Zeitschrift: Bündnerisches Haushaltungs- und Familienbuch

Herausgeber: [s.n.]

Band: - (1927)

Artikel: Einiges über das Graubündnerische Verkehrswesen während den letzten hundert Jahren

Autor: Brütsch, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-971618

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

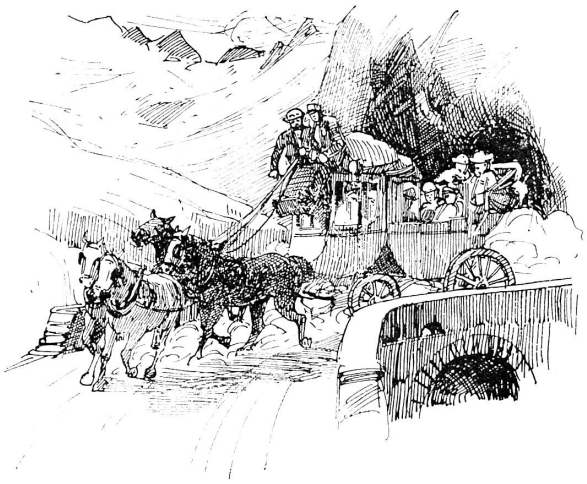
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.07.2025

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



EINIGES ÜBER DAS

GRAUBÜNDNERISCHE VERKEHRSWESEN

WÄHREND DEN LETZTEN HUNDERT JAHREN

Von M. BRÜTSCH, a. Kreispostdirektor, CHUR

Heute, wo das Reisen Allgemeingut geworden, machen weder die heute Graubünden besuchenden Fremden noch die Kantonseinwohner sich einen Begriff von den Mühseligkeiten, die noch im Anfange des 19. Jahrhunderts mit einer Reise in Alt fry Rätien verbunden waren.

Wohl kannte man die Bergübergänge, und sie wurden in dieser oder jener Form auch benutzt. Aber ungefähr so, wie die Wege von den Römern schon vor Christi Geburt angelegt worden waren, allerdings von der Zeit mitgenommen und nicht mehr so gut unterhalten, bestanden sie weiter. Krieg und Frieden dienten sie schon zur Römerzeit. Kaiser und Könige zogen in spätern Jahrhunderten mit ihren Heeren und ihrem friedlichen Gefolge von Norden nach Süden und umgekehrt. Es flutete auf denselben ein gewichtiger Handelsverkehr. Der fröhliche Spielmann, der gewiegte Kaufmann, und der in ernstem Mühen sein tägliches Brot verdienende Landsmann reichten sich hier die Hand.

Bei allen diesen Uebergängen handelte es sich aber nicht um kunstgerecht erbaute Straßen im Sinne der heutigen Ingenieurkunst. Nur an das Terrain sich anschmiegende, bergauf, bergab über Schluchten und Gehänge führende, in den wenigsten Fällen mit kleinem Fuhrwerk befahrbare holperige Wege führten ans Ziel. Das Saumtier war in weitaus den meisten Fällen die bewegende Kraft.

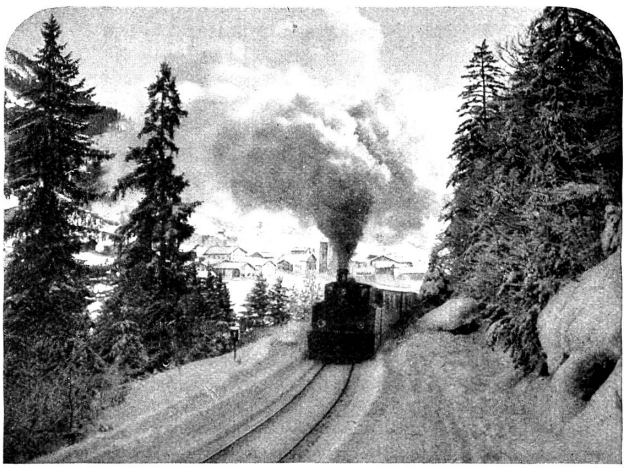
Erwähnt werden mag immerhin, daß schon in den Jahren 1738 und 1739 die erste und die mittlere Viamalabrücke gebaut worden sind. Sie erleichterten die Verbindung zwischen dem Domleschg und dem Schamsertale zunächst, der Verbindung Nord-Süd-Nord im weiteren Sinne und bestehen heute noch.

