



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

I/88

DM 19,80

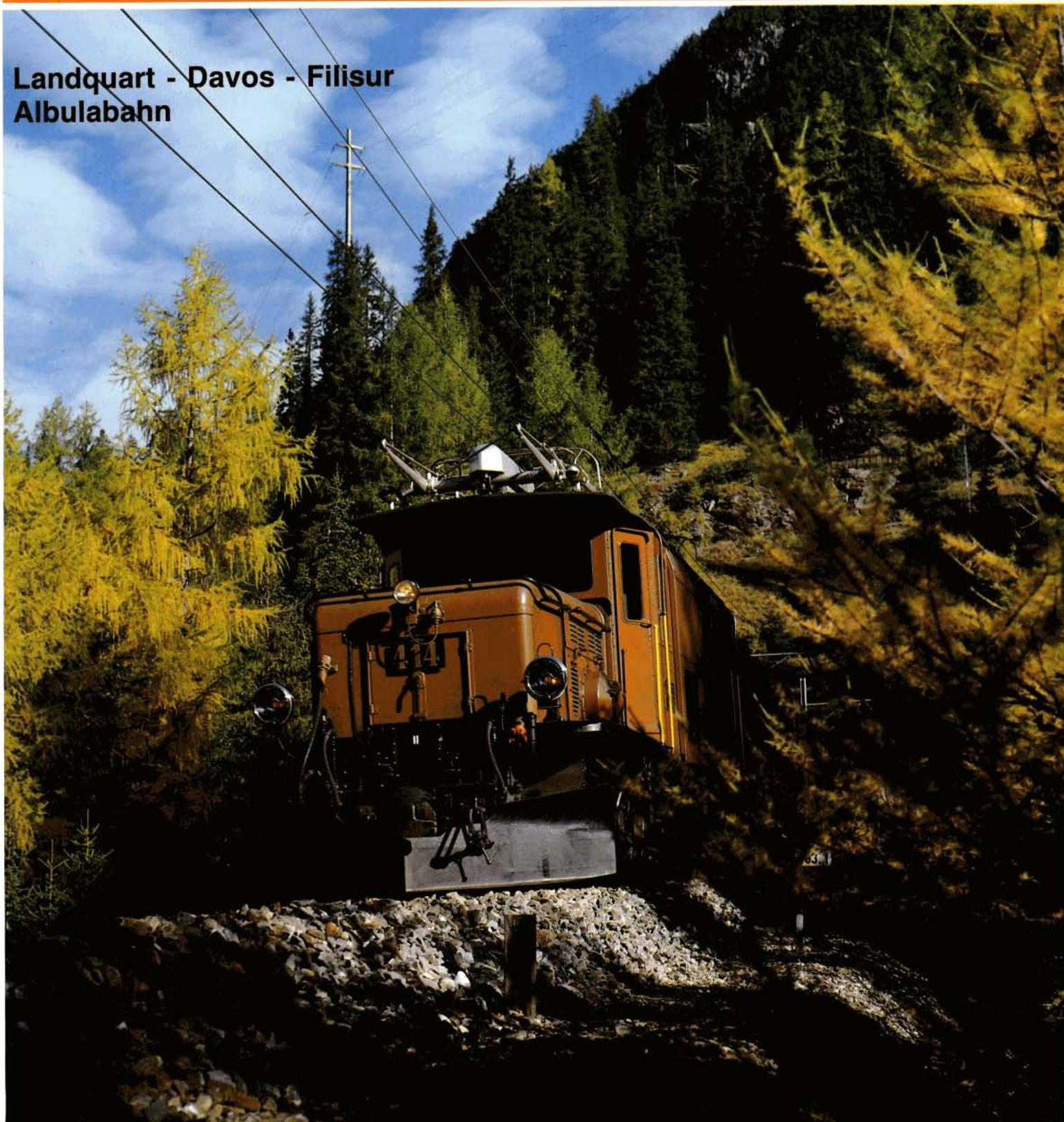
sfr 19,80

öS 150,—

Sonderausgabe - Rhätische Bahn (I)

von Carl Asmus

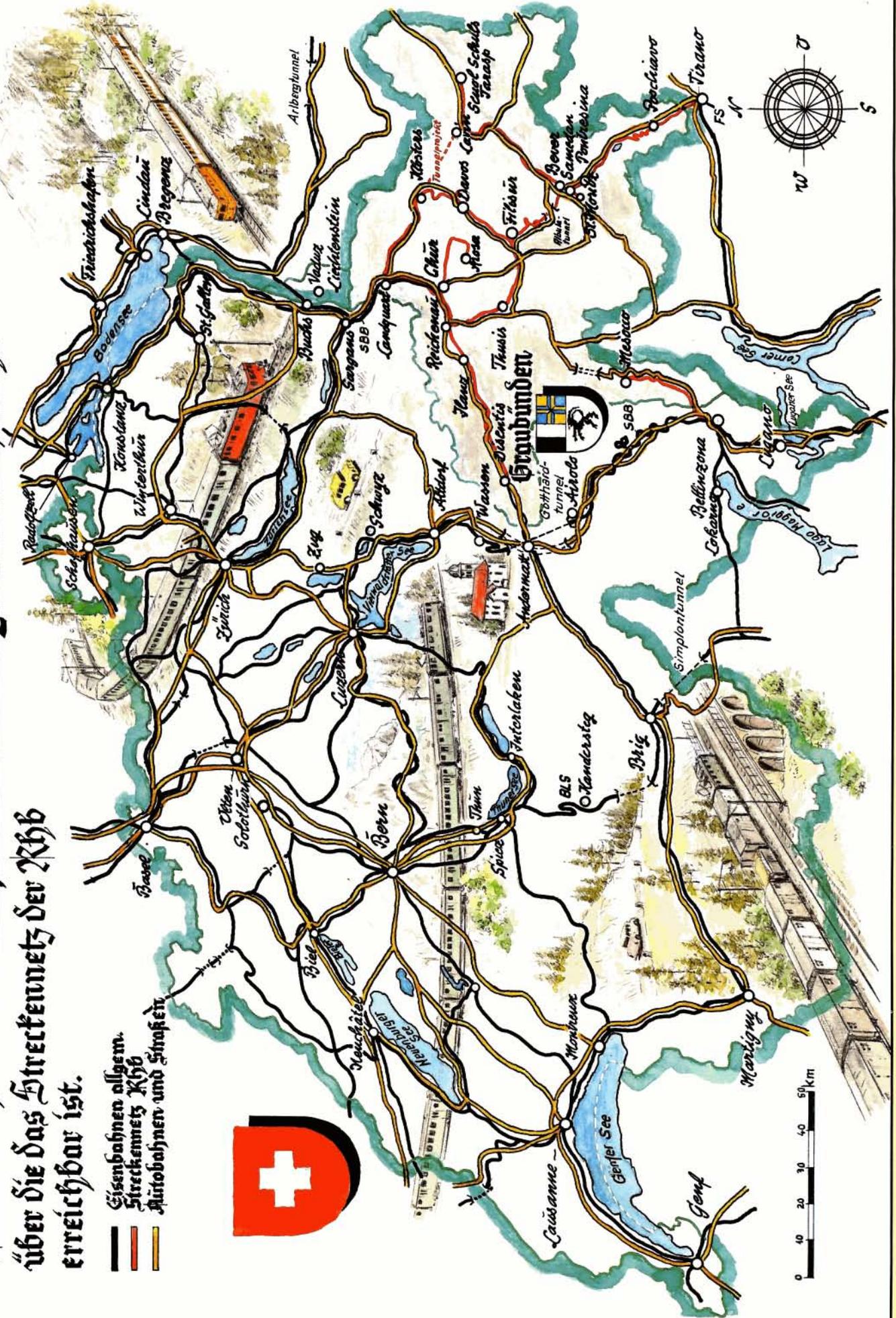
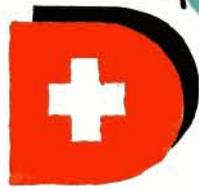
Landquart - Davos - Filisur
Albulabahn



