

Zwei Eisenbahnjubiläen bei der RhB im Jahre 1959

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **32 (1959)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777579>

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.

LUZERN ALS FESTLICHE MUSIKSTADT

Am 15. August beginnen die Internationalen Musikfestwochen in Luzern mit dem ersten Sinfoniekonzert (Leitung: Ferenc Fricsay; Solist: Yehudi Menuhin), dem das Schweizerische Festspielorchester am 19., 26. und 29. August mit anderen Dirigenten und Solisten von internationalem Rang drei weitere folgen läßt, worauf dann das Philharmonia-Orchestra London am 31. August die zweite Konzertreihe eröffnet. Das «Deutsche Requiem» von Brahms (21. und 22.), zwei Mozart-Serenaden, ein Orgelkonzert in der Hofkirche und fünf Aufführungen der charmannten, poesievollen Komödie «Leocadia» von Jean Anouilh, die 1959 entstanden ist, im Stadttheater bereichern den auf den August entfallenden Teil der in großem Stil organisierten Musikfestwochen.

LUCERNE, TEMPLE DE LA MUSIQUE

Le 15 août s'ouvriront à Lucerne les Semaines internationales de musique, avec un premier concert symphonique (direction: Ferenc Fricsay; soliste: Yehudi Menuhin), que l'Orchestre de festival suisse fera suivre, les 19, 26 et 29 août, de trois autres concerts avec différents chefs et solistes de classe internationale. Puis, l'Orchestre philharmonique de Londres préludera, le 31 août, à la deuxième série de concerts. — Le «Requiem allemand» de Brahms (21 et 22 août), deux sérénades mozartiennes, un concert d'orgues en la «Hofkirche» et cinq représentations de la charmante comédie de Jean Anouilh, «Léocadie», œuvre poétique à l'extrême, créée en 1959, qui fêtera ses vingt ans au théâtre municipal lucernois, enrichiront en août la première partie de ces Semaines internationales de musique organisées sur un grand pied.

LUCERNE AS A MUSIC FESTIVAL TOWN

The curtain will be rung up on the International Music Festival Weeks in Lucerne by the Swiss Festival Orchestra which will give the first concert there on August 15th (Conductor: Ferenc Fricsay; Soloist: Yehudi Menuhin), followed by three other performances on the 19th, 26th and 29th with different conductors and soloists of international rank. The second series of concerts will be opened by the London Philharmonia Orchestra on the 31st. Brahms' German Requiem (August 21st and 22nd), two Mozart Serenades, an organ recital in the Court Church, and five performances in the Municipal Theatre of Jean Anouilh's charming, poetic play "Leocadia", written in 1959, complete the August part of a festival organized in a truly grand style.

Die erste Eisenbahnlinie im Kanton Graubünden war die im Sommer 1858 eröffnete Teilstrecke Kantonsgrenze bei Maienfeld–Chur der Rheintaler Linie der Vereinigten Schweizer Bahnen. Es dauerte bis gegen das Ende der achtziger Jahre, bis in unserm Kanton eine weitere Eisenbahn gebaut wurde. 1888 wurde mit dem Bau der Schmalspurbahn Landquart–Davos begonnen. Schon am 9. Oktober 1889 konnte der Betrieb auf der Teilstrecke Landquart–Klosters aufgenommen werden; die Fortsetzung bis Davos folgte am 21. Juli 1890. Einige Jahre später schlug das Dampfroß den Weg von Chur Richtung Engadin und Oberland ein, und am 1. Juli 1909 wurde die tunnel- und kurvenreiche Verbindungsstrecke Davos–Filisur eröffnet. So kann in diesem Jahr die Prätigauer Bahn ihren 70. und die Zügenbahn ihren 50. Geburtstag begehen.

