

Davos und die Rhätische Bahn

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gehörlosen-Zeitung für die deutschsprachige Schweiz**

Band (Jahr): **77 (1983)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Davos und die Rhätische Bahn

Die Entstehung der Rhätischen Bahn

Dem initiativen Holländer und wahlbündner Willem-Jan Holsboer war es schon früh (1872) klar, dass nur eine Eisenbahn dem aufstrebenden Luftkurort zum entscheidenden Durchbruch verhelfen könne. Im Jahre 1886 trat er mit einem fertigen Plan an die Öffentlichkeit. Die Finanzierung war durch Basler Finanzleute (Fritz Riggenbach-Stehlin, Ed. Burckhart-Zahn, B. Jucker-Schäfer) unter der Voraussetzung gesichert, dass die Gemeindenden Baugrund und das Baumaterial (Holz, Stein, Kies, Sand) unentgeltlich zur Verfügung stellten. Davos musste zudem eine Bausubvention von 400 000 Franken, Klosters eine solche von 100 000 Franken leisten.

Am 12. September 1886 wurde in Davos und im ganzen Prättigau darüber abgestimmt, und überall wurde das Projekt angenommen. Von den 548 an der Landsgemeinde zu Davos anwesenden Stimmbürgern waren 406 dafür und 142 dagegen.

Am 22. April 1887 erteilte der Bundesrat die Konzession, und am 7. 2. 1888 wurde die AG Schmalspurbahn Landquart–Davos gegründet. Dem ersten Verwaltungsrat gehörten folgende Persönlichkeiten an: Rudolph Geigy-Merian, Präsident Alphons Ehinger, Fritz Hofmann-Merian, Laurent Werzinger (alle Basel), Nationalrat Peter Th. Bühler, Fideris, Vizepräsident Willem-Jan Holsboer, Davos, und Regierungsrat Peter Salzgeber, Luzein. Zum ersten Direktor und Oberingenieur wurde Achilles Schucan von Zuoz, vormaliger Betriebsführer der Seetalbahn, berufen. Ihm wurde als Bauführer Ingenieur Carl Wetzler beigegeben, der bereits im Jahr 1886 im Auftrag Holsboers ein erstes Projekt, das mit einem Kostenaufwand von 4,78 Millionen Franken (ohne Rollmaterial) rechnete, ausgearbeitet hatte. Dieses Projekt diente als Grundlage. Mit der Ausführung der Bauarbeiten wurden die Bauunternehmer Philipp Holzmann und Cie. in Frankfurt am Main und Jakob Mast in Zürich beauftragt.

Der erste Spatenstich wurde am 29. Juni 1888 getan. Während der Eröffnungszug bereits am 9. Oktober 1889 in Klosters (32,6 km) einfuhr, konnte die gesamte Linie (50 km) bis nach Davos schon nach einer Bauzeit von nur zwei Jahren und einem Monat am 21. Juli 1890 eingeweiht werden.

Die Festansprache hielt Landammann Johann Peter Stiffler (1848 – 1932), Davos, der unter anderem folgendes ausführte: «Mit grossen schweren Opfern haben wir uns ein Werk erkaufte, wir und unsere Nachkommen werden auf lange Zeit hinaus sich bedeutenden Abgaben

gefallen lassen müssen. Aber nicht kleiner als die Opfer sind die Hoffnungen, die sich an die Vollendung dieses Werkes knüpfen und deswegen die allgemeine Freude und grosse Teilnahme am heutigen Feste.»

Die Fahrt von Landquart bis nach Davos dauerte mindestens 3 Std. und 20 Min. (heute 1 Std. und 10 Min.) Der Verkehr auf der Strecke Landquart–Klosters liess sich recht günstig an. Mit der Ausdehnung des Betriebes bis Davos trat die erhoffte Verkehrsvermehrung ein, die in den folgenden Jahren anhielt und besonders um die Jahrhundertwende durch die erfreuliche Entwicklung von Davos zum Klimakurort und Wintersportplatz gefördert wurde.

Holsboer dachte an grosse Zusammenhänge: Die Eisenbahn von Landquart nach Davos sollte lediglich das Glied einer grossen schmalspurigen Transitbahn bilden, die von Davos das Sertigtal hinauf, dann durch einen 8,1 km langen Tunnel unter dem Kühalphorn und dem Scalettpass ins Sulsaunatal (Val Susauna) und weiter hinunter nach S-chanf (Engadin) sowie von dort über den Maloja bis Chiavanna (Italien) weiterführen sollte

Im Jahre 1894 änderte die AG Schmalspurbahn Landquart–Davos ihren Namen in RhB = Rhätische Bahn. In der Folge wurde das heute 391 km umfassende Netz der Rhätischen Bahn gebaut.

