

50 Jahre Rhätische Bahn, 1889 bis 1939

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und des Kleinkranes von Franz Stirnimann und der BB C-Motor der Wasch- und Sortiermaschine von Robert Aebi waren mit Zentrifugalanlasser ausgerüstet. Bemerkenswert ist auch der mit einem solchen Anlasser ausgestattete Motor der Maschinenfabrik Oerlikon, der zum Antrieb der einen Lauchener-Zentrifugalpumpe dient und die verhältnismässig hohe Leistung von 27 PS aufweist.

Es ist zu berücksichtigen, dass der elektromotorische Antrieb von Baumaschinen heute noch verhältnismässig wenig entwickelt ist. Eine verständnisvolle Zusammenarbeit von Bauunternehmern, Baumaschinenlieferanten und Elektrizitätswerken kann da aber zu einem vom Standpunkt der einheimischen Energiewirtschaft wünschbaren Fortschritt führen.

Villaggio Sanitoriale di Sondalo

Vor kurzem hat das «Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale» seinen vielen vorbildlichen Sozialwerken ein neues beigefügt. Es ist dies die Sanatoriumsstadt — sie nennen es bescheiden «Dorf» — Sondalo im obern Veltlin, von der unsere Bilder einige allgemeine Eindrücke vermitteln. Eine eingehende Darstellung dieser Gross-Spitalanlage anhand von Plänen und Bildern ist uns von der Bauleitung für später in Aussicht gestellt worden, sodass wir uns für heute mit diesem Ueberblick begnügen müssen.

Dieser Villaggio Sanitoriale liegt in etwa 1000 m Meereshöhe an einem ziemlich steilen Hang, an dessen Fuss das Dorf Sondalo sich ausbreitet; etwas nordöstlich steht im Walde oben ein älterer Sanatoriumskomplex. Von der neuen Dorfkirche aus zieht sich eine nach rechts weit ausholende Strassenschleife bergwärts hinan, die die neue Spitalgruppe an ihrer obersten Stelle erreicht. Von hier fällt die Zufahrt in mehreren Schleifen zwischen den abgestuften Baublöcken hindurch, bis sie am unteren östlichen Rand der Baugruppe wieder in die Auffahrtstrasse mündet. Dies ermöglicht den Aufstieg der Autos mit ihrem Lärm und Abgas ausserhalb des Spitalareals, durch das sie geräusch- und geruchlos hinabrollend ihre Ziele erreichen können. Im übrigen sei auf die Bilder verwiesen, wo z. B. in Abb. 3 und 4 Teile dieser Schleifenstrasse erkennbar sind.



Abb. 1. Gesamtbild des Villaggio Sanitoriale di Sondalo im Veltlin, aus Südwest

Ein Vergleich drängt sich angesichts der Abb. 1 bis 3 dem schweizerischen Beschauer auf: der Vergleich mit dem ganz ähnlich gelagerten Leysin, wo ebenfalls zu Häupten des alten Dörfchens die Sanatorien sich türmen. Dort aber zeigen sie ein ungeordnetes Durcheinander in Lage und Formen, im Gegensatz zu dem einheitlichen Charakter und der darum so starken Wirkung von Sondalo. In baukünstlerischem Sinn noch ungünstiger steht diesen Bildern St. Moritz mit seinen, das Dorf erdrückenden Hotelkästen der Jahrhundertwende gegenüber, wo die Topographie ähnlich ist, wenn auch in der Lage von «Dorf» und «Bad» umgekehrt; das Dorf tritt zwar, wie gesagt, kaum mehr als solches in Erscheinung. Was wir am markanten Beispiel des Villaggio Sanitoriale di Sondalo zeigen wollen, ist also nicht die Architektur im Einzelnen, sondern die durch Einheitlichkeit erzielte monumentale Wirkung, und zwar ohne jede repräsentative Axialität, in sachlicher Einfügung der Baukörper ins Gelände und zwischen die Schleifen der Strassenrampe.

