

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Band: - (1943)
Heft: 12

Artikel: Aus der Entwicklung der bündnerischen Eisenbahnen 1858-1929
Autor: Calonder, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397213>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

Aus der Entwicklung der bündnerischen Eisenbahnen 1858—1929

Von Dr. Georg Calonder, Chur

Dr. Georg Calonder veröffentlichte voriges Jahr als Genfer Dissertation eine sehr interessante Arbeit über die bündnerische Eisenbahnkrise (La crise ferroviaire aux Grisons). Einleitend enthält sie eine treffliche Zusammenfassung der Geschichte des bündnerischen Eisenbahnwesens von 1858 bis 1929, die wir unsern Lesern in deutscher Sprache darbieten.

Die vorliegende Arbeit macht es sich zur Aufgabe, eine Entwicklungsphase aus dem Leben der bündnerischen Eisenbahnunternehmungen zu untersuchen. Diese Phase isoliert betrachten hieße aber ein Stück aus einem Zusammenhang herausreißen. Also läßt es sich nicht umgehen, auch die der zu untersuchenden Phase vorangehenden Zeitabschnitte der Entwicklung kurz zu betrachten. Dieser geschichtliche Abschnitt kann sich aber nie die Aufgabe stellen, in alle Einzelheiten zu gehen. Nur die wichtigsten Daten sollen hier festgehalten werden. Eine ausführliche bündnerische Eisenbahngeschichte, eine übrigens ebenso interessante als schöne Arbeit, harrt noch ihrer Ausführung.

I. Die Zeit vor 1889

Am 27. Mai 1858 rollte der erste Eisenbahnzug auf den Schienen der Vereinigten Schweizerbahnen von Sargans her über Maienfeld auf Bündnerboden nach Chur. Damit war Graubünden verhältnismäßig früh zu einer Eisenbahnverbindung mit der übrigen Schweiz gekommen, war doch die erste schweizerische Linie Baden-Zürich erst 11 Jahre vorher und die erste Linie auf Schweizerboden überhaupt (St. Ludwig-Basel) 14 Jahre früher eröffnet worden.

Man könnte nun glauben, daß die Eröffnung dieser Linie auch bald die Gründung bündnerischer Eisenbahnunternehmungen zur Folge gehabt hätte. Es vergingen aber über 30 Jahre, bis die erste bündnerische Eisenbahnlinie dem Betrieb übergeben werden konnte. Planta¹ nennt diese Zwischenzeit: „dreißig lange Jahre vergeblichen Kampfes um den Ausbau des Eisenbahnnetzes im

¹ Ansprache des Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Nationalrat Dr. A. von Planta, bei Anlaß der Feier des 25jährigen Bestandes der Rhätischen Bahn, gehalten in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 8. Februar 1913.

Kanton“. — Nachdem die Bestrebungen um eine internationale Verbindung einerseits und den Ausbau eines innerkantonalen Netzes andererseits sich lange fruchtlos bekämpft hatten, kam endlich eine aufbauende Tat dem bündnerischen Eisenbahnwesen zugute: am 7. Februar 1888 wurde in Basel die Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos gegründet. Dieses Ereignis sollte die Eröffnung einer schwungvollen

2. Bauperiode, 1889–1914

werden. Diese erste Unternehmung verdankte ihre Entstehung vorab drei Helfern: einmal dem Volke von Prätigau und Davos, dann einer Gruppe von Basler Finanzleuten; den hervorragendsten Anteil an diesem Grundstein des größten bündnerischen Eisenbahnunternehmens und des rätischen Schienenweges überhaupt hatte aber der in Davos wohnhafte Hotelier und ursprüngliche Holländer Willem Jan Holsboer², von dem der Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn sagte³: „Der Initiative von W. J. Holsboer verdankt die Rhätische Bahn ihre Entstehung und seinem weiten Blick und seiner Energie die Einlenkung in eine Bahn, welche den Ausbau des bündnerischen Bahnnetzes auf nationaler, solider Basis ermöglicht hat.“

Nachdem das erste Teilstück der Linie Landquart-Klosters am 9. Oktober 1889 und das Endstück Klosters-Davos am 21. Juli 1890 eröffnet worden waren, entbrannte der Kampf aufs neue, diesmal zwischen den Befürwortern der Linie Davos-Scaletta-Samaden- ev. Castasegna und denjenigen, die eine Bahn Landquart-Chur-Thusis-Albula-Engadin propagierten. Schließlich blieben der Albula und die sog. „Centralbahn“ Sieger.

Im Jahre 1896 wurde zuerst die Strecke Chur-Thusis und bald darauf auch die Linie Landquart-Chur dem Betrieb übergeben. Damit waren bereits die ersten Fäden des bündnerischen Eisenbahnnetzes gezogen und gewisse Anzeichen für dessen Verlauf gegeben. Hatten sich bei der Linie Landquart-Davos nur die private Hand und die Gemeinden des Prätigaus und der Landschaft Davos an der Bahn beteiligt, so schoß dieser neuen Bahn nun auch der

² W. J. Holsboer, Nekrolog von Dekan J. Hauri, Bündn. Monatsblatt 1898, S. 197 ff.

³ Bericht von der Generalversammlung vom 30. Juni 1898: Geschäftsbericht 1898.

Kanton erhebliche Mittel zu. – Entsprechend dem nunmehr erweiterten Zweck der Gesellschaft legte diese den Namen Schmalspurbahn Landquart-Davos ab und ersetzte ihn durch Rhätische Bahn.

