

Albulabahn Streckeninformation

Der Bahnhof Chur ist für die SBB nur Kopfbahnhof, lediglich Vorort- und Industrieverkehr wird in westlicher Richtung noch kurz auf Normalspur abgewickelt. Dabei begegnet man auch dem Dreischienengleis, welches von beiden Spuren genutzt werden kann. Ein Stück weiter fahren die Bahnen nach Sankt Moritz und Disentis in gleicher Richtung, dann trennen sich die Gleise. In dieser frühen Phase des Baues hatte ich es nicht so genau genommen.

Unter Auslassung erheblicher Abschnitte gelangen wir in die Nordseite des Landwassertals, wo die Hänge bald steiler und felsiger werden. Über das Schmittentobelviadukt und den kurzen Zalainttunnel erreicht der Zug das berühmte 136m lange und 65m hohe Landwasserviadukt mit dem folgendem 216m langen Landwassertunnel. Bei „meinem“ Landwasserviadukt fehlt ein kleiner Pfeiler und es ist nur 30m hoch, die späteren über 3000m hohen Berge sind dann aber auch etwas niedriger. Nach dem Tunnel biegt die Bahn in den Knotenbahnhof Filisur ein.

Filisur ist fast original im Zustand vor den ab 2003 erfolgten Umbauten nachgebildet. Dazu passt der moderne „Allegra“ Triebwagen zwar nicht, ich wollte jedoch unbedingt diesen alten Zustand. Für die Passagiere war das Umsteigen unbequem und gefährlich, da die Bahnsteige bei weitem nicht so breit und hoch waren, wie im Modell. Inzwischen gibt es einen breiten überdachten und längeren Bahnsteig für maximal 13 Waggons wie an der ganzen Strecke, die beiden DKWs und das Gleis 3 wurden dafür aber entfernt. Die Zugkreuzungen veränderten sich insofern, dass der talwärts fahrende Zug auf Gleis 1 am neu am EG gebauten Bahnsteig hält.

Nach Filisur steigt die Strecke sofort zum Greifensteintunnel an, der erste und mit 698m längste Kehrtunnel des Albulatals. Es fehlen dann der Schloßberg tunnel, 56m, an der Ruine Greifenstein, und der Faleinerwegtunnel, 36m. Vorhanden sind das Viadukt über den Faleiner Tobel, 50m, der Ruegnatunnel, 21m, und der Kleine Cruschettatunnel mit 74m. Danach ist die Cruschetttagalerie etwas länger ausgefallen, die nur 37m misst. Dafür habe ich den 417m langen Großen Cruschettatunnel entfernt, wir fahren gleich über den Surmintobel und durch den Surmintunnel, im Original 34m und 224m. Nach einem Viadukt an steiler Lehne und felsigen Abschnitten wird der Stulser Tobel gequert. In echt sind das Bellalunatunnel, 46m, Stulsertobel-I-Tunnel, 84m, Stulsertobel-Viadukt I + II, 43/41m und Stulsertobel-II-Tunnel, 103m. Auch hier habe ich gekürzt, man kann sich aussuchen, was im einzelnen übrig ist. Darauf folgt der Bahnhof Stugl/Stuls.

Die Gebäude an der Kreuzungsstation sind typische Almhäuser, es gibt einen Brunnen, ein WC und sogar eine ehemalige Schule. Normalerweise halten hier keine Züge mehr. Auf dem Stumpfgleis können Wartungsfahrzeuge abgestellt werden. Der eigentliche Ort befindet sich weit höher unter Almgebiet. Nach Stuls gibt es die größten Kürzungen: Das Stredaviadukt, 28m, das Ava de Lungia Viadukt, 42m und

der 334m lange Gletscherastunnel fielen wie leider auch ein schönes längeres Waldstück meiner Sparwut zum Opfer. Doch das Verhältnis der Fahrzeiten sollte einigermaßen gewahrt bleiben, zwischen Stuls und Bergün liegen nur drei Minuten. So blieben Stredatunnel, 74m, und Bergünersteintunnel, eigentlich 409m lang, übrig, dazu die Abschnitte an der Straße vor Bergün, die mir wichtig waren.

Womit wir in Bergün/Bravougn wären, eingebettet zwischen hohen Bergen wie Piz Ela, 3339m, und sanften Almen an der Einmündung des Val Tours. Etwas höher liegt der kleine Weiler Latsch. Gegenüber die steile Rinne eines Sturzbaches. Bergün ist größter Ort des Albulatals, kulturelles, touristisches und wirtschaftliches Zentrum. Es gibt einige schöne Gebäude und Teile der alten Römerstraße, dazu viele Wanderwege, den Bahnlehrpfad und das neue Bahnmuseum. Der Bahnhof ist umgebaut, es gibt nur noch zwei Durchgangsgleise, dazu in der Lage des Gleis 1 ein Stumpfgleis für den im Winter verkehrenden Schlittelzug, der Rodler nach Preda bringt, die auf der gesperrten Passstraße talwärts rodeln. Erhalten ist auch der Anschluss und die Halle für die Wartungsfahrzeuge. In Bergün kreuzen normalerweise keine Personenzüge.

