Zeitschrift: Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun

Herausgeber: Lehrpersonen Graubünden

Band: 29 (1969-1970)

Heft: 1

Artikel: Das Albulabahn : das Netz der Rhätischen Bahn

Autor: Michel, Toni

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-356334

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

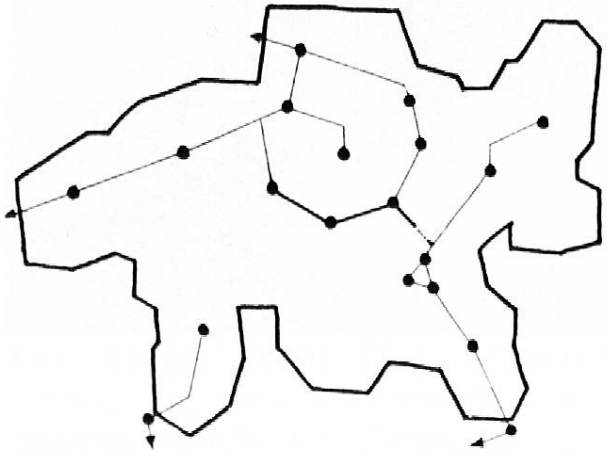
Download PDF: 09.09.2025

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

Die Albulabahn

Toni Michel

Das Netz der Rhätischen Bahn



Das Meterspurnetz der Rhätischen Bahn misst 394 km. Es erschliesst die grösseren Talschaften des Bündnerlandes. Die Hauptachse führt von Chur über Thusis und Filisur ins Engadin und weiter bis ins südliche Puschlav. Die Linie Chur–Landquart–Davos–Filisur schliesst das Bahnnetz zum Tälerkreis. Mit der Furka–Oberalpbahn findet die Oberländerlinie eine Fortsetzung bis Brig im Kanton Wallis. Aber auch Arosa ist durch eine besonders kühn angelegte Bahnstrecke erreichbar. Der erste elektrisch betriebene Zug der Rhätischen Bahn fuhr 1913 von Bever bis Scuol. Aber halt, noch fehlt ein unabhängiger Nebenstrang: Er verbindet Mesocco mit dem Hauptort des Kantons Tessin.

Eine Fahrt mit der Rhätischen Bahn ist ein reizvolles Erlebnis. Einmal ist es die Schönheit und Mannigfaltigkeit unserer heimatlichen Landschaft, dann aber auch die grossartige Streckenführung mit den erstaunlichen Kunstbauten. Den eindrücklichsten Teil lernen wir auf der Albulalinie kennen.

Arbeitsaufgaben:

1. Lege das Netz der Rhätischen Bahn an der Moltonwand oder auf dem Boden und bezeichne die Schnellzugsstationen mit Kartonscheiben.
2. Im vorstehenden Text sind verschiedene Worte ausgelassen. Setze die richtigen ein.
3. Bastle aus Holzstäbchen und Kartonstreifen Wegweiser für verschiedene Bahnstationen. Fordere Kameraden auf, die Täfelchen auf der Bodenkarte an die richtige Stelle zu setzen.
4. Zeichne die Streckenprofile auf:

Chur–Landquart	15%
Filisur–Preda	35%
Chur–Arosa	60%
Reichenau–Thusis	20%
Klosters–Davos	45%
Poschiavo–Bernina	70%

Ein technisches Wunderwerk

Die Brücke

Um die letzte Jahrhundertwende entstanden herrliche Brückenbauten, von denen manche unsere Täler nicht nur erschliessen, sondern auch schmükken. Kühne Männer ersannen sie, und ein Brückenbauer vom Schlage des wetterfesten Richard Coray begnügte sich nicht mit den Berechnungen in der Stube. In schwindliger Höhe legte der Mann, der den Plan ausgedacht hatte, auch den Laufsteg beim Wiesner Viadukt, hundert Meter über dem tosenden Wasser. Wer ein solches Wundergebilde aus Stein erdenken, solche Pfeiler türmen und solche Bogen wölben konnte, der war ein Held in unseren Knabenaugen.

