50 Jahre Chur-Arosa Bahn

Autor(en): **Sprecher, Josias**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **6 (1964)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-971720

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

50 Jahre Chur—Arosa Bahn

Von *Josias Sprecher*

Wenn im Jahre 1964 die Chur-Arosa Bahn ihr fünfzigjähriges Bestehen feiern wird, dürfte dies in den größeren Zeitungen wohl kaum erwähnt werden, obschon Arosa ein Weltkurort geworden ist. Diese Entwicklung vom kleinen Fraktionsgemeindlein zum bekannten Fremdenplatz mutet beinahe amerikanisch an. Im Jahre 1848 lebten in Arosa 47 Einwohner in 8 Haushaltungen, 40 Jahre später 88 Einwohner in 24 Haushaltungen, im Jahre 1930 aber 3724 Personen in 630 Haushaltungen. Die Einwohnerzahl ist seither wieder etwas zurückgegangen. In den Jahren 1877 bis 1884 entstanden die ersten Pensionen. Neben den schon damals gut geführten ist die von der alten Eva auf Maran betriebene Fremdenpension bekannt gewesen. Direktor Bener hat sie auf einer benzin- und lippenstiftfreien Wanderung wie folgt beschrieben: «Das war noch eine ‚Räße' (die alte Eva). *Sie* kommandierte, *sie* setzte das Essen vor, das sie gerade hatte, *sie* wies die Schlafstellen nach ihrem Gutfinden auf einem Strohsack oder im Heustall an, und wenn man schüchtern nach einem verborgenen Örtchen frug, dann zeigte sie auf ein Rundholz am Podest, das dann wahrscheinlich als Armeemodell für Biwakbau gewählt worden ist. Wehe dem, der auf diesem Tramen, an dem der ganze Gästeverkehr vom Wirtschafts- in den Schlafstock offen vorbeiging, das Gleichgewicht verlor, und wehe dem, welcher der Alten eine spitze Bemerkung über die zu konzentrierte Alpenluft in ihrem ‚Hotel' wagte.» Die Pensionsinhaber dieser Sorte sind natürlich bei zunehmendem Verkehr verschwunden. Dieser setzte ein mit dem Bau der Straße. Sie ist im Jahre 1874 von Chur bis Langwies fertig erstellt worden. Die Fortsetzung bis Arosa fällt in das Jahr 1890. Die eidgenössische Postkutsche beförderte in der Folge 24 Jahre lang die Reisenden aus aller Welt durchs Schanfigg nach Arosa. Es verkehrten zwei Kurse in jeder Richtung. Bereits im Jahre 1884, also vor 80 Jahren, ist die Telegraphenverbindung erstellt worden. Arosa lieferte dazu 100 Stangen. Der Kurort im Schanfigg wurde 1895 durch das Telephon mit der Außenwelt verbunden. Auch Litzirüti profitierte von dieser Neuerung. In später Nachtstunde waren einmal einige Aroser im «Seehof» beieinander. Man kam überein, daß Hans S. der alten Greta, der damals bekannten Wirtin im «Rütihof» in Litzirüti, anläuten sollte. Als Greta ans Telephon kam, sagte Hans: «Säg, Greta, schämscht di nit, im Nachthemd ans d'Teliphon z'chon?», worauf Greta ganz erschreckt erwiderte: «Ja, gsiescht du mi, du leida Uflat?», und sie hängte sofort auf.

Es ist begreiflich, daß die Idee einer Bahnverbindung von Chur nach Arosa recht früh in den Köpfen spukte. Es wird erzählt, nach der Eröffnung der Linie Landquart–Davos 1889/90 und dem Rufe nach der Albulabahn habe der ideenreiche Dr. med. Rüedi, Arzt in Arosa, einmal seine Freunde zu einer ersten Aussprache über die Wünschbarkeit und Möglichkeit eines Bahnanschlusses von Arosa ins Hotel «Drei Könige» in Chur einberufen. Direktor Bener schreibt, es sei ein sehr fröhlicher Abend gewesen, von dem, außer dem Initianten, jeder Teilnehmer in dem sicheren Gefühl nach Hause ging, daß solche Luftschlösser niemals gebaut werden können. Trotzdem folgte etliche Jahre später, am 19. Dezember 1909, eine weitere Interessentenversammlung im «Lukmanier» in Chur. Landammann Hans Brunold war diesmal der Initiant, der sich um die Verwirklichung der Idee einer Bahnver-

