Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1916)

Heft: 6

Artikel: Einiges aus Bündens öffentlichem Leben der letzten 50 bis 60 Jahre [Fortsetzung und Schluss]

Autor: Manatschal, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-395942

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.08.2025

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

jahre werde viel zu viel Zeit und Mühe darauf verwendet, die Schüler zu größtmöglicher Lesefertigkeit zu bringen, während namentlich der bildende Anschauungsunterricht vernachlässigt werde. Alles sei nur Selbstzweck, statt Mittel zur harmonischen Bildung der Geisteskräfte. In Halbjahrschulen sollte im ersten Schuljahre nur Schreibschrift vorgeführt werden." Für den Aufsatzunterricht sollte jedes Fach den Stoff liefern. Die Übung im schriftlichen Ausdruck müsse nicht nur wöchentlich einmal, sondern täglich stattfinden. Die Orthographie lasse sich am besten durch das Auge erlernen. Der Satz „schreibe, wie du sprichst", sei nicht anwendbar. Diktierübungen seien sehr zu empfehlen. Bezüglich der Produktionen war der Referent der Ansicht, daß dieselben nicht zu früh auftreten sollten. Wenn die Schüler bis zu ihrem Austritte aus der Primarschule befähigt werden, leichte Abhandlungen über ihnen bekannte Dinge selbständig anzufertigen, sei der Zweck des Aufsatzunterrichtes erreicht. Die Hauptsache sei, daß der Schüler denken lerne und einen lebendigen Trieb zur Weiterbildung mit aus der Schule nehme.

Am 8. März 1883 beschäftigte sich Leupin in einer längern Abhandlung über „Sprachliche Veränderungen", die für die Zuhörer manches Interessante bot, und am 2. Febr. 1897 schloß dann J. Jäger jgr. die Erörterungen über Sprachunterricht mit dem Aufsatze über Sprache und Sprachgebrechen. Der betreffende Aufsatz ist im 1897er Jahresbericht des Bündnerischen Lehrer-Vereins abgedruckt worden. (Fortsetzung folgt.)

Einiges aus Bündens öffentlichem Leben der letzten 50 bis 60 Jahre.

Von a. Reg.-Rat F. Manatschal, Chur.

V. Verkehrswesen.

(Schluß.)

B. Das Eisenbahnwesen. Wie wir bei Abhandlung über das Straßenwesen jene, welche sich auf diesem Gebiete genauer umsehen wollen, auf die einschlägigen literarischen Erscheinungen verwiesen haben, so müssen wir es auch jetzt tun. Genannt seien hier von denselben P. C. Planta, „Der 30jährige Kampf um eine

bündnerische Alpenbahn", von M. Versell die unter Straßenwesen genannte und auch das Eisenbahnwesen behandelnde Broschüre, die verschiedenen Abhandlungen von Adv. Hunger über die Splügen- und die Albulabahn, F. Conrad, Dr. Herold, Dr. Vetsch, Würmli, R. Bernhard etc. über Splügen und Greina, die Orientbahnschriften von R. A. Planta, Gengel, Guyer-Zeller, die Arbeit Holsboers über das Strela- und das Albulaprojekt, die der Herren Oberingenieur Gilli und Professor Dr. Hennings über die Albulabahn etc. Die vorliegende Arbeit bezweckt lediglich eine historische Übersicht über die Entwicklung des Eisenbahnwesens von Mitte des vorigen Jahrhunderts an bis zur Gegenwart.

