

Die Albulabahn : Skizze

Autor(en): **Heer, J.C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **183 (1904)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374311>

Nutzungsbedingungen

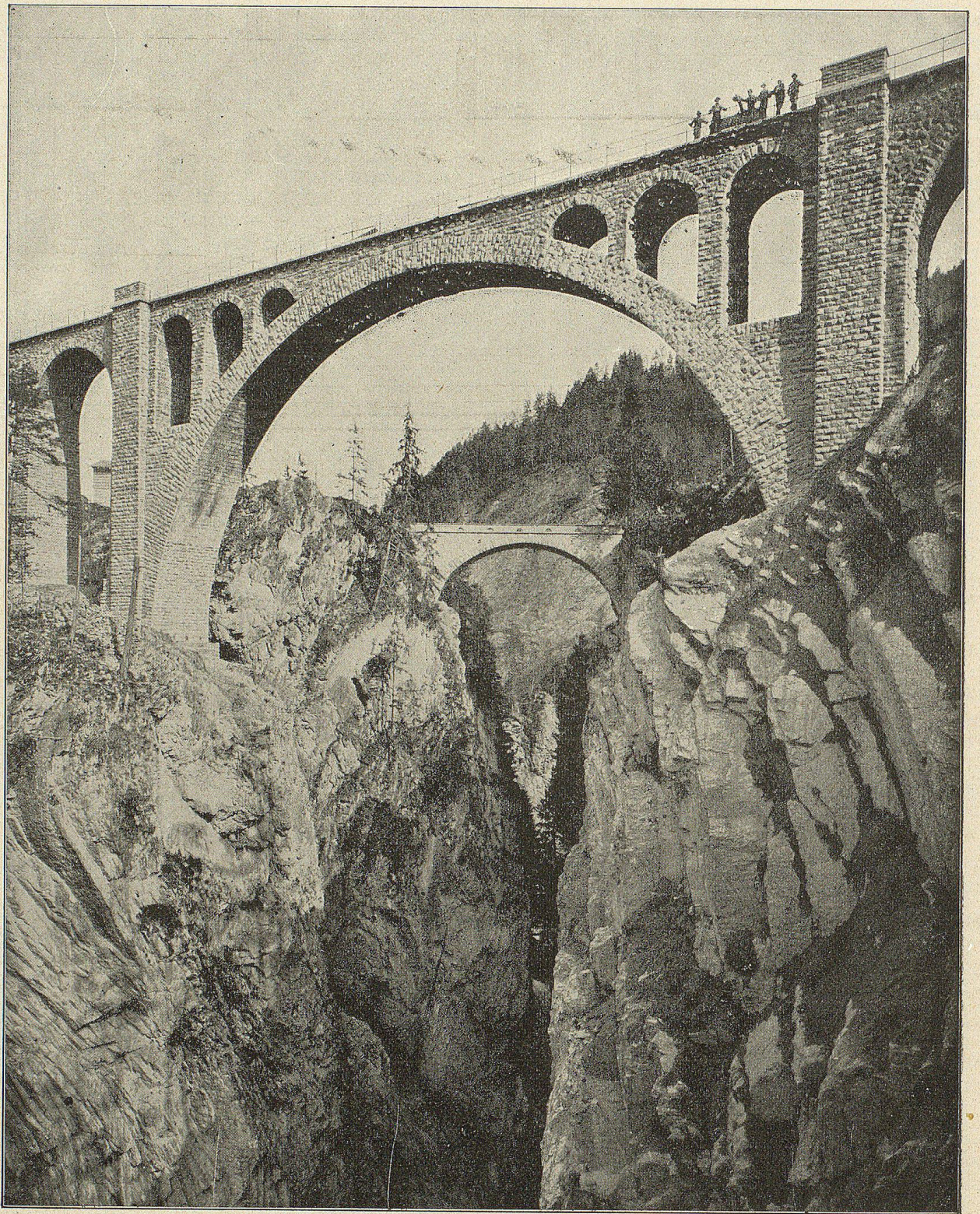
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Brücke über die Abula bei Solis, 90 Meter über der Abula (zu Artikel „Abulabahn“).

Die Albulabahn.

Skizze von F. C. Heer.

Die Lokomotive, die Stephenson erfand, war kein Bergkind, erst ihre Nachkommen lernten wie Bergrosse klettern. Eine der kühnsten Straßen,

die sich die Lokomotive geöffnet hat, ist die diesen Sommer eröffnete Albulabahn. Sie knüpft bei Thusis an das bisherige schweizerische Bahnnetz an und stellt die Verbindung der untern Landestheile mit dem Engadin her, dem durch die

Gebirgswälle doppelt und dreifach verrammelten Hochthal, das bisher vom übrigen Unterland nur durch eine vom Morgen zum Abend dauernde, lange Postfahrt zu erreichen war. Mit der Eröffnung der Bahn verschwand allerdings von der

Albulastrasse eines der malerischsten Lebensbilder, denen wir in den Alpen begegnen können, die Bergpost, die besonders im Sommer einen

