

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens
Herausgeber: [s.n.]
Band: 31 (1989)

Artikel: 100 Jahre Rhätische Bahn
Autor: Metz, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-555583>

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: 31.03.2025

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

100 Jahre Rhätische Bahn

von Peter Metz

Seit Beginn der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts beschäftigten Bahnfragen in steigendem Mass die Öffentlichkeit, was nichts anderes als eine natürliche Folge der fortschreitenden Touristik und Verkehrsentwicklung des Kantons bildete. Dass dabei die Behörden lange (wäre der Historiker mit richterlicher Urteilsbefugnis ausgestattet, würde er sagen können: allzulange) alle ihre Blicke auf die internationale Ostalpenbahn richteten und mit ihrem Wunschdenken andere Betrachtungen verdrängten, war ihnen nicht zu verübeln. Denn ohne die Erträgnisse aus einem lukrativen Transitverkehr schien die bündnerische Volkswirtschaft unrettbar zum Niedergang verurteilt. Zudem vertraten die Fachleute noch in den sechziger Jahren die Ansicht, dass die technischen Voraussetzungen für den Bau von innerbündnerischen Talbahnen fehlten. Hatte der grosse Stephenson für die Bahnen noch mit maximalen Steigungen von 1% gerechnet, so war inzwischen diese Schallgrenze durch die Praxis zwar schon überholt. Indessen schien die Bemeisterung der im Bergland Graubünden bestehenden Geländebeziehungen Steigungen zu erfordern, die das tragbare Mass weit überschritten. Mehr: nach damaliger Auffassung standen Bahnen, die eine Höhenlage von über 1500 Meter anstrebten, vor vermeintlich unüberwindlichen Betriebsschwierigkeiten. Der bekannte Fachmann Oberingenieur Robert Moser, Zürich, schrieb noch in den siebziger Jahren, dass mit Rücksicht auf die Witterungs- und Schneeverhältnisse «bei einer Höhenlage, die 1500 Meter übersteigt,

die Bedingungen derart (seien), dass ein regelmässiger Betrieb im Winter, auch mit erheblichen Kosten weder erzwungen, noch erwartet werden» könne. Selbst wenn derartige Realitäten nicht allen Verantwortlichen drohend vor Augen gestanden hätten, war eine rein finanzielle Überlegung ausreichend, um die schon damals hin und wieder geäusserten Talbahnvorschläge als blasse Illusion erscheinen zu lassen: wie sollte die karge bündnerische Volkswirtschaft die Kosten eines solchen sekundären innerbündnerischen Bahnbaues zu tragen imstande sein, und welche Zumutungen mussten an den kantonalen Fiskus gestellt werden, wenn er sich anheischig machen wollte, irgendwelchen Talbahnbestrebungen seinerseits helfend beizuspringen? Nur rein spekulative Sportbahnen in einzelnen bevorzugten Regionen schienen deshalb die volkswirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Realisierbarkeit zu besitzen. Die allgemeine Volksstimmung widerstrebte indessen solchen spekulativen Plänen nachdrücklich.

Selbstverständlich waren es neben stimmungsmässigen auch durchaus sachliche Argumente, welche im Volk vorderhand den Wunsch nach Talbahnen nicht aufkommen liessen: in den vergangenen Dezennien hatten Kanton und Gemeinden mit Riesenmitteln ein weitverzweigtes Strassennetz erstellt und dieses den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen angepasst. Gerade jetzt, in den sechziger Jahren, ging es mit einem Aufwand von zusätzlichen Millionen um die Vollendung dieser Bauten vor allem im Bereich der Pässe. Die Strassen dien-

ten weit mehr als Touristenbahnen der Gesamtheit, denn sie berücksichtigten gleichmässig alle wichtigen Talschaften. Gerade das war im weitverzweigten und bevölkerungsmässig so differenzierten Kanton von hoher Bedeutung. Demgegenüber konnte sich der einfache Bürger leicht ausrechnen, dass Talbahnen nur einzelne bevorzugte Landstriche erschliessen würden, während die übrigen notwendigerweise ihrem Schicksal überlassen blieben, ja, dass der Bau und Betrieb von Talbahnen die öffentlichen Finanzen in einem Mass in Anspruch nehmen würden, das dem Kanton die Mittel für einen weitem Strassenbau entziehen würde. Niemand durfte solche Ansichten einfach in den Wind schlagen.

Weitblickende Männer, die in den Behörden gleichwohl dem Talbahnbau das Wort zu reden wagten, standen mit ihren visionären Ansichten deshalb zunächst auf verlorenem Posten. Zu ihnen zählte Johann Barth. Cafilisch, der, agil und mit staatsmännischem Blick versehen, als einer der ersten es im Grossen Rat wagte, einen baldigen Talbahnbau mit finanzieller Unterstützung des Kantons in Vorschlag zu bringen. Doch widerfuhr ihm aus der Ratsmitte sofort eine so scharfe Opposition, dass er es mit seinen Anträgen auf keine Kraftprobe ankommen lassen wollte, er wich zurück und strich die Segel seines Versuchsschiffes, noch ehe es Fahrt genommen.

Um einiges besser erging es dem zweiten Propagandisten eines innerbündnerischen Talbahnbaues, Thomas von Albertini. Der gebürtige Engadiner, geboren 1829, der als Vierundzwanzigjähriger erstmals dem Grossen Rat angehörte, zählte zu den damals profilierten Verkehrspolitikern. Er war der massgebliche Förderer des Strassenbaues; die Erstellung der Albulastrasse, 1859, war ihm zu verdanken. Die Verbesserung der Verkehrsadern schien ihm die erste Voraussetzung für die Hebung der Volkswohlfahrt zu bilden. Aus dem Beispiel des Oberengadins, wo sich in kurzen Jahrzehnten ein blühendes Fremdenverkehrszentrum entwickelt hatte, das den Kreis Oberengadin befähigte, im Jahre 1872 einen Achtel des gesamten kantonalen Steueraufkommens

aufzubringen, erkannte v. Albertini die volkswirtschaftliche Bedeutung ausreichender Verkehrswege. Da in seinen Augen «Eisenbahnen nur verbesserte Strassen» darstellten, ergab sich für ihn die Verpflichtung des Kantons, den innerkantonalen Bahnbau in die Wege zu leiten und zu fördern. In der Junisession 1873 des Grossen Rates reichte er eine entsprechende Motion ein, wonach Kleiner Rat und Ständekommission einzuladen seien, Bericht und Antrag darüber einzubringen, «ob nicht der Kanton, mit Rücksicht auf unsere volkswirtschaftlichen Verhältnisse, diejenigen auf seinem Gebiet noch zu erstellenden Eisenbahnen, welche dem kantonalen Gesamtinteresse nicht widersprechen, sei es mittelst Subventionen oder in anderer Weise zu unterstützen habe».

Sogleich, in der Oktobersitzung des Rates, wurde der Antrag des Motionärs auf die Traktandenliste gesetzt und erfuhr eine gute Aufnahme. Bei aller kritischen Reserve, die geboten schien, glaubte das Parlament, die sachliche Abklärung der aufgeworfenen Bahnfragen dem Land schuldig zu sein. Vorbehalte schienen freilich in Hinsicht auf die zu erwartenden finanziellen Belastungen und mit Rücksicht auf die immer noch sehnlichst erhoffte Ostalpenbahn am Platz. So sehr fühlte sich der Rat gleichwohl vom Wunschdenken nach einem innerbündnerischen Bahnbau erfasst, dass er gar von einer «Dringlichkeit der Sache» sprach und der Ständekommission die «möglichst beförderliche Erledigung» seines Auftrages anempfahl. Die Ständekommission schob die Abklärung der aufgeworfenen Fragen in bewährter Manier einer Spezialkommission zu, an deren Spitze sie den Motionär v. Albertini selbst stellte. Dessen Sachkunde gelang es, die übrigen Kommissionsmitglieder zu überzeugen, so dass die Spezialkommission in der Lage war, der Gesamtkommission schon am 15. März 1874 einen gedruckten Bericht samt Gesetzesvorschlag zu unterbreiten. Die Sprache des Berichtes und die in ihm vorgebrachten Argumente liessen unschwer Albertini als dessen Urheber erkennen, der ihn namens der Spezialkommission auch selbst unterzeichnete. An volkswirtschaftlichen und finanziellen

Überlegungen führte er, belegt und begründet, alles ins Feld, was er schon zuvor vertreten hatte. Sein Bericht sprach die Überzeugung aus, dass es sich der Kanton gar nicht leisten könne, von der Förderung eines innerbündnerischen Bahnbaues Abstand zu nehmen. Deshalb brachte die Kommission eine kantonale Beteiligung an Bahnunternehmungen, die «den Interessen eines ansehnlichen Theiles des Kantons entsprechen» in Höhe «von Fr. 40 000. — per Längenkilometer» in Vorschlag.

Die Standeskommission pflichtete den Ansichtsäusserungen ihrer Spezialkommission mehrheitlich dem Grundsatz nach bei. Indessen schienen ihr doch verschiedene Vorbehalte am Platz, wobei mit der Absage an einen möglicherweise spekulativen Bahnbau vereinzelte Regionalpolitiker ihre Abneigung gegen eine Bevorzugung fremder und eine Benachteiligung der eigenen Region nur schlecht zu verhüllen verstanden. Am meisten Gewicht indessen kam der verbreiteten Angst zu, der kantonale Fiskus werde mit dem vorgeschlagenen Gesetz finanziell überfordert. Die Kommission versuchte deshalb, die vorgesehene Beteiligung auf 20 % der Baukosten zu begrenzen.

