Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 28 (1986)

Artikel: Bündens Eisenbahnen

Autor: Braschler, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-971990

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: 14.07.2025

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

Bündens Eisenbahnen

von Hans Braschler

Der 27. September 1825 gilt in England als Geburtstag der Eisenbahn. Damit begann auch in unserem Lande allmählich das Zeitalter des Bahnbaues. Allerdings waren noch sehr viele Schwierigkeiten zu überwinden, denn zahlreiche unserer Mitbürger waren gegen die Erstellung von Eisenbahnen. Angst und Aberglaube spielten hier mit. Man fürchtete Lärm und Gestank von den rauchenden Ungetümen. Auch nahm man nicht gerne Abschied von den alten vertrauten Pferdegespanne der Postkutschen.

Wieder meldeten sich die Poeten zum Wort, aber meist ablehnend gegenüber dem Schienenverkehr. So der Weinberger Arzt und Dichter Justinus-Andreas-Christian Kerner 1786–1862. Als Gegner des neuen Verkehrsmittels konnte er sich nicht damit abfinden, dass nicht alles so bleiben konnte, wie es bisher war. Er gab seinem Unmut freien Lauf im Gedicht: «Im Eisenbahnhofe». Von Nikolaus Lenau 1802–1850 stammt das Gedicht: «Ein schlimer Gast». Josef Viktor von Scheffel 1826–1896 schrieb: «Der letzte Postillon» und Feodor Löwe 1816–1890 verfasste 1875 sein Gedicht: «Die Eisenbahn und der Postillon» das wir hier anführen möchten.

Die Eisenbahn und der Postillon

Schwer liegt's dem Postillon im Sinn,
drum reitet er verdrossen
im Frühlingsstaub die Strasse hin
mit seinen müden Rossen.

An bunter Quaste hängt sein Horn,
doch hat's verlernt zu schallen;
schwingt er die Geissel, ist's wie Zorn
und gibt kein lustig Knallen.

Vom fernen Waldsaum kommt heran
ein Schnauben und ein Pfeifen –
die Hälse reckt das Dreigespann
und fuchtelt mit den Schweifen.

Dort jagt der lange Wagenzug
den neuen Pfad von Eisen, –
die Zeit hat nicht mehr Zeit genug,
um mit der Post zu reisen.

Sie spannt sich an den Kettenstrang,
ein riesig Ungeheuer,
die Sturmeseile ist sein Gang,
sein Futter ist das Feuer.

So keuchts dahin die eh'rne Bahn,
von Wolken Dampfs begleitet,
und hat's dem Burschen angetan,
dass er so finster reitet.

Er führt die Post seit Wochen schon
nur noch auf Nebenstrassen:
dort mag ein wackrer Postillon
kein lustig Lied mehr blasen.

Eine wichtige Frage, die immer wieder zu hören war, lautete: «Staats- oder Privatbahnen?» Die Bundesversammlung lehnte im Juli 1852 den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Bund oder seiner Mitwirkung ab. Durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 wurde dies den Kantonen und der Privatwirtschaft überlassen. Selbst das Recht der Konzessionserteilung, die jedoch die Genehmigung durch den Bund erforderte, ging an die Kantone über. Am 22. August 1852 tagte das St. Gallische-Bündnerische Ko-

mitee in Ragaz für die Erstellung einer Bahnlinie von Rorschach–Sargans nach Chur und deren Weiterführung durch den Lukmanier nach Italien zum Lago Maggiore. Diese Idee entwarf der schon früher erwähnte Ingenieur Richard la Nicca von Sarn. 1867–1869 entwarf er seinen letzten und wohl genialsten Plan für einen Alpendurchstich, Amsteg–Disentis–Lukmaniertunnel–Biasca. Das Projekt kam nicht zur Ausführung, weil im nächsten Jahrzehnt die Gotthardbahn gebaut wurde. Grosse Feierlichkeiten fanden in St. Gallen und in Chur am 30. Juni 1858 statt, als die Linie St. Gallen–Chur eröffnet wurde. Es ist das einzige Stück Normalspurbahn (Spurweite 1435 mm) auf Bündner Boden. Die Strecke wurde unlängst auf Doppelspur ausgebaut. Aufgrund der Eidg. Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 über das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für die Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, wurde die Verstaatlichung der Privatbahnen durchgeführt. Der Wunsch den grössten Schweizerkanton mit der Eisenbahn zu erschliessen blieb unerfüllt. Nachdem 1870 Deutschland und Italien sich zu Beiträgen an die Gotthardbahn verpflichteten, mussten die Ostalpenverbindungen aufgegeben werden. Als Trost blieb den Bündnern das Versprechen, einen nächsten Alpendurchstich durch die Ostalpen zu realisieren. Ob dies je einmal Wirklichkeit wird? Aus jener Zeit stammt auch der Antrag von Oberst Theophil von Sprecher aus Maienfeld, dem späteren Korps-Kommandanten und Generalstabschef unserer Armee im 1. Weltkrieg 1914/18. Er sagte: «Für Graubünden selbst ist jetzt der Ausbau eines möglichst guten und weiten Schmalspurnetzes viel wichtiger und naheliegender als das Abmühen um 60 Km Ostalpenbahn.» Sprecher war ein prominenter und initiativer Befürworter des Eisenbahnbaues in Graubünden und sah auch die militärische Bedeutung der Schienenwege im Berggebiet. 1897 wurde vom Bündnervolk das kantonale Eisenbahngesetz angenommen und damit grünes Licht zum Bau der Rhätischen Bahn (RhB) gegeben. Es brauchte viel Mut und Zuversicht von den Bündnern, an das wohl bislang grösste Bauvorhaben heranzutreten. Während 26 Jahren, von 1888–1914, wurde an diesem gewaltigen Werk gebaut. Zahlreiche Ingenieure, Handwerker aller Gattungen sowie ausländische Arbeitskräfte, vorab Italiener, haben hier gearbeitet und für die glückliche Vollendung der Bauten beigetragen und ihr Bestes gegeben. Wer denkt heute noch daran, was es brauchte bis alle Schienen verlegt waren, wie viel Holz es benötigte für die Schwellen, welchen Einsatz es erforderte, um Lehrgerüste zu erstellen, die Steine zuzumeisseln, um von den Maurern die prachtvollen Steinbogenbrücken zu bauen. Die Eisenbahn in einem Bergkanton hat naturgemäss ihre speziellen Probleme. Notwendig sind zahlreiche Kunstbauten wie Stütz- und Futtermauern, zahlreiche Tunnels und Brücken, Schutzbauten gegen Lawinen, Rüfen und Steinschlag, grosse und kleine Wasserbauten, Strassen und Wege. Besonders ansprechend sind die Stationsgebäude. Sie sind aus Holz gebaut oder mit Natursteinen gemauert. Durchwegs sind diese architektonisch sehr gut gestaltet. Sie sind besonders sehenswert, wenn sie sich vom Frühling bis zum Spätherbst in ihrem wundervollen, farbenprächtigen Blumenschmuck zeigen. Hier soll den Frauen der Stationsbeamten mit besonderem Dank ein Kränzlein gewunden werden.

Die RhB steht das ganze Jahr im Kampf mit den Naturgewalten und das nicht nur im Sommer, sondern vor allem im Winter, wo man sich bemüht, den fahrplanmässigen Verkehr aufrecht zu erhalten. Nach grossen Schneefällen benötigt dies einen gewaltigen Einsatz. Auch der Unterhalt der Bahnanlagen erfordert bedeutend mehr Kosten als im Flachland. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass der Bahnbau in Graubünden einen mächtigen Eingriff in eine vielfach noch unberührte Natur bedeutete. Es mussten Wald gerodet, Steinbrüche eröffnet, Geländeeinschnitte, Auffüllungen und grosse Deponien von Ausbruchmaterial der zahlreichen Tunnels angelegt werden. All dies bedeutete doch eine beachtliche Veränderung der Landschaft. Im Laufe der Jahrzehnte hat die Natur die vielen Wunden der zahlreichen Baustellen, ohne Zutun des Menschen, geheilt. Wir dürfen aber auch nicht übersehen, dass der Eisenbahnbau in Graubünden in

eine ruhigere Zeit fiel, als das heute der Fall ist. Im Zeitalter der Demonstrationen und Proteste, wo praktisch gegen alles Neue opponiert wird, wäre es wohl kaum mehr möglich, ein solches Werk durchzuführen, obwohl die Eisenbahn sehr umweltfreundlich ist. Tatsächlich aber muss man sich damit abfinden, dass immer, wenn etwas Neues und Modernes entsteht, man vom Vertrauten, Altbewährten Abschied nehmen muss. Mit dem Fortschreiten des Bahnbaues bedeutete dies auf den betreffenden Strecken das Ende der Pferdepostromantik, die nun vollständig verschwunden ist. Abschliessend muss hier noch festgehalten werden, dass die Eisenbahn während zweier Weltkriege ihre Notwendigkeit und Leistungsfähigkeit bewiesen hat.