bindung Chur–Arosa große Verdienste erworben hat. Im «Lukmanier» erschienen 52 Delegierte, die ein Eisenbahnkomitee wählten. Dieses und dessen Ausschuß leisteten in eineinhalb Jahren eine große Arbeit, die sich in der Folge als segensreich erweisen sollte. Es wurden die wichtigen Entscheide getroffen, die Chur-Arosa Bahn als eigene Gesellschaft zu konstituieren, der Plessurtallinie vor allen andern möglichen und unmöglichen Ideen den Vorzug zu geben, die Ausfahrt vom Bahnhof Chur durch die Obere Bahnhofstraße zu suchen, den Aroser Einheitsbahnhof an den Obersee zu legen, einen Wagenübergang von der Rhätischen Bahn vorzusehen und schließlich einen eigenen Oberingenieur mit der definitiven Bahnprojektierung zu beauftragen.

Die konstituierende Versammlung der Aktiengesellschaft fand am 15. Juli 1911 im Hotel «Steinbock» in Chur statt. Chur und Arosa hatten je für eine Million Franken Aktien gezeichnet und die übrigen Gemeinden für 200 000 Franken. Das waren, bei Berücksichtigung des damaligen Geldwertes, recht große Summen. Nationalrat Caflisch wurde als erster Verwaltungsratspräsident und Ingenieur G. Bener als Oberingenieur gewählt. Beide erwiesen sich als außerordentlich fähige Männer. Mit dem Freudenruf: «Es lebe die Aroser Bahn» schloß der Präsident die denkwürdige Sitzung. Bis im Sommer 1912 sind die Pläne definitiv ausgearbeitet, das Trasse ausgemessen und die Arbeiten vergeben worden. Die Arbeiten wurden wie folgt zugeteilt: Stadtstrecke an Gebr. Caprez und Battista Rossi, Sassal bis Peister Grenze an Gebr. Baumann und Stiefenhofer, Peist bis Arosa an Müller, Zeerleder und Gobat, der Langwieser Viadukt an Ed. Züblin & Co. und die elektrische Ausrüstung inklusive Rollmaterial an Brown, Boveri & Cie. Das Jahr 1913 wurde das große Baujahr. Im Mai jenes Jahres erreichte die Arbeiterzahl das Maximum von 1877 Schichten pro Kalendertag. Es ist nicht zu verwundern, daß beim Bau verschiedene Überraschungen eintraten, wenn man bedenkt, daß der weiche Bündnerschiefer und der Moränenschutt im äußeren Tal vorherrschend sind. Direktor Bener hat mit Recht einmal bei der Beschreibung des Schanfigg das Motto gewählt: «Alles fließt». Das Schanfigg hat den zweifelhaften Ruhm, die größte Rüfe des Kantons zu haben, nämlich die Rungser Rüfe gegenüber der Station St. Peter. Dem Reisenden mit der Chur-Arosa Bahn fällt auf, daß außerhalb der Kreuzungsstelle Untersax ein zweiter und ein dritter Gitzisteintunnel vorhanden sind, während der erste fehlt. Dieser stürzte beim Bau ein. Es wird folgendes erzählt: Nach dem Einsturz seien zwei Calfreiser, die begreiflicherweise wegen des Taltrasses der Bahn sehr ungehalten waren, über die Straße nach Chur gegangen. Der eine habe den zweiten gefragt: «Du, Hansi, hesch g'hört, dem Bener ischt äs Tunnel z'sämmen g'hiid?», worauf der andere erwiderte: «Wenn nu dr Grind vam Bener drunder chon wer!» Der erste replizierte: «Meinscht gwüß, das hätti däm Grind ättes getan?»

