

Zeitschrift: Bündnerisches Haushaltungs- und Familienbuch
Band: - (1915)

Artikel: Die Chur-Arosa-Bahn
Autor: Hasselbrink, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-550285>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

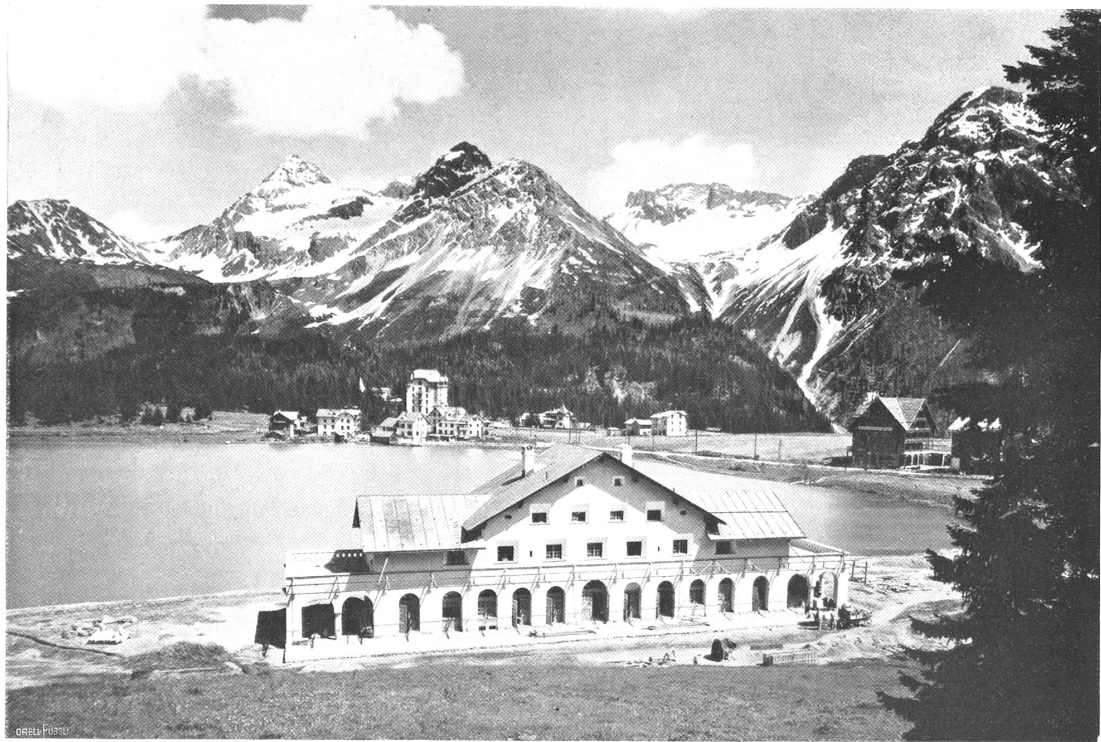
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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



DER BAHNHOF AROSA MIT OBERSEE

DIE CHUR-AROSA-BAHN.

Von F. HASSELBRINK, Chur.



Schon vor Jahresfrist wurde ich durch die Herausgeber des Bündnerischen Haushaltungs- und Familienbuches ersucht, einen Artikel über die „Aroserbahn“ zu schreiben, über deren Bau und Anlage gewiß damals schon allenthalben Interessantes zu sagen gewesen wäre, doch konnte ich mich nicht entschließen, diesem Wunsche zu entsprechen, bevor die Bahn vollendet war und mir Gelegenheit geboten wurde, selbst die Strecke zu befahren. Gestern ist dies nun anlässlich einer Probefahrt vor der allgemeinen Eröffnung der Bahn geschehen, und nun freue ich mich doppelt über mein damaliges Zögern.

Denn ich muß gestehen, daß mich die Fahrt geradezu überrascht hat, überrascht besonders durch die Mannigfaltigkeit der Eindrücke, welche sich dem Reisenden auf der verhältnismäßig kurzen Strecke bieten.

In der Tat kann der Fußgänger oder gar der Postreisende auf den hoch an den Berghängen sich hinziehenden Straßen von Chur nach Arosa oder auf dem jenseitigen Ufer nach Tschierschen nicht ahnen, wie viel Abwechslung, wie viel des Interessanten das dem Auge verborgene Plessurtal bietet.