Details über die einzelnen Strecken

entnommen aus dem Buch von Paul Caminada «Der Bau der Rhätischen Bahn»

Strecken der rhätischen Bahn	Baubeginn	Eröffnung	Elektrifizierung	Tunnels Anzahl	Tunnels Länge m	Brücken Anzahl	Brücken Länge m	Strecken Länge km
1. Landquart-Klosters	Frühling 1888	9.10.1889						33
2. Klosters-Davos	Fortsetzung	21. 7.1890	7.11.1921	7	2 998	57	839	17
3. Chur-Thusis	Herbst 1894	1. 7.1896						28
4. Landquart-Chur	Fortsetzung	29. 8.1896	1. 8.1921	—	—	35	397	14
5. Reichenau-Ilanz	Okt. 1898	1. 6.1903	22.5.1922	3	804	14	346	20
6. Thusis-Celerina	Okt. 1898	1. 7.1903						60
7. Celerina-St. Moritz	Fortsetzung	10. 7.1904	15.10.1919	39	6 475	107	2 749	3
8. Samedan-Pontresina	Juni 1906	1. 7.1908	1. 7.1913	—	—	8	99	6
9. Davos-Filisur	Sept. 1906	1. 7.1909	11.12.1919	16	4 228	28	749	20
10. Ilanz-Disentis	März 1910	1. 8.1912	22. 5.1922	3	350	47	1 262	30
11. Bever-Scuol	Frühling 1909	1. 7.1913	1. 7.1913	17	8 011	72	2 194	50
12. Bellinzona-Mesocco*	Jan. 1905	6. 5.1907	6. 5.1907	3	85	26	616	22
13. St. Moritz-Tirano	Juli 1906	1. 7.1908	1. 7.1908					
		18. 8.1908	18. 8.1908					
	Fortsetzungen	1. 7.1909	1. 7.1909	11	2 190	45	656	61
		5. 7.1910	5. 7.1910					
14. Chur-Arosa	Jan. 1912	12.12.1914	12.12.1914	22	2 607	40	1 747	26
			Total	121	37 748	479	111 694	390

* 1972 wurde der Personenverkehr der Bahnlinie Bellinzona-Mesocco eingestellt. Somit verringern sich die Endzahlen um die unter No. 12 aufgeführten Detailangaben.

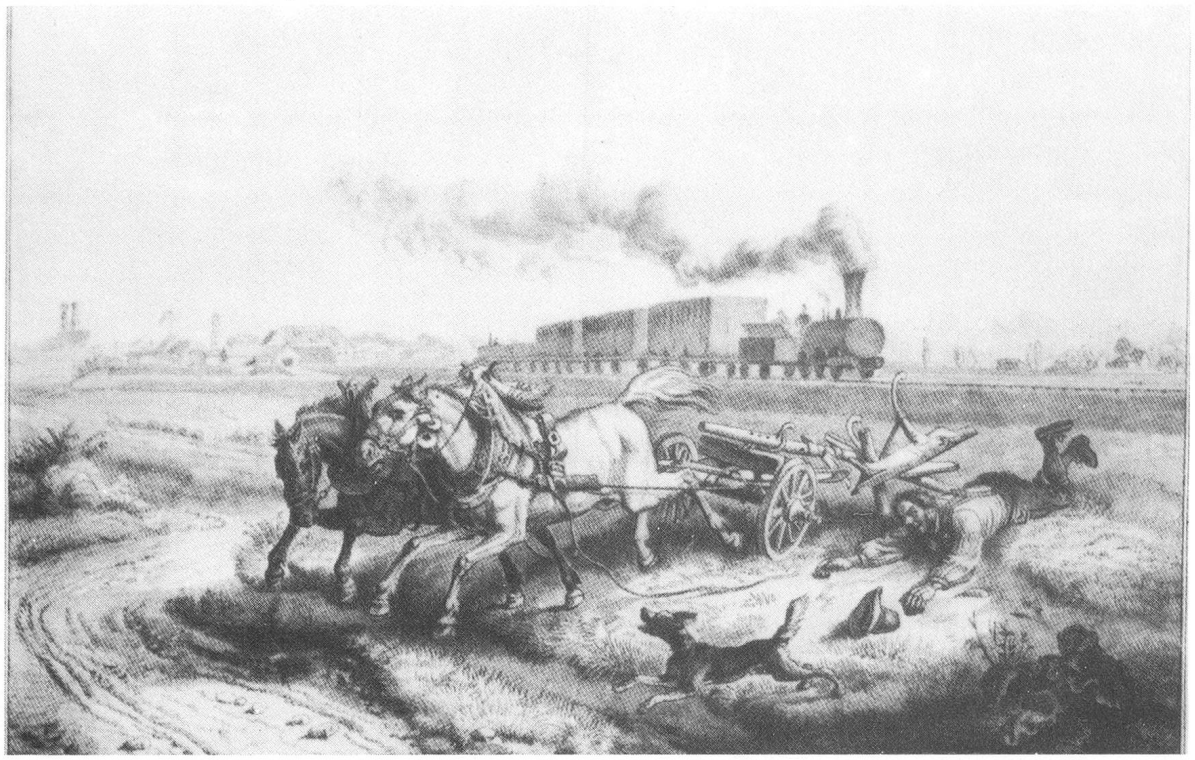
JANUTIN

Remi Janutin
Dipl. Schreinermeister
Bau- und Möbelschreinerei

7499 Surava GR
Telefon 081 71 12 71

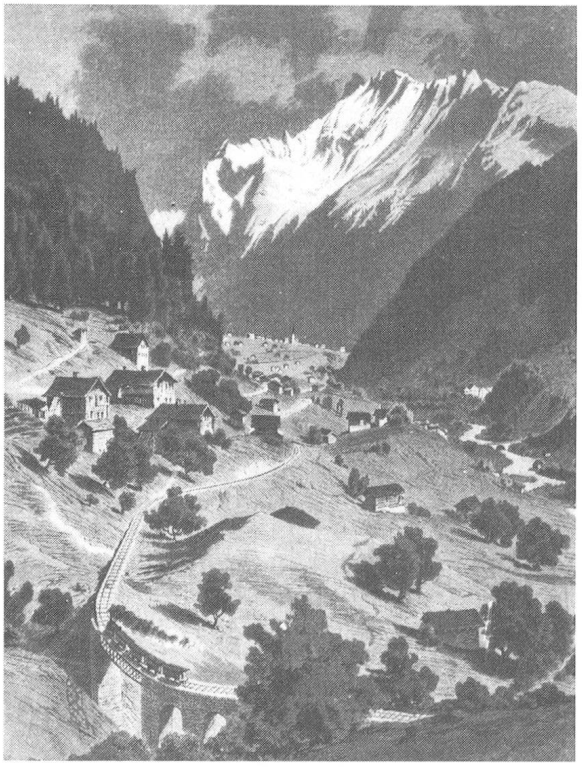
Die Schreinerei für einen besonderen Innenausbau