In so gemilderter Form gelangte der Gesetzesvorschlag schon am 9. Juni 1874 vor den Grossen Rat, der aus seiner Mitte eine siebenköpfige Vorbereitungskommission bestellte. Als deren Präsident und Referent liess sich der führende Oberländer Politiker Dr. Augustin Condrau bezeichnen. Das bildete indessen nichts anderes als ein politisches Manöver. Denn Condrau hatte sich schon bei wiederholten Gelegenheiten als Gegner eines vom Kanton zu fördernden innerkantonalen Bahnbaues zur Geltung gebracht. Andererseits wurde Th. v. Albertini, obwohl er im Rat sass, nicht in die Kommission berufen. Die Folgen dieser Weichenstellung traten sofort zutage: das ganze Unterfangen blieb blockiert. Denn die Kommission vermochte ihre Aufgabe, das als «dringlich» bezeichnete Geschäft speditiv und sachlich ausreichend vorzubereiten, in keiner Weise zu erfüllen: als sich das Plenum in der folgenden Dezembersession 1875 mit dem

Traktandum befassen wollte, war nicht nur der Kommissionspräsident abwesend, sondern es lag auch kein schriftlicher Kommissionsbericht vor, so dass, da auch die «übrigen Mitglieder der Kommission keine sachbezüglichen Mitteilungen machen» konnten, dem Plenum nichts anderes übrig blieb, als «mit überwiegender Mehrheit» das Traktandum zu verschieben. Nach bewährter Taktik war damit frühzeitig ein heisses Eisen seiner Bearbeitung entzogen worden, und zwar so gekonnt, dass darnach während mehrerer Jahre der «dringliche» Gegenstand nicht mehr vor den Rat gelangte.

Was immer den Hintergrund dieser erfolgreichen Verhinderungstaktik gebildet haben mochte, unverkennbar war neben den finanziellen Bedenken vor allem die Sorge der entlegeneren und in ihrer Entwicklung retardierenden Talschaften, von den fortschrittlicheren auf dem Weg eines Talbahnbaues überholt zu werden. Es betraf dies vor allem das Oberland und das Oberhalbstein. Mindestens drei Projekte für Talbahnen standen damals nicht nur zur Diskussion, sondern befanden sich bereits auch schon im Bereiche einer möglichen Realisierbarkeit. Dies liess es den obstinaten Widersachern einer solchen Entwicklung als geraten erscheinen, sich hiegegen zu einer Abwehrfront zu vereinigen.

Beim zeitlich frühesten dieser geplanten Vorhaben handelte es sich um den Bau einer Touristenbahn im Oberengadin. Als Projektverfasser stand ihr Simeon Bavier zu Gevatter. Er, obwohl massgebender Promotor einer Ostalpenbahn, beurteilte die technischen Möglichkeiten für einen innerbündnerischen Bahnbau zuversichtlich. In der Schrift «Einige Bemerkungen über Eisenbahnen im Gebirge», publiziert 1874, wies er nach, dass der Kanton Graubünden dank den günstigen Steigungsverhältnissen seiner Täler für den Bahnbau besonders geeignet sei. Die von Ing. A. Moser geäusserten technischen Bedenken teilte er nicht. Er stellte umso nachdrücklicher die verkehrspolitischen Vorteile eines Bahnbaues in den Vordergrund. Einzig hinsichtlich der Spur-



Willem Jan Holsboer (1834–1898), von Zutphen NL, eingebürgert in Chur, der Pionier des bündnerischen Eisenbahnwesens. Er war weitsichtig, erfüllt von nie erlahmenden Aktivitäten und mit der bündnerischen Mentalität so vertraut, dass ihm Projektverwirklichungen gelangen, die einem weniger Unabhängigen missraten wären.

breite (Normal- oder Schmalspur) zeigte er sich unschlüssig.

Bavier war auch an einem andern Planungsvorhaben, das damals von sich reden machte, massgeblich beteiligt: an einer Bahn Landquart-Klosters-Davos. Das war 1872. Doch bedurfte es des unbegrenzten Optimismus eines «Ausländers», um diese Idee einer Prättigauer Talbahn in die Öffentlichkeit zu tragen und, wenn auch erst nach langen Kämpfen, zur Tat werden zu lassen: Willem Jan Holsboer. Der Niederländer, der seine zweite Heimat in Davos gefunden hatte, erkannte, dass neben den landschaftlichen Schönheiten des Hochtales Davos und seinem Klima auch die günstige topographische Gestaltung der Zufahrt den Ort zur Erschliessung durch eine Bahn prädestinierte. Mit der ihm eigenen Tatkraft machte er sich sofort an die Verwirklichung eines solchen Vorhabens heran, wobei er sich jedoch gleichzeitig auch auf die Gefolgschaft weiterer Volks-

kreise abstützte. Eine Versammlung zu Grüşch bestellte in der Person von Regierungsstatthalter Peter Bühler, Fideris, Landammann Andreas Lietha, Grüşch, und Landammann Paul Buol, Davos, unter dem Vorsitz Holsboers ein Vorbereitungs Komitee mit dem Auftrag, die erforderlichen wirtschaftlichen, finanziellen und technischen Abklärungen zu treffen. Das in der Folge von Simeon Bavier in Form einer Normalspurbahn gestaltete Projekt rechnete mit Baukosten von 12,5 Mio. Franken. Das stellte eine für die damalige Zeit horrende Summe dar. Selbst Holsboer wurde durch sie abgeschreckt und sah keine Finanzierungsmöglichkeit.

Dennoch hinterliess diese erste Abklärung ihre bleibenden Spuren. Würden die technischen Voraussetzungen einen Wandel erfahren, konnte auf der nämlichen Grundlage eine Wiederaufnahme der Bemühungen um eine Talbahn leicht zu bewerkstelligen sein. Holsboer wird uns deshalb in diesen Blättern erneut begegnen, auch wenn er sich vorläufig mit Wunschträumen bescheiden musste. Er war ein interessanter, eigenwilliger Mann, der in seinen Anfängen Richtiges mit Falschem mischte. In wichtigen Belangen erwies er sich als seherisch begabt, in anderer Hinsicht gleichzeitig als kurzsichtig. Sein erst viel später von der Öffentlichkeit enthülltes Vorhaben, mit der Bahn Landquart-Davos eine internationale Scalettabahn zu verkoppeln, ging an den natürlichen Voraussetzungen vorbei. In seinem nachfolgenden Wirken schwang er sich jedoch zu Ansichten auf, die ihn zur tragenden Gestalt der bündnerischen Eisenbahnpolitik werden liessen, und zu Recht erblickte die Nachwelt in ihm den massgebenden Bahnpolitiker Bündens. Übrigens erwarb Holsboer erst im Jahre 1889 das Churer und damit das Schweizer Bürgerrecht, zur nämlichen Zeit, als die Strecke Landquart-Klosters als erstes Teilstück der Davoserbahn und damit als erste bündnerische Talbahn eröffnet werden konnte.

Doch zu Beginn der siebziger Jahre, als v. Albertini eine kantonale Unterstützung des Bahnbaues verfocht, stand noch ein drittes

Vorhaben im Bereich des politischen Kräfte- spiels: der Bau einer Bahn von Chur nach Thusis. Ja, diese Teilstrecke schien sich allen andern voraus einer raschen Verwirklichung aufzudrängen. Bei ausgeglichenen Steigungs- verhältnissen bildete sie eine natürliche Fort- setzung der Strecke Landquart – Chur, erschloss eine dichtbesiedelte Region und konnte gleichzeitig als Teilstück der kommenden Splügenbahn gelten. Nicht verwunderlich war deshalb, dass sich zunächst, 1872, die Behör- den der Gemeinde Thusis um eine Verwirkli- chung dieses Vorhabens bemühten. Sie ge- wannen hiefür die Bereitschaft der Vereinig- ten Schweizerbahnen. Indessen verlangte diese Gesellschaft in ihrem ersten offiziellen Schritt vom 5. September 1873, das Teilstück gestützt auf die ihr zustehende Splügenkon- zession zu erstellen, wobei der Kanton das auf 5 Mio. Fr. berechnete Baukapital zu einem reduzierten Zins vorschliessen sollte. Diesem reichlich anspruchsvollen Begehren zeigte sich die Regierung freilich nicht gewogen und verzichtete auf die Aufnahme von Verhandlung- en.