Im Jahre 1786 war die Straße Liechtensteiner Grenze-Chur vollendet und dem Verkehr übergeben worden.

Aber erst den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts war es vorbehalten, im rätischen Straßenbau Wandel zu schaffen. Im Jahre 1818 wurde die Strecke Chur-Splügen gebaut. Bis Ende 1823 wurden die St. Bernhardinstraße und die Grenzstrecke Splügen-Paßhöhe der Splügenstraße fahrbar gemacht. Mit 1840 — Bauzeit 1820/40 — war die sogenannte Obere Straße Chur - Julier - Silvaplana-Castasegna vollendet und dem Verkehr übergeben worden. Diese Straßen: Chur-Splügen-St. Bernhardin-Bellinzona einer-, Dorf Splügen-Paßhöhe anderseits und Chur - Julier - Silvaplana - Castasegna wurden bisher als Kommerzialstraßen bezeichnet und vom Kanton unterhalten.

In die Periode 1840—1880 fällt dann der Bau des weitaus größten Teiles der Verbindungsstraßen, wogegen derjenige der Kommunalstraßen mit der Strecke Fideris Dorf - Talstraße im Jahre 1853 wohl seinen Anfang nahm, heute, d. h. Ende 1926, aber noch nicht vollständig zu Ende geführt ist.

Mit dem Beginn der Straßenbautätigkeit in Graubünden, d. h. in das zweite Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, fällt nun aber noch ein wichtiges Verkehrsmoment zusammen. Es ist dies der Beschluß des Kleinen Rates vom Jahre 1817 betreffend die Einsetzung einer aus drei Mitgliedern und drei Suppleanten bestehenden kantonalen Postdirektion. Daß deren Bedeutung beschränkt war, erhellt nicht zuletzt aus der Tatsache, daß die Direktion ihr Amt nur in gelegentlichen Sitzungen ehrenamtlich besorgte. Sie hatte überdies mit vielen innern und äußern Schwierigkeiten zu kämpfen, weshalb es als begreiflich erscheint, wenn im Jahre



1841, d. h. zirka 20 Jahre nach Eröffnung der Kommerzialstraßen, die kantonale Postkursorganisation noch sehr wenig ausgebaut war. Es verkehrten dannzumal ab Chur:

a) *Eilwagen: täglich einmal* nach und von Zürich, St. Gallen (im Sommer zweimal täglich) und Mailand über Splügen-Chiavenna; *wöchentlich dreimal* Lindau; *wöchentlich zweimal* Mailand über St. Bernhardin;

b) *Boten: zweimal wöchentlich* Oberländer-, Davoser- und Engadinerbote; *einmal wöchentlich* Domleschger-, Valendaser-, Heinzenberger- und Bergellerbote.

Im Jahre 1848, dem Vorjahre des Ueberganges der kantonalen Post an die Eidgenossenschaft, treffen wir eine einigermaßen erweiterte Einrichtung. Die Eilkurse ab Chur nach Mailand via St. Bernhardin und nach Lindau waren in tägliche umgewandelt worden. Nach dem Engadin und Bergell und dem Oberland, sowie ab Samaden nach dem Bergell und weiter nach Chiavenna waren an Stelle der Fahrboten eigentliche Postkurse getreten. Neue Botenverbindungen waren geschaffen worden *ab Chur* nach Bergün, nach dem Schanfigg, nach Trimmis und Untervaz, *ab Ilanz* nach dem Lugnez, nach Obersaxen und Disentis, *ab Samaden* nach Scanfs und Poschiavo, *ab Poschiavo* nach Tirano, *ab Zuoz* nach dem Unterengadin und dem Münstertal, *ab Oberebruck bezw. Zizers* nach Küblis.