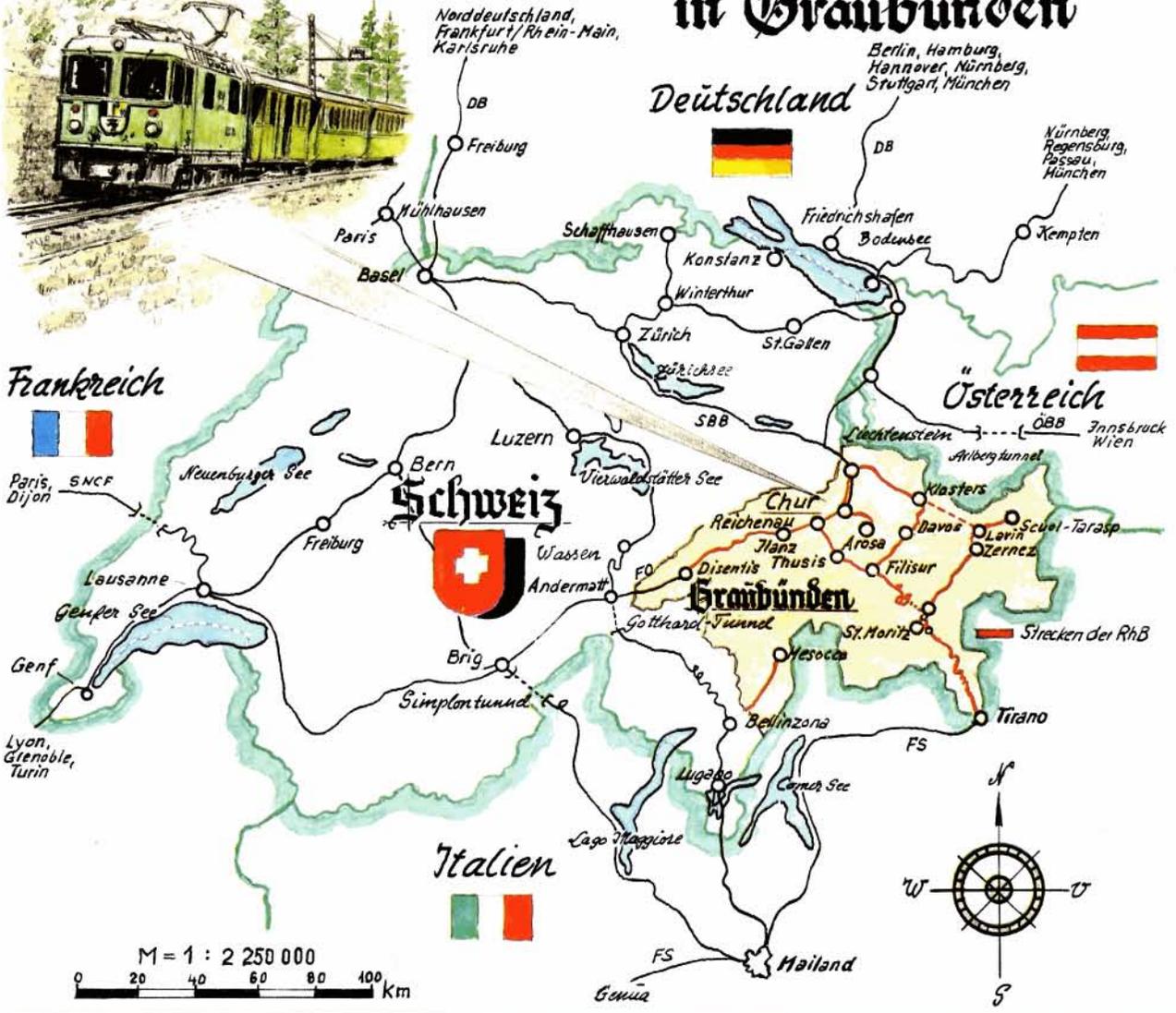
Eisenbahn- und Straßenverbindungen der Schweiz

über die das Streckennetz der Kfb erreichbar ist.

-  Eisenbahnen allgem. Streckennetz Kfb
-  Autobahnen und Straßen



Die Schweiz und das Streckennetz der Rhätischen Bahn in Graubünden



Bilder 2 und 3: Eisenbahn- und Straßenverbindungen in der Schweiz sowie Streckennetz der Rhätischen Bahn in Graubünden.

Zeichnungen: R. Barkhoff

Bild 1 (Titel): Im Oktober 1987 ist die Ge 6/61 414 mit dem Zug 4532 zwischen Preda und Bergün oberhalb der bekannten Albulaviadukte unterwegs.

Foto: A. Ritz

Bild 165 (Rücktitel): Am 4. November 1987, einem herrlichen Spätherbsttag, entstand vor Preda diese Aufnahme der Ge 4/4 II 612. Im Hintergrund erkennt man Piz Ela und Piz Ruginx.

Foto: K. Eckert

Impressum

ISSN 0720-051 X
 DM 19,80 — sfr 19,80 — öS 150.—
 Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag
 GmbH - D-8080 Fürstentfeldbruck, Rudolf-Diesel-
 Ring 5 - Telefon (08141) 50 48/50 49

Redaktion: Hermann Merker
 Autor: C. Asmus
 Lektorat: U. Bauer

Layout: Gerhard Gerstberger
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
 Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona,
 Via Morgagni, 24 (Printed in Italy)
 Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Sonderausgaben erscheinen 1988 4 x (auch im
 Abo erhältlich, für DM 68,—, im Ausland zuzüglich
 DM 4,— Portoanteil). Alle Rechte vorbehalten,
 Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der
 Redaktion.
 Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.
 Copyright Februar 1988 by:
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstentfeldbruck

Inhalt

	Seite
Editorial	6
Einleitung	6
Vorgeschichte	7
Die Landquart-Davos-Bahn	13
Die Strecke Landquart – Chur – Thusis – Filisur – Preda	34
Der Albulatunnel und die Strecke bis St. Moritz	88

