

Zeitschrift: Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun

Herausgeber: Lehrpersonen Graubünden

Band: 12 (1952-1953)

Heft: 4

Artikel: Die Rhätische Bahn : eine bündnerische Sorge wird zur eidgenössischen Verpflichtung

Autor: Buchli, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-355798>

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

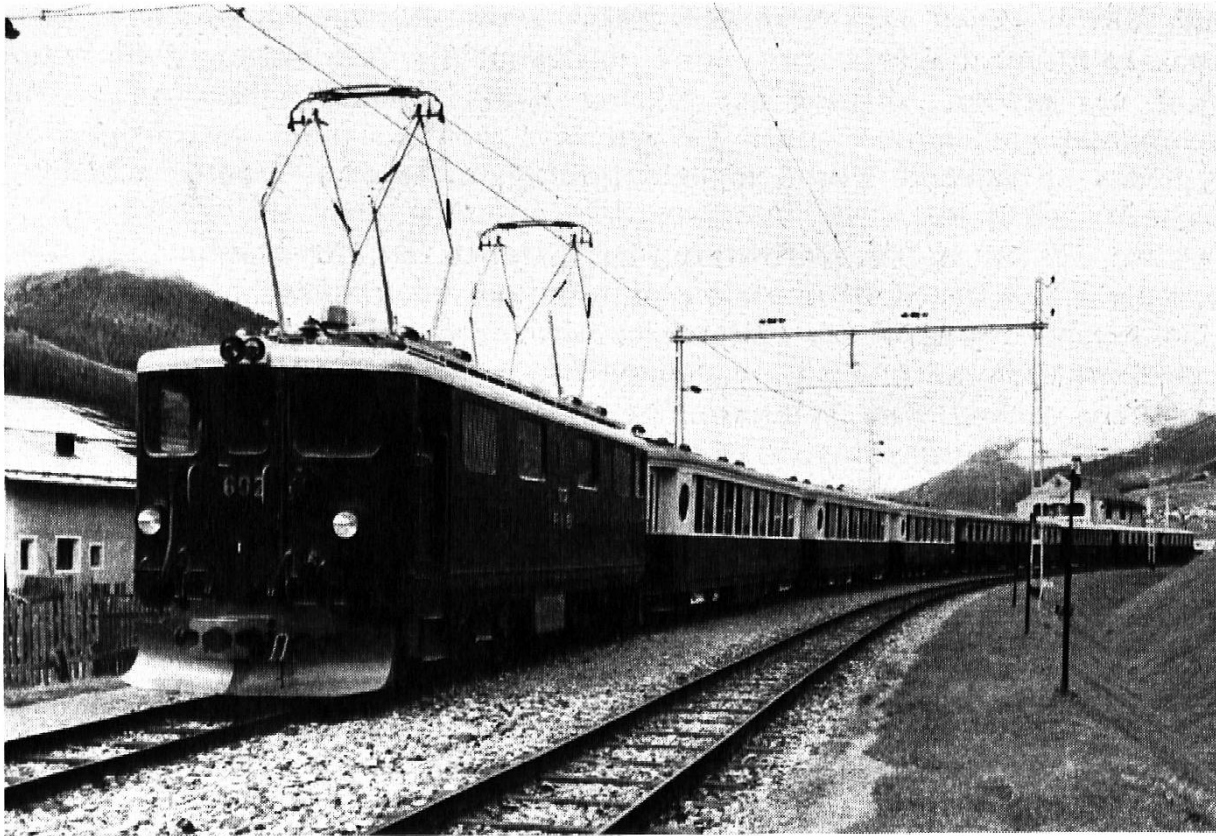
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.04.2026