Vor dem Erlaß des Bundesgesetzes von 1872 waren die Kantone zur Erteilung von Eisenbahnkonzessionen auf ihrem Gebiete zuständig, dann ging diese Kompetenz auf den Bund über. Die erste Konzession, welche unser Kanton erteilte, war im Jahre 1853 diejenige für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur, soweit sie über bündnerisches Gebiet ging. Sie wurde 1854 begonnen und 1858 eröffnet. Jm Jahre 1857 erteilte der Große Rat die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgrenze auf dem Lukmanier an die deutschschweizerische Kreditbank in St. Gallen. Sie wurde aber von der Konzessionärin nicht benutzt. In Verbindung mit dem Volksbeschluß von 1861 betreffend Ausführung des Straßennetzes wurde vom Volk mit großer Mehrheit zugleich auch die Beteiligung des Kantons mit zwei Millionen Franken in Aktien an einer bündnerischen Alpenbahn ausgesprochen. Damals war nur von einer Lukmanierbahn Chur—Locarno die Rede. Die Lukmanierbahn blieb Projekt und nun tauchte der Splügen auf. Im Jahre 1869 verlangte der Kanton die Konzession für die Überschienung dieses Passes. Sie wurde von der Bundesversammlung verweigert. Das erregte in Bünden große Mißstimmung, weil in Bern seinem Paß der Gotthard vorgezogen, also in unzulässiger Weise begünstigt wurde. Im Herbst des gleichen Jahres fand in Chur die schweizerische Forstversammlung statt. Der gute Papa Bundesrat Schenk, der aber damals noch nicht die hohe Verehrung genoß, die ihm später zuteil wurde, war auch in der Versammlung anwesend, die mangels größerer Lokale auf dem Rathaus abgehalten wurde. Schenk war ebenfalls ein eifriger Freund des Gotthard. Da wollten

einige hitzige Splügianer ihm eine Katzenmusik bringen, doch gelang es einigen Besonneneren, die Hitzköpfe zurückzuhalten und das Vorhaben zu verhindern.

Gegen den Gotthardvertrag protestierten außer Graubünden auch St. Gallen, Waadt und Wallis. Nun setzte in unserm Kanton eine gewaltige Agitation für den Splügen ein. Der Große Rat beantragte dem Volk eine Subvention von vier Millionen à fond perdu „für eine Eisenbahn über den Splügen, eventuell für eine andere bündnerische Alpenbahn", wie es damals hieß — ein Zusatz, der viel später wieder abdekretiert wurde, wie wir gleich sehen werden. Sofort wurde im ganzen Lande die Propaganda für Annahme des Großratsbeschlusses entfaltet. In Chur wurde ein Organisationskomitee eingesetzt, bestehend aus Vertretern aller Talschaften und die Propaganda-Arbeit auf dieselben verteilt, indem sie sich verpflichteten, in den jedem einzelnen zugeteilten Gegenden Vertrauensmänner sich zu sichern, welche in ihren engeren Kreisen für die gute Sache wirken sollten. Eine Hauptversammlung wurde während des Andreasmarktes im Kasinosaal abgehalten, zu welcher so viele Männer sich einfanden, daß zahlreiche derselben auf den Gängen draußen die Reden anhören mußten. Das Hauptstück lieferte dabei Herr Nationalrat Planta-Samaden, der eine glänzende Beredsamkeit entwickelte und alle Anwesenden zu einem begeisterten Ja für den Großratsbeschluß hinriß. Auf dem Lande wurden dann ebenfalls Versammlungen abgehalten. Aber nicht nur das. Das Organisationskomitee bestellte bei Herrn Dr. Hilty, der damals noch in Chur war, eine Splügenbroschüre, deren Verfasser in gewohnter, meisterhafter, von warmer Liebe zur Sache getragener Sprache dem Volk die Vorteile einer Splügenbahn für Graubünden und die schweren Nachteile der Nichterstellung derselben vor Augen führte. „Einstimmig für den Splügen!" lautete der Titel der Broschüre. Sie wurde in alle drei Landessprachen übersetzt und überall im Lande verbreitet. Der Erfolg der ganzen Agitation blieb nicht aus. Bei zahlreicher Beteiligung der Stimmberechtigten wurde die großrätliche Vorlage mit allen gegen etwa 300—400 Stimmen am 28. November 1871 angenommen. Im Jahre 1872, nachdem der Gotthard glücklich unter Dach gebracht war und vom Splügen vorläufig nichts mehr zu fürchten hatte, wurde die Splügenkonzession erteilt, aber man

