Zeitschrift: Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte

Herausgeber: Staatsarchiv Graubünden

Band: 37 (2019)

Artikel: Ostalpenbahn : Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts

Autor: Schutz, Luzi C.

Kapitel: 8: Vom Bau der Gotthardbahn bis zum Ersten Weltkrieg (1872-1914)

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-939140

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: 08.10.2025

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

8 Vom Bau der Gotthardbahn bis zum Ersten Weltkrieg (1872–1914)

8.1 Baubeginn am Gotthard und das erste «Ostalpenbahnversprechen» von 1872

Nachdem die finanziellen Zusagen vorlagen und die entsprechenden Verträge abgeschlossen waren, schritten die Vorarbeiten für den Bau der Gotthardbahn zügig voran. Der offizielle Baubeginn wurde auf den 1. Oktober 1872 fixiert und der Bauunternehmer Louis Favre (1826–1879) verpflichtete sich, den grossen Tunnel bis zum 1. Oktober 1880 fertigzustellen. Der Staatsvertrag von 1869 hatte für das gesamte Netz der Gotthardbahn eine Bauzeit von neun Jahren vorgesehen, womit dieses bis zum 1. Oktober 1881 fertiggestellt sein musste.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Gotthardbahn wurde seitens des Bundesrates auch eine Revision des Eisenbahngesetzes von 1852 angestrebt. Das neue *Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft* vom 23. Dezember 1872 bescherte der schweizerischen Eisenbahnpolitik wesentliche Veränderungen. Bereits durch den ersten Artikel wurde die Erteilung von Konzessionen den Kantonen entzogen und zur Bundessache gemacht. Dadurch sahen die Anhänger des Ostalpenbahnprojekts die Verwirklichung ihres Projekts erneut gefährdet; denn für sie war die Bundespolitik inzwischen identisch mit Gotthardpolitik. Dies hatte bereits der Bundesrat erkannt und daher bereits in der Botschaft deutlich angemerkt:

> «*Der Hauptgrund, nach welchem gegen das System der Bundeskonzessionen einige Abneigung besteht, liegt in der Befürchtung, es könnte der Bund seine Gewalt mißbrauchen zur Unterdrückung der Eisenbahnbestrebungen einzelner Landestheile, insbesondere der Bestrebungen der Ost- und Westschweiz nach selbständigen Alpenbahnen. Wir haben im Allgemeinen durch die Fassung des Art. 4, welcher den Kantonen das Recht des Selbstbaues wahrt, diesen Befürchtungen zu begegnen gesucht. Was die Alpenbahnen im Besondern betrifft, so sind diese Befürchtungen bekanntlich schon bei der Genehmigung der Gotthardverträge laut geworden [...]. Da aber jene Befürchtung immer wiederkehrt, so halten wir es für weit besser, in das Gesez selbst eine dieselbe gründlich erledigende Bestimmung aufzunehmen, als deswegen das ganze System in Frage stellen zu lassen. Die Erstellung von Alpenbahnen stößt auf so gewaltige natürliche und ökonomische Schwierigkeiten, daß es sich völlig rechtfertigt, wenn den Bundesbehörden im Geseze die Weisung gegeben wird, solchen Bestrebungen im Osten, im Centrum und im Westen möglichste Förderung angedeihen zu lassen und dabei keinerlei [...] Bevorzugung oder Benachtheiligung einzelner Landestheile eintreten zu lassen.*»[540]

Die Überlegungen des Bundesrates flossen direkt in das Gesetz ein, dessen Artikel 3 in aller Deutlichkeit bestimmte:

> «*Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder anderen dieser Bestrebungen eintreten lassen.*»[541]

Mit dem Eisenbahngesetz von 1872 und dem zitierten Artikel 3 trat daher eine völlig neue Situation ein: Dem seit 1852 zur Passivität verurteilten Bund wurde nun ein Förderungsauftrag überbunden – ein Auftrag, in dem die Freunde der Ostalpenbahn ein erstes Versprechen erblickten.[542]

---

540 Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, zum revidirten Bundesgesez über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. (Vom 16. Juni 1871.), 24. Juni 1871, BAR, S. 661–662.

541 Zit. nach Kreis/Egger (1981), S. 205.

542 Jung (2006), S. 402–406; Schmidlin (1916), S. 131–133.

8.2 Erste Vorschläge für bündnerische Talbahnen und weitere Splügenprojekte (1873/74)

Nach dem Unterliegen des Lukmaniers im Kampf gegen den Gotthard um die erste durchgehende schweizerische Alpenbahn befasste man sich da und dort in Graubünden allmählich mit Plänen für sogenannte interne Talbahnen – wobei man allerdings kaum je über das Stadium tastender Versuche hinausgelangte. Wie vorher schon bei der Ostalpenbahn, wurden diese Lokalbahnbestrebungen vollständig der Privatinitiative überlassen.

Für die Popularisierung dieses Gedankens trat schon früh der Ingenieur, Politiker und spätere Bundesrat Simeon Bavier ein. Dieser projektierte im Jahr 1873 eine Bahn zwischen den Oberengadiner Kurorten, für welche die *Bank in Winterthur* tatsächlich auch die Konzession erwarb, was eine grössere Kontroverse in der Bündner Presse auslöste. Dabei zeigte es sich, dass in weiten Kreisen das Verständnis für die positiven Effekte des neuen Verkehrsmittels im Lokalverkehr fehlte, während die Fuhrleute und Kutscher ihren Erwerb gefährdet sahen – weshalb sich selbst die betroffenen Gemeinden ablehnend zum Projekt verhielten. Im Jahr darauf veröffentlichte Bavier unter dem Titel *Einige Bemerkungen über Eisenbahnen im Gebirge* eine Schrift, in der er feststellte, dass sehr viele Bündner Täler zum Bau von Bahnen geeignet seien, wobei er die Linien Chur–Thusis–Splügen, Reichenau–Ilanz–Sumvitg, Landquart–Klosters–Davos, Scuol–S-chanf–Samedan und Thusis–Tiefencastel für gut realisierbar erachtete.

Fast gleichzeitig verfasste der ansonsten kaum bekannte Anwalt Sebastian Hunger (1830–1911) aus Thusis unter dem Titel *Bemerkungen über Eisenbahnen in Graubünden* eine kleine Schrift, worin er das Interesse des Kantons am Zustandekommen eines internen Bahnnetzes – selbstverständlich in Ergänzung einer internationalen Alpenbahn – betonte. In seiner Veröffentlichung *Eisenbahnen in Graubünden, Wege zur Volkswohlfahrt* von 1875 legte Hunger den Vorschlag zur Schaffung eines kantonalen «Sekundärbahnetzes» mit den Stammlinien Chur–Thusis, Reichenau–Ilanz und Landquart–Küblis vor. Dabei wies er auf die erfreuliche, durch die neuen Strassen ermöglichte Entwicklung des Fremdenverkehrs in Davos und im Engadin hin und empfahl (unter Berufung auf die touristischen Konkurrenzgebiete im Berner Oberland und am Vierwaldstättersee) die Erstellung von Eisenbahnen, die Personen und Waren

Abb. 19: Sebastian Hunger (1830–1911). Fotografie von Lienhard & Salzborn, undatiert

billiger, schneller und in grösseren Mengen näher an ihren Bestimmungsort befördern könnten. Es handle sich nicht nur darum, neue Fortschritte zu erreichen, sondern auch darum, die alten, teuer errungenen zu erhalten und zu bewahren.

Um die gleiche Zeit kam auch in den Behörden die Frage der Förderung des Eisenbahnbaus durch Kanton und Gemeinden zur Sprache (wobei dieses Problem allerdings erst zwei Jahrzehnte später, im Jahr 1897, gelöst werden konnte). Veranlasst durch eine parlamentarische Motion des liberalen Oberengadiner Politikers Thomas von Albertini (1829–1921) hatte der Grosse Rat im Oktober 1873 den Kleinen Rat und die Standeskommission beauftragt, im Allgemeinen und prinzipiell Bericht und Antrag einzubringen, ob und in welcher Weise der Kanton mit Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse die Erstellung interner Talbahnen von allgemeinem Interesse unterstützen könnte. Es wurde eine Kommission eingesetzt, deren Vorsitzender der Antragsteller war, und welche bereits im März 1874 einen fundierten Bericht vorlegte. Anhand des Strassenbaus, für den der Kanton grosse Summen aufgewendet hatte, wurde darin nachgewiesen, wie sich gute Verkehrswege positiv auf die Volks-

wirtschaft auswirken würden. Dank der Strassen über die Pässe Albula, Julier und Maloja habe der Fremdenverkehr im Oberengadin einen grossen Aufschwung genommen und habe sich der dortige Steuerertrag innert vierzehn Jahren verdreifacht. «Bekanntlich sind Eisenbahnen nur verbesserte Strassen»,[543] so der Bericht weiter, und Bahnen durch die Haupttäler würden im ganzen Kanton positive Auswirkungen zeitigen. Warum also, fragten die Verfasser des Berichts, «sollten nicht auch das Oberland, Domleschg, Prättigau, Davos, Unterengadin zu einer sehr bedeutenden Erhöhung ihrer Steuerkraft gelangen können?»[544]

Die Spezialkommission legte einen detaillierten Gesetzesentwurf vor, der dann in der Standeskommission zu ausgedehnten Diskussionen führte. Der Entwurf wurde nun dem Grossen Rat vorgelegt, der sofort eine Kommission aus sieben Vertretern aller Kantonsteile wählte. Als die Frage aber eineinhalb Jahre später im Parlament wieder zur Sprache kommen sollte, stellte sich heraus, dass der Kommissionspräsident im Urlaub weilte, «kein schriftlicher Bericht desselben vorliegt und die anwesenden, übrigen Mitglieder der Kommission keine sachbezüglichen Mittheilungen machen»[545] könnten, weshalb das Traktandum auf die nächste Session verschoben wurde – wo es aber gar nicht mehr zur Sprache kam. Erst sechs Jahre später erinnerte sich ein Ratsmitglied des Gesetzesentwurfs und verlangte, diesen noch einmal auf die Traktandenliste zu nehmen. Doch dies wurde nun vom Rat verworfen.

Um derweil die Splügenkonzession nicht dahinfallen zu lassen, ersuchte die VSB 1873 nochmals um Fristerstreckung, die nun bis April 1876 genehmigt wurde. Gleichzeitig machte sie den Bündner Behörden den Vorschlag, den Bau der Linie Chur–Thusis als erste Etappe der Splügenbahn auszuführen. Der Kleine Rat und die Standeskommission lehnten dies jedoch ab, da ihnen die von den VSB erwarteten Subventionen und Vorschüsse als zu belastend für die Staatsfinanzen erschienen.

Derweil warf nun Andreas Rudolf von Planta ein gänzlich neues Ostalpenbahnprojekt in die Runde: die sogenannte Triest–Engadin–Chur-Bahn, die den Alpendurchstrich noch weiter östlich und diesmal nicht von Norden nach Süden, sondern von Osten nach Westen suchte: in einer Höhe von 1945 Metern über Meer zwischen Preda am Albulapass und dem Val Bever, einem Seitental des Oberengadins. Zwar gelangte dieses Projekt nicht über das embryonale Dasein in der Tagespresse hinaus, doch hatte Planta damit gewissermassen die Zukunft vorhergesehen: Man kann das Projekt als ersten konkreten Vorschlag für die Albulabahn betrachten, welche schlussendlich zwischen 1898 und 1903 realisiert wurde – und den Alpendurchstich an genau dieser Stelle fand. Vorerst aber war die Zeit offenbar noch nicht reif.[546]

8.3 Zweites «Ostalpenbahnversprechen» und Eröffnung der Gotthardbahn (1873–82)

Bald wurde die Alpenbahnfrage aber wieder auf der nationalen Ebene verhandelt. Schon 1875 wurden erste Besorgnisse laut, die vorhandenen Mittel würden zur Vollendung der Gotthardbahn nicht ausreichen. Dadurch sah sich der Bundesrat sah veranlasst, von der *Gotthardbahngesellschaft* (GB) einen Bericht über den finanziellen Stand des Unternehmens zu verlangen, der im März 1876 eintraf – und eine bedenkliche finanzielle Schieflage des Unternehmens enthüllte. Es entstand eine heillose Verwirrung; die Bauarbeiten wurden sistiert; der Bundesrat setzte eine Expertenkommission ein und benachrichtigte die beteiligten Staaten über diese Misere.

Einige findige Bündner glaubten nun, von dieser Situation profitieren zu können und sahen die Rettung der Gotthardbahn in einem neuen Ostalpenbahnprojekt: Da die Strecke im Tessin bis Biasca bereits vollendet war, sollte die Bahn nun statt über den Gotthard- über den San-Bernardino-Pass und von dort über Thusis nach Chur geführt werden – was allerdings eine Zahnradbahn zwischen Biasca und San Bernardino sowie auch stellenweise auf der Nordseite erfordert hätte. Insbesondere aufgrund des speziellen Betriebs und der ungünstigen Steigungsverhältnisse stiess dieses Projekt auf wenig Interesse.

Stattdessen machte man sich in Deutschland, Italien und in der Zentralschweiz an die «Rekonstruktion» bzw. Rettung der Gotthardbahn. Am 4. Juni 1877 fand in Luzern eine internationale Konferenz statt, auf welcher zusätzliche Subventionen von insgesamt 28 Millionen Franken für

543 Zit. nach Catrina (1972), S. 10.
544 Zit. ebd., S. 11.
545 Zit. ebd., S. 13.
546 Rhätische Bahn (1939), S. 5–7; Catrina (1972), S. 9–14, 18–20; Schmidlin (1916), S. 133–137.

die Gotthardbahn vereinbart wurden, wovon acht Millionen Franken auf die Schweiz entfielen. Da einige Kantone die von ihnen erwarteten Subventionsanteile nicht übernehmen wollten und die Eisenbahngesellschaften keine substanziellen Beiträge sprachen, musste wohl oder übel der Bund in die Bresche springen, wenn das ganze Unternehmen nicht scheitern sollte. So beantragte der Bundesrat dem Parlament eine Bundessubvention an die Gotthardbahn von 6,5 Millionen Franken. Dagegen erhob sich nun eine starke Opposition aus dem Osten und Westen der Schweiz. Eine *Denkschrift* der Kantone Freiburg, St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf ersuchte den Bundesrat gar, von einer solchen Vorlage gleich gänzlich abzusehen – worauf die Landesregierung aber nicht einging.

Die heftigen Auseinandersetzungen wurden daher nun in die eidgenössischen Räte verlegt, wo sich die Ostalpenbahnvertreter ausgiebig zu Wort meldeten. Der bundesrätliche Subventionsantrag von 1878 sah bloss eine Unterstützung der Zentralalpenbahn vor, weshalb die Ost- und Westschweizer Parlamentarier eine ganze Reihe von Anträgen einreichten, um dies zu verändern. *Das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen* vom 22. August 1878 war ein Kompromiss, der wiederum das Resultat einer vierzehntätigen (!) Redeschlacht im Nationalrat war.

Demnach bewilligte der Bund den Gotthardkantonen eine Subvention von 4,5 Millionen Franken für die Gotthardbahn und dem Kanton Tessin eine solche von zwei Millionen Franken für die Monte-Ceneri-Bahn. In Artikel 5 dieses Gesetzes findet sich eine Stelle, die von Anfang an und noch für viele Jahrzehnte als *zweites* «Ostalpenbahnversprechen» verstanden wurde:

> «*Eine Subvention vom gleichen Betrag, wie die den in den Art. 1 bezeichneten [Gotthard-] Kantonen gewährte, nämlich von je 4 ½ Millionen, wird ein für allemal auch je für eine [...] Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden. Die Bundesversammlung wird seinerzeit die näheren Bedingungen dieser Subvention endgültig festsetzen.*»[547]

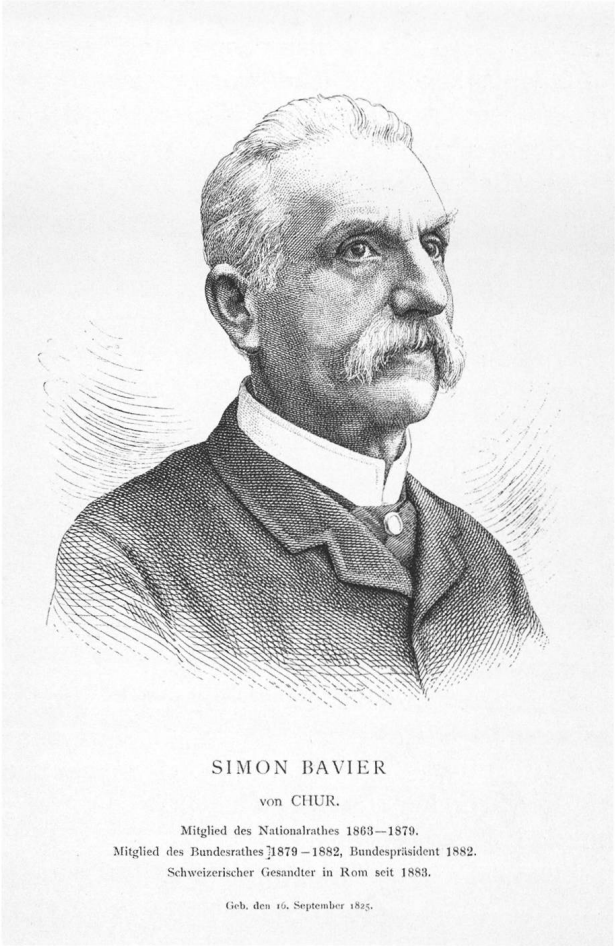

Abb. 20: Simeon Bavier (1825–1896). Anonyme Druckgrafik, 1889

Gegen dieses Bundesgesetz wurde das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 wurde das *Subsidiengesetz* mit 70 Prozent Ja-Stimmen angenommen. In Graubünden hatte jedoch nur ein Viertel der Stimmberechtigten der Vorlage zugestimmt – im Kanton Waadt waren es nicht einmal 12 Prozent.

Durch die Kostenüberschreitungen bei der Gotthardbahn gerieten die Verantwortlichen an der Unternehmensspitze und im Bundesrat – namentlich Alfred Escher und Emil Welti – zunehmend unter Druck. Besonders Escher wurde zum Ziel von Angriffen der Gotthardgegner; selbst Politiker aus seinen eigenen Reihen und der langjährige Weggefährte Welti drängten ihn zum Rücktritt. Mit Verweis auf das durch die Angriffe auf seine Person gefährdete Gotthardprojekt sowie auf seine angegriffene Gesundheit reichte Escher ein Rücktrittsbegehren ein und liess es in der NZZ als Abschiedsbrief veröffentlichen.

547 Zit. nach Kreis/Egger (1981), S. 205–206.

Bald wurde es still um den Politiker und Unternehmer Escher, der wegen der öffentlichen Hinterfragung seiner Fähigkeiten und seiner guten Absichten in eine tiefe Depression fiel. Obwohl mehrfach eingeladen, sah er sich aus gesundheitlichen Gründen nicht in der Lage, an der Eröffnungsfeier der Gotthardbahn vom 2. Mai 1882 teilzunehmen. Bundespräsident Simeon Bavier, der als Bündner Nationalrat für die Ostalpenbahn und gegen die Gotthardbahn gekämpft hatte und als Ingenieur sogar selbst zwei Projekte für eine Splügenbahn verfasst hatte, sah sich nun unversehens in der Rolle, die Gotthardbahn zu eröffnen und an der Feier die erste Rede zu halten.

Bei den offiziellen Feiern zum Durchstich und zur Eröffnung der Gotthardbahn wurde der zeitweise heftig kritisierte Bauunternehmer Louis Favre in höchsten Tönen gelobt – durch seinen Tod im Tunnel im Juli 1879 war er zum tragischen Helden geworden, dem es nicht mehr vergönnt war, die Vollendung seines Werkes zu erleben. Ähnlich sollte es bald auch Escher ergehen: Kaum war er im Dezember 1882 verstorben, begannen die Vorbereitungsarbeiten für sein Denkmal vor dem Hauptbahnhof Zürich.[548]

8.4 Talbahnen gegen Splügen gegen Septimer (1880–86)

Paradoxerweise gerieten die regionalen Bestrebungen der Ostschweiz gerade dann ins Stocken, als auf eidgenössischer Ebene mit den Gesetzen von 1872 und 1878 die juristischen Voraussetzungen besser denn je waren. Allerdings war inzwischen auch die nicht unwesentliche Belastung hinzugekommen, die Notwendigkeit und Rentabilität einer *zweiten* Alpenbahn nachweisen zu müssen. In Graubünden begann sich das Interesse zudem immer weiter von der internationalen Transitbahn weg und zum Aufbau der internen Tallinien hin zu verschieben.

Die Splügenkonzession war zwar 1876 nochmals um zwei Jahre verlängert worden, doch nachdem auch diese Frist unbenutzt abgelaufen war, erklärte der Bundesrat die Konzession von 1869 als erloschen. Die Verwaltung der VSB verzichtete daraufhin vorläufig auf die Ausführung des grossen Unternehmens, was auch Ausdruck einer gewissen Resignation über die vielen gescheiterten Anläufe war.

Ein gewisser M. A. Rikli, Kaufmann aus St. Gallen, machte im Jahr 1880 nochmals einen Versuch zu einem «Fusionsprojekt», indem er zwei Flügelbahnen an die Gotthardbahn anschliessen wollte, wovon die eine von Brig über den Nufenenpass nach Airolo, die andere von Chur via Disentis nach Göschenen hätte führen sollen. Es fand sich jedoch niemand, der die Initiative für die Ausführung eines solchen Projektes hätte übernehmen wollen.