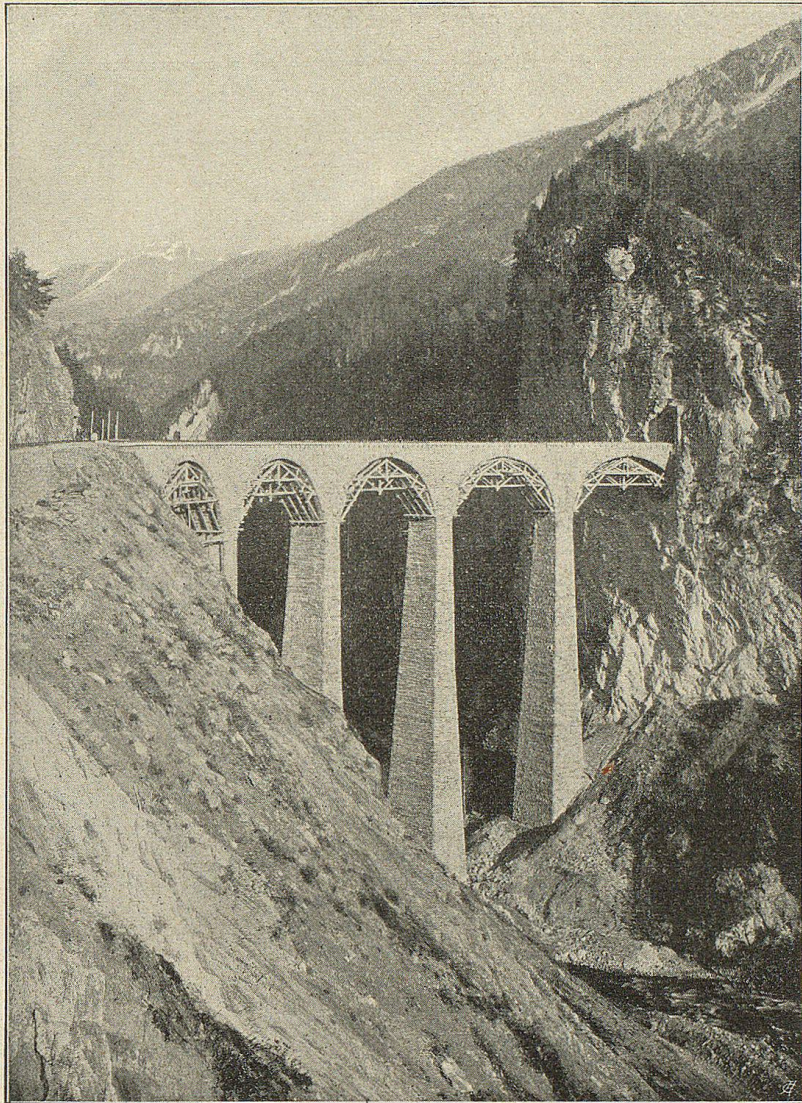
langen Zug von Wagen bildete und Passagiere aus aller Welt in das schönheitsprächtige Hochthal führte. Die Bahn hat aber für die Schweiz den Vortheil, daß sie das Engadin, das nach und nach in eine starke wirtschaftliche Abhängigkeit von dem benachbarten Italien gerathen war, wieder enger

mit dem Gesamtleben des Landes verbindet und Vielen, die sich bisher den Besuch der berühmten Alpenlandschaft versagen mußten, eine rasche und

verhältnißmäßig billige Gelegenheit geschaffen, doch einmal einen Blick in das malerische Thal zu werfen.

Die Besonderheit der Albulabahn besteht darin, daß sie auf ihrer 60 Kilometer langen

Entwicklung zwischen Thusis und St. Moritz nur eine ganz kurze Strecke aufweist, wo der Bau nicht ein wilder Kampf mit der Hochgebirgsnatur gewesen wäre. „Terra brutta,“ „rauhes Land“ sagten die Italiener kopfschüttelnd, die im Herbst 1898 zum Bahnbau einrückten. Nun ist sie aber doch in weniger als fünf Jahren vollendet worden. Sie reiht Kunstbaute an Kunstbaute, ist ein fortlaufendes Gemenge von