mußte sie unbenutzt auslaufen lassen, bis man sie vor einigen Jahren bekanntlich verlangte, ohne sie bis zum heutigen Tag erhalten zu haben. Der obenerwähnte Satz im Volksbeschluß von 1871, wonach die vier Millionen in gleicher Weise auch einer andern bündnerischen Alpenbahn zugute kommen sollte, falls das Splügenprojekt dahinfallen, ein anderes Projekt aber Aussicht auf Ausführung haben sollte, wurde im Jahre 1907 vom Großen Rat gestrichen und vom Bündnervolk mit großer Mehrheit angenommen. Damit hatte Bünden erklärt, daß es einzig den Splügen subventionieren wolle, nicht auch das inzwischen aufgetauchte Greinaprojekt und auch nicht das Septimerprojekt, von dem einige Jahre vorher auch die Rede gewesen war.

Über den gegenwärtigen Stand der Splügenfrage, über die vielen Bemühungen von Regierung und interkantonalem Splügenkomitee etc. zur Erhältlichmachung der Konzession und zur Bekämpfung der splügenfeindlichen Greinatendenzen brauche ich mich wohl nicht weiter auszulassen, das wäre Gegenstand einer besonderen Abhandlung als Ergänzung der P. C. Plantaschen Broschüre über den vieljährigen Kampf um eine bündnerische Alpenbahn, ist übrigens, in allgemeinen Zügen wenigstens, schon bekannt. Wir wenden uns nun also zur Darstellung der Entstehung und Entwicklung des bündnerischen *Schmalspurbahnnetzes*.

Seit Eröffnung der Normalbahn bis Chur im Jahre 1858 sanken 30 Jahre ins Meer der Vergangenheit, ohne daß auch nur ein Kilometer Eisenbahn weiter ins Land geführt worden wäre. Im Jahre 1888 begann dann die schweizerische Eisenbank in Basel mit dem Bau der Bahn von Landquart durchs Prättigau nach Davos. Die Strecke Landquart—Klosters wurde im Jahre 1889, diejenige von Klosters nach Davos im Jahre 1890 eröffnet. Es wäre hier der Moment gekommen, die großartigen, von Erfolg gekrönten Bemühungen des Herrn Holsboer um das Zustandekommen dieser Bahnlinie, sowie seiner Wirksamkeit zur Verwirklichung seines Scalettaprojektes und seines schließlichen Einlenkens in die Bestrebungen für eine Albulabahn zu gedenken. Aber darüber ist schon von anderer Seite — es sei auf die bezügliche Abhandlung von Herrn Ing. M. Versell verwiesen — Ausführliches enthalten und besser dargestellt, als der Verfasser dies tun könnte, ohne sich in Wiederholungen

zu ergehen. Auch die vielen bis ins Jahr 1873 zurückreichenden Bemühungen des Herrn Adv. Hunger, des Komitees für Chur-Thusis, des Zentralbahnkomitees etc. um die Fortsetzung der Bahn von Chur bis an den Fuß des Albula (nach Filisur) zur Verwirklichung zu bringen, sind bei Versell dargestellt und können hier nicht im einzelnen weiter verfolgt werden. Dies gilt auch von den vielen Verhandlungen der Regierung und der Komitees mit den V. S. B. um die Fortsetzung der Bahn von Chur bis Thusis als erste Strecke der künftigen Splügenbahn. Doch muß, zurückgreifend, noch kurz Erwähnung getan werden eines Anlaufs zum Erlaß eines Eisenbahnsubventionsgesetzes. Es war dies im Jahre 1883. Kleiner Rat und Standeskommission hatten einen Entwurf aufgestellt, demzufolge der Kanton 15,000 Franken pro Kilometer hätte beitragen sollen für Chur—Disentis, Chur—Maloja—Castasegna resp. italienische Grenze, Maloja—Samaden und Landquart—Davos. Mit einer so kleinen kilometrischen Subvention wäre man nirgends hingekommen. Das Projekt kam nicht einmal vor den Großen Rat. Ein neuer Anlauf wurde 1889 genommen, zu gleicher Zeit, als der Große Rat den Volksbeschluß betreffend Subventionierung der bündnerischen Zentralbahn (22. November 1889) beriet, nach welchem der Kanton die Zentralbahn Chur—Filisurerbrücke, eventuell Chur—Thusis—Tiefenkastels, mit Fr. 1 200 000 unterstützen sollte, ein Betrag, der den Mehrkosten der *normal* zu bauenden Linie Chur—Thusis gleichkam. Für die eventuell allein zustande kommende normale Strecke Chur—Thusis ward nur ein Beitrag von Fr. 500 000 ausgesetzt. Der soeben erwähnte neue Anlauf beschlug den Erlaß eines sogen. Talbahngesetzes. Dem Petitum des Zentralbahnkomitees um Subventionierung seines Unternehmens wurde in der vorhin erwähnten Form entsprochen, das Talbahngesetz aber machte schon im Großen Rat Fiasko. Die Beratung dieses Gesetzes ging derjenigen des Zentralbahnpetitums voraus, und als ersteres verworfen worden war, löste man in der gleichen Session letzteres davon ab und erledigte es wie oben gesagt. Dieser Talbahngesetzesentwurf enthielt, kurz zusammengefaßt, folgende Hauptbestimmungen: Der Kanton unterstützt den Bau der drei Eisenbahnstrecken Landquart—Davos-Platz, Chur—Thusis—Filisur—Brücke und Reichenau—Ilanz mit einem kilometrischen Beitrag von Fr. 20 000, dem für

