

75 Jahre Albulabahn = Le chemin de fer de l'Albula a 75 ans = I 75 anni della ferrovia dell'Albula

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **51 (1978)**

Heft 7: **2 Jubiläen**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773009>

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.

75 Jahre Albulabahn

Über die Bündner Alpenpässe, von denen Splügen und Julier/Septimer schon von den Römern häufig begangen wurden, entwickelte sich seit dem Frühmittelalter ein intensiver Warenaustausch zwischen Nord- und Südeuropa. Bernhardin, Julier und Maloja waren die ersten Pässe (abgesehen vom Simplon), die im 19. Jahrhundert Kunststrassen erhielten. Sie brachten dem Kanton einen ungeahnten Personen- und Güterverkehr. Früh schon, noch ehe 1844 in Basel die erste Eisenbahn Schweizer Boden berührt hatte, befasste man sich in Graubünden mit Projekten für eine grosse internationale Eisenbahnlinie von Norden nach Süden durch die Bündner Alpen. Im Vordergrund standen Pläne für eine normalspurige Lukmanierbahn, später für eine Splügenbahn. Doch 1852 trat der Gotthard auf den Plan, und im Kräftespiel der nationalen und internationalen Verkehrspolitik fiel schliesslich der Entscheid zu seinen Gunsten. Die Gotthardbahn wurde 1882 als erste durchgehende schweizerische Alpenbahn eröffnet. In Graubünden breitete sich Resignation aus, denn man hatte alles auf die Karte «Ostalpenbahn» gesetzt.

Ein weiterer Schlag bedeutete die Eröffnung der Arlbergbahn im Jahre 1884, nachdem Österreich bereits 1876 die Brenner-Eisenbahn dem Betrieb übergeben hatte. Der Verkehr auf den Bündner Pässen schrumpfte zusammen, das Transportgewerbe und mit ihm wichtige Bereiche der Wirtschaft gerieten in eine tiefe Krise. Es war einem Holländer vorbehalten, die düsteren Perspektiven aufzuhehlen und dem Kanton einen Ausweg zu zeigen. Jan Willem Holsboer, Direktor des Kurhauses Davos, gelang es in kurzer Zeit, Kapital für eine Schmalspurbahn von Landquart nach Davos zusammenzubringen und die Prättigauer Gemeinden und Davos für sein Projekt zu gewinnen. Nach gut zweijähriger Bauzeit rollte 1890 der erste Dampfzug nach Davos; die Bahnverbindung wirkte wie eine Initialzündung für den raschen Aufschwung des Kurortes. Das Projekt der Ostalpenbahn wurde zwar weiter verfolgt (es ist auch heute noch nicht ganz begraben), trat jedoch in den Hintergrund. Etwas widerwillig freundete man sich mit der vorläufigen Alternative, dem Schmalspurnetz in die wichtigsten Täler, an. Die Gesellschaft, welche die Linie Landquart–Davos erstellt hatte, baute vier Jahre später den Abschnitt Chur–Thusis. Fortan nannte sie sich Rhätische Bahn (RhB), dieser Name hat sich bis heute erhalten.

Die Wahl der Albula für die Eisenbahnverbindung ins Engadin stand am Ende eines langen, teilweise erbittert geführten Entscheidungskampfes. Das ist verständlich, denn eine Eisenbahn verspricht den betreffenden Tal-

schaften wirtschaftlichen Aufschwung. Bei der damaligen Bautechnik bildete der Tunnel eines der wichtigen Kriterien. Hier schnitt der Albula bei weitem am besten ab. Auf einer Höhe von 1800 Metern über Meer kam die Albulabahn mit einem Tunnel von 5,86 Kilometer Länge aus, beim Julier wären es 10 Kilometer gewesen, bei den anderen Linien noch weit mehr. Zugunsten des Albula sprach die gut ausgebaute Pässstrasse, die über weite Strecken entlang des geplanten Trassees führte.

1897 hatte der Kanton die Aktienmehrheit der Rhätischen Bahn erworben. Der Bund subventionierte den Bau der sogenannten Prioritätslinien (Albulastrecke und Reichenau–Ilanz) mit 8 Millionen, etwa einem Viertel der Baukosten.