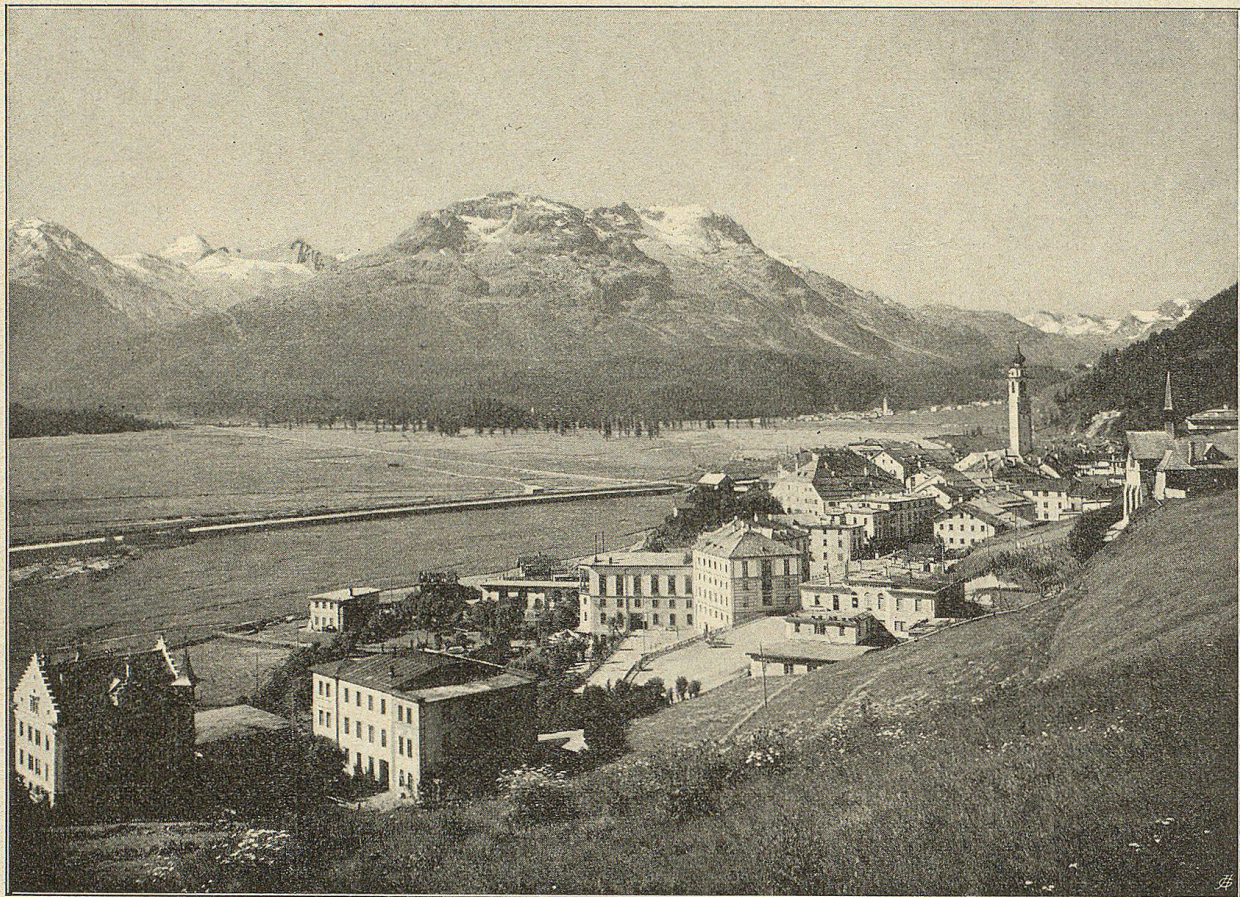


Landwasserviadukt bei Filisur, 65 m. Pfeilerhöhe.

Brücken und Tunnels und geht mehr als die Hälfte ihres Weges an Hängen dahin, die vorher nur von Geißhuben und Jägern erklettert wurden, wo man sich staunend fragt, wie die Ingenieure und Arbeiter wohl den ersten festen Stand gefunden haben. Die Bahnfahrt ist ein verwirrender Wechsel von Bildern,

von scharfer Sonne und Tunnelndunkel, von flugartigem Abgrundüberschweben und Sichbegrabenlassen im Berg, von brüllenden Wassern und starrendem Fels, von Schneeglantz und lieblichen Dörfern auf grünen Dasen. Ohne die Landkarte zu berathen, kann der Passagier oft nicht sagen, wo Norden und Süden liegt, dafür sorgen die zahlreichen Kehrtunnels, die an einer Stelle oberhalb Bergün sogar dreifach über einander gelagert sind.

Rhätien in's Thal blickt. Die Bahn biegt in einem schön geführten Bogen aus der ziemlich hoch gelegenen Station auf einer 80 Meter langen Eisenbrücke, von der man einen Augenblick in die geheimnißvolle Biamala schaut, über die grauen Wellen des Vorderrheins. Die Brücke ist die einzige der Bahn, die aus Eisen gebaut ist, alle andern sind aus dem trefflichen blauen Kalkstein des Alpenlandes aufgeführt und fügen sich deswegen um so natürlicher



Samaden.

Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Die Albulabahn ist also eine Aussichtsbahn ersten Ranges, sie bleibt gegen die jetzige Albulastraße wohl dann und wann im Nachtheil, da die Tunnels manches romantische Wegstück abschneiden, häufiger aber übertrifft sie die Straße an Großartigkeit der Bilder, besonders an zauberischen Tiefblicken.

Thusis, die Ausgangsstation, ist ein reizender Flecken in üppigem Thalkessel am Eingang in die berühmte Schlucht der Biamala, in deren Tiefen der Rhein verdüstert zwischen den Felsen donnert, während hoch über ihnen die Burgruine Hoh-

in die Gegend ein. Mit herrlichem Blick auf das Domleschg, aus dessen grünem Wiesenrammet über 20 kühne Burgen und Schloßruinen ragen, auf den Heizenberg, auf dessen Alpen mehrere braune Bergdörferchen liegen, tritt die Bahn in die Waldschlucht des Schyn, aus dem die Albulaweißleuchtend gegen den Vorderrhein hervorbraust. Wie viele Hindernisse sich ihr an den jähem Uferfelsen entgegenstellen, steigt sie gleichmäßig 25‰, durchsticht mit kleinern und größern Tunnels die Vorwerke des Gebirges, überbrückt die Steilbäche und wilden

Nähen der Schluchthalde mit Bogen bis zu 30 Metern Spannweite, wechselt mit der Straße, die sich bald über sie erhebt, bald unter ihr bleibt, und erreicht hinter den berühmten Weggallerien der Paß-mal die Station Solis, eine kleine grüne Oase der Schluchtwildniß. Da ist eines ihrer großartigsten Schaustücke, die 40 Meter weitgesprengte Bogenbrücke über die Albula, sie erhebt sich neben der alten, jetzt fast geringfügig erscheinenden Straßenbrücke 90 Meter über dem zwischen Felsen eingeklemmten, brüllenden Strom und führt die Bahn in eine früher durchaus unzugängliche Felsenschlucht der Albula. An der gegenüberliegenden Bergseite schimmern auf fast himmelhohen Terrassen braune Dörfchen mit weißen Kirchen und Sturzbäche flattern von den Höhen hinab in die gischende Albula.