War Holsboer früher ein leidenschaftlicher Verfechter der Scalettabahn gewesen, so wandte er jetzt seine ganze Energie dem Ausbau eines innerbündnerischen Bahnnetzes zu. Seiner Initiative ist denn auch das Zustandekommen eines bündnerischen Eisenbahngesetzes⁴ zu verdanken. Dieses Gesetz bestimmte, wie aus dem Titel ersichtlich, in erster Linie die Bedingungen, unter welchen der Kanton geneigt war, sich an Eisenbahnunternehmungen kapitalmäßig zu beteiligen. Er übertrug den Bau des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes vornehmlich einer Unternehmung: der Rhätischen Bahn. Kapitalzeichnungen an anderen Unternehmungen waren nur mit einer besonderen Genehmigung des Großen Rates zulässig. Die Höhe seiner Beteiligung machte der Staat abhängig von den kilometrischen Anlagekosten. Daneben war erforderlich die Erbringung eines Finanzausweises über die Tatsache, daß ein bestimmter Betrag in Aktien seitens der Privaten und Gemeinden pro Kilometer gezeichnet und höchstens die Hälfte des Anlagekapitals auf dem Anleihswege aufzubringen sei. Als besondere Vergünstigung gewährte der Kanton denjenigen Unternehmungen, an denen er sich selbst beteiligte, entsprechend dem Eisenbahngesetz, kommunale und kantonale Steuerfreiheit, sowohl für das Vermögen als den Erwerb. Mit diesen Beteiligungen, deren Stimmrecht unbeschränkt war und auf Grund derer sich der Kanton auch eine entsprechende Vertretung im Verwaltungsrat ausbedingte, wurde der Kanton der maßgebende Eisenbahnbeteiligte Graubündens. – Die Gemeinden an der Linie Landquart-Davos hatten nun aber ohne Kantonshilfe ihre Bahn erstellt. Um sie mit den andern bahnanstößenden Gemeinden Graubündens unter gleiche Bedingungen zu stellen, mußte mit diesen Korporationen ein Sonderabkommen getroffen werden, das auch in diesem Eisenbahngesetz enthalten war⁵.

⁴ Gesetz betreffend die Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes vom 1. Juli 1897, in Kraft getreten am 1. Januar 1898 (zitiert: Bündner Eisenbahngesetz 1897), und Ausführungsbestimmungen zum kantonalen Eisenbahngesetz vom 1. Juli 1897, in Kraft getreten am 1. Juli 1902.

⁵ § 5 des bündnerischen Eisenbahngesetzes.

Die folgenden Bahnbaujahre brachten die technisch großartigste und wie sich später herausstellte, auch eine der wirtschaftlich wichtigsten Linien der Rhätischen Bahn, Thuisis-Engadin, ein auch heute vielfach noch bewundertes Werk der Eisenbahnbaukunst. Am 10. Juli 1904 konnte der erste durchgehende Zug Chur-St. Moritz geführt werden, nachdem man im Vorjahr bis nach Celerina gelangt war. Auch die Linie Reichenau-Ilanz, welche zusammen mit der Strecke Thuisis-Engadin die sog. Prioritätslinien bildeten⁶, stammt aus dieser Bauperiode. Vielfach stieß man beim Bau der Albulabahn auf ganz erhebliche Schwierigkeiten unvorhergesehener Natur⁷, ja beim Durchstich des Albulatunnels stellten sich derartige Hindernisse in den Weg, daß die Firma, welche dieses Werk übernommen hatte, vom Vertrage zurücktreten mußte, und die Rhätische Bahn selbst die Arbeit zu vollenden gezwungen war.

Es ist klar, daß solche Bauwerke auch erhebliche finanzielle Mittel verschlingen: Zu den bisherigen Geldgebern der Bahn trat ein neuer, der Bund. Der Geschäftsbericht bemerkt dazu: „Auf den 30. Juni 1898 fällt der großmütige, einstimmige Bundesbeschluß betreffend Beteiligung des Bundes am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes (Reichenau-Ilanz und Thuisis-Albula-St. Moritz) mit der Summe von acht Millionen Franken in Form von Subventionsaktien II. Ranges.

Erst nach Sicherung dieser Bundeshilfe war die Basis gegeben, um in Anwendung des Bündnerischen Eisenbahngesetzes die Finanzierung der Prioritätslinien Thuisis-St. Moritz und Reichenau-Ilanz mit Festigkeit an die Hand zu nehmen.“

Nachdem man 1907 den Bau des neuen Verwaltungsgebäudes in Chur begonnen, 1908 den Baubeschluß für die Linien Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls gefaßt hatte, daneben auch die Frage der Splügenbahn die Leitung des Unternehmens beschäftigte, hielt man auch eine Erweiterung der Administration für notwendig: dem bisherigen Einzeldirektor wurden zwei weitere Direktoren beigegeben und nunmehr einem jeden ein Departement übertragen; der Verwaltungsratsausschuß erhielt vermehrte Kompetenzen und seine Mitgliederzahl wurde von fünf auf sieben erhöht; auch das Sekretariat der Unternehmung wurde erweitert.

⁶ § 4 des bündnerischen Eisenbahngesetzes.

⁷ v. Brunner P.: Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre, Grenoble 1935.

Die Engadiner Linien beschloß man für den elektrischen Betrieb auszubauen als Versuchsstrecken, deren Erfahrungen dann in einem spätern Zeitpunkte der Elektrifizierung des ganzen Netzes zugute kommen sollten. — Vor dem Weltkrieg noch konnten die Strecken Samaden-Pontresina 1908, Davos-Filisur 1909, Ilanz-Disentis 1912 und schließlich Bevers-Schuls am 1. Juli 1913 dem Betrieb übergeben werden. Wohl war noch der Bau der Bergeller Bahn vorgesehen, aber die Erstellung der Unterengadiner Linie sollte bis heute und vielleicht auch für immer die Bauperiode der Rhätischen Bahn zum Abschluß bringen.