Chur—Thusis—Filisur mit Rücksicht auf die normal zu bauende Strecke Chur—Thusis für diese Strecke noch eine Zuschlagssubvention von Fr. 10 000 pro Kilometer gewährt wird. Sollte das ganze Projekt innerhalb der festgesetzten Konzessionsfrist nicht zustande kommen, so sei der Normalbahn Chur—Thusis allein ein kilometrischer Beitrag von Fr. 20 000 zu gewähren. In vier Vor- und Nachmittagssitzungen wurde diese Materie lebhaft durchdiskutiert. Dabei machten sich allerlei Regionalinteressen, die im Entwurf nicht berücksichtigt waren, geltend. Es dürfte nicht uninteressant sein, einiges aus den abgegebenen Voten zu reproduzieren. Da wurde gegen den Entwurf sofort der Einwand erhoben, derselbe entspreche mehr bloß lokalen Talschaftsinteressen als den allgemeinen Landesinteressen. Der Hauptzweck des Gesetzes sollte sein, den Verkehr mit den ennetbergischen Talschaften, dessen Ablösung vom herwärtigen Kanton teilweise schon erfolgt sei, wiederzugewinnen. Diesem Zweck genüge weder eine Bahn nach Filisur, noch diejenige nach Davos, wenn auch beide dem Ober- und Unterengadin näher kommen. Auch die kilometrische Regelung der Subventionierung fand Anfechtung, indem nicht die Länge einer Bahn hiefür entscheidend sein sollte, sondern die Wichtigkeit derselben und die Baukosten. Ferner wurde die Meinung ausgesprochen, wenn der Kanton Bahnen subventioniere, sollte er zu etwelcher Entschädigung hiefür die Unterhaltung der Straßen den betreffenden Gemeinden überlassen, weil da, wo eine Bahn gebaut wird, die Straße ihre Bedeutung verliere und zu einer bloßen Kommunalstraße herabsinke. Es sei nur billig, daß diejenigen Talschaften, die keiner Eisenbahn sich zu erfreuen haben, an der Subventionsschuld aber mittragen müssen, als Äquivalent hiefür in der Straßenunterhaltung erleichtert würden. Ein Motiv gegen den Vorschlag bestand auch darin, daß man nun auch die Prättigau—Davoser Bahn subventionieren solle, die ja schon finanziert und bald fertig erstellt sei, die Subventionen hätten nur den Zweck, die Erstellung neuer Linien zu begünstigen etc. Auf Seite der Freunde des Gesetzes wurde darauf hingewiesen, daß die Interessen des topographisch so vielgestaltigen und so zerrissenen Kantons aus einer Menge von Lokalinteressen sich zusammensetzen, von einem einheitlichen Interesse könne da nicht gesprochen werden. Ein allgemeines Eisenbahnnetz mit einer

