

pöschtl

lokalzeitung und amtliche publikationen
für gemeinden der regionen viamala und albula

büwo
gesamtausgabe

Solar lohnt sich jetzt
noch mehr:
10 Jahre Garantie auf
Ihre neue PV-Anlage.

Hassler Energia
Der Sonne nach.



Nr. 37, 10. September 2026
137./44. Jahrgang

suises
**MURMELTIERFETT
ODER -ÖL**

Geschätzte Jäger*innen
Wir kaufen gerne
Murmeltierfett
oder -öl zu
einem guten,
marktgerechten
Preis.

Drogeria Surses, 7460 Savognin, 081 684 14 17
Wir wünschen allen eine schöne & erfolgreiche Jagd!
www.drogeria.ch / info@drogeria.ch

**30
JAHRE**

IMMOBILIENKIOSK.CH
VERMITTLUNG, KAUF, VERKAUF
FAMILIE HOBIG

Kiri
Carrosserie
Spritzwerk

Kiri Carrosserie GmbH
**bis zu 50% Rabatt
auf Ihren
Selbstbehalt**

ZIMMERMANN AG
MOTORGERÄTE UND KOMMUNALTECHNIK

**SEIL-
WINDE**
hohe Zugkraft

Domat/Ems, 081 650 30 00
www.zimmermannag.net

VERGESSENES MEISTERWERK

Vor 125 Jahren wurde die RhB-Rheinbrücke bei Thusis erbaut

Bild Jakob Sigrist (um 1910)

cazis
kulturarchiv

Das neue Fotobuch «Schulen
von Cazis und Ratitsch» ist bei
uns erhältlich.
Bestellung unter 079 419 31 65