Inzwischen waren aber im Kanton auch noch andere Eisenbahnunternehmungen gegründet und andere außerhalb des Netzes der Rhätischen Bahn liegende Linien eröffnet worden und zum Teil im Bau begriffen:

Am 26. Juli 1903 kam es in Lostallo zur Gründung der Gesellschaft *Ferrovía Elettrica Bellinzona-Mesocco* (B.M.). Handelte es sich bei der Rhätischen Bahn um ein großangelegtes, das bündnerische Gebiet des Rheins und des Inns erschließendes Schmalspurnetz, so konnte hier nur eine den lokalen Interessen der Talschaften Misox und Calanca entsprechende Verkehrsanstalt entstehen. Die Finanzierung geschah in der Weise, daß der Kanton Graubünden und die von der zukünftigen Bahn zu bedienenden Gemeinden je einen etwas höheren Betrag als einen Drittel des Aktienkapitals zeichneten, so daß durch den Kanton Tessin und Private noch zirka ein Viertel des Eigenkapitals aufzubringen war. Das Obligationenkapital in der Höhe von nicht ganz zwei Dritteln des Aktienkapitals wurde seitens der Banca Cantonale Ticinese zur Verfügung gestellt. Der Bau der Bahn wurde in zwei Sektionen durchgeführt, deren erste, Bellinzona-Lostallo, am 6. Mai 1907 und deren zweite, Lostallo-Mesocco, und damit der durchgehende Betrieb auf der ganzen Linie am 31. Juli des gleichen Jahres eröffnet werden konnte.

Aber schon vor dem Krieg mußte kurz nach der Eröffnung die Unternehmung schwere Zeiten durchmachen. Verschiedene Jahre wurde ein Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung erzielt und das Unternehmen in eine finanziell etwas prekäre Lage gebracht. So genügte das Hochwasser vom 30. August 1908, erst recht seine Wiederholung vom 22./23. August 1911, um das Gleichgewicht der Unternehmung ganz zu zerstören. Schon die Generalversammlung vom 29. Juni 1912 mußte einer durchgreifenden Sa-

nierung zustimmen⁸. Nach dieser Reorganisation, die das Unternehmen mit großen Reserven und neuen Mitteln ausstattete, wurden, da die Betriebsverhältnisse von außen her auch günstige Beeinflussung erfuhren, befriedigende Betriebsergebnisse erzielt.

Ebenfalls noch ganz in die Vorkriegszeit fällt der Bau der Bernina-Bahn (B. B.). Die konstituierende Generalversammlung dieser Gesellschaft fand am 15. September 1905 in Basel statt. War die Misoxer Bahn durch bündnerisch-tessinische Gelder finanziert worden, so konnte man hier eher von einer baslerisch-bündnerischen Herkunft der finanziellen Mittel sprechen. So waren es wieder wie bei der ersten Schmalspurbahn auf Bündner Boden, der Linie Landquart-Davos, Basel und seine Eisenbahnbank, die Bünden zu einer neuen Bahnlinie verhalfen.

Der Bau dieser Strecke stieß infolge der großen Höhenlage über Meer (Nordseite zwischen 1800 und 2333 m ü. M.) auf besondere Schwierigkeiten. Während der Wintermonate mußte der Bau auf dem Großteil der Strecke eingestellt werden, so daß sich nur etappenweise Jahr für Jahr während der günstigen Jahreszeit die Arbeiten fortsetzen ließen. Am 1. Juli 1908 wurden die ersten Teilstrecken Pontresina-Morteratsch und Poschiavo-Tirano dem Betrieb übergeben. Noch im gleichen Jahre wurden am 18. August die Strecken Celerina-Pontresina und Morteratsch-Berninahäuser in Betrieb gesetzt. Das nächste Jahr brachte am 1. Juli die Eröffnung der Strecken St. Moritz-Celerina und Berninahäuser-Hospiz, und am 5. Juli 1910, wieder ein Jahr später, durchfuhr der erste Zug die ganze Linie St. Moritz-Tirano.

Ein heikles Problem für diese Unternehmung war die Aufrechterhaltung des Winterbetriebes. Da man weder Erfahrungen für die in einem solchen Hochgebirgsklima zu erwartenden Ausgaben noch Unterlagen für die mutmaßlichen Einnahmen besaß, stellte man vorerst beim Einschneien im November den Betrieb auf der Strecke Hospiz-Poschiavo ein, versuchte aber auch während des Winters, die Bahn von der Nordseite her bis zum Berninahospiz zu führen. Die mit dieser Versuchsstrecke gemachten Erfahrungen sollten dann über die Aufnahme des durchgehenden Winterbetriebes entscheiden. Die bis und mit 1913 erzielten Ergebnisse ließen den Winterbetrieb als vorteilhaft erscheinen. Man stellte dabei hauptsächlich auf die Tatsache ab, daß ein durchgehender

⁸ Resoconto 1912, B. M. p. 5—9.

Winterbetrieb eine bedeutend höhere Einnahmensumme erzielen müsse als nur das bis zum Hospiz geführte Teilstück, das bis nach Poschiavo durch Postschlitten ergänzt werden mußte. Um aber die für den Winterbetrieb notwendig erscheinende Betriebssicherheit zu erreichen, mußten verschiedene Ergänzungsschutz- und -sicherungsbauten vorgängig der Betriebsaufnahme ausgeführt werden, deren Vollendung aber nicht mehr in der Vorkriegszeit gelang.

Eine weitere Unternehmung, deren Gründung noch in die allgemeine Bauperiode des bündnerischen Bahnwesens fiel, war die Aktiengesellschaft Chur-Arosa-Bahn (Ch. A.), deren konstituierende Generalversammlung am 4. Juli 1912 in Chur stattfand. Als Aktionär trat hier wieder in erster Linie der Kanton Graubünden auf, während die Stadt Chur und die Gemeinde Arosa als Hauptinteressierte an dieser Bahn einen weitem bedeutenden Teil des Aktienkapitals zeichneten. Schließlich finden wir auch hier die übrigen, weniger tragfähigen an der Bahn gelegenen Schanfigger Gemeinden als Zeichner, und auch die Rhätische Bahn glaubte sich für einen nicht unbedeutenden Betrag an der neuen Schwesterunternehmung beteiligen zu sollen.