durchgehenden Bahn bis ins Engadin in Verbindung mit einem neuen Straßenunterhaltungsgesetz in der von den Gegnern erwähnten Form (Entlastung der Gemeinden ohne und Belastung derjenigen mit Eisenbahnen) wäre eine finanzielle Ungeheuerlichkeit, wodurch der Kanton in eine weit größere Schuldenlast gestürzt würde. Was jetzt vorgeschlagen werde, habe zur Folge eine Ausgabe von etwa 2½ Millionen Franken, sei erträglich und stehe in keinem Verhältnis zu den mehreren 20 Millionen, die der Kanton für das ganze Straßennetz ausgegeben habe. Das Ende der langen Debatten war ein stilles Begräbnis des Gesetzesentwurfs über die Subventionierung von Talbahnen. 51 Stimmen fielen gegen und nur 22 dafür. Die Zentralbahnunterstützung wurde dann, wie oben schon bemerkt, in separate Behandlung genommen und genehmigt.

Es trat nun von der Eröffnung der Gesamtlinie Lanquart—Davos an für den Weiterbau des Schmalspurbahnnetzes eine Pause von sechs Jahren ein. Inzwischen war anstelle der Schweiz. Eisenbahnbank eine Bahngesellschaft Landquart—Davos entstanden, welche die von der ersteren erworbenen Konzessionen für Landquart—Chur und Chur—Thusis übernahm und den Bau dieser Linien ausführte. Im Jahre 1896 wurden beide Linien eröffnet, Chur—Thusis am 1. Juli, Landquart—Chur am 29. August.

So war man wieder einen Schritt weiter gekommen. Besseres folgte nach. Nachdem Herr Holsboer die Konzession für den Scaletta erhalten hatte, regten sich diejenigen, welche befürchteten, daß durch die Ausführung dieses Projektes die Erstellung einer durch das Herz des Landes führenden Linie zur Verbindung des Zentrums des Kantons mit dem Engadin vereitelt würde. Es war der bündnerische Ingenieur- und Architektenverein, der durch M. Versell ein Memorial ausarbeiten und der Standeskommission einreichen ließ, in welchem die *Albulabahn* als die Hauptaufgabe der nunmehrigen bündneischen Eisenbahnpolitik bezeichnet und den kantonalen Behörden ans Herz gelegt wurde. Herr Oberingenieur Gilli erwarb im Jahre 1890 die Konzession für die Linie Filisur—Samaden und sicherte sich im Jahre 1891 auch die Konzession Thusis—Filisur. Für die Bahn Filisur—Samaden über den Albula hatte er auch Pläne und Kostenvoranschlag fertiggestellt. Die Verdienste dieses Mannes um das Zustandekommen der Albulabahn sind denn auch vom Präsidenten

des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn bei der Eröffnung der Linie Bevers—Schuls in gebührender Weise hervorgehoben worden. Eine im Jahre 1890 in Chur abgehaltene Volksversammlung sprach sich ebenfalls für das Albulaprojekt aus, worauf sich dann ein Initiativkomitee für eine Albulabahn bildete.