Stattdessen bildete sich 1881 in Graubünden ein Initiativkomitee für eine Normalspurbahn von Chur nach Thusis, die das erste Teilstück der Splügenbahn bilden würde. Kaum hatte dieses Initiativkomitee im Jahr 1883 ein Konzessionsgesuch eingereicht, folgte gleich ein zweites für die sogenannte «Graubündnerische Centralbahn», die Sebastian Hunger bereits 1880 entworfen hatte: Sie sollte von Thusis noch weiter ins Albulatal bis nach Bellaluna bei Filisur führen, wo der Verkehr von der Bahn einer ausgebauten Strasse über den Albulapass übergeben werden sollte. Hunger legte die Vorteile diese Linie in mehreren Schriften dar: Keine Bündner Bahnlinie gleicher Länge hätte auch nur ein annähernd so grosses Einzugsgebiet. Einerseits durchzog die «Centralbahn» zwischen Chur und Thusis eine der am dichtesten besiedelten Regionen des Kantons, andererseits mündeten die Strassen des Oberlands (Lukmanier- und Oberalppass), des Hinterrheintals (Splügen- und San-Bernardinopass), des Oberhalbsteins (Julier- und Septimerpass) und des Albulatals (Albulapass) ins Verkehrsgebiet der Bahn ein; das Landwassertal und die Landschaft Davos wären mittels Erstellung einer neuen Strasse von Davos nach Filisur mit einbezogen worden, während die Erschliessung des Engadins über den Albulapass deutlich verbessert worden wäre. Hunger plante seine Bahn normalspurig, damit die Züge der VSB auf ihr zirkulieren könnten und «damit sie ferner für eine künftige Alpenbahn als Zufahrt dienen kann.»[549] Wahrscheinlich tat er dies mehr aus politischen Überlegungen, als aus Überzeugung, denn Hunger selbst scheint schon zu diesem Zeitpunkt nicht mehr recht an die Ostalpenbahn geglaubt zu haben, und die Vorteile der Schmalspurbahnen waren ihm offensichtlich bereits bekannt.

Die Bündner Regierung konnte sich aber mit beiden Projekten nicht anfreunden. Sie argumentierte, nur durch eine den ganzen Kanton durchziehende Alpenbahn nach Italien könne die Isolierung Graubündens wenigstens teilweise behoben

548 Kraus (2008); Jung (2006), S. 608–721.

549 Zit. nach Catrina (1972), S. 27.

werden. Die Erstellung von Teilstücken einer später auszuführenden Alpenbahn betrachtete die Regierung als unvorteilhaft: Dadurch würde nur das einfachste und billigste Stück vorweggenommen, und der Alpenübergang rücke in weite Ferne. «So will es uns scheinen, dass die vorliegenden Projekte durchaus keine Gewähr für Förderung einer bündnerischen Alpenbahn bieten»,[550] schrieb der Kleine Rat Graubünden daher an den Bundesrat in Bern, was ihm heftige Vorwürfe von Hunger und den ihm nahestehenden Kreisen eintrug.

Im Mai 1883 verhandelte der Grosse Rat erneut eine Gesetzesvorlage über eventuelle Subventionen für Talbahnen in Graubünden, wobei es nun um die grundsätzliche Frage ging, entweder den Bau eines innerbündnerischen Eisenbahnnetzes zu fördern oder weiterhin alle Kräfte für die Verwirklichung einer Ostalpenbahn einzusetzen. Hier setzte sich wiederum Thomas von Albertini mit einem flammenden Plädoyer für den Bau von Talbahnen ein. Mit Blick auf die Situation Graubündens nach dem Bau der Gotthardbahn, führte er aus:

> «*Da nun die Aussichten auf eine bündnerische Alpenbahn gering sind, so muss allen Ernstes auf successive Erstellung von Talbahnen, wenn auch nur Secundär- oder Strassenbahnen Bedacht genommen werden, welche in unsere verschiedenen Flussgebiete hineinführen.*»[551]

In der langen Eintretensdebatte äusserten sich bedeutend mehr Gegner als Befürworter der Gesetzesvorlage – nur vereinzelt kamen auch Stimmen auf, welche überhaupt nicht mehr an die Realisation einer bündnerischen Alpenbahn glaubten.

Insgesamt war die grossrätliche Debatte vom Widerspruch geprägt, dass man vor den finanziellen Konsequenzen der Talbahnsubventionierung zurückschreckte – und gleichzeitig noch immer unablässig vom grossen Ziel der Alpenbahn sprach. Die Gesetzesvorlage wurde vom Grossen Rat mit überwiegender Mehrheit verworfen, da dieser offensichtlich die Überzeugung der Regierung teilte, dass nur eine Transitbahn Graubünden den Anschluss an den internationalen Handel zurückgeben könnte. Allerdings spielten auch regionale Rivalitäten bei diesem Entscheid mit: Besonders Chur hatte heftig gegen das Talbahngesetz opponiert, da es in der Strecke nach Thusis nicht die erste Sektion der Splügenbahn, sondern die Verlegung der Vorteile der Kopfstation von Chur nach Thusis erblickt hatte.

Während sich nun die beiden Gesuchsteller für die Konzession einer zentralen bündnerischen Normalspurbahn (Chur–Thusis oder Chur–Thusis–Bellaluna) befehdeten, teilte der Kleine Rat Graubündens am 19. September 1883 dem Bundesrat mit, die Vorarbeiten für ein Projekt Chur–Septimer–Chiavenna seien im Gange, und verlangte, dass die Entscheidung über die Konzessionsfrage so lange verschoben werde, bis diese vollendet seien.

Tatsächlich hatte sich ein neues internationales Komitee gebildet, das die erforderlichen Finanzen für die Erstellung umfassender Vorarbeiten für eine Septimerbahn aufbrachte. Bereits im November 1884 reichte die Baufirma *Zschokke & Co.* aus Aarau auf Grundlage dieser Vorarbeiten ein Konzessionsgesuch für eine Septimerbahn ein, die von Chur über Thusis und Tiefencastel nach Bivio geführt hätte, von wo aus zwei Varianten (über Septimer- oder Julierpass) bestanden, welche beide nach Maloja und von dort aus ins Bergell und nach Chiavenna geführt hätten.

In der Presse stiess dieses Projekt zunächst auf einige Sympathie, da es das Engadin berührte und «damit unsere beiden Aufgaben, die internationale sowohl als die innerkantonale»[552] hätte lösen können, wie das *Bündner Tagblatt* mit einiger Voraussicht schrieb. Speziell an diesem Projekt waren nicht nur die grossen Steigungen und der vorgeschlagene Zahnradbetrieb, sondern insbesondere auch, dass die Bahn schmalspurig (Spurweite: 1 Meter) ausgeführt werden sollte.

Um zu einer Stellungnahme gegenüber den Bundesbehörden zu kommen, liess die Bündner Regierung das Projekt von namhaften Ingenieuren begutachten, die zu höchst ungünstigen Resultaten gelangten. Namentlich wurde hervorgehoben, dass die projektierte Bahn lediglich als Touristenbahn dienen könnte und daher in keiner Weise als Ersatz für die angestrebte leistungsfähige, internationale Ostalpenbahn betrachtet werden könne.

In offensichtlicher Übereinstimmung mit der öffentlichen Meinung erklärte die Bündner Regierung daher gegenüber den Bundesbehörden, dass von einer Inanspruchnahme der eidgenössischen und kantonalen Alpenbahnsubventionen nur bei einer normalspurigen Bahn mit tieferliegendem Tunnel die Rede sein könne. Gleichzeitig stellte sie die Bedingung auf, dass bei einer allfälligen

[550] Zit. ebd., S. 28.
[551] Zit. ebd., S. 14–15.
[552] Bündner Tagblatt, 20. Oktober 1885, zit. ebd., S. 24.

Konzessionierung der Septimerbahn die mit einer späteren Splügenbahn zusammenfallende Strecke bis Thusis normalspurig gebaut werden müsse.

Dadurch sah sich die Firma *Zschokke* veranlasst, das Projekt einer durchgehenden Linie wenigstens für den Moment fallen zu lassen und das Konzessionsgesuch nur für das Teilstück Maloja–Castasegna (Malojapass bis italienische Grenze) aufrechtzuerhalten. Diese Konzession wurde im Dezember 1885 denn auch erteilt, und ein Jahr später zusätzlich auch noch die Konzession für die Oberengadiner Strecke Samedan–Maloja.

Der *Freie Rhätier* behielt recht, als er schrieb, *Zschokke* habe «das Verdienst, unserer Eisenbahnfrage zuerst wieder Leben eingehaucht zu haben»;[553] denn auch das «alte» Splügenprojekt tauchte nach und nach wieder auf – wobei die Anregung diesmal aus Italien, namentlich von Vertretern der Provinzen Mailand, Bergamo, Como und Sondrio kam. Dort war ein Komitee gebildet worden, das die lokalen Verkehrsinteressen der genannten Regionen wahrzunehmen suchte und 1883 das inzwischen fast in Vergessenheit geratene Splügenbahnprojekt in sein Programm aufnahm.

Ein Jahr später stellte dieses *Comitato interprovinciale* bereits eine Projektstudie auf, woraufhin die Bündner Regierung den Kontakt nach Süden suchte und ihre Bereitwilligkeit aussprach, diese Bestrebungen im Norden in jeder ihr möglichen Weise zu unterstützen. Es wurde sogar an kompetenter Stelle in Rom vertraulich nachgefragt, ob eine italienische Subvention der Splügenbahn möglich wäre – was jedoch negativ beantwortet wurde.

Die immer besseren Bündner Kontakte zum norditalienischen Komitee führten 1885 dazu, dass sich Letzteres den umständlichen neuen Namen *Comitato interprovincialie per la ferrovia Lecco–Colico ed il valico dello Spluga* gab. Ausserdem veröffentlichte es ein Memorial, um die Splügenfrage in den interessierten Kreisen Italiens wieder anzuregen, und reichte eine entsprechende Petition an das italienische Parlament ein.

Auch die Bündner Regierung war derweil wieder aktiv geworden. Sie hatte einen Spezialdelegierten zum italienischen Komitee benannt und betrieb bereits wieder Lobbying in Süddeutschland, von wo eine positive Stimmung gegenüber einer Splügenbahn vermeldet wurde. Man liess nun neue Kostenberechnungen auf Grundlage der inzwischen fortgeschrittenen Technik ausarbeiten und lud gleichzeitig die im Entstehen begriffene grosse Betriebsgesellschaft des adriatischen Teils des italienischen Eisenbahnnetzes, die *Società adriatica*, ein, sich an diesen technischen Vorarbeiten zu beteiligen und eventuell deren Leitung zu übernehmen. Letztere war jedoch noch ganz von der Organisation ihres 4000 Kilometer umfassenden Bahnnetzes in Anspruch genommen und erklärte daher, vorerst nicht an der Lösung neuer Aufgaben mitwirken zu können.

Der Bericht des Spezialdelegierten vom Juni 1886 konstatierte nun, dass in gewissen Kreisen und vor allem in bestimmten Regionen Norditaliens nach wie vor grosses Interesse an einer Splügenbahn bestehe. Nach Erledigung ihrer dringenden Organisationsaufgaben zeigte sich nun auch die *Società adriatica* sehr interessiert an einer Ostalpenbahn: Sie erblickte in ihr die Möglichkeit einer eigenen und von Konkurrenzgesellschaften unabhängigen Verbindung nach Norden. Mit finanzieller und ideeller Unterstützung aus Graubünden liess die italienische Gesellschaft nun umfassende Studien über mögliche Splügenbahnen erstellen und schickte ihre Ingenieure ins Gelände.

Während im Sommer 1886 die nötigen Erhebungen für eine Splügenbahn vorgenommen wurden, entstand in Norditalien eine Kontroverse zwischen den Anhängern einer Splügen- und denjenigen einer Septimerbahn. Bereits 1885 hatte ein Ingenieur Giuseppe Vassoni unter dem Titel *La ferrovia del Settimo, variante bassa* ein neues normalspuriges Septimerprojekt mit langem Tunnel veröffentlicht. Im April 1886 legte er nun das Werk *Le ferrovie del Settimo, dello Spluga e del Maloja per Landeck* vor, worin er Splügen und Septimer verglich. Für Letzteren schlug er einen mehr als 26 Kilometer langen Tunnel zwischen Vicosoprano und Savognin vor, während gleichzeitig eine Bahn nach Maloja und durch das Engadin nach Landeck erstellt werden sollte. Ende März 1886 hatte auch das *Comitato interprovinciale* ein unter dem Titel *Nuovo progretto per la ferrovia dello Spluga* ein zweites Memorial publiziert, worin die Baukosten für eine Splügenbahn auf 83 Millionen Franken berechnet wurden.

So standen sich 1886 die beiden Projekte am Splügen und Septimer gegenüber. Aus Sicht der bündnerischen Binnenerschliessung hätte der Kanton wohl Letzterem den Vorzug geben müssen, indem dadurch ein weit grösserer Teil des Kantonsgebiets erschlossen worden wäre. Man war aber weiterhin der Überzeugung, dass nur eine mit den bereits bestehenden Transitlinien Gotthard und Brenner konkurrenzfähige Bahn die

553 Der Freie Rhätier, 14. Mai 1885, zit. ebd., S. 25.

grossen Opfer wert wäre und Aussicht auf Unterstützung von Italien und Deutschland finden könnte. In dieser Weise hatte sich auch der angesehene Bahningenieur Robert Moser (1838–1918) geäussert, welcher 1885 festgehalten hatte, dass die künftige Ostalpenbahn keinerlei Bedingungen aufweisen dürfe, die ungünstiger seien als diejenigen der Gotthardbahn – eine Septimerbahn könnte die geforderte Leistungsfähigkeit niemals erfüllen. In der Verteidigungsschrift *In difensa dello Spluga* eines gewissen Herrn Paravincini vom Dezember 1885 wurde zudem hervorgehoben, dass besonders die Tunnellänge von 26 Kilometern das Septimerprojekt unmöglich mache, während das damals im Zentrum stehende Splügenprojekt einen Tunnel von «nur» 16 Kilometern auf 1250 Metern über Meer erfordert hätte.

Aufgrund dieser Opposition von technischer und politischer Seite liessen die Anhänger des Septimerprojekts ihre Bestrebungen nach und nach wieder fallen, und man konzentrierte sich wieder auf den Splügen.[554]

8.5 Splügenkonferenzen und weitere Bündner Talbahnprojekte (1886–89)

Die Bündner Regierung wurde nun auch wieder auf nationaler Ebene aktiv und suchte nach Verbündeten in der Splügensache. Auf ihre Einladung fand am 12. Februar 1887 in Zürich eine Konferenz statt, die von Vertretern der Kantone Zürich, St. Gallen, Glarus und Graubünden besucht wurde. Dort wurde vereinbart, dass das Interesse für das Zustandekommen einer bündnerischen Alpenbahn ausschliesslich auf das Projekt einer mit den bereits bestehenden Alpenbahnen unbedingt konkurrenzfähigen Splügenbahn zu konzentrieren sei. Die Bündner Regierung wurde zudem beauftragt, eine umfassende Informationsbroschüre ausarbeiten zu lassen, welche noch im selben Jahr unter dem Titel *Memorial betreffend Wiederaufnahme der Bestrebungen zugunsten der Erstellung einer bündnerischen Alpenbahn seit dem Jahre 1883* erschien.

Bereits im April 1887 fand eine zweite Splügenkonferenz in St. Gallen statt, wobei nun auch Vertreter Thurgaus sowie der VSB anwesend waren, während Schaffhausen, beide Appenzell und die NOB auf eine Beteiligung verzichtet hatten. Die Delegierten der fünf Kantone sowie der VSB formierten sich nun zum schweizerischen Splügenkomitee. Rasch wurde ein Fonds für weitere Studien gebildet, und die VSB wurden gemeinsam mit der Bündner Regierung beauftragt, sich mit den italienischen Mitinteressenten über den Abschluss eines Vertrags über die Erstellung eines definitiven Projekts zu verständigen, so dass dieser Vertrag nach Möglichkeit bereits der nächsten Konferenz unterbreitet werden könnte. Darin müssten unbedingt die Endpunkte der neuen Alpenbahn (Lecco, Colico oder Chiavenna im Süden; Chur oder Thusis im Norden) klar definiert werden, wobei der südliche Ausgangspunkt möglichst nahe ans Bergell gelegt werden sollte, um damit die Erschliessung des Engadins zu ermöglichen.

Derweil erklärten sich die VSB (noch immer vertreten durch Daniel Wirth-Sand) zur Förderung der Splügenbahn bereit, sofern in Graubünden die Rivalität zwischen Splügen und Septimer fallen gelassen und die Unterstützung der offiziellen Kreise ausschliesslich der Splügenbahn zugewendet würde. Als Bedingung für ihre Unterstützung der Splügenbahn forderten die VSB zudem, die Bündner Regierung habe darauf hinzuwirken, dass die vom schweizerischen Nationalrat in die Konzession für eine Eisenbahn Chur–Thusis–Filisur aufgenommene Klausel, im Fall der vorgesehenen obligatorischen Abtretung der Linie Chur–Thusis an eine Alpenbahngesellschaft müsse der dadurch eventuelle bedingte Minderwert der Sektion Thusis–Filisur der Gesellschaft Chur–Filisur durch die Alpenbahngesellschaft vergütet werden, beseitigt werde.

Dieses Servitut, welches das Zustandekommen einer Splügenbahn offensichtlich erheblich erschwerte, ist nur als Resultat jahrelanger Auseinandersetzungen auf anderer Ebene zu verstehen. Seit 1883 hatte ein heftiger Kampf um verschiedene Projekte für eine «Centralbahn» in Graubünden getobt: Während Sebastian Hunger zunächst eine Normalspurbahn von Chur über Thusis bis nach Bellaluna (zwischen Filisur und Bergün im Albulatal) hatte realisieren wollen, änderte er sein Projekt schon 1884 in dem Sinne, dass die Strecke zwischen Thusis und der neu geplanten Endstation «Filisurerbrücke» (zwischen Filisur und Alvaneu Bad im Albulatal) nun als Schmalspurbahn gebaut worden wäre.

So wurden nun von zwei verschiedenen Komitees fast gleichzeitig Konzessionsbegehren für die Projekte Chur–Thusis und Chur–Thusis–Filisur eingereicht und vom Bundesrat den Bünd-

[554] Schmidlin (1916), S. 138–151; Catrina (1972), S. 14–17, 23–29; Rhätische Bahn (1939), S. 16.

ner Behörden zur Stellungnahme zugestellt. Die Standeskommission beschloss im März 1886, es sei dem Projekt Chur–Thusis der Vorzug zu geben – allerdings unter der Bedingung, dass diese Konzession jederzeit an die Gesellschaft für die weiter projektierte Bahn bis Filisur abgetreten werden müsse.

Einen Monat später veröffentlichte das Komitee für die Bahn bis nach Filisur ein Memorial über dieses Projekt, versehen mit einem Rentabilitätsgutachten des Eisenbahningenieurs Robert Moser, der darin folgende interessante Bemerkungen über den Zusammenhang zwischen der Ostalpenbahn und der Linie Chur–Thusis machte:

> «*Nach Erstellung der Gotthardbahn darf als feststehend angenommen werden, dass bei Anlage einer durchgehenden bündnerischen Alpenbahn nur noch der Splügen in Betracht kommen wird, da alle andern scheinbar ebenfalls geeigneten Pässe die Konkurrenz mit dem Gotthard nicht bestehen können und es sich nicht denken lässt, dass eine Gesellschaft sich veranlasst sehen könnte, nicht dem günstigsten, einzig konkurrenzfähigen Passe d. h. dem Splügen, den Vorzug zu geben. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und in der sichern Voraussetzung, dass das Zustandekommen einer Splügenbahn nur noch als eine Frage der Zeit betrachtet werden darf, wird es angezeigt sein, die Ausführung der Strecke Chur–Thusis, welche einen Bestandteil der Splügenbahn bilden würde, nach Grundsätzen vorzunehmen, wie sie an eine internationale Linie gestellt werden und dieselbe mit andern Worten als ein erstes Glied der zukünftigen Alpenbahn zu gestalten.*»[555]

Entsprechend empfahl Moser, den Streckenabschnitt bis Thusis unbedingt normalspurig zu bauen, während die Verlängerung nach Filisur schmalspurig ausgeführt werden könne.

Im Juni 1886 beantragte der Bundesrat dem Parlament, nicht die Projekte Chur–Thusis und Chur–Filisur einander gegenüberzustellen, sondern die Linie Thusis–Filisur für sich (und damit nicht als Teil der Linie Chur–Filisur) zu vergeben. Von einer Konzessionserteilung solle gegenwärtig abgesehen werden; stattdessen sollten die Konzessionsbedingungen festgestellt und der Bundesrat ermächtigt und beauftragt werden, demjenigen unter den Bewerbern die Konzession zu erteilen, der zuerst den Besitz genügender Mittel für den Bau ausweisen könne. Der Nationalrat beschloss jedoch im Dezember 1886, dass der Bundesrat noch in der laufenden Session einen Antrag für eine Konzession auf der gesamten Streckenlänge einzubringen habe.

So wurde bereits tags darauf Sebastian Hunger zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Chur bis Thusis und einer schmalspurigen Fortsetzung bis zur «Filisurerbrücke», eventuell bis Bellaluna, erteilt. In der Konzession wurde jedoch festgelegt, dass dem Bund und dem Kanton Graubünden die Befugnis zustehe, diese Eisenbahn zu übernehmen, sobald eine durchgehende Alpenbahn in Betrieb gesetzt werde. Aufgrund einer Petition des Oberengadiner Kreisrats an die Bundesversammlung nahm der Nationalrat in seinen Beratungen auch noch den von den VSB kritisierten Zusatzartikel betreffend Rückkauf auf.