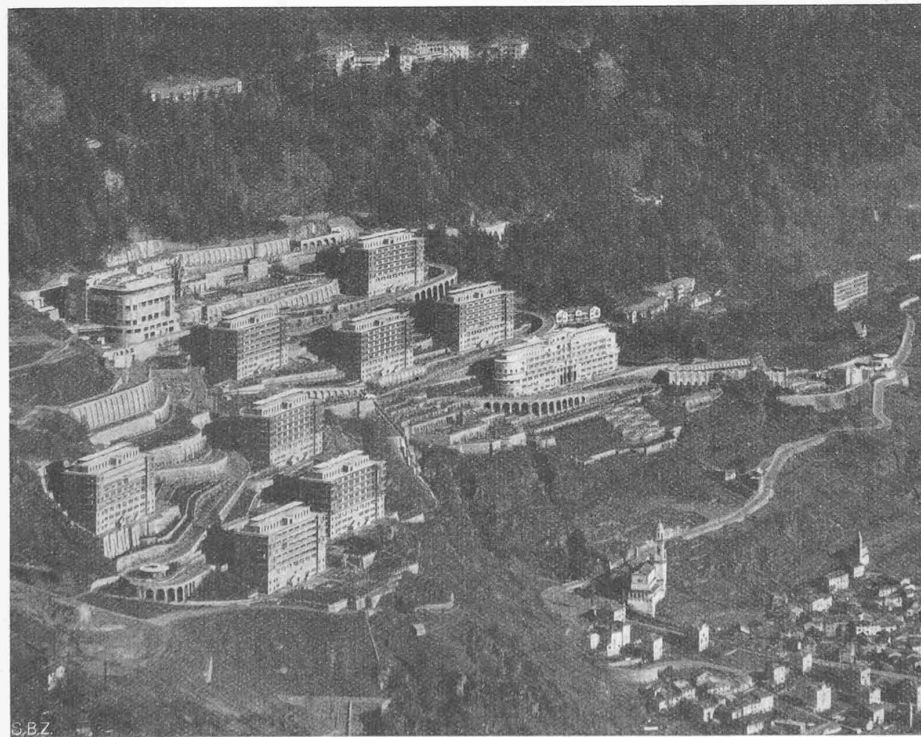


Abb. 3. Neu- und Alt-Sondalo aus Südwest, oben altes Sanatorium. — Abb. 1 bis 3 Phot. Monti, Sondalo

50 Jahre Rhätische Bahn 1889 bis 1939

Ein Jeder, der die Rhätische Bahn bei Sonnenschein, auf welcher Linie und zu welcher Jahreszeit auch immer, befahren hat, der musste sich freuen an all den landschaftlichen Schönheiten, die ihm die Reise vermittelte und auch — wenn er mit den Augen des Fachmannes geschaut — an der zweckmässigen Güte der Anlagen, der eleganten Trassierung, an der Fülle und zum Teil Grossartigkeit der Objekte.

Ein halbes Jahrhundert dient sie nun ihrem Lande, und dieses Jubiläum hat die Direktion zum Anlass genommen, in einer Festschrift¹⁾ in erster Linie dem Bündnervolk selbst und dann einem weiteren Kreise von Nutzniessern und Freunden über ihr Werden und Wachsen zu berichten und Rechenschaft abzulegen.

Aus kleinen Anfängen ist das stolze Werk geworden, das sich in den fünf Dezennien zu einem, den Grossteil des Kantons umfassenden und ihn fördernden Unternehmen gestaltet hat. Es hat Graubündens Verkehrsinteressen in glücklicher

¹⁾ Siehe unter Literatur auf S. 26, Nr. 2 laufenden Bandes.