Der Bau wurde sofort an die Hand genommen, die Betriebseröffnung konnte aber nicht mehr in dem dieser Betrachtung zugrunde gelegten Zeitabschnitt erfolgen.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß 1910 eine Furkabahngesellschaft gegründet wurde, deren Zweck der Betrieb einer zu erstellenden Bahnlinie Brig-Furka-Disentis war. Ihre Bauarbeiten gelangten aber bis und mit 1913 zu keinem auch nur teilweisen Abschluß.

Zusammenfassend läßt sich über diesen Abschnitt folgendes festhalten: Den 30 Jahren „vergeblichen Kampfes um den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Kanton“ war ein Vierteljahrhundert des beispiellosen Aufstieges, getragen von echtem Unternehmergeist, gefolgt. An die zu Beginn der Epoche bestehenden wenigen Kilometer Schienenweg von Maienfeld nach Chur hatte sich ein gewaltiges Schmalspurnetz angeschlossen und in die Täler des Kantons hineingezogen. Von Schuls bis Disentis, von Campolongo bis Landquart, ja selbst auf den hohen Berninapaf über über die Kantons- und Schweizergrenzen hinaus reichten die Schienenstränge der bündnerischen Unternehmungen. Das größte Schmalspurnetz Mitteleuropas war im Entstehen begriffen und

schon zum guten Teil vollendet. Aus der kleinen Gesellschaft Schmalspurbahn Landquart-Davos war die größte Unternehmung des Kantons geworden, und neben ihr waren noch vier andere Unternehmen neu entstanden. Ende 1913 läßt sich die Lage folgendermaßen festhalten: Die Rhätische Bahn hatte die wichtigsten Talschaften des Kantons dem Bahnverkehr erschlossen und damit eine ihrer Hauptaufgaben erfüllt, die Berninabahn stand vor der Einführung des Ganzjahresbetriebes auf der durchgehenden Strecke St. Moritz-Tirano, die Misoxer Bahn wies infolge der glücklich durchgeführten Reorganisation neue Lebenskraft und günstigere Ergebnisse auf, bei der Chur-Arosa-Bahn waren die Bauarbeiten so weit vorgeschritten, daß man damit rechnen konnte, innert kurzem den Betrieb aufzunehmen. An der Verbindung zwischen Bünden und Wallis über Oberalp und Furka arbeitete man auch schon. Schließlich war Bündens Wirtschaftsleben infolge des wie noch nie blühenden Fremdenverkehrs im schönsten Aufschwung begriffen, so daß man die in diesen Tagen der wirtschaftlichen Hochkonjunktur gefallenen Worte Plantas versteht, der das einstige Zustandekommen des bündnerischen Eisenbahngesetzes, welches zweifellos in weitgehendem Maße diesen Aufschwung begünstigt hatte, „ohne Überhebung diese Tat der Behörden und des Volkes Graubündens als eine der glänzendsten Erscheinungen auf dem Gebiet unserer neuzeitigen Demokratie ..., als ein Ruhmesblatt in der Geschichte Graubündens“ feierte⁹.

3. Die Kriegs-¹⁰ und Nachkriegsjahre (1914–29)

Das bündnerische Eisenbahnwesen war also in voller Aufwärtsbewegung, als 1914 die Kriegsflagge in diese erfreuliche Entwicklung hineinzündete und viele Hoffnungen von einem Tag zum andern vernichtete. Der Kriegsausbruch verhinderte natürlicherweise jeglichen Zustrom von Gästen und bewirkte die sofortige Abreise der anwesenden. Das Bahnpersonal selbst mußte zu einem guten Teil seine Arbeit verlassen und in den Dienst des Vaterlandes treten. So rückten bei der Rhätischen Bahn von 1522 Angestellten und Arbeitern 494 Mann oder fast ein Drittel ein, während gerade in den ersten Tagen der Abwesenheit dieser Arbeits-

⁹ Planta, Ansprache, op. cit.

¹⁰ Vgl. auch Bolliger Kurt, Der Kriegsbetrieb der Privatbahnen in der Schweiz, Jur. Diss., Zürich 1937.

kräfte von der Bahn erhöhte Leistungen durch die Mobilisation gefordert wurden. Anfänglich glaubte man auch bei den Eisenbahnen, daß dieser Krieg nicht von allzu langer Dauer sein werde. Man neigte also trotz der ganz katastrophal sinkenden Betriebsüberschüsse¹¹ noch zu einer eher optimistischen Beurteilung der Lage. Auch waren verschiedene Bauten im Gang, deren plötzliche Aufgabe keinen Nutzen gebracht hätte: Hier ist als wichtigstes Ereignis die Vollendung der Chur-Arosa-Bahn zu erwähnen, die noch im ersten Kriegsjahr am 12. Dezember 1914 den Betrieb aufnahm. Dagegen erlitten die Ergänzungsbauten der Berninabahn für den Winterbetrieb eine Verzögerung, da infolge Ausfuhrverbots Italiens die Nahrungsmittel für die Arbeiterschaft fehlten. Auch die Furkabahn, von deren vorgesehenen 98 km Schienen 95 km bereits gelegt waren, mußte ihre Arbeiten auf Verlangen der eidgenössischen Militärbehörde ohne jede vorangehende Benachrichtigung augenblicklich einstellen und alle Nahrungsmittelvorräte, Explosivstoffe, Benzin- und Petrollager dem Heere zur Verfügung stellen¹².