An der zweiten Splügenkonferenz erklärten die Delegierten Graubündens denn auch, dass die Standeskommission bei der Bundesversammlung gegen diese Begünstigung eines Lokalbahnprojekts protestiert habe und dass selbst die Mehrzahl der Mitglieder des Eisenbahnkomitees Chur–Thusis–Filisur die Aufrechterhaltung dieser Klausel nicht wünsche, da diese eine Beeinträchtigung des Splügenprojekts darstelle.

In Graubünden kamen vereinzelte Stimmen auf, welche eine Zurückstellung des gesamten «Centralbahn»-Projekts bis nach definitivem Entscheid der Splügenfrage forderten. Offensichtlich hatte sich die öffentliche Meinung aber inzwischen gewandelt: Da viele anscheinend nicht mehr an das Splügenprojekt glaubten, sollte das Glück (zumindest vorerst) in dieser Lokalbahn gesucht werden. Dadurch könnte zudem wenigstens ein bescheidener Teil des alpenquerenden Verkehrs in Richtung der Bündner Pässe Albula und Julier gelenkt werden.

Mit Bundesbeschluss vom 26. April 1887 wurde nun Sebastian Hunger tatsächlich die entsprechende Konzession für eine Bahn von Chur über Thusis nach Filisur erteilt. Gemäss den Forderungen der VSB wurde jedoch der von dieser bekämpfte Zusatzartikel betreffend die Entschädigung für die Linie Thusis–Filisur wieder fallen gelassen. Hunger konnte sich über seinen Erfolg aber nicht richtig freuen: Die Vorschriften betreffend Spurweite entsprachen nicht seinen Plänen

[555] Zit. nach SCHMIDLIN (1916), S. 157.

und die zweigeteilte Bahn vermochte kein Kapital anzuziehen, so dass noch während Jahren nichts Konstruktives geschah, während eine ziemlich unfruchtbare Pressetätigkeit die Atmosphäre vergiftete. Hunger, der nun die Konzession, aber noch immer kein Geld hatte, verfasste daher 1887 eine Flugschrift mit dem Titel *Alpenbahn und Lokalbahn in Graubünden*, in der er das Streben nach einer Ostalpenbahn (als dessen Opfer er sich sah) scharf kritisierte.

Nachdem die Ingenieure der *Società adriatica* bereits die Planaufnahmen für die Splügenbahn begonnen hatten, fand im September 1887 in Chur eine dritte Splügenkonferenz zur Behandlung der Entwürfe für einen Vertrag betreffend die Planstudien zwischen den italienischen und schweizerischen Splügeninteressenten statt. Die Verhandlungen zwischen dem Splügenkomitee und den Italienern führten jedoch nicht zum Ziel, so dass im Mai 1888 in Bad Ragaz eine vierte Konferenz zur Beratung eines vollständig überarbeiteten Vertrags stattfand, der im August abgeschlossen wurde.

An der fünften Splügenkonferenz vom März 1889 in St. Gallen konnten nun die von der *Società adriatica* ausgearbeitete Pläne und das dazu eingeholte Ingenieurgutachten beraten werden. Das neue Projekt sah auf der Gesamtstrecke von 98,5 Kilometern zwischen Chur und Chiavenna einen grossen Tunnel von 18,6 Kilometern auf einer Höhe von 1153 Metern über Meer vor, wobei die Bahn zwischen Campodolcino auf der Süd- und Andeer auf der Nordseite (inklusive Tunnel) doppelspurig geführt würde. Aufgrund der vorgesehenen insgesamt 58 Tunnels und 149 weiteren Kunstbauten stieg der Kostenvoranschlag jedoch auf 142 Millionen Franken, weshalb gleich von Anfang an grösste Zweifel über die Finanzierbarkeit einer derartigen Bahn geäussert wurden. An der Splügenkonferenz herrschte jedoch die Ansicht vor, dass sich die Anlage der Bahn so modifizieren lasse, dass weniger kostspielige Galerien und Tunnels notwendig sein würden und die Kosten entsprechend gesenkt werden könnten. Allerdings war dabei fraglich, ob sich dies durch eine blosse Korrektur des vorliegenden Projekts bewerkstelligen lasse oder ob gar nochmals eine gänzlich neue Linienführung studiert werden müsse.

An der Konferenz wurde beschlossen, diesbezüglich nochmals Kontakt mit der NOB aufzunehmen und diese nochmals zu einem Beitritt ins Splügenkomitee einzuladen. Die NOB antwortete im September 1886, dass sie es einstweilen nicht für tunlich erachte, dem Komitee beizutreten, dass sie jedoch dem Splügenbahnprojekt durchaus nicht abgeneigt sei und ihrem Oberingenieur Robert Moser gestatte, das vorliegende Projekt detailliert zu prüfen. Da nun die VSB dadurch ihre Interessen gefährdet sahen, verschickten sie eine Einladung an das bestehende Splügenkomitee, sich an einem von ihnen neu gebildeten zweiten Splügenbahnkomitee durch die bündnerische Delegation vertreten zu lassen und diesem Finanzmittel für weitere Vorstudien zu überlassen. Selbstverständlich erweckte dieses Vorgehen der VSB einen befremdlichen Eindruck, wie an der sechsten Splügenbahnkonferenz im September 1889 in Chur konstatiert wurde. Gegenüber dem Verwaltungsrat der VSB wurde daher erklärt, dass das neue Splügenkomitee vom bisherigen Splügenkomitee nicht anerkannt werden könne, dass man jedoch bereit sei, der VSB eine ihre bisher dieser Sache entgegengebrachtem Interesse sowie ihrer Beteiligung an den Kosten entsprechende stärkere Vertretung im Komitee einzuräumen. Im Weiteren wurde einstimmig beschlossen, Robert Moser mit der nochmaligen Prüfung und eventuellen Umarbeitung des Projekts der *Società adriatica* zu beauftragen. Mit Genehmigung der NOB nahm Moser dieses Mandat an und beging noch im Oktober 1889 das Gebiet des Splügenbahn in Begleitung des bekannten Geologieprofessors Albert Heim (1849–1937).

Zur selben Zeit trieb auch Sebastian Hunger sein «Centralbahn»-Projekt weiter voran. In einer *Denkschrift* vom April 1888 suchte er, gestützt auf Artikel 21 der Bundesverfassung, beim Bundesrat um eine Subvention für sein Projekt Chur–Filisur nach, die jedoch gesondert und ohne Schmälerung oder Präjudizierung anderer Subventionen verabfolgt werden solle – sprich: die beantragte Subvention dürfe keinesfalls als Einlösung des «Ostalpenbahnversprechens» betrachtet werden.

Im Juni 1888 konnten sich die beiden Eisenbahnkomitees Chur–Thusis–Filisur und Chur–Thusis, die zuvor im Streit gelegen hatten, endlich auch einigen. In ihrem Fusionsvertrag wurde deutlich festgehalten, dass in das Konzessionsbegehren Thusis–Filisur keine Bedingungen aufgenommen werden dürften, welche das Zustandekommen einer bündnerischen Alpenbahn erschweren könnten. Im Oktober 1888 lief die Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen für die Konzession Chur–Filisur ab. Mit mehreren Schreiben und der Einreichung eines weiteren Memorials suchte Hunger beim

Bundesrat um eine Fristverlängerung nach und erklärte sich eventuell sogar bereit, die Konzession an das neue vereinigte Initiativkomitee abzutreten. Allerdings hatte der Kleine Rat des Kantons Graubünden bereits im Juni 1888 das Gesuch an den Bundesrat gestellt, dass Hungers Konzession nicht verlängert werde, sondern eine neue Konzession dem neuen «Centralbahn»-Komitee erteilt werde, wofür letzteres ebenfalls ein Gesuch einreichte. Der Bundesrat jedoch beantragte der Bundesversammlung, Hungers Konzession noch einmal bis 1890 zu verlängern, was vom Parlament im Juni 1889 genehmigt wurde.

Das zähe Festhalten am Ostalpenbahngedanken und die bis dahin noch mangelnde Erkenntnis der Notwendigkeit grösserer Beiträge der öffentlichen Hand schufen keinen günstigen Boden für die Talbahnbestrebungen, die sich aber trotz allem immer kräftiger geltend machten. Solange die Fortsetzung der Hinterrheinlinie in Richtung Albulatal und Engadin noch nicht im Bereich des Wahrscheinlichen lag, wirkte zudem die Hauptstadt Chur noch als starke Bremserin, indem sie sich einer Verschiebung des Eisenbahnendpunktes nach Thusis mit allen Mitteln widersetzte. Die internen Streitigkeiten verschiedener Komitees sowie die belastenden Servituten zugunsten der künftigen Ostalpenbahn halfen den «Centralbahn»-Bestrebungen ebenfalls nicht weiter. Es bedurfte ganz offensichtlich eines Anstosses von dritter Seite und einer gemeinsamen Gefahr, um die streitenden Bündner zu einigen: das Auftauchen und die rasche Verwirklichung des Projekts einer Eisenbahn von Landquart nach Davos.[556]

8.6 Holsboers schmalspurige Prättigauerbahn (1884–90)

Für den stark aufstrebenden «Luftkurort» Davos, dessen Ruf insbesondere durch den bekannten Arzt Alexander Spengler (1827–1901) Mitte der 1860er-Jahre begründet worden war, stellte sich schon länger das Problem der Verbesserung der beschwerlichen Zufahrtswege. Hier trat nun ein gewisser Willem Jan Holsboer auf den Plan, der fortan die Hauptrolle beim Aufbau des bündnerischen Eisenbahnnetzes spielen sollte. Holsboer stammte ursprünglich aus den Niederlanden, war Kapitän eines Hochseeschiffes und Direktor einer Privatbank in England gewesen, bevor er in Hoffnung auf Heilung mit seiner kranken Frau 1867 nach Davos gekommen war, wo er später Mitbegründer und Leiter einer Klinik wurde.

Bereits im Jahr 1872 hatte sich Holsboer mit der Möglichkeit einer Eisenbahn nach Davos beschäftigt und ein Komitee ins Leben gerufen, das Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse des Prättigaus und der Landschaft Davos anstellte. Dabei gelangte man zu der Einsicht, dass der gegenwärtige Verkehr zur Finanzierung der vorgesehenen Normalspurbahn nicht ausreichte, weshalb man dieses Projekt zurückstellte.

Da man in der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 eine gefährliche Konkurrenz für den Flüelapass und damit für Davos erblickte, wurden die Bestrebungen für eine Prättigauerbahn wieder aufgenommen. Die von angesehenen Ingenieuren angestellten Berechnungen brachten das Ergebnis, dass der Gedanke an eine Normalspurbahn zugunsten einer deutlich günstigeren Schmalspurbahn aufgegeben wurde. Eine Versammlung im August 1886 in Fideris-Au stimmte den Anträgen des Komitees mit Begeisterung zu. Das jetzt durch Vertreter der Prättigauer Gemeinden erweiterte Komitee betonte nun in einem Schreiben an die betroffenen Gemeinden die drohende Gefahr des Verlusts des Verkehrs ins Oberengadin durch bereits erstellte oder projektierte Eisenbahnen in Kantonsnähe oder im Kanton selbst (namentlich die «Centralbahn»). Mit eindringlichen Worten wurde die Notwendigkeit raschen Handelns betont, und mit Blick auf die Geschichte der Alpenstrassen und Alpenbahnen wurde hervorgehoben, «wie derjenige, der einen klaren Blick in die Zukunft hat und rechtzeitig die nötigen Opfer nicht scheut, denjenigen weit überflügelt, der zaudert und ängstlich rechnet».[557] Aufgrund des erstellten Kostenvoranschlags von rund fünf Millionen Franken (ohne Landerwerb) wurde aufgezeigt, dass die geplante Schmalspurbahn von Landquart nach Davos nur durch erhebliche Beiträge der beiden Talschaften finanziert werden könne. Die Gemeinden wurden angefragt, das notwendige Land zur Verfügung zu stellen bzw. zu erwerben sowie grössere Mengen Baumaterial (Sand, Steine, Kies, Holz) unentgeltlich zu liefern. Das Schreiben schloss mit einem dringlichen Aufruf an alle Gemeinden:

> «*Es ist das erste Mal, daß alle Gemeinden von der Klus bis Davos zur Durchführung eines*

[556] Schmidlin (1916), S. 151–169; Rhätische Bahn (1939), S. 8, 14–19; Catrina (1972), S. 30–35.

[557] Zit. nach Rhätische Bahn (1939), S. 10.

großen und segenbringenden Werkes zusammentraten, möge daher das kleinste wie das größte Gemeinwesen nicht vergessen, daß nur durch die Zustimmung aller das Unternehmen zur Verwirklichung gelangen kann! Möge jeder daher daran denken, daß unserm Kanton und unserer Talschaft durch Verkennung des richtigen Momentes schon oft schwere und dauernde Schädigungen erwachsen sind! Wir haben daher die frohe Hoffnung und die feste Überzeugung, daß keine Gemeinde wegen geringfügiger Bedenken die folgenschwere Verantwortlichkeit auf sich laden wird, durch ein verneinendes Votum das segensreiche Unternehmen zu Fall bringen und unser schönes Tal vielleicht der Verödung preiszugeben.»[558]

Das Initiativkomitee wurde in seinen grossen Hoffnungen und Erwartungen nicht enttäuscht: Bereits am 12. September 1886 stimmten sämtliche Gemeinden den Anträgen des Komitees zu! Schon einen Monat später wurde das Konzessionsgesuch eingereicht, die Bündner Standeskommission wurde damit vor vollendete Tatsachen gestellt, und im April 1887 lag die Konzession des Bundes vor.

Nach verschiedenen erfolglosen Versuchen im In- und Ausland gelang es nun Holsboer, bei ihm bekannten Finanzkreisen in Basel die notwendige finanzielle Unterstützung zu sichern: Am 7. Februar 1888 wurde die Firma *Schmalspurbahn Landquart–Davos AG* (LD) gegründet. Wie bereits die Gründung und Finanzierung des Unternehmens, wurde auch der im Frühjahr 1888 begonnene Bau von verschiedenen Seiten stark gefördert. Bereits im Oktober 1889 konnte die erste Sektion zwischen Landquart und Klosters eröffnet werden, die Verlängerung nach Davos folgte im Juli 1890.[559]

8.7 Scaletta- gegen «Centralbahn»: «Peripherie» gegen «Centrum» (1889/90)

Die Freunde der «Centralbahn» hatten selbstverständlich die Tätigkeit im Prättigau genau beobachtet und derweil (mit spürbarer Nervosität) ihre eigenen Projekte vorangetrieben. Im Februar 1889 nun richteten sich ein Gesuch um finanzielle Beteiligung an den Kanton.

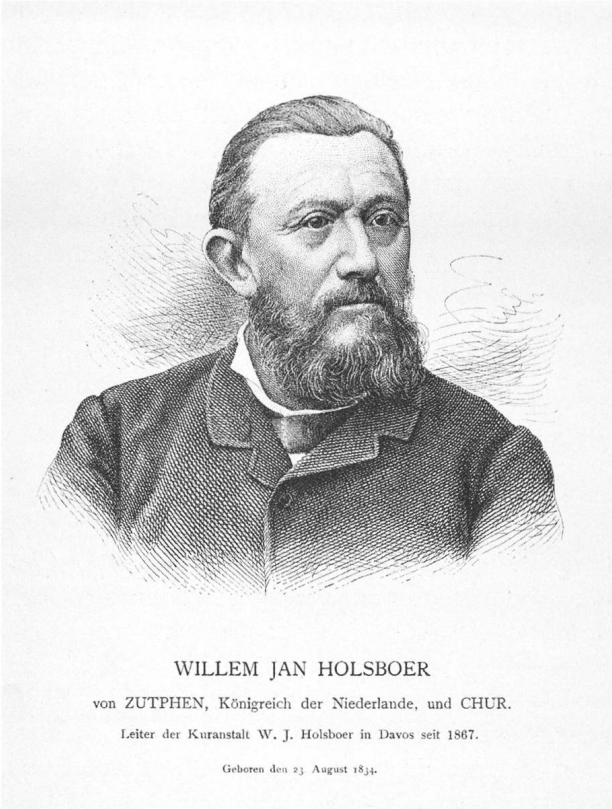

Abb. 21: Willem Jan Holsboer (1834–1898). Anonyme Druckgrafik, 1889

Um die gleiche Zeit aber gelangte auch Holsboer mit einem Projekt an die Öffentlichkeit, das er schon seit längerer Zeit gehegt hatte und das auch seinen Bestrebungen für die Landquart–Davos-Bahn zugrunde gelegen war: Er hatte stets an eine Fortsetzung dieser Bahn von Davos über den historischen Passweg des Scaletta ins Engadin und von dort nach Chiavenna gedacht – eine internationale Touristenbahn zwischen den oberitalienischen Seen und den wichtigsten Bündner Kurorten, die gleichzeitig auch Lokalbahn sein konnte. Von Davos aus sollte die nun bereits bestehende Schmalspurbahn durch das Sertigtal hinauf und mit einem 8,1 Kilometer langen Tunnel unter dem Scaletta-Kühalphorn und durch das Val Susauna hinab nach S-chanf geführt werden (eine zweite vorgeschlagene Variante führte durch das Dischma-, statt durch das Sertigtal). Von dort würde die Fortsetzung der Scalettabahn das Engadin hinauf nach Maloja und anschliessend durch das Bergell hinab bis nach Chiavenna geführt werden. Der Winterbetrieb sollte durch Galerien, Tunnels und Verbauungen sichergestellt werden, so dass die geplante Bahn ganzjährig verkehren könnte.

558 Zit. ebd., S. 11.
559 Ebd., S. 8–14; CATRINA (1972), S. 36–40.

Nun also war die Katze aus dem Sack und Holsboers Scalettabahnprojekt in der Öffentlichkeit. Mit diesem Projekt hatte Holsboer das Kantonszentrum und namentlich die Kantonshauptstadt Chur geradezu schockiert: Eine Scalettabahn hätte bedeutet, dass der Verkehr ins Engadin künftig nicht mehr über Chur und die Albula- oder Julierroute, sondern über das Prättigau und Davos geführt worden wäre. Nach einigen geradezu schockierten Meldungen und der mehrfach gedruckten Befürchtung, die Kantonshauptstadt würde künftig «umfahren» werden, räumte der *Freie Rhätier* dem als erfolgreichen Geschäftsmann anerkannten Holsboer bald schon die Frontseite der Zeitung für einen grossen Leitartikel ein, in dem dieser nun seinen Standpunkt in der bündnerischen Eisenbahnfrage in aller Deutlichkeit darlegte – und dabei mit Kritik an den Bündner Politik und ihren Vertretern nicht sparte:

> «*Als grösstes Gut dachte man sich Jahre lang den Besitz einer Splügenbahn [...]. Anstatt nach dem Bau der Gotthardbahn den Verlust des Splügen als Tatsache zu betrachten und sich nach etwas anderem umzusehen, was als Ersatz des verlorenen Transitverkehrs dienen konnte, bemühte man sich auf alle Weise, weil hunderte von Jahren die Güter über diesen Berg geführt worden waren, diesen verlorenen Verkehr wieder herzustellen. Es war nicht genug, dass alle Ländertheile, welche mit diesem Splügenverkehr zu thun gehabt haben, sich mit diesem unfruchtbaren Gedanken beschäftigten und dadurch Schaden litten, sogar jede weitere Entwicklung des Verkehrs musste an dieser unglückseligen Splügenkrankheit scheitern.*»[560]

Holsboer verteidigte seine Scalettabahn, die in Kürze bis auf eine Höhe von 1600 Metern über Meer (Davos) fertiggestellt sei, während eine eventuelle Albulabahn von 600 Metern über Meer (Chur) weg gebaut werden müsse. Holsboers hier dargelegtes Konzept sah vor, auf die Splügenbahn zu verzichten und alle Kraft und kantonale Subvention in die Schaffung eines kantonalen Schmalspurnetzes mit dem Scaletta als Verbindung ins Engadin und später nach Italien und Österreich zu stecken.

Selbstredend formierte sich rasch schon grössere Opposition gegen das Scalettaprojekt. Zunächst kam diese aus Davos selber: Viele Davoser sahen ihre lokalen Interessen einem höheren Zweck geopfert. Dass Holsboer unumwunden zugab, dass er das Scalettaprojekt «fest von Anfang an im Auge hatte»,[561] mit dessen Veröffentlichung aber bis nach Fertigstellung der Strecke nach Davos gewartet habe, war nicht gerade geeignet, diese Wogen zu glätten. So erklärten die Gemeindebehörden von Davos gegenüber dem Bundesrat, «dass unsere Landbevölkerung dem neuen Projekt ungemein kühl gegenüber steht, und dass somit von Sympathie seitens derselben nicht die Rede sein kann».[562] Auch seitens der Kantonsregierung konnte von Sympathie gegenüber dem Scalettaprojekt keine Rede sein. Zwar konnte sie dieser Linie einen «gewissen Vorteil» nicht absprechen, wies aber den Bundesrat zugleich darauf hin, dass sie zu sehr am Rande des Kantons verlaufe,

> «*während bei der so vielgestaltigen Topographie unseres Landes [...] sich günstigere, mehr central gelegene Linien finden lassen, welche einem weit grössern Theil der Bevölkerung Graubündens nutzbringend gemacht werden können. Wir stellen in dieser Beziehung die Linie Chur–Thusis–Filisur mit Fortsetzung über Bergün nach dem Beverser-Thal und Samaden in die erste Linie.*»[563]

Das Scalettaprojekt hatte die Wirkung, dass die verschiedenen Interessenten an einer Linie von Chur nach Thusis und übers Albulatal Richtung Engadin gewissermassen in eine Kampfgemeinschaft getrieben wurden, die bald auch die Unterstützung der Kantonsregierung erhielt. Nun wiederholte sich innerhalb Graubündens der Kampf, der zwanzig Jahre früher in der Eidgenossenschaft ausgetragen worden war: der Kampf um die richtige Linienführung für den Alpendurchstich, auch diesmal ein Kampf zwischen Zentrum und Peripherie – diesmal allerdings nur als innere Verbindung zwischen dem nördlichen Kantonsteil und dem Engadin.