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



Die Rhätische Bahn

Eine bündnerische Sorge wird zur eidgenössischen Verpflichtung

Den Bündnerstolz — wir lassen dahingestellt, ob er zu loben oder zu tadeln ist — nähren nicht einzig die kriegerischen Taten der Altvordern, sondern ebenso sehr jene Werke des Geistes, staatsmännischer Begabung und wagemutiger Ingenieurkunst, die Beweis sind einer urwüchsigen bündnerischen Eigenart, Lebens- und Gestaltungskraft. Unter diesen Werken steht die *Rhätische Bahn* nicht an letzter Stelle. Ihre Bedeutung als großartige technische Leistung darf ebensowenig in Vergessenheit geraten wie die staats- und verkehrspolitische Mission, die ihr nach dem für Graubünden verhängnisvollen Sieg des Gotthard über Splügen, Greina und Lukmanier zugemessen wurde und die sie in beachtenswertem Umfange auch zu erfüllen vermocht hat. Dies sei in knappster Form betont, wenn wir zugeben müssen, daß in der Sicht der heutigen, bedauerlicherweise — aber vielleicht gezwungenermaßen — dem Nützlichkeitsdenken verhafteten Generation die Rhätische Bahn fast nur noch als bündnerisches Sorgenkind erscheint. Wo liegt die Schuld? Nicht bei den Männern, die vor 60 Jahren mit bewundernswertem Einsatz für die Erschließung des Kantons durch ein einheitliches Schmalspurbahnnetz kämpften und arbeiteten, auch nicht beim Bündnervolk, das in einer denkwürdigen Abstimmung vom 20. Juni 1897

mit 9325 Ja gegen 2455 Nein dem Entwurf zum heute noch geltenden kantonalen Eisenbahngesetz zustimmte und damit die Grundlage zur Finanzierung der großen Aufgabe aus eigener Kraft geschaffen hat. Auch dem Bahnunternehmen und seinen Leitern wird wohl niemand vorwerfen wollen, das anvertraute Pfund nicht sorgfältig, nicht sach- und zweckmäßig verwaltet zu haben.

Von Schuld und Verantwortung zu sprechen, ist hier müßig. Ereignisse wie der I. und der II. Weltkrieg, politische und finanzwirtschaftliche Krisen und Erschütterungen von weltweitem Ausmaß haben die hoffnungsvoll angebaute wirtschaftliche Entwicklung Graubündens jäh gestoppt, das Geschaffene schwer, zum Teil vernichtend getroffen, haben die guten Finanzquellen des Kantons austrocknen lassen und auf alte Lasten neue aufgetürmt. Die Rhätische Bahn mußte und muß dieses harte Schicksal nicht nur teilen, sondern sieht sich durch die starke Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs um ihre Hauptstütze, das Transportmonopol, das ja nie rechtlicher, sondern nur faktischer Natur war, betrogen und beraubt. So ist ein Notstand eingetreten, den die Bahn und der Kanton mit eigenen Mitteln und aus eigener Kraft leider nicht zu meistern vermögen.

Helfen kann der Bund. Er ist dazu rechtlich einwandfrei legitimiert, wo eine sogenannte Privatbahn im Spiele steht, «die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dient». Die wohldokumentierten Eingaben des Kleinen Rates an den hohen Bundesrat — wir rufen die erste vom 31. Januar 1941 und jene besonders eindringliche vom 30. Juli 1948 in Erinnerung — fordern kein Sonderrecht und keinerlei Bevorzugung, sondern Anwendung des eidgenössischen Solidaritätsprinzips, wie es in den Schweizerischen Bundesbahnen mit ihren einheitlichen Tarifen für die große Zahl der eidgenössischen Stände verwirklicht worden ist, auch auf den periferen, finanzschwachen Gebirgskanton Graubünden. An drei Stellen drückt uns der Schuh:

- in der Staatskasse fehlen jährlich die Zinsen für die Guthaben des Kantons bei der RhB — das sind heute noch 46,8 Millionen Franken in der Form von hypothekarisch gesicherten Darlehen und 22,7 Millionen Franken in Aktien. Für den gleichen Betrag zahlt der Kanton an seine Gläubiger beim heutigen Durchschnittssatz für die langfristigen Verpflichtungen des Kantons von 3,47 % rund 2,4 Millionen Franken. Legt man den Betrag auf die 137 000 Kantonseinwohner um, so läßt sich daraus eine «RhB-Kopfsteuer» von Fr. 17.50 errechnen;
- die betriebswirtschaftlich zwar gerechtfertigten stark überhöhten Tarife der RhB im Personen- wie im Güterverkehr drücken schwer auf Handel und Wandel und hemmen alle Anstrengungen, Graubünden aus seiner wirtschaftlichen Stagnation herauszuführen;
- die RhB selbst lebt von der Hand in den Mund. Ihre Betriebsüberschüsse sind derart bescheiden, daß ein Schrumpfen der Verkehrseinnahmen um wenige Prozente zu eigentlichen Betriebsdefiziten füh-

ren und den sachgemäßen Unterhalt von Anlagen, Einrichtungen und Rollmaterial sowie die Beibehaltung des heutigen Fahrplanes in Frage stellen müßte.

Diese Tatsachen und Perspektiven hat eine «Eidg. Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufs- und Tarifierungsfragen» gewürdigt. Sie hat dem hohen Bundesrat — in voller und ausdrücklicher Anerkennung des «Sonderfalles Graubünden» — empfohlen, die Eingliederung der RhB (und 14 weiterer Privatbahnen) in das Netz der SBB vorzubereiten und der heiklen Lage des Kantons durch zweckdienliche Übergangsmaßnahmen Rechnung zu tragen.

So stehen wir heute noch nicht vor dem Ziel. Wohl aber dürfen wir feststellen, daß sich die Zahl jener Miteidgenossen mehrt, die den Bündner Bahnbegehren Verständnis entgegenbringen und sie zu unterstützen gewillt sind. Die Bundesmühlen mahlen langsam; mögen sie endlich gut mahlen!

Dr. P. Buchli.

Finanzen und Verkehr

Unter den schweizerischen Privatbahnen nimmt die Rhätische Bahn mit ihrer Bau- und Betriebslänge die erste, mit ihrem Finanzhaushalt die zweite Stelle ein. Einzig die Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) ist finanzmäßig größer als die Rhätische Bahn. Dagegen bleiben die anderen größeren Privatbahnen, wie die Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und die Montreux Oberland Bernois (MOB) mit ihrem Vermögen und Kapital sowie mit ihren jährlichen Aufwendungen und Erträgen stark hinter der RhB zurück. (Siehe Tabelle I.)

Der heutige Finanzaufbau der Rhätischen Bahn geht wie bei den anderen größeren Privatbahnen auf die vom Bunde unter Mitwirkung der Kantone durchgeführte *Privatbahnhilfe* zurück (Bundesgesetz vom 6. April 1939). Bei der RhB kam dazu, daß ihr Netz auf 1. Januar 1942 um die Strecken der Chur-Arosa-Bahn und der Misoxerbahn und auf 1. Januar 1943 um diejenige der Berninabahn *erweitert* wurde.

Durch die Privatbahnhilfe konnten die *Darlehensschulden* der RhB (und ChA) gegenüber dem Kanton um 34 000 000 Fr. *abgebaut* werden. Dennoch *verblieben* dem Kanton nach der Sanierung ein $3\frac{1}{2}\%$ -Darlehen 1. Ranges von 30 000 000 Fr. und ein 4%-Darlehen 2. Ranges von 12 957 506 Fr. Darüber hinaus mußten von den bisherigen Darlehens- und Zinsforderungen des Kantons 20 000 000 Fr. in *Prioritätsaktien* umgewandelt werden. Weitere Prioritätsaktien in der Höhe von 1 000 000 Fr. hatte der Kanton bei der Sanierung der Berninabahn zu übernehmen und hiervon 600 000 Fr. in bar zu leisten.

Über die *Beteiligung* der öffentlichen und privaten Hand am heutigen Aktienkapital der RhB gibt die folgende Übersicht ein Bild: