

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	42 (1969)
<b>Heft:</b>	11
<b>Artikel:</b>	80 Jahre Prättigauer Bahn
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-778276">https://doi.org/10.5169/seals-778276</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

80

## JAHRE PRÄTTIGAUER BAHN

Die erste Eisenbahnlinie im Kanton Graubünden war die im Sommer 1858 eröffnete Teilstrecke Kantonsgrenze bei Maienfeld–Chur der Rheintalerlinie der Vereinigten Schweizer Bahnen. Weitblickende Bündner bemühten sich als frühe Eisenbahninitianten, die Passtradition mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels fortzusetzen. Doch konnte erst gegen das Ende der achtziger Jahre auf Bündner Boden eine weitere Eisenbahn gebaut werden. Dem in Davos niedergelassenen Holländer Willem Jan Holsboer war es vorbehalten, den Schritt von der Eisenbahnpolitik zum Eisenbahnbau zu tun. Auch ihm ging es zunächst um die Erstellung einer internationalen Durchgangsleitung. Sie sollte seiner Idee nach über Landquart–Klosters–Davos–Sealappass ins Engadin und weiter über Maloja nach Italien führen. Zunächst beschränkte man sich jedoch auf die Propagierung einer Lokalbahn von Landquart über Klosters nach Davos. Davos, schon in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts ein bekannter Kurort, musste als solcher ja besonders frühzeitig auf gute Verbindungen mit der Außenwelt bedacht sein. 1886 waren die Vorbereitungen des Initianten Holsboer so weit gediehen, dass er damit, unterstützt durch Nationalrat P.Th. Bühler aus Fideris, an die Öffentlichkeit treten konnte. Für die Finanzierung gewann er den Basler Bankier Dr. Rigganbach, mit dessen Hilfe er schon für den Kurhausbau in Davos Basler Kapital flüssig gemacht hatte. In rascher Folge erreichte Holsboer die Zustimmung der Gemeinden, die Erteilung der Eisenbahnkonzession und zu Beginn des Jahres 1888 die Gründung der «AG Schmalspurbahn Landquart–Davos». Der Abschnitt Landquart–Klosters wurde im Herbst 1889 in Betrieb genommen, und im Juli 1890 verkehrten die ersten Züge bereits auf der ganzen Strecke Landquart–Klosters–Davos.

Von der ersten bündnerischen Talbahn sind entscheidende Impulse für den weiteren Ausbau des bündnerischen Eisenbahnnetzes ausgegangen. Es ist nicht zuletzt dem weitblickenden Vorkämpfer Willem Jan Holsboer zu verdanken, dass in den neunziger Jahren aus der Schmalspurbahn Landquart–Davos die Rhätische Bahn entstand, die sukzessive ein ganz Graubünden erfassendes Eisenbahnnetz erstellte und als Hauptträger des Verkehrs seit jeher Wirtschaft und Wohlfahrt des ganzen Kantons fördert.

Die RhB lässt auch heute nichts unversucht, um sich den Anforderungen der Gegenwart und der Zukunft mit ihren Leistungen anzupassen. Da sie mit der Normalspurbahn in jeder Hinsicht Vergleichbares zu erbringen vermag, ist sie auch in der Lage, das Reisebedürfnis neuer und noch gröserer Bevölkerungsschichten zu befriedigen.

## DIE SCHLAFSTADT

*Ich bin in einer Stadt gewesen,  
die keine Türme, keine Glocken hat.  
Am Tore war ein Schild zu lesen:  
«Die Schlafstadt».*

*Die Strassen waren weich von sanften Daunen.  
Und über jeder Türe blies ein Puttenpaar  
auf unhörbaren, goldenen Posauinen,  
dass mir's im Herzen wohl und wehe war.*

*In einem Wirtshaus rief ich nach dem Essen.  
Nur in der Nische glomm ein Krug mit Wein.  
Die Mägde aber hatten mich vergessen,  
und in dem Hause sass ich ganz allein.*

*Dann ging ich wieder durch die stillen Strassen.  
Ein wenig seltsam war's. Ist niemand da?  
Doch weil die Augen bald mich auch vergessen,  
wusste ich plötzlich nicht mehr, was ich sah.*

*Auf einmal schien's, als fing es an zu schneien.  
Doch war's nicht Schnee, nicht Regen, sondern Sand.  
Verzweifelt schrie ich, wo da Menschen seien?  
Jetzt nahm ein Männchen freundlich meine Hand.*

*Und in ein Haus mit leisen Daunendielen  
zog es mich zärtlich wie ein Kind hinein  
und hiess mich schlafen bei den Puttenspielen  
und lange Gast in dieser Schlafstadt sein.*

ALBERT EHRISMANN

Zwei Tempi. Oben: Fahrt im Bummelzuglein durch solothurnisches Bauerland. Photo R.Schneider. Unten: der neue Trans-Europ-Express «Catalan», der Genf mit Barcelona verbindet, auf der Fahrt durch den Genfer Grenzzipfel bei Russin. Photo Blanchard

Rythmes ferroviaires. En haut: le petit tortillard qui parcourt la campagne soleuroise. En bas: le «Catalan», nouvel express transeuropéen qui relie Genève à Barcelone, traverse l'extrême occidentale du canton de Genève près de Russin

Due tempi. In alto: un accelerato nella campagna soletense. In basso: il nuovo Trans-Europ-Express «Catalan», che unisce Ginevra a Barcellona, qui fotografato a Russin, vicino al confine con la Francia

Two ages. Top: a small local train crosses farming country in Soleure. Below: the new Trans-Europ-Express "Catalan", which links Geneva to Barcelona, heads for the Swiss frontier near Russin

Von zuständiger Stelle verlautet, dass die eidgenössische Konzession für die erste Bauetappe der Käpf-Luftseilbahn (Kanton Glarus) erteilt ist, die Bauarbeiten jedoch erst im Frühjahr 1970 in Angriff genommen werden können. Dagegen nimmt das unternehmungslustig in seine touristische Zukunft blickende Dorf Elm am 20. Dezember einen Skilift und eine Schweizer Skischule in Betrieb

SYZ