Streckennetz der Rhätischen Bahnen

mit Stationen, Eröffnungsdaten u. Längenangaben

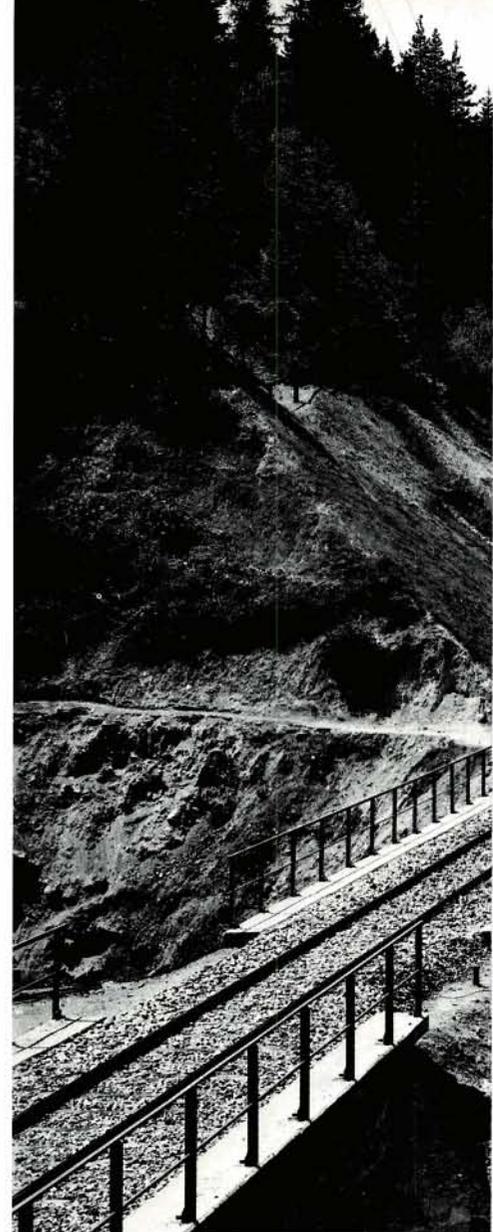
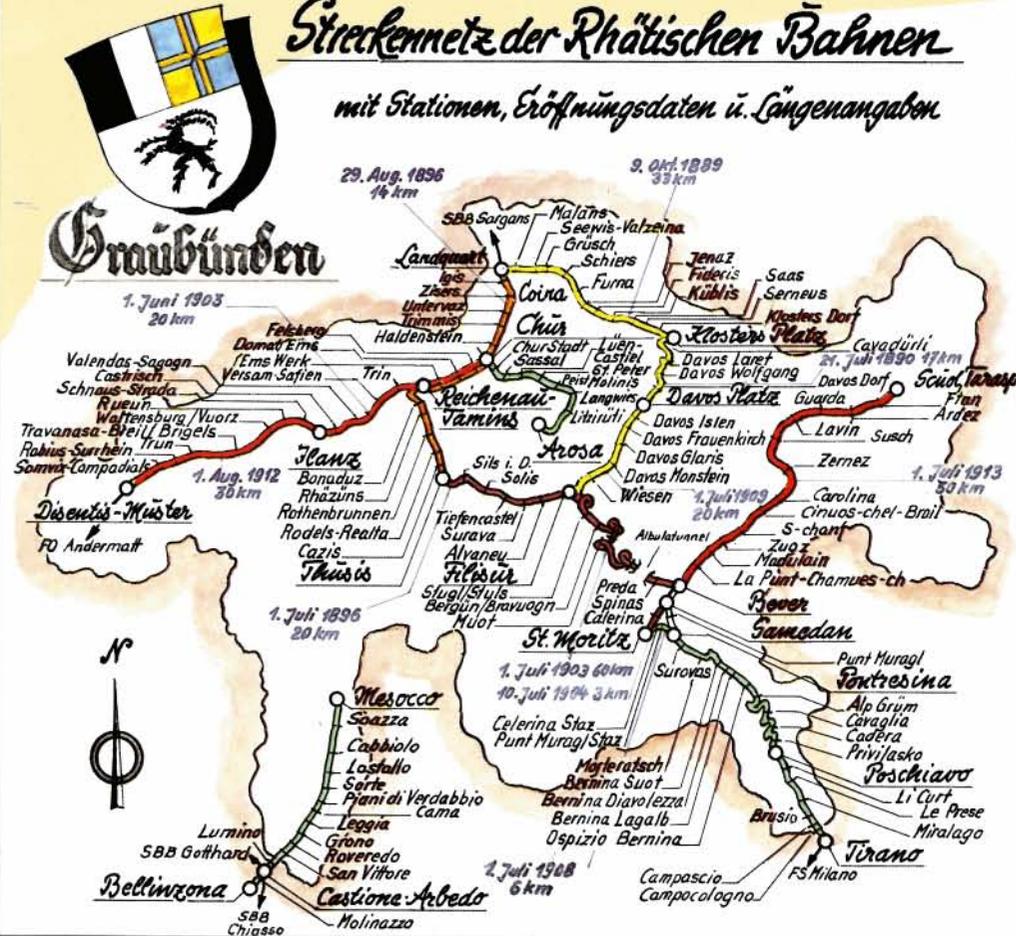


Bild 4: Die Rhätische Bahn. Zeichnung: R. Barkhoff

Editorial

Das hier gewählte Thema als solches ist vielleicht nichts allzu Außergewöhnliches, denn es ist schon so manches dazu geschrieben worden. Außergewöhnlich hingegen sind an dieser Sonderausgabe zum einen die zahlreichen, stimmungsvollen Farbaufnahmen aus jüngster Zeit in feinem Zusammenspiel mit zeitgenössischen Dokumentationen aus der Frühzeit der Rhätischen Bahn. Zum anderen – und das sei hier bemerkt – erscheint diese Sonderausgabe zeitgleich in 3 Sprachen: in deutsch, französisch und italienisch ... eine Reverenz des H. Merker Verlages und seinen ausländischen Töchtern an die Heimatregion der RhB.

Auch wenn das Streckennetz der Rhätischen Bahn flächenmäßig durchaus nicht zu den "Großen" zählen mag, so zeichnet es sich doch sowohl hinsichtlich der Trassierungsbauten als auch der bezaubernden Landschaft, die durchquert wird, durch seine faszinierende Vielfalt aus.

Um all die Besonderheiten erschöpfend darstellen zu können, werden wir diesem Thema insgesamt drei Sonderausgaben widmen. Der hier vorliegende Teil 1 behandelt die Strecken Landquart – Davos – Filisur, Landquart – Chur – Thusis sowie die Albulabahn (Thusis – St. Moritz). Für Teil 2 sind vorgesehen: Die Berninabahn (St. Moritz – Tirano), Chur – Arosa und Mesocco – Bellinzona. In dem abschließenden Teil 3 werden die Strecken Chur – Disentis, Bever – Scuol Tarasp sowie das Projekt Lavin – Klosters vorgestellt und die Triebfahrzeuge der RhB beschrieben.

Möglicherweise wissen Sie es schon: Die "Rhätische" feiert demnächst ihren 100. Geburtstag! Und bis dahin wollen wir Sie mit unseren Sonderausgaben auf diese Feier eingestimmt haben.

Hermann Merker Verlag

Einleitung

Der schweizerische Kanton Graubünden, in dem sich die im vorliegenden Sonderjournal beschriebenen Strecken der Rhätischen Bahn befinden, gehört zur Ostschweiz. Die dominierende Landschaft – eine bizarre und nur schwer zugängliche Bergwelt – haben die Entwicklung des flächenmäßig größten der 23 Schweizer Kantone über die Jahrhunderte hinweg geprägt und ihm eine gewisse Exklusivität im besten Sinne des Wortes verliehen. Klangvolle Namen wie Davos, St. Moritz oder das Engadiner Tal sind für Graubünden genauso kennzeichnend wie der Splügen-, Maloja-, Bernina- oder Albula-Paß. Charakteristisch ist auch die dünne Besiedelung dieses Kantons – im Durchschnitt weist die Schweiz eine Bevölkerungsdichte von 154 Einwohnern pro Quadratkilometer auf, in Graubünden hingegen sind es nur 23. Und auch das ist Graubünden: Die Ortschaft San Vittore im Misox liegt auf einer Meereshöhe von nur 275 m und Juf, die höchstgelegene Ansiedlung, auf 2126 m ü.d.M. Eine weitere Besonderheit ist die Mehrsprachigkeit der Bevölkerung, denn außer deutsch und italienisch ist hier auch

rätoromanisch Landessprache.

Graubünden, das sich erst 1803 der Schweizerischen Eidgenossenschaft anschloß, beeindruckt durch die Weite seiner Bergtäler, die Stille seiner großen Wälder, seine Burgen und Dörfer und nicht zuletzt auch durch die kunstvoll bemalten, Herrenhäusern ähnlichen Bauerngehöfte mit prächtigem Blumenschmuck. In diesem Schweizer Kanton sind Landschaft und Kultur eng miteinander verbunden. In fast unberührter Natur findet man großartige, einmalige Baudenkmäler, wie zum Beispiel die Kirche vom Mistael, das Schloß in Tarasp oder der Palazzo Salis in Bondo. Kulturelle Zeugnisse, die bis in die römische und gar karolingische Zeit zurückreichen, sind keine Seltenheit. Der aus der Romanik stammende Dom zu Chur belegt dies eindrucksvoll.

Es ist ein bedächtiger, der Tradition liebevoll verbundener Menschenschlag, der dort lebt und sein gutes Stück dazu beigetragen hat, daß die Schweiz heute einen hervorragenden Platz unter den beliebtesten Reiseländern einnimmt.