Zwei Jahre später trat ein Einzelgänger auf den Plan, um die Initiative für einen raschen Talbahnbau im Bereich der Region Mittelbün- dens an sich zu reißen: Sebastian Hunger. Der geborene Muttner, der damals in Thusis eine Advokatur führte, war eine markante Gestalt, politisch unabhängig, kritisch und überlegt. Im Gegensatz zu den Scharen von Splügenfreunden, die sich fortgesetzt an den Strahlen ihrer vagen Zukunftshoffnungen wärmten, glaubte Hunger, nachdem inzwischen die Entschei- dung für den Gotthard gefallen war, nicht mehr an die baldige Realisierung einer Ost- alpenbahn. Die Grundbedingungen, vor allem die einseitige Bindung Italiens an den Gott- hard, schienen ihm derzeit keinerlei Voraus- setzungen für eine internationale Ostalpen- bahn zu bieten. Umso klarer erkannte er die Bedeutung des Bahnbaues für die innerbünd- nerische Entwicklung des Verkehrswesens. Alle seine Überlegungen trug er in einer Schrift, die er im Jahre 1875 unter dem Titel «Eisenbahnen in Graubünden, neue Wege zur



Sebastian Hunger (1830–1911), Bürger von Safien, profilierte sich neben seinem Konkurrenten Holsboer als der führende Eisenbahnpolitiker Bündens. Von Beruf Rechtsanwalt, als welcher er einen weiten Ruf genoss und dabei u.a. als Parteivertreter in den grossen Safier Waldprozessen brillierte, widmete er sich in seinen mittleren Lebensjahren den vielfältigen Eisen- bahnproblemen, wobei er als einer der wenigen er- kannte, dass Bünden in erster Linie statt mit einer inter- nationalen Alpenbahn mit einer Bahnerschliessung des Kantons in seinem Innern gedient sei. Er publizierte hierüber bemerkenswert weitsichtige Schriften und Aufsätze. Als er mit seinen Plänen von Holsboer über- rundet wurde, zog er sich zurück. Seine letzten zehn Le- bensjahre verbrachte er als Witwer bei seinem Sohn, Pfarrer Hans Hunger, in Zillis.

Volkswohlfahrt» veröffentlichte, einer breiten Öffentlichkeit vor. In ihr argumentierte und formulierte er ähnlich wie vor ihm v. Albertini: die Hebung der Volkswohlfahrt in Graubünden dränge sich auf, Voraussetzung hiefür bilde die Verbesserung der Verkehrswege. Gestützt auf ein eindrückliches Zahlenmaterial und unter Berufung auf eingehende Berechnungen wies Hunger die Bedeutung von Bahnen für die Ver- besserung und Verbilligung der Personen- und Warentransporte nach und forderte deshalb die Erstellung eines innerbündnerischen Sekundärbahnnetzes mit Normalspur, wenn

auch engen Kurven, sodass die üblichen Zugskompositionen die massgebenden Strecken mit weit reduzierten Geschwindigkeiten von höchstens 15 km zu befahren in der Lage wären. Damit bot Hunger das erste Fundament für sein anschliessendes reiches publizistisches Wirken. Völlig zu unrecht ist sein Name durch die folgende Entwicklung in Vergessenheit geraten. Seine Einsicht in die Gegebenheiten war gross, seinem Beistand war für den endlichen Bahnbau viel zu verdanken, er machte sich als Wegbereiter verdient, auch wenn der zähe Eifer seines Einzelgängertums ihn immer wieder den offiziellen Gremien entfremdete. Er empfing aus seinen Bemühungen denn auch keine materiellen Erträge. Einzig durfte er am Ende seines langen Lebens (er starb im Jahre 1911 achtzigjährig) die Genugtuung erfahren, dass die zäh erkämpfte Verwirklichung des bündnerischen Bahnbaues weitgehend seiner Voraussicht entsprach.

Fünf Jahre nach seinem publizistischen Vorstoss, 1880, trat Hunger mit einem konkreten Projekt an die Öffentlichkeit, einer Centralbahn, ausgehend von Chur über Thusis nach Filisur (Bellaluna) in Form einer Normalbahn. Das Projekt besass in die Augen springende Vorzüge: es erschloss fast den gesamten innerbündnerischen Raum des Kantons, ermöglichte über Filisur eine Abzweigung nach Davos, erschloss den Bereich einer engadinischen Interessenz und folgte auf einem wichtigen Teil der Strecke dem für die Splügenbahn vorgesehenen Trace (was ein Entgegenkommen Hungers gegenüber den Splügenanhängern bildete).

So eindrücklich dieses Konzept sich ausnahm, materielle Unterstützung für dessen Verwirklichung wurde Hunger nicht zuteil. Die mit 10 Mio. Franken berechneten Erstellungskosten (ev. 6,9 Mio. für eine Schmalspurvariante, die aber den Vorstellungen der Behörden nicht gerecht wurde, weil diese im Sinne eines kategorischen Imperativs für die Strecke Chur – Thusis ohnehin die Normalspurbreite forderten) schienen die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens nicht zu gewährleisten. Dazu kam, dass den Plänen Hungers ausgerechnet

von seiten seiner Wohngemeinde erheblicher Widerstand bereitet wurde. Dies, weil Thusis Kopfstation einer von Chur her mündenden Bahn und damit Umschlagplatz für das Engadin und die übrigen Talschaften werden wollte, nicht bloss Durchgangsstation. Deshalb konstituierte sich in Thusis unter der Ägide Adam Schreibers-Vital ein Initiativkomitee für eine Normalspurbahn Chur–Thusis und liess die Projektstudien hierfür durch die Firma Zschokke mit Erstellungskosten von 3,5 Mio. Franken berechnen. Das gestützt darauf eingereichte Konzessionsgesuch trat in Konkurrenz zu demjenigen Hungers. Mit Nachdruck verlangten die Initianten die baldige Konzessionserteilung (die in die Zuständigkeit der Bundesversammlung fiel). Nicht minder nachdrücklich aber beharrte Hunger auf seinem Vorhaben. Im Vernehmlassungsverfahren äusserten sich die an der Strecke Chur–Thusis gelegenen Gemeinden positiv zum Projekt Chur–Thusis, ausgenommen Felsberg und vor allem Chur: die Kapitale wollte ihrerseits ebenfalls Kopfstation bleiben. Trotz allen Vorzügen, die der Lösung Zschokkes zukamen, vermochte sich die Regierung zu keiner Stellungnahme durchzuringen. In Anbetracht anderer, grosszügigerer Vorhaben, die in der Luft lagen, so einer internationalen Septimerbahn, verlegte sie sich aufs Zuwarten, und der Bundesrat seinerseits folgte der Regierung auf diesem probaten Pfad. Nachfolgende Bemühungen der Gemeinde Thusis führten zu keinem andern Resultat.

Der Wirbel um die beiden Konkurrenzprojekte erwies sich jedoch insoweit als fruchttragend, als er die Behörden mindestens an ihre gesetzgeberischen Pflichten erinnerte: Seit Jahren lag das von Albertini vorgeschlagene Talbahngesetz in einer der unergründlichen Amtsschubladen und harrte seiner parlamentarischen Behandlung. Hieran wurde der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 21. Januar 1882 durch einen Motionär erinnert. Dem Antrag auf sofortige materielle Beratung der einstigen Vorschläge widerstrebte der Rat zwar, bestand jedoch auf der ordnungsgemässen parlamentarischen Behandlung des Geschäft-

tes, wofür eine nochmalige Vorbereitung durch die Standeskommission und eine Spezialkommission erforderlich war. Als deren Präsident bot sich jetzt erneut Th. v. Albertini an, der in den zurückliegenden Jahren in betretenem Schweigen verharret hatte. Doch war soeben die Eröffnung der Gotthardbahn erfolgt und der Kanton spürte deren Folgen: Verödung seiner Alpenstrassen und Verlust eines Transites von rund 300 000 Zentner Waren. In der Parlamentsdebatte über die neu überarbeitete Vorlage, die in der Maisession des Jahres 1883 endlich stattfinden konnte, war es für Albertini ein leichtes, die Notwendigkeit eines innerbündnerischen Bahnbaues noch einmal zu begründen. Wir lesen darüber im Protokoll: «Er schildert die ernste Situation völliger Isolierung, worin Graubünden zufolge Erstellung der Gotthardbahn versetzt ist – – –. Die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte ist gering, und für Thalschaften, die von der Eisenbahn entfernter sind, nicht lohnend; daher eine Entwerthung des Bodens. Der Viehhandel stockt, weil weniger fremde Käufer das Land besuchen. Unsere Holzausfuhr hat sich bedeutend gemindert und kann die Konkurrenz mit an Eisenbahnen liegenden Gegenden nicht aushalten. Die Folge solch' allgemeinen Rückganges von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft ist die beklagenswerthe, zunehmende Auswanderung – – –. Da nun die Aussichten auf eine bündnerische Alpenbahn gering sind, so muss allen Ernstes auf successive Erstellung von Thalbahnen, wenn auch nur Sekundär- oder Strassenbahnen in Bedacht genommen werden, welche in unsere verschiedenen Flussgebiete hineinführen. Der Bau solcher Bahnen kann nur mit kantonalen Subventionen ermöglicht werden. Die Opfer, die in einem Zeitraum von 10 Jahren auf etwa 3 Millionen ansteigen mögen, sind keineswegs unerschwinglich, vielmehr gering im Vergleiche zu den 15 Millionen, welche für das Strassennetz ausgegeben werden». So finden wir im grossrätlichen Protokoll das Referat v. Albertinis zusammengefasst, das gleichzeitig festhält, dass der Referent «im gleichen Sinn» von andern Votanten unterstützt wurde. Obgleich der Vorschlag der



Giovanni Gilli (1847–1913), von Zuoz, der als Diplomingenieur alle Sparten des Bauwesens durchlief, bis ihm im Jahre 1891 der Erwerb der Konzession für eine Albulabahn gelang. Gestützt auf sie war gemäss der Planung Hennings sowie unter seiner Mitwirkung die Erstellung der grossartigen Verbindungsbahn zwischen Nordbünden und dem Engadin mit dem damals höchstgelegenen Scheiteltunnel möglich. In den letzten fünfzehn Jahren seines Lebens war er am Bau sämtlicher Teilstrecken der Rhätischen Bahn beteiligt.