Am Ende der Schlucht liegt, 12 Kilometer von Thusis entfernt, das Dorf Tiefenkastel romantisch am Zusammenfluß der Julia und der Albula, nach deren Quellthälern empor sich die Eng-

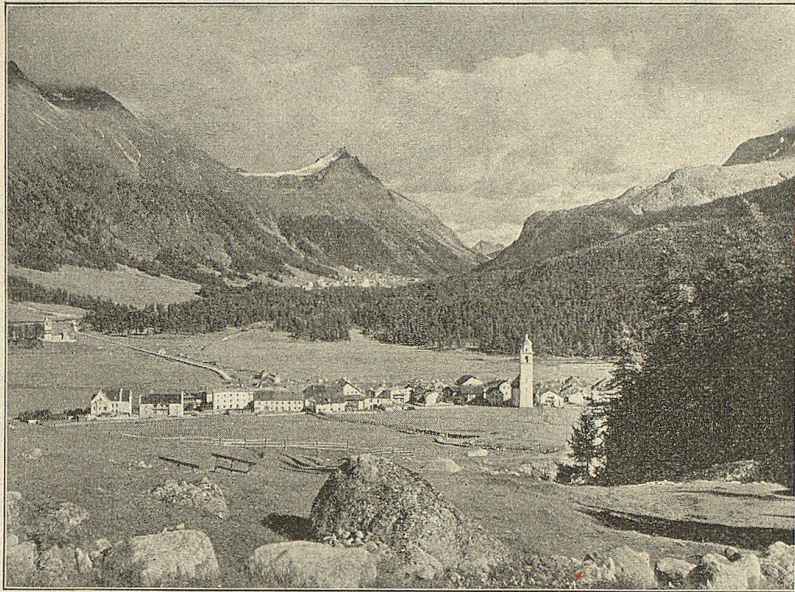
gadinpässe verteilen. Durch dasjenige der Julia geht immer noch die Post nach dem Oberengadin. Die Bahn läßt den Ort Tiefenkastel beträchtlich unter sich liegen und geht stets der Albula entlang eine Weile so hübsch an grüner Berglehne dahin, daß sie keine größern Schwierigkeiten als irgend eine Linie im Hügelland zu überwinden hat, die Aussicht auf die strahlende Bergwelt, die sich gegen Davos hin emporthürmt, ist frei, aber hinter dem bekannten Schwefelbad Alvenen beginnt wieder der Kampf mit den Schluchten. Das gräßlich jähe, zerrissene Fels- und Klippentobel von Schmitzen, das man sich wohl als die Heimat des wilden Jägers denken kann, überfährt die Bahn auf einem 140 Meter langen, 35 Meter hohen Viadukt und gleich nachher das von Davos herströmende Landwasser auf der bedeutendsten Brücke der gesamten Linie. Sie bildet einen schön geschwungenen Bogen von

100 Metern Halbmesser, ihre Pfeiler ragen 65 Meter empor und zugleich ist sie die reichste Aussichtsfelle der Fahrt. Man blickt von ihr frei auf einen grünleuchtenden Dreistern von Thälern hinab, durch romantisch verschobene Koulissen in grüne Hintergründe, geheimnißvoll spürt man die Nähe des Hochgebirges, vom Piz Ma zuckt der Firnengruß, schimmern jäh uns zu Häupten Gletscher und Schnee. Ein Tunnel, dann folgt Station Filisur, 25 Kilometer von Thusis, auch eine entzückende Aussichtszinne.