Die Bahn hat nun alle diese bisher nur wenigen Eingeweihten bekannten landschaftlichen Schönheiten der Allgemeinheit erschlossen; zugleich aber verdient sie hohe Beachtung durch ihre technische Anlage in schwierigem Terrain und besonders auch durch ihre hervorragenden Kunstbauten, zählt sie doch auf ihrer in freiem Gelände liegenden, circa 22 km langen Strecke nicht weniger als 41 Brücken und 19 Tunnel.

Die Aroserbahn ist als meterspurige Adhäsionsbahn mit elektrischem Betrieb gebaut. Sie nimmt ihren Anfang beim Bahnhofe der Schweizerischen Bundesbahnen in Chur und durchfährt von dort aus die obere Bahnhofstraße. Beim Obertor biegt sie in den Plessurquai ein

und folgt auf der Fahrstraße dem Laufe der Plessur bis zur gedeckten hölzernen Brücke beim ehemaligen Bad Sassal. Am Plessurquai wurde bei der Metzgerbrücke eine Haltestelle angelegt, welche auf den Fahrplänen als „Chur-Stadt“ bezeichnet wird. Von der Brücke weg mußte auf eine Strecke von etwa 400 Metern die Straße durch ein sog. Auslegertrottoir über der Plessur verbreitert werden. Etwas weiter, im „Sand“, befindet sich das stattliche Wagen- und Materialdepot der Bahn, an das eine Wohnung für den Depotchef und ein Bureau für die Bau- und Betriebsleitung angebaut ist.

Unmittelbar bei der Sassaler Brücke verläßt die Bahn die Straße und beginnt am rechten Plessurufer mit einer Maximalsteigung von 60 ‰ in die Höhe emporzuklimmen. Die Höhendifferenz zwischen dem Bahnhof Chur (588 m) und der Endstation in Arosa (1742 m) beträgt 1154 m, die gesamte Bahnlänge 25,7 km; die Maximalsteigung kommt fast auf der ganzen Strecke von Sassal nach Arosa in gleichmäßiger Weise zur Anwendung.

Sobald die Bahn die Straße verlassen hat, beginnen die Schwierigkeiten des Bahnbaues, beginnt aber zugleich auch der interessanteste Teil der Fahrt. Bald durch Felspartien, bald durch steilabstürzende Waldungen, durch Moränenablagerungen oder am Abhänge von Bergwiesen zieht sich die Linie in zahllosen Krümmungen, sich ganz dem zerklüfteten, durch zahllose tiefeingeschnittene Schluchten durchbrochenem Terrain anschmiegend, in die Höhe. Brücken und Viadukte, Tunnel und Galerien folgen einander in kurzen Abständen und fesseln das Auge des Reisenden in steter Abwechslung. Das Landschaftsbild aber bietet nicht minderen Reiz als die Werke der modernen Technik und zeigt uns immer neue Szenerien, immer neue Ein- und Ausblicke in das Schluchtensystem des Plessurtales, auf die freundlichen hochgelegenen Dörfer des Schanfigg und



