

Als am 1. Juli 1903 die Albulalinie von Chur nach Celerina eröffnet und im folgenden Jahr bis St. Moritz verlängert wurde, hatte sie die Funktion eines Zubringers zur Erschliessung des Oberengadins. Bis zur Eröffnung des Vereinatunnels 1999 war sie die einzige Bahnverbindung zu den dortigen Touristenzentren. Mittlerweile ist sie selbst zum Tourismusmagneten geworden: In grossartiger Linienführung inmitten einer beeindruckenden Gebirgswelt überwindet sie mittels zahlreicher Brücken, Viadukte und Kehrtunnels einen Höhenunterschied von mehr als 1100 Metern. Bedeutende Bauwerke auf der Strecke, etwa der Landwasserviadukt oder der 5,865 Kilometer lange Albulatunnel, haben weit über die Schweizer Grenzen hinaus Berühmtheit erlangt und machen die Fahrt ins Engadin zu einem besonderen Reiseerlebnis.

Im neuen Band der «Bahnromantik»-Reihe unterstreichen die grossformatigen Fotografien, dass die Albulabahn nicht nur technische Meisterleistung und wirtschaftlicher Faktor, sondern auch kulturelles Ereignis war und ist. Während Peter Pfeiffer die historischen Aufnahmen vom Bau der Viadukte und Tunnels, von einzelnen Streckenabschnitten inmitten bezaubernder Landschaft, von Verlade- und Bahnhofsszenen mit viel Hintergrundwissen kommentiert, vermittelt der Graubündner Eisenbahner Gion Caprez in seiner umfangreichen Einführung die historischen Zusammenhänge und die bis heute anhaltende Faszination der Albulastrecke – nicht nur für Eisenbahnfans und kulturgeschichtlich wie landschaftskundlich Interessierte, sondern auch für Reisende ins und im Engadin.

Gion Caprez, geboren 1954, studierte Physik und arbeitet als Lokomotivführer bei der Rhätischen Bahn. Er hat sich auf Technikgeschichte und Denkmalpflege der Bündner Bahnen spezialisiert und zahlreiche Zeitungs- und Buchbeiträge veröffentlicht. Der Traum des Kulturhistorikers ist es, Rollmaterial und Bauten der Albulabahn in einem Museum in Bergün erlebbar werden zu lassen.

Peter Pfeiffer, geboren 1961, ist Verkehrsplaner und hat sich als Eisenbahnpublizist und -fotograf einen Namen gemacht. Im AS Verlag hat er bereits vier Bände der Reihe «Bahnromantik» herausgegeben. Er arbeitet als Koordinator beim Trassenmanagement (Fahrplanbüro) der Schweizerischen Bundesbahnen.

Als 1910 die Berninabahn von St. Moritz nach Tirano im Veltlin durchgehend in Betrieb genommen wurde, hatte der Tourismus bereits im Oberengadin Einzug gehalten. Die Hautevolee aus ganz Europa und sogar aus Übersee besuchte das Gebirgstal, das seit der Eröffnung der Albulabahn 1903 von Norden her leicht zu erreichen war.

Die Bahnlinie über den Berninapass hatte verschiedene Bedürfnisse zu erfüllen: Sie sollte den Gästen aus Italien von Tirano her eine direkte Zufahrt ins Engadin ermöglichen und den Engadin-Touristen die spektakuläre Hochgebirgswelt des Berninagebiets erschliessen. Zudem musste sie für den Bau der Kraftwerke Brusio und die Aufstauung des Lago Bianco auf dem Berninapass den Materialtransport übernehmen. Bei der Wahl der Linienführung liess man sich von touristischen Gesichtspunkten leiten; die Bahnfahrt bietet grossartige Ausblicke auf den Morteratsch-Gletscher, die Bernina-Gruppe und den Palü-Gletscher sowie hinunter ins Puschlav. Da die Anlage als wendige elektrische Schmalspurnahverkehrsbahn konzipiert wurde, konnte auf teure Kunstbauten weitgehend verzichtet werden. Der neue Band der AS-Reihe «Bahnromantik» lässt die goldenen Zeiten der Berninabahn in grossformatigen Fotografien aufleben. Ein Einleitungstext, verfasst vom Graubündner Eisenbahner Gion Caprez, vermittelt den historischen und sozialen Hintergrund für die Bildbetrachtung; Detailangaben, auch bahntechnischer Art, sind in den Bildlegenden des Herausgebers Peter Pfeiffer zu finden.

Quando nel 1910 la Ferrovia del Bernina venne inaugurata su tutta la sua lunghezza tra San Moritz e Tirano, il turismo aveva già fatto il suo ingresso nell'Alta Engadina. Il bel mondo di tutta Europa e persino d'Oltreoceano si recava in questa valle di alta montagna, ormai facilmente raggiungibile da nord dopo l'apertura della Ferrovia dell'Albula nel 1903. La linea ferroviaria doveva appagare diverse esigenze. Consentendo l'accesso diretto all'Engadina da Tirano, doveva rendere facilmente accessibile il mondo spettacolare delle Alpi. Doveva inoltre permettere il trasporto dei materiali per la costruzione della centrale elettrica di Brusio e per le dighe di sbarramento del lago Bianco. La scelta del tracciato fu determinata da criteri turistici: il viaggio in ferrovia offre infatti grandiose vedute sul ghiacciaio del Morteratsch, sul gruppo del Bernina, sul ghiacciaio del Palü e sulla valle di Poschiavo. L'impianto, concepito per l'esercizio di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto, permise di rinunciare quasi totalmente a costose opere d'arte.

Il nuovo volume della collana «Bahnromantik» (Romanticismo ferroviario) della casa editrice AS fa rivivere gli anni d'oro della Ferrovia del Bernina con fotografie di grande formato. Il testo introduttivo, redatto dal ferroviere grigionese Gion Caprez, fornisce lo sfondo storico e sociale alle immagini. I dettagli, anche di carattere ferroviario, si trovano nelle didascalie del curatore Peter Pfeiffer.