Zur Bekämpfung der Scalettabahn verfasste Hunger unter dem Titel *Centrum oder Peripherie? Bündnerische Eisenbahnpolitik* eine neue Flugschrift, in der er ausführte, dass die Natur die

---

560 Der Freie Rhätier, 24. Februar 1889, zit. nach CATRINA (1972), S. 42.

561 Wochenblatt der Landschaft Davos, 13. Februar 1889, zit. ebd., S. 42.

562 Zit. ebd., S. 45.

563 Zit. ebd., S. 44–45.

geeignetste Linie für die Verbindung mit dem Engadin durch das Albulatal gezeichnet habe und der Durchstich zwischen Preda und dem Val Bever auf 1800 Meter über Meer erfolgen müsste. Vorläufig könne es sich nur darum handeln, die Talstrecke der inneren Linie zu sichern, an die man in Filisur die Davoserlinie anschliessen sollte, um später mit vereinten Kräften die zweite Sektion Filisur–Samedan zu verwirklichen.

Im Juni 1889 gelangte nun das Subventionsgesuch des «Centralbahn»-Komitees in Verbindung mit einem zweiten regierungsrätlichen Entwurf für ein Talbahngesetz im Grossen Rat zur Behandlung. Nach dreitägigen lebhaften Verhandlungen verwarf das Parlament das von der Regierung eingebrachte umfassende Subventionsgesetz (zum bereits dritten Mal) und empfahl stattdessen dem Stimmvolk, die «Centralbahn» Chur–Thusis–Filisur (eventuell auch Chur–Thusis–Tiefencastel) mit einem Kantonsbeitrag von 1,2 Millionen Franken zu unterstützen – entsprechend den für die Anpassung an die Normen einer Alpenbahn verursachten Mehrkosten des normalspurigen Teilstücks Chur–Thusis.

Im ganzen Kanton setzte nur eine leidenschaftlich geführte Debatte über die Bewilligung dieser Subvention ein: Prättigau und Davos, die ihre Bahn aus eigener Kraft finanziert und gebaut hatten, bekämpften die Subvention als einseitige Bevorzugung des Zentrums; ihnen schloss sich die Mehrheit des Unterengadins an, wo man sich von der näheren Scalettabahn mehr Vorteile als von einer Bahn ins Albulatal versprach. Die Anhänger der «Centralbahn» zogen geschickt auch die Splügenbahn in ihren Abstimmungskampf mit ein, indem sie etwa unter Parolen wie «Rettet den Splügen und den Albula» dem Stimmvolk die Gefahr an die Wand malten, dass ein Sieg der Scalettabahn sämtliche Hoffnungen auf eine Ostalpenbahn für immer zunichte machen würde und dass man daher den Scaletta mit der «Centralbahn» bekämpfen müsse. Die implizite Frage an der Abstimmungsurne vom 24. November 1889 lautete daher nicht mehr Centralbahnsubvention ja oder nein?», sondern «Scaletta- oder Albulabahn?» – und das Verdikt an der Abstimmungsurne war deutlich: Mit 12'640 gegen 5'338 Stimmen bewilligte das Volk die Subvention der Centralbahn und bekundete damit unmissverständlich den Willen, die Bahnverbindung ins Engadin durch die Mitte des Kantons zu führen.

In diesem kritischen Augenblick für den Kanton Graubünden war es noch einmal Willem Jan Holsboer, welcher den Ausgleich zwischen den Anhängern von Scaletta und Albula und damit zwischen den verschiedenen Regionen des Kantons suchte. Während unmittelbar nach der verlorenen Volksabstimmung in Davos Protestversammlungen abgehalten und das Festhalten an der Scalettabahn angekündigt wurde, mahnte Holsboer in einer ganzen Artikelserie in der Bündner Tagespresse in eindringlichen Worten zur Verständigung. Wolle Graubünden den Verkehr, den es noch habe, aufrechterhalten, so müsse es neue Verkehrswege schaffen, und zwar durch ein einheitliches Eisenbahnnetz, wofür sich das System der «schmalspurigen Adhäsionsbahn» am besten eigne. Nur auf diese Weise könne es gelingen, genügend Kapital für diese Sache zu gewinnen, und es sei dem Urteil der Techniker und Statistiker zu überlassen, welche Route für die Verbindung mit dem Engadin gewählt werden sollte. Holsboer bestritt vehement die oft geäusserte Befürchtung, dass ein bündnerisches Schmalspurnetz und besonders eine Tunnelverbindung mit dem Engadin die Splügenbahn – sprich: die internationale Alpenbahn zwischen Norden und Süden – gefährde: Während das Schmalspurnetz dem Lokal- und speziell dem Fremdenverkehr zu dienen bestimmt sei und letzteren entscheidend fördern könnte, könne man niemals erwarten, den Handelsverkehr zwischen den Ländern nördlich und südlich der Alpen, mit dem der Splügen rechnen müsse, auf das Schmalpurnetz zu ziehen. Die Talbahnen seien die Aufgabe der Gegenwart, der Splügen aber der Zukunft, resümierte Holsboer vorausschauend: «Der Splügen wird kommen, sobald er für Deutschland und Italien zu einer Notwendigkeit geworden ist, früher nicht.»[564]

Während nun sowohl das «Centralbahn»-Komitee als auch die Regierung sich um die Finanzierung (ein schweizerisches Bankensyndikat erklärte sich dazu bereit), den Bau (die Firma *Moser und Gärtner* in Zürich erklärte sich dazu bereit) und den Betrieb (die VSB erklären sich dazu bereit) bemühten, hegte man in Davos und dem Prättigau noch immer die (berechtigte) Befürchtung, künftig vom innerkantonalen Eisenbahnverkehr abgeschnitten zu werden. Deshalb suchten Holsboer (der sein Scalettabahnprojekt noch nicht aufgegeben hatte) und die hinter ihm stehende Basler Finanzgruppe eine Annäherung an die hinter dem «Centralbahn»-Komitee stehenden Kreise mit dem Ziel, die Idee eines normalspurigen Baus bis

[564] Der Freie Rhätier, 7. Dezember 1889, zit. ebd., S. 56.

Thusis gänzlich zu verwerfen und an dessen Stelle für den ganzen Kanton und die angrenzenden Gebiete ein einheitliches Schmalspurnetz zu sichern. Der Anfang dazu sollte mit der Fortsetzung der Schmalspurbahn Landquart–Davos in Richtung Chur und Thusis gemacht werden.

Diese Verhandlungen waren erfolgreich, und zu ihrer Verwirklichung wurde im Oktober 1890 in Basel die *Schweizerische Eisenbahnbank* gegründet, in deren Verwaltungsrat neben Vertretern der beteiligten Banken auch Holsboer und Wirth-Sand sassen. Die Gesellschaftsstatuten hielten ausdrücklich fest, dass die Bank sich nur an der Finanzierung eines Schmalpurnetzes beteiligen würde. Dies löste in Graubünden gemischte Gefühle aus: Der *Freie Rhätier* kommentierte, es sei «ein inhaltsschwerer, man möchte fast sagen ein geschichtlicher Augenblick für Alt-Frei-Rhätien», merkte aber gleichzeitig auch an: «Mit nicht geringem Schmerz werden die Splügenfreunde den Gegenstand ihrer Hoffnungen in den Hintergrund treten sehen.»[565]

Schon kaum einen Monat später schloss die *Eisenbahnbank* einen Vertrag mit dem «Centralbahn»-Komitee ab, gemäss dem Letzteres auf die Konzession Chur–Thusis–Filisur verzichtete und die Bank sich im Gegenzug verpflichtete, erstens keinen anderen Pass als den Albula für den Bau einer Bahn ins Engadin zu wählen (sofern entsprechende Subventionen von Bund und Kanton fliessen würden) und zweitens den Bau einer *schmalspurigen* Linie bis Thusis im Jahr 1891 zu beginnen, ohne Unterbrechung fortzusetzen und dabei soweit möglich die für eine Normalspurbahn vorgeschriebenen Minimalsteigungen und Minimalradien einzuhalten. Der damalige Nationalrat Alfred von Planta (1857–1922) fasste diese Situation im Rückblick aus dem Jahr 1913 wie folgt zusammen:

> «*Damit hatte der Gedanke der Erstellung eines zusammenhängenden schmalspurigen Bahnnetzes im Kanton Graubünden endgültig über das Axiom der Normalspur bis Thusis gesiegt. Damals kostete dieser Sieg harte Kämpfe und löste vielfach Zweifel darüber aus, ob nicht die Regierung und das Komitee Verrat an der guten Sache und an vitalen Verkehrsinteressen unseres Landes begangen haben. Und heute? Es gibt wohl niemanden mehr im Lande, der nicht vorbehaltlos anerkennen würde, daß jene Lösung nicht nur eine glückliche, sondern auch die einzig mögliche Lösung gewesen sei.*»[566]

Diese Erkenntnis setzte sich aber nicht sofort durch. Und es war noch einiges zu tun bis dahin. Noch im Oktober 1892 erklärte ein Bündner Regierungsrat an einer Konferenz im österreichischen Landeck, die Bündner Regierung lege mit Rücksicht auf die Anschlüsse nach Graubünden grosses Gewicht darauf, dass die geplante Bahn zwischen Meran in Südtirol und Landeck in Tirol «derart hergestellt werde, dass sie den Bedürfnissen des grossen Weltverkehrs vollkommen genügen könne.»[567] Als Holsboer dieses Protokoll gelesen hatte, schrieb er geradezu wütend an den Kleinen Rat: «Wie uns die trübe Eisenbahngeschichte unseres Landes lehrt, kommen wir nicht einen Schritt weiter, wenn wir immer und immer wieder diesen sogenannten Weltbahnprojecten nachjagen, die sich bei näherer Prüfung noch in jedem Falle als eitle Phantome erwiesen haben.»[568]

Doch die Befürworter von Schmalspurbahnen wurden unzweifelhaft zahlreicher, und zu ihnen gesellte sich auch bald der bekannte und besonders in Graubünden sehr geschätzte Oberst Theophil Sprecher von Bernegg (1850–1927), der nun in ausführlichen Zeitungsartikeln über die militärischen Vorteile eines Schmalspurnetzes referierte.

Wie viele Bündner immer befürchtet hatten und wie Holsboer dies immer prophezeit hatte, wurde die Frage letztlich aber nicht nur von den Bündnern selbst, sondern zu einem grossen Teil auch von auswärtigen «Kapitalisten» entschieden, die in der Form der *Eisenbahnbank* schon bereits zwei Schritte voraus waren.[569]

8.8 Eisenbahnkrise und Gründung der *Rhätischen Bahn* (1890–96)

In Ausführung des erwähnten Vertrages bewarb sich nun Holsboer im Namen der *Eisenbahnbank* um die Konzession für eine Schmalspurbahn von Chur nach Thusis sowie von Landquart nach Chur. Die Standeskommission war inzwischen zur Überzeugung gelangt, dass die Schmalspur vorläufig

565 Der Freie Rhätier, 10. Oktober 1890, zit. ebd., S. 60.

566 Zit. nach Rhätische Bahn (1939), S. 23.

567 Zit. nach Catrina (1972), S. 57.

568 Zit. ebd., S. 58.

569 Schmidlin (1916), S. 169–172; Rhätische Bahn (1939), S. 19–23; Catrina (1972), S. 40–60.

das einzig Erreichbare sei, glaubte aber gleichzeitig feststellen zu dürfen, dass in ihrer Zustimmung noch keine Preisgabe des Splügengedankens liege. Die Kantonsregierung wollte daher die Konzessionärin verpflichten, «beim Zustandekommen der Splügenbahn zu Lasten derselben in allen denjenigen Punkten ihre Bahnlinie zu verlegen, wo dies durch eine rationelle Bahnanlage bedingt wird. Hierauf ist bei der Anlage der Schmalspurbahn schon jetzt Rücksicht zu nehmen».[570] Der Bundesrat beantragte jedoch eine Ablehnung dieser Bestimmung, und auch die Bundesversammlung nahm diesen Artikel nicht in die Konzession auf, welche Holsboer bereits Ende Dezember 1890 erhielt. Die Konzession für die Strecke Landquart–Chur folgte im April 1891.

Nach zehnjährigen wechselvollen Kämpfen und Bemühungen rückte nun die Erstellung einer Eisenbahn über Chur hinaus ins Zentrum des Kantons nach Thusis (mit Aussicht auf Fortsetzung Richtung Engadin durch den Albula) endlich in greifbare Nähe. Gespannt wartete man zwischen Chur und Thusis auf den Spatenstich – doch dieser erfolgte nicht. Denn genau in jenem Moment entstanden von aussen her neue Schwierigkeiten, indem die schweizerische Wirtschaft im Jahr 1891 von einer heftigen Börsenkrise getroffen wurde. Die 1880er-Jahre waren geprägt gewesen von starker Spekulation mit Aktien schweizerischer Bahngesellschaften, die wiederum stark von Bestrebungen und Gerüchten um tatsächliche und angebliche bevorstehende Verstaatlichungen der grossen Bahngesellschaften getrieben war. Als im Dezember 1891 der Rückkauf der SCB durch den Bund in einer Referendumsabstimmung vom Volk verworfen wurde, stürzten die Kurse von Eisenbahnaktien jäh ein; viele Banken schrieben grosse Verluste, was einige nicht überstanden. Unter diesen Umständen sah sich auch die *Eisenbahnbank* nicht mehr in der Lage, die vertraglich versprochene Finanzierung der Strecken zwischen Landquart und Thusis zu übernehmen. Stattdessen bot sie als Ersatz den Bau und Betrieb der Linie Chur–Thusis durch die *Schmalspurbahn Landquart–Davos AG* (LD) an, wozu sich letztere gar unter gewissen Bedingungen bereit erklärte. Diese Bedingungen, die unter anderem Steuerbefreiungen enthielten, wurden jedoch von der Politik nicht genehmigt, woraufhin die *Eisenbahnbank* gerichtlich auf Vertragserfüllung belangt wurde.

Erst nachdem sich die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder etwas erholt hatten, kam im Jahr 1894 eine Verständigung der Beteiligten zustande. Die LD schloss nun mit der *Eisenbahnbank* einen Finanz- und Bauvertrag ab und übernahm die entsprechenden Konzessionen. Derweil verpflichtete sich die Bank zur Finanzierung, zum Bau und zur betriebsfertigen Ausrüstung der Linien auf Grundlage eines gegenüber früher vereinfachten Projektes unter Einhaltung eines vorgegebenen Zeitplanes. Trotz langsamen Fortgangs der Verhandlungen mit verschiedenen Gemeinden – insbesondere Chur und Thusis wegen Lage und Ausbau der Stationsanlagen – und den VSB konnten die Linien termingerecht im Juli und August 1896 eröffnet werden.

Entsprechend ihrem geänderten und erweiterten Zweck änderte die Bahngesellschaft ihren Namen in *Rhätische Bahn AG* (RhB) und verlegte auf Druck der kantonalen und städtischen Behörden sowie letztendlich durch Entscheid der Bundesversammlung ihren Sitz von Davos in die Kantonshauptstadt Chur (obwohl sich Verwaltungsrat und Generalversammlung für Landquart entschieden hatten, wohin nun allein die Hauptwerkstätte und die Materialverwaltung kamen). Damit war die wohl wichtigste Etappe der Entwicklung des bündnerischen Eisenbahnnetzes abgeschlossen, und eine zusammenhängende schmalspurige Stammlinie von 92 Kilometern Länge wies den Weg des weiteren Ausbaus.[571]

8.9 Albulabahn gegen «Engadin-Orientbahn» (1889–96)

Mit dem Bau der Linie von Landquart über Chur nach Thusis war die Eisenbahn nun zwar dem Zentrum des Kantons etwas näher gerückt; weite Teile des Kantonsgebiets, darunter insbesondere das Engadin, wurden davon aber nach wie vor nicht bedient. Dazu bedurfte es insbesondere noch eines Alpendurchstichs für die Schmalspurbahn, der bekanntlich am Ende am Albulapass gefunden wurde.

Als geistiger und vor allem technischer Urheber der Albulabahn darf wohl der damalige Kantonsingenieur Giovanni Gilli (1847–1913) bezeichnet werden. Mit seinem Projekt vom Oktober 1889, aufgrund dessen ihm im Jahr darauf die

[570] Zit. nach SCHMIDLIN (1916), S. 172.

[571] SCHMIDLIN (1916), S. 172–173; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 23–27; CATRINA (1972), S. 60–63.

Konzession von Filisur (Bellaluna) nach Samedan erteilt wurde, rechnete er vorläufig nur mit Sommerbetrieb und eventuell mit einem kombinierten System zwischen Adhäsions- und Zahnradbahn. Im Juni 1891 wurde Gilli auch die Konzession für die Stecke Thusis–Filisur erteilt, welche zuvor Sebastian Hunger inne gehabt hatte.

Seit dem Jahr 1889 bestand auch ein aus namhaften Persönlichkeiten zusammengesetztes Geschäftskomitee zur Förderung des Albulabahnprojektes, das die notwendigen Terrainaufnahmen veranlasste und die geologischen Verhältnisse begutachten liess. Im Jahr darauf wurde von den interessierten Gemeinden und Kreisen ein offizielles Initiativkomitee gewählt, das die Aufgabe erhielt, zusammen mit dem Konzessionär und dem Geschäftskomitee die erforderlichen Grundlagen zu erarbeiten und die zur Erreichung entsprechender Subventionen notwendigen Schritte zu unternehmen. Bei den kantonalen Behörden, die während dieser Zeit durch das von Holsboer energisch geförderte Scalettabahnprojekt beunruhigt waren, stiess das Komitee auf offene Ohren, und der Kleine Rat nahm bald aktiv zugunsten des Albula Stellung, den er vom eidgenössischen und kantonalen Standpunkt aus als den allein subventionsberechtigten Alpenpass bezeichnete. Ein nun vom Albulabahnkomitee veröffentlichtes Gutachten von Oberingenieur Robert Moser zeigte die technische und wirtschaftliche Überlegenheit des Albula gegenüber den Scaletta und anderen Pässen auf und Moser empfahl den Albula als «den von der Natur klar vorgezeichneten Weg»[572] für eine Bahnlinie ins Engadin.

Im Frühjahr 1895 sah sich zudem auch noch der «Nordostbahnkönig» Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) zu einer Intervention zugunsten einer Normalspurbahn in Graubünden berufen: Unter dem Titel *Alt fry Rätien wach auf!* beschwor er im *Freien Rhätier* das Bündner Volk, die Bahn von Chur nach Thusis nun doch nicht schmalspurig zu bauen, da dies einem Verrat an der Splügenbahn gleichkäme. Guyer-Zeller schlug vor, die *Eisenbahnbank* solle eine Strecke von Davos über Filisur nach Thusis schmalspurig bauen und die Strecke Chur–Thusis als Normalspurbahn den VSB überlassen. Dieser Alarmruf sorgte für grosses Aufsehen im Kanton und darüber hinaus, blieb aber ohne direkte Konsequenzen. Bald schon zog sich Guyer-Zeller (vorläufig) wieder zurück und erklärte, er habe nur als Privatmann gehandelt und könne weder die VSB noch die NOB verpflichten. Wenige Wochen später trat jedoch derselbe Adolf Guyer-Zeller im Zusammenhang mit einem ganz anderen Projekt noch einmal energisch in Graubünden in Erscheinung. Dabei ging es um die sogenannte «Engadin–Orient-Bahn».

Mit der zunehmenden Fokussierung auf die schmalspurige Binnenerschliessung des Kantons war der Gedanke an die grosse Ostalpenbahn mehr und mehr in den Hintergrund getreten. Im Jahr 1890 hatte zwar Oberingenieur Robert Moser noch einmal ein überarbeitetes Splügenbahnprojekt mit einem 18,2 Kilometer langem Tunnel zwischen Andeer und Campodolcino vorgestellt. Dieses Projekt hätte gegenüber des letzten Projekts der *Società adriatica* eine Kostenersparnis von nicht weniger als 34 Millionen Franken gebracht, was hauptsächlich in der Verkürzung der Tunnellängen und in der Abkürzung der gesamten Linie um rund fünf Kilometer begründet war. Trotz dieser verbesserten Grundlagen gelang es aber weiterhin nicht, die Finanzierung zu sichern, da die Baukosten von total 112,6 Millionen Franken noch immer sehr hoch waren und die finanzielle Lage Italiens zu jener Zeit besonders prekär aussah.

Doch nun tauchte plötzlich ein neues Projekt zur Verwirklichung der Ostalpenbahnidee auf: eine Verbindung mit Tirol – und damit eine Verschiebung der Achse der geplanten Transitbahn von Nord–Süd nach West–Ost. Die Idee war nicht ganz neu: Schon in den 1880er-Jahren hatte Andreas Rudolf von Planta eine Eisenbahn von Zernez über den Ofenpass (auch Ofenberg genannt) nach Müstair als Anschluss an die Linie Meran–Landeck vorgeschlagen, was damals insbesondere an der Abneigung Tirols gescheitert war.

Auch als 1891 eine Konzession für eine schmalspurige Ofenbergbahn verlangt wurde, war wieder der Vorschlag aufgetaucht, eine solche Bahn normalspurig zu bauen. Rasch hatte sich dafür in Chur ein Initiativkomitee mit dem liberalen Publizisten und Politiker Florian Gengel (1834–1905) an der Spitze gebildet. Das Projekt, für das im März 1893 ein Konzessionsgesuch eingereicht wurde, sah eine Bahn mit einem Albula- und einem Ofenbergtunnel vor. Die Gemeinden des Val Müstair richteten ein Gesuch an die Kantonsregierung, angesichts der bereits eingeleiteten Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen den Bundesbehörden die Erstellung einer östlichen Alpenbahn Chur–Müstair via Albula durch den Bund zu beantragen und eine Koalition aller beteiligten Kantone und Gesell-

572 Zit. nach CATRINA (1972), S. 79.

schaften anzuregen, wobei der Bund diplomatische Verhandlungen mit Österreich betreffend die Fortführung nach der Grenze aufnehmen solle. Der Bund trat auf diese Anregung jedoch nicht ein. Die paralell dazu angestrebte private Ausführung dieses Unternehmens bekundete selbstredend von Anfang an Mühe mit der Finanzierung der berechneten Baukosten von rund 85 Millionen Franken, woraufhin das Projekt wieder zur verschwinden drohte.