Im Jahre 1897 gelang es endlich, den weiteren Ausbau des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes durch eine gesetzliche Regelung der ganzen Materie in kräftiger Weise zu fördern. Nach sorgfältiger Vorbereitung der Lösung der einschlägigen Fragen durch das bündnerische Departement des Innern und die Regierung legte diese dem Großen Rat einen Entwurf vor, der dann am 20. Juni mit großer Volksmehrheit zum Volksgesetz erhoben wurde. Seine Hauptbestimmungen sind — um dies den verehrlichen Lesern in Erinnerung zu rufen — folgende: Der Kanton übernimmt von der Schweiz. Eisenbahnbank die ihr gehörenden 5000 Aktien der Rhätischen Bahn, d. h. des so benannten bisher gebauten Bahnnetzes. Damit trat der Kanton als Mitglied der Aktiengesellschaft Rhätische Bahn ein und der Kleine Rat erhielt als Vertreter des Kantons in derselben die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß dem Verwaltungsrat die Aufgabe gestellt werde, den Ausbau des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes an die Hand zu nehmen und energisch durchzuführen. Bei der Ausführung der noch zu bauenden Linien beteiligt sich der Kanton mit Fr. 40 000 pro km in Aktien. Betragen die Anlagekosten einer Strecke Fr. 200 000 oder mehr pro km, so ist die kantonale Aktienbeteiligung auf Fr. 50 000 und bei Tunnels von mehr als drei Kilometern Länge auf Fr. 70 000 zu erhöhen. Das Maximum der kantonalen Beteiligung ist auf 25 % der Anlagekosten einer Linie angesetzt. Voraussetzung für die Beteiligung des Kantons ist die Übernahme von wenigstens Fr. 25 000 pro km in Aktien durch die Interessenten an der betreffenden Linie (Gemeinden oder Private), sowie die Parität zwischen Aktien- und Obligationenkapital, d. h. letzteres darf höchstens die Hälfte des ganzen Anlagekapitals betragen. Als Prioritätslinien bezeichnet das Gesetz Reichenau, bezw. Bonaduz—Ilanz und Thusis—Oberengadin. Sie sollen ein einheitliches Unternehmen bilden und gleichzeitig finanziert werden. Die Gemeinden des Prätigaus, Davos und Malans übernehmen als Beteiligung an den beiden genannten Linien Fr. 1 500 000 in Aktien

und erhalten dafür nach Einzahlung dieser Aktien obige Summe als Äquivalent für die von ihnen an das Stammnetz der Rhätischen Bahn geleisteten Subventionen zurück. Ferner verlangt das Gesetz von den Gemeinden die unentgeltliche Abtretung von Gemeindeboden, sowie das auf demselben sich vorfindende Material an Steinen, Kies und Sand und sichert der Rhätischen Bahn, sowie auch andern Gesellschaften oder Unternehmungen, die mit der im Gesetz vorgesehenen Staatsbeteiligung im Kanton Eisenbahnen bauen, kommunale und kantonale Steuerfreiheit zu. Endlich sieht das Gesetz bekanntlich auch die Bildung eines Eisenbahnfonds zum Zwecke der Amortisation der Eisenbahnschuld und zur Deckung allfälliger Zinsausfälle vor. In diesen Fond fallen die allfälligen Dividendenüberschüsse der Rhätischen Bahn für die Aktien des Kantons über den Zins des bezüglichen Eisenbahnanlehens, der nach der vollständigen Amortisation des Straßennetzkontos resultierende Reingewinn der Kantonalbank (reduziert durch den Volksbeschluß vom 6. April 1913 um Fr. 100 000), 50% des auf unsern Kanton entfallenden Anteils am Reingewinn der Nationalbank etc.

So das Eisenbahngesetz. Fünf Jahre lang wurde es gehandhabt, ohne daß man daran gedacht hätte, die Art der Ausführung seiner grundsätzlichen Bestimmungen näher zu präzisieren. Letzteres geschah dann im Jahre 1902, veranlaßt durch eine im Jahre 1900 dem Großen Rate eingereichte Motion auf Erlaß organisatorischer Ausführungsbestimmungen zum Eisenbahngesetz. Es dürfte angezeigt sein, auch den Inhalt dieser großrätlichen Verordnung kurz zu skizzieren.

Was damit in erster Linie bezweckt wurde, war die Regelung der Frage, wie die Gemeinden oder andere Interessenten, welche auf die kantonale Beteiligung Anspruch machen wollen, vorgehen sollen, um letztere zu erhalten, was der Kleine Rat zu tun habe, um deren Begehren bei der Rhätischen Bahn zum Durchbruch zu verhelfen und was er der Rhätischen Bahn diesfalls zumuten sollte. Vor allem wurde die Bewilligung der kantonalen Beteiligung in zwei verschiedene Phasen zerlegt, in die *grundsätzliche* Zusage, die ausgesprochen werden soll, wenn die Interessenten sich darüber auswiesen, daß eine Beteiligung von wenigstens Fr. 25 000 pro Kilometer für die ganze Bahnlinie gesichert ist, und in die *definitive* Zusage, nachdem der Finanz-