Ragaz–Landquart–Chur

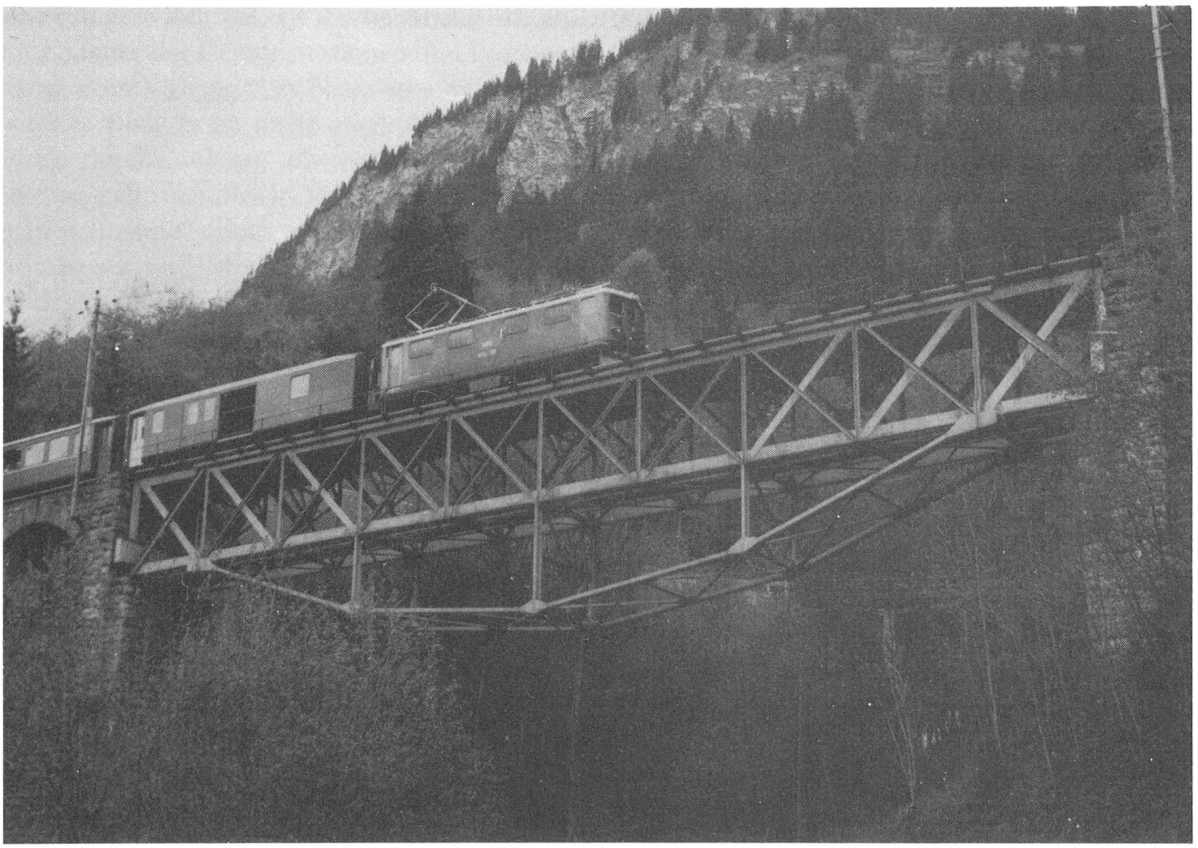


Die Eisenbahn als Bauernschreck. Eine im Jahre 1858 von August Schöll, Zeichnungslehrer an der Kantonsschule St. Gallen, erstellte Lithographie einer prophezeiten «Eisenbahn-Szene». Vermutlich bei Landquart. Stadtbibliothek «Vadiana» St. Gallen.

Landquart-Davos



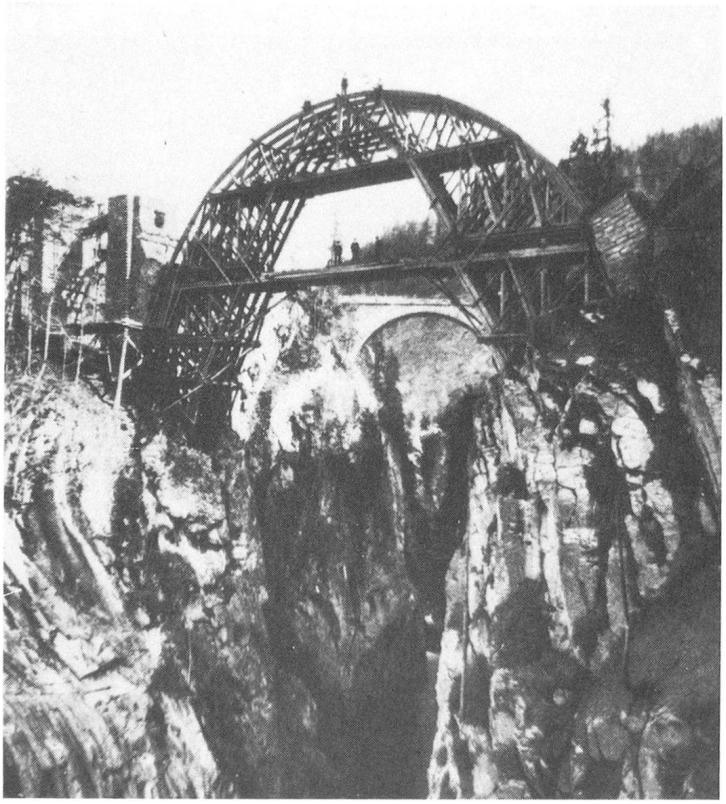
Landquart-Klosters-Davos. Dampfzug bei Klosters-Mezzaselva nach einer kolorierten Xylographie von M. Weber 1890. Orell Füssli und Cie., Zürich.
Foto: Rätisches Museum, Chur



Die Hexentobel-Eisengitter-Brücke bei Serneus. Erbaut 1889/90. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg wurde sie für die schweren elektrischen Lokomotiven durch Hängebogen und Verstrebungen verstärkt. Foto: Paul Caminada, Thalwil

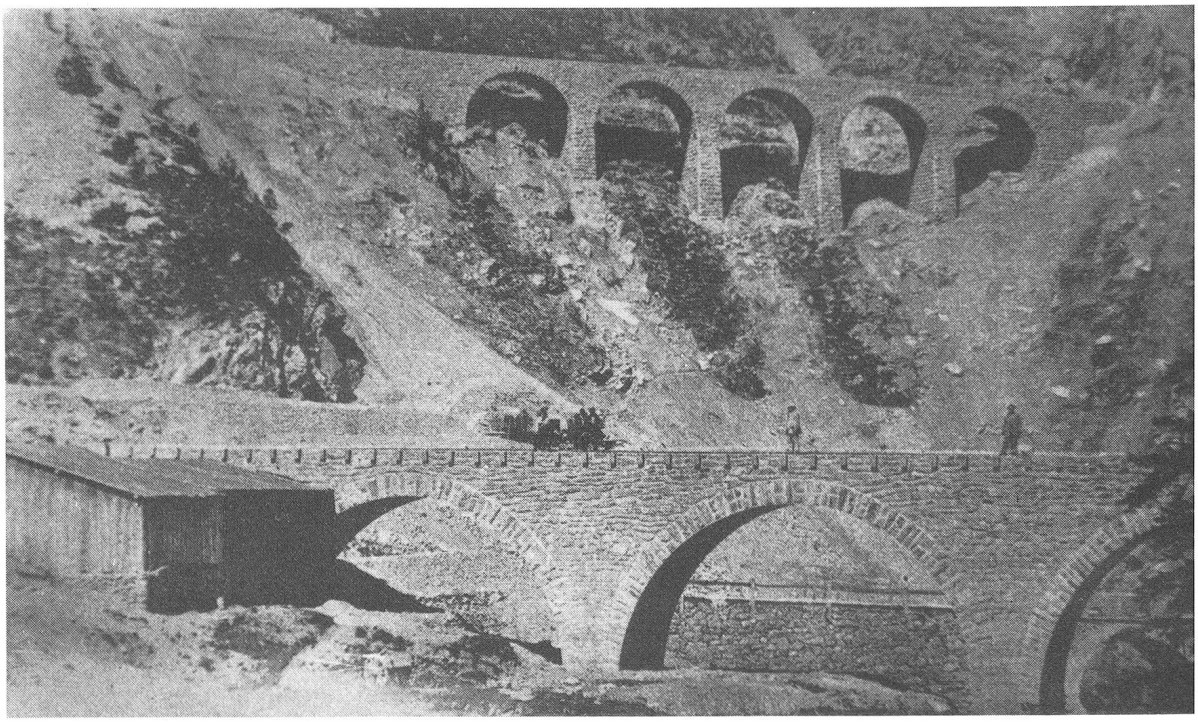
Stationsgebäude Furna. Je nach örtlichen Verhältnissen wurden die Stationsgebäude in Holz oder Naturstein-Mauerwerk gebaut. Durchwegs sind sie jedoch architektonisch gut.
Foto: RhB, Chur

Hinterrheinviadukt bei Thusis mit Dampflokomotive und alten Zweiachser-Personen- und Güterwagen. Die Brücke ist 230 m lang.
Foto: RhB, Chur