Namen wie Davos, Klosters, Samedan,

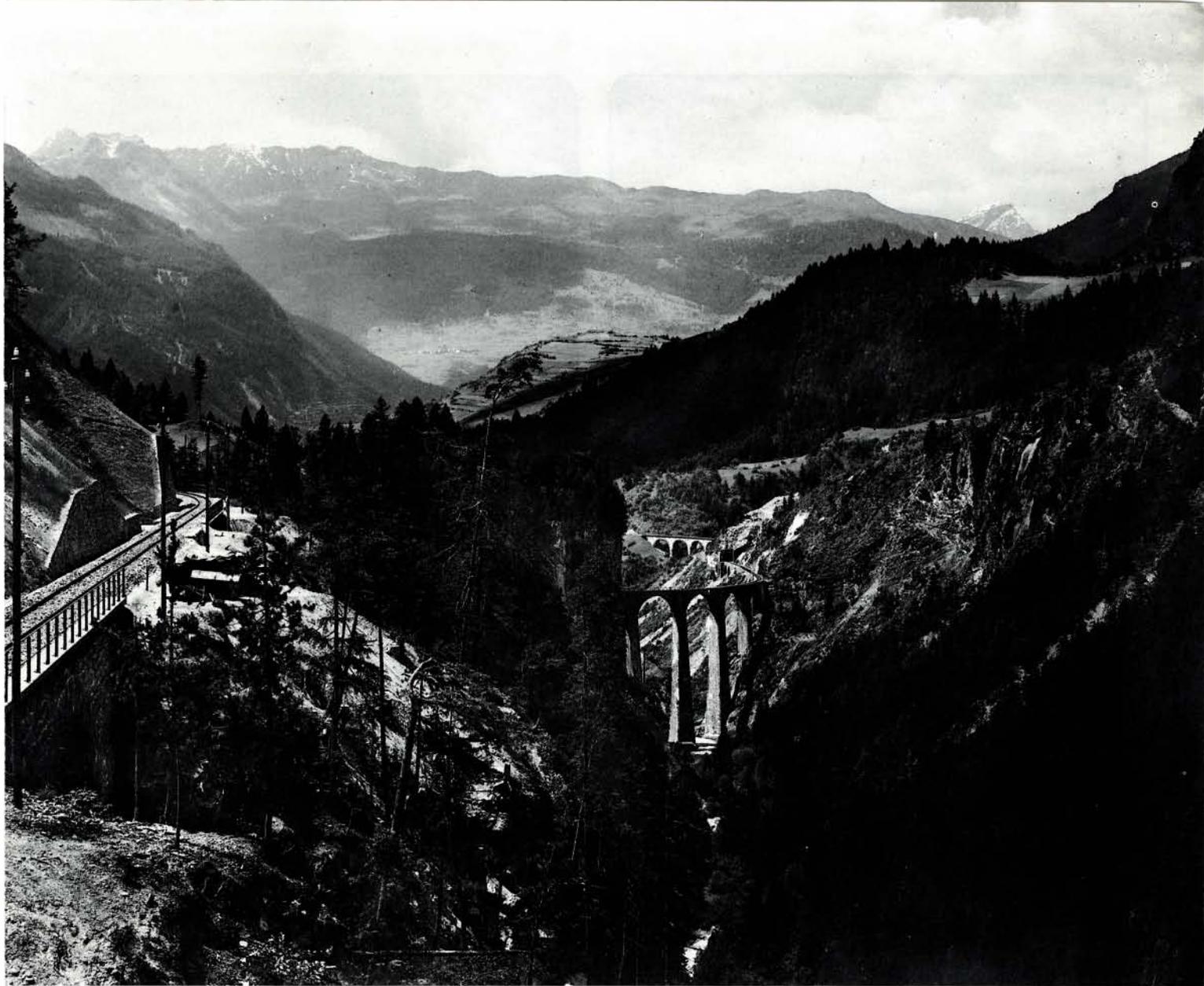


Bild 5: Blick von der Strecke Davos – Filisur auf die Albulabahn mit dem Landwasser- und Schmittentobelviadukt.

Foto: Photoglob-Wehrli AG

Chur, Lenzerheide, Albula-Paß etc. sagen dem Sportbegeisterten, dem Kunstinteressierten und vor allem dem Naturfreund genug, um Reisesehnsüchte zu wecken. Schließlich kommen auch die Gaumenfreuden nicht zu kurz, denn das im Fremdenverkehr geübte Graubünden versteht sich auf die Gastronomie ganz vortrefflich. Durchaus zu der bereits erwähnten "Exklusivität" passen die meterspurigen Strecken der Rhätischen Bahn mit ihrer kühnen Tassierung. Sie führen durch hochalpine Regionen und faszinieren den Reisenden immer wieder aufs neue. In einem Reiseführer aus der Zeit der Jahrhundertwende heißt es: "Die Rhätische Bahn gehört zu den ganz wenigen Bahnlinien der Welt, die nicht nur des Zieles wegen, sondern auch um ihrer selbst willen befahren werden".

Das interessante meterspurige Schmalspurnetz weist eine Streckenlänge von 376 km auf. Beeindruckende Zahlen belegen die Sonderstellung der Rhätischen Bahn unter den Gebirgsbahnen: 116 Tunnel und Galerien mit einer gesamten Länge von 39,7 km und 485 Brücken mit

einer Länge von insgesamt ca. 12 km. Die zu den Rhätischen Bahnen zählende Albulalinie, auf die in diesem Sonderjournal ausführlich eingegangen wird, ist u.a. wegen ihrer sechs Kehrtunnels und dem 5865 m langen Scheiteltunnel bekannt.

Die Rhätische Bahn sorgt für eine ausgezeichnete Verbindung ins Engadin, ins Puschlav, ins Prättigau, nach Davos, Arosa und dem Bündner Oberland. Sie schließt sich in Chur an die Schweizerischen Bundesbahnen, in Disentis an die Furka Oberalpbahn und in Tirano an die Italienische Staatsbahn an.

In der vorliegenden Ausgabe werden vor allem die Strecken Landquart – Davos – Filisur, Landquart – Chur – Thusis und die Albulastrecke Thusis – Filisur – St. Moritz behandelt.

Vorgeschichte

Die unaufhaltsame Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts ließ auch in der Schweiz die Frage aufkommen, auf welchen Wegen die Alpen von Norden nach Süden mit einer

Eisenbahn überquert werden könnten.

Eine Vielzahl von Varianten wurde diskutiert, von denen die folgenden Bahnprojekte in damaliger Zeit als die aussichtsreichsten Vorhaben galten:

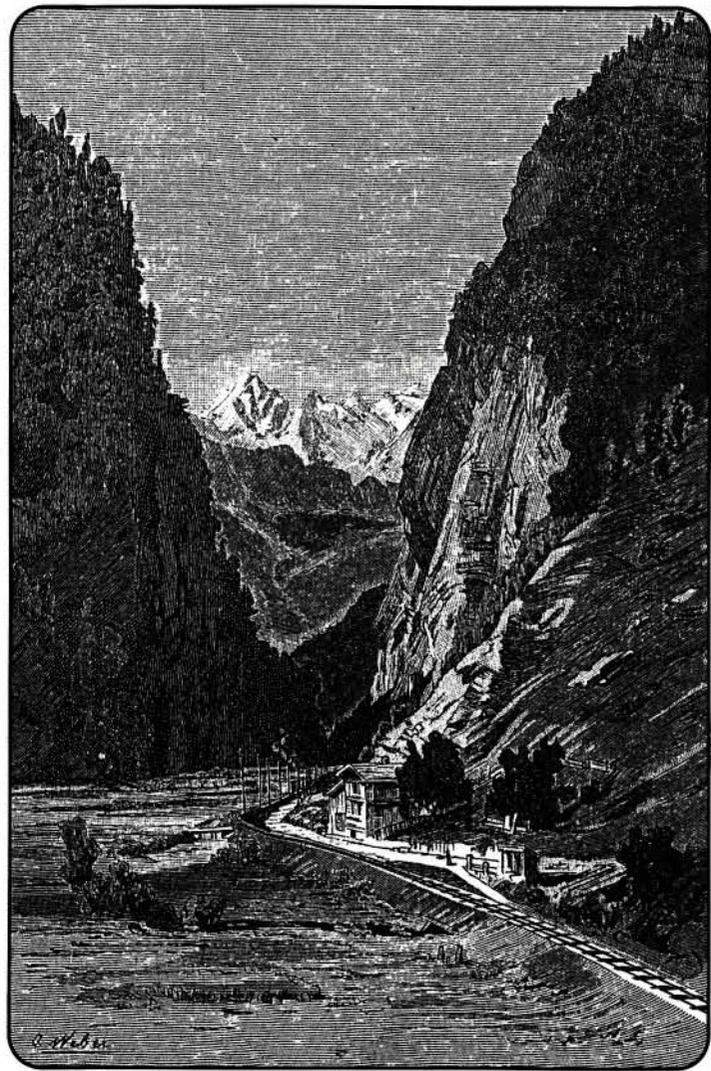
1. Lukmanier Bahn (Chur-Disentis-Biasca-Bellinzona)
2. Bernhardin Bahn (Chur-Thusis-Splügen-Mesocco-Bellinzona)
3. Splügen Bahn (Chur-Thusis-Splügen-Chiavenna-Italien).