Mit Ende Juli 1849 ging die Tätigkeit der kantonalen Postverwaltung zu Ende; denn auf 1. August 1849 übernahm die Eidgenossenschaft den Postdienst.

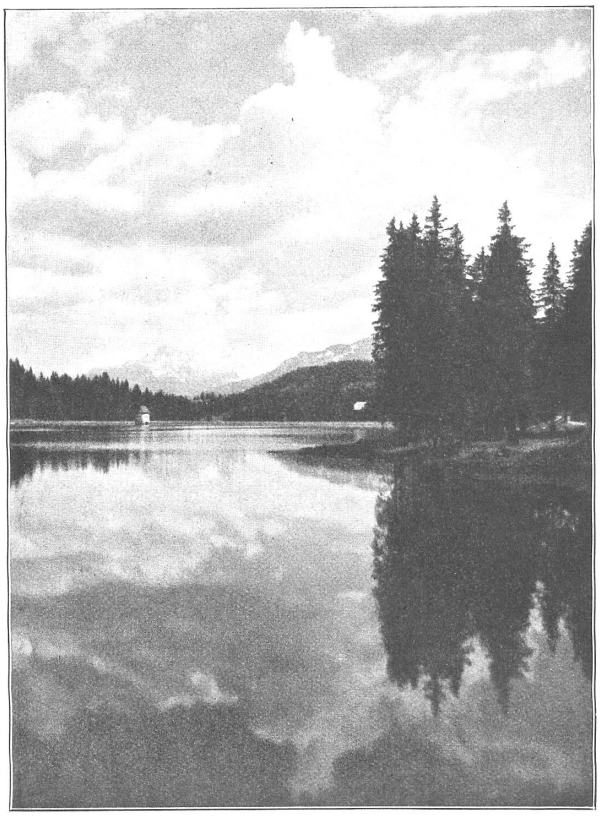
Nach ungefähr zehnjähriger Tätigkeit, d. h. im Jahre 1860, zeigten sich in der Postkurs- und Botenorganisation nicht unwesentliche Aenderungen. Allerdings war in den Jahren 1858/59 die Eisenbahnstrecke Rorschach-Buchs und Rapperswil-Sargans eröffnet worden, so daß die bisherigen Postkurse zwischen Chur einer- und Zürich, St. Gallen und Lindau anderseits in Wegfall kommen mußten.

Im übrigen Teil des Kantons war die Zahl der täglich verkehrenden Postkurse aber erhöht, waren die Botenkurse — ausschließlich Fußbotenkurse — ganz wesentlich vermehrt worden.

Bis zum Anfang des achten Jahrzehnts wurden dann die Hauptstraßen des Kantons gebaut. An verschiedenen Orten, in Davos, im Ober- und Unterengadin hatten sich im Laufe der sechziger Jahre die ersten Anfänge der Fremdenindustrie gezeigt. Es erscheint deshalb durchaus verständlich, wenn die eidgenössische Postverwaltung, in richtiger Würdigung der einschlägigen Verhältnisse, den Postkursdienst weiter ausbaute und im Laufe der kommenden Jahrzehnte jenen Kurs- und Extrapostwagenpark schuf, der im In- und Ausland als mustergültig angesehen wurde.

Der mit diesem Wagen- und Schlittenpark verbundenen, sehr weitgehenden und in vielen Fällen die eigenen Interessen zurückstellenden Postkursorganisation der eidgenössischen Postverwaltung ist es denn auch nicht zum kleinsten Teil zu verdanken, wenn die Fremdenindustrie in Graubünden sich außerordentlich weitgehend entwickeln konnte, wenn in der Folge tausend und abertausend Fremde, Schweizer und Gäste aus aller Herren Länder den Kanton Graubünden sich zum längern oder kürzern Aufenthaltsort auserwählten.