In knapp fünfjähriger Arbeit unter Leitung des deutschen Eisenbahnbauers Prof. Fritz Hennings und nach den Plänen von Kantonsingenieur Robert Moser wurde das Werk vollendet. Italienische und schweizerische Firmen hatten sich in die Bauausführung geteilt. Am 1. Juli 1903 wurde der fahrplanmässige Betrieb auf der Albulastrecke von Thusis über Fillisur bis Celerina aufgenommen; die Verlängerung bis St. Moritz folgte ein Jahr später. Als die Rhätische Bahn die Albulalinie projektierte, waren mehrere Anschlüsse an die ausländischen Schienennetze im Osten und im Süden geplant. So zum Beispiel eine Linie von St. Moritz über den Maloja nach Chiavenna mit Anschluss ans italienische Netz und eine Fortsetzung von Scuol über Martinsbruck nach Landeck, um das österreichische Bahnnetz zu erreichen. Verwirklicht wurde schliesslich von einer Privatgesellschaft lediglich die Berninabahn, die von St. Moritz über den Berninapass ins italienische Tirano führt (die Berninabahn wurde 1942 der Rhätischen Bahn angeschlossen). Der Erste Weltkrieg machte allen weiteren Ausbauplänen ein Ende: das Netz von 1914 blieb das definitive bündnerische Schmalspurnetz.

Dennoch: Die Eröffnung der Albulabahn war von grösster Bedeutung für den Fremdenverkehr. Schon seit einiger Zeit war die ideale Gestaltung des Engadins für Erholungsaufenthalte erkaufte und bekannt. Eine grosse Zahl von Gästen scheute jeden Sommer den Weg über die Pässe nicht, doch ein eigentlicher Gästestrom war erst nach der Bahneröffnung möglich. Der Bahnbau brachte nicht nur dem Engadin, sondern dem ganzen Kanton Graubünden einen beachtlichen wirtschaftlichen Aufschwung, und er trug und trägt noch immer bei zum Ruf der Schweiz als Ferienland.

Le chemin de fer de l'Albula a 75 ans

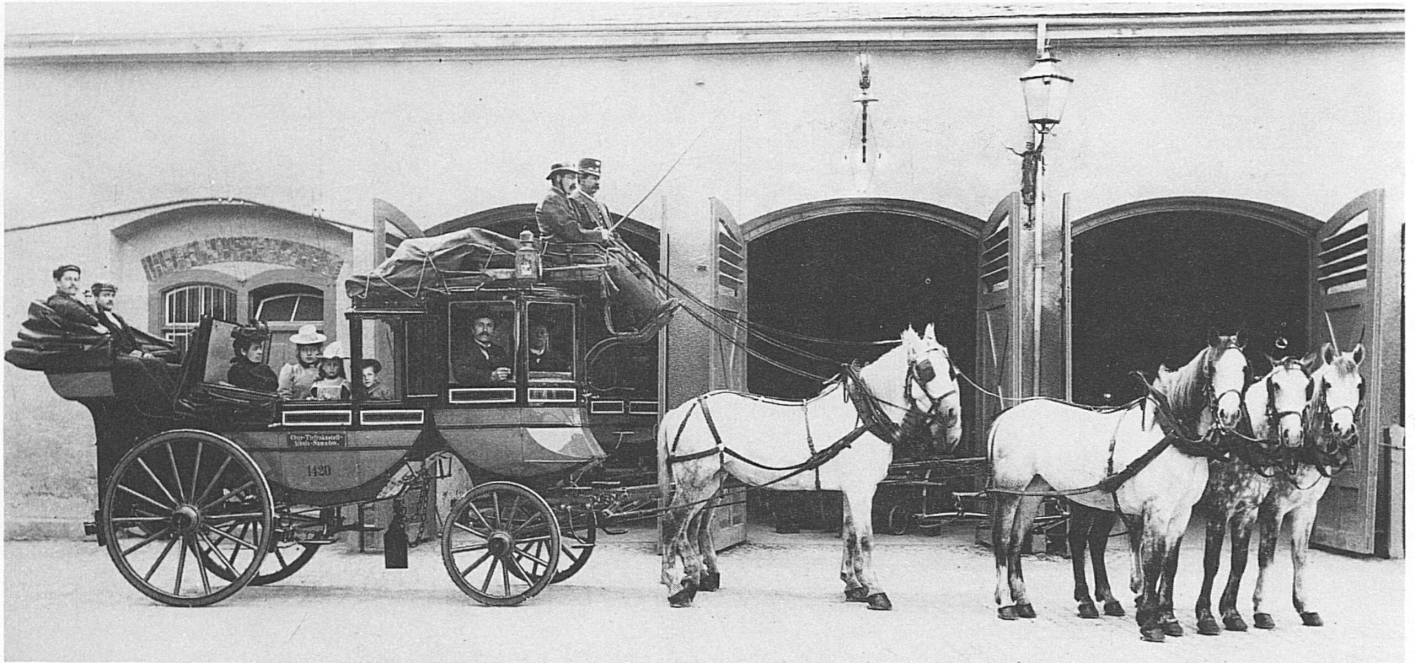
Un intense trafic de marchandises entre l'Europe du Nord et du Sud s'est développé depuis les débuts du Moyen Age à travers les cols alpins des Grisons, dont le Splügen et le Septimer/Julier étaient déjà très fréquentés par les Romains. Le Bernardino, le Julier et la Maloja furent (avec le Simplon) les premiers cols où passèrent des routes carrossables au cours du XIX^e siècle. Elles procurèrent au canton un transit considérable de personnes et de marchandises. Très tôt déjà, avant même que le premier chemin de fer eût atteint le sol suisse à Bâle en 1844, on s'occupait déjà dans les Grisons des projets de construction d'une grande ligne internationale de chemin de fer nord-sud à travers les Alpes grisonnes. On fit les plans d'abord d'un chemin de fer à voie normale par le Lukmanier, puis d'un chemin de fer du Splügen. Toutefois en 1852, le Gotthard se trouva sur les rangs et le jeu des forces de la politique des communications tant nationale qu'internationale fit à la fin pencher la balance en sa faveur. Le chemin de fer du Gotthard fut ouvert en 1882 comme premier chemin de fer transalpin de Suisse. Dans les Grisons régnait un sentiment de résignation, car on avait tout misé sur la carte du «Chemin de fer des Alpes orientales».