Die schönste aller Brücken ist der Landwasserviadukt bei Filisur. Ich liebte ihn von Kind auf und verbrachte viele Wochen in dem einzigen Hause, das in seiner Nachbarschaft steht. Mein Grossvater hatte sich in reifen Jahren, als alle seine sechs Kinder herangewachsen waren, aus dem «Weissen Kreuz» auf den sehr einsamen Hof Solis zurückgezogen. Dieses Gehöft liegt auf einem Hügel, zu dessen Füssen das Davoser Landwasser in die Albula rauscht. Vom grossväterlichen Hause bis zum Viadukte waren es nur gut tausend Schritte. Ich ging den Weg oft allein als staunendes Kind, mitunter aber auch an der Hand des Grossvaters. Er besass nämlich tief in der Waldschlucht drinnen einen kleinen Wiesengrund, den er selber bestellte und dann auch manche Nacht

dort hinten in der Blockhütte schlief. Wiewohl es das einzige wirtliche Stück Erde war, das man in der Tannenwildnis finden konnte, verleugnete es doch in seinem Namen «Leidboda» sein karges Schattendasein nicht. Im Spätsommer aber, wenn die Früchte des wilden Holunders korallenrot durch das enge Tal glühten, hatte auch die grüne Finsternis dieser Welt ihre Lichter.

Das Schönste aber war jeweils der Halt unter der Brücke. Der Zugang in unsere Wildnis war wuchtiger, kunstvoller, ja schöner als die meisten Werke von Menschenhand. Wo auf Erden gab es denn eine Stadt, die drei solcher Tore aufwies, deren Bogen sich 65 Meter über dem Wege wölbten! Wären die heiligen Drei Könige hierhergekommen, es hätte jeder sein eigenes, königliches Tor von weitem sehen können. Oh, es gab nur wenige Kirchtürme im Lande, die unter diesen Riesenbogen nicht Platz gefunden hätten. Ja, wenn man den Blick die Stützen hinaufklettern liess, erschien einem jeder Pfeiler selber wie ein Turm. Stein stand auf Stein, Schicht auf Schicht, wie vielhundert Stockwerke für ein Zwergenvolk. Nach oben wurden diese Riesentürme schmaler, geschmeidiger, was sie dem steigenden, staunenden Blicke nur noch höher erscheinen liess. Aber fensterlos waren diese Türme. Waren es Kerker? Ruhten Verrufene darin, angekettete Vögte oder gar verzauberte Burgfräulein aus Schlössern, von denen in den Tälern noch viele Ruinen standen und Sagen wandelten?

Standen die Burgtürme einsam in der Talschaft, so wuchsen aus den Türmen des Viaduktes Arme, die einander suchten. Ja, Schulter lehnte sich an Schulter, um gemeinsam gebeugt den eisernen Schienenstrang zu tragen, über welchen hoch oben die Menschenfuhren donnerten. Wie stämmige Riesen standen die Pfeiler da und fussten so tief in Felsen und Talgrund, als wären sie seit uralter Zeit eingewurzelt.

Von dieser steinernen Verbrüderung gewahrten die Vorübersausenden freilich wenig; sie rissen höchstens zu einem überraschten «Oh!» zwischen Bratwurst und Nachtisch das Fenster des Speisewagens herunter. Der kauernde Knabe aber blickte an dieses wuchtige und doch so lichte Bauwerk empor, wie vielleicht da und dort in einer Altstadt ein Kind aus schattiger Gasse zu seinem Münsterturm hinaufschaut. Es kamen zwar keine Gläubigen hierher, und kaum einer, der von oben herunterstaunte, nahm die Mühsal auf sich, die Brücke von unten her auf sich wirken zu lassen. Im Winter vergingen Wochen, wenn nicht Monate, ohne dass ein Menschenfuss diesen Torweg betrat. Der Bau hatte für die Verständigen keinerlei Zauber des Alters, auch war er ohne jeden Schmuck. Da war kein Kreuz, keine Ranke, kein Erker, kaum ein Meisterzeichen angebracht. Es war der Adel der schlichten, reinen Form.