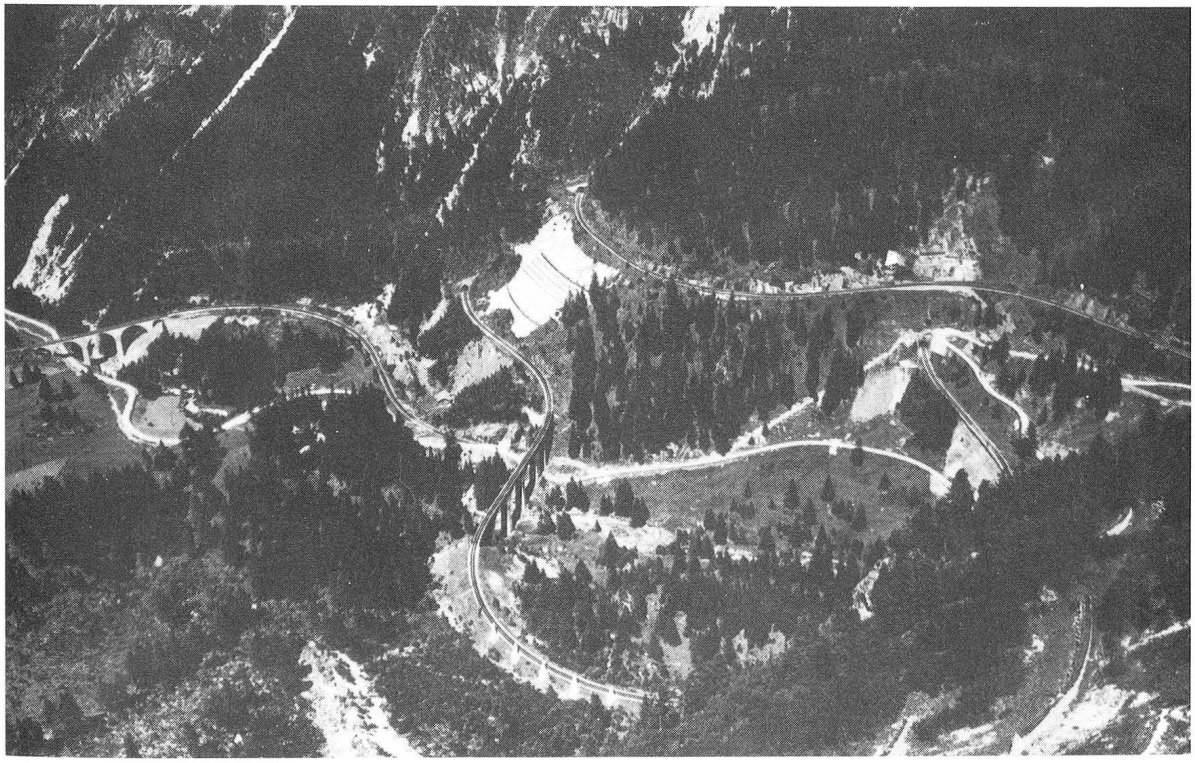
Das von Richard Coray erbaute Lehrgerüst des grossen Bogens des Soliser Viaduktes über die Albula. Das kühne Bauwerk über die tiefe Schlucht ist mit 90 m Höhe über dem Wasserspiegel die höchste Brücke der Rhätischen Bahn. Erstellt 1901. Im Hintergrund die 1868 gebaute Naturstein-Bogenbrücke der Kantonsstrasse.
Foto: Rätisches Museum, Chur

RhB-Dampfzug 1904 mit Mallet-Lokomotive auf dem Landwasserviadukt. Foto: RhB, Chur



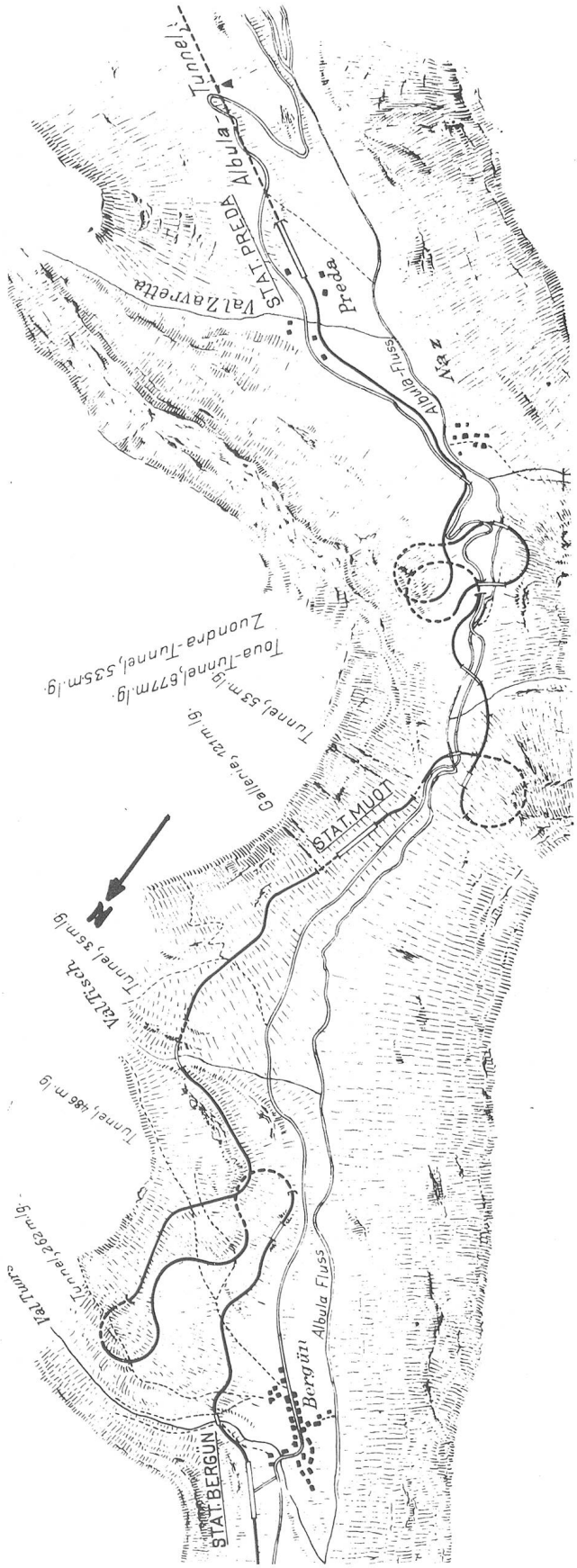
Albulabahn bei Bergün. Fertig erstellte Steinbogenbrücken 1908. Postkarte. Fotos: Rätisches Museum, Chur

Linienentwicklung zwischen Bergün und Preda. Blick talwärts. Zug mit zwei Dampflokomotiven.



Linienführung unterhalb Preda 1904. Die «Bauwunden» sind noch sichtbar. Allmählich wird die Natur wirken und die Böschungen begrünen.

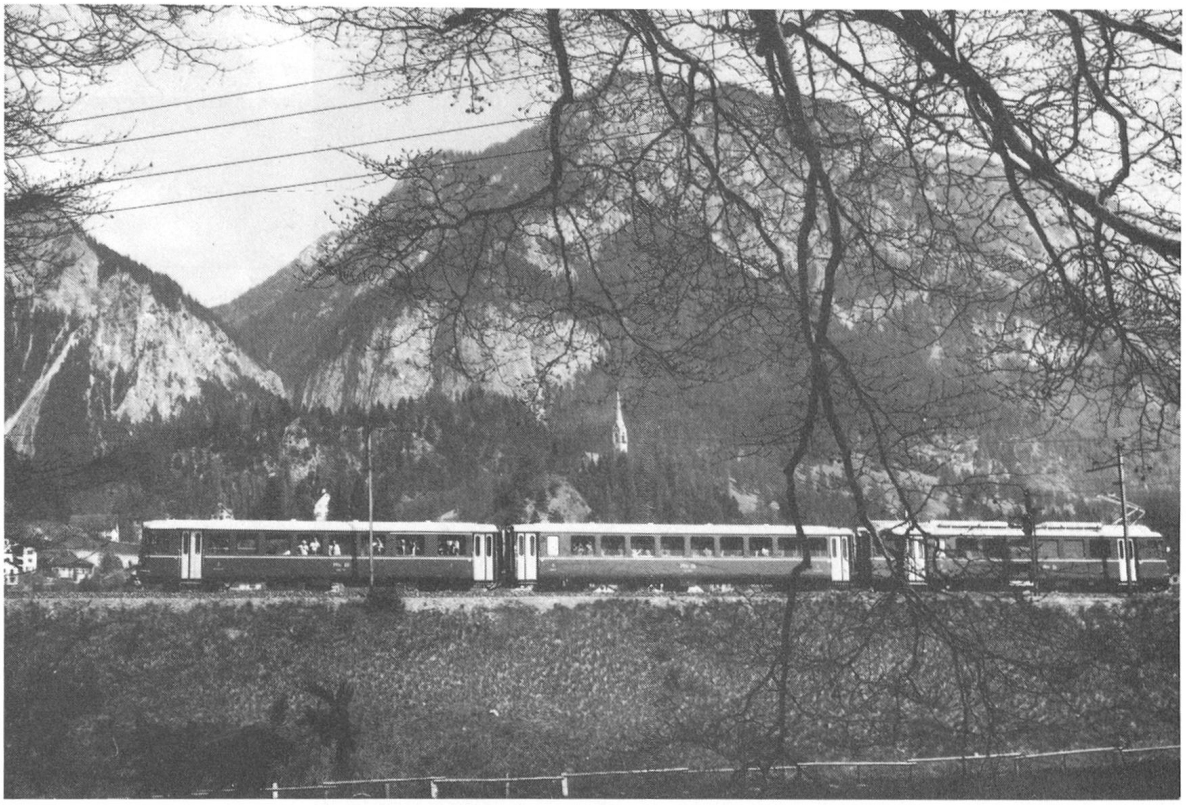
Beide Fotos: RhB, Chur



Übersicht der Linienentwicklung Bergün–Preda. Schraffenkarte 1:25 000

Aus «Albula-Denkschrift» von Prof. Dr. Hennings, 1908.