ausweis geleistet ist. Um diesen zu leisten, muß vorausgehend natürlich Plan und Kostenvoranschlag erstellt sein. Wer soll diese Arbeit übernehmen? Die nächstliegende Antwort auf diese Frage wäre: die Interessenten, die eine Bahn verlangen. Aber diese müßten ein eigenes Personal anstellen, um diese Vorarbeiten machen zu lassen, und sie müßten auch die daherigen Kosten selber tragen. Das wäre eine Erschwerung gewesen, die zur Folge gehabt hätte oder hätte haben können, daß der Ausbau des Schmalspurbahnnetzes langsam vom Fleck gekommen wäre, zumal wenn die Rhätische Bahn aus geschäftlichen Gründen sich gegen die Erstellung neuer Linien ihres Netzes etwa passiv verhalten hätte. Daher verpflichtete man den Kleinen Rat, bei der Rhätischen Bahn dahin zu wirken, daß diese selber die nötigen Planvorlagen und Kostenvoranschläge erstelle und dann in Verbindung mit den Petenten auch den Finanzausweis beibringe. Die für diese Vorarbeiten auflaufenden Kosten hat die Rhätische Bahn vorläufig selber zu tragen. Wird dann die betr. Bahn innerhalb fünf Jahren vom Zeitpunkt der grundsätzlichen Zusicherung der kantonalen Beteiligung an in Angriff genommen, oder der Bau derselben durch die Rhätische Bahn selber für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen, so fallen die erwähnten Kosten in die allgemeinen Baukosten; andernfalls haben die Petenten dieselben nachträglich der Rhätischen Bahn zu ersetzen. Es hat im Großen Rat eines lebhaften Kampfes bedurft, um diese zur Erleichterung des Bahnbaues aufgestellten Bestimmungen durchzubringen gegenüber denjenigen, welche die Rsätische Bahn nicht so weit engagieren und ihr vollständig freie Hand in Sachen lassen wollten. Der Verfasser dieser Zeilen verzichtet als ehemaliger Nächstbeteiligter an diesem Kampfe auf eine Darstellung desselben und begnügt sich mit der Konstatierung, daß fragliche Bestimmungen der Rhätischen Bahn keine Ungelegenheiten bereitet, die Petenten für neue Bahnlinien durchaus befriedigt und wohl auch die damaligen Gegner beruhigt haben.

An weiteren Bestimmungen der Ausführungsverordnung zum Eisenbahngesetz seien kurz noch folgende notiert: Andere Gesellschaften, welche die kantonale Beteiligung für den Bau von Eisenbahnen, die nicht zu den Linien der Rhätischen Bahn gehören sollen, genießen ebenfalls die Wohltat des § 1 — Unter-

scheidung zwischen grundsätzlicher und definitiver Zusage der kantonalen Beteiligung — müssen aber zur Erlangung der definitiven Zusage alles weitere, also Pläne, Kostenberechnung, Finanzausweis, selber besorgen. Die Zusage ist schon im ersten Stadium vom Großen Rat, nicht wie bei den andern vom Kleinen Rat auszusprechen. Initiativkomitees, die Bahnen der erwähnten zweiten Kategorie bauen wollen und die Mitbeteiligung des Kantons wünschen, müssen durch wenigstens die Hälfte der betreffenden interessierten Gemeinden amtlich vertreten sein, sie haben die Statuten ihrer künftigen Aktiengesellschaft, wie die zur Erlangung der eidgenössischen Konzession erforderlichen Vorlagen einzureichen. Endlich wurde dem Großen Rat ein Vorschlagsrecht für die Wahl der sogenannten kantonalen Vertreter im Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn eingeräumt, die andern Gesellschaften haben dem Kanton eine angemessene Vertretung in ihrem Verwaltungsrate zu gewähren, und alle sind verpflichtet, dem Kleinen und dem Großen Rate ihre Jahresberichte und Rechnungen einzureichen, die von der Geschäftsprüfungskommission durchzusehen sind, und worüber diese dem Großen Rate Bericht erstattet.