Im April 1895 jedoch nahm sich plötzlich Adolf Guyer-Zeller dieses Projekts mit Eifer an und verursachte dadurch einigen Wirbel in Graubünden – wobei allerdings früh schon der Verdacht bestand, die NOB wolle damit die Ausführung der Schmalspurbahn Chur–Thusis verhindern. Der spätere RhB-Verwaltungsratspräsident Alfred von Planta schoss daher in scharfen Worten gegen Guyer-Zeller, forderte diesen indirekt auf, seine Idee nochmals zu überdenken und folgerte:

> «*Wenn er dies thut, so muss er mit uns zur Ueberzeugung gelangen, dass zwar der Splügen nie aus dem Auge gelassen werden darf, dass aber die Verbindung mit dem Engadin und mit Italien zunächst über den Albula zu suchen ist und dass wir vorerst alle Kräfte diesem einen grossen und erreichbaren Ziele zuwenden müssen.*»[573]

Die Bündner Regierung hingegen schöpfte noch einmal Hoffnung und setzte sich tatkräftig ein: Im September 1895 begann eine Begehung der gesamten Strecke, an der neben Vertretern der VSB, der NOB, des Kantons Graubünden und des Oberengadins auch solche der Städte Bozen und Meran, der Region Vinschgau und sogar der österreichischen Regierung teilnahmen. Auf einer anschliessenden Konferenz in Meran erklärten die Tiroler Teilnehmer, ein solches Projekt insbesondere auch zur Förderung des Fremdenverkehrs zu begrüssen, und auch die schweizerischen Delegierten äusserten sich äusserst wohlwollend. Der anwesende Bündner Regierungsrat Franz Peterelli (1847–1907) erklärte gar, das Hauptziel des Kantons sei seit jeher die Normalspurbahn gewesen und «falls die Normalspur ermöglicht würde, werde der Kanton mit beiden Händen danach greifen.»[574] Guyer-Zeller erläuterte bei dieser Gelegenheit das hinter seiner Idee stehende verkehrspolitische Konzept, wie es im Konferenzprotokoll heisst:

> «*Diese Ostbahnlinie sei eine Orientbahn; dieselbe stelle die kürzeste Verbindung der Schweiz bis Triest her und führe über Bozen und das Pusterthal in kürzester Linie an die Orientanschlüsse und werde mit der Zeit sogar bis Indien über Bagdad nach Bombay fahren können. Es handele sich um eine Linie im grossen Style und dieselbe dürfe durch die Schmalspur nicht verdorben werden.*»[575]

Auch das Orientbahnprojekt rief wieder Holsboer auf den Plan: In einer in der NZZ erschienenen Artikelserie unter dem Titel *Orientbahn und Schmalspurbahnnetz, Betrachtungen aus Graubünden* zerpflückte er bereits im September 1895 das gegenüber dem Gotthard und auch dem Splügen kommerziell nicht konkurrenzfähige Projekt mit beissendem Spott. Holsboer verglich das Bündner Volk mit dem sagenhaften Geissbuben Luzi, der immer einer goldenen Uhr nachträumt, wie sie seine Kameraden am Gotthard und am Simplon besitzen, dann aber vom Bergmannli, wenn er brav und sparsam sei, eine silberne Uhr versprochen bekommt, die für ihn angemessener wäre. Graubünden müsse den goldenen Weltbahntraum vorläufig begraben und sich so rasch wie möglich selber helfen, argumentierte Holsboer weiter, denn die Fortdauer des bahnlosen Zustands würde zur Verarmung des Landes führen. Dank seines vorzüglichen Klimas und seiner heilkräftigen Quellen sei Graubünden dazu bestimmt, der grosse Sommer- und Winterkurort Europas zu werden; der bündnerischen «Fremdenindustrie» – und auch der wirtschaftlich weiterhin bedeutenden Landwirtschaft – sei aber durch ein Schmalspurnetz in den Haupttälern und mit Verbindung an die Nachbarländer viel besser gedient, wie dies der Erfolg der Landquart–Davos-Bahn bereits bewiesen habe. Das Mittel, dem Geissbuben Luzi zur silbernen Uhr zu verhelfen, sei der Bau eines bündnerischen Schmalspurnetzes mit vereinten Kräften von Gemeinden, Kanton und Bund.

Guyer-Zeller war es offenbar durchaus ernst, und er steckte erstaunlich viel in seinen Plan: Ingenieur Friedrich Hennings (1838–1922) arbeitete für den schweizerischen Teil ein vollständiges technisches Projekt aus, das 1898 von der NOB in einer

573 Der Freie Rhätier, 2. April 1895, zit. nach CATRINA (1972), S. 80.

574 Zit. ebd., S. 81.

575 Zit. ebd.

hundertseitigen Broschüre veröffentlicht wurde. Aufgrund der grossen Steigungen bei Bergün und innerhalb des Albulatunnels wurde dabei von Anfang an der elektrische Betrieb (mindestens auf einer Teilstrecke) vorgeschlagen, wofür bei Cinuos-chel im Engadin ein Wasserkraftwerk erstellt werden sollte. Guyer-Zeller resümierte, dass eine weitere Nord–Südverbindung keine Chance mehr habe, man benötige stattdessen «eine diagonale Verbindung nach dem adriatischen Meer hin».[576] Die bereits teilweise bestehende RhB solle mit dem Bau der zusammenhängenden Linien Chur–Thusis–Filisur–Davos–Landquart–Chur zu einem «Caroussel» ausgebaut werden: «Damit hätten nach unserer Ansicht die Schmalspurbahnen ihre Aufgaben in Bünden erfüllt.»[577] Er schlug vor, das gesamte «Engadin–Orient»-Projekt etappenweise auszuführen; die NOB hatte daher bereits 1896 der Bündner Regierung den Vorschlag unterbreitet, als erstes Teilstück die Strecke Chur–Tiefencastel zu bauen, woran sich der Kanton und die VSB zu beteiligen hätten. Derartige Vorschläge hatten schon früh Zweifel an der wirklichen Intention Guyer-Zellers aufkommen lassen – und sie kamen nun schlicht zu spät, um überhaupt noch in Frage zu kommen: Im gleichen Jahr 1898 fand der Spatenstich für eine schmalspurige Albulabahn statt. So verschwand dieses für kurze Zeit zu grossen Hoffnungen Anlass gebende «Orientbahn»-Projekt ebenso rasch wieder, wie es erschienen war.[578]

8.10 Graubündens Eisenbahngesetz und Verstaatlichung der *Rhätischen Bahn* (1895–97)

Inzwischen hatte auch die Bündner Kantonsregierung energisch und offensichtlich mit Überzeugung im Sinne der schmalspurigen Albulabahn gehandelt. 1895 bezeichnete sie in einer Botschaft die Erstellung einer durch das Herz des Kantons führende Verbindung mit dem Engadin als dringlichste Aufgabe. Der Kanton könne das so entstehende Bahnnetz aber nicht selbst bauen, sondern diesen Bau nur mit seinen beschränkten Möglichkeiten fördern. Neben den kantonalen seien daher auch eidgenössische Subventionen zwingend notwendig. Der Bund sei zur tatkräftigen Mithilfe beim Auf- und Ausbau des bündnerischen Schienennetzes nicht nur konstitutionell berechtigt, sondern auch moralisch verpflichtet, argumentierte die Bündner Regierung. Die Möglichkeit zur Hilfeleistung ergebe sich nicht nur aus der Bundesverfassung, sondern auch das dem Präjudiz der im Jahre 1878 beschlossenen Subventionierung der Linie über den Monte Ceneri im Tessin als Teil der Gotthardbahn. Die «moralische Verpflichtung» hingegen folgerte der Kleine Rat aus dem Interesse des Bundes am Wegfall der defizitären Alpenpostkurse sowie aus der Tatsache, dass nach Ansicht von Oberst Theophil von Sprecher durch die Befestigungsbauten an der schweizerischen Südfront die strategische Lage Graubündens wesentlich verschlechtert worden sei – ein Zustand, gegen den nicht durch kostspielige Festungsbauten, sondern am zweckmässigsten durch Verbesserung der Verkehrswege im Innern des Kantons, das heisst durch den Bau der Schmalspurlinien Thusis–Engadin und Reichenau–Ilanz–Disentis, Abhilfe geschaffen werden könne.

Am Ende dieser Botschaft fügte die Regierung noch an, dass sich ihr Vorschlag zwar auf ein Schmalpurnetz beziehe, dass sie aber «nachdem der Gedanke an eine normalspurige Verbindung in neuerer Zeit kräftig hervortrete, diesen thunlichst begrüße, weil alle für Schmalspurbahnen aufgeführten Gründe in erhöhtem Maße für Normalbahnen sprechen».[579] Damit zeigte der Kleine Rat auch, dass er sich vom Gedanken der grossen Ostalpenbahn noch längst nicht verabschiedet hatte.

Das Parlament schloss sich der Meinung der Regierung vorbehaltlos an und erteilte dieser die Vollmacht zur Einreichung eines Subventionsgesuches beim Bund. Solange noch Hoffnungen auf Realisierung der «Orientbahn» bestanden, wurde die Regierung offensichtlich nicht aktiv, woraufhin der *liberal-demokratische Verein Chur* im Januar 1897 eine Petition einreichte, der sich auch der Stadtrat von Chur anschloss und die dem Erstaunen Ausdruck gab, dass der Kleine Rat von der gemäss einstimmigem Beschluss des Grossen Rates erhaltenen Ermächtigung noch keinen Gebrauch gemacht habe. Das Versäumte müsse nun rasch nachgeholt werden, aber der Kanton und die Gemeinden müssten den ersten Schritt auf dem Weg der Opferwilligkeit tun und nennenswerte Subventionen sprechen.

576 Zit. ebd., S. 82.
577 Zit. ebd.
578 Schmidlin (1916), S. 173–180; Rhätische Bahn (1939), S. 27–31; Catrina (1972), S. 76–82.
579 Zit. nach Rhätische Bahn (1939), S. 30.

Inzwischen war auf eidgenössischer Ebene die Gesetzgebung, die den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund vorbereiten sollte, in die Wege geleitet worden. Im Oktober 1895 war das *Bundesgesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung* in Kraft getreten. Gegen den erbitterten Widerstand der Privatspekulanten und verschiedener «Eisenbahnbarone» (darunter Guyer-Zeller) nahm das Stimmvolk im Oktober 1896 zudem ein revidiertes *Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen* an, das strenge Bestimmungen über Reinertrag und Anlagekapital der Bahnen enthielt.

Die *Schweizerische Eisenbahnbank* befürchtete von diesem Gesetz eine lähmende Wirkung auf die Privatinitiative, weshalb ihr Interesse für das bündnerische Schmalspurnetz weiter sank und sich innerhalb ihrer Verwaltung Stimmen geltend machten, die auf eine Liquidation des Engagements bei der RhB drängten.

Auch in dieser kritischen Lage wurde wiederum Willem Jan Holsboer aktiv und besprach schon im Winter 1896/97 mit gewissen Politikern seinen Plan, den er im März 1897 in einem schriftlichen Memorial an die Verwaltung der RhB und den Kleinen Rat sowie in einer Artikelserie unter dem Titel *Die ostschweizerische Alpenüberschienung, Betrachtungen aus Graubünden* in der NZZ veröffentlichte. Dort führte Holsboer aus, dass sein früherer Gedanke des Ausbaus des bündnerischen Schmalspurnetzes durch eine Finanzgesellschaft unter den veränderten Verhältnissen mit gleichzeitigem Bau und Betrieb der Linie Chur–Thusis durch die RhB nicht durchführbar sei. Diese voneinander getrennten Linien könnten in der ursprünglich geplanten Form nie rentieren. Die RhB, welche die guten Linien besitze, werde niemals aus eigenem Antrieb an den Bau teurer Linien gehen, zumal ihre Interessen für eine Bevorzugung des Scaletta sprechen würden. Der einzige Weg, zu erreichen, dass die Fortsetzung der RhB nicht von Davos, sondern von Thusis aus gebaut werde, sei die Erwerbung der im Besitze der Eisenbahnbank befindlichen 5000 Aktien dieses Unternehmens. «Lange haben wir uns gefragt», schrieb Holsboer weiter, «ob man es wagen dürfte, das öffentlich zu sagen.»[580] Aber die von gewissen Kreisen als «Geldbarone» beschimpften Aktionäre der *Eisenbahnbank* seien in Tat und Wahrheit «Freunde Graubündens» und «rechte Leute», welche diese Aktien zu einem guten Preis abgeben würden, «wenn sie sehen, daß Bünden selbst sein Bahnnetz ausbauen will». Durch die Übernahme dieser Aktien wäre der Kanton Graubünden «sozusagen alleiniger Besitzer der Rhätischen Bahn».

> «*Will der Kanton sicher sein, die Richtung des Bündner Eisenbahnnetzes nach seinem Willen zu gestalten (Albula), so hat er diejenigen zu entschädigen, die er benachteiligt, er hat Prättigau und Davos ihre Subvention an die Rhätische Bahn zurückzuerstatten, [...]. Dann sind es nicht mehr die Gemeinden von Prättigau und Davos, sondern dann ist es der Kanton, der die Rhätische Bahn subventioniert hat. Werden die Einwohner des Kantons diese nachträgliche Subventionierung der Rhätischen Bahn gutheißen? Wir glauben: ja, wenn man ihnen zugleich ein richtiges Tracé für den zweiten Teil des bündnerischen Schmalspurnetzes vorlegt.*»[581]

Holsboer untersuchte dann im Einzelnen die Möglichkeiten der Finanzierung seines Ausbauvorschlages und schloss seine Vorschläge mit ausführlichen Überlegungen und eindringlichen Aufrufen ab, wobei auch sehr deutlich wurde, dass er den Scaletta noch immer nicht aufgegeben hatte – und aus dem Stillstand der Eisenbahnentwicklung in Graubünden sogar neue Hoffnung schöpfte. Der Kanton müsse den Gemeinden des Prättigaus und Davos die an die LD bezahlte Subvention in der Höhe von 1,625 Millionen Franken zurückerstatten. Sollte dies von der Politik nicht beschlossen werden,

> «*ist durch diesen Volksbeschluß konstatiert, daß die Albularoute nicht die Richtung ist, welche die meisten Interessenten auf sich vereinigt, und ist der Versuch zu machen, ob bei der Wahl der Richtung über Davos und durch den Scaletta die fehlenden Fr. 3'375'000 gezeichnet werden. Ist solches der Fall, so ist das Tracé über den Scaletta als das Richtige zu wählen. Wird vom Volke der Beschluß in diesem Sinne gefaßt, dann ist das rhätische Bahnnetz gesichert. Und sollte das Unerwartete eintreten, daß die erwähnten Fr. 3'375'000 nicht von den Albula-Interessenten des Oberlandes und Bergells bewilligt werden, dann würden allerdings die gealterten Überreste*

[580] Zit. ebd., S. 32.

[581] Zit. ebd., S. 33.

des Initiativ-Komitees Landquart–Davos ihre ergrauten Köpfe noch einmal zusammenstecken und den Beweis zu führen suchen, daß auf der Route Landquart–Davos–Capella–Samedan–Chiavenna und Capella–Martinsbruck die bessern Bündner Patrioten wohnen, oder daß man von dieser Richtung mehr Vorteile für das Bündnerland im großen und ganzen erwartet. Die Aktien für die Sicherung der Albularoute müßten bis spätestens zum 31. Dezember 1897 genommen werden, von den Gemeinden oder Privaten. Nach dieser Zeit müßte es frei stehen, zu versuchen, was die Freunde des Scaletta vermögen.»[582]

Er sei sich sehr bewusst, so Holsboer weiter, «dem Volke Graubündens hier einen Vorschlag von großer Tragweite gemacht zu haben» und er wolle dabei noch eine Frage ansprechen, «die wahrscheinlich mehr als einem Leser des vorstehenden Artikels auf den Lippen schwebt. Wie steht es um die Verbindung des Kurortes Davos [...] mit der Albula-Bahn?» Er habe bisher über diesen wichtigen Punkt bewusst geschwiegen. Wenn das Bündner Volk geneigt sei, auf den formulierten Vorstoss einzutreten, dann würde man in Davos die Verbindung an die Albulabahn über Filisur suchen, «dann wird es gelingen [...], das bündnerische Schmalspurnetz mit dem Übergang über den Albula zu finanzieren.» Obwohl er hier einen sehr pragmatischen Kompromissvorschlag vorbrachte, liess Holsboer noch einmal deutlich durchblicken, dass er eine Scalettabahn noch immer als weit besser als eine Albulabahn betrachtete:

«Über die Verbindung von Davos mit einer Bahnlinie Landquart–Chur–Thusis–Albula–Samaden–Chiavenna sich zu verbreiten, ist eine heikle Sache. Denn sobald man eine solche Verbindung ins Auge faßt, muß es jedermann ins Auge springen, daß die rationelle Linie für den Fremdenverkehr die Linie Zürich–Landquart–Davos–Scaletta–Capella–Samaden–Chiavenna und Capella–Schuls–Martinsbruck wäre, und daß es viel richtiger wäre, die wenigen Reisenden der Landbevölkerung, die ins Engadin wollen, mit einer Lokalbahn Thusis–Tiefenkastel–Filisur nach Davos und von da mit der Hauptlinie weiter zu befördern, als Davos durch eine Lokalbahn mit dem Albula zu verbinden. Da man aber dies nicht einsehen will, da man die ersten Männer unseres Kantons immer wieder sagen hören kann: Lieber keine Verbindung mit dem Engadin als eine über den Scaletta, so wird hoffentlich das Konsortium der Gemeinden in den Talschaften Prättigau und Davos sagen: Der Gescheitere gibt nach, wenn es das Wohl der Gesamtheit fordert. Und so haben wir dem Bündner Volk einen Plan vorgelegt, der vom Scaletta absieht und den Albula ins Auge faßt.»[583]

Mancher werde wohl im ersten Augenblick «von diesem Vorschlag, der tief in das Leben der Gemeinden und des Kantons eingreift, erschrecken», so Holsboer weiter.

«Er wird sich sagen, daß wir damit bei dem Graubündner Volk viel Energie, einen weiten Blick und viel Verständnis für die Bedürfnisse der Zeit voraussetzen. Das mag richtig sein. Aber wir glauben, damit vom Bündner Volke nicht zu viel zu verlangen. Wir trauen ihm zu, daß die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte, die bitteren Enttäuschungen, die es auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik gemacht hat, ihm die Augen geöffnet haben über seine Lage. Vermag das Bündner Volk nicht, in allernächster Zeit einen großen, einmütigen Entschluß zu fassen, so wird es keine Eisenbahnen erhalten. Und was sein Schicksal sein wird, wenn es ohne ein Bahnnetz bleibt, brauchen wir ihm nicht zu sagen. Die Erfahrungen, die man mit der Rhätischen Bahn gemacht hat, sprechen so deutlich und sind so ermutigend, daß wir uns der Hoffnung hingeben, auch im abgelegensten Tale des Kantons werde man verstehen, daß Graubünden durch einen mutigen Schritt nur gewinnen könne. Die Opfer, die man wird bringen müssen, sind in Wahrheit keine Opfer, denn sie werden sich reichlich lohnen, sie werden den Wohlstand der Gemeinden heben, sie werden die wirtschaftliche Zukunft unseres Kantons für geraume Zeit sichern, der Bau des rhätischen Schmalspurnetzes wird für den Kanton weit größere Bedeutung gewinnen als der des Straßennetzes, den die letzte Generation durchgeführt hat. Es ist nicht zu bestreiten: Wir haben mehr als einmal schon den richtigen Augenblick verpaßt. Unsere Lage ist die jenes Mannes im Restaurationslokal Landquart, der aus Eigensinn und im Eifer der eisenbahnpo-

582 Zit. ebd., S. 34–35.

583 Zit. ebd., S. 35

litischen Diskussion den Zug versäumt hat. Aber noch ist nichts verloren, noch kann vieles wieder gutgemacht werden, wenn wir ohne Zögern tun, was die Situation fordert. Mit Zuwarten gewinnen wir nichts, wir müssen rasch handeln, und von andern haben wir keine Hülfe zu erwarten, wir müssen selbst handeln. Alt Fry Rhätien, wach auf!»[584]

Holsboers Vorschlänge und eindringliche Zurufe fielen bei den Behörden auf einen erstaunlich günstigen Boden. Die Ostalpenbahnhoffnungen waren zu diesem Zeitpunkt so weit geschwunden, dass nun auch die Kantonsregierung energisch auf die Karte des Schmalspurnetzes setzte. Bereits im April 1897 unterschrieb die Regierung einen Kaufvertrag unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat und das Volk für die 5000 Aktien sowie die sich im Besitze der *Eisenbahnbank* befindlichen Obligationen der RhB. Sie erwarb ferner die bündnerischen Konzessionen, Pläne und Gutachten dieser Bank und verpflichtete sich, die erforderlichen Beschlüsse der Legislative auf den gesetzlich kürzesten Zeitpunkt zu ermöglichen.

