientbahn verwirklichen wollte. Daß die angebahnte Eisenbahnverstaatlichung ihm plötzlich die Lust zur Weiterarbeit benahm, 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-Thusis als Verbindung für das zukünftige Netz. Im Oktober 1898 begann man bereits mit den Arbeiten am großen Albulatunnel, 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 vorüberzieht, ergötzen; aber man muß gesehen haben, wie jede Handbreit des Schienenweges der steilen Felswand abgerungen, wie turmhohe Gerüste — wahre Kunstwerke — über gähnenden Schluchten 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 Ueberwindung ein solches Werk erheischt, begreifen und würdigen zu können.

Die Albulabahn wird gleich wie die Landquart-Davos-Bahn eine Abhäftionsbahn von einem Meter Spurweite. Von der 62 Kilometer langen Strecke Thusis-St. Moritz liegt über ein Viertel in Tunnels. Außer dem großen Albulatunnel 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 angewendete Maximalsteigung beträgt 35 Meter per 1000 Meter. Die zu überwindende Höhendifferenz beläuft sich zwischen Thusis (700 Meter) und dem Scheitelpunkt des Albulatunnels (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 Guyer-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 Thusis die neue Linie betritt, so hat man zuerst auf einer 200 Meter langen Eisenbrücke den Hinterrhein zu überschreiten, der an dieser Stelle durch die berühmte schwarze Nolla verbreitert wird. Zur Rechten öffnet sich der Blick in die dunkle Biamala, und hoch darüber schauen die Trümmer Hohenrätens herab. Durch grüne Matten und Obstgärten windet sich die Bahn an Sits vorüber, der Albulaschlucht 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 Solis Schlucht 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 Tiefenfallen werden die Geländeverhältnisse etwas günstiger; die steilen Hänge auf der Nordseite der Albula machen jedoch große Lehnviadukte erforderlich. Bis Albeneu 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 Schmittens- und Landwassertobel. Die 130 Meter lange und 65 Meter hohe Ueberführung 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.



Ueberbrückung 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 Filisur, demselben, in welchem vor Jahresfrist Oberingenieur Perbs und fünf Arbeiter durch einen Schlammeinbruch ums Leben kamen.

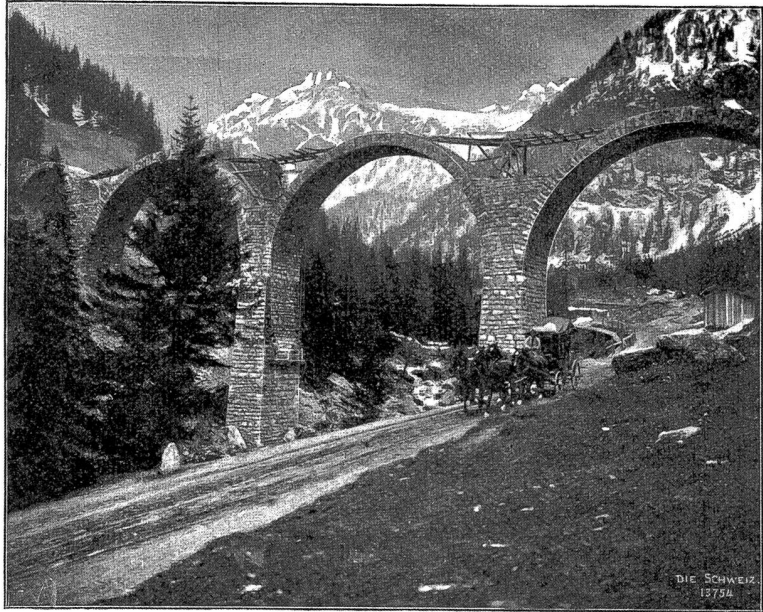
Die weitere Strecke bis zum Bergünerstein liegt an einer hohen offenen Berghalde, von der man einen wundervollen Ueberblick über das Albulathal und die ganze benachbarte Bergwelt genießt. Hinter dem Bergünerstein, am Rand der graufigen Schlucht, erreicht die Fahrstraße wieder die gleiche Höhe mit der Bahn, und gleich darauf öffnet sich der liebliche Thalkessel von Bergün mit seinen saftig grünen Matten, aus denen ringsum schnee- und eisbedeckte Niesen 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 Tunnelleingang 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 Fesenthal 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 Ueberwindung der Innschlucht zwischen Cresta und St. Moritz erfordert noch ziemlich kostspielige Arbeiten, weshalb diese Endstrecke auch ein Jahr später eröffnet wird. Während von Thufis bis Samaden der Verkehr schon am 1. Juli 1903 aufgenommen wird, erfolgt die Inbetriebsetzung der Endstrecke erst am 1. Juli 1904.

Was die Eröffnung der Engadinbahn für den Verkehr zu bedeuten hat, besagt die eine Tatsache, 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 Thufis nach St. Moritz Fr. 12. 50 kosten, während man heute über die Sommerfaison 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 Fahrpostreise mitzumachen.

Schließlich sei noch auf die gleichzeitig im Bau begriffene Linie Reichenau-Flanz hingewiesen, die das schöne Vordererheintal 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 Hasliungfrauen

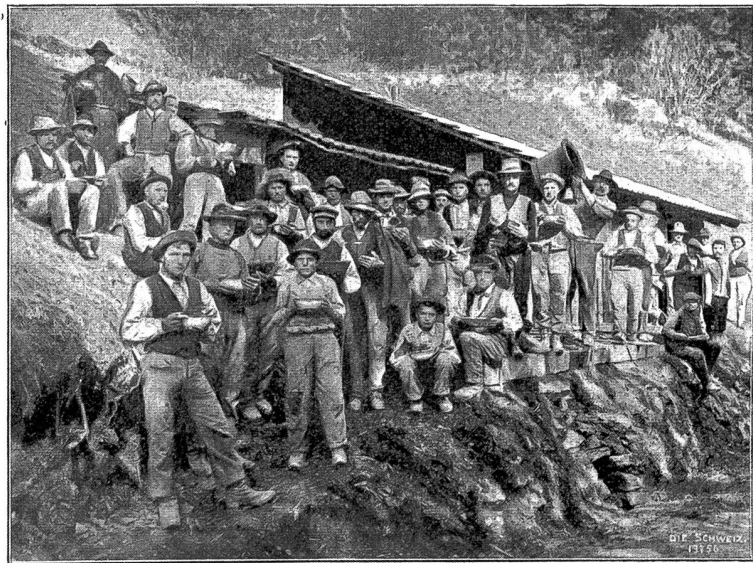
oder die Sage vom

Geißmaidlein, Gauliweiblein und Engalenfräulein.

Von G. Bigler, Basel.

I. Nachdruck verboten.

Vor langen Zeiten, als auf der Blümlisalp, Gaulialp 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 reifte und bis weit in die Hochthäler hinauf gewaltige Walnußbäume kühlten Schatten



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