Der Landwasserviadukt ist indessen nicht nur ein Gebilde von ragenden Bogen, sondern sein Geleise zieht selber einen ehernen Bogen, und zwar von so erstaunlich kleinem Halbmesser, dass die Kinder im Eisenbahnzug eine Weile Karussell zu fahren wähnen. Auch fehlt nicht der Reiz eines Tunnels. Der bergwärts fahrende Zug verschwindet im Felsen, ehe der letzte Tragbogen zu Ende geht. Genau besehen verliert sich der künstliche Stein einfach im natürlichen, als finde er heim zum Urstoff. Wie keine zweite Brücke von diesen Ausmassen fügt sich das künstliche

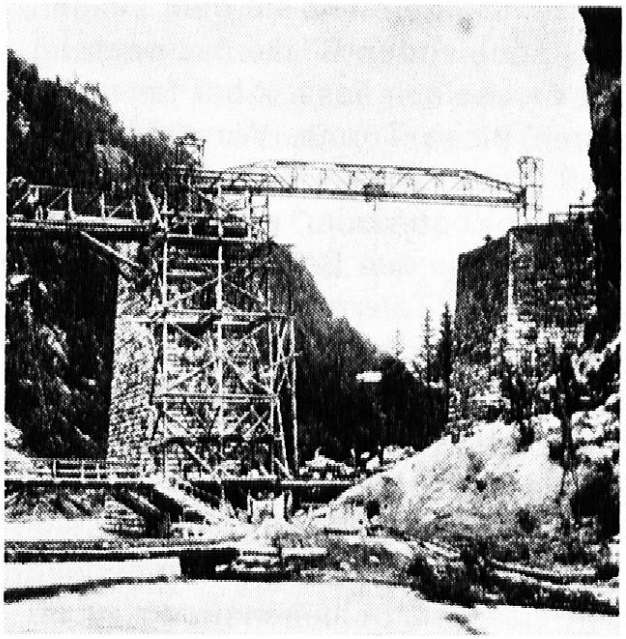
Gebilde in die Nachbarschaft ein. Kein ortsfremdes, rostendes Eisen bringt einen Missklang in diese wuchtige Steinlandschaft. Ja, die Brücke scheint zwischen Schutthalde und Fluh einfach wie ein beschwingteres Geschwister dazustehen. Unter diesem Bauwerk ging mir eine Ahnung davon auf, was geschaffene Schönheit zu bedeuten vermag: dieser innere Aufbau mit angestammten Stoffen.

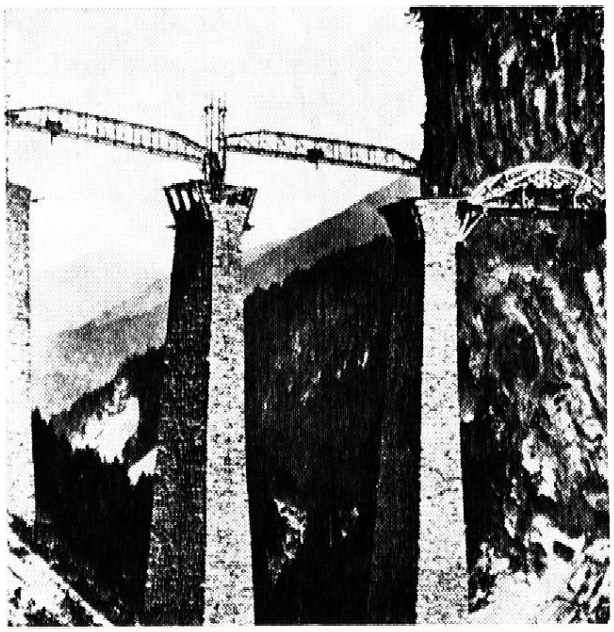
Mein Grossvater liess mich beim Halt unter der Brücke gerne staunen, blickte auch immer wieder selber empor, während der Schluchtwind mit seinem weissen Barte spielte. Einmal aber nahm er mich bei der Hand und führte mich an eine Stelle, wo man sah, dass einer der Türme doch sein Türchen hatte. «Wer wohnt da drinnen, Neni?» fragte ich. «Ein kleiner Teufel», sagte er halb lachend, halb drohend. «Eine höllisch starke Ladung Sprengpulver. Wenn der Feind ins Land kommt und die Brücke ihm besser dienen würde als unsern Soldaten, fliegt die ganze Herrlichkeit in die Luft.» – «Dann hätten wir von der Brücke nur noch Trümmer wie bei den Ruinen Greifenstein drüben und Belfort da draussen?» – «Ja, nur noch Schutt, wie hier im Geröll.» – Jammerschade! Aber was muss man denn tun, dass die Hölle da drinnen nicht losgeht?» – Der Grossvater klopfte an das Türchen, und es gab einen unheimlichen Ton. «Der Teufel da drinnen ist gebannt, solange die Teufel im Herzen der Menschen nicht losgehen. Wenn die Menschen sich meistern, bleiben die Brücken. Aber komm, wir haben noch ein gutes Stück Weges vor uns.