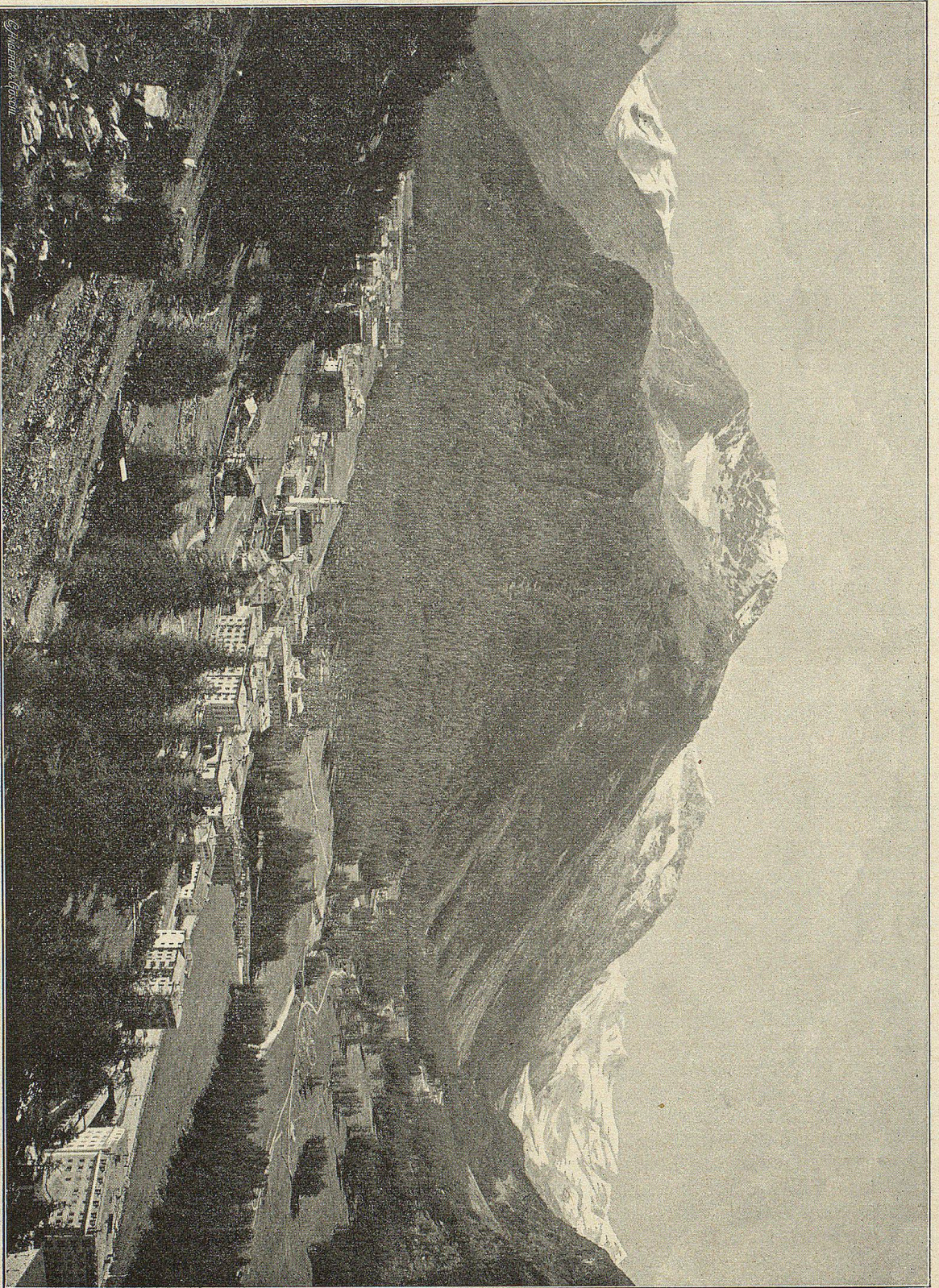
Die Station Filisur ist so angelegt, daß die geplante Verbindungsbahn nach Davos durch die

Wildschluchten des Bärentritts und der Züge hier leicht an die Engadinlinie angeknüpft werden kann. Bei Filisur, dem langgestreckten bäuerlichen Dorf, das uns noch eine Menge Häuser vom alten Bündnerstile weist, beginnt die eigentliche Bergstrecke der Albulabahn. Sie erhöht die Steigung auf 35 ‰, sie

schraubt sich in Rehrunnels empor und über der Linie sehen wir die Verbauungen und Wehren gegen Steinschlag und Lawinen. Mit wunderbarem Blick auf die schweren Firngehänge des Piz Ma geht die 10 Kilometer lange Strecke von Filisur nach Bergün in der Höhe der Adlerhorste an senkrechten Felsen dahin. Das Thal der Albula mit den Nesten alter Bergwerksherrlichkeit, z. B. dem Knappenwerk Bellaluna, liegt etwa 200 Meter in der Vogelschau unter uns. Ein Pfiff, wir durchfahren den Berggünerstein, um den sich die Straße in weitem Bogen winden muß, was wir liegt hinter uns, beim Austritt aus dem Tunnel sind wir mitten im Felsenkessel von Bergün, in einer Hochgebirgswelt von gesammelter Macht und Pracht, in die sich kurze Seitenthäler verlieren. Man begreift es wohl, daß das alte stattliche Bergün, das rechts unten von der Bahn gelegen ist, als Quartier für Hochtouren bei den Bergsteigern