Un autre coup survint en 1884 lorsque fut inauguré le chemin de fer de l'Arlberg, alors que l'Autriche avait déjà ouvert au trafic en 1876 le chemin de fer du Brenner. Le transit par les cols grisons s'amenuisa; la branche des transports et, avec elle, d'autres secteurs économiques importants traversèrent une grave crise. C'est à un Hollandais que revint le mérite d'avoir éclairci ces sombres perspectives et montré au canton une solution. Jan Willem Holsboer, directeur du «Kurhaus» de Davos, parvint en un laps de temps restreint à réunir le capital nécessaire à la construction d'un chemin de fer à voie étroite de Landquart à Davos et à gagner à son projet les

communes du Prättigau et de Davos. Les travaux de construction durèrent deux ans et, en 1890, le premier train à vapeur arrivait à Davos, où la liaison par voie ferrée marqua le début d'un brusque essor de la station. On poursuivit néanmoins le projet du Chemin de fer des Alpes orientales (qui d'ailleurs même aujourd'hui n'est pas définitivement enterré), mais il passa de plus en plus à l'arrière-plan. A contrecœur, on s'accommoda de l'alternative provisoire que représentait le réseau à voie étroite dans les principales vallées. La compagnie, qui avait construit la ligne Landquart–Davos, construisit quatre ans plus tard le tronçon Coire–Thusis. Dès lors, elle prit le nom de Chemins de fer Rhétiques, qu'elle a conservé jusqu'à nos jours. Le choix de l'Albula pour la liaison ferroviaire avec l'Engadine fut l'aboutissement d'un long débat, mené parfois avec beaucoup d'amertume, ce qui est compréhensible si l'on considère l'essor économique que les vallées pouvaient espérer du chemin de fer. Sur le plan technique, c'était à l'époque le tunnel qui constituait un des critères essentiels. Or, de ce point de vue, l'Albula était de loin le plus favorisé. A une altitude de 1800 m, on pouvait se contenter d'un tunnel de 5860 mètres, tandis qu'il eût exigé au Julier 10 kilomètres et plus encore ailleurs. Un autre facteur favorable était l'excellente route du col, que le tracé de la voie ferrée projetée suivait sur de longs tronçons.

En 1897, le canton avait acquis la majorité des actions des Chemins de fer Rhétiques. La Confédération accorda à la construction des lignes dites de priorité (tronçons de l'Albula et de Reichenau–Ilanz) une subvention de 8 millions, soit environ le quart du devis total.

L'ouvrage fut achevé après à peine cinq ans de travaux sous la direction du constructeur allemand de chemins de fer, le professeur Fritz Hennings, et



Von 1868 bis 1903 fuhr die eidgenössische Post über den Albulapass nach Samedan, im Sommer fünfspännig, im Winter trotz Lawinen- und Schneesturm-gefahr mit Schlitten. Heute ist die Strasse im Winter ab Preda gesperrt. 1 1/2 Stunden dauerte die Reise in der Postkutsche von Thusis nach Samedan: der Schnellzug benötigt fünf Viertelstunden!
Oben: vor der Abfahrt in Chur; unten: auf dem Albulapass (2312 m).