Abb. 2. Sondalo und sein Villaggio Sanatoriale, aus Süden. — Bauausführung Impresa Ing. Daniele Castiglioni, Milano

Weise hinübergeleitet aus der Aera seines Transitverkehrs über die Passstrassen in die Epoche der internen Talbahnen. Vorausgehend hat aber Graubünden in 50jährigen vergeblichen Kämpfen um die Behauptung seiner Stellung als Passtaat gerungen, denn die Geschichte Alt Fry Rhätiens steht in engster Verbindung mit jener seiner Pässe bzw. Verkehrslinien. Die Bündner Alpenpässe werden denn auch als erste in den Ostalpen zu Kunststrassen ausgebaut und mit dem Aufkommen der Eisenbahn steht Graubünden, das die Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels für den Kanton sofort erkannte, in erster Reihe, um sich die darin liegenden Vorteile zu sichern. Bereits in den Jahren 1838/41 nimmt es aktiven Anteil an Bestrebungen der Zürcher Handelskammer für eine Linie Zürich-Chur und an Studien einer Bahn Chur-Wallenstadt, in die Oberingenieur La Nicca, der 30 Jahre lang als Vorkämpfer einer *Ostalpenbahn* wirkte, schon dazumal die Ueberschreitung einer der Alpenrouten Bernharden, Splügen oder Maloja einbezieht! St. gallische und bündnerische Behörden beschäftigten sich weiter mit dem Gesuch eines 100jährigen Privilegiums einer «Eisen- und Granitbahn» von Wallenstadt nach Novate oder Riva di Chiavenna am Comersee, mit Durchtunnelung des Splügens. Der bündnerische Grosse Rat war bereit, ein solches Unternehmen zur Aufrechterhaltung und Vermehrung des Transites durch den Kanton zu fördern. Anfang 1842 wird ein vorbereitendes Comité zum Bau einer, die deutschen mit den italienischen Bahnen verbindenden Gebirgsbahn gegründet, wobei eine Linie Basel-Zürich-Chur-Splügen-Mailand im Vordergrund steht, also bereits eine Graubünden durchziehende Ostalpenbahn. Wegen Teilnahmlosigkeit von Basel und Zürich und deutschen Bestrebungen für eine Linie Ulm-Friedrichshafen, wird aber eine Bahn Rorschach-Chur bevorzugt mit Anschluss einer Splügen- oder einer weniger Schwierigkeiten bietenden Lukmanierlinie. Trotz guter Anfangserfolge haben aber alle diese Projekte nicht zum Ziele geführt, da die gesamtschweizerischen Interessen mit Unterstützung des Bundes der zentralen *Gotthardbahn* den Vorzug gaben, deren Eröffnung 1882 erfolgte²⁾. Für eine zweite normalspurige Alpenbahn bestand nun kein Interesse mehr und die den «Vereinigten Schweizerbahnen» erteilte Konzession einer Splügenbahn erlosch unbenützt bereits im Jahre 1879. — Nochmals, in der Mitte der Achtziger Jahre wird die Verbindung mit dem Tessin bzw. Italien durch Graubünden aufgegriffen, und die Kämpfe für Splügen oder Greina können bis zum Jahre 1914 verfolgt werden³⁾. Mit dem Unterliegen Graubündens gegenüber der Gotthardbahn, als erster durchgehender schweizerischer Alpenbahn, war aber dort eine tiefe Entmutigung eingetreten. Nur langsam und zögernd beginnen tastende Versuche, den Ersatz in der Erstellung interner Tallinien zu suchen, obwohl schon 1874 ein Antrag der Ständekommission über eine kantonale Beteiligung an solchen vorgelegt worden war. Allein, trotz der bereits katastrophalen Beein-

flussung des Passverkehrs durch die Graubünden umfahrenden neuen Alpenbahnen über Gotthard und Arlberg, kann man sich, immer noch belastet durch den Ostalpenbahngedanken, weder zur Schaffung eines Subventionsgesetzes, noch zu Steuererleichterungen zur Förderung interner Tallinien bzw. eines kantonalbündnerischen Eisenbahnbaues entschliessen.