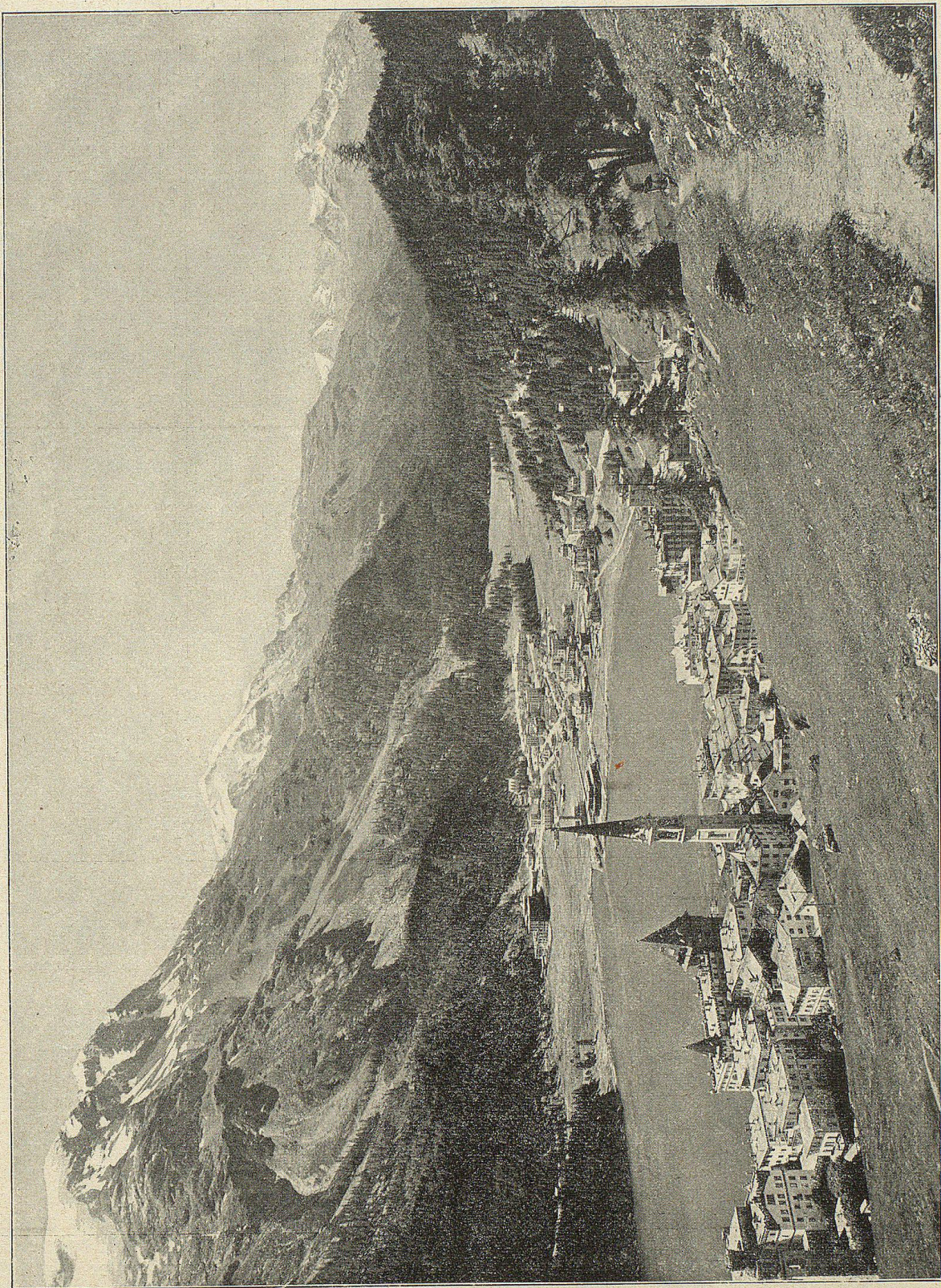


Cellerina gegen Pontresina und Piz Albris.



Pontreina mit Hofegletcher und Fig Spali.

Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.



Phot. Gebr. Wehrli, Aachenburg.

St. Moritz mit Spiz Corvatsch.

in besonders gutem Rufe steht. Da beginnt nun die Strecke der gehäuften Kehrtunnels, die in der Orientation des Reisenden leicht eine Verwirrung stiften, daß er die Wasser aufwärts fließen und die Mittagssonne im Norden sieht. Rechts und links der Albula, vorn und hinten im Thal, unten und oben an den Berglehnen bemerken wir abgerissene Stücke der Bahn, Gallerien und Brücken, wo wir sie suchen, finden wir sie nicht, wo wir sie nicht

ist durch die Bahn eine Touristenstation geworden, frohe Wanderer benützen die Linie nur bis zum Tunnel, über dem sich die kühnen Felsenpyramiden der Pizzi Giomelli, der Zwillinge, erheben, und überschreiten den Albula zu Fuß. Seine Passhöhe bleibt einer der schönsten Alpenübergänge der Schweiz. Die Berge, die in feierlichem Schweigen stehen, das Teufelsthal, in dem eine granitene Welt unter brennendrothen Alpenrosen begraben



Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

Campfer und Silvaplana.

vermuthen, ist sie da, die Kehrtunnels bilden ein Gaukelspiel unerwarteter Wendungen und Windungen von im Ganzen 12 Kilometer Länge. Dazu gehören einige großartige Brücken, z. B. diejenige über das Val Tisch, dann mehrere über die Albula. Derart steigt die Bahn 410 Meter über das Alpen-dorf Bergün empor, schlüpft dann unversehens aus den Felsen in das Hochthal von Preda und durch den Albulatunnel in's Engadin.

Das Dörfchen Preda am Nordportal des Tunnels, früher nur eine Sommerstätte der Hirten,