Die mit großen Kosten erbauten Straßen — Aufwand bis Ende 1897 ohne Expropriation ungefähr Fr. 16,000,000 — dienten begreiflicherweise aber nicht bloß dem Postdienst, sondern auch Handel, Gewerbe und Landwirtschaft. Fielen für die meisten Straßen des Kantons nur die Bedürfnisse des Kantonshaushaltes in Betracht, so benutzte man die internationale Splügenstraße und die interkantonale St. Bernhardinroute vorwiegend für den Handelsverkehr zwischen Nord und Süd und umgekehrt. Die auf derselben vermittelten Transporte waren sehr bedeutend. Belief sich der Warentransport in der Blüte des Transitverkehrs, im Jahre 1856, doch auf ungefähr 270,000 einfache Zentner, um aber im Jahre 1876 infolge der Konkurrenz von Brenner und Mont Cenis auf zirka 34,000 einfache Zentner herabzusinken. Die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 gab nicht nur den internationalen Transporten des Splügen und St. Bernhardin den Todesstoß, vernichtete nicht nur die Arbeitsmöglichkeit der Bevölkerung der Hinterrheintäler, sondern schwächte auch für lange Zeit die Stellung der Anhänger einer Splügen- bezw. Ostalpenbahn.



LENZERHEIDE

Weiter oben ist ausgeführt worden, daß in den Jahren 1858/59 die normalspurigen Eisenbahnstrekken Rorschach-Chur und Rapperswil-Sargans dem Betriebe übergeben wurden. Erstere berührt den Kanton Graubünden aber nur auf der bloß zirka 20 Kilometer langen Strecke ab St. Galler Grenze bei Ragaz bis Chur. Diese in Chur endende Normalspur, dermalen zu den S. B. B. gehörend, ist bis heute nicht fortgesetzt worden. Langjährige Versuche, solche bis Thusis zu verlängern, blieben erfolglos.

Erst das neunte Jahrzehnt brachte einen Wechsel im Eisenbahnwesen des Kantons Graubünden.

Dem tatkräftigen Begründer und Förderer des Kurortes Davos, Herrn W. J. Holsboer, war es gelungen, unter Mithilfe der Gemeinden des Prätigaus und von Davos und mit Unterstützung von Basler Kapital den Bau einer Schmalspurbahn von Landquart nach Davos zu sichern. Solche sollte später zum Grundstock der dermaligen Rhätischen Bahn werden. Im Mai 1888 wurde deren Bau begonnen und am 21. Juli 1890 erfolgte die Betriebseröffnung. Nach mannigfachen Verhandlungen und Kämpfen einigte man sich in der Folge auf die schmalspurige Fortsetzung der Linie Davos-Landquart bis nach Chur und Thusis, begann mit dem Bau 1894 und eröffnete deren Betrieb am 1. Juli

FLIMS MIT DEN WALDHÄUSERN

1896. Damit war in Graubünden ein 92 Kilometer langes Stammnetz geschaffen, das den Namen *«Rhätische Bahn»* erhielt und zum Ausgangspunkt des heutigen zusammenhängenden Bahnnetzes der *«Rhätischen Bahn»* werden sollte. Befürchtungen, das von Herrn Holsboer befürwortete Eisenbahnprojekt Davos-Scaletta-Engadin könnte zur Ausführung gelangen und, falls ausgeführt, dem zentralen und westlichen Kantonsteil großen Schaden bringen, riefen die Freunde eines zentralen Eisenbahnprojektes, des Albuladurchstichs, auf den Plan. Die Konzessionen für diese Linien sowohl, als für eine Verbindung von Davos nach Filisur wurden erworben. Der Leiter des Departements des Innern, Herr Regierungsrat F. Peterelli, schuf ein Eisenbahngesetz, das vom Großen Rate durchberaten und schon am 20. Juni 1897 vom Volk mit großer Mehrheit angenommen wurde. Auf Grund dieses Gesetzes erwarb der Kanton 5000 Aktien der Rhätischen Bahn, die sich bisher in den Händen der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel befunden hatten. Solches normierte im weiteren die Beiträge des Kantons und der Gemeinden beim Bau künftiger Eisenbahnlinien und bestimmte, daß in erster Linie die Bahnen von Thusis nach dem Engadin und von Reichenau nach Ilanz gebaut werden sollten.