Berühmt geworden ist der Langwieser Viadukt. Als ich in den Pfingstferien 1933 in der «Drosselgasse» zu Rüdesheim meine Herkunft einem Amerikaner erklären wollte, wußte dieser von Arosa nichts, hingegen hatte er das Bild unserer Brücke schon einmal gesehen. Sie ist auch wirklich ein schönes Bauwerk. Der Bau verschlang 7000 m³ Beton und 250 Tonnen Armierungseisen, für deren Transport von Chur an die Baustelle 1000 Vierspännerfuhren nötig waren. Neben der Erbauerfirma Züblin & Co. muß auch der Gerüstebauer Richard Coray von Trin erwähnt werden. Das Gerüst sah aus wie eine feine Filigranarbeit. Dr. ing. Schürch-Züblin, der Chef der Erbauerfirma, äußerte sich: «Die Art der Gerüstestellung war eine durchaus meisterhafte, und der Erbauer und seine Zimmerleute lieferten eine unbedingt zuverlässige und sorgfältige Arbeit.» Bilder des Corayschen Gerüstfächers durchliefen die meisten illustrierten Zeitungen der Welt. Ein Brückenmodell steht im Deutschen Museum in München, ein großes Gerüstemodell von Coray im Schweizerischen Bundesbahn-Museum in Zürich. Zuunterst im Gerüst befand sich während der Bauzeit ein Raum. Dort bewirtete einmal Oberingenieur Bener

Eröffnungsfeier in Arosa
am 11. Dezember 1914

eine Delegation des Bundesgerichtes. Als vorzüglicher Koch galt der Italiener Morini, der jeweils das Mittagessen für eine Gruppe in einer Baracke beim jetzigen Bahnhof zubereitete. Wir Buben waren mit ihm befreundet und auch mit seinem Küchenburschen Giovanni. An jenem Mittag sollte Giovanni die Koteletts über die kleine Rüfe hinunterbringen, wo Morini bereits die Suppe serviert hatte. Giovanni stolperte, so daß alle Koteletts in den Sand und Schutt fielen. Rasch wurden diese zusammengesucht und aufgelesen. Morini schwenkte sie in der Suppe, damit der Sand weggespült werde. Die Herren aus Lausanne, die natürlich vom Mißgeschick nichts bemerkt hatten, erklärten, sie hätten noch nie so gute und saftige Koteletts gegessen. Ich erinnere mich noch gut, wie ich es bedauerte, als das schöne Gerüst, das ich zur Brücke gehörend wähnte, abgebrochen wurde.

Am 17. Oktober 1914 fuhr der Verwaltungsrat zum erstenmal von Chur nach Arosa, aber noch mit Dampf. Das Lokomotivchen dampfte zu unserer Freude oft in Langwies vorbei. Einmal entgleiste es und lag in einer Mulde im Prätschwald. Direktor Bener erzählt, Dr. Pedolin, der vorbeiging, habe die Lokomotive photographiert und ein Bild mit dem Spruch von Wilhelm Busch an den Oberingenieur gesandt: «Hier sieht man noch die Trümmer rauchen, der Rest ist nicht mehr zu gebrauchen.»

Neben den baulichen Schwierigkeiten kam der Ausbruch des ersten Weltkrieges hinzu. Dadurch wurde die Fertigstellung stark verzögert. Die Fremdarbeiter mußten zum großen Teil unser Land verlassen. Im Dezember 1914 konnte die Eröffnung doch stattfinden. Am 10. Dezember fuhr die eidgenössische Postkutsche, mit Trauerflor versehen, letztmals durch das Schanfigg. Damit verschwand eine schöne Lenau-Romantik. Gemütlich war es, wenn abends die Postkutsche ankam und ich gelegentlich auf dem Bock bis in den Ronggwald mitfahren durfte. Ein Postillon verstand gar hübsch das Posthorn zu blasen. Es begann eine neue Zeit.

Die drei Festzüge kamen bei schönstem Winterwetter am Freitag, den 11. Dezember 1914, im schön geschmückten Bahnhof Arosa an. Eine helle Begeisterung beherrschte die für ihren Anschluß an den Weltverkehr dankbaren Aroser und floß auch aus den Bankettreden im Hotel «Waldhaus». Besonders eindrucksvoll scheinen die trefflichen Worte gewesen zu sein, die der damalige Generaldirektor der SBB, der spätere Bundesrat Robert Haab, an die kleine, aber hübsche und interessante Schwester der SBB richtete. Im dama-