Willem-Jan Holsboer

wurde am 23. August 1834 in Zutphen (Niederlande) geboren. Mit 14 Jahren

verliess er das Elternhaus und ging zur See, wo er vom Schiffsjungen zum Steuermann und dann zum Kapitän aufstieg. Doch behagte ihm das Leben zur See auf die Dauer nicht. Kurz entschlossen gab er den Beruf auf und begann eine kaufmännische Lehre bei der Twendschen Bank in Amsterdam. Dort brachte er es innert kurzer Zeit zum Prokuristen und wurde als solcher in die Londoner Filiale versetzt, wo er bald zum Direktor aufstieg.

Am 5. April 1865 heiratete er die knapp 18 Jahre alte Margareth-Newell Jones, die nach kurzer Zeit an einem schweren Lungenleiden erkrankte. Ihr Arzt empfahl ihr einen Kuraufenthalt in Davos. Holsboer gab seine Stelle in London auf und reiste mit seiner Frau nach Davos, wo sie am 28. Mai 1867 ankamen. Seine Frau starb am 21. Oktober 1867 im Alter von nur 20 Jahren.

Holsboer erkannte bald, dass der neu entstandene Kurort einer grossen Zukunft entgegengehe und entschloss sich, in Davos zu bleiben. Im Herbst 1868 heiratete er die Davoserin Ursula Büsch, die ihm fünf Kinder schenkte. 1888 erwarb er für sich und seine Frau das Schweizer Bürgerrecht, und die Davoser wählten ihn in den grossen Rat.

Was Willem-Jan Holsboer für Davos und Graubünden bedeutete, lässt sich in kurzen Worten nicht ausdrücken und vielleicht kaum ermessen. Fast an allen neuen Davoser Unternehmen hat er mitgewirkt, sein ungewohntes Organisationstalent, seine Energie und Voraussicht haben Davos in hohem Masse zu der Stellung als Weltkurort verholfen.

Willem-Jan Holsboer starb am 8. Juni 1898 im Alter von 64 Jahren. Er ruht auf dem Waldfriedhof. R.P.

Der dritte gewann das Rennen

Arbeitslosigkeit war im Lande. In der Tageszeitung war eine freigewordene Stelle ausgeschrieben. Viele Anmeldungen trafen ein. Nach der ersten Auslese kamen noch drei Bewerber für die freie Stelle in Frage.

Nacheinander mussten sie sich am gleichen Nachmittag bei drei Herren vorstellen. Der eine der drei Herren war Kassier auf einer Bank. Der zweite war Kaufmann und der dritte Leiter des Betriebs, in dem die Stelle zu besetzen war.

Der erste der drei Kandidaten fiel aus dem Rennen. Er hatte in Italien Arbeit gefunden und schied also aus. Der zweite begann die Vorstellungsreihe. Er kam auf die Bank. Am Schalter fragte er nach dem Meier. «Ah, sie suchen den Herrn Meier? Ich bin der Meier!» Das Gespräch war kurz. Der junge Mann verliess die Bank und eilte zur Villa des Kaufmanns.

Zwischen Sträuchern und hohen Bäumen sass er in seinem Garten. Von hier aus konnte er jeden Besucher, der zu seinem Haus kam, beobachten. Der Erwartete eilte zum Eingang. An der Hausmauer klopfte er seine Pfeife aus. Dann läutete er. Auf die Frage nach Herrn Müller zeigte das Dienstmädchen in den Garten. Die Begrüssung war kurz. Man setzte sich auf die Gartenstühle. Die der Anmeldung beigelegten Zeugnisse des zweiten Stellensuchenden waren ausgezeichnet. Aber, aber, das Buch, das am Boden lag, hob er nicht auf. Als die Frau des Hauses schnell in den Garten kam, um etwas zu fragen, stand er nicht auf und stellte sich nicht vor. Sein letzter Gang galt nun dem Betrieb. Dem Leiter sagte er, seine Zeit sei etwas knapp geworden. Es sei gar nicht nötig, dass er alles besichtige.