Doch all diese Planungen landeten schließlich in der Schublade, denn der Bau der Eisenbahnstrecken über den Gotthard, den Arlberg und den Brenner setzte all diesen Spekulationen ein frühes Ende. Die Folge davon war, daß das schweizerische Graubünden seine Transit-Bedeutung, die es bis dahin auf der Straße hatte, verlor. Wie bedeutend jedoch der Bahnbau für die Region selbst war, beschreibt am besten eine Zeitungsveröffentlichung aus den Anfangstagen. Unter der Überschrift "Die höchste Adhäsionsbahn Europas" widmet die "Leipziger Illustrierte Zeitung" vom 14. Juni 1890 der Rhätischen Bahn einen ausführlichen Bericht.



Bild 6: Die Dörfer Seewis und Grüşch sowie die sagenumrankte Ruine Solavers. Im Hintergrund ragt der Vilan empor.

Bild 7: Blick in die enge Schlucht der Klus, die wie eine Pforte den Eingang in das landschaftlich reizvolle Prättigau eröffnet.



»Die höchste Adhäsionsbahn Europas«

Während sonst überall die Locomotive an die Stelle des Pferdegespanns getreten ist, vermittelte bisher auf Graubündens Straßen der eidgenössische Postwagen mit dem Vier- oder Fünfgespann den Personenverkehr. Eine Postfahrt besaß für viele Reisende einen eigenen Reiz, vorausgesetzt, daß sie nicht zu lange dauerte, und daß ein freundlicher Regen den Staub der Straße gelöscht

hatte. Andernfalls gehörten Postfahrten nicht gerade zu den angenehmsten Erinnerungen einer graubündner Reise. Nach wenigen Minuten waren die Insassen des Wagens über und über mit Staub bedeckt, und wer von Chur über den Albula oder Julier oder von Landquart über Davos und den Flüelapaß nach dem Engadin reiste, dem ging gewöhnlich die Geduld aus, noch ehe er das erste Drittel der Fahrt zurückgelegt hatte. Bis vor wenigen Jahren schien es, als sollte Graubünden das Land der Posten bleiben. Da gelang es dem thatkräftigen Unternehmungssinn des Hrn. W.J. Holsboer, dem der berühmte Curort Davos zu einem großen Theil sein Aufblühen verdankt, die erste bündener Bergbahn ins Leben zu rufen. Durch sie ist der Curort Davos, der bekanntlich das ganze Jahr hindurch von vielen Tausenden Erholungsbedürftiger besucht wird, durch Schienenstrang mit der übrigen Welt verbunden worden.

Bild 8: Der Saaseralpbach bei der Station des Dorfes Serneus.

Bilder 6-8: Zeichnungen von J. Weber in der Illustrierten Zeitung No. 2450 vom 14. Juni 1890

Die Schmalspurbahn Landquart – Davos ist die höchste Adhäsionsbahn Europas. Sie erreicht bei Davos-Kulm eine Höhe von 1633 Mtr. Auf der ganzen Strecke ist nirgends das

Zahnrad zur Anwendung gekommen; fast ohne daß man der Steigung sich bewußt wird, führt diese Bahn den Reisenden von den Nebenhügeln des Rheinthals hinauf zu den frischen Höhen von Davos, wo unter Lärchen und Arven die Alpenrose blüht. Der lange Weg nach Davos und nach den Curorten des Ober- und Unterengadin ist durch sie bedeutend kürzer und vor allem auch bequemer geworden. Wer eine Fahrt mit der Bahn Landquart – Davos gemacht hat, wird sicherlich den Postwagen nicht zurückwünschen, sondern sich auf die Zeit freuen, wo diese Bahn von Davos aus weiter durch den Scaletta nach dem Engadin und von dort hinunter nach Chiavenna und den italienischen Seen führt, eine Zeit, die in vier bis fünf Jahren gekommen sein wird.

Das größere Stück der Linie Landquart – Davos ist schon seit letztem Herbst in Betrieb, das kleinere (Klosters – Davos) wird in diesen Tagen eröffnet werden.

Wir begnügen uns für heute damit, unsern Lesern das Stück Landquart – Klosters vorzuführen. Wenn auch die Linie Klosters – Davos noch reicher an reizenden Ueberaschungen sein mag, so bietet doch schon jene untere Strecke eine reiche Fülle bald anmuthiger, bald großartiger Bilder, und eine beträchtliche Zahl von Kunstbauten steigert das Interesse. Die Erbauer der Bahn sind darauf bedacht, die Harmonie der alpinen Landschaftsbilder so wenig als möglich zu beeinträchtigen. Man hat deshalb, um nur eins anzuführen, die Bahnhöfe im schmucken schweizer Holzstil gebaut, sodaß dieselben zur ganzen Umgebung aufs beste passen.

Wir haben auf Station Landquart die große Eisenbahn verlassen und sind in einen der schmucken Waggons mit Aussichtsgalerie, wie sie auf der Linie Landquart – Davos verkehren, gestiegen. Schon ist der Zug an den mit Reben bepflanzten Hügeln von Malans vorübergefahren; zwischen den senkrechten Felswänden der "Klus" an der Ruine der Burg Frakstein vorüber, deren Vogt durch den Pfeil eines Landmanns, welchem er die Braut geraubt hatte, gefallen sein soll, geht es ins grüne Prättigau hinein.

"Es braust die wilde Landquart durchs Thal im stürmenden Lauf,

*Da steigen von beiden Seiten die grünen Berge auf
Mit Dörfern, Gärten, Höfen und Alpen mannigfalt,
Dazwischen Aecker und Wiesen und Bäume und Fels
und Wald.*

*Das ist ein Land der Dichter, da geht wie Mondenstrahl
Ein leises Geisterwehen zaubervoll durchs Thal,
Da webt um Wirklichkeiten so blühend und so hold
Die lichten leichten Schleier der Sage Abendgold."*

Flugi

Bei Station Pardisla wenden wir uns rückwärts nach der waldgekrönten malerischen Felsenpforte, durch die wir eben eingetreten sind. In wenigen Minuten hat uns der Zug nach Grüsch getragen, wo auf schroffer Felswand über einem brausenden Bergstrom die Mauerreste der Burg Solavers thronen. Auch um dieses Gemäuer hat die Sage ihre Ranken gewoben. Der Burgherr reitet in mond hellen Nächten um die verfallene