Dal 1868 al 1903, il servizio postale federale attraverso il passo dell'Albula per Samedan era assicurato in estate da carrozze trainate da cinque cavalli; d'inverno il servizio era affidato alle slitte nonostante la minaccia delle valanghe e delle tempeste di neve. Attualmente, in inverno la strada è chiusa al traffico a Preda.
Il alto: prima della partenza da Coira; in basso: sul passo dell'Albula (2312 m)

PTT-Museum, Bern

De 1868 à 1903, les diligences postales suisses à cinq chevaux reliaient en été Samedan par le col de l'Albula; en hiver, c'étaient des traîneaux attelés malgré le danger d'avalanches et des tourmentes de neige. De nos jours, la route est fermée en hiver à partir de Preda.
En haut: avant le départ à Coire; en bas: au col de l'Albula (2312 m)

From 1868 to 1903 the Swiss Post Office operated a mail service over the Albula Pass to Samedan, in summer with five horses, in winter by sledge despite the danger of avalanches and snowstorms. Today the road is closed in winter from Preda onwards
Top: before departure from Chur; bottom: on the Albula Pass (2312 metres)



selon les plans de l'ingénieur cantonal Robert Moser. Des entreprises italiennes et suisses s'étaient partagé l'exécution des travaux. Le 1^{er} juillet 1903 fut inauguré le trafic régulier sur la ligne de l'Albula de Thusis à Celerina, via Filisur, et une année plus tard la ligne était prolongée jusqu'à St-Moritz.

Quand les Chemins de fer Rhétiques projetèrent la ligne de l'Albula, plusieurs raccordements aux réseaux ferroviaires étrangers à l'est et au sud étaient prévus: notamment une ligne par la Maloja jusqu'à Chiavenna en liaison avec le réseau italien et une prolongation de Scuol par Martinsbruck vers Landeck, pour atteindre le réseau autrichien. Ce qui fut finalement réalisé, ce fut seulement le chemin de fer de la Bernina, construit par une compagnie privée, qui va de St-Moritz à Tirano en Italie en passant par le col de la Bernina (il fut en 1942 rattaché aux Chemins de fer Rhétiques). La Première Guerre mondiale mit fin à tous les autres projets, de sorte que le réseau de 1914 resta le réseau à voie étroite définitif des Grisons.

Mais l'ouverture de la ligne de l'Albula fut d'une importance très grande pour le tourisme. Il y avait déjà quelque temps que la configuration idéale de l'Engadine pour des séjours de vacances était reconnue et réputée. Un grand nombre de villégiaturants n'hésitaient pas à franchir chaque été les cols, mais il n'y eut de véritables flots de touristes qu'à partir de l'inauguration du chemin de fer. La construction de ce chemin de fer apporta non seulement à l'Engadine, mais à tout le cantone des Grisons un essor économique considérable. Elle a contribué et contribue encore à la réputation de la Suisse «pays de vacances».