Standeskommission eine kantonale Beitragsleistung nur für Bahnunternehmen «von allgemeinem Interesse» vorsah und die Subvention auf «Fr. 15 000.— per Längenkilometer» begrenzen wollte, zeigte sich die Mehrheit des Rates dennoch überaus skeptisch. Verschiedene Redner misstrauten den wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen rentablen Bahnbau und befürchteten spekulative Machenschaften – wofür die Zeitgeschichte denn auch zahlreiche Beispiele bot. Andere, unter ihnen merkwürdigerweise auch Ständerat Hans Hold, bestritten ein Interesse der Landwirtschaft an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Weitere Votanten erachteten die technischen Schwierigkeiten für einen Bahnbau in Graubünden nach wie vor als zu gross, während weitsichtige Skeptiker davon sprachen

chen, man möge die Entwicklung der Elektrizitätsproduktion abwarten, die den Bahnbetrieb möglicherweise erst rentabel gestalten werde. Die vereinigte Gegnerschaft gewann auf diese Weise Oberhand gegenüber den Anhängern eines Talbahnbaues, so dass der Rat mit der Mehrheit von 54 zu lediglich 15 Stimmen den Gesetzesvorschlag ablehnte.

In einzelnen Voten des Rates, mehr aber noch hinter den Kulissen, war zum Ausdruck gelangt, dass die Subventionierung eines innerkantonalen Bahnbaues die für eine Ostalpenbahn reservierten Mittel aufzehren würde; den Glauben an diese durch Bünden führende internationale Bahn wollten sich die Politiker jener Tage nicht nehmen lassen. Vereinzelte Verlautbarungen, die an ihr williges Ohr drangen, vermochten sie denn auch in ihren Hoffnungen zu bestärken, so im Jahre 1883 Regungen in den oberitalienischen Provinzen, die zu einer neuen Komiteegründung und zu wiederholten Projektstudien für eine Splügenbahn führten. Sofort reagierte die Regierung. Im gleichen Zeitraum kursierte auch noch das Projekt einer internationalen Septimerbahn in der Öffentlichkeit. Es war schon im Jahre 1863 von Ing. Vanossi lanciert worden und hatte in der Zwischenzeit mehrere Überarbeitungen erfahren. Die Bahn hätte Mailand mit dem süddeutschen Raum verbunden. Begreiflich, dass diese Pläne in Graubünden auf grosses Interesse stiessen. Denn eine Trasseführung von Chur über Thusis nach Bivio und ins Bergell (oder gemäss einer Juliervariante ins Engadin–Maloja) hätte den Kanton viel intensiver erschlossen als eine Splügenbahn. Allein, die technische Beurteilung durch die Experten Moser und Hitz liess eine Realisierbarkeit der Pläne bezweifeln. Die kantonalen Instanzen konnten sich deshalb nicht zur Freigabe irgendwelcher Mittel aus der vom Volk beschlossenen Alpenbahnsubvention entschliessen. Das offizielle Bünden blieb der Splügenvariante treu, die seit 1884 in immer neuen Auflagen greifbare Gestalt anzunehmen schien.

Sebastian Hunger indessen liess sich nicht beirren. Er verfolgte sein Centralbahn-Vorha-

ben beharrlich weiter. Hiefür gewann er die Unterstützung Ing. Rudolf Mosers, und er vermochte endlich auch ein eigenes Initiativkomitee, mit dem Churer Stadtrat Martin Versell an der Spitze, auf die Beine zu stellen. Doch Thusis mit seinem Vorhaben auf Realisierung der Strecke Chur–Thusis trieb seine Bemühungen ebenfalls voran. Da die kantonalen Behörden für die Strecke Chur–Thusis beharrlich die Normalspur verfochten, war Hunger genötigt, sein Projekt zweizuteilen: Chur–Thusis normal, Thusis–Bellaluna schmal. Das bedeutete für ihn eine wesentliche Belastung und eine enorme betriebstechnische Erschwernis. Dazu drohten ihm von Davos-Prättigau her plötzlich neue Gefahren: der unermüdliche Holsboer witterte angesichts des Streites zwischen Hunger und dem Thusner Komitee für seine Prättigauer-Pläne Morgenluft, wobei er auch gleichzeitig erkannte, dass eine Realisierung des Centralbahnprojektes sein eigenes Vorhaben in Frage stellen musste; denn eine Abzweigung von Filisur nach Davos war leichter zu bewerkstelligen als eine Bahnverbindung von Landquart nach Davos.

Damit hob jener Wettstreit um Zeitgewinn an, wie er im wirtschaftspolitischen Leben nicht selten zu verzeichnen ist. Holsboer handelte mit Bedacht. Er plante sorgfältig, wenn auch diskret und trat erst mit ausgewogenen Unterlagen an die Öffentlichkeit, doch nun mit Nachdruck: Gründung eines 17köpfigen Initiativkomitees (13 Prättigauer, 4 Davoser), erfolgreiche Finanzverhandlungen, Orientierung sämtlicher Gemeinden, Abstimmung in den Gemeinden am 12. September 1886 mit einhelliger Annahme der diesen zugemuteten Leistungen; einzig die Gemeinde Klosters scherte aus, da sie den ihr gestellten finanziellen Zumutungen nicht entsprechen wollte; doch bildete ihre Absage kein Hindernis. Der Weg für die Konzessionierung und Realisierung der Prättigauerbahn war mit der Beschlussfassung der übrigen Gemeinden frei gelegt, – «ohne Morxerei und Markterei, wie das Eisenbahnkomitee Chur–Thusis sie durchgemacht hat», hiess es im Abstimmungsaufwurf an die Gemeinden des Prättigau.

Tatsächlich war es Holsboer gelungen, sowohl das Thusner Komitee als auch das Komitee der Centralbahn zu überrunden. Chur, das bisher beharrlich der Fortsetzung einer Bahn von Chur aufwärts opponierte, wie auch die Standeskommission, die der Centralbahn Hungers widerstrebt hatte, sahen sich überspielt. Die Behörden erkannten jetzt, dass die Prättigauer-Bahn für die Kantonsmitte eine Gefahr bilden müsse. Doch hinderte sie die Sorge um eine Transitbahn noch immer, der Centralbahn ihre Unterstützung zu gewähren.

Nicht geringere Verwirrung herrschte im Bundeshaus, wo die beiden Konkurrenzprojekte Hunger und Thusis geduldig ihrer Behandlung harreten. Zunächst versuchte der Bundesrat einen Ausweg in der Weise, dass er eine Konzessionserteilung an Hunger für die Strecke Thusis – Filisur empfahl, während die Konzession für die Strecke Chur – Thusis jener Interessentschaft zukommen sollte, die zuerst den Finanzausweis zu erbringen in der Lage sei. Der Ständerat seinerseits sprach sich für eine Konzessionserteilung an Thusis aus. Das hinwiederum rief Hunger auf den Plan, der nachweisen konnte, dass angesichts der neu aufgetretenen Konkurrenz aus dem Prättigau eine Realisierung der Strecke Thusis–Filisur unmöglich werde, wenn der gleiche Konzessionär nicht auch die wirtschaftlich viel interessantere Strecke Chur – Thusis bauen und betreiben könne. Bundesrat und Bundesversammlung liessen sich von dieser Argumentation überzeugen und erteilten Hunger für beide Strecken die Konzession, wenn auch für die untere Strecke als Normalspurbahn. Das jedoch bedeutete eine Belastung für Hunger, der die erforderlichen Kapitalien für eine Realisierung des Zwitter zwischen Normal- und Schmalspur nicht zu beschaffen vermochte. Als die Schwierigkeiten turmhoch standen, begruben die beiden Komitees ihren Span und fusionierten. Doch entsprang hieraus noch immer kein Durchstoss. Der Wurm der Zwiebracht war mit dabei und führte rasch dazu, dass Hunger sich mit dem 22köpfigen Komitee überwarf. Er trat aus, womit das Komitee ohne Konzession dastand. Es bemühte sich nun sei-

nerseits um eine solche, doch bewahrte die Bundesversammlung dem streitbaren Einzelgänger die Treue und gewährte ihm die nachgesuchte Verlängerung.

Holsboer mochte in der Zwischenzeit diese Selbstzerfleischung der Konkurrenz mit stiller Genugtuung verfolgt haben. Sie kam seinen eigenen Plänen zustatten, die denn auch hurtig voranschritten. Der Konzessionserteilung vom 22. April 1887 folgten unverzüglich die definitive Regelung der Finanzierung, dann in Basel die Gründung der Bau- und Betriebsgesellschaft und der erste Spatenstich am 29. Juni 1888. Wahrhaftig ein imponierendes Tempo, und mit Recht durfte zwei Jahrzehnte später die Festschrift zur 40. Generalversammlung des SIA dazu bemerken: «Nur wer die Schwierigkeiten kennt, bündnerische Gemeinden unter einen Hut zu bringen, weiss das von Holsboer vollbrachte Kunststück voll zu würdigen».