Nun ging's rasch an die Erweiterung des Bahnnetzes der Rhätischen Bahn. 1903 wurden die Prioritätslinien Reichenau—Ilanz und Thusis—Samaden, im Jahre 1904 Samaden—St. Moritz, 1908 Samaden—Pontresina, 1909 Davos-Filisur, 1912 Ilanz—Disentis und 1913 Bevers—Schuls eröffnet. Das gesamte Netz der Rhätischen Bahn umfaßt 277 ,resp. 281 Kilometer, nämlich: Landquart—Davon 50, Landquart—Chur 14, Chur—Thusis 28, Thusis—St. Moritz 63, Samaden—Pontresina 6, Bevers—Schuls 50, Davos—Filisur 20, Reichenau—Ilanz 20, Ilanz—Disentis 30. Diese Zahlen betragen zusammen 281 Kilometer und sind dem letzten Jahresbericht der Rhätischen Bahn, pag. 84 entnommen, während die betriebene Bahnlänge gemäß der Tabelle über die jeweiligen Monatsergebnisse nur die obigen 277 Kilometer beträgt. Zwischenhinein wurde mit kantonaler Beteiligung die Misoxer Bahn gebaut und im Jahre 1907 eröffnet, die Berninabahn ohne kantonale Beteiligung in den Jahren 1908/10 erstellt und 1910 dem Betrieb übergeben, und die zu allerletzt mit kantonaler Beteiligung erbaute Bahn ist die von Oberingenieur Bener projektierte und trotz mannigfacher Schwierigkeiten glück-

lich ausgeführte Chur—Arosa-Bahn, welche Ende 1914 eröffnet wurde.

Es muß an dieser Stelle dankbar der Hilfe gedacht werden, welche Mutter Helvetia unserm Kanton bei der Erweiterung unseres Schmalspurbahnnetzes in so entgegenkommender Weise geleistet. Ohne den Zuschuß der 13 Millionen, die uns, man kann wohl sagen zinslos gewährt wurden, wäre es uns nicht möglich gewesen, ein so ausgedehntes Bahnnetz in verhältnismäßig kurzer Zeit zu erhalten. Aber auch die kluge Eisenbahnpolitik der Männer, welche in den Staatsbehörden und in der Verwaltung der Rhätischen Bahn sich um die Förderung des großen Werkes unablässig bemüht haben, sowie die Bereitwilligkeit unseres Volkes zur Gewährung der dazu erforderlichen Mittel verdienen Dank und hohe Anerkennung. Nicht zum wenigsten war es beim Betrieb der in ihrem Hauptteil von Prof. Hennings in so genialer Weise angelegten und von Oberingenieur Saluz selig in ihren weiteren Teilen ebenfalls mit Auszeichnung ausgeführten Rhätischen Bahn deren sachverständige, unermüdliche Direktion mit Herrn Dr. Schucan an der Spitze, welcher die Prosperität des Unternehmens in so hohem Maße gefördert hat, so lange dieselbe nicht durch die unheilvollen Kriegsereignisse ins Schwanken geraten ist.

Es kann nicht Aufgabe dieser Abhandlung sein und würde auch zu weit führen, wollte der Verfasser an die Darstellung der Entwicklung der Verkehrsmittel in unserm Kanton auch die Darstellung der erfreulichen Folgen, welche dieselbe in verkehrspolitisch-volkswirtschaftlicher Beziehung für unsern Kanton hervorgerufen hat, knüpfen. Das wäre Gegenstand einer besonderen Arbeit, der sich die Feder des Verfassers dieser Abhandlung nicht gewachsen fühlt, da es sich dabei handeln müßte um die Darstellung des ungeheuren Aufschwungs, den die verschiedenen Erwerbszweige unseres Landes, Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Fremdenindustrie seit der Verbesserung der Verkehrsmittel, Straßen und Eisenbahnen, erfahren haben. Dem Wunsche sei zum Schlusse noch Ausdruck gegeben, daß diejenigen Talschaften unseres Kantons, welche das Dampfroß noch entbehren müssen, der Wohltaten desselben bei günstigerer Zeitlage ebenfalls teilhaftig werden und das gleiche patriotische Entgegenkommen finden möchten, das den Glücklicheren in so hervorragender Weise bezeugt wurde!