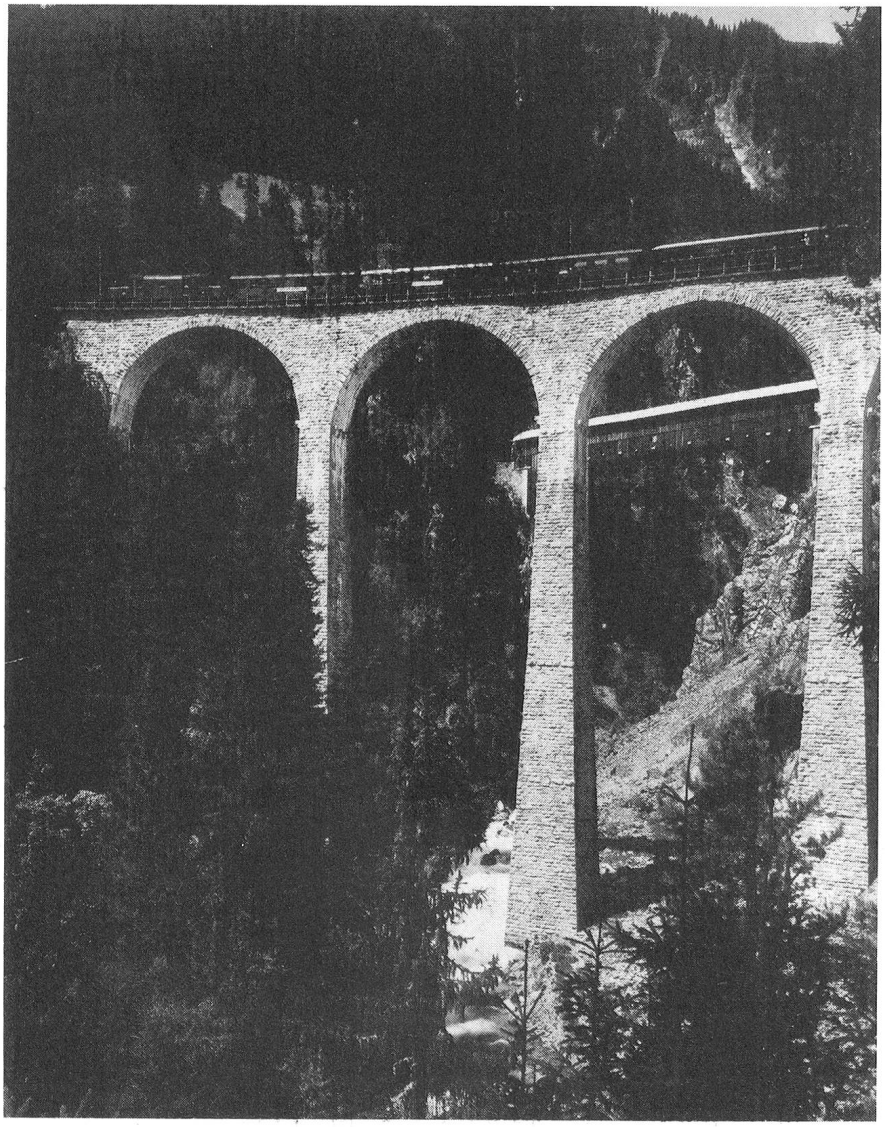
Auf einer Luftdistanz von 6,5 km wird eine Höhendifferenz von 422 m überwunden. Man spricht immer von der Gotthardbahn bei Wassen UR. Selbstverständlich haben dort die Ingenieure eine bewundernswerte Leistung vollbracht. Hier zwischen Bergün und Preda haben sie das ebenfalls getan. Eine weitere solche Bahnentwicklung finden wir bei der Berninabahn auf der Strecke von Alp Grüm nach Poschiavo, was ebenfalls auf einem Kartenausschnitt dargestellt wird.



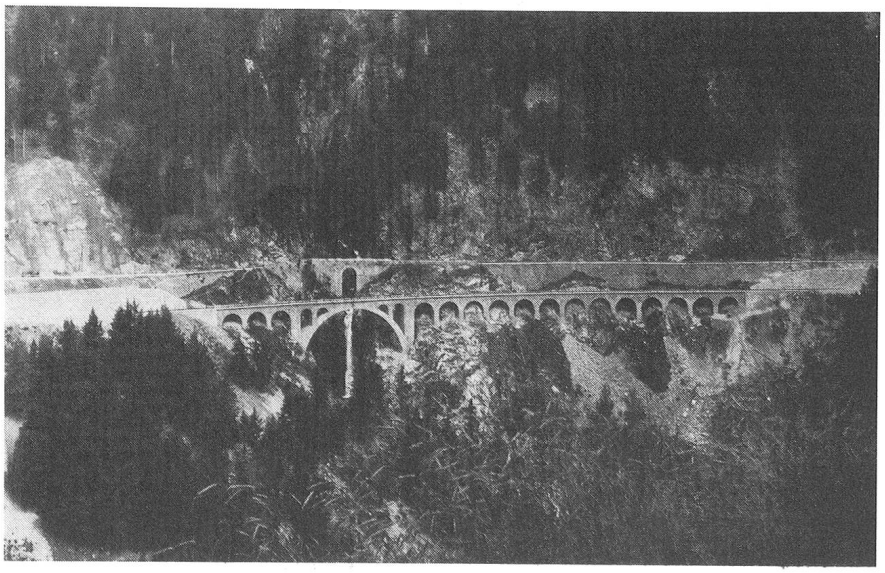
Neuer Triebwagenzug der RhB für Vorortsverkehr bei Reichenau-Tamins.

Reichenau–Ilanz–Disentis

Dampflokomotivzug auf der Station Truns. Eröffnungsfahrt der Linie Ilanz–Disentis am 1. August 1912. Zu beachten ist das gutproportionierte, aus Holz gebaute Stationsgebäude. Beide Fotos: RhB, Chur

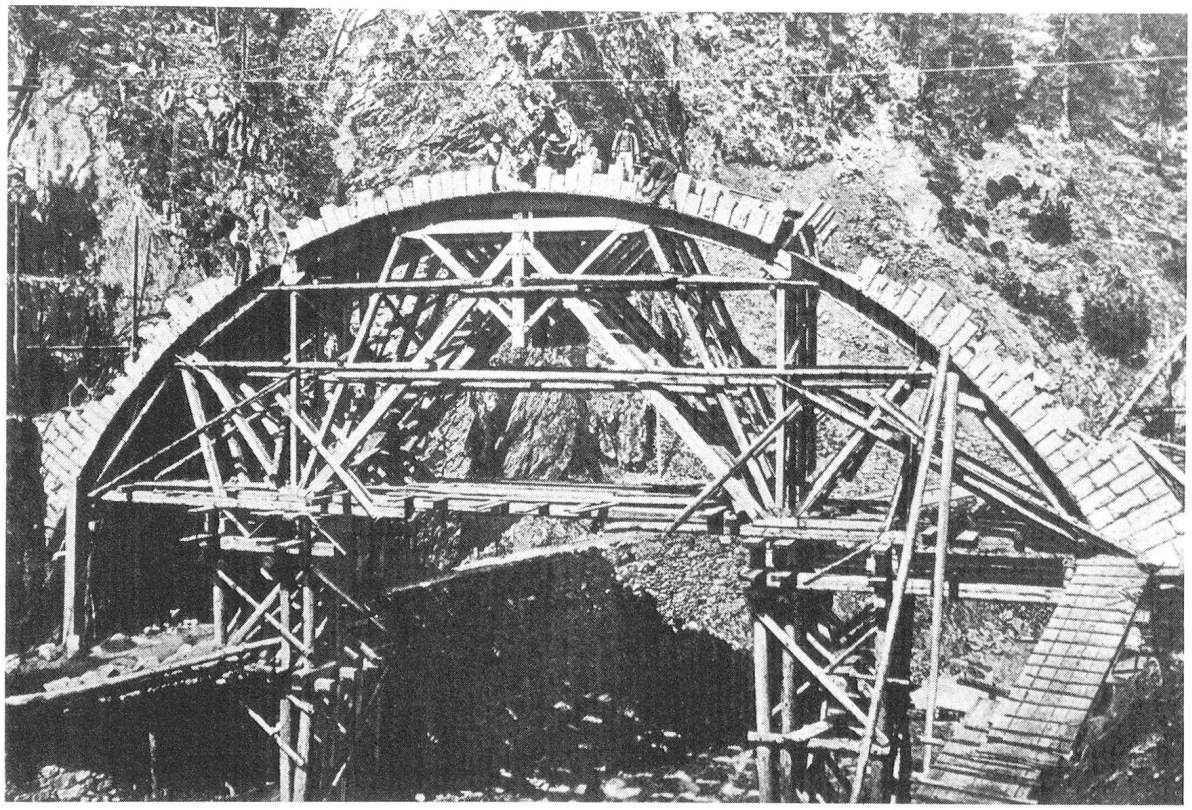


Zwei Brücken. Denkmäler zweier Bauepochen. Vorn der imposante, 100 m lange, aus vier Öffnungen gemauerte Eisenbahnviadukt. Er liegt in einer leicht gebogenen Kurve. Die Bahn fährt hier über das Val Russein. Hinten erkennt man die alte gedeckte, 50 m lange Holzbrücke der Kantonsstrasse aus dem Jahre 1857. Durch eine Spendenaktion konnte erfreulicherweise das schöne alte Bauwerk erhalten bleiben.

