

50 Jahre Eisenbahn im Unterengadin

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): **36 (1963)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775943>

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.

Scuol (Schuls): Hoch wogte die Festfreude im Unterengadin am 28. und 29. Juni 1913, als die rund 50 km lange Verbindungsbahn von Scuol nach Bever im Oberengadin dem Betrieb übergeben und gleichzeitig auch die Verbindungsstrecken der Rhätischen Bahn nach St. Moritz und Pontresina auf Elektrizität umgestellt wurden. Ein Jahr später machte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges den Plänen eines weiteren Ausbaus des Eisenbahnnetzes ein Ende, das über die Grenzen Graubündens und der Schweiz bis Chiavenna in Italien und Landeck in Österreich erweitert werden sollte. Die 50jährige Schmalspurbahn, die in Bever den Anschluss an die Albula-Linie nach der bündnerischen Hauptstadt Chur findet, überwindet vom Dreigestirn alpiner Heilbäder und Ferienorte Scuol-Tarasp-Vulpera (1290 m ü.M.) aus eine Höhendifferenz von 425 m, weist 17 Tunnels von insgesamt 8009 m, 72 Brücken und Viadukte von 2616 m und zahlreiche Schutzmauern von 1834 m Länge auf. Eine Hauptattraktion des Unterengadins ist der von der Bahnstation Zernez über den Ofenpass erreichbare Schweizerische Nationalpark.

NEUES VON DER SIHLTALBAHN
LE CHEMIN DE FER DU SIHLTAL INNOVE
UN'ATTRATTIVA DELLA FERROVIA DEL SIHLTAL
NEWS FROM THE SIHLTAL RAILWAY

◀ Als sommerliche Attraktion lässt die Sihltalbahn jeweils am Sonntag- und Mittwochnachmittag ein Dampfzüglein durch das waldige Wanderland fahren. Sie schafft damit für ihre Gäste den romantischen Kontrast zu ihrer jüngsten Betriebskonzeption mit ihren elektrisch betriebenen Pendelzügen, die den Vororts- und Ausflugsverkehr mit weitgehend verwirklichtem starrem Fahrplan erleichtern. Photos Giegel SVZ

Pendant la saison d'été, le chemin de fer du Sihltal fait circuler, le mercredi et le dimanche après-midi, un convoi remorqué par une locomotive à vapeur. Il contraste singulièrement avec les trains-navettes électriques qu'il affecte au trafic de banlieue et au trafic touristique. Cette innovation a permis d'établir un « horaire cadencé » impliquant des départs à intervalles réguliers et d'augmenter sensiblement les capacités de transport.

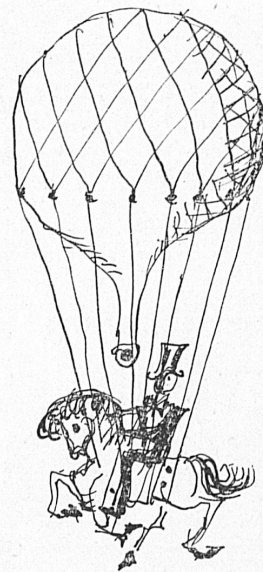
Nel periodo estivo, ogni mercoledì e domenica pomeriggio sulla linea della « Sihltalbahn » che attraversa un bel paesaggio boscoso, circola un trenino a vapore. Esso costituisce un'attrattiva molto apprezzata dai viaggiatori e contrasta romanticamente con le altre moderne composizioni spola della Ferrovia della Sihl, le quali, con le loro partenze a intervalli regolari, servono egregiamente sia il traffico di periferia, sia quello turistico.

As a summertime attraction the Sihltal Railway operates a little steam train on Sunday and Wednesday afternoons, thus giving their guests a bit of old-style "steam engine romance". Otherwise this Zurich suburban railway is of course completely electrified.