Mit dem Sinken des Ausnutzungsgrades der Bahnen trat auch die Notwendigkeit von Sparmaßnahmen auf. Gehaltsaufbesserungen wurden sistiert und Fahrvergünstigungen eingeschränkt. Weiter griff man zur Herabsetzung der Fahrleistungen, Verschiebung geplanter Um- und Neubauten, Sistierung von Gehaltszahlungen an das mobilisierte Personal usw. Der Betriebsaufwand ließ sich aber nicht lange drosseln. Er schlug im Gegenteil bald steigende Richtung ein. Die Sachausgaben vermehrten sich zuerst infolge des allgemein erhöhten Preisstandes, und bald mußten auch dem Personal Teuerungszuschläge bewilligt werden, die bis in die Nachkriegsjahre hinein immer stiegen und ganz erhebliche Aufwendungen notwendig machten. So sehr man sich dagegen sträubte, so mußte man, um auch nur einigermaßen ein Gleichgewicht zwischen Betriebsaufwand und Betriebserlös innezuhalten, zu Taxzuschlägen auf Transporten aller Art greifen.

Die größten Schwierigkeiten erwuchsen aus den plötzlich veränderten Betriebsverhältnissen der Rhätischen Bahn. Dies haupt-

¹¹ Bei der Rhätischen Bahn sinkt der Betriebsüberschuß von 3 366 591 Fr. im Jahre 1913 auf 187 741 Fr. für 1915, was noch 5,6% der ersten Summe sind.

¹² Revue Suisse des Hôtels 1924i Extrait: Que fera-t-on du chemin de fer de la Furka? S. 3.

sächlich aus einem zweifachen Grunde: Einmal war sie die einzige Unternehmung, die bei Ausbruch des Krieges außer den Engadiner Linien sämtliche Strecken ihres Netzes mit Dampftraktion betrieb. Rasch stiegen nun die Kohlenpreise ins Ungeheuerliche. Die Finanzierung des Kohlenbezuges wurde ein Problem, und es mußte hierfür ein Kredit der Kantonalbank in Anspruch genommen werden, während die übrigen Unternehmungen mit elektrischem Betrieb solche Schwierigkeiten nicht kannten.

Andererseits brachte das Personal der sehr ausgesetzten Lage des Unternehmens ein nur beschränktes Verständnis entgegen. Zweimal, 1916 und 1917, mußte der Bundesrat mit einer Vermittlungskonferenz eingreifen, um die vorhandenen Gegensätze zu überbrücken, worauf dann 1919 eine ständige Einigungskommission zwischen Personal und Betriebsleitung geschaffen wurde. Zweifellos hatte hier die große Zahl der bei der Rhätischen Bahn beschäftigten Eisenbahner, ein Ausfluß der Größe der Unternehmung überhaupt, zu dieser Haltung des Personals ermutigt. Schließlich beteiligte sich 1918 auch zirka ein Drittel der Eisenbahner dieser Unternehmung am Generalstreik, und nur dem treuen Aushalten der Oberbeamten ist es zu verdanken¹³, daß damals der notwendigste Betrieb aufrechterhalten werden konnte. Im Gegensatz zu dieser wenig erfreulichen Feststellung konnte die Berninabahn melden, daß ihr Personal am Streik überhaupt nicht teilgenommen habe. Auch der Geschäftsbericht 1917 der Chur-Arosa-Bahn teilt mit, daß infolge des guten Einvernehmens zwischen Betriebsleitung und Personal die Teuerungszulagen nur einen verhältnismäßig geringen Betrag beanspruchten. Aus diesem Grunde konnten hier Taxzuschläge bis 1918 auf dem Personenverkehr überhaupt vermieden werden.

Nach gründlichem Studium dieser Frage schritt die Rhätische Bahn im Jahre 1918 auch zu einer gründlichen Reorganisation ihrer Verwaltung. Die 1909 eingeführte Dreierdirektion wurde wieder durch die Einerdirektion ersetzt und diese Maßnahme im Laufe der folgenden Jahre durch eine Reihe weiterer Einsparungen ergänzt.

Schlimme Zeiten machte auch die Berninabahn durch. Das Eingreifen Italiens in den Krieg verminderte ihren Verkehr neuer-

¹³ In diesen Tagen kam es vor, daß der Oberingenieur der Rhätischen Bahn selbst in den Führerstand einer Lokomotive treten mußte, um einen Zug aus dem Engadin nach Chur zu führen.

dings. Um so dringender wurde jetzt die Einführung des durchgehenden Winterbetriebes, sei es um dem ennetbirgischen Puschlav eine ständige Verbindung mit dem übrigen Kanton und der Schweiz zu geben, sei es aus militärischen Gründen. Eine entsprechende Subvention nur ermöglichte die Erfüllung dieses Postulates. Im übrigen litt diese Bahn auch ganz gewaltig unter den Ausfällen des Fremdenverkehrs, und ab 1. September 1916 mußte sie die Verzinsung des Obligationenkapitals sistieren. Von 1915 bis 1921 war es ihr sogar nicht möglich, die Betriebsausgaben zu erwirtschaften, so daß durch alle diese Jahre hindurch die Betriebsrechnung mit einem Ausgabenüberschuß abschloß. Die Berninabahn war die einzige Unternehmung der Bündner Bahnen, deren Betriebsverhältnisse sich während der Kriegs- und Nachkriegszeit so schlimm gestalteten.

Als einzige Ausnahme fällt in diesem (betriebswirtschaftlich gesehen) allgemeinen Niedergang des bündnerischen Schienenverkehrs die Misoxer Bahn angenehm auf. Nachdem diese Unternehmung sich im Jahre 1912 durch eine Sanierung von allen ungesunden Lasten befreit hatte, brachte der Krieg für sie eine Periode erfreulicher Betriebsgestaltung. Diese Sonderentwicklung war nur möglich geworden durch die speziellen Betriebsverhältnisse der Misoxer Bahn: lokaler Verkehr eines vorwiegend von landwirtschaftlicher Bevölkerung bewohnten, vom Fremdenverkehr wenig abhängigen Tales, und die Möglichkeit des Bezuges elektrischer Kraft aus dem eigenen Werk in Cebbia.