Fast gleichzeitig legte die Regierung dem Parlament deshalb den Entwurf eines *Gesetzes betreffend Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes* vor. Die begleitende Botschaft machte die Erwägungen Holsboers über die Notwendigkeit dieses Schrittes und des weiteren Ausbaus des Schmalspurnetzes zu den ihrigen, um dann in eindringlichen Worten fortzufahren:

«*An diesen Ankauf sollte sich unseres Erachtens naturgemäß die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens knüpfen. Der Kanton erwirbt sich dadurch maßgebenden Einfluß auf die Rhätische Bahn, die die Grundlinie des bündnerischen Eisenbahnnetzes ist und stets sein wird. [...]. Es kommt dadurch Organisation und einheitliche Aktion in unsere Eisenbahnbestrebungen, woran es bekanntlich bis jetzt, zum Schaden der Sache, sehr gefehlt hat. [...]. Gelingt dies – und wir zweifeln gar nicht daran, daß es [...] gelingen muß – und tritt dann allmälich eine finanzielle Erstarkung der Bahn ein – wir zweifeln auch daran nicht –, so wächst sich die Rhätische Bahn, die dannzumal über eine Bahnlänge von ca. 170 km verfügen wird, zu einer Macht aus, die es ruhig wagen darf, mit Hilfe des Kantons und der Gemeinden, wie im Gesetz vorgesehen, auch die anderen in ihrem Rayon liegenden Linien auszubauen.*»[585]

Indem die RhB unter der Ägide des Kantons «in ihren Entschlüssen sich weniger von spekulativen als volkswirtschaftlichen Gründen leiten lassen» werde, so sei ihr künftiger Ausbau zur Erschliessung weiterer Regionen des Kantons praktisch bereits gesichert. Gleichzeitig demonstrierte die Kantonsregierung aber auch, dass sie sich zwar von den bisherigen Ostalpenbahnplänen, nicht aber von den grossen Weltbahnträumen verabschiedet hatte:

«*So wird die Fortsetzung der Linie nach Chiavenna eine sichere und wahrscheinlich nicht lange ausbleibende Folge der Bahn ins Engadin sein. Ebenso wir die Bahn durchs Engadin nach Martinsbruck erstellt werden, [...]. Beide Linien werden nach Ansicht gewiegter Fachmänner nicht nur aus volkswirtschaftlichen, sondern auch aus finanziellen Erwägungen seitens der Rhätischen Bahn postuliert werden müssen, und es begreift sich dies, wenn man bedenkt, daß eben der Anschluß an den großen Weltverkehr den kleinen Linien Leben und Verdienst bringt. Die Vorteile der Oberländerlinie von Ilanz bis Disentis, vielleicht auch einmal bis zur Gotthardbahn, wird ein weiterer Zielpunkt der Tätigkeit der Rhätischen Bahn sein.*»[586]

Allerdings zeigt die Botschaft auch, dass man den Zeitplan der Realisierung dieser Träume inzwischen deutlich realistischer (um nicht zu sagen: pessimistischer) sah:

«*Wir haben selbstverständlich nicht die Meinung, daß dieses ganze Netz in kurzer Zeit, etwa im nächsten Dezennium, erstellt werden könne. Es wird dazu wohl ein halbes Jahrhundert, vielleicht noch mehr bedürfen. Aber kommen wird es, wenn wir uns einmal entschließen, den ersten unerläßlichen Schritt zu tun und als solchen sehen wir den Ankauf der Aktien der Rhätischen Bahn an.*»[587]

584 Zit. ebd., S. 35–36.

585 Zit. ebd., S. 37.

586 Zit. ebd.

587 Zit. ebd.

Nach Besprechung der einzelnen Bestimmungen des Gesetzes schloss die Botschaft mit einer ausführlichen Würdigung der finanziellen Tragweite desselben: Ab dem Jahr 1899 könne der Reingewinn der Kantonalbank für die Finanzierung des Eisenbahnprogramms verwendet werden, da in jenem Jahr voraussichtlich die kantonale Strassenschuld getilgt sein werde, auf die ebenfalls sogleich mit einiger Genugtuung Rückschau gehalten werden konnte:

> «*Am Anfang dieses Jahrhunderts besaß der Kanton noch sozusagen keine fahrbaren Straßen, am Ende desselben aber zirka 1000 Kilometer Kunststraßen in alle Täler, über Berge und durch Schluchten. Der Bau kostete über 20 Millionen Franken und doch ist die ganze Schuld abbezahlt, trotzdem der Unterhalt dieser Straßen, deren Verbesserung und die Wiederherstellung zerstörter Bauobjekte weitere ungezählte Millionen kosteten, [...]. Für ein armes agrikoles Bergland mit nur 95'000 Einwohnern war das eine Riesenleistung, auf die wir stolz sein dürfen, denn kein anderes Land der Erde wird im Verhältnis für das Straßenwesen gleiches geleistet haben. Daß diese Leistungen ihre Früchte getragen, kann jeder beurteilen, der unser Land vor 30 und 40 Jahren kannte und der nun stolze Flecken und Städtchen da findet, wo früher Weiler und arme Dörfchen lagen. [...]. Wenn also unsere Vorfahren bei viel beschränkteren Mitteln ein so gewaltiges Unternehmen kühn in Angriff nahmen, so dürfen wir ihrer nicht unwürdig sein und uns nicht abschrecken lassen von der Größe der nun uns gestellten Aufgabe.*»[588]

Bereits Ende Mai verabschiedete der Grosse Rat nach eineinhalbtägigen Beratungen das erste Bündner Eisenbahngesetz bei nur einer einzigen Gegenstimme und richtete gleichzeitig die Einladung an die Regierung, beim Bund ein Subventionsgesuch einzureichen. Für einmal standen Politik und Presse beinahe geschlossen hinter dem Vorhaben und richteten eindringliche Aufrufe an das Stimmvolk. Schon am 20. Juni 1897 stimmte das Volk diesem Gesetz mit überwältigendem Mehr von 9'325 gegen 2'455 Stimmen zu. Damit war die Grundlage für den Auf- und Ausbau des Schmalspurnetzes im Kanton Graubünden geschaffen. Angesichts der Tragweite dieses Entscheides meinte Nationalrat Alfred von Planta später einmal, «diese Tat der Behörden und des Volkes Graubündens» dürfe ohne Übertreibung «als eine der glänzendsten Erscheinungen auf dem Gebiete der neuzeitlichen Demokratie bezeichnet werden, als ein Ruhmesblatt in der Geschichte Graubündens».[589]

Das Bündner Eisenbahngesetz von 1897 bezweckte die Erstellung von Eisenbahnen (nicht zwingend nur Schmalspurbahnen) zur Erschliessung des Kantons für den allgemeinen Verkehr und zur Verbindung der Haupttalschaften unter sich. Zur Förderung dieses Zwecks hatte sich der Kanton die Aktienmehrheit an der RhB gesichert und bald darauf eine Statutenänderung veranlasst, welche die Bahngesellschaft zum Ausbau des Streckennetzes verpflichtete. Im Weiteren wurden die Subventionen des Kantons sowie die zwingend erwarteten Subventionen der interessierten Gemeinden pro Kilometer detailliert festgeschrieben. Das Gesetz bestimmte weiter, dass in erster Linie der Ausbau des Bahnnetzes von Reichenau oder Bonaduz nach Ilanz und von Thusis bis ins Engadin erfolgen solle (sogenannte Prioritätslinien) und zwar so, dass diese Strecken gleichzeitig und als einheitliches Unternehmen zu finanzieren seien.

Willem Jan Holsboer war mit der Beschränkung der ersten Ausbauetappe auf die beiden genannten Linien und namentlich mit dem Verzicht auf die sofortige Fortsetzung des Netzes bis Chiavenna durch das Eisenbahngesetz ganz und gar nicht einverstanden gewesen. Er nahm an, dass die RhB durch den Bau der beiden Prioritätslinien derart geschwächt würde, dass «ein halbes Jahrhundert, vielleicht noch mehr»[590] vergehen würden, bis endlich die restlichen Linien realisiert seien, wobei ihm persönlich auch die Verbindung zwischen Davos und Filisur (und damit die Verbindung der Landquart–Davos- mit der Albulabahn) am Herzen lag. Auch aus touristischen Gründen wollte Holsboer so rasch wie möglich die Auslandsanschlüsse der RhB realisieren: «Wir wollen, dass von Italien, von Oesterreich, von Oberbayern, von allen Seiten her die Fremden einen bequemen Zugang zu unseren Thälern finden.»[591] Für seine eigenen Pläne hatte er sich die Unterstützung der Firma

588 Zit. ebd., S. 38.

589 Zit. ebd., S. 39.

590 Davoser Zeitung, 1. September 1897, zit. nach CATRINA (1972), S. 84.

591 Bündner Tagblatt, 17. November 1897, zit. ebd., S. 85.

Philipp Holzmann in Frankfurt a. M., der Erstellerin der Stammlinie Landquart–Davos, gesichert. Diese reichte im Oktober 1897 eine Bau- und Finanzierungsofferte für die Linien Reichenau–Ilanz–Disentis, Thusis–Filisur–Davos, Filisur–St. Moritz-Bad–Chiavenna und Bever–Scuol ein und verpflichtete sich, das Netz bis zum 1. Juli 1903 fertig zu stellen (mit Ausnahme der Linien Ilanz–Disentis und Bever–Scuol, für die der Termin 1. Juli 1904 vorgesehen war). Der Bau dieses 250 Kilometer langen Netzes sollte 64,5 Millionen Franken kosten, woran gesetzliche Subventionen von Kanton und Gemeinden von 27,7 Millionen Franken zu leisten gewesen wären, während die Firma *Philipp Holzmann* den Rest übernommen hätte. RhB-Verwaltungsratspräsident Theophil von Sprecher warf Holsboer vor, er mache damit einen «Vorschlag zur Totalrevision des Eisenbahngesetzes».[592] Kanton und Gemeinden könnten sich einen derartigen finanziellen Aufwand nicht leisten, meinte er weiter. Im Einverständnis mit der Regierung trat der Verwaltungsrat der RhB daher auf dieses Angebot nicht ein.[593]

8.11 Drittes «Ostalpenbahnversprechen» und Subvention der RhB (1897–1904)

Im gleichen Jahr 1897, in welchem sich Graubünden erstmals ein Eisenbahngesetz gab, wurde in der Eidgenossenschaft definitiv der Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem eingeleitet. Das bezügliche *Gesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen* vom 15. Oktober 1897 brachte eine vollkommene Umwälzung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Es lag auf der Hand, dass die Interessenten an einer West- und Ostalpenbahn auch bei diesen Gesetzesverhandlungen wiederum dafür besorgt waren, dass durch das neue Bundesgesetz die «Versprechen» von 1872 und 1878 aufrechterhalten werden konnten.

In der bundesrätlichen Botschaft vom März 1897 (und später auch im entsprechenden Gesetz) erhielt die Ostschweiz daher ein *drittes* «Ostalpenbahnversprechen». So bekundete der Bundesrat unmissverständlich die Überzeugung, «dass der Bund im Falle der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen die Bestrebungen der Ostschweiz zur Erreichung eines Alpenüberganges im Osten in gleicher Weise fördern wird, wie er dies dem Simplonunternehmen gegenüber zu tun beabsichtigt».[594] Während nun also für den Westen bereits ein ganz konkretes Projekt im Fokus stand, war dies im Osten ganz und gar nicht der Fall, wie der Bundesrat feststellte:

> «*Für den Alpenübergang im Osten besteht noch völlige Unklarheit. Früher war ausschliesslich ein Übergang von Nord nach Süd, in erster Linie der Splügen in Aussicht genommen, in neuerer Zeit wird auch ein wesentliches Gewicht darauf gelegt, die Interessen der Ostschweiz und speziell Graubündens durch eine direkte Verbindung mit dem Engadin zu fördern. Diese Bestrebungen sind aber noch zu wenig abgeklärt, als dass die Bundesbehörde zurzeit Stellung nehmen könnte; es ist vielmehr noch eine gründliche allseitige Erörterung durch die beteiligten Kantone erforderlich. [...]. Das schweizerische Bahnnetz kann solange nicht als abgeschlossen betrachtet werden, als nicht die Täler Graubündens in rationeller Weise an dasselbe angeschlossen sind.*»[595]

Entsprechend dieser Botschaft wurde in Art. 49 des Gesetzes selbst denn auch festgehalten: «Der Bund wird in gleichem Masse [wie die Simplonbahnbestrebungen] auch die Bestrebungen für die Realisierung einer [...] entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.»[596]

So wurde denn das «Ostalpenbahnversprechen» noch einmal erneuert. In Graubünden selbst wurden zu jenem Zeitpunkt jedoch keinerlei weiteren Schritte zur Ausführung einer Ostalpenbahn unternommen, und die grosse Splügenbahn schien beinahe in Vergessenheit zu geraten. Es bedurfte hier wieder eines Anstosses von aussen – in diesem Fall der Aufstellung eines Konkurrenzprojektes in Form der Greinabahn –, um den Splügen wieder zum Leben zu erwecken.

Zunächst aber war Graubünden noch ganz und gar mit der Umsetzung des kantonalen Eisenbahngesetzes beschäftigt. Schon wenige Tage nach Annahme dieses Gesetzes kam der Kleine Rat auch dem zweiten vom Grossen Rat erteilten

592 Zit. ebd., S. 85.
593 Rhätische Bahn (1939), S. 29–40, 43–44; Catrina (1972), S. 70–75, 82–83, 84–86.
594 Zit. nach Schmidlin (1916), S. 181.
595 Zit. ebd.
596 Zit. ebd.

Auftrag nach und reichte in Form eines 36-seitigen Memorials ein Gesuch um eine Bundessubvention von acht Millionen Franken an die auf 24 Millionen Franken veranschlagten Kosten der Linien nach Samedan und nach Ilanz ein. Mittels beigelegten Plänen, Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, kommerziellen und militärischen Gutachten – jeweils aus der Feder von auf ihrem Gebiet anerkannten Experten – sowie einer ausführlichen Betrachtung des volkswirtschaftlichen Zustands des Kantons und der Verkehrsverhältnisse in seinem Inneren und um ihn herum wurde die Notwendigkeit dieser Subvention dargelegt und argumentiert, dass Kanton und Gemeinden mit den Opfern, die sie sich mit den neuen Eisenbahngesetz für die Verbesserung ihrer Verkehrsmittel auferlegt hatten, bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien.

Die bekannten Argumente der wegfallenden defizitären Postkurse und der verbesserten militärischen Erschliessung der Grenze wurden vom Bundesrat in seiner Botschaft an das Parlament vom April 1898 noch um ein entscheidendes neues Argument erweitert: die durch die Erschliessung Graubündens zu erwartende wesentliche Belebung des Personen- und Güterverkehrs auf dem Bundesbahnnetz. Massgebend für die bundesrätliche Befürwortung des Subventionsgesuches war gemäss der Botschaft aber die ganz spezielle und ausserordentliche Lage Graubündens – und namentlich des Engadins:

> «*Ganz abgesehen von der hohen strategischen Bedeutung eines internen bündnerischen Eisenbahnnetzes im Kriegsfalle, von der Tatsache, daß [...] die eidgenössische Postverwaltung um jährlich Fr. 180'000 entlastet wird, von der Hebung bündnerischer und schweizerischer wirtschaftlicher Interessen, sind es namentlich Erwägungen politischer Natur, welche, wie seiner Zeit bei der Monte Cenere-Bahn-Subvention, den Ausschlag zugunsten des bündnerischen Subventionsbegehrens geben müssen. Der Bund kann dieser Entfremdung des langgestreckten, herrlich gelegenen und entwickelten Hochtales auf unserer Südfront, des Engadins, welche mit jedem weitern Ausbau der Eisenbahnen der angrenzenden Länder, mit jedem weitern Vordringen der italienischen und österreichischen Eisenbahn-Endstationen bedrohliche Fortschritte macht, nicht untätig zusehen. Und wenn es richtig ist, daß einerseits die einzige Rettung aus einer bedauerlichen wirtschaftlichen und politischen Lage, welche jetzt schon das Engadin in wirtschaftlicher Beziehung zum größten Teile von Italien abhängig macht, herauszukommen, in der Verbindung des Engadins durch einen Schienenstrang mit dem schweizerischen Hinterlande liegt, und wenn andererseits die im Bereiche der Möglichkeit liegenden Anstrengungen und finanziellen Opfer der Regierung und Gemeinden des Kantons Graubünden nicht genügen, um den Ausbau des bündnerischen internen Netzes finanziell zu sichern, darf der Bund diesem seinen Bundesgliede seine Mithülfe nicht versagen.*»[597]

Nachdem der Kleine Rat in einem Nachtrag zum bereits eingereichten Memorial noch die Verlegung des Endpunkts der Albulalinie von Samedan nach St. Moritz und damit die Erhöhung des Kapitalbedarfs auf 25 Millionen Franken mitgeteilt und begründet hatte, stimmten die eidgenössischen Räte am 30. Juni 1898 mit seltener Einstimmigkeit der Subvention der beiden Linien mit acht Millionen Franken zu. «Diese weitblickende freundeigenössische Hilfeleistung gestattete dem Kanton Graubünden, endlich den systematischen Ausbau seines Schalspurnetzes vorzunehmen»,[598] heisst es über diesen Beschluss geradezu dankbar in der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der *Rhätischen Bahn* von 1939.

Inzwischen hatte der Bau der beiden Schmalspurlinien in Graubünden bereits begonnen; aufgrund weiterer Studien war die Frage des Übergangs ins Engadin definitiv zugunsten des Albula entschieden worden. Nach der Wahl von Friedrich Hennings als Oberingenieur und nach Überwindung einiger Schwierigkeiten erlangte man von sämtlichen Gemeinden die erforderlichen Verpflichtungsscheine, womit die Finanzierung definitiv gesichert war. Bereits im Jahr 1898 wurde mit dem Bau des Albulatunnels begonnen, und die weiteren Streckenabschnitte wurden nach und nach in Angriff genommen (mit Ausnahme der Strecke Samedan–St. Moritz, deren Projektierung und Ausführung durch langwierige Verhandlungen über die Lage der Station St. Moritz stark verzögert wurde). Programmgemäss konnte am 1. Juni 1903 die Strecke Reichenau–Ilanz und exakt einen Monat später die Strecke Thusis–Samedan eröffnet werden.

---

597 Zit. nach RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 41.
598 Ebd.

Bei diesen Eröffnungen gab es einen grossen Abwesenden, ohne den diese Bahnen wohl kaum je zustande gekommen wären: Willem Jan Holsboer. Er war im Juni 1898 im Alter von nur 64 Jahren einem Schlaganfall erlegen.[599]

8.12 Splügen gegen Greina (1898–1907)

Im Jahr 1898, als Graubünden vollständig auf den Auf- und Ausbau seines internen Schmalspurnetzes konzentriert war, kam durch einen Anstoss von aussen plötzlich wieder neue Bewegung in die Ostalpenbahnangelegenheit. Im Oktober dieses Jahres reichte ein «interkantonales Komitee für eine Lukmanierbahn» (das grösstenteils aus Tessiner Persönlichkeiten bestand) dem Bundesrat ein Konzessionsbegehren für eine Normal- oder Schmalspurbahn von Biasca in die Surselva ein. Indem verschiedene Varianten ausführlich diskutiert wurden, liess das Komitee (offensichtlich ganz bewusst) offen, ob das Wiederaufgreifen des alten Gedankens der Lukmanierbahn als Fortsetzung der bereits konzessionierten Linie nach Disentis oder als neuer Anlauf für eine internationale Ostalpenbahn betrachtet werden sollte.

Der Tessiner Staatsrat erklärte sofort, er bringe diesem Projekt das grösste Interesse entgegen, während der Kleine Rat Graubündens mitteilte, er habe grundsätzlich gegen das Gesuch nichts einzuwenden, könne sich allerdings keine definitive Meinung bilden, da im Gesuch zahlreiche Eventualitäten formuliert seien. Er empfahl dem Komitee eine schmalspurige Linie nach Norm der RhB zu bauen; für den Fall der Ausführung der Linie in Normalspur frage es sich, ob dieselbe in Chur an die VSB oder an den westlichen Endpunkt der RhB angeschlossen werden solle. Würden die Bundesbehörden das Erstere verlangen, so müsste Graubünden darauf bestehen, dass die parallellaufende RhB ab Reichenau von den Konzessionären zu einem festgesetzten Preis übernommen würde. Endlich müsse unter allen Umständen die Frage offenbleiben, ob eine Lukmanierbahn die Lösung des ostschweizerischen Alpendurchstiches enthalte, oder ob eine solche Bahn nicht vielmehr lediglich als drittes Gleis der Gotthardbahn anzusehen sei.

Das interkantonale Lukmanierbahnkomitee hielt jedoch an diesem Konzessionsgesuch fest und erklärte auch, wenn einmal der Moment komme, wo die Schweiz zwischen Lukmanier und Splügen definitiv zu entscheiden habe, werde diese Wahl sicherlich auf den Lukmanier fallen. Im Auftrag des Bundesrates untersuchte das Eisenbahndepartement nun die Frage, welche Stellung die Bundesbehörden gegenüber einem Lukmanierbahnprojekt einnehmen sollten. Dabei hielt es fest, dass von der Lösung eines östlichen Alpenbahndurchstiches gegenwärtig keine Rede sein könne. Es müsse zunächst abgewartet werden, wie sich die Verkehrsverhältnisse entwickeln würden, wenn einmal der Simplontunnel im Betrieb und das bündnerische Schmalspurnetz ausgebaut sei. Unter diesen Umständen sei es nicht gerechtfertigt, die Konzession für eine Lukmanierbahn zu erteilen. Hingegen stehe einer Konzession für eine Eisenbahn durch das Bleniotal auf der südlichen Seite des Passes von Biasca bis Olivone nichts im Wege. An konferenziellen Verhandlungen der beteiligten Interessenten im Juni 1899 einigte man sich daher darauf, die Bahn schmalspurig und nur bis Olivone zu bauen. In diesem Sinne erteilte denn auch die Bundesversammlung im Oktober 1899 die Konzession für eine Schmalspurbahn von Biasca nach Olivone. Im Jahr 1911 wurde eine private Schmalspurbahn zwischen Biasca und Acquarossa (unterhalb von Olivone) eröffnet, deren Betrieb 1973 wieder eingestellt wurde.