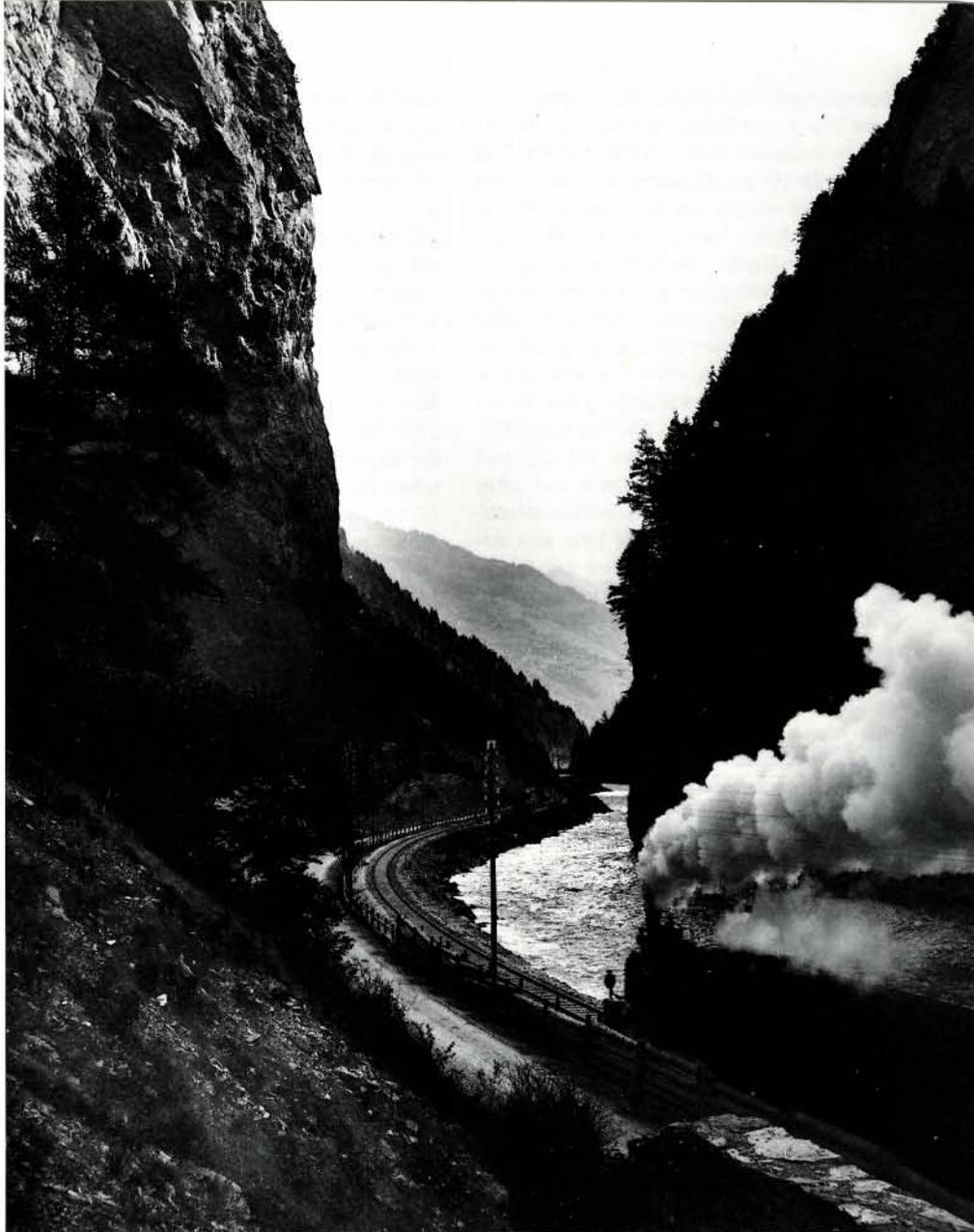


Bild 9: Wenig Platz bleibt neben der Landquart für Straße und Bahnlinie in der Klus.

Foto: Photoglob-Wehrli AG

Feste. Als einst der Zorn des Volkes dieselbe stürmte, da soll er sich auf seinem Streitroß über die jähe Wand hinunter in den Strom gestürzt haben. Von sonniger Bergterrasse am Fuße des grünen Vilan herab grüßt der freundliche Sommercurort Seewis mit seinen weißen Häusern; immer malerischer wird der Rückblick, wenn wir am Dorfe Schiers vorbeifahren. Eine Brücke führt uns über die Landquart, die im vorigen Jahrhundert, als sie noch ungebändigt war, bald dort durch den Thalboden sich ihr Bett grub; dann geht's hinein in die Enge des "Fuchsenwinkels", wo im Frühjahr fallende Eisblöcke und Steine die Straße bedrohen, während die Bahn uns mittels eines Tunnels sicher durch den Schieferfelsen führt. Von neuem öffnet sich das Thal; auf grünen Matten zwischen Laub- und Nadelholz liegen schmucke Dörfer, Jenatz, Fideris; wieder geht's in eine enge Schlucht hinein, wo man den Raum für die Bahnlinie dem Flußbett hat abgewinnen müssen. Wenn sie sich öffnet, sind wir in Küblis angelangt, wo sonst die Passagiere der Post gewöhnlich ihr Mittagmahl einnahmen, während die Pferde

gewechselt wurden. Unsere Blicke fesseln die hellen Kalkwände der Prättigauer Calanda, die hoch über die bewaldeten Vorberge ins Blaue ragen.

Bisher hat das Dampfroß leichte Arbeit gehabt. Es ist fast immer dem Bett der Landquart gefolgt. Aber nun gilt es, die Höhe des Dorfes Saas zu gewinnen. In etwas langsamerem Tempo arbeitet sich der Zug vorwärts, aufwärts; der Blick wird von Minute zu Minute freier. Während das Auge durch das Landschaftsbild schweift, übersehen wir leicht das schwierige Werk, das die Kunst der Ingenieure auf dieser Wegstrecke ausgeführt hat. An steilem Abhang ist über und unter der Bahnlinie gewaltiges Mauerwerk errichtet, und Bergbäche, die in Wasserfällen über die Felsen brausen, sind durch schwindelnde Viaducte überbrückt worden. Einer der schönsten ist der Saaseralpbach bei Mezzaselva, der Station des Dorfes und Bades Serneus, das jenseit des Flusses auf waldumrahmter Wiese liegt.

Am jähen Abhang, wo die Technik Schritt für Schritt bedeutende Hindernisse zu überwinden fand, geht es zwischen Buchen- und

Ahorngruppen hindurch thaleinwärts. Ein weiter Thalkessel öffnet sich vor uns. Da liegen die braunen und weißen Häuser von Klosters-Dörfli am Ausgang des Schlappiner Thals, durch welches ein Bergpfad nach dem österreichischen Montavon hinüberführt. Während die Dörfer des Prättigau, an denen wir bisher vorübergefahren sind, nach romanischer Art meist eng zusammengebaut sind, finden wir in Klosters die Häuser nach germanischer Weise weit über den Wiesenplan zerstreut. Klosters ist, wie Davos, eine Colonie der "Freien Wälder". Die höchstgelegenen Thäler Rhätens wurden im 13. und 14. Jahrhundert mit Colonisten aus dem Wallis bevölkert. Die Nachkommen derselben haben deutsche Art und Sitte sich bewahrt, und ihre Sprache hat im Laufe der Jahrhunderte ihren Weg auch zu den Nachbarländern gefunden. In diesen Wäldercolonien lebt auch die altgermanische Sage noch fort; da erzählt man sich noch von den wilden Männern und Frauen, die in waldigen Schluchten wohnen und bald feindlich, bald freundlich mit den Hirten und Sennen auf den Alpen verkehren.

Durch blumige Wiesen geht es nach dem nahen Klosters-Platz. Es umweht uns hier bereits die frische Luft eines Hochthals. Wir haben eine Höhe von 1200 Mtr. erreicht; stattliche Gasthöfe zeigen uns, daß wir uns in einer vielbesuchten Sommerfrische befinden. Es sind hauptsächlich Deutsche, die

hier die heiße Jahreszeit verbringen, sei es um in behaglicher Muße unter den Schatten von Buchen, Ahorn und Tannen von den Anstrengungen des Stadtlebens auszuruhen, sei es, um in dem weiten Gletschergebiet der Silvretta-Gruppe, die aus dem Hintergrunde des Sardascathales leuchtend zu uns herabschauet, dem Bergsport zu huldigen.

Von Klosters führt die Bahn in langen Zickzacklinien durch Wald und Alpwiesen hinauf nach dem Luftcurort par excellence, nach Davos. Wir behalten uns vor, ein andermal dem Leser einige Bilder von diesem Stück der Bahnlinie, insbesondere von dem idyllischen Davoser See, vorzuführen.

