



Es muss nicht Venedig sein:

Unzählige Kanäle, bunte Häuser und male-
rische Brücken: Comacchio ist fast so schön
wie die große Schwester. Im Innern

REISE



Ein Eintopf mit Kultstatus:

Das Cassoulet ist in ganz Frankreich beliebt.
Im Departement Aude gibt es für das Ge-
richt sogar eine Touristikroute. Im Innern

76. Jahrgang • Nr. 17

Freitag, 30. April / Samstag 1. Mai 2021

Vom ewigen Eis in den zauberhaften Süden

Mit dem Graubünden-Pass kreuz und quer auf dem Welterbe Albula- und Berninalinie

Die Schaffnerin der Rhätischen Bahn kennt keine Gnade. Mit einem herrischen „Einsteigen bitte“ scheucht sie die Passagiere zurück in den Zug, die den kurzen Halt an der 2.091 Meter hoch gelegenen Alp Grüm für einen Fotostopp genutzt haben. Doch weil der knallrote Regionalexpress eine unfreiwillige Pause auf der Bernina-Passhöhe eingelegt hat, fällt der Halt an dem Stationsgebäude mit der höllisch teuren Restauration und dem himmlischen Panorama etwas kürzer aus – schließlich hält die Bahngesellschaft große Stücke auf Pünktlichkeit. Nach wenigen Minuten setzt sich der Zug wieder in Bewegung, vollzieht einen fotogenen Halbkreis und schlängelt sich in engen Serpentin und dunklen Kehrtunnels hinunter ins südlich angehauchte, italienisch sprechende Val Poschiavo. Zurück bleiben der Piz Palü, wo schon Leni Riefenstahl ums Überleben kämpfte, der smaragdgrüne Bergsee zu seinen Füßen, die Gletscherbäche, deren Glucksen und Gurgeln das leise Rattern des Zuges übertönt, und die Arven, die zu den ältesten der Welt zählen. Im Herbst leuchten sie goldgelb – wie die Sonne über dem Schweizer Kanton Graubünden.

Was Ingenieure und Bauarbeiter zwischen Thusis und dem italienischen Tirano in und an den Berg gemeißelt haben, ist eine technische Meisterleistung Made in Switzerland, die auch hundert Jahre nach Fertigstellung dem Reisenden Respekt abnötigt. Was Albula- und Berninalinie mit insgesamt 122 wunderschönen Kilometern so einzigartig macht, sind die unglaublichen Höhenunterschiede, die

2.253

Meter
ist der höchste Punkt
auf der von der Unesco
geadelten Bahnstrecke.

mit Hilfe von 196 Brücken, 55 Tunneln, ungezählter Galerien und dem 360-Grad-Kreisel von Brusio überwunden werden. 1.800 Höhenmeter sind es allein zwischen der Bernina-Passhöhe – mit 2.253 Metern der höchste Punkt der Bahnreise – und der italienischen Grenzstadt Tirano mit ihren 9.000 Einwohnern. Keine 90 Minuten liegen zwischen den Eisriesen des Berninamassivs und den üppigen Terrassen des Veltlins, wo Palmen, Agaven und Weintrauben gedeihen.

Es ist deshalb wenig überraschend, dass die Waggonen des luxuriösen Bernina-Expresses mit den riesigen Panoramafenstern fast immer ausgebucht sind – selbst im Winter, wenn die Trasse per vorgespannter Schleuder von den Schneemassen befreit werden muss. Dabei lässt sich die Schönheit der Strecke, Aushängeschild der Rhätischen Bahn und seit 2008 Unesco-Welterbe, auch mit ganz normalen Zügen entdecken. Jede Stunde startet der Regionalexpress in St. Moritz hinüber ins Valposchiavo, dem südöstlichsten Zipfel der Schweiz. Und wer sich die erste Klasse leistet, kann bequem die Sitze wechseln: angesichts der Tatsache, dass der Zug ständig von einer Talseite zur anderen wechselt und sich immer neue Ausblicke ergeben, ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts war das Oberengadin, dieses breite Hochtal mit seiner archaischen Natur, Ziel von Sommerfrischlern aus aller Herren Länder. Doch wer von Chur nach St. Moritz wollte, musste sich zwischen zwölf und 14 Stunden in der Postkutsche durchschütteln lassen. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn war es auch mit dem einträglichen Warentransport per Karren und Maulesel vorbei. Der Bauernkanton war über Nacht ins geographische und wirtschaftliche Abseits geraten. Um die zahlungskräftige Kundschaft nach St. Moritz, Pontresina oder nach Sils zu bringen, musste eine komfortable Gebirgsbahn her – eine Trasse durch das