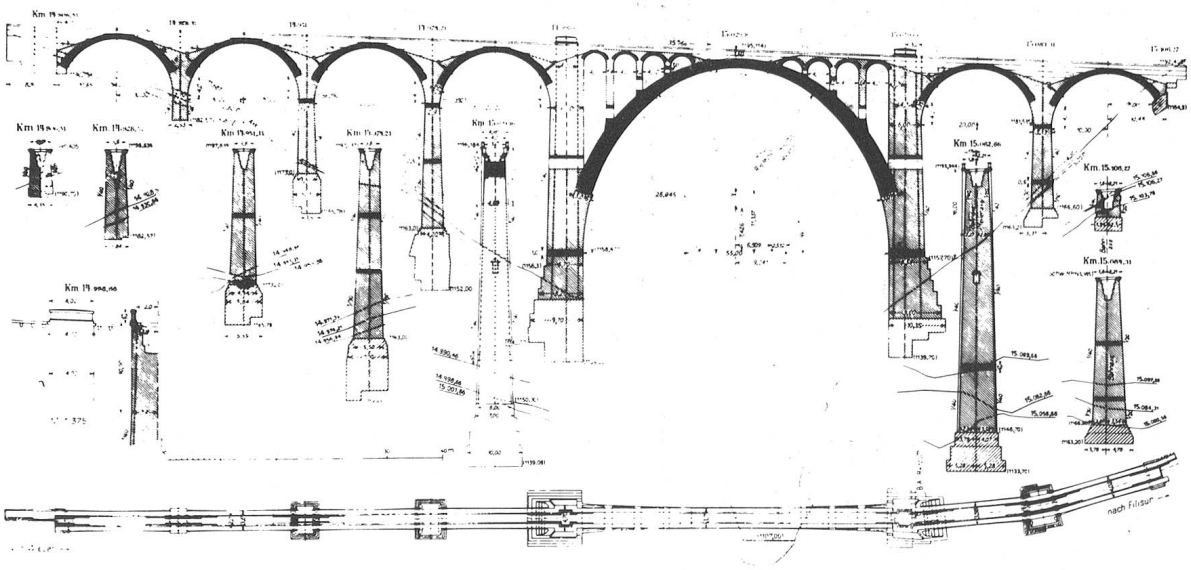


Lumpegna-Viadukt bei Disentis. Oberhalb erkennt man die Strasse mit der alten schmalen Steinbogenbrücke.

Beide Fotos: RhB, Chur

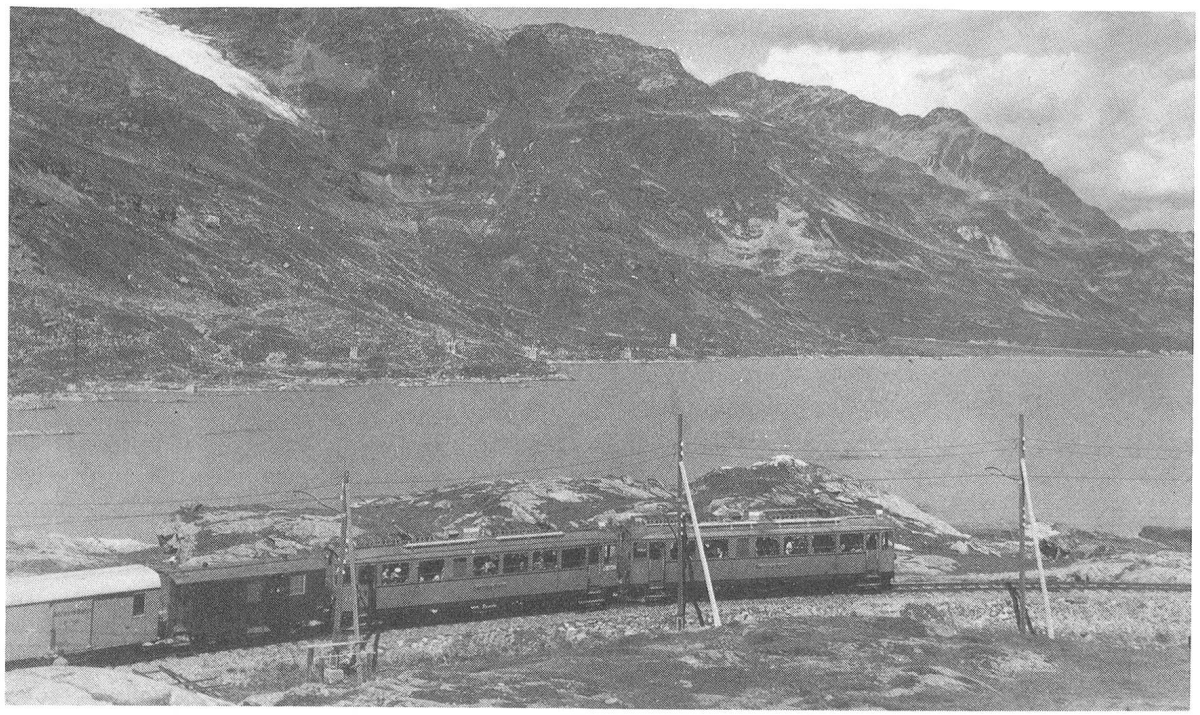


Lehrgerüst und Beginn der Maurerarbeiten 31. August 1908 am Bogen des Brombenz-Viaduktes mit 45 m Länge.
Foto: RhB, Chur

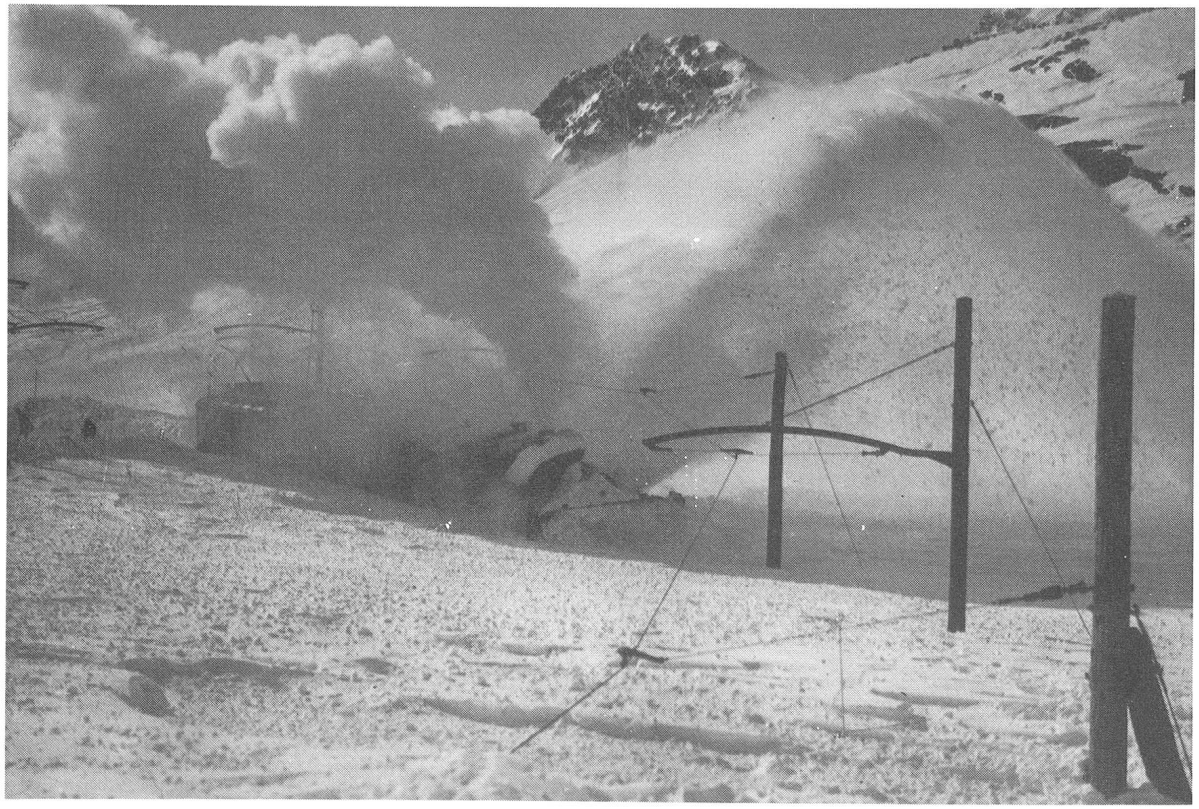


Draufsicht, Längs- und Querschnitte des Mauerwerkkörpers des Wiesener Viaduktes.