Der Abschnitt über Bergün war am schwierigsten zu bauen. Die Hänge sind relativ sanft, es gibt Feldwege, Sessellifte und Bäche in freien Wiesen. Die Strecke bildet eine liegende Acht und überquert sich dabei selbst. Dazu gibt es schöne Blicke auf Bergün, Latsch und die umliegenden Gipfel. Besonders die Talfahrt ist grandios. Nach zwei Versuchen die Linienführung dem tatsächlichen Verlauf anzugleichen, blieb es im Prinzip bei der ersten Variante. Im Original folgt dem Ausgang des Val Tours ein Feldwegdurchlass und das Clix-Viadukt, 72m, darauf eine Hangbefestigung und der Godtunnel, mit 487m ein halber Kehrtunnel. Der erwähnte Feldweg wird nochmals überquert, dann das in den Hang gebaute 96m lange Plazviadukt, dem sich der Plaztunnel anschließt, 262m lang. Dahinter fährt der Zug durch Wiesen und wieder dichten Wald, kommt den darunter liegenden Streckenebenen nochmals nahe und quert eine Skipiste mit Sessellift. Am steilen Hang biegt das Gleis mit Gleismauer, die ich aus optischen Gründen entfernt habe, in das Val Tisch. Irgendwo in diesem Abschnitt befinden sich die 17 und 14m kurzen Sagliaz-Viadukte, wo genau blieb unklar. Die Almen um Sagliaz habe ich etwas bergab geholt, den See am Zusammenfluss von Tischbach und Albula mit ein paar Hütten gibt es wirklich und der kurze Blick nach Latsch ist auch da. Somit wollte ich hier nichts mehr ändern.

Hinter dem 102m langen Val Tisch Viadukt fehlt wieder ein kleiner Abschnitt im Wald mit einer einsamen Hütte, dem Prasegrastunnel, 34m, und dem Blais-Leda-Viadukt, 14m, es geht also gleich durch die Chanalettagalerie, im Original 117m lang. Danach kommt die Kreuzungsstation Mout. Die Hänge darüber am Piz Mout sind sehr instabil, es wurden hunderte Meter Steinmauern gebaut, Schutzwald angepflanzt und Lawinenverbauungen errichtet. Aus Gründen der Performance und der Tiefenwirkung habe ich darauf ebenso wie auf die Starkstromleitung verzichtet.

Die bergseitige Weiche von Mout liegt auch in echt schon fast in der Fuegnagalerie mit dem Fuegnatunnel, 53m. Auf die Querung an senkrechter Felswand folgt das 30m

lange Lehnenviadukt und nach einer kurzen Kurve das Albulaviadukt I. Über diese 60m lange niedrige Brücke wechselt die Bahn erstmals die Talseite, auch die Straße steigt hier kurz auf der anderen Flussseite bergan.

Der 662m lange Rugnuxkehrtunnel bringt den Zug etwa 30 Meter höher, wo er den gleichen Hang auf dem 74m langen Rugnuxviadukt quert, um dann in einem schönen Schwung über das Albulaviadukt II, 95m, an einem Rastplatz und einem weiteren einsamen Haus vorbei direkt neben der Straße im 677m langem Touakehrtunnel zu verschwinden, wieder auf der ursprünglichen Talseite. Auf der Rugnuxseite fehlt die 17m kurze Ava-de-Rots-Brücke (diese ist aber in der Straße) und eine kleine Steinschlaggalerie, die mir die schönen Blicke dieser Passage nahm.

Über das 138m lange Albulaviadukt III geht es nochmal auf die andere Talseite, wo sich das Gleis in der 220m langen Malieragalerie weiter nach oben schraubt. Die ursprüngliche Natursteingalerie wurde durch Steinschlag beschädigt und durch Betonelemente, teils als Tunnel, ersetzt. Und mit dem dicht im Wald versteckten Albulaviadukt IV, 44m, welches in den Zoundrakehrtunnel, 535m, leitet, hat die Bahn die wesentlichen Kunstbauten der Nordrampe hinter sich. Es gibt hier nur noch die kleine Ava-Zavretta-Brücke, die Straßenbrücke bei Naz und schon im zweigleisigen Abschnitt vor Preda die Überquerung des Weges zum Güterbereich und nach Naz.

Auch die Station Preda wurde umgebaut. Die dargestellten Abstellgleise gibt es aber noch, dazu eine Einspeisung für den Bahnstrom. Im realen Betrieb wartet der gerade aus dem 5856m langem Albulatunnel eingefahrene Zug auf den bergwärts entgegenkommenden, in der Anlage ist es andersherum, so kann man mit der Kamera in Ruhe auf den Talzug wechseln. Der Gasthof Schwan soll das gewaltige Hotel Preda Kulm imitieren, welches sich an der Straße, nicht am Bahnhof befindet. Die Straße selbst führt nach zwei Kehren am Lai da Polpogna vorbei, immer wieder als einer der schönsten Schweizer Seen gekürt, und zu Füßen der zum Piz-Bial-Massiv gehörenden „La Piramida“ zum 2315m hohen offenen Albulapass.

Ich hoffe, diese Anlage ist mitsamt der verwendeten, ursprünglich ja nicht dafür gedachten Modelle trotzdem ein anschaulicher Vorschlag zur Umsetzung der Albulabahn in eep. Vielleicht gibt es ja Anregungen für eigene Ideen. Auf jeden Fall wünsche ich viel Freude damit.