Einmal im Kreis herum: Oberhalb von Brusio im Puschlav überwindet die Berninabahn in einer doppelten Schlaufe von 100 Meter Durchmesser eine ganze Höhenstufe. Das Viadukt ist eines der Wahrzeichen der Strecke. Foto: Mikhailiuk – stock.adobe.com

wildromantische Albulatal, die deutlich günstiger zu haben war als die Alternative über den Julierpass. Die spektakuläre Schmalspurstrecke, die gänzlich ohne Zahnrad auskommt, war so erfolgreich, dass sich schnell Investoren für eine Verlängerung nach Süden über den Berninapass fanden.

Viel hat sich seit der Eröffnung der Albulalinie im Jahr 1903 nicht verändert. Zwar werden die Züge nicht mehr vom „Krokodil“ gezogen – die grüne Lok hat im Bahnmuseum in Bergün ein letztes Zuhause gefunden –, doch die von der Unesco geadelte Strecke blieb weitgehend im Urzustand erhalten. Ab Thusis folgt Brücke auf Brücke, Tunnel auf Tunnel, nur kurz unterbrochen von schwindelerregenden Blicken in die Schlucht, wo tief drunten die Wassermassen für den Hinterrhein rauschen. Elegant spannt sich das 136 Meter lange Landwasserviadukt in einem luftigen Bogen über den Abgrund, um direkt in einem steil abfallenden Felsen zu verschwinden. Zwischen Bergün und Preda, wo auf kurzer Distanz 417 Höhenmeter überwunden werden müssen, wähnt sich der Reisende auf einer alpinen Achterbahnfahrt. Am verwirrendsten sind die vielen Richtungswechsel in den Kehrtunnels, weil das wildromantische Tal eigentlich zu eng und zu steil für einen herkömmlichen Zug ist. So dreht das „rote Bähnli“ eine Ehrenrunde nach der anderen, bevor es im sechs Kilometer langen Albulatunnel, dem Herzstück der Strecke, ver-



Nur mit dem Zug oder zu Fuß zu erreichen: die Alp Grüm auf 2.091 Meter. Foto: wit

schwindet. Gerade wird eine neue Röhre gebaut, die in diesem Jahr in Betrieb gehen soll. Die alte Röhre, immerhin der höchstegelegene Alpendurchstich, wird dann als Sicherheitsstollen genutzt.

Nur der Endpunkt der Strecke ist ein anderer als 1903. Weil sich die feinen Herrschaften in St. Moritz nicht auf einen Bahnhof einigen konnten, war zunächst im Nachbarort Celerina Schluss. Für das reizvolle Dorf im Schatten des schillernden Nachbarn waren die ankommenden Züge ein Hauptgewinn, zumal in Graubünden ein striktes Autoverbot herrschte. Ganz in der Nähe des Bahnhofs entstand das Cresta Palace, ei-

ne ehrwürdige Jugendstil-Ikone, wo anfangs vor allem Engländer abstiegen, die frische Luft und Tage ohne Nebel genossen. Heute quartieren sich Eidgenossen, Deutsche und Italiener in dem stilischer renovierten Grandhotel ein, das 2017 schon als Homebase des deutschen Skiteams während der Weltmeisterschaft fungierte.

War schon bei der Albulalinie die Kunst der Ingenieure gefordert, um die Topographie auszutricksen, ist die 61 Kilometer lange Trasse über den Bernina erst recht ein architektonisches Meisterwerk – „eine wohl vollendete Schönheit und Nützlichkeit in einem Guss“, wie es einst schwärmerisch in einem Prospekt hieß. Vor der Kulisse der schneebedeckten Bündner Himmelsstürmer müht sich der Regionalexpress durch das geradezu kitschig schöne Oberengadin, um bei Celerina-Stanz einen scharfen Knicks nach rechts einzulegen – raus aus dem Tal des Inn, hinein in die Welt der Drei- und Viertausender. Piz Albris und Piz Languard, dessen Statur entfernt an das Matterhorn erinnert, stehen linkerhand Spalier. Ein paar Kilometer weiter grüßen die bläulich schimmernden Eismassen des Morteratschgletschers, der sich jedes Jahr um durchschnittlich 17 Meter zurückzieht. Ganz hinten in diesem überirdisch schönen Landschaftskino halten die Könige wacht: der Piz Bernina, der einzige Viertausender der Ostalpen, und sein Kollege, der Palü, der an der 4.000er-Marke kratzt. Bevor der Zug das histori-