Dieses Gesetz hat sich im Laufe der Jahre als Wohltat für den Kanton erwiesen und ist erst im Jahre 1926 einigermaßen abgeändert und den neuen Zeitverhältnissen angepaßt worden.

Nachdem schon im Juni 1898 die schweizerische Bundesversammlung für den Ausbau des bündnerischen Eisenbahnnetzes eine Subvention von Fr. 8,000,000 bewilligt hatte und bis im August 1899 der Finanzausweis geleistet worden war, erfolgte anfangs 1899 die Vergebung des Albulatunnels und Ende Juli 1900 diejenige der offenen Linien.

Unter der tatkräftigen Leitung von Herrn Oberingenieur F. Hennings wurde der Bau der beiden Prioritätslinien derart gefördert, daß die Linie Reichenau-Ilanz am 1. Juni 1903, diejenige von Thusis bis Celerina am 1. Juli 1903 dem Betrieb übergeben werden konnte.

Der erste Schritt war getan. Innert wenigen Jahren erfolgte dann der weitere Ausbau des Netzes. Am 10. Juli 1904 konnte die Strecke Celerina-St. Moritz, am 1. Juli 1908 Samaden-Pontresina, am 1. Juli 1909 Davos-Filisur, am 1. August 1912 Ilanz-Disentis und am 1. Juli 1913 Bevers-Schuls eröffnet werden. An den Bau dieser beiden letzten Linien hat die Eidgenossenschaft eine weitere Subvention von Fr. 5,000,000 bewilligt.

Mit dem Ausbau all dieser Linien gelangte die Rhätische Bahn auf eine gesamte Länge von 277 Kilometern. Damit dürfte es wohl für längere Zeit sein Bewenden haben.

Der Lösung harren allerdings noch eine ganze Anzahl weiterer Projekte, als St. Moritz - Chiavenna, Ofenbergbahn, Schuls - Pfunds - Landeck, St. Bernhardinbahn, Ostalpenbahn.

Mit Ausnahme des Projektes der St. Bernhardinbahn (als deren erstes Teilstück die bereits bestehende elektrische Bahn Bellinzona-Mesocco zu betrachten ist), an welchem zurzeit eifrig gearbeitet wird und für welches bereits Planaufnahmen bestehen, dürften aber alle diese Projekte, wenn überhaupt, erst in weiterer Zukunft verwirklicht werden.

Für den Verkehr des Kantons fallen aber außer der schon erwähnten Bahn *Bellinzona-Mesocco* noch weitere, dermalen schon bestehende Eisenbahnen in Betracht und zwar *Chur-Arosa*, 25,7 km, eröffnet am 11. Dezember 1914, deren Erstellung für den Kurort Arosa geradezu eine Lebensfrage gebildet hat. Sodann die *Berninabahn*, 60,7 km, eröffnet in ihrer ersten Strecke 1908. Solche wurde ohne wesentliche Unterstützung ab Seite der Bündner Interessenten durch Basler Kapital erbaut und bildet ein nicht zu unterschätzendes Bindeglied für den Verkehr Italien-Engadin und nordwärts der Alpen und umgekehrt. *Die Furka-Oberalpbahn*, 97,1 km, steht seit 1915 im Betrieb, und zwar im Winter auf der Strecke Brig-Oberwald, seit Herbst 1926 auch auf der Strecke Disentis-Sedrun, seit dem 3. Juli 1926, jedoch bloß Sommerszeit, auf der Strecke Oberwald - Gletsch - Furka - Andermatt - Sedrun. Sie bildet eine wertvolle Ergänzung der Zufahrtslinien zum Bündnerland, indem sie den Reisendenverkehr aus der Westschweiz, dem Wallis, vom Berner Oberland durch die Lötschberglinie und über den Grimselpaß und vom Vierwaldstättersee über die Gotthard- und Schöllenenbahn vermittelt.