I 75 anni della ferrovia dell'Albula

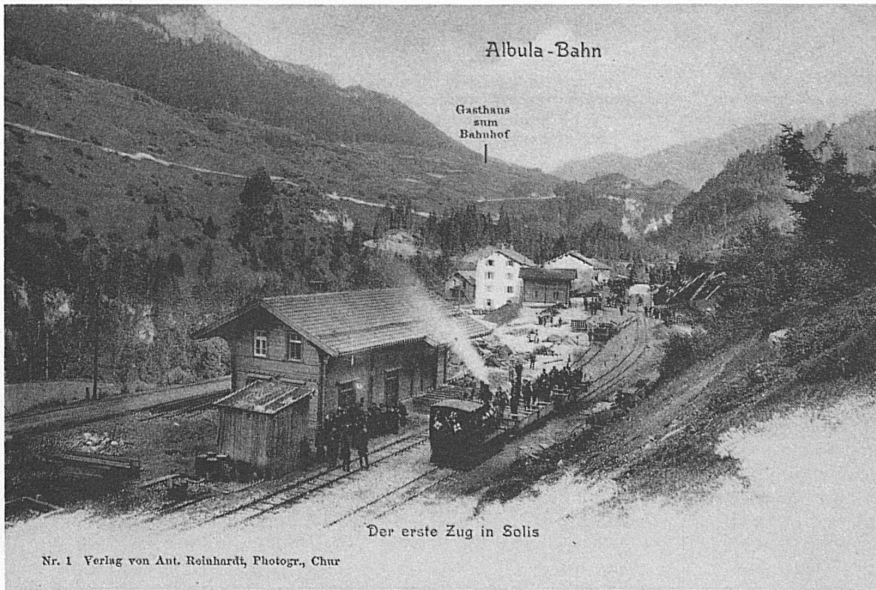
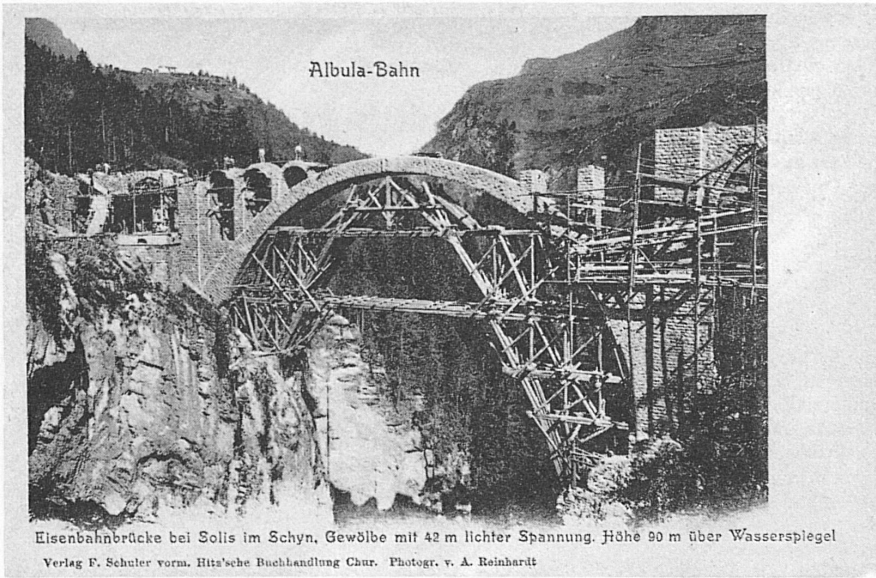
Un intenso traffico mercantile si era sviluppato sin dal primo medioevo fra il nord e il sud dell'Europa attraverso i passi alpini grigionesi; fra questi lo Spluga e lo Julier/Septimer erano già noti ai Romani che spesso vi fecero ricorso. Bernardino, Julier e Maloja furono i primi passi (oltre al Sempione) ad essere dotati nel XIX secolo di apposite strade carreggiabili. Esse apportarono al cantone un imprevisto traffico di persone e di merci. Ancora prima del 1844, allorché a Basilea fu stabilito il primo raccordo ferroviario in territorio svizzero, nei Grigioni erano stati posti allo studio i progetti di costruzione di una grande linea ferroviaria internazionale dal nord al sud attraverso le alpi grigionesi. Essi riguardavano in particolare la costruzione di una ferrovia a scartamento normale attraverso il Lucomagno e, più tardi, il progetto per una ferrovia dello Spluga. Ma nel 1852 fu presentato il progetto del Gottardo che ebbe la meglio nell'ambito delle discussioni riguardanti la politica del traffico a livello nazionale e internazionale. La linea del Gottardo venne inaugurata nel 1882 e si trattò della prima ferrovia interamente svizzera attraverso le alpi. Nei Grigioni si diffuse un senso di rassegnazione in quanto tutte le speranze erano state riposte nella «ferrovia delle alpi orientali».

Un altro contraccolpo venne causato dall'apertura della linea dell'Arlberg nel 1884, dopo che già nel 1876 l'Austria aveva attivato la ferrovia del Brennero. Il traffico attraverso i passi grigionesi si ridusse sensibilmente e una profonda crisi coinvolse le imprese di trasporto e con loro importanti settori dell'economia. Fu un cittadino olandese ad aprire nuove prospettive al cantone. Jan Willem Holsboer, direttore del Kurhaus di Davos, riuscì in breve tempo a raccogliere il capitale necessario alla costruzione di una linea a scartamento ridotto da Landquart a Davos, interessando al progetto i comuni del Prättigau e Davos. Dopo oltre due anni di lavoro, nel 1890 la prima composizione a vapore raggiunse Davos; il collegamento ferroviario favorì il rapido sviluppo della stazione di soggiorno. Il progetto per una ferrovia attraverso le alpi orientali venne ulteriormente approfondito (ancora oggi il progetto non è stato del tutto accantonato), ma dovette comunque essere posto in secondo piano. Anche se contro voglia, ci si dovette familiarizzare con l'alternativa offerta da una rete a scartamento ridotto nelle valli principali. La stessa società che aveva costruito la linea Landquart-Davos portò a termine, quattro anni più tardi, la tratta Coira-Thusis. Da allora assunse il nome di Ferrovia retica (RhB), che è stato mantenuto sino ai nostri giorni. La scelta dell'Albula quale via di collegamento ferroviario per l'Engadina fu preceduta da una lunga contesa, condotta in parte senza