NACH DEM BADE (nach einem Gemälde von E. Schaltegger)
Duplex-Autotypie

UNSER KINDCHEN

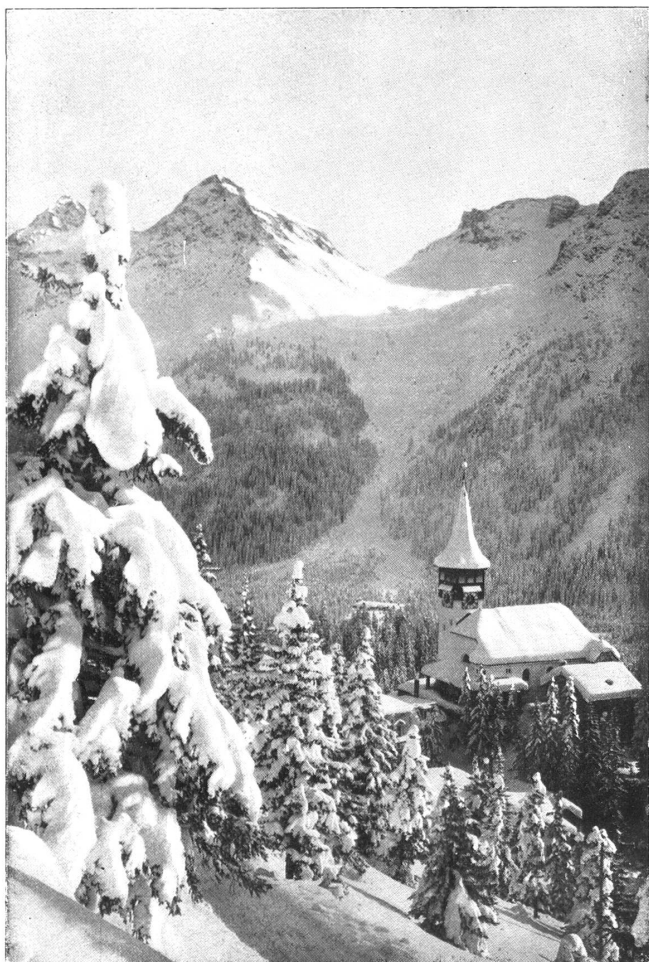
'S ist nur ein Kindchen, vom Himmel gefallen, 'S ist nur ein Köpffchen, so golden und weich,
'S ist nur ein Schelmgesicht, lachend zu Allen, 'S ist nur ein Zünglein, an Wortschwall so reich,
'S ist nur ein Mündchen, ein Näschen dazu, 'S ist nur ein Hirnlein, vom Denken noch leer,
'S ist nur ein Paar Händchen, zehn Zehen im Schuh. 'S ist nur ein Herzchen, gottlob noch nicht schwer.

'S ist nur ein Blümchen, damit wir's betreuen,
'S ist nur ein Wesen zum lieben und freuen,
'S ist nur ein Kindchen, niemals in Ruh,
Klein, doch wie lieb uns, weißt Gott, wohl nur du! (Schweiz)

der gegenüberliegenden Talseite, auf die wunderbare Gebirgswelt des bündnerischen Hochlandes mit ihren schneebedeckten Häuptern.

Eine freundliche Überraschung bieten die schmucken Stationsgebäude mit ihrer gebräunten Holzfarbe, ihren hohen Giebeln, ihren eingebauten Altanen, ihren in unsere schaffende, nimmerrastende Zeit so gut passenden Kernsprüchen: Wo ein Wille — ist auch ein Weg! Fürcht nicht die Welt — greif tapfer an! Es eilt die Zeit — Mensch sei bereit! Höhen und Tiefen ebnet die Zeit — versteh sie und schaffe!

Die erste Station des Schanfiggs ist *Lüen-Castiel*, 947 m ü. M., dann folgen *St. Peter-Molinis*, 1160 m, *Peist*, 1247 m und *Langwies*, 1320 m. Mit Ausnahme von Lüen, dessen Häuser wir unmittelbar oberhalb der



WINTERBILD AUS AROSA

Station erblicken und von Molinis, das tief unten an der Plessur sich an eine hohe Bergwand anlehnt, liegen alle Dörfer des Schanfigger Hochtales an der hoch über der Bahn führenden Poststraße nach Arosa.

Die Ausblicke auf der von Westen nach Osten führenden Strecke von Sassal bis Langwies sind so mannigfaltig, daß die kurze einmalige Fahrt nicht genügt, um sich alle Einzelheiten ins Gedächtnis einzuprägen. Bald fallen uns die Windungen der tief unten strömenden Plessur, bald die Einmündungen der wilden Seitenschluchten in die Augen, dann fesseln uns die Gebirgsformen der gegenüberliegenden Arosar Berge, des Gürgaletsch, des Alpsteins und des Weißhorns, darunter am Abhange des Berges die braunen Häuser von Tschierschen. Im Vorblick er-