DAS JUBILÄUMSBUCH VON DER LÖTSCHBERGBAHN

Vor einem halben Jahrhundert, am 15. Juli 1913, ein Jahr vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, ist die Lötschbergbahn eröffnet worden. Nach einer bewegten Vorgeschichte brach für das Unternehmen eine schicksalsreiche Entwicklungsgeschichte an. Darüber lesen wir in interessanter, ausführlicher und höchst kompetenter Darstellung in dem Buche, das Robert Bratschi, Nationalrat und ehemaliger Direktor der Bahn, zum Fünfzigjahrjubiläum verfasst hat. Es trägt sinnvoll den Doppeltitel «100 Jahre bernische Eisenbahnpolitik – 50 Jahre Lötschbergbahn» – sinnvoll: denn die BLS ist organisch aus der bernischen Eisenbahnpolitik des vorhergegangenen Halbjahrhunderts herausgewachsen und bedeutete eine erfolgreiche Krönung für deren jahrzehntelange Bemühungen. «Der Anschluss an den Simplon war» – wie Dr. S. Brawand, der heutige Direktor der Bahn, in seinem Geleitwort schreibt – «Tatsache geworden; der Gotthard hatte zur Bewältigung des Nord-Süd-Verkehrs eine wert-

volle Ergänzung erhalten.» Das Jubiläumsbuch, etwa 220 Seiten stark, präsentiert sich in reicher Illustration, die in der Bebilderung aus der Bauzeit usw. von historischem Dokumentarwert ist. Wenn nach seinen aufschlussreichen Ausführungen zunächst über die bernische Eisenbahnpolitik seit 1850, sodann über die BLS im Betrieb der Verfasser eine Betrachtung der Frage widmet: «Hat die BLS die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt?», dann berechtigt ihn die reichbelegte Darstellung und Durchleuchtung der wechselvollen Bahngeschichte schliesslich doch zu dem Bekenntnis, «dass die BLS ihrer Aufgabe in allen Teilen gerecht geworden ist, soweit äussere Umstände sie nicht daran gehindert haben. Sie hat in wesentlichem Ausmasse dazu beigetragen, den Transitverkehr durch die Schweiz zu steigern und den Namen unseres Landes als Transitland zu festigen... Die BLS hat verkehrspolitisch und als Dienerin an Volk und Wirtschaft ihre Aufgabe erfüllt. Sie hat auch den bernischen und den eidgenössischen Staatsgedanken gestärkt!» Das Buch der Lötschbergbahn bedeutet nicht nur einen würdigen Neubestand in der Bibliothek des Verkehrsinteressenten, sondern auch eine wertvolle Bereicherung für den Laien.



MÜRREN – ALPINES ZENTRUM DES BALLONSPORTES

Zum zweitenmal führt Mürren – vom 18. bis 27. August – eine vom Zürcher Pionier des Ballonsports, Fred Dolder, begründete und geleitete internationale alpine Ballonsportwoche durch. Als Veranstalter des Unternehmens, das unter dem Patronat der Ballonsportgruppe Rapperswil der Sektion Zürich des Aeroclubs der Schweiz steht, zeichnet der Kur- und Verkehrsverein Mürren. Der Zweck der Veranstaltung wird folgendermassen umschrieben: Ballonpiloten, Freunden des Freiballonsports, Wissenschaftlern und Alpinisten aus aller Welt das grandioseste Naturerlebnis, das der Freiballonsport zu bieten hat, nämlich einen Alpenflug inmitten des Zentralalpenmassivs, zu ermöglichen; Freiballonsportler auf internationaler Ebene zusammenzuführen, um Erfahrungen auszutauschen, freundschaftliche Beziehungen anzuknüpfen und zu vertiefen; in Verbindung mit Höhenaufstiegen mit Freiballonen der wissenschaftlichen Forschung zu dienen; den Freiballonsport zu einer alpinistischen Sportdisziplin zu entwickeln. Dieser vielseitige Zweck soll erreicht werden durch Kurse über Meteorologie und Ballonführung in den Alpen, durch Freiballonaufstiege, internationale Symposien für Freiballonsportler, Kolloquien über Freiballonsport, öffentliche Lichtbilder- und Farbfilmvorträge. So verspricht das Mürrer Meeting des Freiballonsports auch touristisch zu einer erstrangigen Angelegenheit zu werden. Eine Tradition bahnt sich offensichtlich hier an...