Liest man die Zeitungen, die damals über die Davoser Einweihungsfeierlichkeiten berichteten (Böllerschüsse, Festumzug, Glockengeläute, Liedervorträge, «bei elektrischer Beleuchtung musikalisch-theatralisch-gymnastische Abendunterhaltung auf dem Festplatz»), und folgt man den schriftlichen Erinnerungen, die der damalige Landammann Johann Peter Stiffler, der im Zentrum des Festgeschehens stand, im hohen Alter niederkritzelte, gewinnt man den Eindruck, Holsboer habe sich inzwischen ins Herz der rauhschaligen Davoser hineingelebt und jede Opposition gegen seinen Unternehmergeist längst zu überwinden verstanden. In Wirklichkeit waren dem initiativen Mann gerade in Davos von Anfang an die Hauptschwierigkeiten erwachsen, und sie hielten unvermindert an. Die Summe aller Differenzen, die schliesslich über persönliche Animositäten und Verunglimpfungen hinweg in einer eigentlichen Kraftprobe endeten, kristallisierte sich ironischerweise in der Bahnhoffrage: Die Bevölkerung der Landschaft Davos forderte die Erstellung zweier Bahnhöfe, eines im «Dörfli» und eines weitem «am Platz»; für die weitergestreute Landschaft sollte dies eine verkehrsmässige Erleichterung be-

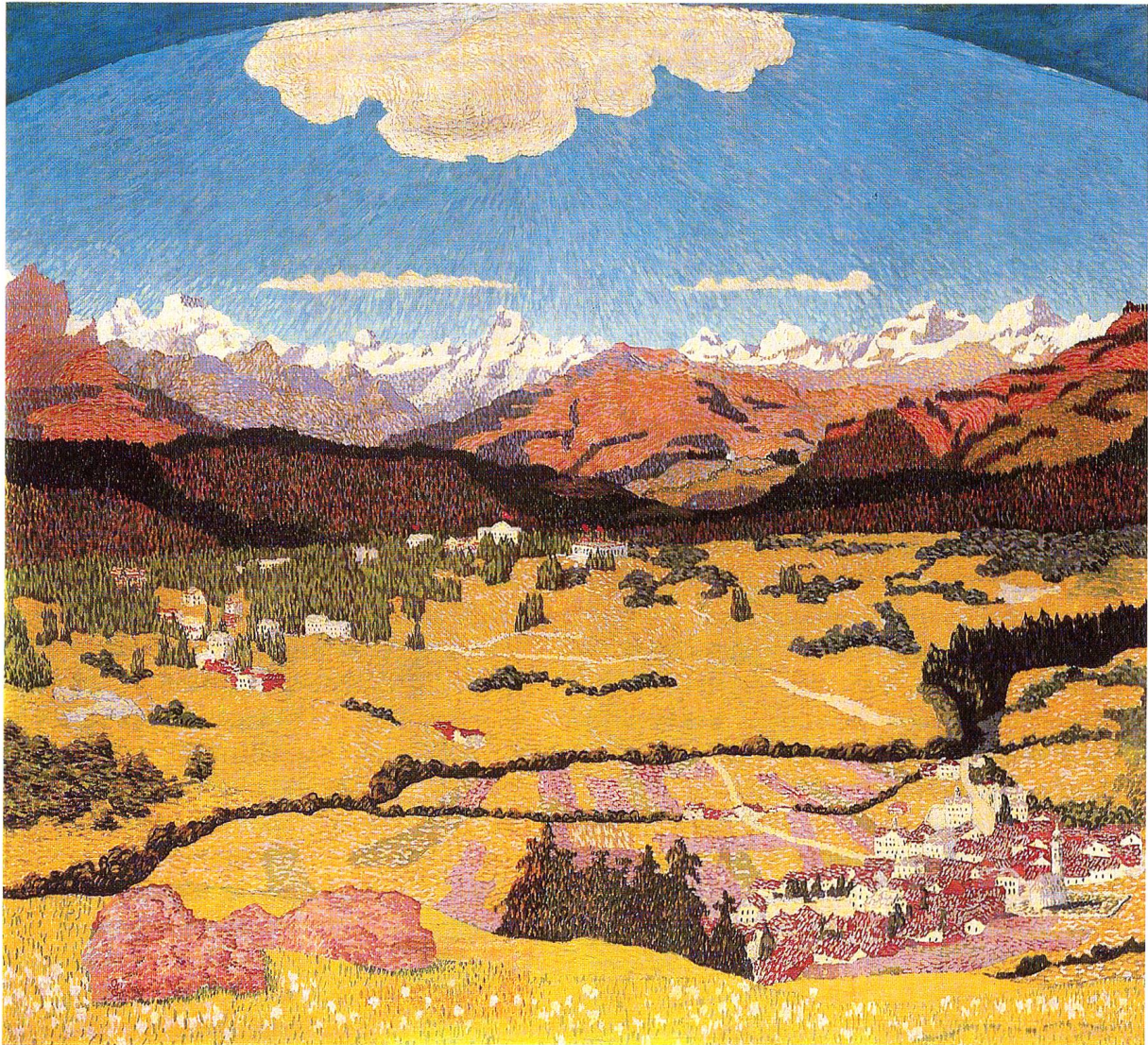
deuten. Holsboers Pläne jedoch sahen einen einzigen Zentralbahnhof zwischen Dörfli und Platz vor. Die Einheimischen argwöhnten deshalb, Holsboer verfolge damit u.a. persönliche spekulative Ziele. Als diese Streitfrage nicht geschlichtet werden konnte, weil sich Holsboer nicht minder hartnäckig zeigte als seine Gegner, brachte die Kreisbehörde sie auf einer ausserordentlichen Versammlung vom 8. Dezember 1888 zur Behandlung. Erwartungsgemäss beschloss die Landsgemeinde, am Begehren auf die Erstellung zweier Bahnhöfe festzuhalten.

Erst im folgenden Januar 1889 lüftete Holsboer das Geheimnis, mit dem er bisher seine Penetranz in dieser vermeintlich untergeordneten Frage umwoben hatte: er reichte beim Bundesrat das Konzessionsgesuch für die Fortsetzung der Prättigau-Davoser-Bahn über den Scalettapass ins Engadin nach Samedan ein, von wo die Bahn über den Maloja bis Chiavenna führen sollte. Dieses Vorgehen wirkte sowohl in Davos als auch in der kantonalen Öffentlichkeit wie eine Bombe. Konsternation und Verärgerung verschlugen allen Betroffenen die Stimme, vor allem in Chur und Thusis. Statt der jahrzehntelangen vergeblichen Versuche Mittelbündens, zu einer Bahnverbindung mit dem Engadin über den Julier oder Albula zu gelangen, schickte sich der undurchschaubare Niederländer an, seine Talbahn Landquart-Davos zu einer Durchgangs- und Alpenbahn auszuweiten. Später behauptete Holsboer, er habe von Anfang an ein derartiges Konzept verfolgt und lediglich aus taktischen Gründen darüber geschwiegen. Die Davoser rieben sich ebenfalls die Augen; denn nun wurde ihnen plötzlich klar, weshalb Holsboer so beharrlich einen Zentralbahnhof durchsetzen wollte: einzig ein solcher entsprach seinen Scalettaplänen, während zwei weit auseinander liegende Landschaftsbahnhöfe ihnen hinderlich waren. Und der Hartnäckige trieb nun auch, nachdem sein Scaletta-Vorhaben endlich offiziell auf dem Tisch lag, die für ihn wichtige Bahnhoffrage ihrer Entscheidung zu. Seinem Konzessionsgesuch an die Eisenbahndirektion in Bern legte er eine von hundert Un-

terzeichnern unterstützte Petition bei, wonach in Davos lediglich ein Zentralbahnhof erstellt werden möge. Wenn Holsboer indessen in der Zwischenzeit seine Davoser noch nicht ausreichend kennen gelernt haben mochte, so bot ihm deren Verhalten nunmehr ausreichend Gelegenheit, dies nachzuholen: sie zeigten sich hart und nach wie vor unbeugsam, wobei sie erklärten, Davos werde dem Scaletta-Vorhaben Holsboers jede Unterstützung versagen, wenn er es in der Bahnhoffrage nicht beim getroffenen Volksentscheid bewenden lasse. Damit blieb ihm nichts anderes übrig, als endlich klein beizugeben.

Sieht man von dieser Nebenfrage ab, die auf Holsboer doch etwas Zwielight wirft, so erbrachte gerade er dank seinem ungestümen Vorgehen Bündens verfahrenereisenbahnpolitik einen bedeutenden Beitrag. Schon mit seiner Prättigau-Davos-Bahn wirkte er pionierhaft: Als Einzelgänger hatte er zu beweisen vermocht, dass auch in Bünden das Kapital für den privaten Eisenbahnbau beschafft werden konnte, sobald die wirtschaftlich-technischen Voraussetzungen hierfür nachweisbar seien. Weiter bewies Holsboer, dass auch mit der Schmalspurbahn technisch einwandfreie Lösungen des Verkehrsproblems erzielt werden können. Das half wesentlich mit, um den behördlichen Normalspurkomplex zu mildern. Und schliesslich bewies sein Experiment, dass bei richtiger Linienführung selbst grosse Steigungen überwindbar seien.