sche Ospizio auf dem Berninapass erreicht, die höchstgelegene Bahnstation im Netz der Rhätischen Bahn, kurvt er am Lago Negro und Lago Bianco entlang. Nur wenige Meter trennen die beiden Bergseen, und doch teilen sie Welten. Des einen Wasser fließt gen Norden und endet via Inn und Donau im Schwarzen Meer, das des anderen landet in Adda und Po und letztendlich in der Adria.

Von nun an geht es nur noch bergab – stolze 1.800 Meter bis in den italienischen Grenzort Tirano. Vor den riesigen Fenstern ziehen Wälder, Wasserfälle und türkisch schimmernde Bergseen vorbei, und gäbe es nicht Schienen und Oberleitungen – der Reisende würde sich außerhalb dieser Welt wähnen. Das Grau der Felsen weicht dem Grün der Vegetation, die Luft, die durchs geöffnete Zugfenster ins Abteil dringt, wird milder. Spätestens im Hauptort Le Prese, der sich an den Lago di Poschiavo kuschelt, sind die Eisriesen nur noch Erinnerung, bestimmen Obstplantagen und Weingärten das Bild.

In Tirano, dem Endpunkt der Berninalinie auf italienischer Seite, wird der „Trenino Rosso“ endgültig zur Straßenbahn. Mit den Kolonnen von Autofahrern teilt er sich die schmale Straße und rückt den Hauswänden so auf die Pelle, dass man nur den Arm durchs geöffnete Fenster strecken müsste. Man könnte am Fluss Adda entlang spazieren, die Altstadt mit ihren schmalen Gassen und dunklen Steinhäusern erkunden oder in der Wallfahrtskirche Madonna di Tirano göttlichen Beistand erleben. Doch auf dem Nachbargleis steht der Regionalzug, bereit, um 1.800 Meter nach oben zu klettern. Durch Tunnel und Kehren, Galerien und dem berühmten Kreisviadukt von Brusio. Wäre der Zug nur etwas länger, er könnte unter seinem eigenen Ende hindurchfahren.

Roswitha Bruder-Pasewald

Die Recherche wurde von der Vereinigung Private Selection unterstützt. Über Inhalt und Ausrichtung entscheidet allein die Redaktion.

Informationen

Für die Fahrt mit der Rhätischen Bahn empfiehlt sich der Graubünden-Pass. Er bietet freie Fahrt im ganzen Kanton und damit auf der Albula- und Berninastrecke. Wer den Graubünden-Pass an fünf Tagen nützen möchte, innerhalb von zwei Wochen, zahlt in der zweiten Klasse 82,50 Schweizer Franken, in der ersten Klasse 120 Schweizer Franken. Im Vergleich: Die einfache Fahrt mit dem Panoramazug von Chur nach Tirano gibt es ab 79 Schweizer Franken in der zweiten Klasse und ab 127 Schweizer Franken in der ersten Klasse. www.rhb.ch

Pauschalen: Private Selection, ein Zusammenschluss von 60 Hotels in Europa, bietet eine Hop-On-Hop-Off-Zugreise durch Graubünden an. Dank des Graubündenpasses kann der Zugfan nach Lust und Laune durch den Kanton fahren. Die fünf-tägige Reise kann ab dem 12. Juni gebucht werden. Sie kostet 1.035 Schweizer Franken pro Person im Doppelzimmer. Im Preis inbegriffen sind vier Nächte inklusive Halbpension, freie Butzung der Wellnessanlagen, Gepäcktransport von Hotel zu Hotel sowie der Graubündenpass für fünf Tage.

Private Selection Hotels & Tours, Zähringerstrasse 21, 6003 Luzern, Telefon (00 41) 4 13 68 10 05. www.privateselection.ch

Auskünfte: Graubünden Ferien, Alexanderstrasse 24, 7001 Chur, Telefon (00 41) 8 12 54 24 24. www.graubuenden.ch



Einst Endpunkt der Zugtrasse: Weil sich die Nachbarn in St. Moritz nicht einigen konnten, war einst in Celerina Schluss. Foto: wit



Vergängliche Schönheit: Der Morteratschgletscher verliert täglich eine Million Tonnen Eis. Foto: wit