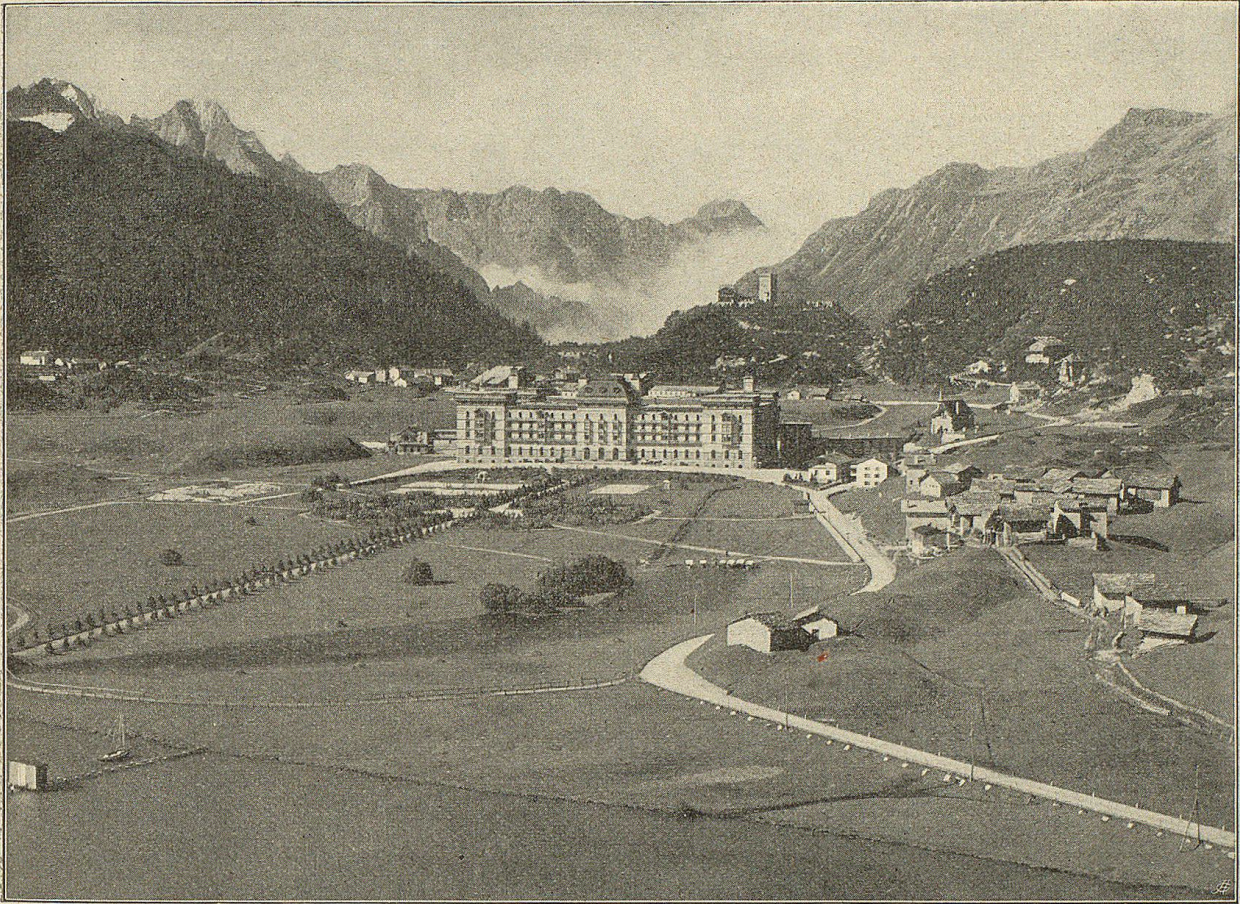
liegt, prächtige Wasserstürze und kleine in der Einsamkeit träumende Seen geben dem „weißen Berg“ zu viel echten Hochgebirgsreiz, als daß er bei den Touristen je in Vergessenheit fallen könnte.

Der Eingang des Bahntunnels liegt 1732 Meter über Meer, 523 Meter tiefer als die Passhöhe, 1000 Meter noch thürmt sich über ihm das Gebirge. Die Länge des Tunnels beträgt 5800 Meter. Die Bahn durchfährt ihn in sechs Minuten und wer den Kopf aus dem Fenster strecken wollte, der spürte bald, daß die Fahrt durch ein Regenwetter geht. Von

allen Seiten bricht das Wasser in Tropfen und kleinen Strahlen aus dem Gestein. Wenn wir ihn verlassen, dringt uns blendendes Schneelicht entgegen, aber wir treten doch noch nicht in das eigentliche Engadin — das duert noch ein Viertelstündchen — sondern nur in eine seiner Seitentammern, in das Thal von Bevers, wo am Ausgang des Tunnels die kleine Station Spinaz liegt. Grüner, lichter Lärchenwald und schroffe, zum Theil

rig — die Ueberraschung ist großartig — unter den gewaltigsten Eindrücken gelangen wir an's Ziel.

Zunächst ist dieses Samaden, der freundliche Hauptort des Engadins, denn erst das nächste Jahr wird das letzte Stück der Bahn, Samaden-Clervina-St. Moritz, eröffnet, das von Clervina malerisch durch die Innenschlucht zum St. Moritzer-See emporführt. Samaden, mit 1000 ständigen Einwohnern die volkreichste Gemeinde des Thales, liegt von



Maloja mit Burg Renesse.

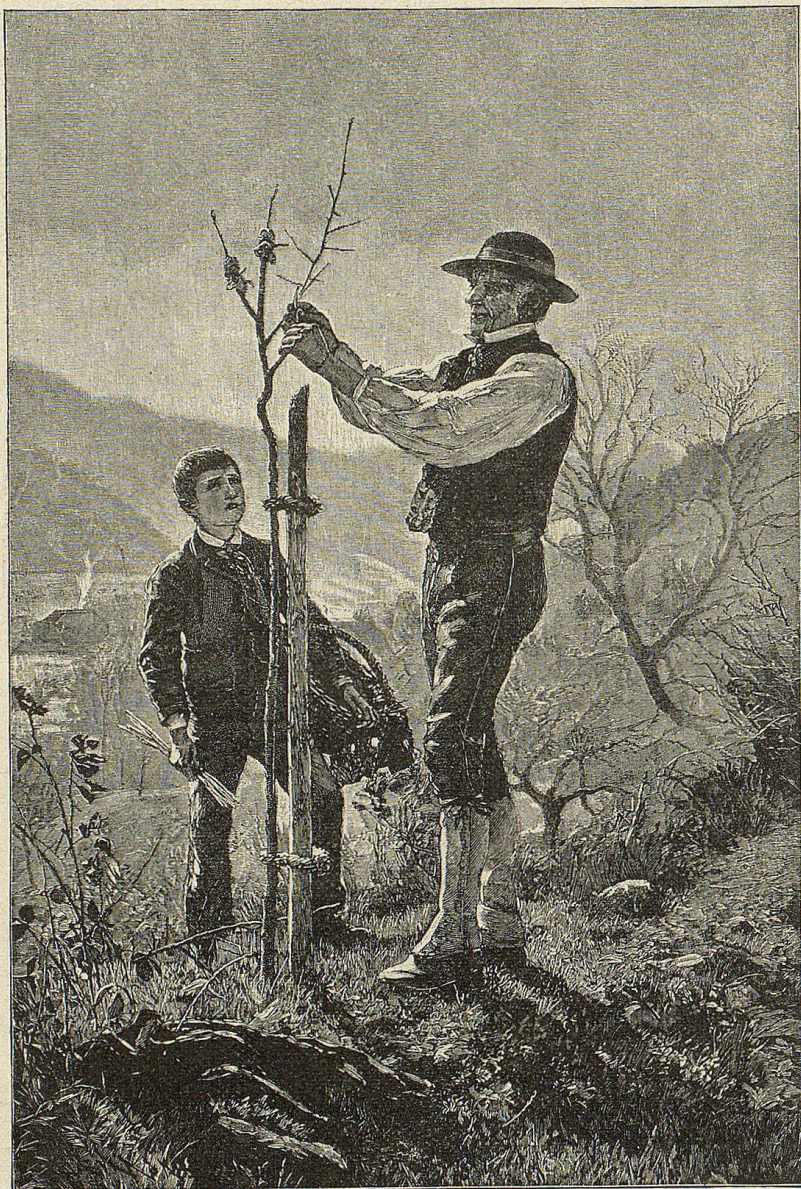
Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg.

