

# Crap Alv

Anforderung



**4h30min**    **Wanderkarte/n 1:50'000 258T**  
**Gesamtaufstieg 857m**

**Länge 11.2km**  
**Gesamtabstieg 832m**

Die steile Rampe mit den vielen Kreistunnels, Galerien und Brücken, auf welcher die Rhätische Bahn von Bergün nach Preda 400 Höhenmeter bewältigt, habe ich Ihnen bereits vorgestellt. Diese Wanderung schliesst an jene an und führt abseits der Passstrasse hinüber zur Bahnstation Spinass.

Ich starte also bei der Haltestelle Preda, kurz bevor die Bahn im Berg verschwindet und steige durch den God Lavizun hinauf zum Seelein Lai da Palpuogna. Ob ich an seinem Nord- oder Südufer entlang laufe, könnte ich wählen, denn die Wege finden sich wieder am Bachlauf der Alvra.

Hundert Meter höher überquere ich die Strasse bei Crap Alv und ziehe an weiteren, winzigen Seen vorbei zur nächsten Geländestufe. Nach einem spitzen Schlenker nach Süden begegne ich der Strasse ein weiteres Mal und verabschiede mich aber endgültig von ihr, um zu den Crap Alv Laiets, einigen weiteren Seen diesseits der Wasserscheide, zu gelangen. Etwas höher finde ich die Spinass-Hütte exakt vor dem deutlich sichtbaren Übergang der Fuorcla Crap Alv mit 2466 müM.



Auf der anderen Seite senkt sich der Weg recht stotzig hinab ins breite Val Bever. Hier fliesst der junge Beverin in östlicher Richtung und ich folge seinem Lauf auf gemütlichem Weg. Verlaufen können Sie sich hier nicht, es gibt keine Abzweigungen und auf der anderen Flussseite keinen Weg, sollte Ihnen das Wasser jedoch entgegen fliessen, haben Sie die falsche Richtung eingeschlagen.

Nach knapp drei Viertelstunden, in denen sich Waldpartien mit breiten Lawinhängen abwechseln, treffe ich auf das andere Portal des Albulatunnels. Er führt auf nicht ganz 6 Kilometern unter der Bergkette hindurch, die wir soeben überquert haben. Mit etwas über 1800 Metern Scheitelhöhe ist er nach dem Furkatunnel der zweithöchst gelegene Bahntunnel der Schweiz. Unmittelbar vor dem Tunneleingang steht die Haltestelle Spinass, bei der ich auf Verlangen zusteigen kann, um zurück oder nach St. Moritz zu fahren.

## Albulatunnel

Den einspurigen Albulatunnel als Herzstück der ganzen Strecke zu bezeichnen, scheint mir etwas gewagt, denn ohne die vielen Kunstbauten vorallem auf der Nordseite - Kreistunnels, Viadukte und Galerien - käme gar kein Zug auf die Höhe des Scheiteltunnels.

Der 5864 Meter lange Tunnel unterfährt die Wasserscheide zwischen Rhein und Inn etwas abseits der Albulastrasse und verbindet wintersicher das Domleschg mit dem Engadin.

Im Jahr 1899 wurde mit den Bauarbeiten für diesen Tunnel begonnen, und wir fast immer waren besonders die ersten Meter schwierig zu durchstossen. Hier findet man häufig kein festes Felsmaterial vor, sondern Abgelagerte Sedimente oder Trümmer eines früheren Felssturzes. Am Nordportal konnte erst nach 400 Metern mit dem mechanischen Vortrieb begonnen werden, wobei der Richtstollen mit knapp 10 qm Profil bildete gleichzeitig den Sohlenstollen des fertigen Tunnels. Mit diesem konnte die Richtung der Tunnelachse bestimmt werden und man konnte abklären, welche Gesteinsarten einem beim Vollausbau erwarten würden. Diese Vorgehensweise nennt man belgische Bauart.

Mit zwei wasserbetriebenen Bohrmaschinen schafften die Arbeiter anfänglich etwa 100 Meter pro Monat. Weiter im Bergesinnern trafen sie aber so viele munter sprudelnde Quellen, dass dieser Fortschritt nicht lange gehalten werden konnte. Im Frühjahr 1900 stiessen die Mineure ungefähr 1 Kilometer weit vom Portal entfernt auf einen gewaltigen Wassereinbruch, welcher gleichzeitig eine

# Crap Alv

Quelle an der Oberfläche versiegen liess. Bevor weiter gebohrt werden konnte, mussten die 300 l/ sec mit eilig herbei geschafften Rohren nach draussen geleitet werden. Weitere wasserführende Schichten lieferten so viel Wasser, dass Ende 1900 der Vortrieb eingestellt werden musste.

Auch im Baulos auf der Südseite traten Probleme auf. Zum einen war es instabiler Sand mit eingeschlossenen Felsbrocken, welche an einigen Stellen die Holz-Verschalung eindrückten, zum anderen war es der Einbruch der gesamten Stollensohle auf 12 Metern Länge in einen nicht erkannten Hohlraum. Anfangs des nächsten Jahres gab die engagierte Baufirma auf und trat vom Vertrag zurück. Deshalb übernahm die Rhätische Bahn die Bauarbeiten selbst in die Hand