esclusione di colpi. Ciò è ben comprensibile considerato che la ferrovia prometteva sviluppo economico alle valli interessate al progetto. In relazione alla tecnica edile di allora, uno dei principali criteri di scelta riguardò la costruzione del tunnel. Fu appunto questo il fattore decisivo che fece cadere la scelta sull'Albula. La ferrovia dell'Albula richiedeva la costruzione a 1800 m di altitudine di una galleria lunga solo 5,86 km, mentre la linea attraverso lo Julier avrebbe comportato un tunnel di 10 km e altre linee trafori ancora più lunghi. Inoltre, a favore dell'Albula c'era la strada del passo, in ottime condizioni di agibilità, il cui tracciato si snodava di fianco alla nuova linea ferroviaria. Nel 1897 il cantone acquistò il pacchetto di maggioranza della Ferrovia retica. La Confederazione contribuì con un sussidio di 8 milioni, pari a un quarto circa dei costi, alla costruzione delle cosiddette linee prioritarie (linea dell'Albula e tratta Reichenau-Ilanz). L'opera venne portata a termine in quasi 5 anni di lavori svolti sotto la direzione del professore tedesco Fritz Hennings, un esperto in materia di costruzioni ferroviarie, e che si basarono sui piani dell'ingegnere cantonale Robert Moser. I lavori furono affidati ad imprese italiane e svizzere. Il 1° luglio 1903 venne attivato il traffico regolare sulla linea dell'Albula, da Thusis a Celerina via Filisur; un anno dopo entrò in servizio il prolungamento fino a St. Moritz.

I progetti per la linea dell'Albula approntati dalla Ferrovia retica prevedevano parecchi raccordi ad est e a sud con le reti ferroviarie estere. Così, ad esempio, una linea da St. Moritz a Chiavenna, via Maloja, con raccordo alla rete italiana e un prolungamento da Scuol a Landeck, via Martinsbruck, con raccordo alla ferrovia austriaca. In fin dei conti venne poi realizzata da una società privata solo la ferrovia della Bernina che da St. Moritz conduce a Tirano in Italia attraverso il passo della Bernina (nel 1942 la ferrovia della Bernina venne riaccolta alla Ferrovia retica). La Prima Guerra mondiale pose fine a tutti gli altri progetti di espansione: la rete del 1914 a scartamento ridotto rimase la rete definitiva dei Grigioni.

Nondimeno, l'apertura della ferrovia dell'Albula fu un grande avvenimento per lo sviluppo turistico. Già da parecchio tempo l'Engadina si era fatta un nome quale regione ideale per il soggiorno. Ogni estate un gran numero di ospiti affrontava il viaggio attraverso i passi alpini, ma solo l'apertura della linea ferroviaria permise l'afflusso di un più gran numero di turisti. La costruzione della ferrovia favorì un considerevole sviluppo economico non solo nell'Engadina, bensì in tutto il cantone Grigioni, contribuendo altresì fino ai nostri giorni al buon nome della Svizzera quale paese di vacanze.



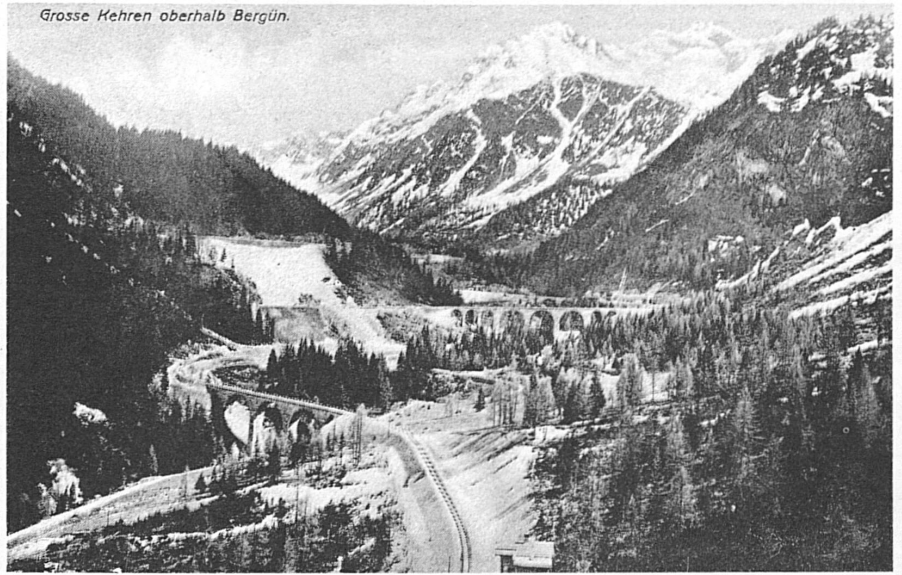
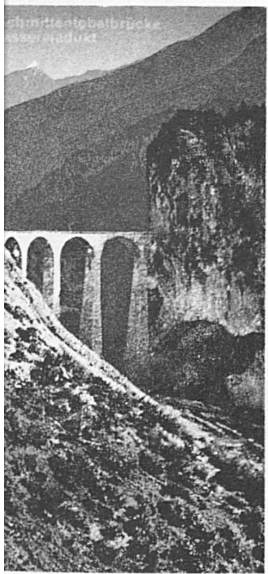