mit Schnee behangene Berge umgeben uns, durch den Wiesengrund des Thales geht die Bahn auf hohen Dämmen, die der beste Schutz gegen winterliche Schneeverwehungen sind, mit einer leichten Senkung erreichen wir Bevers, das erste kleine Dorf des Engadins, die Lokomotive wendet sich rechtshin, mühelos geht die Fahrt durch die Auen am jungen Inn. — Samaden schimmert — das Berninagebirge leuchtet wie eine weiße Flamme in den tiefblauen Himmel — auf grüner Höhe steht der Thurm der alten Wallfahrtskirche von St. Mo-

einem schlanken Kirchturm italienischer Art überragt mit schönen alten und neuen Gebäuden freundlich am Bergesrand über dem Inn. Großartig ist das Gebirgsbild, das man in dieser Thalausweitung genießt, vor allem schön der Anblick der Berninagruppe, deren Gesamteindruck von Samaden aus am stärksten zu erfassen ist. Außerhalb des gewerbreichen Dorfes, dem Sitz der engadinischen Behörden, ist Straßentheilung. Linkshin, der Bernina entgegen, geht es nach Pontresina, in das herrliche Gletscher zwischen Lärchenwäldern hervor

leuchten, rechts hin, über eine waldige Anhöhe empor, erreichen wir das Doppeldorf St. Moritz, beide von Samaden aus in einer Stunde. St. Moritz gliedert sich in Dorf und Bad, jenes liegt auf einer Anhöhe über dem lichtstrahlenden St. Moritzer-See, dieses am Einfluß des Inn in den See. An den heilkräftigen Quellen von St. Moritz sammelt sich eine feine Gesellschaft aus allen Kulturländern, drängt ein malerisches Fremdenleben, an dem auch die weite Umgebung bis zum Maloja Anteil hat, und in prächtigen Hotels entfaltet sich der Luxus der großen Welt.

Da ist also für einmal Ende der Albulabahn, aber an sie knüpfen sich bereits neue Eisenbahnpläne. Pontresina, das als berühmtes Bergsteigerquartier ein ähnliches Sommerfremdenleben wie St. Moritz entfaltet, trachtet nach einer Bahn, die von Samaden über Pontresina und den Bernina nach dem Veltlin führen soll, eine andere Linie, deren Bau bereits gesichert ist, wird in Bevers abzweigen und nach dem blühenden Kurort Schuls-Tarasp im Unterengadin führen. So steht das Engadin in einer Zeit großer Veränderungen. Mögen sie unsern rührigen Mit-eidgenossen im Bergland zum Segen gereichen!



Edle Reiser.

Vorfrühling war's. Noch schlief in treuer Hut
Von zartem Flaum umgeben Blatt und Blüthe,
So, wie ein Kind im Arm der Mutter ruht.
Getreu beschützt von uns'rer Lieb' und Güte.

Da stieg der Vater mit dem Sohn hinan
Zum Hügel, wo ein Wildling er gezogen
Am graden Stabe; denn der wack're Mann
War auch den wilden Jungen wohl gewogen.

„Sieh hier den Ast, es trüge seine Art
Nur herbe Früchte“, sprach der weise Alte,
„Schnitt' ich nicht ab ihn, würd' er nicht gepaart
Mit diesem Edelreis, das Gott erhalte.“

Bald kommt der Lenz und Licht und Wärme
drängt
Der Krone zu der Mutter Erde Säfte.
Die Knospe schwillt. Die braune Hülle sprengt
Die reiche Fülle freigeword'ner Kräfte.

In Eins verwachsen Stamm und Zweiglein fest,
Und aus dem Wildling wird ein edel Wesen.
Das wächst empor, und trotzend rauhem West,
Trägt es nach Jahren Früchte, auserlesen.“

Der Knabe sinnt — da spricht der Vater weis':
„So wird das junge Herz von wilden Schossen
Befreit, auf dass der Tugend Edelreis
An ihrer Stelle treibe kräft'ge Sprossen.“

Und diese wachsen, und nach Jahr und Tag
Erbliht der Jüngling wie die jungen Bäume.
Es künden Früchte sich von gutem Schlag,
Und Wirklichkeit sind deines Vaters Träume.“

3. Bräffel.