Der neue Anstoss für eine Lukmanierbahn im Jahr 1898 hatte in der ganzen Schweiz und insbesondere im Tessin rasch einige Anhänger gefunden, und im Frühjahr 1901 wurde ein Basistunnelprojekt mit einem 41 Kilometer langen Tunnel vorgestellt, zu dem sich bald schon ein zweites, ganz ähnliches Projekt gesellte. Dies rief nun auch die Freunde des seit etwa 1890 vernachlässigten Splügenprojekts wieder auf den Plan und im März 1902 wurde auf einer Konferenz in Bad Ragaz ein interkantonales Splügenkomitee gegründet. Dieses ergänzte nun die alten Studien mit den modernen Anforderungen, knüpfte Kontakte in Deutschland und Italien und sorgte vor, dass die Wasserkräfte längs der Splügenlinie für einen allfälligen elektrischen Betrieb derselben zugesichert blieben.

Mitten in dieser energischen Tätigkeit des Splügenkomitees rückte 1903 die Regierung des Kantons Tessin das Greinaprojekt in den Vordergrund, woran sich bald auch die von einer solchen Bahn berührten Gegenden in der Surselva sowie Interessengruppen in St. Gallen (und spä-

599 Schmidlin (1916), S. 180–182; Rhätische Bahn (1939), S. 40–44; Catrina (1972), S. 82–90.

ter auch in Glarus) anschlossen. Das sich nun bildende interkantonale Greinakomitee bestand aus Vertretern der Kantone Zürich, Glarus, beider Appenzell, St. Gallen, Graubünden und Tessin. Ende Dezember 1903 gelangte die Tessiner Regierung mit einem Gesuch um finanzielle Unterstützung der nötigen Studien für eine Greinabahn an die Kantone Graubünden und St. Gallen. Nach einer bald einberufenen Konferenz sagte St. Gallen diese Unterstützung zu, während die Bündner Regierung eine finanzielle Beteiligung definitiv ablehnte.

Auf beiden Seiten wurde nun eifrig an der technischen Ausarbeitung der Projekte gearbeitet; das Splügenkomitee liess insbesondere untersuchen, ob die Bahn durch einen längeren Tunnel und elektrischen Betrieb in tieferer Lage gebaut werden könnte. Und bald schon tauchten auch hier wieder Bestrebungen zur «Fusion» der beiden Projekte am Splügen und am Greina auf – diesmal in Form einer «Bernhardinbahn», d. h. einer Bahn unter dem San-Bernardino-Pass. Ein Projekt eines Ingenieurs B. April aus dem Jahr 1902 sah einen Tunnel von Andeer bis nach Mesocco mit einer Abzweigung nach Chiavenna vor. Die enorm grosse Bausumme, welche dieses Projekt erfordert hätte, nahm ihm von Anfang an jegliche Aussicht auf Verwirklichung. Daher vermochte es auch im Streit zwischen den Anhängern des Splügen und des Greina zu nicht zu schlichten – und so fand dieses Projekt weder in Graubünden noch im Tessin nennenswerte Unterstützung.

Derweil liefen nun die Splügen- und Greinabestrebungen wetteifernd nebeneinander her und es entstand rasch eine ganze Menge von Gutachten, Streitschriften und auch seriöser Literatur, wie etwa Robert Bernhardts umfassendes Werk *Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung*, das in drei Teilen zwischen 1903 und 1905 erschien. Es befasste sich einlässlich mit beiden Projekten und sprach sich für die Greinabahn aus – womit es sogleich selbst wieder neuen Grund zu umfangreichen Auseinandersetzungen schuf.

Im Januar 1904 fand im Bündner Oberland eine Kundgebung zugunsten des Greina statt, und noch im selben Jahr sprach sich die Handelskammer für Schwaben und Neuburg deutlich für den Splügen aus und bemerkte, der Greina könne von Bayern aus weder moralisch noch materiell unterstützt werden. Derweil liess die Tessiner Regierung die vorliegenden Greinapläne nochmals neu bearbeiten und veröffentlichte diese im Juni 1905. Das Splügenkomitee veröffentlichte wiederum im August 1905 ein neues Projekt mit elektrischem Betrieb.

Bald schon sah sich der Kleine Rat Graubündens in der Pflicht, wieder aktiv in die Ostalpenbahnfrage einzugreifen und berief auf anfangs Januar 1906 eine Versammlung der ostschweizerischen Kantone in Rapperswil ein. In einer Eingabe an die Bundesbehörden sollte die bestimmte Forderung erhoben werden, dass nach Gotthard und Simplon nun ein Ostalpenbahndurchstich vor allen anderen Projekten an die Reihe zu kommen habe. Der bündnerische Vorschlag einer gemeinsamen Aktion der Ostschweizer Kantone für eine selbständige Ostalpenbahn sowie auch die Idee einer gemeinsamen Konzessionsbewerbung wurde jedoch von den anderen Kantonsregierungen abgelehnt. Damit stand die Bündner Regierung mit ihrer Unterstützung einer Splügenbahn isoliert da.

Daraufhin erliess der Kleine Rat von Graubünden eine Botschaft an den Grossen Rat, worin er die Sachlage darlegte und beantragte, ein Konzessionsbegehren für eine Splügenbahn zu stellen, um eine Abklärung in der Gesamtschweiz zu erzielen. Im Januar 1906 sprach sich der Grosse Rat mit grosser Mehrheit für den Splügen aus; der Greina könne nur akzeptiert werden, wenn jede Möglichkeit und Hoffnung auf Realisierung des Splügenprojekts als endgültig dahingefallen angesehen werden müsste, das heisst: wenn ihm die Konzession vom Bund verweigert würde.

Einen Monat später bereits fand in Chur eine Konferenz statt, an der neben der gesamten Bündner Regierung und einigen Nationalräten auch Vertreter des Splügenkomitees und der Direktor der *Rhätischen Bahn* teilnahmen. Die Konferenz beschloss, vorerst noch kein Konzessionsgesuch zu stellen, sondern stattdessen noch einige Ergänzungsarbeiten am Splügenprojekt vorzunehmen und die von Oberst Theophil von Sprecher im *Bündner Tagblatt* vorgeschlagene Variante einer Splügenbahn mit südlichem Tunneleingang im Bergell (und damit auf schweizerischem Territorium) zu prüfen.

An einer weiteren Konferenz im Mai 1906 wurde beschlossen, dass die Bündner Regierung nun ein Konzessionsgesuch für ein Projekt mit einem 26 Kilometer langen Basistunnel einreichen solle. Das interkantonale Splügenkomitee solle fortan in der ganzen Ostalpenbahnfrage in gegenseitigem Einvernehmen mit der Kantonsregierung vorgehen, wobei dem Komitee der «kommerzielle»

Teil, der Regierung hingegen mehr die offizielle Vertretung und der Verkehr mit den Behörden zufalle. Bei Einreichung des Konzessionsbegehrens im November 1906 betonte die Bündner Regierung noch einmal, dass aus ihrer Sicht für die Ostalpenbahn kein anderer Pass als der Splügen in Betracht kommen könne.

Aber auch das Greinakomitee war derweil aktiv gewesen und hatte einen Monat vorher, im Oktober 1906, ein Konzessionsgesuch für ein Projekt mit einem 30 Kilometer langen Tunnel eingereicht. Als dieses Gesuch der Bündner Regierung zur Vernehmlassung zugestellt wurde, beauftragte sie RhB-Direktor Achilles Schucan (1844–1927) mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. Dieses traf im Januar 1907 ein, und Schucan sprach sich darin deutlich gegen den Greina und für den Splügen aus. Der Bericht der Bündner Regierung an den Bundesrat vom Mai 1907 schloss daher mit dem Antrag, es sei die nachgesuchte Greinakonzession nicht zu erteilen, da die Greinabahn den Anforderungen einer selbständigen Ostalpenbahn nicht genüge. Der Bundesrat beauftragte nun die Generaldirektion der SBB mit einem Gutachten über die beiden Konkurrenz-Konzessionsbegehren für Splügen und Greina.

Inzwischen hatte sich zum Projekt der Greinabahn noch das einer Tödibahn gesellt, die eine direkte Verbindung zwischen Glarus und der Surselva und damit eine Anbindung des Glarnerlandes an die Greinabahn gebracht hätte – allerdings wäre dadurch wiederum ein grosser Teil des Kantons Graubünden abseits dieser Linie gelegen. Solche Vorschläge waren bereits 1903 diskutiert worden, 1905 beauftragte der glarnerische Landrat die Kantonsregierung, diese Frage genauer zu prüfen, und 1906 lag ein Projekt für eine Linie Linthal–Sumvitg vor.

Auch in Italien begann sich das Interesse für eine Ostalpenbahn wieder zu regen, wobei dort die Priorität nach wie vor eindeutig bei der Splügenvariante lag, was durch eine parlamentarische Anfrage und eine offizielle Stellungnahme der Regierung verdeutlicht wurde. Im März 1906 führte der italienische Bautenminister aus, die Regierung habe nicht das geringste Interesse an einer Greinabahn und werde einer solchen weder direkte noch indirekte Unterstützung zukommen lassen. Das Südportal des zu bauenden Tunnels müsse auf italienischem Boden liegen, damit die Interessen des Landes gewahrt werden.

In Deutschland beschäftigte man sich derweil schon seit einiger Zeit mit dem sogenannten Fern–Ortler-Projekt, einer geplanten Bahn über den Fernpass nach Tirol und von dort über den Reschenpass (beim Berg namens Ortler) nach Südtirol und Norditalien, wobei zeitweise auch über einen Ast dieser Bahn von Tirol ins Engadin und bis nach Maloja diskutiert wurde. Als die Ostalpenbahnfrage im Januar 1905 im deutschen Reichstag zur Sprache kam, erklärte der Präsident des Reichseisenbahnamtes, dass der Reichstag auf die Frage einer Fern–Ortler-Bahn nicht eintreten könne, da der Mangel einer Bahn zwischen Gotthard und Brenner nur durch den Bau einer Splügenbahn beseitigt werden könne.

In der Schweiz suchten derweil die beiden Komitees durch möglichst vorteilhafte Verbesserungen ihren Projekten den Vorrang zu verschaffen. Im Juni 1907 wurde RhB-Direktor Schucan nochmals mit der Ausarbeitung eines Gutachtens über die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Splügen- und Greinabasistunnelprojekte beauftragt. In seinem Bericht führte er aus, dass dem neuen Greinaprojekt zwar technisch mit Bezug auf Steigungs- und Richtungsverhältnisse sowie Kulminationshöhe gewisse Vorteile nicht abzusprechen seien. Wenn man aber die gesamte Linie Chur–Mailand berücksichtige, würden diese Vorteile durch die Nachteile der Monte-Ceneri-Linie wieder wettgemacht. Aufgrund der grösseren Summe von Interessen verbleibe dem Splügen ein grosser Vorteil, so Schucan weiter.[600]

8.13 Pietro Caminadas «via d'acqua transalpina» am Splügen (1905–08)

Zu den zahlreichen Projekten zur Überquerung des Splügenpasses mit moderner Infrastruktur gesellte sich im Jahr 1905 eines, das wohl mit Recht als «das kühnste von allen»[601] bezeichnet werden darf: Pietro Caminada (1862–1923) schug vor, den Splügen mit einem transalpinen Wasserweg zu überqueren. Der italienische Ingenieur mit Bündner Wurzeln hatte sich zuvor bereits in Brasilien und später in Italien einen Namen als kühner Verkehrs- und Städteplaner gemacht.

Schon in Südamerika hatte Caminada damit begonnen, sich intensiv mit der Schiffbarmachung aller grösseren Flüsse Europas und deren Verbindung über die Alpen hinweg zu beschäftigen. Derweil bestand in Italien grosses Interesse

600 Schmidlin (1916), S. 182–195.
601 Wanner (2005), S. 110.

am Ausbau der Wasserwege, wobei insbesondere der Po sowie dessen Verbindung über den Apennin nach Genua und über die Alpen nach Mitteleuropa im Zentrum des Interesses stand. In diese Diskussion trat Caminada 1905 mit seiner Publikation *Canaux de montagne – nouveau système de transport naturel par voie d'eau*, die auf europaweites Interesse stiess. Der Ingenieur hatte in dieser Schrift nämlich die Schiffsverbindung des Mittelmeers mit der Ostsee durch Mitteleuropa – und damit nichts weniger als die «Schiffbarmachung» des Splügenpasses – vorgeschlagen. Der geplante Wasserweg hätte zwischen Genua und Basel (Anschluss an die Rheinschifffahrt) eine Länge von 591 Kilometer aufgewiesen, wovon 230 Kilometer auf Seen (vor allem Lago di Como und Bodensee) und schiffbare Flüsse (vor allem Po und Rhein) entfallen wären. Der Splügenpass wäre mit einem 15 Kilometer langen Tunnel mit Gefälle zwischen dem Dörfchen Isola (1250 Meter über Meer) und der Rofflaschlucht (1100 Meter über Meer) durchstochen worden. Durch das bündnerische Schams und die Viamala hätte der Kanal Thusis und Chur erreicht, wo je ein kleines Hafenbecken vorgesehen war. Via Rhein, Bodensee und Schaffhausen wäre die Wasserstrasse schliesslich nach Basel vorgerückt. Zur Überwindung der grossen Höhenunterschiede insbesondere am Splügenpass schlug Caminada ein vollständig neues und optimiertes Schleusensystem vor, das er in späteren Schriften weiter verfeinerte – womit er bei weltweit führenden Ingenieuren auf grosses Interesse stiess.

In Italien gewann Caminada bald einige Mitstreiter, und seine «navigazione transalpina» weckte das öffentliche Interesse, als der *Corriere della Sera* im Dezember 1907 auf der Frontseite in grossen Lettern fragte: «È possibile traversare le Alpi con un canale?»[602] Neben zahlreichen Berichten in Italien, Frankreich und Deutschland stiess das Projekt auch in Übersee auf Interesse. So veröffentlichte die *New York Times* im Februar 1908 unter dem Titel *Project for a Waterway across the Alps* eine reich illustrierte Darstellung von Caminadas Vorhaben. Die Schweizer Fachpresse reagierte zumindest interessiert. Das *Schweizerische Baublatt* etwa meinte nach einer auführlichen Besprechung der technischen Fragen, das Projekt gehöre auf jeden Fall «nicht zu den unsinnigen Plänen.»[603] Sowohl im Tessin als auch in Graubünden wurde Caminadas Vorschlag hingegen weniger positiv aufgenommen. Während man in der Südschweiz ohnehin sämtlichen Splügenplänen mit Argwohn begegnete, befürchtete man in Graubünden offenbar negative Auswirkungen auf die damaligen Bahnprojekte am selben Pass. So schrieb die in Thusis gedruckte *Bündner Post* im Januar 1908:

> «*Es ist nicht zu leugnen, dieses Projekt ist grossartig; es wird aber noch viel Wasser den Rhein hinunterfliessen, bis das nötige Baukapital zusammengebracht und der Kanal gebaut sein wird. Die jetzige Generation wird dies kaum mehr erleben. Uns wäre besser gedient, wenn die Italiener sich einmal energisch aufraffen und fest erklären würden, wir geben so und so viele Millionen an die Splügenbahn.*»[604]

Zwar fehlte es auch in Italien nicht an kritischen Stimmen zu Caminadas Idee der «via d'aqua transalpina», doch offensichtlich überwog hier das Wohlwollen, das teilweise sogar in Begeisterung umschlug. König Vittorio Emanuele III. (1869–1947) empfing Caminada im Januar 1908 sogar zu einer Privataudienz, um sich das Projekt persönlich erläutern zu lassen, und der Monarch soll abschliessend erklärt haben: «Wenn ich schon längst vergessen sein werde, wird man immer noch von Ihnen reden.»[605] Ganz offensichtlich sahen gewisse Kreise in Italien in Caminadas Projekt eine wirtschaftliche Chance für Italien und insbesondere für seinen Transithafen Genua. Dennoch wurden kaum ernsthafte politische Schritte dazu unternommen, und durch die kriegerischen Ereignisse der folgenden Jahre (1911/12 annektierte Italien ehemals osmanische Gebiete in Libyen, 1915–18 nahm es auf Seiten der Entente am Ersten Weltkrieg teil) rückten derartige Vorhaben in weite Ferne.[606]

8.14 Realisierung der «Westalpenbahn» und Ausbau der *Rhätischen Bahn* (1890–1913)

In den Jahren 1890/91 entstand aus einer Fusion der wichtigsten Westschweizer Bahnen die *Jura–Simplon-Bahn* (JS), deren 937 Kilometer langes

602 Zit. ebd., S. 116–117.
603 Zit. ebd., S. 121.
604 Zit. ebd., S. 122.
605 Zit. ebd.
606 Ebd., S. 110–124.

Streckennetz nach Basel, Genf, Luzern, Meiringen und Brig reichte. Obwohl die JS nur 13 Jahre lang Bestand hatte, verhalf sie den jahrzehntelangen Bemühungen Berns und der Westschweiz um die Vollendung der Westalpentransversale zum Durchbruch. Die bis dahin zersplitterten und in manchen Fällen chronisch defizitären Westschweizer Bahnen hatten die Kraft für den Bau eines Alpentunnels am Simplonpass nicht aufgebracht. Während der Kanton Bern seine Eisenbahnen mehrfach subventioniert (und zwischenzeitlich sogar staatlich geführt) hatte, hatten sich in der Genferseeregion immer wieder neue Bahngesellschaften gebildet, die einen Simplontunnel bauen wollten. Diese Vorläuferbahnen der JS hatten indessen bedeutende Vorleistungen für eine Westalpenbahn erbracht, etwa den Bau der schwierigen Bahnstrecken durch den Jura.

Als nun grösster Bahnkonzern der Schweiz legte die JS bereits 1891 dem Bundesrat ein definitives Simplontunnelprojekt vor. 1895 gelang der Abschluss eines Staatsvertrags mit Italien (sogenannte Simplonverträge), und 1898 begannen die Bauarbeiten für den damals mit 19,8 Kilometern längsten Tunnel der Welt. Die Kantonalbanken von Bern, Waadt, Neuenburg, Zürich und Solothurn beteiligten sich mit einer Anleihe an den Kosten, wobei die Eidgenossenschaft die Bürgschaft übernahm. Der nach den damals höchsten technischen Standards durchgeführte Tunnelbau wurde 1906 von den SBB vollendet, da die JS inzwischen verstaatlicht worden war.

Die Vollendung des Simplontunnels löste den letzten Eisenbahnbauboom in der Schweiz aus, indem im Norden neue Privatbahnstrecken als Zubringer zur Simplonlinie realisiert wurden. Im selben Jahr wurde die *Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn* (BLS) für den Bau der Berner Alpenbahn Frutigen–Brig gegründet. Dieser hauptsächlich vom Kanton Bern, der Eidgenossenschaft und Gemeinden getragenen Aktiengesellschaft gelang 1913 mit der von Anbeginn voll elektrifizierten Lötschbergbahn (mit dem 14,6 Kilometer langen Tunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein) der krönende Abschluss der Westalpenbahn.[607]

Auch in Graubünden herrschte in dieser Zeit ein kleiner «Eisenbahnbauboom», der nicht alleine von der RhB geprägt war. Nach Erstellung der beiden «Prioritätslinien» über den Albula und nach Ilanz machte sich die RhB schon rasch an die Umsetzung ihres Ziels, den gesamten Kanton dem modernen Verkehr zu erschliessen. Ein frühes Anliegen war die Verbindung der Oberengadiner Touristenorte miteinander – die Konzession für eine Berninabahn ab St. Moritz über Pontresina hatte sich allerdings 1898 eine private Firma gesichert. Da dieser die Finanzierung nicht gelang, übernahm die RhB das Recht zum Bau der Strecke bis Pontresina und konnte die Linie 1908 eröffnen. Bereits im Herbst 1897 hatte die Davoser Landsgemeinde die notwendigen Subventionen für die Verbindung nach Filisur und damit an die Albulabahn gesprochen. Zwar konnte der Davoser Wunsch nach gleichzeitiger Realisierung der Davoser- und der Albulalinie nicht erfüllt werden, doch wurde der Anschluss in Filisur von Anfang an eingeplant. Die Planung und Ausführung dieser sehr anspruchsvollen Linie durch die Zügenschlucht und über das Wiesner Viadukt (bis heute das höchste Viadukt der RhB) nahm einige Zeit in Anspruch, und so konnte diese Linie erst 1909 eröffnet werden.

Bald stellten die RhB und auch die Kantonsbehörden fest, dass Kanton und Gemeinden bereits an die Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit gekommen waren und der Bau der beiden Linien Davos–Filisur, Samedan–Pontresina wie auch der weiteren geplanten Linien Bever–Scuol und Ilanz–Disentis kaum gesichert war. Auf derselben Grundlage wie bereits 1898 wurde deshalb noch einmal ein Subventionsgesuch (diesmal in der Höhe von fünf Millionen Franken) an den Bund gestellt. In seiner Botschaft an die Bundesversammlung warf der Bundesrat zunächst einen Blick zurück auf das erste Subventionsgesuch und folgerte:

> «*Dieses Einschreiten verfolgte den Zweck, dem Kanton zu einem Eisenbahnnetze zu verhelfen, das seine abgelegenen Talschaften dem Verkehr erschliessen und es ihnen ermöglichen sollte, aus ihrer Abgeschlossenheit herauszutreten. Dieser Zweck ist aber bis heute nur teilweise erreicht worden, nämlich nur für das Oberengadin und in beschränktem Masse für das Oberland. Das Unterengadin und der obere Teil des Oberlandes dagegen müssen sich immer noch ohne Eisenbahn behelfen. Wir sind deshalb der Meinung, dass der Bund noch ein letztes Opfer bringen sollte, damit auch diese Landesteile der Wohltat einer Eisenbahnverbindung teilhaftig werden.*»[608]

[607] HLS, Jura-Simplon-Bahn (JS); HLS, Simplonverträge; HLS, Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS).