Dem Bau der Schmalspurbahn Landquart–Davos waren zähe eisenbahnpolitische Kämpfe und Bemühungen vorausgegangen. Der erwähnte Schienenweg vom Bodensee nach Chur war als erstes Teilstück einer Ostalpenbahn durch den Splügen gedacht. Doch es wollte mit der bündnerischen Alpentransversale nicht vorwärts gehen: bald waren die divergierenden Lokalinteressen der Bündner selbst nicht unter einen Hut zu bringen, bald fehlten in den Nachbarländern die Voraussetzungen für eine Einigung auf die Bündner Linie. Es war dem in Davos niedergelassenen Holländer W. J. Holsboer vorbehalten, den Schritt von der Eisenbahnpolitik zum Eisenbahnbau zu tun. Auch ihm ging es wie allen Bündnern um die Erstellung einer internationalen Durchgangsbahn. Sie sollte nach seiner Idee über Davos, den Scalettaß nach dem Engadin und von dort über Maloja nach Italien führen. Als er fürchtete, daß der Scaletta gegenüber dem Splügen den kürzeren ziehen werde, beschränkte er sich auf die Propagierung einer Lokalbahn von Landquart nach Davos, für die er 1887 die eidgenössische Konzession erhielt. Es gelang ihm auch – was noch viel schwieriger war –, die Gemeinden des Prätigaus und die Landschaft Davos für sein Projekt zu gewinnen und dessen Finanzierung in Basel sicherzustellen. So konnte am 7. Februar 1888 die Bahngesellschaft Schmalspurbahn Landquart–Davos AG gegründet und noch im gleichen Frühjahr mit den Bauarbeiten begonnen werden. Noch gab es manche Schwierigkeit zu überwinden. Die interessierten Gemeinden hatten sich verpflichtet, den benötigten Boden auf ihre Kosten zu erwerben und das für den Bahnbau erforderliche Rohmaterial an Holz, Sand und Steinen unentgeltlich zu liefern; Davos und Klosters sollten darüber hinaus Barbeiträge von 400 000 und 100 000 Fr. beisteuern. Doch während der Ausführung wuchsen diese

Opfer immer weiter an. Es wurde mehr Holz gebraucht, als man erwartet hatte; zur Herstellung von Schwellen eignete sich das Prätigauer Holz nicht, so daß die Gemeinden kroatische Schwellen kaufen mußten. Auch unter den Gemeinden war die Harmonie nicht stets vorhanden; Klosters wollte sich von der Sache abwenden und konnte nur durch Erleichterung der Leistungen bei der Stange gehalten werden; als teilweisen Ersatz konnte allerdings nachträglich Malans gewonnen werden, weshalb die Linie am Dorf Malans vorbeigeführt wurde. Doch all diesen Schwierigkeiten zum Trotz war der Bahnbau bis Klosters im Herbst 1889, also anderthalb Jahre nach dem Beginn, beendet. Auf der Strecke Klosters–Davos wurden die Arbeiten so weit gefördert, daß dort der Betrieb ein halbes Jahr später aufgenommen werden konnte. — Der Bau der Prätigauer Bahn war eine gewaltige Leistung. Die nicht auf Rosen gebetteten Gemeinden brachten dafür 1,6 Millionen gute alte Schweizer Franken à fonds perdu auf.

Nach der Absicht Holsboers sollte die Schmalspurbahn Landquart–Davos ihre Fortsetzung in Richtung Scaletta–Engadin nach Chiavenna, aber auch nach Landeck finden. Dieser Plan ließ sich mit der politischen Situation in Graubünden nicht vereinbaren. Wenn schon die große normalspurige Splügenbahn vorläufig nicht zu erreichen war, dann wollte das Bündner Volk eine Verbindung zwischen Chur und dem Engadin durch den Albula und zugleich eine solche nach dem Oberland. Diesen Willen bekundete es durch die Volksabstimmung vom 24. November 1889 eindeutig. Er führte zur Planung und Ausführung des weitverzweigten Schmalspurbahnnetzes der Rhätischen Bahn.

In dieser Planung kam Davos ein zweitesmal zum Zuge, nachdem 1905 die Albulabahn eröffnet worden war. Nun wurde sehr bald unter starker finanzieller Mitwirkung der Gemeinde Davos die Verbindung Davos–Filisur in Angriff genommen. Der Baubeginn fiel in den Sommer 1906. In der wilden Zügenschlucht war in einer kurzen Bauzeit allerdings nicht durchzukommen. Die 19 km lange Strecke erforderte 15 Tunnel mit einer gesamten Länge von 4,2 km und zahlreiche Brücken, die zusammen 940 m lang sind. Neben der langwierigen Tunnelbauarbeit stellte der Wiesener Viadukt die höchsten Anforderungen an die Baukunst. Dieses größte Bauobjekt der alten Rhätischen Bahn ist 210 m lang. Am 1. Juli 1909 wurde die Strecke eröffnet.

Damit hatte Davos seine zweite Eisenbahnverbindung erhalten. Der große Kurort war nun von Landquart her an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen und hatte anderseits eine direkte Verbindung mit dem Kurort St. Moritz.