scheint die Schneekuppe des Schiahorns am Strelapaß, im Rückblick die massige Bergkette des Calanda und die Ausläufer der Stätzerhornkette. An der Plessur vor Molinis erblicken wir das große Gebäude des neuen Elektrizitätswerkes der Stadt Chur mit den mächtigen Röhren für die Druckleitung, davor als Erinnerung an die alte Zeit eine malerische, gedeckte Holzbrücke, weiter draußen den Stauweiher für die Leitung. Unterhalb der Bahnlinie gegen die Plessur bald eine senkrecht abfallende Felswand, bald seltsame Schichtungen und Faltungen im Gesteine des Bündnerschiefers, in den Seitenschluchten nicht minder seltsame spitzige, mit einem Hut gekrönte Erdpyramiden. Drüben am Berge der Weg über die Churer Ochsenalp, zwischen Bahn und Straße vor Langwies der alte Schanfiggerweg, der als Saumpfad lange Zeit das einzige Kommunikationsmittel des Tales bildete.

Wir müssen es uns versagen, auf all die Einzelheiten des Bahnbaues, die zahlreichen Verbauungen, Brücken und Viadukte, Galerien und Tunnel einzutreten, doch wollen wir darauf hinweisen, das fast alle Brücken aus Stein gebaut sind und sich in gefälliger Form dem Gelände anpassen, daß die Tunnel nur kurz sind und die Aussicht nirgends beeinträchtigen. Die bedeutendsten Brücken sind die über das Castielertobel, 90 Meter lang und 53 Meter hoch; über das Gründjetobel, 145 Meter lang und 46 Meter hoch, vor allem aber der schon von weitem in die Augen fallende *Langwieser-Viadukt*, ein Meisterwerk der modernen Technik.

Der Langwieser-Viadukt ist, wie übrigens auch der Gründjetobel-Viadukt, aus Eisenbeton erbaut; seine Länge beträgt 280 Meter, seine Höhe 62 Meter. Das mächtige Bauwerk bildet den Übergang über das Plessurtal an der Stelle, wo der Fluß seine Richtung von Süden nach Norden in die von Osten nach Westen verändert. In der Mitte der Brücke spannt sich ein gewaltiger Bogen von 96 Meter Lichtweite; auf ihm stehen und an ihn schließen sich geradstehende Pfeiler, welche trotz ihrer respektablen Größenverhältnisse dank ihrer Höhe dem Bau ein leichtes, außerordentlich schlankes Aussehen geben.

Von der Höhe des Viaduktes aus bietet sich ein prächtiger Ausblick auf das Schanfiggertal mit seiner Berg-einfassung. Gegen Osten zeigt sich die Einsattelung des Strelapasses, der von Langwies nach Davos hinüberleitet. Von hier aus nimmt die Bahn südliche Richtung an und steigt am linken Plessurufer durch waldreiche Gegend aufwärts. Die Berge treten näher heran; vor uns erscheinen Mädrigerfluh, Tiejerhorn und Furkahorn, im Hintergrunde gegen Arosa das Schiebhorn und der Einschnitt des Welsch-tobels. Die Bahn erreicht die freundliche Station Litzirüti (1455 Meter). Bis Arosa hat sie noch eine Höhen-differenz von 300 Meter zu überwinden; das Trasse wurde daher an der steilen Halde oberhalb der Station in einer mächtigen Doppelschleife angelegt, dann steigt die Linie durch prachtvollen Hochwald bis zum Untersee und erreicht durch einen Tunnel die Endstation *Arosa* (1742 m) am freundlichen Obersee. Das Stationsgebäude ist ein gefälliger, langgestreckter Bau von praktischer, moderner Einrichtung und genießt den Vorzug einer hervorragend schönen Lage.

Der Kurort Arosa wird durch den Bahnbau viel gewinnen; der Ersatz der anstrengenden sechsständigen Postfahrt durch die angenehme, 1 $\frac{1}{4}$ stündige Eisenbahn-fahrt wird ihm zahlreiche neue Freunde zuführen und seiner weiteren Entwicklung förderlich sein.

Wir zollen daher vollen Dank den Männern, welche sich um den Bau der Bahn verdient gemacht haben, vor allen dem projektierenden Ingenieur R. Wildberger und dem Bauleiter Oberingenieur G. Bener und seinen Mitarbeitern, welche in der kurzen Bauperiode von etwas mehr als zwei Jahren das Werk zu gutem Ende geführt haben.

