

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

Band: 61 (1988)

Heft: 8: Pass d'Alvra : inventaire des voies de communication historiques = Albulapass : Inventar historischer Verkehrswege = inventario delle vie di comunicazione storiche = inventory of historic traffic routes

Artikel: Wo die Bahn im Berg sich wendet = Où le chemin de fer tourne dans la montagne = Dove la ferrovia si snoda nella montagna = Where the railway turns in the mountain

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773267>

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: 18.10.2024

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

Wo die Bahn im Berg sich wendet
Où le chemin de fer tourne dans la montagne
Dove la ferrovia si snoda nella montagna
Where the Railway Turns in the Mountain

Nach jahrzehntelangen heftigen Kontroversen entschied man sich 1889 in einer Volksabstimmung für die Eisenbahn durch das Innere Graubündens. Die Strecke von Landquart über Chur nach Thusis wurde in zwei Jahren von 1894 bis 1896 erstellt. Zu diesem Zeitpunkt wurde nochmals eine Juliervariante in Erwägung gezogen, bis die Bundesversammlung 1898 endgültig den Bau der Albulabahn beschloss. Nach dem Baubeginn im Herbst desselben Jahres konnte die Linie 1903 bis Celerina eröffnet werden. An der 63 Kilometer langen Strecke mit einer Höhendifferenz von 1123 m waren bis zu 5300 Arbeiter beschäftigt, was unter anderem in der «Zukunftsstadt» Preda zu Messerschneidereien und somit in Bergün zum Einbau von Gefängniszellen im historischen Turm führte. 55 Brücken, davon nur zwei aus Eisen, mit 3015 m Gesamtlänge, machen 4,8 % der Linie aus. Unterirdisch liegen sogar 25,7 % der Strecke, nämlich 16236 m, verteilt auf 39 Tunneln. Heute führt ein markierter und mit erklärenden Tafeln versehener bahnhistorischer Wanderlehrpfad über acht Kilometer Länge entlang des interessantesten Streckenabschnittes vom Albulatunnelportal bei Preda nach Bergün.

48 Die Albulabahn bei der Station Muot

Après des décennies de violentes controverses, le peuple se prononça dans une votation populaire en 1889 en faveur d'un chemin de fer à travers les Grisons. On envisageait à cette époque une variante par le Julier, jusqu'à ce que l'Assemblée fédérale eût en 1898 décidé la construction de la ligne de l'Albulà. La construction, commencée en automne de la même année, permit d'atteindre Celerina en 1903; elle occupa jusqu'à 5300 ouvriers pour ce trajet de 63 km avec une différence de niveau de 1123 mètres. Cinquante-cinq ponts d'une longueur totale de 3015 mètres, dont deux seulement sont en fer, constituent 4,8 % de la ligne, 25,7 % étant souterrains, soit 16236 mètres répartis entre 39 tunnels. Aujourd'hui un sentier balisé, utile pour l'étude de l'histoire du chemin de fer, conduit le long de l'intéressant tronçon entre l'entrée du tunnel de l'Albulà, près de Preda, et Bergün.

48 Chemin de fer de l'Albulà près de la station de Muot

Dopo decenni di violente controversie, nel 1889 fu decisa mediante consultazione popolare la costruzione della ferrovia attraverso la regione centrale dei Grigioni. Il tratto fra Landquart e Thusis via Coira fu portato a termine in due anni fra il 1894 e il 1896. In quel periodo venne presa di nuovo in considerazione una variante attraverso lo Julier, infine, nel 1898 l'Assemblea nazionale decise in ultima istanza la costruzione della ferrovia dell'Albulà. Lungo i 63 chilometri della linea, che comporta un dislivello di 1123 m, furono impiegati fino a 5300 operai. I 55 ponti, di cui solo due in acciaio, hanno una lunghezza complessiva di 3015 m, pari al 4,8 % dell'intera linea. Il 25,7 % della linea corre sotto terra per un totale di 16236 m distribuiti su 39 gallerie. Un sentiero escursionistico di otto chilometri è stato allestito lungo il tratto più interessante della linea, dal portale della galleria dell'Albulà vicino a Preda fino a Bergün; il carattere didattico del sentiero permette di meglio conoscere la storia della ferrovia.

48 La linea dell'Albulà presso la stazione di Muot

After many years of heated dispute, a popular vote in 1889 went in favour of a railway to run through the central Grisons. The line from Landquart via Chur to Thusis was built between 1894 and 1896. At this time the route over the Julier was taken into consideration as an alternative, but in 1898 the Federal Parliament finally opted for the Albulà Railway. Up to 5300 workers were engaged on the 63-kilometre line with its altitude difference of 1123 metres, and at this time there were occasional knifings in the «town of the future», Preda. The 55 bridges, only two of them steel structures, have a total length of 3015 metres, which is 4.8 per cent of the whole line. As much as 25.7 per cent of the line runs underground, totalling 16236 metres divided among 39 tunnels. Today a signed path over eight kilometres long runs beside the most interesting section of the line from the Albulà tunnel portal near Preda to Bergün, with information panels providing many insights into railway history.

48 The Albulà Railway at Muot Station

48