9 771424 745006

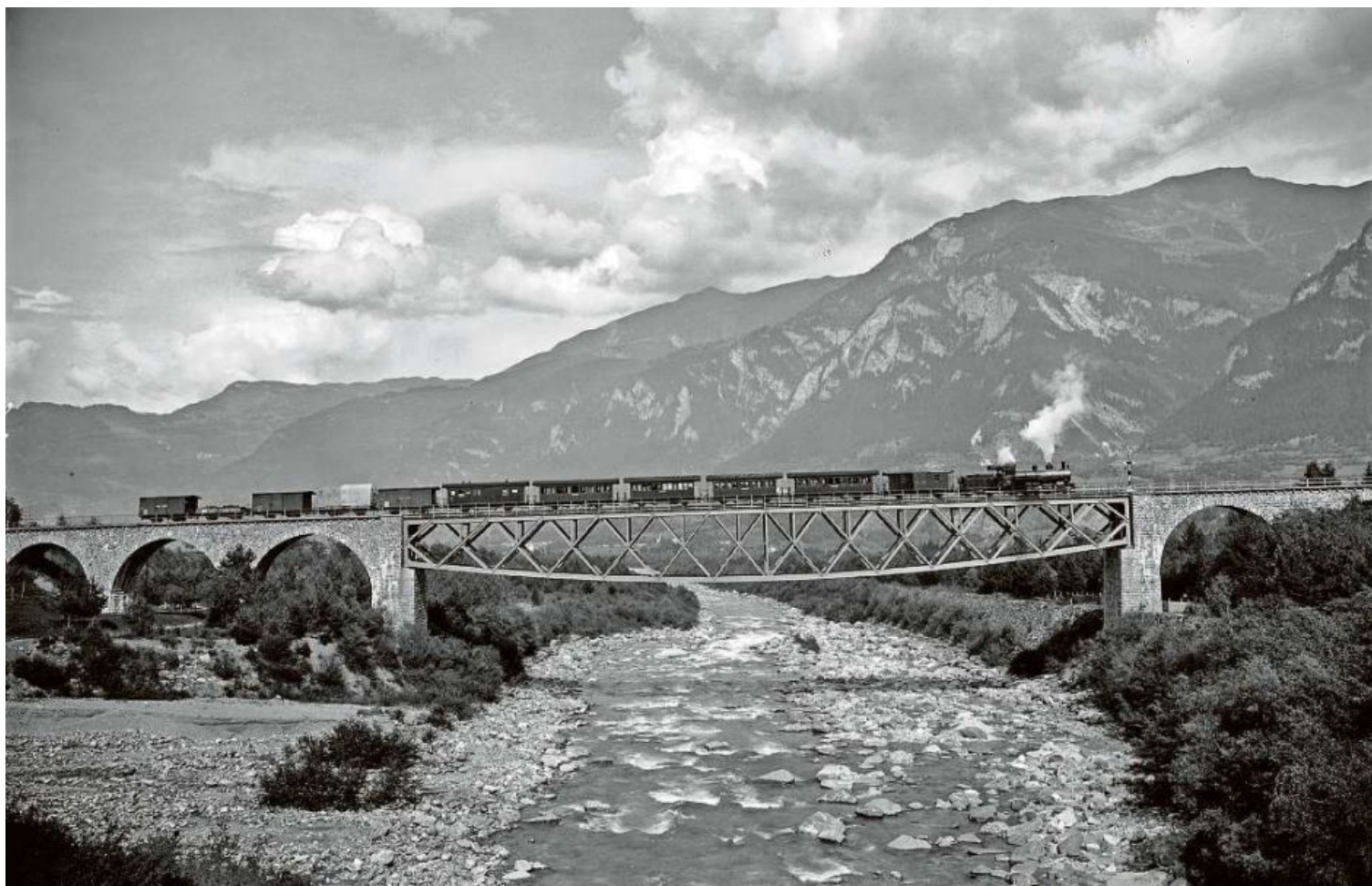


37

Jetzt abonnieren!

Die spannendsten Geschichten über Ihre Region. Woche für Woche.
Abobestellung: 0844 226 226 oder www.poeschtli-zeitung.ch

pöschtl



Die 1901 erbaute Rheinbrücke zwischen Thusis und Sils i. D. war die einzige grössere Stahlbrücke der Albulalinie. Erst 1993 wurde sie durch eine Betonkonstruktion ersetzt.

Bild Jean Gaberell/Schweizerische Nationalbibliothek

MIT VOLLDAMPF VON THUSIS INS ENGADIN

Die Thusner Rheinbrücke –
eiserner «Fremdling» an der Wiege der Albulabahn

Pius Furger

Mit der Rhätischen Bahn (RhB) kam der Aufschwung ins arg gebeutelte Dorf, war doch mit der Eröffnung des Gotthardtunnels zehn Jahre zuvor die Jahrhunderte alte Einnahmequelle aus dem Waren- und Personentransport auf einen Schlag versiegt. Als 1896 zum ersten Mal eine dampfende Eisenbahn von Chur nach Thusis rollte, wurde der Ort über Nacht zur Endstation und zum begehrten Etappenhalt auf dem Weg ins Engadin. Wohl-

habende Reisende aus dem In- und Ausland unterbrachen hier ihre Fahrt, um sich zu erholen und akklimatisieren, bevor sie mit der Postkutsche weiterzogen. Ein willkommenes Geschäft für die Hotels und Gasthäuser, Thusis putzte sich für die edlen Gäste heraus und mauserte sich gar zum Kurort. Fortan war es verboten, «Gülle» auf die Strasse zu leeren. Um die Wende zum 20. Jahrhundert verfügten die Nobelhotels «Viamala» am

südlichen und das «Posthotel Kurhaus» am nördlichen Dorfausgang zusammen mit weiteren zehn kleineren Häusern über rund 400 Fremdenbetten.

Diese Hochblüte war jedoch nur von kurzer Dauer: Mit der Eröffnung der Albulabahn bis Celerina am 1. Juli 1903 wurde ein Aufenthalt in Thusis praktisch überflüssig – der Fremdenverkehr brach schlagartig ein.

Davon war allerdings noch nichts zu spüren, als 1898 die Bauarbeiten an der Albulabahn begannen. Mit ihren 144 Brücken sowie 42 Tunnels und Galeerien zählt sie zu den kühnsten Bahnprojekten ihrer Zeit. Die Arbeiten wurden mit grossem Elan vorangetrieben. Der Bau der markantesten Brücken – allen voran des berühmten Landwasserviadukts – erfolgte zwischen März 1901 und Oktober 1902.

Ein «raffiniertes Bauwerk»

Zunächst galt es aber, den Hinterrhein zwischen Thusis und Sils im Domleschg mit einem aufwendigen Kunstbau zu überwinden. Für dieses Brückenprojekt liess die RhB drei Varianten ausarbeiten. Den Zuschlag erhielt der Entwurf der Brückenbauanstalt der Maschinenfabrik

Theodor Bell & Cie. in Kriens, der als Mittelträger eine Eisenkonstruktion vorsah. Diese wurde nach den damals neuesten Methoden des Eisenbrückenbaus geplant und ausgeführt. Es handelte sich notabene um die einzige Stahlbrücke der Albulabahn.

