Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 44

Artikel: Die Vereinalinie: mit zwei Tunnels vom Prättigau ins Unterengadin
Autor: Altermatt, Willi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78544

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: 11.01.2026

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

Die Vereinalinie

Mit zwei Tunnels vom Prättigau ins Unterengadin

Es ist nichts Aussergewöhnliches, wenn eine typische Gebirgsbahn wie die Rhätische Bahn mit Tunnelbau, Tunnelunterhalt und andern Problemen einer Bahntrassierung im Gebirge konfrontiert wird. Sind doch heute auf dem rund 375 km langen Meterspur-Netz 116 Tunnels und Galerien mit einer Gesamtlänge von beinahe 40 km vorhanden.

Tunnelbau war schon für die 1889 eröffnete Linie Landquart–Klosters notwendig und erst recht auf der im Jahre 1903 eröffneten, tunnelreichen Albula-Linie. Wenn auch das Netz der Rhätischen Bahn nach 1914 nicht mehr erweitert worden ist, so sind trotzdem noch einige Tunnelbauten erstellt worden:

1930 Klosters-Tunnel
(L = 399 m) zur Eliminierung der Spitzkehre

1961 Küblis-Tunnel
(L = 215 m) zur Aufhebung eines Bahnübergangs der Prättigauerstrasse

1963 Chlus-Tunnel
(L = 984 m) zugunsten einer neuen Linienführung der Prättigauerstrasse

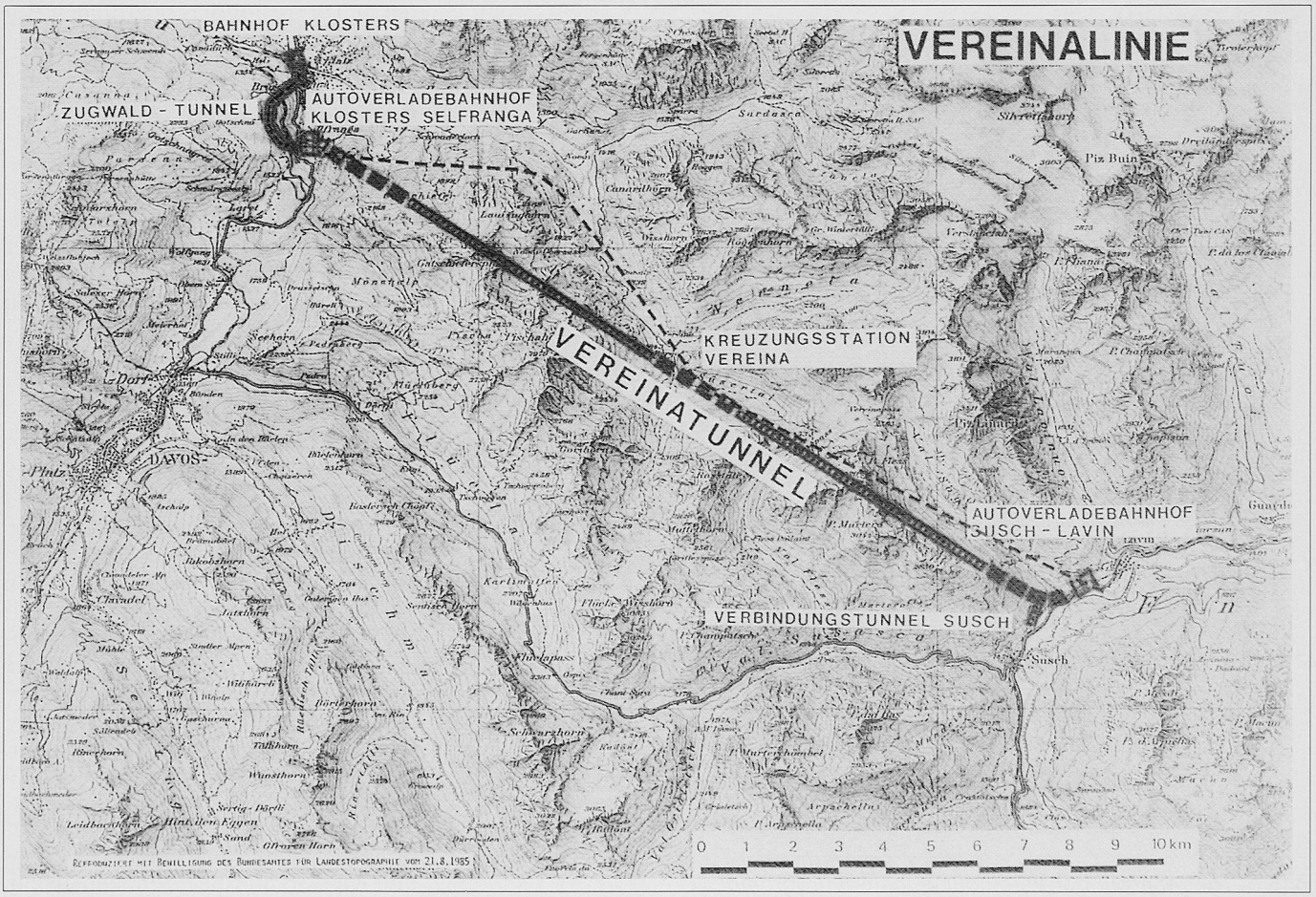
1978 Fuchsenwinkel-Tunnel
(L = 786 m) zur Neutrassierung der Bahnlinie

Nun werden mit der neuen Bahnverbindung vom Prättigau ins Unterengadin zwei weitere Tunnels das Netz der Rhätischen Bahn ergänzen: der Vereina- und der Zugwaldtunnel. Die Bahnlinie verläuft damit zwischen Klosters und Sagliains zu rund 97 Prozent in Tunnels.

Somit werden die laufenden Bauarbeiten schwergewichtig vom Tunnelbau und seinen Problemen geprägt. Diese Bauten müssen als sogenannte feste Anlagen der Eisenbahn über Generationen gebrauchstauglich bleiben und sollen langfristig das Unterhaltsbudget möglichst wenig belasten. Sie werden aber auch einen unverrückbaren Rahmen bilden für den Bahnbetrieb, für zukünftige, neue Verkehrsformen und für ein umfassendes Transportangebot.

Nicht nur die Länge des Vereinatunnels von über 19 km bringt eine neue Dimension auf das Netz der Rhätischen Bahn, sondern auch die über Jahre dauernde Bauzeit. Die nun 20 Jahre erreichte Planungs- und Projektierungsphase verlangt von allen Beteiligten ausserordentliche Ausdauer, zielstrebigen Einsatz und sehr oft auch enormes Beharrungsvermögen.

Wir sind im vierten Baujahr. Die Tunnelbauer setzen alles daran, das Programm einzuhalten. Mit modernen Baumethoden wird das Gebirge aufgefahren, mit neuesten Messtechniken werden das Gebirgsverhalten überwacht und die Qualität lückenlos sichergestellt. Ein optimaler Ausbaustandard soll die Forderung einer langen Lebensdauer erfüllen und der Devise «so gut wie nötig» gerecht werden.

Die Bauarbeiten gehen gut voran, und auf allen Stufen wird enorm viel geleistet. Das Ziel, die Vereinalinie im Jahr 2000 in Betrieb nehmen zu können, bleibt unbestritten. Allen Mitwirkenden sei für den tatkräftigen Einsatz und für die Einhaltung dieser Vorgabe gedankt.

Willi Altermatt
Oberingenieur der Rhätischen Bahn