Glaubte man aber, daß mit den Friedensschlüssen die schlimmen Zeiten vorüber seien, so irrte man sich. Der allgemein nur sehr langsamen Erholung der Verkehrsziffern stellten sich sprunghaft gesteigerte Aufwandsbeträge gegenüber. Valutazerfall in den umliegenden Ländern und infolgedessen darniederliegender Fremdenverkehr und ständig sich erhöhendes Preisniveau ließen die Bahnbetriebe vorerst nicht zur Erholung kommen. Erst nach und nach gesundeten die Wirtschaftsverhältnisse. Inzwischen hatte aber diese Krisis die Unternehmungen sämtlicher Reserven beraubt und zum Teil gewaltige Unterbilanzen angesammelt: Es mußte eine allgemeine Sanierung kommen.

1921 ging die Rhätische Bahn als erstes Unternehmen voran, nachdem ihr Passivsaldo im Verlaufe von drei Jahren (während des Krieges waren die Reserven zur Verrechnung der Passivsaldi herangezogen worden) auf 5,145 Mill. Fr. angewachsen war. Dies

war die erste Gesundung dieser Art im Unternehmen seit dessen Bestehen¹⁴. 1924 folgte die Berninabahn, die bereits zum zweitenmal¹⁵ zu diesem Mittel Zuflucht nehmen mußte, um die in schlechten Zeiten aufgelaufenen Lasten abzusetzen. Schließlich rekonstruierte 1926 die Chur-Arosa-Bahn als letzte dieser Periode die finanzielle Basis¹⁶. Die bei dieser Gesundungsaktion in den drei Unternehmungen notwendig gewordenen Abschreibungen betragen auf Aktienkapitalien und Obligationenzinsen (letzteres nur bei der Berninabahn) im ganzen rund 25½ Mill. Fr. auf eine Totalbilanzsumme¹⁷ von rund 148 Mill. Fr., was einer Abschreibungsquote von über einem Sechstel entspricht. Pro Kilometer wurden an investiertem Kapital im Durchschnitt 70 382 Fr. buchmäßig entlastet, wobei der Abschreibungssatz der einzelnen Unternehmungen zwischen 117 288 Fr. (Berninabahn) und 50 828 Fr. (Chur-Arosa-Bahn) schwankte. Diese Ziffern veranschaulichen erst so recht die zerstörenden Einwirkungen der Kriegs- und Nachkriegszeit auf die Bilanzen der Bündner Bahnen.

Es ist klar, daß auch in der Eisenbahngesetzgebung diese Krisenzeit ihre Spuren hinterlassen mußte. Schon am 27. November 1914 erfolgte „in der Absicht, die Zwangsliquidation von Eisenbahngesellschaften während der gegenwärtigen Kriegszeit nach Möglichkeit zu verhüten“, der Bundesratsbeschluß betreffend Ergänzung von Abschnitt II des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem im folgenden Jahre, am 16. März 1915, ein zweiter Bundesratsbeschluß folgte. Am 25. September 1917 wurde nun das von 1874 stammende Gesetz ersetzt durch das Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen. Artikel 78–82 regeln darin die außerordentliche Stundung¹⁸. Schließlich sei noch der am 18. Dezember 1918 erfolgte

¹⁴ Rhätische Bahn, Geschäftsbericht 1921, S. 5.

¹⁵ Vgl. Berninabahn, Geschäftsberichte: 1913 S. 1, 19, 20; 1923 Anhang; 1924 S. 1, 4 und 5.

¹⁶ Chur-Arosa-Bahn, Geschäftsbericht 1926, S. 7.

¹⁷ Summe der in den einzelnen Unternehmungsbilanzen je in dem der Sanierung vorangehenden Jahr ausgewiesenen Bilanzsummen.

¹⁸ Vgl. Bundesratsbeschluß betreffend Aufhebung der Bundesratsbeschlüsse vom 27. November 1914, 16. März 1915 und 11. April 1916 betreffend Ergänzung des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der

Bundesbeschluß über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen erwähnt. Der Beschluß wurde dringlich erklärt und sah eine Hilfe vor von seiten des Bundes, der Kantone und eventuell der Gemeinden in Form (Art. 6 des Beschlusses) einer Vereinbarung über die Gewährung von Darlehen an die Unternehmung zur Deckung des Betriebsausfalles oder die Übernahme des Betriebes auf Rechnung der Unternehmung, wobei die Hilfe leistenden Gemeinwesen eine Forderung an die Unternehmung im Umfang des Darlehens bzw. Defizits erlangten. Hilfeberechtigt waren (Art. 1) Unternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr eines Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung waren, deren Betrieb aber in Gefahr stand, eingestellt zu werden, da die Einnahmen zur Deckung der in Art. 2 des Gesetzes definierten Betriebsausgaben nicht ausreichten. Für die Bündner Bahnen konnte dieser letzte Beschluß nicht zu Bedeutung gelangen, da nur für die Berninabahn der Ausgabenüberschuß der Betriebsrechnung vorhanden war, dieses Unternehmen aber die sonstigen Bedingungen des Beschlusses als nicht annehmbar fand, und sich andererseits seine Gläubiger lange geduldig zeigten.

Schließlich sei zu Ende dieses Abschnittes noch ein erfreulicheres Kapitel der bündnerischen Eisenbahngeschichte betrachtet. In richtiger Erkenntnis der für die Bündner Bahnen einzig angebrachten Betriebskraft¹⁹ hatten sich alle Nachgängerinnen der Rhätischen Bahn für den elektrischen Betrieb eingerichtet. Auch diese Unternehmung hatte ihre Engadiner Linien bereits seit dem Bau der Traktion der weißen Kohle anvertraut. Alle ihre übrigen Linien harrten aber noch der Elektrifizierung. Die Kriegszeit ließ dann in besonders klarer Weise die Vorteile der Elektrizität²⁰ ins Auge treten. Durch die Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft beim schweizerischen Volkswirtschaftsdepartement erfolgte gegen Ende des Jahres 1917 in Anbetracht des immer bedenklicher werdenden Kohlenmangels eine Anregung zur baldigen Elektrifizierung der

Schweiz. Eidgenossenschaft, und Bundesratsbeschluß betreffend Abänderung des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vom 7. Mai 1918.