Bauplan des prachtvollen Wiesener Viaduktes mit einem Mittelbogen, rechts 4 und links 2 Seitenbogen. Aus dem Heft «Steinerne Brücken der Rhätischen Bahn».

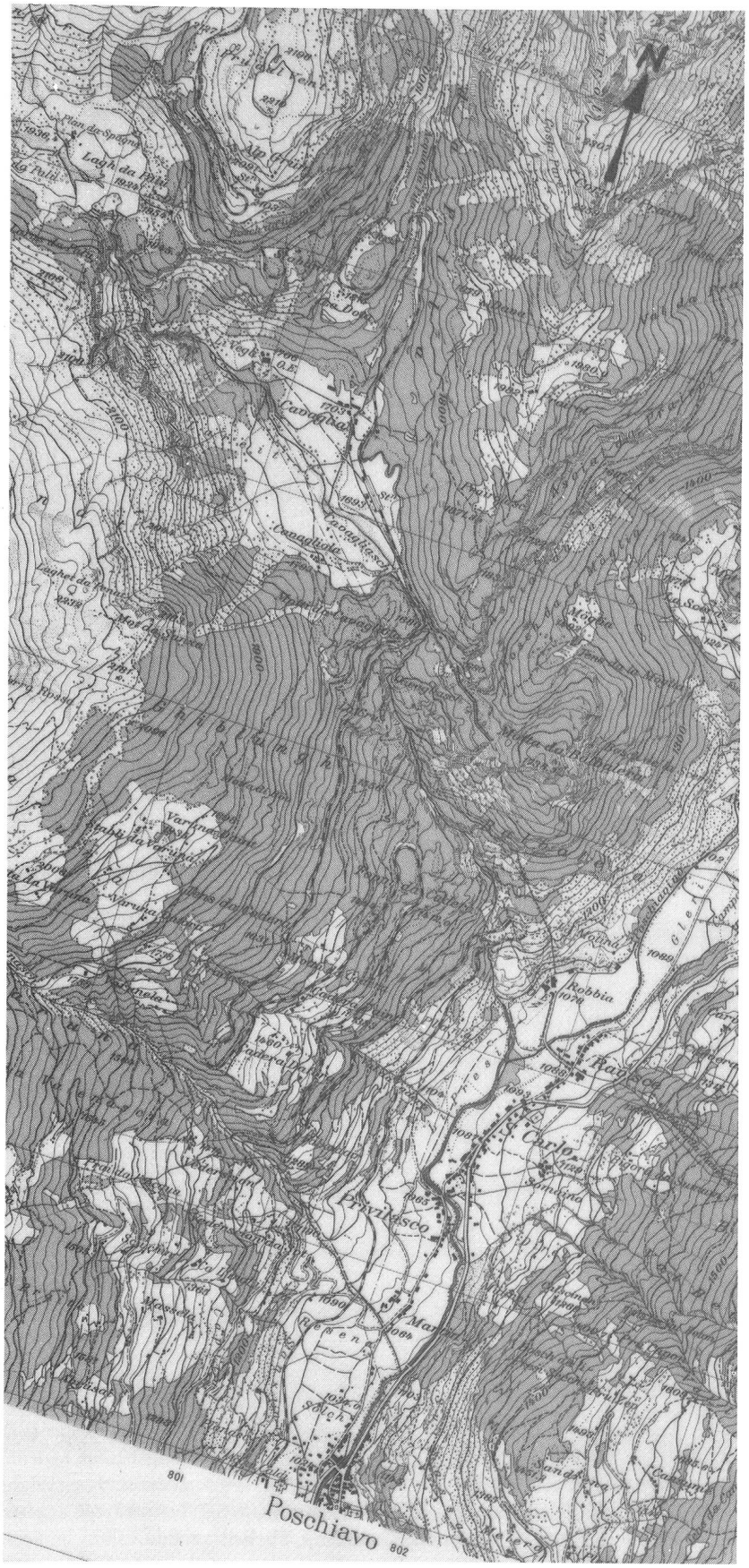


Ein Zug der Berninabahn am Lago Bianco, Berninapass.



Die Schneeschleuder in Aktion bei Berninahäuser.

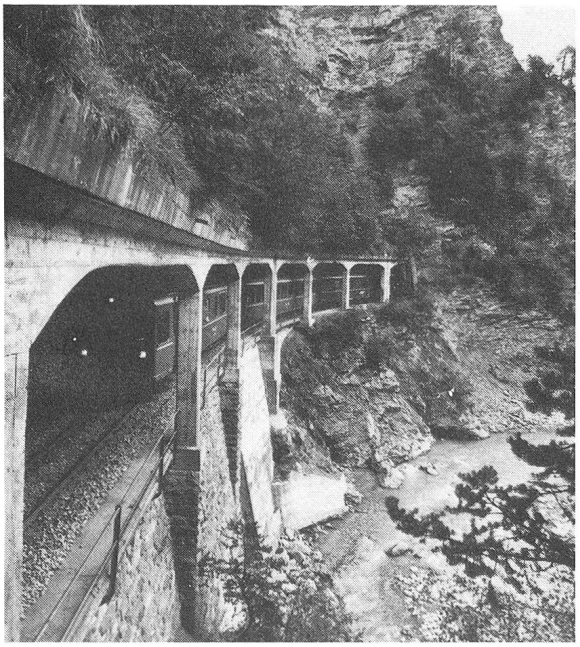
Beide Fotos: RhB, Chur



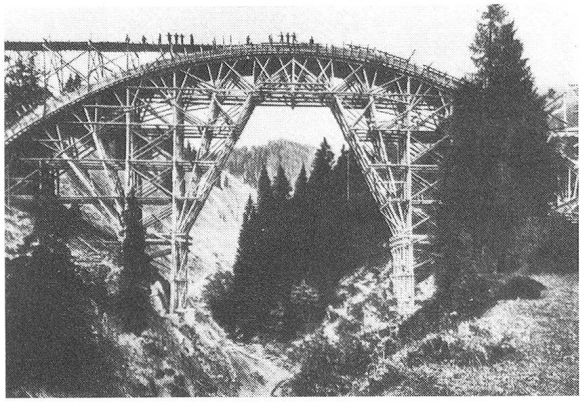
Die interessante Linienführung der Berninabahn von Alp Grüm bis Poschiavo. Auf einer Luftdistanz von 6,3 km ist eine Höhendifferenz von 1070 m zu überwinden. Ausschnitt aus der Landeskarte 1:25 000, Blatt «La Rösa» Nr. 1278. Bei Alp Grüm sind 3 Gleise übereinander mit einem Kehrtunnel. Oberhalb San Carlo sind 5 Linien übereinander mit einem und zwei halben Kehrtunnels. Fünfmal muss das Val Cadera und zweimal das Val Caragliasch überquert werden.
Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie, Wabern/Bern vom 16. April 1982.