Der Vollständigkeit halber mögen auch noch die übrigen, allerdings vorwiegend lokalen Charakter aufweisenden kleinen Bahnen des Bündnerlandes erwähnt sein. Es sind dies die Davos-Schatzalpbahn, die Chantarellabahn in St. Moritz und die Muottas-Muraiglbahn bei Pontresina, welch letztere nach Muottas-Muraigl führt. Wohl dem schönsten Aussichtspunkt des gesamten Oberengadins, mit prachtvollem Blick auf dessen Seenplatte und die Berninagruppe mit ihren eisgepanzerten, über 4000 Meter in die tiefe Himmelsbläue hineinragenden Bergesriesen.

Hervorgehoben werden darf der Vorteil, daß die bündnerischen Bahnen, d. h. sowohl die Rhätische als die Bernina- und Misoxerbahn elektrisch betrieben werden, was den Genuß der Fahrt durch Vermeidung der Rauchplage ganz bedeutend erhöht. Es wäre nicht recht, wenn bei diesem Anlasse nicht erwähnt würde, daß diese Dienstverbesserung nicht zuletzt Herrn G. Bener, dem verdienten Direktor der Rhätischen Bahn, zu verdanken ist, indem dieser in der kritischen Nachkriegszeit in tatkräftigster Weise für die Elektrifikation des ganzen rhätischen Bahnnetzes eingestanden ist.

Wirkten die Bahnen einerseits segenspendend, so haftete ihnen anderseits der Nachteil an, daß

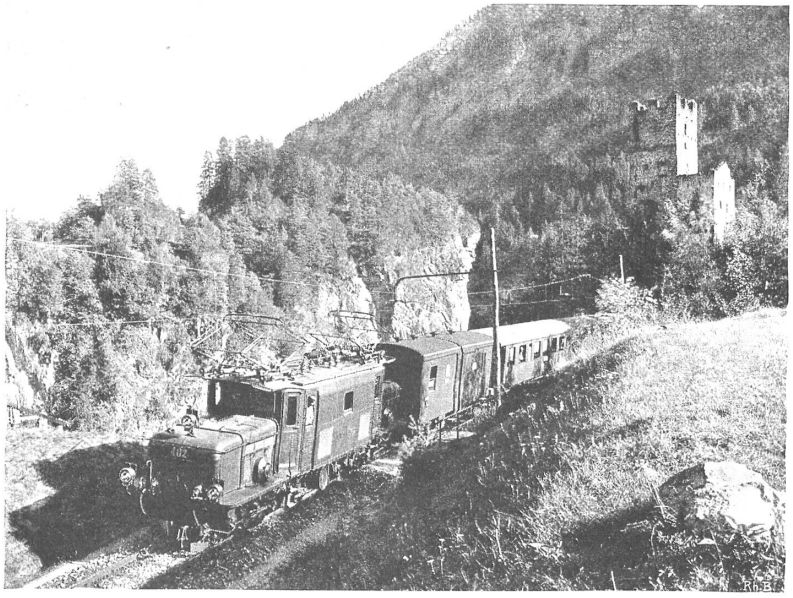
sie auf den Verkehr der Paßübergänge und auf den Talstraßen mit Fuhrwerkverkehr einen vermindernden Einfluß ausübten. Der letztere war der schnellebigen Reisewelt zu zeitraubend geworden. Das während der herben Kriegsjahre in den Dienst des Vaterlandes gestellte moderne Transportmittel, das Automobil, sollte Abhilfe bringen. Die Kriegsinstrumente hatten künftig Friedenszwekken zu dienen. Nach dieser Richtung ist die eidgen. Postverwaltung vorbildlich vorgegangen. Armeelastwagen wurden mit modernen Karosserien für Reisendentransporte versehen und vorerst im Flachland und in den Voralpen Postautomobilkurse ausgeführt. Diesen folgten die ganz modern eingerichteten, den schönsten Eisenbahnwagen ebenbürtigen Karosserien der Cars Alpins, die vornehmlich Beförderungszwecken über die bekannten Alpenkunststraßen und auf Talstrecken mit großem Fremdenverkehr zu dienen haben. Diese Transporteinrichtung fand allgemeinen Beifall. Sie wurde in der Weise ergänzt, daß mit großen Kosten verbundene Versuche für den Winter-Automobilpostbetrieb gemacht wurden. Anderwärts gesammelte Erfahrungen dienten für neue Wagenkonstruktionen, die auch bei schlimmen Winterstraßenverhältnissen den Automobilpostbetrieb sichern sollten. Diese Versuche scheinen gelungen zu sein, und es dürfte wohl nicht mehr lange dauern, bis auch auf den bessern Talstraßen im Gebirge der Winterautomobilpostbetrieb zur Tatsache geworden sein dürfte.

