

SWR2 Zeitwort

10.07.1904:

Die Albulabahn fährt bis St. Moritz

Von Klaus Gülker

Sendung: 10.07.2023

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2017

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Service:

SWR2 Zeitwort können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter www.swr2.de oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/zeitwort.xml>

Autor:

Wer heute mit der Albulabahn ins Engadin fährt, hört kurz vor dem Zielbahnhof diese Ansage:

O-Ton der Stationsansage:

Nach Celerina erreichen wir in wenigen Minuten Sankt Moritz

Autor:

Leise rollt der Zug in den Bahnhof auf 1775 Meter überm Meer, bitte alles aussteigen, Endstation. Das galt auch für die Ehrengäste 1904, bei der feierlichen Eröffnung. Die Bahn von Thusis ins Oberengadin war damals schon ein Jahr fertig, nur die letzten Gleise bis in den Kurort fehlten. Der 10. Juli brachte den Anschluss des seinerzeit noch gar nicht so mondänen Sankt Moritz an das Schweizer Gleisnetz – und damit an die Welt.

Seither rollt der Verkehr über die Albulabahn, Thusis-Sankt Moritz, knapp 62 Kilometer, fast 1000 Höhenmeter, 144 Brücken, eine Meisterleistung der Ingenieure. Das nötigt auch heutigen Lokführer Respekt ab, so wie Gion Caprez, der während der Fahrt im Führerstand davon erzählt.

O-Ton von Gion Caprez:

Die Albulabahn wurde relativ spät, also nach vielen anderen Gebirgsbahnen gebaut, also die Ingenieure, die sie planten, und die Leute, die sie dann bauten, die hatten Erfahrung, also da hat man aus früheren Erfahrungen gelernt, und hat wirklich ein Meisterwerk gebaut, also meiner Meinung nach eine der bestgelungenen Alpenbahnen.

Autor:

Viele, die am Bau beteiligt waren, hatten vorher für die Gotthardbahn gearbeitet, eine besondere Truppe, diese Bahnarbeiter, die unter schwersten Bedingungen Gleise verlegten und Brücken bauten. Auch der mittelalterliche Römerturm von Bergün spielte eine Rolle beim Bahnbau, erzählt der Graubündner Historiker Reto Barblan:

O-Ton von Reto Barblan:

Zwischen 1900 und 1902 hat man ihn umgebaut zu einem Gefängnis, das speziell für den Bahnbau, weil da hatten sehr viele Leute hier gearbeitet, nicht immer die bravsten, und so musste man halt den einen oder anderen hier im Turm einsperren.

Autor:

Gebaut wurde gerade mal gut fünf Jahre, dann war die Strecke bis Sankt Moritz fertig. Zunächst kein Grund zu feiern für manche an der neuen Bahnstrecke. Peter Härtli von der Rhätischen Bahn erzählt es während der Reise auf den historischen Gleisen

O-Ton von Peter Härtli:

Zuerst mal war das sicher von Thusis bis nach Sankt Moritz ein Schock, weil über Nacht fiel einfach ein wichtiger Gewerbezweig in sich zusammen. Den ganzen Postkutschenverkehr über den Albulapass, den gab's einfach nicht mehr, und über

Nacht war diese Bahn, diese verteufelte Bahn, da. Aber die Bergüner haben dann ziemlich bald vom Tourismus profitiert.

Autor:

Mit der Bahn verbanden sich weitreichende Hoffnungen – was man dem Bahnhof von Sankt Moritz auch ansieht. Denn gebaut wurde er als Durchgangsstation, die Gleise sollten weiter über den Malojapass nach Italien verlegt werden. Daraus wurde nichts, Finanzprobleme und dann der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderten es. Gleichwohl entwickelte sich zügig ein intensiver Verkehr auf der Strecke, und bis heute zieht die Albulabahn Touristen aus der ganzen Welt an, wegen ihrer landschaftlichen Schönheit. Täglich kriecht der „Glacier Express“ als der langsamste Schnellzug der Welt über die Schmalspurschienen. Seit 2008 zählt die Bahnstrecke zum Unesco-Welterbe. Gediegen reist es sich, Stichwort Eisenbahnromantik, ein Mekka für Eisenbahnfreunde. Und die werden Jürg Conzett zustimmen, der als Brückeningenieur die Albulabahn einfach nur bewundert:

O-Ton von Jürg Conzett:

Wie für einen Römer das Colosseum und die römischen Bauten ist das hier immer noch sehr unmittelbares Zeugnis einer grandiosen Epoche.