So also stand es in der Leipziger Illustrierten Zeitung, Ausgabe 2450 vom 14. Juni 1890 zu lesen. Selbst noch für unsere heutige Erlebniswelt ist dieser alte Reisebericht aus dem Ende des vorigen Jahrhunderts recht anschaulich geschildert. Viele Widrigkeiten, die zu damaliger Zeit bei einer Gebirgsüberquerung in Kauf zu nehmen waren, werden für uns wieder nachvollziehbar, ohne daß wir deshalb in unserem heutigen hochtechnisierten Zeitalter die mit einer solchen Reise verbundenen Mühen spürbar nachempfinden könnten. Nur zu gerne romantisiert heute der eine oder andere diese Art des Reisens und hegt den Wunsch, sich in die damalige Epoche zurückversetzen zu können. Für die Menschen jener Zeit war das Reisen

ohne Bahn jedoch eine arge Knochenschinderei – bestimmt nicht romantisch und auch nicht sonderlich erstrebenswert. Der heutige Bahnreisende wird mit Verwunderung gelesen haben, daß durch die beim Bau notwendigen menschlichen Eingriffe in die Landschaft einstmals ein weiterer Blick über die Strecken und Kunstbauten hinweg möglich war; ja, daß oftmals sogar mehrere Kilometer der Bahntrasse eingesehen werden konnten. Heute sucht man solche Aussichtsmöglichkeiten meist vergebens. Der Bahnbau hatte damals durch weitflächiges Abholzen und großräumige Verbauungen erhebliche Narben in der urwüchsigen Landschaft und Vegetation hinterlassen. Heute, nach fast 100 Jahren, hat die Alpenflora jedoch weitgehend wieder Besitz von ihrem damals verlorenen Terrain ergriffen. Dies veranschaulichen auf eindrucksvolle Weise unsere Fotografien aus der Bauzeit und den ersten Betriebsjahren in einer Gegenüberstellung mit unseren ausdrucksvollen Farbbildern aus heutiger Zeit.

Wie dankbar der Weiterbau der Strecke von den Reisenden und der heimischen Bevölkerung aufgenommen wurde, schildert der anschließende Bericht, der ebenfalls der Zeitschrift "Leipziger Illustrierte Zeitung", diesmal jedoch der Ausgabe vom 17. Juli 1902 entnommen wurde.

»Die Albulabahn«

Am 29. Mai brachte der Telegraph die Nachricht, daß der große Albulatunnel durchschlagen und damit das bedeutendste Hinderniß, das sich dem Bau der Engadinbahn entgegenstellte, aus dem Wege geräumt sei. In der ganzen Eidgenossenschaft hat diese Kunde ein freudiges Echo erweckt, vor allem aber in den engen Thälern des Bündnerlandes, denen die Wohlthat des Verkehrsweges in erster Linie zuteil wird. Es fehlt zwar auch nicht an Schwarzsehern, die glauben, daß die Bahn den an der Straße liegenden Orten den Lebensfaden abschneiden werde. Aber in den Bergen sind andere Verhältnisse maßgebend als in der Ebene, und ein Hinblick auf die davoser Bahn sollte genügen, die Zweifler zu überzeugen, daß das Dampfrohr in einem Jahrzehnt mehr Wohlstand gebracht hat als die Postkutsche in einem halben Jahrhundert.

Den ersten Anlaß zum Bau einer Engadinbahn gab der leider zu früh verstorbene Guyer-Zeller, der schweizerische "Eisenbahnkönig". Sein weitausschauender Blick hatte die Bedeutung einer kürzeren und directen Verbindung der Schweiz und Westdeutschlands mit der Adria erkannt, und sein Ziel war, von Zürich über Chur durch das Engadin nach Meran und Bozen eine directe Verbindung mit Triest herzustellen: sein berühmtes Project einer Engadin-Orientbahn. Was heute nach Verwirklichung der Albulabahn als gegebene Fortsetzung jedem

einleuchtend ist, wurde damals verständnißlos bescpöttelt. Unbekümmert darum ließ Guyer-Zeller jahrelang kostspielige Vorstudien und Vermessungen vornehmen. Da wurde im Herbst des Jahres 1896 das schweizerische Eisenbahnrechnungsgesetz als Einleitung der Eisenbahnverstaatlichung vom Volke angenommen. Guyer-Zeller, der mit seiner ganzen Macht den Verstaatlichungsgedanken bekämpft hatte, fühlte sich persönlich besiegt, und mit einem Schlag begrub er alle seine Zukunftspläne.

Mittlerweile hatte aber das Engadinbahnproject im Bündnerland selbst so viele Freunde gefunden, daß seine Verwirklichung möglich schien. Die Rhätische Bahn, die 1890 die Linie Landquart – Davos baute, übernahm die Ausführung, nachdem die Eidgenossenschaft, der Canton und die theiligten Gemeinden das Baukapital, 26 Mill. Frs., zugesichert hatten. Bereits im Frühjahr 1898 wurde die Zufahrtslinie Chur – Thusis eröffnet, die anderen Abzweigungen als Basis dienen sollte. Gleichzeitig mit der 62 Kilometer langen Strecke Thusis – Albula – St. Moritz wird noch eine 18 Kilomtr. lange Linie von Reichenau nach Ilanz ins Vorderrheinthal gebaut, die früher oder später Anschluß an die Gott-hardbahn erhalten wird. Im October 1898 wurde der erste Spatenstich zu dem 5866 Mtr. langen Albulatunnel gethan, für den eine vierjährige Bauzeit vorgesehen war. Auf

der übrigen Strecke wurden die Arbeiten im Herbst 1900 begonnen.

Die gesammte Bahnlinie hat infolge des wilden Gebirgscharakters und der großen Höhenlage ganz außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden; außer dem großen Albulatunnel sind noch 40 weitere Tunnels nöthig, die eine Gesammtlänge von mehr als 10 Kilomtr. besitzen, sodaß von der 62 Kilomtr. langen Strecke über ein Viertel in Tunnels liegt; dazu kommen etwa 40 größere Viaducte, deren Gesammtlänge etwa 2700 Mtr. beträgt. Die Maximalsteigung der Bahn ist 35:1000. Die zu überwindende Höhendifferenz beträgt zwischen Thusis (700 Mtr.) und dem Scheitelpunkt des Albulatunnels (1823 Mtr.) 1123 Mtr. Von hier bis Samedan fällt die Bahn um 115 Mtr., steigt bis St. Moritz wieder um 66 Mtr. und findet dort bei 1774 Mtr. ü.M. ihren vorläufigen Abschluß. Die Bahn wird als Adhäsionsbahn von 1 Mtr. Spurweite gebaut. Die Strecke von Chur bis St. Moritz, auf der man heute mit der Post zwölf Stunden unterwegs ist, wird in Zukunft in etwa vier Stunden zurückgelegt werden.

Von Chur bis Thusis fährt die Bahn in ziemlich ebenem Gelände. Bei Reichenau, wo Vorder- und Hinterrhein zusammenfließen, überschreitet sie den jungen Strom und steigt langsam auf das Hochplateau von Bonaduz, von dem man einen schönen Einblick ins Vorderrheinthal und dessen starre Felsmas-