[608] Zit. nach CATRINA (1972), S. 107.

Die Landesregierung erachtete insbesondere den Bau der Linie ins Unterengadin als vordringlich, da das Tal zunehmend von der Schweiz abgeschnitten sei; der Bundesrat hatte aber auch den zukünftigen Anschluss ans österreichische Bahnnetz im Blick. Für den Bau der Linie nach Disentis hingegen wurden hauptsächlich militärische Überlegungen angeführt. Das eidgenössische Parlament stimmte dieser Subvention mit grosser Mehrheit zu, womit der Weg für die Erstellung dieser Linien geebnet war.

Die Strecke Ilanz–Disentis wurde in den Jahren 1910–12 gebaut, die (von Anfang an elektrisch betriebene) Linie Bever–Scuol zwischen 1909 und 1913, wobei hier der Kostenvoranschlag von 15,5 Millionen Franken mit totalen Aufwendungen von 20,5 Millionen Franken deutlich überschritten wurde. Trotz anderslautenden Plänen sollte dies bis zum Bau des 1999 eröffneten Vereinatunnels die letzte von der RhB geplante und realisierte Linie bleiben. Die weiteren Bahnen in Graubünden wurden zunächst von Privaten gebaut und erst später von der RhB übernommen.

Bei der Planung der Linie nach Scuol interessierte sich Österreich für einen Anschluss an sein Schienennetz. Nach einigen Streitigkeiten über die Linienführung erteilte der Bund der RhB bereits 1907 eine entsprechende Konzession, und es begannen die notwendigen Planungen. Ein neuer Vorstoss für eine Ofenbergbahn von österreichischer Seite verkomplizierte die Sache allerdings sehr. Es kam zu weiteren Diskussionen über Art und Lage des Anschlusses der RhB an das österreichische Bahnnetz, dessen geplante Erweiterungen ebenfalls beständig im Fluss waren. Bis nach der Realisierung der Linie nach Scuol geschah wenig Nennenswertes in dieser Angelegenheit.

Für den Ausbau der Bahnlinien im Oberengadin bestanden derweil begründete Hoffnungen und Pläne, namentlich für die Bergellerbahn bis ins italienische Chiavenna. Bereits im Jahr 1885 hatte die Baufirma *Zschokke* die Konzession für eine Zahnrad-Schmalspurbahn über den Malojapass von Maloja nach Castasegna erworben. Auch das Projekt des bündnerischen Schmalspurnetzes von Willem Jan Holsboer (mit Alpenübergang am Scaletta) hatte diese Linie und mit ihr den Anschluss ans italienische Bahnnetz in Chiavenna vorgesehen und so hatte Holsboer bereits 1889 die betreffende Konzession von *Zschokke* erworben – womit er sich sämtliche Konzessionen zwischen Martina an der österreichischen Grenze und Castasegna an der italienischen Grenze gesichert hatte. Die von Holsboer gestellten Subventionsforderungen an sämtliche Gemeinden an dieser Linie stiessen aber im Bergell auf grossen Widerstand, und weite Teile des noch sehr agrarisch ausgerichteten Tales betrachteten einen solchen Beitrag gar als «ökonomischen Selbstmord».[609] Die Abstimmung in den Bergeller Gemeinden im Jahr 1890 endete dementsprechend in einem Fiasko. Dieses ist aber auch im Zusammenhang mit den damaligen kantonalen Diskussionen zu sehen, da zu diesem Zeitpunkt Holsboers Scalettaprojekt ohnehin stark in Frage gestellt war.

Nach Annahme des Eisenbahngesetzes von 1897 ging die Bergellerbahn-Konzession an die RhB über. Als sich um die Jahrhundertwende gleich mehrere ausländische Firmen für das Projekt interessierten und zum Teil sogar attraktive Angebote unterbreiteten, lehnte die RhB mit der Begründung ab, diese Linie selber bauen zu wollen. Tatsächlich sicherte sie sich dazu vorsorglich Boden in St. Moritz und bekräftigte öffentlich bei jeder Gelegenheit, dass die Bergellerlinie auf jeden Fall in ihr Programm gehöre. In nicht-öffentlichen Schreiben äusserte sich der RhB-Verwaltungsrat allerdings zunehmend kritischer, indem er bereits 1902 bemerkte, dass «unsere Eisenbahnbestrebungen eine andere Richtung genommen»[610] hätten. Dabei sparte er und auch nicht mit Kritik am Bergell, das «nicht den geringsten Versuch unternommen hat, die Finanzierung durchzuführen».[611]

Dies änderte sich aber spätestens im Jahr 1910, als eine Volksversammlung in Stampa beschloss, «energisch für eine Bahn von St. Moritz nach Chiavenna einzustehen»,[612] und zu diesem Zweck ein Komitee wählte. Da die Konzession der RhB auslief, bewarb sich nun das Bergeller Komitee um dieselbe und liess von Ingenieur Robert Moser ein Projekt ausarbeiten. Die RhB äusserte sich kritisch zu diesen Plänen, worauf das Komitee der Bahnunternehmung falsche Planung vorwarf: Zuerst seien die «minderwertigen Unternehmungen» gebaut worden seien, während «die Bergellerbahn, die verkehrsreichste Route im Kanton, hintangesetzt wurde».[613] Es begann ein eigentliches Tauziehen um die Konzession; die Standpunkte verhärteten sich immer weiter, und

---

609 Der Freie Rhätier, 28. Februar 1890, zit. nach CATRINA (1972), S. 111.
610 Zit. ebd., S. 113.
611 Zit. ebd.
612 Zit. ebd., S. 114.
613 Zit. ebd., S. 115.

aus dem Südtal wurden schwere Vorwürfe gegen die Kantonsregierung erhoben. Der Kleine Rat reagierte und legte den Streitfall dem Grossen Rat vor, der zugunsten der RhB entschied und gleichzeitig Gelder für umfassende Studien sprach. Diese wurden allerdings nur zögerlich an die Hand genommen und endeten in einem Projekt, das 31 Millionen Franken verschlungen hätte – ein Betrag, der bei der schwierigen Finanzlage des Kantons sowie der Bergeller Gemeinden nicht aufzubringen war.

Anders sah es in den beiden anderen Bündner Südtälern Misox und Puschlav aus. Bereits im Jahr 1891 war die Gemeinde Mesocco durch eine Petition eingeladen worden, die Planung einer Eisenbahn in die Wege zu leiten. Die damals geplante elektrische Strassenbahn von Bellinzona nach Mesocco wurde jedoch nicht realisiert. Im Jahr 1898 aber konstituierte sich ein Initiativkomitee, das bald darauf die Konzession erhielt. Der Kanton Graubünden, der durch das Eisenbahngesetz die Möglichkeit zur Subventionierung von anderen Bahnen hatte, beteiligte sich am Bau zunächst mit 686'000 Franken; der Rest der Bausumme von 3,105 Millionen Franken wurde durch Leistungen des Kantons Tessin, der interessierten Gemeinden, von Privaten und durch ein Bankdarlehen gedeckt. Die Linie konnte bereits im Jahr 1907 eröffnet werden – und sogleich wurde ein Konzessionsgesuch für die Fortsetzung von Mesocco über den San-Bernardino-Pass bis nach Thusis eingereicht. Diese Pläne wurden jedoch rasch wieder begraben, als die Bahn schon in den ersten Jahren grössere Verluste schrieb.

Auch die Pläne für eine Berninabahn ins Puschlav tauchten schon im Jahr 1899 auf, als die private Firma *Froté und Westermann* ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Strassenbahn einreichte, von der man sich einen starken Touristenverkehr von Tirano und Norditalien her erhoffte. Da die RhB eine solche Bahn nicht realisieren wollte und die Politik sowohl im Puschlav als auch im Rest des Kantons Graubünden positiv gestimmt war, stand der Konzessionserteilung nichts im Wege. Das Projekt sowie verschiedene Folgeprojekte scheiterten jedoch an der Finanzierung, woraufhin die *Schweizerische Eisenbahnbank* und ihr nahestehende Kreise die *Berninabahn-Gesellschaft* gründeten, die im Gegensatz zu allen anderen Bündner Bahnen – am Anfang wenigstens – ein reines Privatunternehmen war. Die für «nur» 18,5 Millionen Franken erstellte «Touristenbahn» zwischen St. Moritz und Tirano konnte bereits 1910 eröffnet werden. Doch bereits mit der Betriebsaufnahme begannen die finanziellen Probleme des Unternehmens.

Die Pläne für die Bahnlinie zwischen Chur und Arosa wiederum gingen auf den Aufschwung zurück, den Arosa als Tourismusort genommen hatte. Da die RhB mit dem Bau ihrer Hauptlinien ausgelastet war, formierte sich ein Komitee, das im Jahr 1911 von Kanton und Gemeinden grosse Subventionen zugesichert bekam. Die Linie konnte kurz vor Ausbruch des Erstens Weltkriegs gerade noch realisiert werden.

Im Jahr 1918 nun brach der Erste Weltkrieg aus. Die auf den Tourismus angewiesenen Bündner Bergtäler wurden schwer getroffen – und mit ihnen auch die RhB, die ihren Betrieb drastisch einschränken und unter anderem auch die Löhne kürzen musste. Das Unternehmen, das am Rande des finanziellen Ruins stand, konnte damit nicht mehr an seine Erweiterung denken. «Mit ziemlicher Sicherheit darf angenommen werden, dass für längere Zeit an Neubauten nicht zu denken ist», schrieb der RhB-Verwaltungsrat deshalb 1915. «Die Bergellerbahn, auf die man für die Entwicklung des Unternehmens grosse Hoffnungen gesetzt hat, wird lange auf sich warten lassen, noch länger die Fortsetzung der Unterengadinerlinie nach dem Tyrol.»[614]

8.15 Das Ringen des Bundes in der Splügen-Greinafrage (1907–1914)

In ihren Bestrebungen für die Splügenbahn war die Bündner Kantonsregierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder deutlich aktiver geworden. Im Jahr 1907 versuchte sie, die Subventionsfrage rechtlich neu zu regeln: Der Volksbeschluss von 1871 betreffend Beteiligung des Kantons an einer Ostalpenbahn wurde in der Weise abgeändert, dass diese Subvention ausschliesslich für eine Splügenbahn gesprochen werden konnte – was 1908 vom Stimmvolk genehmigt wurde.

Fast gleichzeitig erstattete die Generaldirektion der SBB den vom Eisenbahndepartement verlangten Bericht über die beiden konkurrierenden Ostalpenbahn-Konzessionsgesuche Splügen und Greina, wobei sie nicht nur diese beiden, sondern gleichzeitig auch noch ein von ihr selbst aufgestelltes San-Bernardino-Projekt begutachtet hatte. Sowohl das verkehrspolitische als auch das

[614] Zit. ebd., S. 120.

bautechnische Gutachten lauteten zugunsten der Greinabahn, weshalb die SBB-Generaldirektion dem Bundesrat vorschlug, der Bundesversammlung Nichteintreten auf die beiden Gesuche beantragen und stattdessen innerhalb von acht Jahren dem Parlament den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die SBB vorzulegen. Doch es geschah weder das eine noch das andere – der Bundesrat blieb untätig.

In seinem Geschäftsbericht 1909 hiess es unter dem Stichwort «Ostalpenbahn» immerhin noch, diese Angelegenheit sei im Berichtsjahr «derart gefördert» worden, «dass wir in der Lage sein werden, Ihnen über dieselbe im Laufe des Jahres 1910 Bericht und Antrag zu unterbreiten.»[615] Im Jahr 1910 hiess es dann aber, der Bundesrat erachte «die Vorlage einer Botschaft an die Bundesversammlung über die Ostalpenbahnfrage zurzeit als nicht tunlich. Mit dieser Angelegenheit werden wir uns erst wieder beschäftigen, nachdem über den neuen Gotthardvertrag entschieden sein wird.»[616] Erst hier wird deutlich, weshalb der Bundesrat bis dahin die Konzessionsfrage für Splügen und/oder Greina nicht an die Hand genommen hatte (und weshalb er dies auch in der Folgezeit nicht so bald zu tun gedachte): Nach dem Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft schien der Erwerb der *Gotthardbahn-Gesellschaft* (GB) aus wirtschaftlicher und politischer Sicht zwingend. Nach Auffassung der Bundesbehörden entsprach dies einem souveränen Recht, das nicht der Einwilligung der Gotthard-Subventionsstaaten Deutschland und Italien unterlag – doch dies sahen diese Staaten anders.

Inzwischen hatten die Splügenfreunde starke Unterstützung aus der italienischen Nachbarschaft erhalten. Dort hatten sich nämlich die Regionen von Venedig bis Genua für die Splügenbahn ausgesprochen; lediglich Turin und Novara traten für die Greinavariante ein. Als sich der Bund nun anschickte, die GB zurückzukaufen, wollten gewisse Kreise in Italien das Mitspracherecht, das sich der italienische Staat durch die Mitsubventionierung erworben hatte, nur gegen die Zustimmung zu einer Splügenbahn abtreten. Schweizerischerseits war man jedoch in keiner Weise bereit, auf diesen Vorschlag einzugehen. So schrieb Bundespräsident Eduard Müller (1848–1919) 1907 an den schweizerischen Gesandten in Rom:

> «*Mit Bezug auf den Splügen sind wir noch weit davon entfernt, eine Vorlage an die Bundesversammlung machen zu können. Die Frage, ob Splügen oder Greina, ist noch nicht abgeklärt, und andere Fragen nehmen das Eisenbahndepartement so vollständig in Anspruch, dass noch geraume Zeit vergehen dürfte, bevor die Splügen-Greinafrage ernstlich angepackt werden kann. Auch hat Italien unsere Anfrage betreffend den Rückkauf der Gotthardbahn bis zur Stunde nicht beantwortet, und dieser Rückkauf wird nun doch wohl in erster Linie in Angriff genommen werden müssen.*»[617]

Erst im Februar 1909 erhielt der Bundesrat eine gemeinsame Antwort der beiden Subventionsstaaten Deutschland und Italien, worin diese definitiv erklärten, dass das Rückkaufsrecht von ihrer vorherigen Zustimmung abhängig sei. Eine Konferenz von Vertretern der drei Regierungen im März und April 1909 resultierte in der Unterzeichnung eines Vertrags. Als Ausgleich für den Verzicht auf eine Kapital- und Betriebsgewinnbeteiligung erhielten Berlin und Rom Tarifvergünstigungen. Dies wurde jedoch von weiten Kreisen in der Schweiz als Einschränkung der nationalen Souveränität betrachtet und hatte eine breite Protestbewegung zur Folge.

Der Bundesrat wurde derweil im Oktober 1910 durch ein Schreiben des Kleinen Rates des Kantons Graubünden gedrängt, das Konzessionsbegehren für den Splügen «nun endlich» der Bundesversammlung vorzulegen. «Der Umstand, dass der neue Gotthardvertrag noch nicht erledigt sei, können wir nicht länger als Grund weiterer Verzögerungen gelten lassen.»[618] Die Landesregierung hingegen argumentierte in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1910 weiterhin, dass die allseitige Ratifikation des Gotthard-Vertrags von 1909 eine Voraussetzung für das Eintreten auf die Begehren aus der Ostschweiz sei. Der Vertrag wurde erst im Jahr 1913 vom Parlament ratifiziert, woraufhin eine Initiative zur Einführung des fakultativen Referendums für Staatsverträge

615 Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, 29. März 1910, BAR, S. 506.

616 Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1910, 27. März 1911, BAR, S. 540.

617 Zit. nach Kreis/Egger (1981), S. 208.

618 Zit. ebd.

lanciert und 1921 (nach kriegsbedingter Verschiebung der Abstimmung) mit grossem Mehr angenommen wurde.

In der Zwischenzeit waren nun immer wieder neue Projekte für mögliche und unmögliche Ostalpenbahnen ins Spiel gebracht worden. Im Februar 1909 hatte das Splügenkomitee sein Konzessionsprojekt auf ein solches mit kürzerem Tunnel (24,3 Kilometer) abgeändert; im Mai 1909 hatte Robert Moser neue Studien für eine San-Bernardino- und eine Fern–Ortler-Bahn vorgestellt; derweil wurden neue Basistunnelprojekte für Splügen (Thusis–Santa-Croce, 41 Kilometer Tunnel) und Greina (Tavanasa–Crumo, 30 Kilometer Tunnel) vorgeschlagen; ein Ingenieur Vignoli aus Parma reichte beim Bundesrat gar Konzessionsgesuche für seine neuen Projekte am Splügen und am Greina ein; ein Herr Gelpke warf nun ein Projekt für eine schweizerische «Adriabahn» in den Ring, die durch das Prättigau und einen Silvrettatunnel nach Osten geführt hätte. Derweil beschäftigte man sich in Österreich und Italien mit neuen Fern–Ortler-Projekten.

Während einige Ingenieure und verschiedene Interessenvertreter mit solchem Aktionismus hervortraten, mahlten die Mühlen der schweizerischen Bundespolitik weiterhin sehr langsam. Als Reaktion auf die beiden sich für den Greina aussprechenden Gutachten der SBB hatte die Bündner Regierung beim RhB-Mitarbeiter Gottlieb Würmli eine Spezialuntersuchung der «kommerziellen» Aspekte in Auftrag gegeben, die sich nun wieder für den Splügen aussprach. Der Bundesrat beauftragte wiederum die SBB-Generaldirektion mit der Prüfung dieser und weiterer Schriften, weshalb die Angelegenheit weiterhin nicht dem Parlament vorgelegt wurde. Das Greinakomitee verfasste eine Replik auf das Gutachten Würmlis, woraufhin eine Duplik des Splügenausschusses folgte, während die SBB-Generaldirektion die Resultate Würmlis anzweifelte, was wiederum eine Entgegnung des letzteren sowie weitere Streitschriften auslöste. Auf diese Weise entstand ein heftiger publizistischer Kampf zwischen den Anhängern der Splügen- und der Greinabahn, der auch in der Tages- und Wochenpresse ausgefochten wurde. Die Auseinandersetzung wurde ergänzt durch verschiedene Volksversammlungen und Protestveranstaltungen an etlichen Orten in den Kantonen Graubünden, St. Gallen und Glarus. Auf offizieller Ebene fand im September 1913 in Bern eine Konferenz zwischen der Bündner Regierung, der SBB-Generaldirektion und des Eisenbahndepartements statt, doch es konnte keine Einigung erzielt werden.

Gegen das Splügenprojekt waren inzwischen aber auch wieder militärische Bedenken laut geworden. So äusserte Oberst Gottfried Immenhauser 1912 in seiner Schrift *Schweizerische Alpenbahnen. Ihre Bedeutung für unsere Unabhängigkeit, Landesverteidigung und Volkswirtschaft* die Ansicht, eine Splügenkonzession müsse aus militärischen Gründen unbedingt verweigert werden. Auch der Bündner Generalstabschef Theophil von Sprecher erblickte in der Tatsache, dass das Südportal des Splügentunnels auf italienischem Boden zu liegen gekommen wäre, eine Gefährdung der Sicherheit der Schweiz, weshalb er im Laufe der Jahre mehrere Vorschläge für einen Tunnel mit Südportal im bündnerischen Bergell vorlegte. Im Oktober 1912 fand in Chur eine Konferenz betreffend eine solche Linie Andeer–Bondo statt, die von Vertretern der Kantonsregierung und der RhB sowie von verschiedenen Eisenbahnexperten besucht wurde. Die Konferenz kam zum Schluss, dass sich Graubünden auch mit dieser Lösung zufriedengeben könne, wenn der Bund sich verpflichte, dieselbe in angemessener Frist zu realisieren. Deshalb machte der Kleine Rat Graubündens im Januar 1914 eine entsprechende Eingabe an den Bundesrat.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs nur wenige Monate nach dieser Eingabe zeigt deutlich auf, dass diese militärischen Überlegungen durchaus ihre Berechtigung hatten. Der «grosse europäische Krieg» brachte sämtliche Eisenbahnplanungen in der Schweiz zum Stillstand «und hat den Abschluss der Ostalpenbahnkampagne wieder in so weite Ferne gerückt, dass heute ein baldiges, eine sichere Lösung bringendes Ende nicht abzusehen ist»,[619] schrieb Hans Schmidlin 1916 in seiner umfassenden Studie über die Ostalpenbahn. Der Autor gibt eine gute Übersicht über den damals aktuellen Stand der «Ostalpenbahnfrage» (so der Titel des Buches):

> «*Und heute noch herrscht lauter Hader in den interessierten Kreisen. Graubünden will den Splügen, Tessin und Appenzell die Greina, Glarus den Tödi, St. Gallen, Thurgau, Zürich und Schaffhausen schwanken zwischen Splügen und Greina. Eine ungeheure Summe eisernen Willens und unendlicher Mühe hat sich seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts an das*

619 SCHMIDLIN (1916), S. 203.

Ostalpenbahnprojekt geheftet. Und dennoch war ihm nie ein positiver Erfolg beschieden. Äussere und innere Kämpfe haben stets, oft im letzten Augenblick, alle diese Bestrebungen zu Schanden gemacht. Und doch haben seine Befürworter in St. Gallen, Graubünden und Tessin den Kampf nie dauernd aufgegeben. Immer wieder unternahmen sie einen neuen Anlauf, strebten neue Pläne an und hofften fest auf den endlichen Sieg. Sie tun's auch heute noch.»[620]

[620] Ebd., 203–204.