Erstaunlich war jedoch vor allem das Tempo, in welchem sich dies alles vollzog. Während die Eisenbahngesellschaft, die das ganze Unternehmen trug, erst am 8. Februar 1888 gegründet worden war, erfolgte der Bau derart zielstrebig, dass schon am 9. Oktober des folgenden Jahres die erste Teilstrecke Landquart-Klosters eröffnet werden konnte, während weniger als ein Jahr später, am 21. Juli 1890, auch noch die abschliessende Strecke Klosters-Davos von 17 km Länge folgte. Es handelte sich hierbei um ein technisches Wunderwerk, nämlich die in Europa damals höchstgelegene Adhäsionsbahn. Ursprünglich war eine Zahnradbahn projektiert



Giovanni Giacometti: Mittelteil des dreiteiligen Panoramabildes. Flims in Frühlingsstimmung. Im Hintergrund auf einer kleinen Anhöhe das «Waldhaus».

worden, doch der Pioniergeist Holsboers hatte in letzter Stunde deren Umwandlung in eine normale Bahn ermöglicht. Sie bewährte sich vollkommen und fand mit ihrer Streckenführung über Rampen und durch Tunnels die staunende Anerkennung in der ganzen Welt.

Indem Holsboer nach diesen seinen erfolgreichen Bemühungen nun auch noch die Fortsetzung der Bahn über den Scaletta ins Engadin in sein Programm aufnahm, aktivierte er zusätzlich die bündnerische Eisenbahnpolitik. Ihm als erstem gelang es, die massgebenden Politiker aus ihrer starren Fixierung auf eine Ostalpenbahn und damit aus ihrer lähmenden Bewegungslosigkeit zu befreien. Die äusseren Umstände kamen ihm dabei freilich zu Hilfe. Denn mittlerweile war das Centralbahnprojekt Chur – Thusis – Filisur – Engadin nicht voran gekommen. Es konnte zwar die richtige Routenwahl für sich in Anspruch nehmen und war topographisch einer Scalettavariante weit überlegen. So drängte sich beim Albula nur eine Tunnellänge von 5400 m auf, während beim Scaletta Tunnellängen von 13 000 m (Sertig) oder 12 250 m (Dischma) in Kauf genommen werden mussten. Aber noch immer stellte das von Oberingenieur Gilli verfochtene Centralbahnprojekt nichts anderes als einen üblen Kompromiss dar: die Strecke Chur – Thusis sollte als Normalspur, die Strecke Thusis – Filisur als Schmalspur und die Strecke Filisur – Engadin als Zahnradbahn erstellt werden. Da sich keine Finanzgruppe für ein solches Puzzle finden liess, hofften die Initianten, als Gegenleistung für die Erschwernisse einer Normalspur eine kantonale Subvention von 1,2 Mio. Franken beanspruchen zu können. Das zwang die Behörden und nachfolgend die Stimmbürgerschaft zu einer Entscheidung. Die überwiegende Mehrheit der Räte bewahrten dem Centralprojekt ihre Gewogenheit, da nur durch dieses alle verkehrspolitischen Belange des Kantons optimal gelöst werden konnten. Doch hatten die Räte schwerste Bedenken zu überwinden, um ihre Haltung in eine aktive finanzielle Leistung für das geplante Unternehmen umzumünzen. Die Angst vor einem finanziellen Abenteuer bedrückte sie, und ohne die

in Holsboer personifizierte Scaletta-Gefahr würde sich der Grosse Rat in seiner Mehrheit kaum zu einer günstigen Beschlussfassung durchgerungen haben. Auch so fiel der Entscheidung gegen den Widerstand der Prättigauer und Davoser Deputierten, denen die überwiegende Mehrheit der Churer folgte, nur mit 47 zu 23 Stimmen. Anschliessend hieran hatte die Stimmbürgerschaft über die Beitragsleistung an die Centralbahn zu befinden. Ein unerhört harter Abstimmungskampf schuf die erforderliche Klärung. Holsboer selbst focht im Gegenlager unerbittlich. Er als einziger konnte praktische Ergebnisse aufzeigen und dabei geltend machen, dass er sein Vorhaben ohne finanzielle Staatskrücken zu realisieren in der Lage sei. Die Anhänger der Centralbahn demgegenüber verfochten die grundsätzlich richtige These, dass der Kanton in seinem Innern erschlossen werden müsse, nicht an seiner Peripherie. Es war namentlich der unentwegte Sebastian Hunger, der den zügigen Abstimmungslogan «Centrum oder Peripherie?» prägte und ihn in einer Aufklärungsschrift zu grosser Wirkung brachte. Das Volk befand sich am Abstimmungstag, dem 26. November 1889, auf der Höhe seiner Urteilskraft, als es mit 12640 Ja gegen 5330 Nein die Beitragsleistungen an die Centralbahn beschloss.

Wenngleich Holsboer nach dieser Ausmarchung seine Segel noch lange nicht strich, war er doch leidenschaftslos genug, um seinen Gegnern zu künftigen konstruktiven Kompromissen die Hand zu reichen. Als grundlegenden Fehler kreidete Holsboer den Centralisten nach wie vor an, dass die Strecke Chur–Thusis als Vorwegnahme der imaginären Alpenbahn in Normalspur erstellt werden sollte. Er war der Auffassung, dass ein bündnerisches Eisenbahnkonzept auf der einheitlichen Schmalspur beruhen müsse. Unter dem Vorbehalt dieses Axioms war Holsboer gegenüber seinen Gegnern verhandlungsbereit. Die Notwendigkeit solcher Verhandlungen stellte sich für alle Beteiligten denn auch bald ein: den Centralisten dämmerte endlich die Erkenntnis, dass eine Finanzierung ihres so diffusen Vorhabens unmöglich sei. Niemand aus der Finanzwelt

wollte ihnen Hilfe gewähren. Das brachte den Umschwung. Unter dem harten Diktat des Kapitalmarktes sassen die beiden gegnerischen Gruppen, die Anhänger der Central- und die Befürworter der Scalettabahn, endlich an den Verhandlungstisch. Jetzt wurden die Beziehungen Holsboers zur Basler Finanzwelt zum Glücksfall: Am 24. Oktober 1890 kam es durch alle Beteiligten zur Gründung der Schweizerischen Eisenbahnbank mit einem Aktienkapital von 5 Mio. Franken. Diese Bank ihrerseits übernahm den Bau der innerbündnerischen Strecken Chur – Thuisis, Thuisis – Filisur – Engadin und Felsenbach – Chur, alles in Schmalspur. Zu diesem Zweck überliessen alle Beteiligten dem gemeinsamen Unternehmen die in ihren Händen befindlichen Konzessionen.

Der längst ersehnte Spatenstich wurde damit jedoch nicht zur Tatsache. Denn ausgerechnet im gleichen Zeitpunkt, da die Voraussetzungen für den Bau der Strecke Chur–Thuisis endlich gegeben schienen, steckte die schweizerische Eisenbahnpolitik infolge der Verwerfung des Bundesbeschlusses betr. den Rückkauf der eidg. Centralbahn in einer schweren Krise. Die Eisenbahnaktien erfuhren als Schock aus der Verwerfung einen empfindlichen Sturz. Aus diesen Gründen musste die Eisenbahnbank gegenüber den Behörden die Unmöglichkeit einer Vertragserfüllung erklären. Im Sinne einer Ersatzleistung anerkennen sie den Bau und den Betrieb der Strecke Chur – Thuisis durch die Schmalspurbahn Landquart – Davos. Als hierüber eine Einigung vorerst nicht zustande kam, schritt der Kanton zusammen mit dem Centralbahnkomitee gegen die Eisenbahnbank zur Erhebung einer Zivilklage auf Vertragserfüllung. Das Prozessgeschehen zog sich in üblicher Weise lange hin.

Mittlerweile sorgten jedoch neue Kombinationen für eine Entspannung. Ein Initiativkomitee unter dem Vorsitz Florian Gengels lancierte plötzlich den Bau einer normalspurigen «Orientbahn», die in Graubünden die Strecken Chur–Thuisis–Albula–Ofenberg–Meran durchziehen sollte. Alte internationale Alpenbahnträume lebten damit wieder auf. Das Gewicht dieser spekulativen Variante bestand haupt-

sächlich darin, dass sie die Anhänger der Projekte einer innerbündnerischen Schmalspurbahn erneut an den Verhandlungstisch führte. Anfangs 1894 kam darüber eine Einigung zustande. Darnach verpflichtete sich die Bahngesellschaft Landquart–Davos dazu, in Verbindung mit der Eisenbahnbank den Bau und Betrieb der Strecken Landquart–Chur und Chur–Thuisis zu übernehmen. Gleichzeitig änderte das Unternehmen Holsboers seine Firma in «Rhätische Bahn» um.

Nun endlich konnte mit dem Bau dieser Strecken begonnen werden. Doch sogleich erhoben neue Widersacher, Anhänger der Normalbahn, ihr Haupt. Ihr Wortführer war Adolf Guyer-Zeller, der Schöpfer der Jungfraubahn und Leiter der Schweizerischen Nord-Ost-Bahn. Er war schon zu seinen Lebzeiten eine fast legendäre Gestalt, die den Titel eines «schweizerischen Eisenbahnkönigs» führte. In grundlegenden Artikeln, die er im März 1895 zur «bündnerischen Alpenbahnfrage» veröffentlichte, erinnerte er seine Leser an die Verpflichtung Bündens, seine Alpenbahnbestrebungen nicht aufzugeben. Beschwörend («Alt-Fry-Rhätien, wach auf») ermahnte er sie, den Schmalspurinteressen nicht zu erliegen. Er bezeichnete die Erstellung einer Schmalspurbahn Landquart – Thuisis als «unnatürliches Schauspiel», als ein «Unglück» und etwas «Unverantwortliches». Gleichzeitig pries er die Orientbahn als die für Graubünden vorteilhafteste Lösung einer internationalen Alpenbahn. Das hinwiederum rief Holsboer auf den Plan, der die Schmalspurvariante überzeugend verteidigte und sämtliche Ostalpenwünsche ins Land der Illusionen verwies. Als in der Folge Guyer-Zeller behördlich aufgefordert wurde, einen konkreten Beitrag zur Realisierung einer normalspurigen Transitbahn zu erbringen, zog er sich zurück.