¹⁹ Vgl. Buchli, Ing., Entwicklung und Fortschritte der elektrischen Bahnen in der Schweiz im allgemeinen und über die Betriebsart der Chur-Arosa-Bahn im besonderen, Chur 1912, „Der freie Rätier“ Nr. 60.

²⁰ Vgl. S. 313 (oben).

schweizerischen Nebenbahnen, welche die Rhätische Bahn dann zu sofortiger Inangriffnahme von Studien über eine weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes bewog.

Als Stromlieferanten kamen für die nächste Zeit nur die Kraftwerke Brusio in Frage. In Bevers hatte die Rhätische Bahn die für diesen Strom notwendige Umformerstation zur Verfügung, so daß die Linie Bevers-Filisur für die Elektrifizierung günstig erschien. Abgesehen von diesem Umstand erhoffte man von dieser Bergstrecke mit fast durchwegs 35 Promille Steigung eine besondere Einsparung an Kohlen und auch die Beseitigung der Rauchplage mußte auf dieser tunnelreichen Strecke ins Gewicht fallen. In der Maisession 1918 des Großen Rates wurde ein vorläufiger Überbrückungskredit bis zur Abklärung der Frage der definitiven Bundeshilfe bewilligt, so daß die Bauarbeiten schon am 6. Juni in Angriff genommen werden konnten. Die Erfahrungen der Engadiner Linien wurden in allen Teilen verwertet. Am 20. April 1919 konnte der elektrische Betrieb Bevers-Filisur aufgenommen werden und am 17. Mai 1922 war mit der Einführung der elektrischen Förderung auf der Linie Reichenau-Disentis die Elektrifizierung des bündnerischen Schmalspurnetzes beendet.

Inzwischen waren durch das Bundesgesetz von 1919²¹ die Grundlagen für die Beteiligung des Bundes an der Elektrifizierung gegeben worden. In den Vereinbarungen vom 6.–10. September 1920 erklärten sich Bund und Kanton bereit, gemeinsam und zu gleichen Teilen ein Darlehen bis zum Höchstbetrage von 17,5 Mill. Franken zu 5 % an die Elektrifikation des herwärts Bevers gelegenen Netzes zu gewähren. Die Oberländer Linie wurde zwar von dieser Unterstützung ausgeschlossen infolge angeblichen Mangels an Dringlichkeit. Da aber aus betriebstechnischen und finanziellen Gründen auch die Elektrifizierung dieser Linie der Leitung des Unternehmens notwendig erschien, ermöglichten Bund und Kanton die Erfüllung dieses Wunsches durch Freigabe von 12 Dampflokomotiven aus dem Darlehenspfand zum Verkauf.

Die Stromlieferung endlich wurde für die Engadiner Linien, die Strecken Bevers-Reichenau und Reichenau-Disentis mit den in den entsprechenden Gegenden gelegenen Werken der „Rhätischen

²¹ Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes vom 2. Oktober 1919, Eidg. Gesetzessammlung N. F. Bd. 36, S. 17 ff.

Werke für Elektrizität“ vereinbart, während Reichenau-Landquart-Klosters-Davos-Filisur von den inzwischen neu gegründeten Bündner Kraftwerken beliefert wurden.

Nachdem man in dieser Krisenzeit das Werk glücklich vollendet hatte, ist es begreiflich, wenn anlässlich der Eröffnungsfeier des letzten Teilstückes und zum Abschluß der Elektrifikation der Rhätischen Bahn überhaupt die Wogen der Begeisterung hoch gingen. Man dachte wohl wenig an die hohen Kriegspreise, wenn man den Abschluß der Arbeit ein Werk der Solidarität, des Opferwillens und des Weitblickes, einen Protest gegen lähmenden Pessimismus, eine Aufmunterung für das ganze Volk feierte²². Diese Betriebsumstellung auf die weiße Kohle machte für das ganze Rhätische-Bahn-Netz ohne die Engadiner Linien in den Jahren 1920 bis 1923 einen Anlagenzuwachs von 17,54 Mill. Fr. notwendig, eine Summe, die in einer Zeit günstigeren Preisstandes bestimmt erheblich niedriger ausgefallen wäre.

Die Wintersaison 1923/24 brachte nach dem langen Tiefstand endlich den Wendepunkt in der Entwicklung des bündnerischen Reiseverkehrs und belebte damit auch alle die mit ihm indirekt in Verbindung stehenden mannigfachen Wirtschaftszweige, eine allgemeine Aufschwungsperiode des kantonalen Wirtschaftslebens folgte den schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren.

Bei den Bahnunternehmungen begannen sich beim steigenden Verkehr die Reorganisations- und Sparmaßnahmen erst voll auszuwirken. Nachdem diese Unternehmungen aus ihrer finanziellen Bedrängnis herausgekommen waren, konnten sie auch wieder eine fortschrittlichere Betriebspolitik verfolgen. Besonders stark erweiterte sich in dieser Zeit der Aufgabenkreis der Rhätischen Bahn. An der Wiederaufrichtung der Furka-Oberalp-Bahn beteiligte sich das Unternehmen mit 300 000 Fr. in Prioritätsaktien und übernahm einen ebenfalls dem Interesse des Kantons an diesem Unternehmen entsprechenden Anteil an der Betriebsausfall-Garantie. Auch die Projekte einer Bernhardinbahn und dasjenige einer Schienenverbindung St. Moritz-Maloja lebten wieder auf, der Verbesserung der internationalen Zugverbindungen wurde wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt.