Gg. Thürer

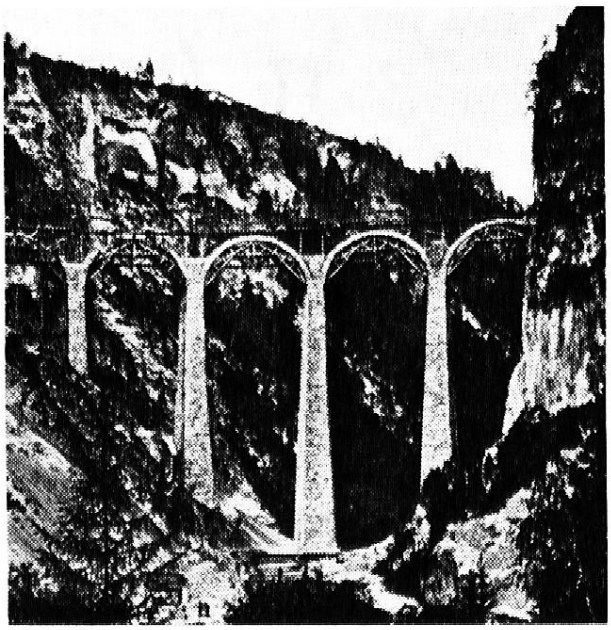
April 1901

Oktober 1901





August 1902



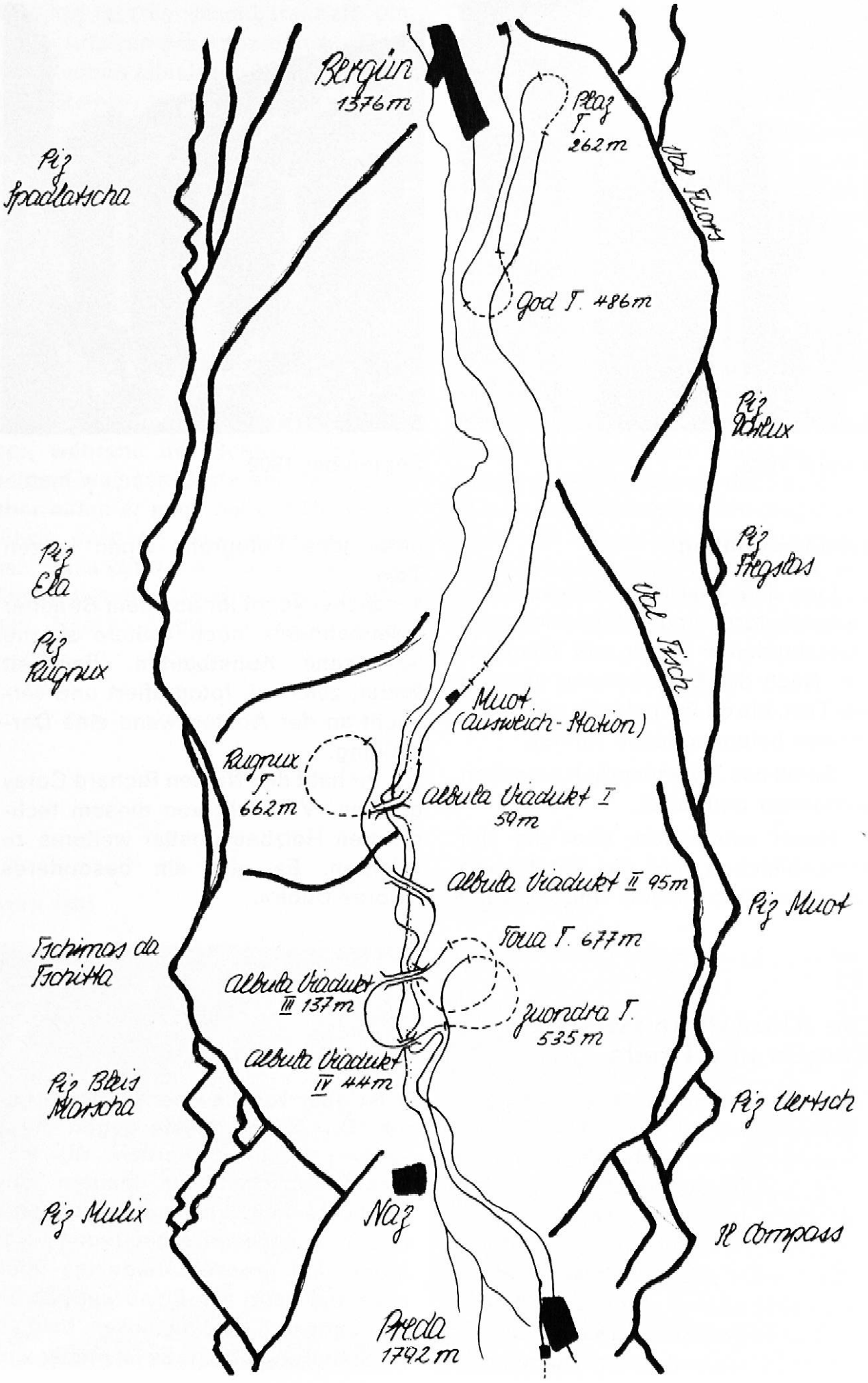
September 1902

Arbeitsaufgaben:

1. Lies den Text «Die Brücke» aufmerksam durch und unterstreiche alle unverstandenen Worte und Wendungen. Nach der Besprechung übst du den Text, bis du ihn geläufig und sinngemäss betont vorlesen kannst.
2. Spielt das Zwiegespräch zwischen Grossvater und Enkel.
3. Redet miteinander über die vier Reihenbildchen, die die Entstehung des Viaduktes zeigen und schreibt unter jede Fotografie einen kurzen Text.
4. Sicher kennt ihr aus dem Bündner Eisenbahnnetz noch weitere solche technische Kunstbauten. Sammelt Bilder, zeichnet, fotografiert und versucht an der Ansteckwand eine Darstellung.
5. Ihr habt den Namen Richard Coray gelesen. Versucht von diesem technischen Holzbaukünstler weiteres zu erfahren. Es gibt ein besonderes «Coray-Buch».

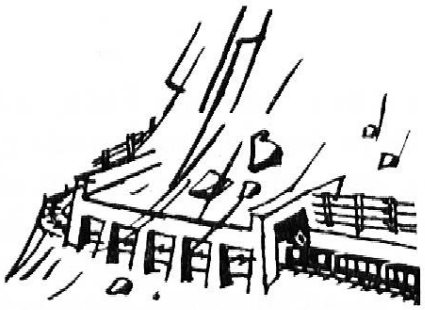
Die Albulalinie zwischen Bergün und Preda