Inzwischen waren die Bauarbeiten für die Strecken Landquart–Chur und Chur–Thuisis tatkräftig vorangeschritten, so dass beide Mitte des Jahres 1896 in Betrieb genommen werden konnten. Graubünden verfügte damit über einen zusammenhängenden Schmalspurstrang von 92 km Länge, erbaut ohne jede

kantonale Eigenleistung. Diese Erfolge wirkten anspornend und rückten neue Strecken ins Blickfeld, so schon im Jahre 1894 eine von Reichenau nach Disentis.

Damit dämmerte in den Behörden allmählich die Erkenntnis, dass ein einheitliches und umfassendes kantonales Eisenbahnsystem ohne zusätzliche Leistungen der öffentlichen Hand nicht erreichbar sein werde. Namentlich ein Bau der technisch schwierigen und anspruchsvollen Bergstrecken samt Durchtunnung erforderte unausweichlich die Mithilfe des Kantons und der Gemeinden. Ein solcher Durchbruch aus der Zone des Erkennens in jene des Handelns war indessen nur allmählich möglich. Im Jahre 1890 noch scheiterte ein Versuch, den Bahnen wenigstens Steuererleichterungen zu gewähren, am rabiaten Widerstand der Kommunalpolitiker, die sich auf die Gemeindeautonomie beriefen. Fünf Jahre darnach widerfuhr einem Gesetzesentwurf «über Besteuerung der Eisenbahnen im Kanton Graubünden» beinahe das nämliche Schicksal. In einem ersten Anlauf bodigte der Grosse Rat die Anträge, wonach «die im Kanton neu entstehenden . . . Eisenbahnen, sofern sie allgemeinen Interessen dienen . . . für die Dauer von 20 Jahren von jeder kantonalen Steuer befreit sein sollen» und ihnen auch die kommunale Steuerbefreiung gewährt sei, mit 32 zu 21 Stimmen. Dann freilich übermannte den Rat das schlechte Gewissen, denn zur gleichen Zeit schickte er sich an, bei den Bundesbehörden um eine Subvention für die Erstellung der weiteren Bergbahnstrecken nachzuzusehen. Den Bedenken Rechnung tragend, dass eine engherzige Besteuerung der Bahnen diesen Subventionswünschen widerspreche, traf der Rat eine Wiedererwägung seines Beschlusses und erteilte dem Gesetzesvorschlag doch noch seine Zustimmung. Darnach wurde für neue Bahnen eine temporäre Befreiung von den kantonalen Steuern vorgesehen, während freilich die Gemeinden im uneingeschränkten Genuss ihrer Steuerhoheit verblieben. Murrend und unwirsch erteilte das Volk diesem hinkenden Gesetzlein am 3. November 1895 mit 5881 Ja zu 5295 Nein seine Zustimmung.

Vier Wochen zuvor, am 4. Oktober 1896, hatte die eidgenössische Stimmbürgerschaft über ein ähnlich engbrüstiges Gesetz abzustimmen, nämlich über das Bundesgesetz betr. das Rechnungswesen der Eisenbahnen. Durch dessen Vorschriften unternahm es der Bundesgesetzgeber, die Privatbahngesellschaften in ihrer freien Spekulationstätigkeit einzukengen und ihnen Vorschriften über das Rechnungswesen zu erteilen. Mit allen erdenklichen Mitteln versuchten die Privatbahngesellschaften, sich diesen einengenden Bestimmungen zu entziehen. Das Volk erteilte dem Erlass gleichwohl seine Zustimmung. Graubünden freilich verwarf ihn mit 8760 Nein gegen 6683 Ja. Es waren Besorgnisse über die zukünftige Entwicklung des privaten Unternehmertums, welche die rätische Stimmbürgerschaft mehrheitlich in diese Position der Ablehnung von staatlichen Vorschriften drängte. Denn ohne das private Unternehmertum hatte Bünden vom Bahnbau nicht viel zu erhoffen, seine eigenen staatlichen Mittel reichten zu einer Förderung der schwebenden Eisenbahnpläne nicht aus. Tatsächlich schien das Ergebnis der Abstimmung den Pessimisten recht zu geben. Guyer-Zeller, der Wortführer gegen den Bundesinterventionismus, erklärte sofort den Verzicht auf alle Orient-Bahn-Pläne, und auch die Eisenbahnbank, welche noch immer ein wesentliches Gewicht besass, schickte sich an, vom bündnerischen Experimentierfeld abzutreten und sich in schönere Gefilde zu verziehen. Verzagen und Besorgnis griffen überhand.

In diesem kritischen Zeitpunkt stellte ein weiteres Mal W. Holsboer seine Weitsicht, Tatkraft und Unbekümmertheit unter Beweis. Heimlich entwickelte er einen Plan, wonach der Kanton von der Eisenbahnbank deren 5000 Aktien der Rhätischen Bahn erwerben möge. Damit sollte der Kanton zum Hauptträger des ganzen Unternehmens werden und es in der Hand haben, durch den Erlass eines Gesetzes den weitem Bahnbau in die Wege zu leiten, wozu ihm die bei den Bundesbehörden angebehrte eidgenössische Subvention von 7 Mio. Franken dienen konnte. Es war ein ungewöhn-

lich kühner Plan, den Holsboer verfolgte, und grosszügig erwies er sich auch darin, dass der Initiant als zentrale Ausgangslage für den weiteren Streckenbau nicht etwa Davos anvisierte, sondern Thusis. Er dachte jetzt gesamt-kantonal, nicht mehr regional. Holsboer war auch klug genug, seine weitsichtigen Überlegungen zunächst nur im kleinen Kreis zu verbreiten und sich hierfür die Gewogenheit der politisch Massgebenden zu verschaffen. Als dieses Nahziel erreicht war, handelten er und seine Mitträger mit Nachdruck. Der Kleine Rat, aufgerufen von Holsboer und den hinter ihm Stehenden, erwarb schon Mitte April 1897 unter Ratifikationsvorbehalt von der Eisenbahnbank nicht nur die 5000 Aktien und die in ihrem Besitz befindlichen Obligationen der Rhätischen Bahn, sondern auch sämtliche Konzessionen, Pläne und Gutachten. Gleichzeitig lancierte er einen Gesetzesentwurf betr. die Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes. Dann erliess die Regierung eine Botschaft an den Grossen Rat auf Erlass eines Gesetzes, durch welches diese Transaktionen legalisiert und der weitere Ausbau des Schmalspurbahnnetzes, zunächst der Strecken ins Oberengadin und ins Oberland, gesichert werden sollte. Sie bewegte sich genau im Rahmen, wie ihn Holsboer gesetzt hatte. Schon am 28. Mai 1897 kamen diese Vorschläge im Parlament zur Beratung. Die Grossräte erkannten die einmalige Gelegenheit für den Kanton, die eingetretene Stagnation zu überwinden. Mit einem Aufwand von 10 Mio. Franken, die eine Rendite erwarten liessen, konnte die kantonseigene Unternehmung das bisherige Bahnnetz erwerben und dieses massgebend erweitern. Der Rat liess sich von der Begründetheit der Vorschläge überzeugen, wenngleich einzelne Redner noch immer ihre Skepsis nicht unterdrückten und die praktische Preisgabe der Alpenbahnidee beklagten. Die Einsicht indessen war einhellig, dass gemäss den zurückliegenden Erfahrungen eine Fortsetzung der angehobenen Talbahnbemühungen den imaginären Alpenbahnwünschen nicht geopfert werden dürfe. Mit 63 gegen lediglich eine Gegen-

stimme erteilte das Parlament den Anträgen der Regierung seine Zustimmung: Erwerb der 5000 Aktien und Beteiligung am Aktienkapital künftiger weiterer Bauten mit Fr. 40 000.— pro Kilometer, sofern die übrige Interessenz ebenfalls 25 000 Franken pro Kilometer Aktien zu übernehmen bereit sei.

Schon 3 Wochen später fand die kantonale Abstimmung statt. Das Ganze vollzog sich in einem Eiltempo, wie es in der politischen Landschaft Bündens bis anhin noch selten geübt wurde. Und das Volk lohnte diesen Einsatz: mit 9325 Ja zu lediglich 2455 Nein erteilte es dem Gesetz seine Zustimmung. Damit war die gesetzliche Grundlage für einen tatkräftigen weiteren Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes gelegt, der denn auch in den folgenden Jahren nicht auf sich warten liess.