Im sonnigen Süden unterhalb Brusio befindet sich der einzigartige Kehrviadukt der Berninabahn. Dasselbe Prinzip wie in einem Kehrtunnel wurde hier in der freien Landschaft angewendet, um die nötige Höhendifferenz zu erhalten. Der aus Bruchsteinen (Granit) gemauerte Viadukt weist neun Öffnungen zu je 10 m Weite auf. Foto: P. Caminada, Thalwil

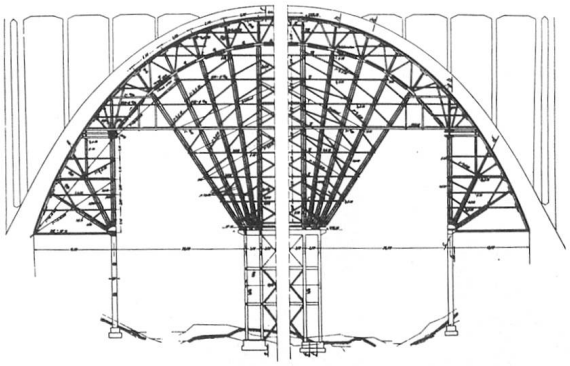
Chur–Arosa



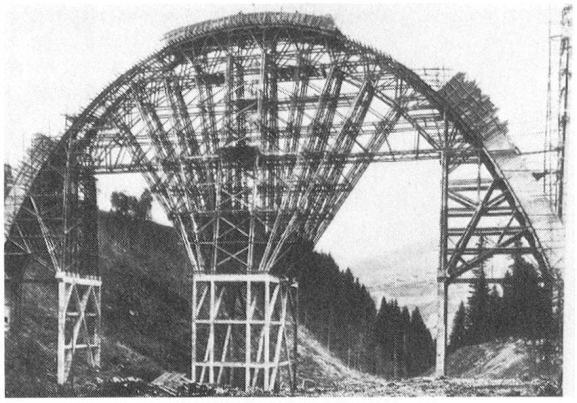
«Hinter dem Sand» am Eingang zur Plessurschlucht.
Foto: P. Caminada, Thalwil



Lehrgerüst der Gründjetobelbrücke von Richard Coray 1913. 80 m Spannweite. Das Gerüstholz stammte von der umgebauten Halenbrücke bei Bern. Bei der Chur–Arosa-Bahn sind beim Bahnbau in Graubünden erstmals Eisenbetonbauten angewendet worden.
Foto: Rätisches Museum, Chur

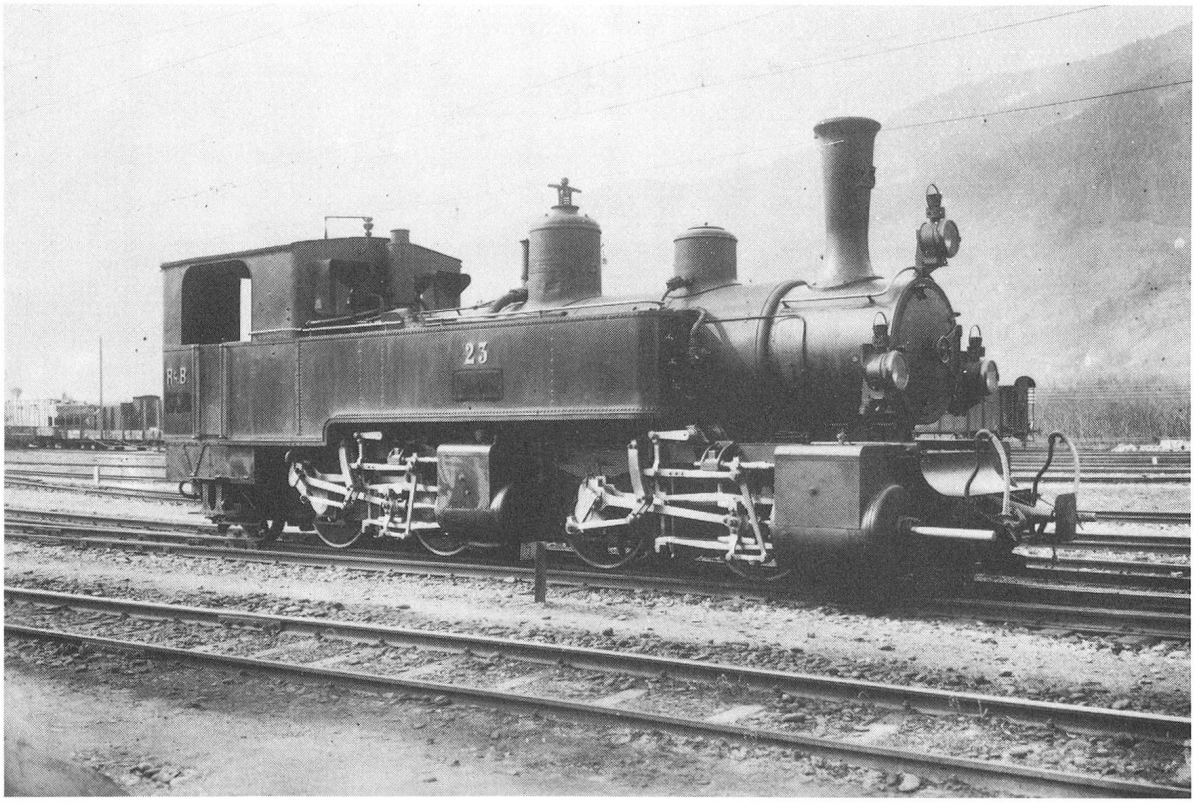


Links Schnitt, rechts Ansicht des Konstruktionsplanes für das Lehrgerüst des Langwieser Viaduktes.

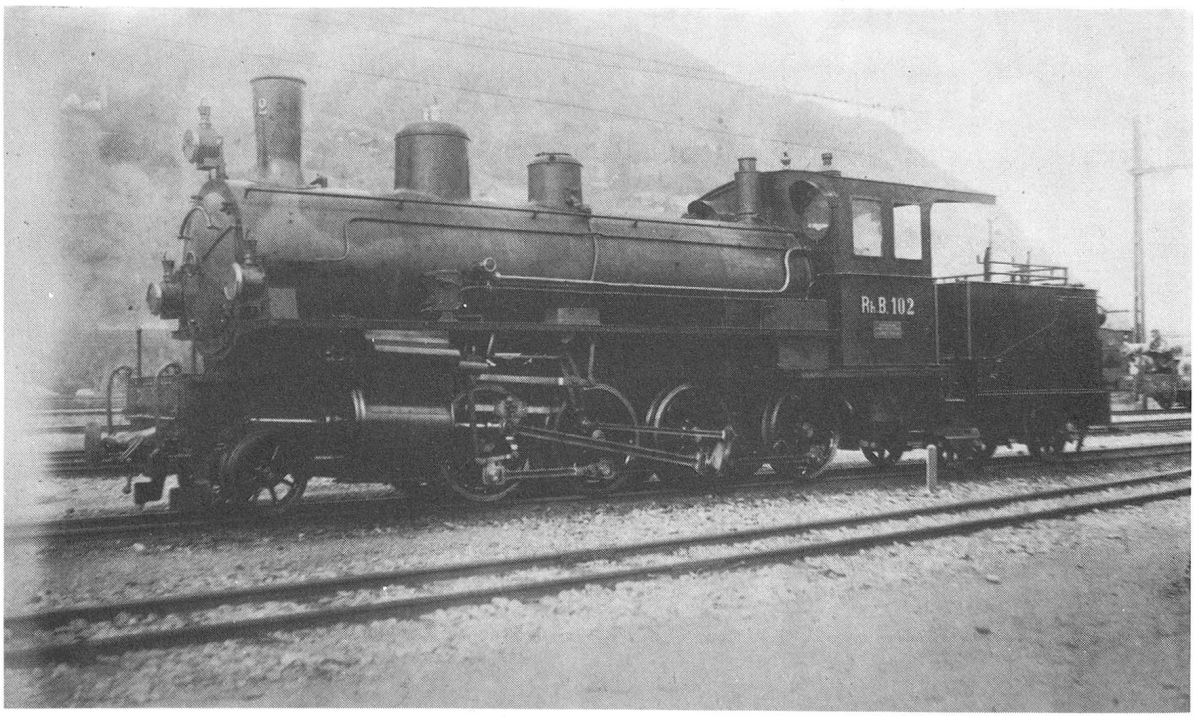


Das von Richard Coray 1912 erstellte Lehrgerüst des Langwieser Viaduktes. 700 Festmeter Holz wurden benötigt.
Beide Fotos: Rätisches Museum, Chur

Der 267 m lange und 62 m hohe, imposante, weit über unsere Grenzen bekannte Langwieser Viadukt. Ein Eisenbetonbau von schlanker Konstruktion. Mit der 100 m langen Bogenspannweite war die Brücke damals ein Wunderwerk der Technik. 330 Tonnen Armierungseisen und 7500 Kubikmeter Beton wurden eingebaut. Foto: RhB, Chur



Mogul-Tender-Dampflokomotive G 3/4 Nr. 23, Baujahr 1902. Total waren 11 solcher Maschinen im Betrieb.



Dampflokomotive G 4/5 Nr. 102. Sie wurde 1907 in Betrieb genommen. Gewicht 67,5 Tonnen. 10 000 Liter Wasser und 2500 kg Kohle konnten mitgeführt werden. Höchstgeschwindigkeit 45 km/h. Die Maschine wird heute noch zu Dampffahrten eingesetzt.

Beide Fotos: RhB, Chur