ligen Aroser Fremdenblatt kann man lesen: «In schicksalschwerer Stunde, in der die Wohlfahrt von Völkern dem Waffenglück anvertraut worden ist, ist ein in langer und mühevoller Arbeit geschaffenes Werk zur Reife gediehen. Die Chur-Arosa Bahn hat das Schanfigg dem Eisenbahnverkehr erschlossen. Nun reicht der Schienenstrang bis an das in 1800 m Höhe gelegene Arosa, bis zum aufstrebenden, hochalpinen Luftkurort Graubündens, der dank seiner klimatischen Vorzüge sich in wenigen Jahren Ruf und Anerkennung verschafft hat. Die neue elektrische Hochgebirgsbahn verdient sowohl wegen ihrer Entstehungsgeschichte als auch wegen der großen Fortschritte im Bahnbau, die mit ihr verbunden sind, und der bei der neuen Bahn in hohem Maße glücklich gelösten Anpassung von Natur und technischem Kunstwerk, weitgehende Anerkennung.» Ich kann mich noch gut erinnern, daß ich am Nachmittag des 11. Dezember 1914 mit meiner Mutter nach Litzirüti fahren durfte. Das war für mich ein großes Ereignis, zumal ich die festlich geschmückten Züge sehen konnte.

Es ist angebracht, einige Angaben über die Baukosten zu machen. Das Projekt, das zur Ausführung gelangte, sah eine Kostensumme von Fr. 7 618 000.– vor. Laut bündnerischem Eisenbahngesetz mußte die Hälfte der Bausumme durch Zeichnen von Aktien aufgebracht werden. Die Hauptaktionäre waren 1912 der Kanton Graubünden mit Fr. 1 310 000.–, die Stadt Chur mit Fr. 750 000.–, die Gemeinde Arosa mit Fr. 595 000.–, die Rhätische Bahn mit Fr. 150 000.–, die Gemeinde Langwies mit Fr. 72 500.– und die Gemeinde Peist mit Fr. 50 000.– in Aktien. Das Obligationenkapital in der gleichen Höhe wie das Aktienkapital im Betrage von Fr. 3 809 000.– wurde der Chur-Arosa Bahn gemäß Beschluß des Großen Rates vom Kanton in Form eines Hypothekardarlehens zur Verfügung gestellt. Im Frühjahr 1914 schätzte man die Kostenüberschreitung auf 1,1 Millionen Franken. Der Kanton erhöhte das Obligationenkapital um 550 000 Fr. Die Gemeinden Chur und Arosa zeichneten noch je Fr. 250 000.– in Aktien und die Rhätische Bahn Fr. 50 000.–. Ende Oktober 1915 konnte die Bauabrechnung fertig erstellt werden. Es fehlte eine weitere Million. Der Kanton beschaffte diese Million auf dem Darlehenswege. Der Betrag von Fr. 500 000.– sollte bis zum 31. Dezember 1930 zurückbezahlt sein. Für die andere halbe Million mußten die Aktionärgemeinden eine Zinsgarantie im Verhältnis des Aktienbesitzes übernehmen.

Zur Besorgung des Personenverkehrs standen der Chur-Arosa Bahn bis zum Jahre 1925 4 Motorwagen und 6 zweiachsige Personen-Anhängewagen mit 400 Sitzplätzen zur Verfügung, also eine außerordentlich geringe Zahl. Die mit dem Jahre 1925 einsetzende sehr erfreuliche Verkehrssteigerung brachte den dringenden Wunsch nach einem fünften Motorwagen in Erfüllung. Bei der Fusion mit der Rhätischen Bahn im Jahre 1942 waren 6 Motorwagen, 18 Personen-Anhängewagen mit total 1181 Sitzplätzen, 4 Gepäckwagen und 50 Güterwagen in Betrieb. Seither ist der Wagenpark erneuert worden, und vor allem die roten Triebfahrzeuge bedeuten in verschiedener Beziehung einen Fortschritt. In der Saison verkehren zirka 14 Zugspaare, während es im Jahre 1915 nur 6 waren. Bei der Betriebseröffnung kostete ein Billett Chur–Arosa und zurück in der III. Klasse Fr. 7.05, in der II. Klasse Fr. 12.50, bei der Fusion 1942 in der III. Klasse Fr. 9.–, Erhöhung 27,66 %, in der II. Klasse Fr. 13.50, Erhöhung 8 %, für Einheimische in der III. Klasse Fr. 4.50, Senkung 36,17 %, in der II. Klasse Fr. 6.75, Senkung 46 %. Der Transport von 10 Tonnen Kohlen von Chur nach Arosa kam bei Betriebseröffnung auf Fr. 156.–, bei der Fusion auf Fr. 188.– zu stehen, Erhöhung 20,51 %. Die Periode der hypothetischen Kilometer, als die Strecke Chur–Arosa anstatt 26 km sogar 90 km messen sollte, will ich übergehen. Durch die inzwischen vorgenommene Taxangleichung hat man auch der Volkswirtschaft im Schanfigg einen großen Dienst erwiesen. Wie zu erwarten, sind deswegen die Einnahmen nicht zurückgegangen.