*Postkarten aus der Zeit
des Baus und kurz nach
Eröffnung der Albula-
bahn.
Sammlung des PTT-
Museums, Bern*

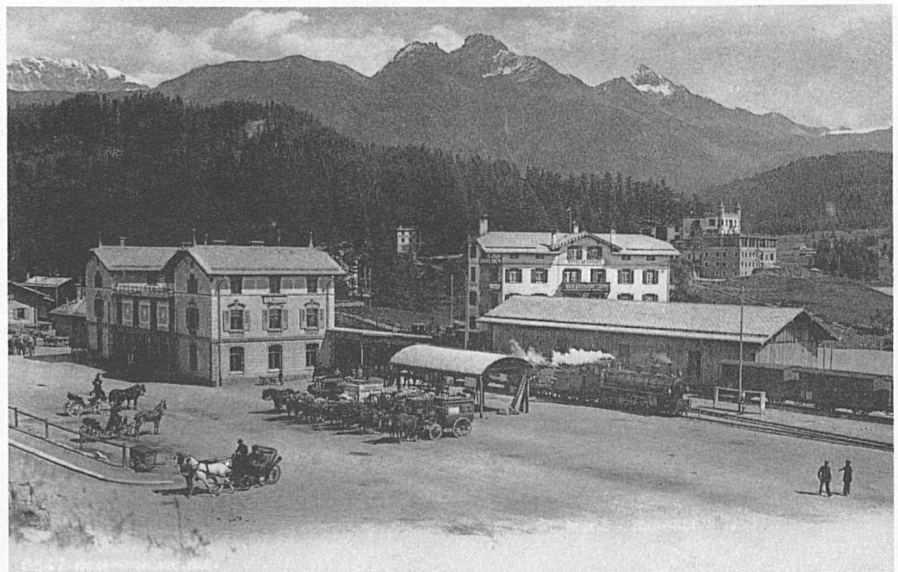
*Cartes postales de
l'époque de la construc-
tion du Chemin de fer de
l'Albula et de peu après
l'inauguration*

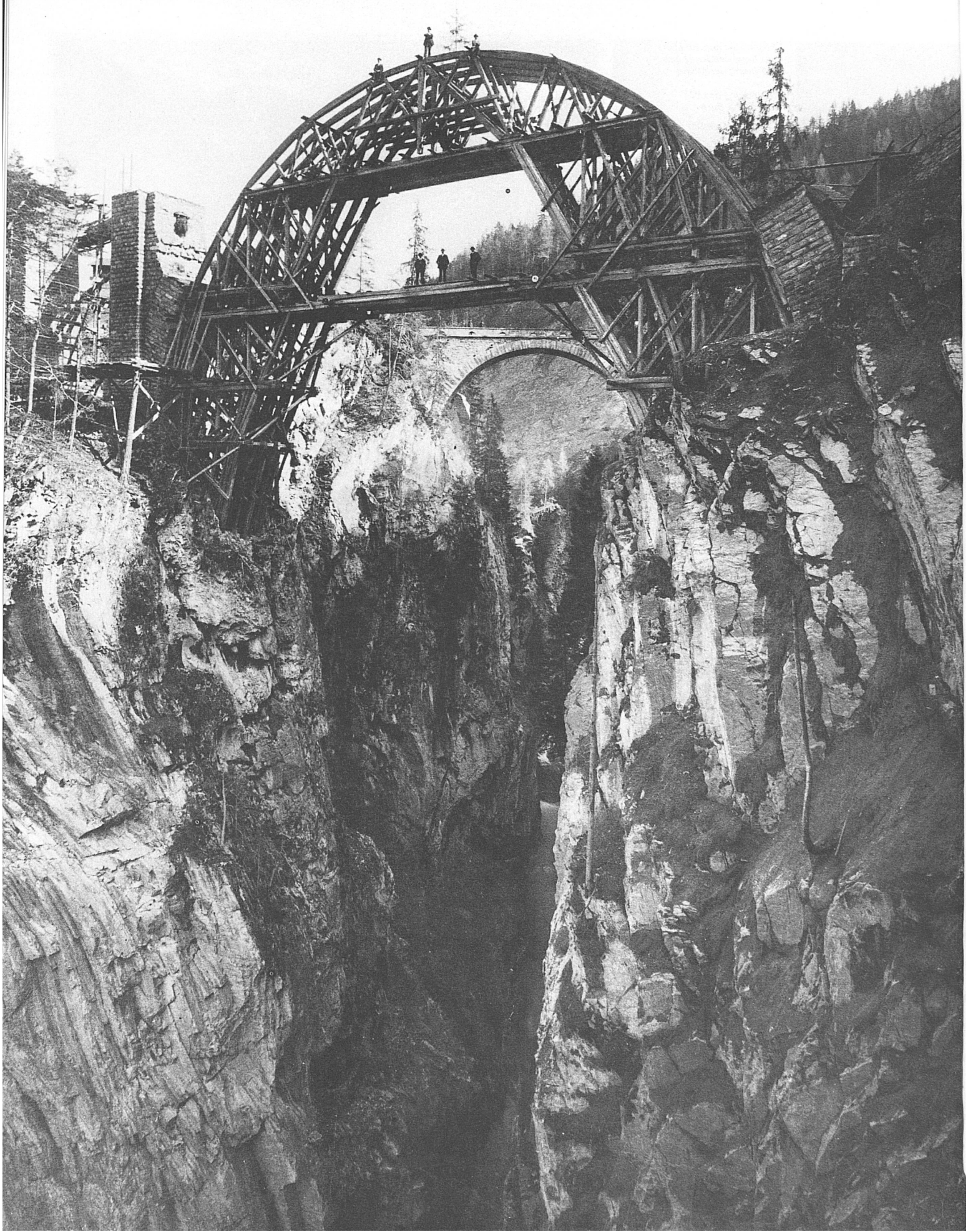
*Carte postali stampate
durante la costruzione e
poco dopo l'apertura
della linea dell'Albula*