In dieser Zeit des Aufstiegs beteiligte sich die Rhätische Bahn aber auch an kantonalen ausgesprochenen Kulturaufgaben. So ent-

²² Geschäftsbericht Rhätische Bahn 1922 S. 7.

standen unter ihrer Mitwirkung: „Das bündnerische Naturhistorische und Nationalparkmuseum, das Bündnerische Kunsthaus, das erste Auslandschweizerferienheim Schloß Rhäzüns, und sie sprang für den Kanton auch mit einer Subvention an das für Graubünden besonders wichtige Schweizerische Wasserbaulaboratorium ein. Ferner ermöglichte oder förderte sie an größeren Publikationen über Graubünden: das dreibändige Werk „Das Bündner Bürgerhaus“, das 1929 erschienene „Bündner Burgenbuch“, das ebenfalls dreibändige, reich illustrierte Prachtwerk von Chr. Meisser und Hiltbrunner „Graubünden“, „Die kirchlichen Baudenkmäler Graubündens“ von Adolf Gaudy, das „Nationalparkalbum“ von Feuerstein, die „Bündner Jahreszeiten“ von Poeschel. Zudem wurde dem Erziehungsdepartement unsere Mithilfe bei der Herausgabe einer neuen Bündner Schulwandkarte mit Südbeleuchtung zugesichert.“

Diese dem Geschäftsbericht²³ entnommene Zusammenstellung zeigt deutlich, wie sich das Unternehmen auch auf anderem Gebiete als der Betriebspolitik für kulturelle, wirtschaftliche und soziale Aufgaben des Kantons eingesetzt hat. Diese Aufgaben wurden aber nicht von einer Staatsbahn, sondern von einer rechtlich als gemischtwirtschaftliche Unternehmung zu bezeichnenden Eisenbahngesellschaft übernommen.

Man dachte sogar daran, die im Jahre 1921 auf Fr. 350 abgeschriebenen Aktien wieder auf Fr. 500 hinaufzusetzen, so hoffnungsvoll sah die Lage der Unternehmung in diesen Jahren aus.

Während dieser Zeit des Aufstiegs und der erfreulichen Ausichten der Eisenbahnen wurde in Graubünden einem zunächst noch harmlosen, später aber immer gefährlicher werdenden Konkurrenten dieser Unternehmungen die Tür geöffnet: dem Automobil. Mit der Annahme des Gesetzes betreffend probeweiser Öffnung einiger Straßen für das Automobil durch das Bündnervolk am 24. Juni 1923²⁴ wurden für die Jahre 1923 und 1924 dem „Reiseauto mit Ausschluß des Reiselastwagens, des Gesellschaftsreisewagens und der Motorvelos“ einige wichtige Straßenzüge für den Verkehr freigegeben. Auf Grund der Erfahrungen folgte das Gesetz über die teilweise Zulassung des Automobils im Kanton Graubünden vom 21. Juni 1925²⁵. Dieses erlaubte dem Automobil für Sanitätsdienst, Straßenunterhalt, Polizeidienst und Hilfelei-

²³ Geschäftsbericht Rhätische Bahn 1928 S. 5.

²⁴ Großratsprotokoll der Frühjahrsession 1923 S. 182.

²⁵ Amtl. Gesetzessammlung d. Kts. Graubünden, Bd. VIII, S. 44 ff.

stung bei Unglücksfällen sämtliche Straßen des Kantons zu befahren. Für den übrigen Verkehr mit dem Personenautomobil bis zu acht Sitzplätzen wurden die Hauptstraßenzüge des Kantons geöffnet. Das Lastauto durfte gemäß diesem Gesetz nur durch Volksabstimmung in jenen Talschaften dem Verkehr freigegeben werden, die von keiner Bahn bedient wurden. Aber schon dieses Gesetz wies hin auf das Straßengesetz des Kantons Graubünden vom 20. Februar 1927²⁶, das eine ausführliche Regelung des Straßen- und Automobilwesens in Graubünden brachte, wenn auch in bezug auf das Automobil im wesentlichen die Grundsätze des Gesetzes von 1925 übernommen wurden.

Die ungünstigen Wirkungen des Automobils auf den Bahnverkehr spürte zuerst die Berninabahn. Schon 1927 führte sie bei Berninahäuser Zählungen der durchfahrenden Wagen und Passagiere durch. Sie kam dabei in der Zeit vom 1. Juli bis zum 30. September 1927 auf nicht weniger als 7556 Automobile mit 28705 Personen, für das Jahr 1928 auf 9805 Wagen mit 36099 Passagieren²⁷. Dieser Konkurrenz schrieb sie eine nicht unbedeutende Abwanderung des Personenverkehrs zu. Ein Jahr später waren hier die Klagen bereits lauter: Der Taxameterautoverkehr schädige weiter, die Personenautomobile finden auch zu Lasttransporten über den Paß Anwendung.

Bei der Rhätischen Bahn dagegen wirkt sich infolge der großen Ausdehnung des Netzes die neue Konkurrenz noch nicht merklich aus. Immerhin sah sich die Verwaltung veranlaßt, 1929 mit der „SESA“ eine Vereinbarung zu treffen, „die darauf zielt, die wirtschaftlichen Lebensverhältnisse der Bevölkerung der eisenbahnlosen Kantonsteile zu verbessern“.

Das Jahr 1929 bildet für die bündnerischen Bahnunternehmungen den Höhepunkt dieser Aufstiegsperiode. Wirtschaftsleben und Verkehr des Kantons, diese zwei so eng verbundenen Erscheinungen hatten noch nie erreichte Höhepunkte erklimmen. In diesen Höhepunkt brach, wenn auch nicht so unvermittelt wie 1914 der Weltkrieg, so doch mit ähnlichen, wenn nicht noch schlimmeren Wirkungen die Wirtschaftskrise herein.

²⁶ Amtl. Gesetzessammlung d. Kts. Graubünden, Bd. VIII, S. 199 ff.

²⁷ Geschäftsbericht Berninabahn 1928 S. 4.