Als die Bahn schon einige Jahre im Betrieb war, sagte ich einmal zu Eva M., die bei meinen Großeltern während langer Zeit angestellt

war und nun oberhalb des Bahnhofs wohnte, es sei sicher recht unterhaltend, dem Verkehr zuzuschauen. Eva erwiderte aber: «Luag, Josi, ünscherneis chan schi nümme an di nü Zit g'wenne. Wa i as a Chind in der Brattig g'läsen han, wie'sch dunna im Äbeland an Isebahn haind, han i gedaicht, das wer gwüß ättes für d'Schalfigg. Und jetz het d'Schalfigg au än Bahn. Dr Bruoder Jöri und d'Schwester Greta sägen ätte, äs ischt nüt me as wie asie, und hübscher is's gwüß früer gsin, wa dr Säumer all ander Tag ga Chur us ischt. Dua ischt ma no z'Fuaß ga Chur us gange oder gän Tafa ga chrame oder au dür ga Chüblisch uf den Schwinmarcht. Din Ehni, wa är uf dr Kantonschual gsin ischt, ischt all Samstig innerchon und am Sunntig bim Zuonachte widerum us z'Fuaß. D'Frau Anna Capeller, wa är z'Tisch gange ischt, hei me Haselnüß und Winberli uf dä Wäg gän. Desch hai är lieber g'han as speeter d'Schuggalada. Wa wier denn am ‚Haut' dobna van z'Alp gahn bis ma van Alp ischt, g'huset sind, hai wer denn am a Sunntig ab g'luaget bis wr din Ehni bim ‚Jazz' dunna uar rieten g'sehn haind. Denn bin i weidli gän z'Maränd chochen. Ja, ja, das ischt noch än hübschi Zit gsin, wa me z'Fuaß gange und dr Junker ans ‚Haut' g'ritten ischt.»

Infolge des Krieges und der Krise waren die meisten Bahnen notleidend geworden. Die Autokonkurrenz mag auch dazu beigetragen haben. Der Bund mußte den Bahnen zu Hilfe kommen. Grundlage bildete das Bundesgesetz betreffend die Privatbahnhilfe vom 6. April 1939. Es zeigte sich im Laufe der Verhandlungen, daß die Chur-Arosa Bahn allein der Hilfe nicht teilhaftig werden konnte. Sie sah sich genötigt, wie die Bernina- und die Misoxer Bahn, mit der Rhätischen Bahn zu fusionieren. Der Fusionsvertrag ist am 25. Oktober 1941 abgeschlossen worden. Unser Bähnchen ist seither ein Teil der großen Rhätischen Bahn. Wir haben dies aufrichtig bedauert. Es muß aber festgestellt werden, daß die Rhätische Bahn die Erneuerung und die Reparaturen, wie z. B. diejenige des Castielertobel-Viaduktes, mustergültig vorgenommen hat, wie überhaupt die Verwaltung das Schanfigg bisher nie stiefmütterlich behandelt hat. Im letzten Geschäftsbericht der Chur-Arosa Bahn habe ich, in der Eigenchaft als letzter Verwaltungsratspräsident, u. a. des verdienten letzten Betriebsleiters S. Profanter gedacht. Dann schrieb ich: «Es ist ebenfalls am Platze, des Mannes zu gedenken, dem das Schanfigg vornehmlich das so segensreiche Verkehrsmittel verdankt. Der Name von Herrn Direktor Bener, des Erbauers und ersten Betriebsleiters, bleibt mit dieser Teilstrecke der nun vergrößerten RhB untrennbar verwoben. Wir wollen hoffen, daß auch in Zukunft an maßgebender Stelle unseres bündnerischen Verkehrswesens Männer stehen werden wie Direktor Bener. Dann brauchen wir um dessen Erhaltung und Entwicklung nicht in Sorge zu sein.»

Während 50 Jahren hat die Chur-Arosa Bahn der bündnerischen Volkswirtschaft im allgemeinen und der Volkswirtschaft des Schanfigg im besondern treu gedient. Möge dies auch in den kommenden Dezennien der Fall sein, und möge ein guter Stern weiterhin über dem Unternehmen leuchten.