Der Höhenunterschied von Bergün bis Preda beträgt 400 m. Die Strasse zwischen diesen beiden Orten ist etwa 6 km. Weisst du, warum das Geleise der Bahn mehr als doppelt so lang ist? Natürlich, die fünf Kehrtunnels! Gleich über Bergün beschreibt die Albulabahn zwei grosse Schleifen. Bald verengt sich das Tal. Die felsigen Abhänge tragen dunklen Tannenwald. Er ist aber von Lawinenzügen zerrissen. Die Bahn musste gegen diese Gefahr geschützt werden. Bis weit hinauf erblicken wir Mauern und Schneerechen. Es sind die umfangreichen Lawinenverbauungen von Muot. Auf grossen Viadukten überquert die Bahn den Fluss viermal. Sie schraubt sich bald am linken, bald am rechten Hang höher. Es ist immer wie-


Bergün
1376m
Plaz
T.
262m
Val Fuors
Piz
Spadlatscha
God T. 486m
Piz
Darlux
Piz
Ela
Piz
Fregslas
Val Fisch
Piz
Rugnux
Muot
(Ausweich-Station)
Rugnux
T.
662m
Albula Viadukt I
59m
Albula Viadukt II 95m
Piz Muot
Tschimas da
Tschitta
Toua T. 677m
Albula Viadukt
III 137m
Zuondra T.
535m
Albula Viadukt
IV 44m
Piz Bleis
Marscha
Piz Uertsch
Piz Mulix
Naz
Il Compass
Preda
1792m

der ein Erlebnis, bei guter Schlittelbahn unter den vier Viadukten talwärts zu sausen. Vergiss aber nicht, an günstiger Stelle anzuhalten, um einen fahrenden Zug zu beobachten, der wie

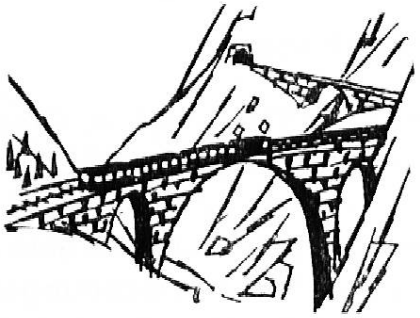
ein flinker Tatzelwurm, einmal in freier Schleife, dann wieder im Bergesinnern den Höhenunterschied bewältigt.
Das schwerste Stück des Bahnbaues war der 5866 m lange Albulatunnel zwischen Preda und Spinas. Im Oktober 1898 dröhnten die ersten Sprengschüsse durch das stille Tal. Bald ar-



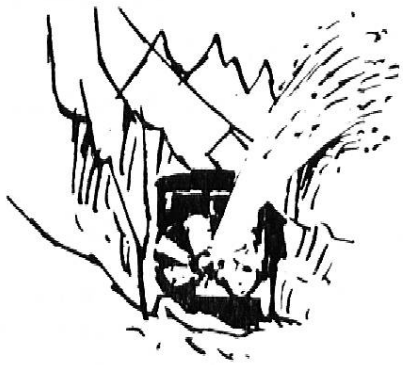
beiteten sich Menschen und Maschinen immer tiefer in den Leib des Berges hinein. Eiskaltes Wasser brach hervor. Stellenweise herrschte im weichen Gestein grosse Einsturzgefahr. Die Arbeiter litten sehr. Tüchtige italienische Mineure bohrten täglich bis 7 m in den harten Granit. Hinter ihnen folgten Arbeiter, die den Stollen ausweiteten. An einer Stelle liegt der Tunnel 900 m unter der Erdoberfläche. Im Mai des Jahres 1902 trafen die Mineure von Preda und Spinas im Berg zusammen. Freudig begrüssten sich die tapferen Arbeiter durch die Öffnung. Der Tunnel allein kostete 7 Millionen Franken. Heute fährt der Zug in 8 Minuten durch den Berg.

Arbeitsaufgaben:

1. Male die vorstehende Skizze aus und bezeichne besonders klar den Verlauf von Fluss, Strasse und Bahn.



2. Modelliere im Sandkasten den obersten Teil des Albulatales und lege mit einem roten Wollfaden den interessanten Streckenabschnitt der Rhätischen Bahn.



3. Schreibe aus dem Kursbuch die Züge heraus, die im Tag zwischen Bergün und Preda verkehren und berechne den Fahrpreis.