In elektrisch geführten und geheizten Eisenbahnwagen, in keiner Weise vom Rauche belästigt, gelangen wir in die höchst gelegenen Alpentäler von Graubünden. Elegant ausgestattete Postautomobile, geführt von zuverlässigen Chauffeuren, befahren die Alpenpässe und bringen neues Leben, wo bisher Einsamkeit und Stillstand vorherrschend war. Aber nicht nur diesen ist die Straße geöffnet. Dank dem Wechsel in den Ansichten des Bündner Volkes ist nunmehr auch das Privatautomobil auf der weitaus größten Zahl von Straßen in Alt fry Rätien zugelassen, verkehrt in immer wachsender Zahl und schafft neuen Verkehr.

In Chur besteht ein Landungsplatz für Militärflugzeuge. In Samaden soll eine Luftschiffhalle gebaut werden. Ueber kurz oder lang wird man sich sicherlich auch mit Flugprojekten befassen müssen, bei denen das Engadin und andere bündnerische Gegenden als Zwischenlandungsplätze für Flüge über die Alpen von Nord nach Süd, von Ost nach West und umgekehrt in Frage kommen dürften.

In der kurzen Spanne Zeit von ungefähr hundert Jahren sind die Saumwege durch Kunststraßen ersetzt und diese wieder durch Eisenbahnen ergänzt worden. Der Saumtiersattel ist ins Museum gewandert. Die ihm nachfolgende Postkutsche wurde durch den Eisenbahnwagen teilweise verdrängt, und in größter Eile rollt auf der Straße das moderne Verkehrsmittel, das Automobil. An die Stelle des Dampfes und der schwarzen Kohle des Auslandes ist die Wasserkraft, die weiße Kohle des eigenen Vaterlandes und der von ihr erzeugte elektrische Strom getreten. In der Höhe ziehen die Flugschiffe und Flugmaschinen.

Trugen die letzten hundert Jahre vielfach das Brandmal von Krieg, Schrecken und Elend, so verzeichnen sie anderseits doch auch die größten Errungenschaften des menschlichen Geistes. Es war sicherlich eine große Zeit.



Jeden Abend sollst du deinen Tag
Prüfen, ob er Gott gefallen mag,
Ob er freudig war in Tat und Treue,
Ob er mutlos lag in Angst und Reue;
Sollst die Namen deiner Lieben nennen,
Haß und Unrecht still vor dir bekennen,
Sollst dich alles Schlechten innig schämen,
Keinen Schatten mit ins Bette nehmen,
Alle Sorgen von der Seele tun,
Daß sie frei und kindlich möge ruhn.
Dann getrost in dem geklärten Innern
Sollst du deines Liebsten dich erinnern
Deiner Mutter, deiner Kinderzeit;
Sieh, dann bist du rein und bist bereit,
Aus dem kühlen Schlafborn tief zu trinken,
Wo die goldnen Träume tröstend winken,
Und den neuen Tag mit klaren Sinnen
Als ein Held und Sieger zu beginnen.

Hermann Hesse