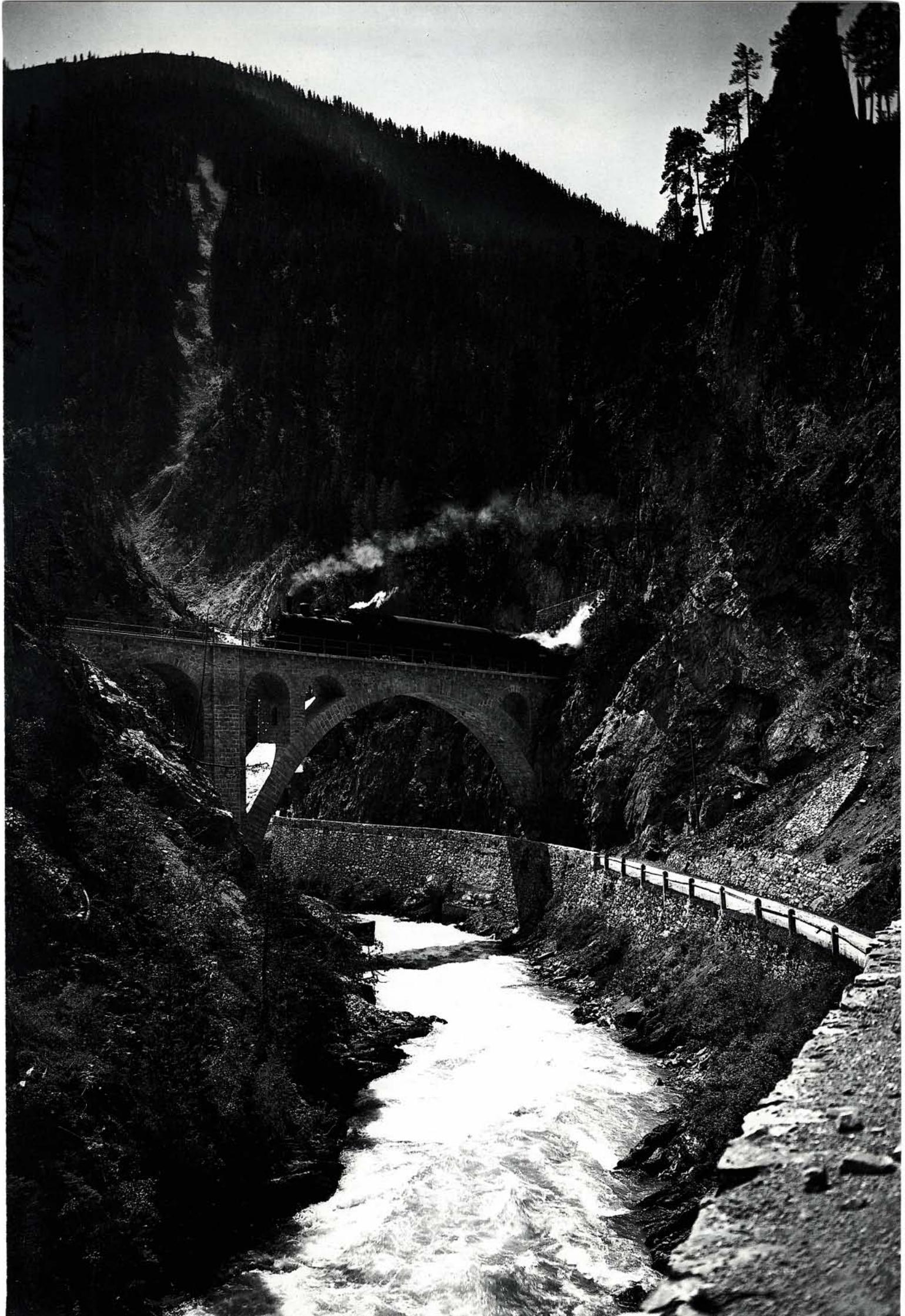




Bild 11: Das Stationsgebäude in Klosters Dorf ist typisch für die an der Strecke Landquart – Filisur stehenden RhB-Hochbauten.

Foto: W. Albers

Bild 10 (Seite 11): Nur für wenige Augenblicke gelangt die G 2/3+2/2 mit ihrem Zug zwischen zwei Tunnels ans Tageslicht. Auf dem Brombenzviadukt überquert sie in der Zügenschlucht das Landwasser.

Foto: Photoglob-Wehrli AG

sen genießt. Dann wendet sich die Bahn südwärts dem tiefausgewaschenen Rheinbett entlang Thusis zu. Unzählige Burgen, viele in Trümmern, manche noch gut erhalten, begleiten den Wanderer auf dieser Fahrt bis tief in die Berge hinein. Bei Thusis scheint jeder Weg abgeschlossen. Rings treten die schroffen Felsen zusammen, zwischen denen sich nur die wilden Fluten des Rheins und der Albula in jahrtausendlangem Ringen ein tiefes Bett ausgewühlt haben. Erst spät und mit unsäglichem Mühen gelang es auch dem Menschen, sich hier einen Paß zu erzwingen. Gleich hinter Thusis wird der Rhein auf einer 80 Mtr. langen Eisenbrücke – der einzigen derartigen Construction – nochmals überschritten; man wirft einen kurzen Blick in die dunkle Via Mala, dann schlängelt sich die Bahn durch die grünen Baumgärten von Sils in wildromantischen Albulaschlucht zu. Unter der Ruine Campi fährt der Zug in die Schlucht hinaus und in Galerien und zahlreichen Tunnels die senkrecht abfallende Bergwand entlang. Etwa 100 Mtr. unterhalb sieht man die schäumenden Wasser der Albula. Die Strecke bis Tiefenkastril war die kostspieligste der ganzen Bahn. Genau ein Drittel liegt in Tunnels. Der lockere Bündnerschiefer machte große Fundamentierungsarbeiten und Lehnenviaducte notwendig (15 Proc. der ganzen Länge), dazu kommen noch zwei große Viaducte sowie die Solisbrücke im Schynpaß, die 150 Mtr. lang ist, und deren mittlerer Bogen bei einer Lichtweite von 40 Mtr. sich 90 Mtr. über dem Wasserspiegel von einer Felswand zur anderen wölbt. Gegen Tiefenkastril zu wird das

Thal wieder offener, und bis nach Alvaneu führt die Bahn in offenem, ziemlich ebenem Gelände. Kurz vor Filisur tritt die Bahn wieder in gebirgiges Terrain ein; zwei große Viaducte vermitteln den Uebergang über wilde Bergwasser. Die 130 Mtr. lange und 65 Mtr. hohe Ueberführung des Landwassertobels ist eine der großartigsten und schönsten Stellen der ganzen Bahn. Durch diese Thal-schlucht soll später eine Verbindung mit Davos hergestellt werden. Bei Filisur ist die Bahn bereits bei einer Höhe von mehr als 1000 Mtr. angelangt, und von hier bis Bergün kommt die Maximalsteigung zur Anwendung. Die Höhendifferenz ist zwischen beiden Orten so groß, daß noch eine künstliche Entwicklung von 1200 Mtr. eingeschaltet werden muß; dies geschieht durch einen großen Kehrtunnel oberhalb Filisur, denselben, in dem sich das einzige größere Unglück während der gesamten Bauarbeiten ereignete. Oberingenieur Perbs und fünf Arbeiter verloren hier durch einen Schlammeinbruch das Leben.

Die weitere Strecke bis zum Bergüner Stein liegt an einer hohen, offenen Berghalde, von der man einen wundervollen Ueberblick über das Albulathal und die ganze benachbarte Bergwelt genießt. Hinter dem Bergüner Stein, am Rande der grausigen Schlucht, hat die Fahrstraße wieder die gleiche Höhe mit der Bahn erreicht. Der liebeliche Thalkessel von Bergün liegt offen da, und aus den saftig grünen Matten steigen die gewaltigen, schnee- und firnbedeckten Bergriesen empor. In der Mitte der Ebene liegt das stattliche Dorf Bergün, das heute mit seinen

Hundertern italienischer Arbeiter, die dort hausen, eher einer Bergwerksstadt als einer Sommerfrische gleicht. Hinter Bergün schließt sich das Thal wieder, und mit einem Schlage verschwindet auch die üppige Vegetation. Das Thal wird steil; auf die Entfernung von 6,5 Kilomtr. zwischen Bergün und Preda beträgt die Höhendifferenz 416 Mtr. Die Bahn muß trotz Anwendung der Maximalsteigung noch eine künstliche Entwicklung von 5,5 Kilomtr. suchen. In drei riesigen Schleifen, drei Kehrtunnels und vier großen Thalübergängen windet sich die Bahn durch das enge Felsenthal hinauf, um endlich bei dem Weiler Preda das Nordportal des großen Albulatunnels zu erreichen. Diese Thalstrecke ist unbedingt die großartigste Partie der ganzen Bahn und darf sich mit ihren Kunstbauten, zu denen noch kostspielige Vorkehrungen gegen Lawinengefahr kommen, unbedingt unter die ersten Eisenbahnbauten der Welt zählen.

Auf der Südseite des Tunnels sind keine besonderen Schwierigkeiten mehr zu überwinden. Aus dem Val Bevers tritt die Bahn noch 4 Kilomtr. hinaus in das großartige Paradies der Alpen, das Engadin. Ueber Samedan und Celerina führt der Schienenweg nach der Innschlucht, wo sich nochmals zwei Tunnels von 600 Mtr. befinden, und erreicht dann das Ufer des Sees von St. Moritz. Am 1. Juli 1903 wird die Strecke Thusis – Celerina, am 1. Juli 1904 das Schlußstück nach St. Moritz dem Verkehr übergeben werden. Zürich

A. Krenn.