*Postcards dating from
the building of the Albula
line and from shortly after
its inauguration*



Grosse Kehren oberhalb Bergün.





Die Rhätische Bahn befördert im Jahr über 700 000 Tonnen Güter. Mit 125 000 Tonnen zählen die Emser Werke zu ihren besten Kunden. Dank einer dritten Schiene neben der Schmalspur zwischen Chur und Domat/Emms können normalspurige Güterwagen zwischen dem Werk und dem SBB-Netz zirkulieren

Les Chemins de fer Rhétiques transportent chaque année plus de 700 000 tonnes de marchandises, dont 125 000 concernent l'usine d'Emms, un de leurs meilleurs clients. Grâce à une troisième voie ferrée à côté de celle à voie étroite entre Coire et Domat/Emms, les wagons de marchandises pour voie normale peuvent circuler entre l'usine et le réseau des CFF

La Ferrovia retica trasporta annualmente oltre 700 000 tonnellate. Fra i clienti più importanti figurano le fabbriche di prodotti chimici di Emms (Emser Werke) con un totale di 125 000 tonnellate. Anche i carri merci a scartamento normale possono circolare fra gli stabilimenti e la rete delle FFS grazie ad un terzo binario che corre di fianco alla linea a scartamento ridotto fra Coira e Domat/Emms

The Rhaetian Railway transports over 700 000 tonnes of goods every year. The works at Emms (Emser Werke) are one of the railway's best customers, accounting for no less than 125 000 tonnes. A third track running beside the narrow-gauge line between Chur and Domat/Emms permits standard-gauge wagons to be used between the works and the network of Swiss Federal Railways



Als Neuheit im schweizerischen Eisenbahnbau wurden für 55 der 58 Brücken der Albulabahn gemauerte Gewölbe aus einheimischem Stein anstelle von Eisenkonstruktionen angewendet. Sie fügen sich besonders gut in die Landschaft ein. Komplizierte Lehrgerüste aus Holz waren notwendig; eindrucklich jener für den Soliser Viadukt, der 42 m weit und 85 m hoch über die Schynschlucht gespannt ist. Photo aus der Sammlung der Rhätischen Bahn

Dans la construction des chemins de fer en Suisse, les arches maçonnées en pierre du pays à la place de constructions métalliques constituaient une nouveauté qui fut utilisée pour 55 des 58 viaducs du chemin de fer de l'Albula. Elles s'insèrent particulièrement bien dans le paysage. Mais elles nécessitent des échafaudages de bois compliqués; celui du viaduc de Solis, large de 42 m et haut de 85 m, au-dessus de la gorge de Schyn, est remarquable

Una novità nell'ambito delle opere ferroviarie in Svizzera fu rappresentata dalla costruzione di 55 ponti (sui 58 di cui dispone la linea dell'Albula) ad archi in muratura mediante impiego della pietra ricavata sul posto, senza ricorso alla carpenteria metallica. I manufatti sono perfettamente integrati nel paesaggio circostante. La loro costruzione richiese l'erezione di impalcature in legno, fra le quali una particolarmente imponente era quella per il viadotto di Solis che con i suoi 42 m scavalca 85 m di altezza la gola della Schyn

Masonry arches of local stone were preferred to iron structures for 55 of the 58 bridges on the Albula line, which was an innovation in Swiss railway building. The stone bridges harmonize well with the landscape. Complicated wooden scaffolds were needed; a particularly impressive one was that for the Solis Viaduct, which is 85 metres high and spans a width of 42 metres over the Schyn Gorge