Die Rheinbrücke bestand aus drei Teilen: dem eisernen Mittelträger über dem Flussbett mit einer Spannweite von 80 Metern sowie zwei anschliessenden gemauerten Viadukten mit neun Gewölben. Während die steinernen Viadukte der Albulabahn bald Bewunderung fanden, tat man sich mit dem eisernen «Fremdling» von Thusis lange schwer. Erst später setzte eine Neubewertung ein. Der Bündner Bauingenieur Jürg Konzett bezeichnete 1989 die Rheinbrücke als «konstruktiv raffiniertestes Bauwerk der ganzen Albulabahn». Ihre bis ins Detail durchdachte Fachwerkkonstruktion zeige exemplarisch, wie eng Form und ingenieurwissenschaftliche Theorien zusammenhängen.

Die Bauarbeiten standen unter der Leitung von Oberingenieur Fritz Ackermann von der Firma Bell. Die Fundamente der beiden Hauptpfeiler wurden im Winter 1900/01 bei niedrigem Wasserstand in einer überdachten Baugrube erstellt; das eindringende Wasser wurde mit Handpumpen entfernt. Der Baugrund bestand aus kompaktem Rheinkies mit grossen Findlingen. Da der Wildbach Nolla kurz oberhalb der Brücke in den Hinterrhein mündet, durften keine Pfeiler ins Flussbett gestellt werden. Der Kalkstein für das Mauerwerk der Viadukte wurde in der Umgebung gewonnen. Das Gerüst für die Montage der Eisenkonstruktion errichtete der bekannte Bündner Gerüstbauer Richard Coray.

Belastungsprobe bestanden

Im Herbst 1901 war die Brücke vollendet, sodass am 10. Dezember die Be-



Das von Richard Coray errichtete Montage-Gerüst der Thusner Rheinbrücke.

Bild Sammlung Kulturarchiv Thusis-Viamala



Thusis und das Domleschg nach der Eröffnung der Albulabahn. Rechts der Bildmitte ist im Hintergrund die Karbidfabrik zu erkennen.

Bild Christian Meisser



Nicht mehr Kopfstation: Ab Juli 1903 verkehrten die Züge vom Bahnhof Thusis weiter bis nach Celerina im Engadin. Die Aufnahme entstand 1905.

Bild Joaquim Morello

Anzeige



TIRI
HAUSTECHNIK AG

TEL. 081 661 17 21

SANITÄR ZILLIS
HEIZUNG ANDEER

TIRI-HAUSTECHNIK.CH

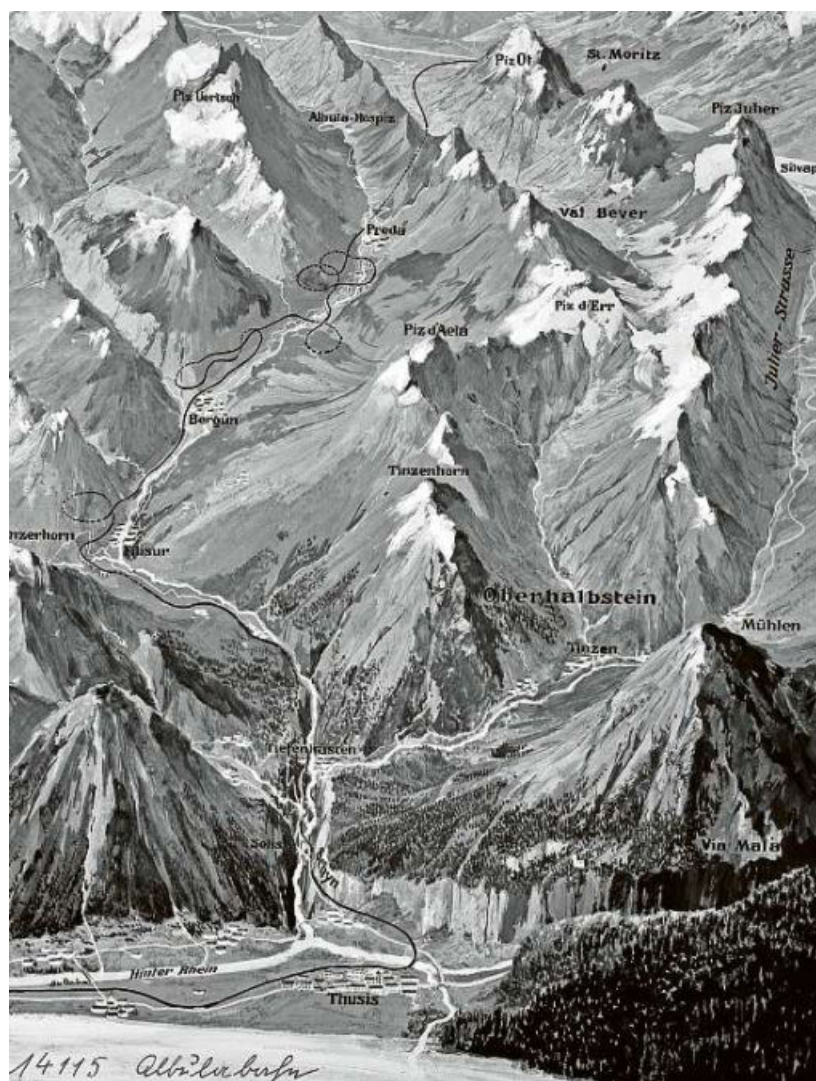
lastungsprobe durchgeführt werden konnte. Drei knapp 50 Tonnen schwere Dampflokomotiven der RhB sowie sechs mit je zehn Tonnen Eisenbahnschienen beladene Güterwagen wurden auf die Brücke gestellt. Ein Bericht in der «Bündner Post» hielt fest, dass sich «trotz schlechter Witterung eine ziemliche Menge Schaulustiger eingefunden» habe; auch zahlreiche «Photographen» seien anwesend gewesen.