Noch bevor die Verantwortlichen die Auswirkungen dieser unerwartet deutlichen Volksentscheidung ganz realisierten, schob sich nun die eidgenössische Bahnpolitik in den Vordergrund des Interesses: die Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnnetzes wurde aktuell. Sieben Jahre zuvor, in der Abstimmung vom 6. Dezember 1891, hatte die eidgenössische Stimmbürgerschaft einen ersten Verstaatlichungsversuch, den Ankauf der Zentralbahnen, wuchtig verworfen, und auch Graubünden hatte mit einem eindeutigen Resultat zum Nein beigesteuert, schmerzlich bedauert von den Liberalen, die schon damals die Verstaatlichung begrüsst. Sie liess sich denn auch nicht vermeiden. Der allgemeine Ruf «Die Schweizerbahnen dem Schweizer Volk» leistete den sachlichen Argumenten, die für eine Verstaatlichung sprachen, die erforderliche emotionale Unterstützung. Dass unter dem Privatbahnsystem nur noch die wirklich risikolosen Bahnstrecken erstellt werden konnten, war unverkennbar. Nach dieser Richtung hin bedeutete es fast ein Wunder, dass in Graubünden immerhin – wenn auch unter Ächzen und Stöhnen und dank der aussergewöhnlichen Privatinitiative Holsboers – ein Schmalspurnetz von fast 100 km Länge hatte entstehen können. Würde das eben erlassene kantonale Gesetz ein ausreichendes Instrumenta-

rium bilden, um das Begonnene zu vollenden? Und wie war es mit der bündnerischen Haupt Sorge, der Ostalpenbahn, bestellt? Als deshalb der Bundesrat am 25. März 1897 seine Botschaft zu einem Gesetz betr. «die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes» erliess, horchte ganz Bünden auf. Sofort stieg die Hoffnung, dass auf dem Wege der Verstaatlichung (und nur auf diesem Wege) nicht nur das bündnerische Schmalspurnetz, sondern darüber hinaus die ersehnte Alpenbahn verwirklicht werden könnte. Tatsächlich nährte die Botschaft des Bundesrates deutlich erkennbar derartige Hoffnungen, und die eidgenössischen Räte widerstrebten ihnen nicht. So enthielt das Gesetz die politisch wichtige Übergangsbestimmung, wonach der Bund «die Bestrebungen für Realisierung einer . . . Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern» werde. Damit enthielt das Gesetz eine Bestimmung, die mehr Gewicht besass als eine lediglich deklaratorische Beruhigung Bündens. Weiter schuf der Gesetzeserlass auch die Möglichkeit, dass aus den betrieblich nicht benötigten Reinerträgen gewisse Reserven für den spätern weitem Rückkauf von Privatbahnen dienen konnten. Kurzum: Graubünden schien an der Schwelle zu neuen Hoffnungen zu stehen. Die Öffentlichkeit neigte denn auch dem eidgenössischen Verstaatlichungsgesetz mehrheitlich zu. Vor allem die Liberalen pflichteten ihm fast enthusiastisch bei. Ablehnend begegneten ihm allerdings die konservativen Föderalisten. Für sie bildete der Verstaatlichungsversuch einen Schritt zu dem von ihnen beargwöhnten zentralistischen Staat. Darob kam es zu einem ungemein heftigen Abstimmungskampf, in dem erneut alles an Argumenten für und gegen die zunehmende staatliche Machtfülle aufgewendet wurde. Doch überwog die Zustimmung. Gesamtschweizerisch erfuhr das Gesetz mit einem Stimmenüberschuss von über 200 000 Ja eine eindruckliche Annahme; Graubündens Beitrag zu diesem Ergebnis lautete auf 11 116 Ja zu 7971 Nein.

Helle Begeisterung darob herrschte freilich nur im liberalen Lager, das frohlockte, der

«Feudalaristokratie» sei von Seiten des Volkes eine wirksame Lehre erteilt worden. Die bedächtigeren Elemente, die schon lange selbst die eindeutigsten Bekenntnisse des Bundeshauses zugunsten der schwächeren Glieder nicht zum vollen Kurs zu diskontieren geneigt waren, legten sich Zurückhaltung auf. Zu ihnen zählte auch Holsboer. Er war nicht gewillt, das Schicksal des weitem Ausbaues des bündnerischen Schmalspurnetzes von den Zufälligkeiten der eidgenössischen Politik abhängig zu machen. Vielmehr trat er schon rasch nach der Verabschiedung des kantonalen Eisenbahngesetzes erneut auf den Plan und versuchte mit seinem fast überbordenden Wagemut, seine Freunde zur Eile anzutreiben. Nachdrücklich forderte er, dass nicht allein der Bau der beiden Hauptstrecken Engadin und Oberland in Angriff genommen werde, sondern dass gleichzeitig auch alle übrigen Strecken (Davos–Filisur, Bever–Scuol, Ilanz–Disentis, St. Moritz–Chiavenna) gebaut werden sollten. Dafür konnte er einen verlockenden Pauschalvertrag mit der Frankfurter Firma Holzmann und der Deutschen Bank vorlegen. Die gesamten Baukosten für das gewaltige Programm waren mit 64,5 Mio. Franken errechnet. Vom Kanton wurde eine Subvention von 17 Mio. Franken erwartet. Bis zum Jahre 1904 sollte die Betriebseröffnung aller dieser Strecken gewährleistet sein. So kühn und einmalig wirkten diese Vorschläge, dass die Zweifler in den verantwortlichen Gremien sofort Bedenken anmeldeten. Vor allem schienen die bündnerischen Finanzen einem derartigen Kraftaufwand, wie ihn Holsboer forderte, nicht gewachsen zu sein. Daneben erweckte Misstrauen, dass Holsboer anstelle des Albula nun doch wieder die Strecke Davos – Filisur terminlich in den Vordergrund rückte. Ohne abschliessende Erledigung schickte sich der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn an, das neue Konzept Holsboers gründlich und ohne Hasten zu erdauern. Dann jedoch verfügte der Todesengel einen zeitlichen Aufschub: am 8. Juni 1898 erlag Holsboer 64jährig einem Schlaganfall. Mit ihm ging der grosse Pionier und Gestalter des bündnerischen Schmalspurnetzes

dahin, und er nahm auch all das mit ins Grab, was an Plänen, Wünschen und Hoffnungen noch vorlag. Seine Nachfolger mussten, wenn auch in den vorgezeichneten Bahnen, das Unvollkommene mit eigener Kraft, freilich im gemächlicheren Tempo, zu Ende führen. Noch bevor sie sich den Mühen neuer Planungen und Finanzierungen zu unterziehen hatten, wurde ihnen freilich von Seiten des Bundes wirksame

Hilfe zuteil: Einstimmig genehmigten die eidgenössischen Räte am 30. Juni 1898 einen Bundesbeschluss, mit welchem sich die Eidgenossenschaft zur Übernahme von 8 Millionen Aktien zweiten Ranges der Rhätischen Bahn bereit fand. Damit lagen endlich sämtliche Voraussetzungen vor, um das bündnerische Schmalspurnetz in der visionären Sicht Holsboers womöglich zu vollenden.

RhB-Jubiläumsprogramm 1989

Chur, Rheintal

Samstag, 20. Mai 1989
Sonntag, 21. Mai 1989

RhB – Die Bahn im Herzen Europas

● Offizielle Jubiläumsfeier ● Sternfahrt geladener Gäste nach Chur ● Bahnhoffest
● Publikumsfahrten mit berühmten in- und ausländischen Expresszügen

Prättigau

Samstag, 3. Juni 1989
Sonntag, 4. Juni 1989

Die erste Strecke der Rhätischen Bahn

● Talfest mit Umzug ● Eröffnung der Sommerausstellung in Grüşch ● Tag der offenen Tür in Landquart ● Zweite «Jungfernfahrt» der RhB-Lok «Rhätia» Nummer 1 von 1889 ● Publikumsfahrten

Surselva (Bündner Oberland) Glacier Express

Samstag, 10. Juni 1989
Sonntag, 11. Juni 1989

● Glacier Pullman Express ● Glacier Gourmet Express ● Bahnhoffeste ● Publikumsfahrten

Davos-Filisur

Samstag, 24. Juni 1989
Sonntag, 25. Juni 1989

Technische Pionierleistungen

● 1. RhB-Modelleisenbahn-Börse ● Eisenbahnfest ● Nostalgie und Romantik ● Am Sonntag: Besonderer Fahrplan unter dem Motto «Eisenbahn total» zwischen Davos und Filisur

Bernina, Puschlav

Samstag, 15. Juli 1989
Sonntag, 16. Juli 1989

Höchste Eisenbahn

● Festa della Valle ● Giornata delle porte aperte ● Publikumsfahrten

Arosa, Schanfigg

Samstag, 19. August 1989
Sonntag, 20. August 1989

100 Jahre RhB – 75 Jahre Arosabahn

● Carrozze Panoramiche/Panoramawagen ● Publikumsfahrten ● Bahnhoffest in Arosa

Engadin

Samstag, 23. September 1989
Sonntag, 24. September 1989

Tradition und Fortschritt

● RhB – Vorbild und Modell ● Eisenbahnfest ● Nostalgie und Romantik ● Am Sonntag: Besonderer Fahrplan unter dem Motto «Eisenbahn total» zwischen Samedan und Scuol

Prättigau

Sonntag, 8. Oktober 1989

Start ins zweite Jahrhundert

● Abschluss des Geburtstagsfestes ● Mit Elan und Dynamik ins zweite Jahrhundert.



Rhätische Bahn

Ferrovie retica
Viafier retica

100
JAHRE
ANNI
ONNI
1889 · 1989