

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1943)

**Heft:** 6

**Artikel:** Rhätische Bahn und Berninabahn

**Autor:** Branger, Erhard

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773392>

### **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:** 13.03.2025

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

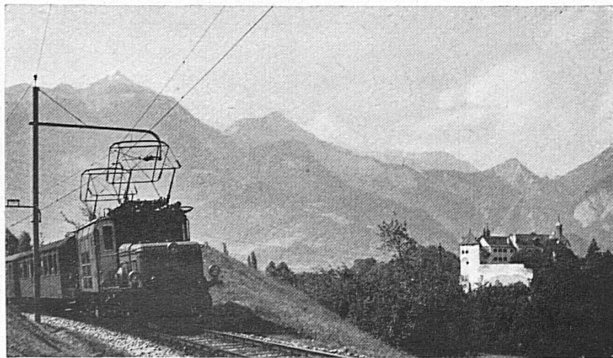
# RHÄTISCHE BAHN UND BERNINABAHN

Von Dr. ERHARD BRANGER, Direktor der Rhätischen Bahn

Diese beiden Bahnen in einem Atemzug zu nennen, besteht heute volle Berechtigung. Stehen sie doch seit 1. Januar 1942 unter einer Leitung. Mit ihrem unter sich verbundenen Netz — eine Ausnahme bildet nur die Linie Bellinzona-Mesocco — von 394 km überspannen sie die wichtigsten Täler des größten Kantons der Schweiz, der den sechsten Teil ihrer Oberfläche einnimmt. Das bündnerische Schmalspurnetz ist das größte und wohl auch leistungsfähigste in Europa. Anschlüsse an die Bundesbahnen bestehen in Chur, Landquart und Bellinzona, über fremde Linien auch in Göschenen und Brig, an die italienischen Bahnen in Tirano. Daraus mag man ihren Verkehrsbereich ermessen, aber auch ihre Bedeutung für die wirtschaftliche Erschließung des Bündnerlandes. Aus einem reinen Agrarkanton, der als Paßstaat allerdings auch seit Jahrhunderten am Transit interessiert war, haben die Bahnen ein Fremdenverkehrsland ohnegleichen gemacht. Dadurch ist es möglich geworden, den früher zur Abwanderung verurteilten Bevölkerungszuwachs dem Gebirgskanton zum Nutzen und zur Entwicklung seiner Volkswirtschaft zu erhalten. Am augenfälligsten wird der Einfluß der Bahnen auf den Wohlstand der Bevölkerung durch die folgende Vergleichstabelle:

Steuerbares Vermögen in Millionen (Eröffnung Landquart—Davos 1889/1890)

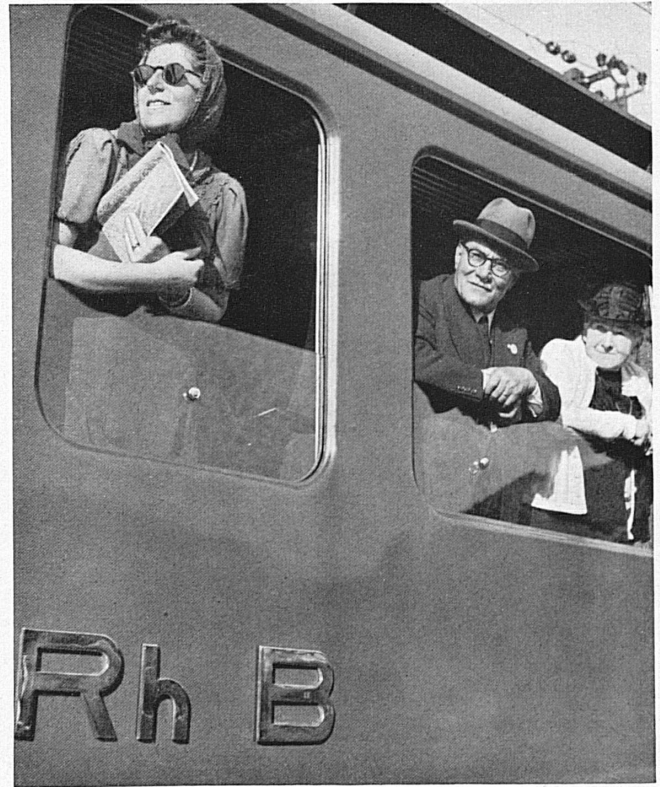
	27 Kreise mit Bahnen	12 Kreise ohne Bahnen
1888 . . . .	169,8	36,3
1936 . . . .	580,2	67,8
Anstieg auf	341 %	187 %



Mit der Rhätischen Bahn durch das Land der Burgen und Schlösser. Schloß Rhäzüns, das Ferienheim der Auslandschweizer.\*

Dans les Grisons, pays de châteaux. Rhäzüns, colonie de vacances des Suisses à l'étranger.

Die Berninabahn bei Alp Grüm. Blick in das Tal von Poschiavo.\*  
Le chemin de fer de la Bernina près d'Alp Grüm. Vue sur la vallée de Poschiavo.



Steuerbarer Erwerb in Millionen

	27 Kreise mit Bahnen	12 Kreise ohne Bahnen
1888 . . . .	6,1	0,6
1936 . . . .	67,4	3,2
Anstieg auf	1101 %	547 %

Dafür sind an öffentlichen Mitteln des Kantons und der Gemeinden in den Bündner Bahnen allerdings auch 141 Millionen investiert worden, während die Bundesbahnen auf Bündner Boden nur 19 km Betriebslänge aufweisen. Den Bund auch über die Privatbahnhilfe hinaus für die bündnerischen Bahninteressen zu verpflichten, ist daher ein Bestreben, dem aus allgemeinem Landesinteresse das Verständnis nicht versagt bleiben darf.

Daß die Bündner Gebirgsbahnen in der baulichen Anlage und in Wahl und Ausgestaltung ihres Betriebsmaterials ihresgleichen suchen, darf mit Fug und Recht behauptet werden.