Da die Belastungsprobe problemlos verlief, konnte die Brücke zunächst für den Materialtransport freigegeben werden. Bis zur Eröffnung der Albulalinie vergingen jedoch noch rund eineinhalb Jahre – ein Ereignis, das für das Engadin zum Segen, für die Thusner Hotellerie hingegen zum Fluch wurde.

Erst 1993, nach über 90 Jahren Betrieb, genügte die alte Rheinbrücke den Anforderungen nicht mehr und musste einer modernen Stahlbeton-Bogenbrücke weichen. Geblieben ist die Erinnerung an ein Bauwerk, das seiner Zeit technisch voraus war – und ein Stück Bündner Verkehrsgeschichte prägt.



Standgehalten: Im Dezember 1901 bestand die Rheinbrücke die Belastungsprobe mit drei knapp 50 Tonnen schweren Dampflokomotiven und sechs schwer beladenen Güterwagen. Bild Anton Reinhardt



Anspruchsvolles Gelände: Für die Albulabahn mussten zwischen Thusis und dem Engadin 144 Brücken sowie 42 Tunnel und Galerien gebaut werden.

Bild Schweizerische Nationalbibliothek

DIE ALBULABAHN – PIONIERWERK DES GEBIRGSBAHNBAUS

frg. Als die Rhätische Bahn den Bau einer Bahnverbindung von Thusis ins Engadin in Angriff nahm, stand sie vor einer gewaltigen Herausforderung. Auf der Strecke durch das Albulatal waren tiefe Schluchten, steile Berghänge und ein Höhenunterschied von mehr als 1000 Metern zu überwinden. Was heute selbstverständlich erscheint, war damals eine technische Pionierleistung. 1898 begannen die Bauarbeiten an der Albulabahn. Tausende Arbeiter waren während mehrerer Jahre mit dem Bau beschäftigt. Es entstanden zahlreiche Brücken, Viadukte, Tunnel und Galerien. Besonders eindrücklich sind die kunstvoll angelegten Kehrtunnel zwischen Bergün und Preda, mit denen die Bahn auf kurzer Strecke rasch an Höhe gewinnt. Zu den bekanntesten Bauwerken gehört das Landwasserviadukt bei Filisur. Das Herzstück der Strecke bildet jedoch der 5865 Meter lange Albulatunnel, der das Albulamassiv durchquert. 1903 wurde die Strecke von Thusis bis Celerina eröffnet, ein Jahr später, am 10. Juli 1904, erreichte die Bahn erstmals St. Moritz. Damit war das Engadin auf dem Schienenweg mit dem übrigen Bündner Bahnnetz verbunden. Die neue Verkehrsverbindung förderte den Tourismus im Kanton und erleichterte zugleich den Austausch von Menschen und Gütern. Heute zählt die Albulabahn zu den spektakulärsten Gebirgsbahnen der Welt. 2008 wurde sie gemeinsam mit der Berninabahn in die Unesco-Welterbeliste aufgenommen. Die Strecke gilt als herausragendes Beispiel dafür, wie Ingenieurkunst und Architektur mit der hochalpinen Landschaft verbunden werden können. Auch mehr als 120 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Albulabahn damit weit mehr als eine Verkehrsverbindung: Sie ist ein bedeutendes Stück Bündner Technik- und Verkehrsgeschichte.

*Pius Furger (frg) ist Präsident des Kulturarchivs Thusis-Viamala