Erst die Verwirklichung der meterspurigen Bahnlinie *Landquart-Davos* durch den weitblickenden und tatkräftigen W. J. Holsboer in Davos, einen gebürtigen Holländer, gibt den bündnerischen Bahnbestrebungen wieder Ziel und Auftrieb. Holsboer, als Besitzer des Kurhauses Davos, erkennt die mit Eröffnung der Arlberglinie (1884) eingetretene grundlegende und gefährliche Aenderung der Verkehrsverhältnisse, im besonderen über Davos und Flüelapass. Er ergreift die Initiative für eine Bahnverbindung nach Davos und hofft auf eine spätere Weiterführung in der Linie des historischen Passweges der Scaletta⁴⁾ nach dem Engadin und nach Chiavenna. Sein erstes Ziel findet Anklang und mit begeisterter Unterstützung der ganzen Talschaft sowie von Basler Finanzkreisen wird Anfang 1888 die «Schmalspurbahn Landquart-Davos» gegründet. Die Ausführung erfolgte durch die Firma Philipp Holzmann & Cie. in Frankfurt und Ing. Jak. Mast in Zürich, die schon am 9. Okt. 1889 die Linie Landquart-Klosters und am 21. Juli 1890 Klosters-Davos, als erste Teilstücke des sich später zur «Rhätischen Bahn» weitenden Unternehmens dem Betrieb übergeben konnten.

Diese Erfolge gaben Veranlassung zur Vereinigung verschiedener rivalisierender Comités mit dem Ziel eines normal- oder schmalspurigen Anschlusses von Thusis an Chur, unter Weiterführung über Filisur-Albula nach Bevers, also mit Bestrebungen, die auch vom Bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein aufs wärmste unterstützt wurden. Wohl waren schon früher auch andere Projekte aufgetaucht, so für eine Linie Chur-Thusis-Tiefenkastel-Septimer-Longhin(!)-Maloja-Castasegna, mit zum Teil gemischtem Betriebssystem (Adhäsion- und Zahnradbahn), deren Konzessionierung aber auf Grund eines ungünstigen Urteils von Oberingenieur Rob. Moser (N. O. B.) auf eine Linie Maloja-Castasegna reduziert, später durch eine solche Samaden-Maloja wieder erweitert wurde.

Die Bündner Behörden, die sich immer noch nicht von der Realisierungsmöglichkeit einer normalspurigen Ostalpenbahn lösen konnten, unterstützten nun kompromissweise ein Schmalspurprojekt Chur-Thusis, mit der Möglichkeit eines späteren Ausbaues auf Normalspur (Centralbahn). Der Kampf um Subventionsfrage und Linienführung — hie Scaletta, hie Albula, Peripherie oder Zentrum, Splügen oder Albula — wurde mit Leidenschaft weitergeführt, bis es auf dem Höhepunkt der Verwirrung in kritischem Augenblick wieder Holsboer war, der sich für das einzig Richtige und Gesunde, für ein einheitliches, zusammenhängendes System bündnerischer Adhäsionsbahnen einsetzte und zur Förderung des Postulates selbst den finanziellen Nachweis versuchte, dass ein *bündnerisches Schmalspurnetz* mit

²⁾ Vgl. «50 Jahre Gotthardbahn» in «SBZ» Bd. 99, Nr. 22 (28. Mai 1932).

³⁾ Splügenprojekte: Moser in Bd. 35, S. 95* (1900), Locher in Bd. 49, S. 107* (1907). — Greina: Projekte Moser in Bd. 47, S. 55* (1906) und Bd. 50, S. 2* (1907). — Ostalpenbahn, Bd. 35, S. 75 u. 95* (1900); Bd. 58, S. 342 (1911).

⁴⁾ Mit Scheiteltunnel 2025 m ü. M., beschrieben Bd. 13, S. 43* (1889).

Verbindung des Engadins auch eine eventuell spätere normalspurige Splügenbahn nicht gefährden würde. In praktischer Realisierung seines Programms beginnt er mit der Erweiterung und damit Erstarkeung der schon bestehenden ersten bündnerischen Schmalspurbahn Landquart-Davos. Es kommt zur Gründung der «Schweizerischen Eisenbahnbank» in Basel mit deren Verpflichtung, alle das Gebiet des Eisenbahn- und Verkehrswesen umfassenden, besonders in der Interessensphäre des Kantons Graubünden gelegenen Unternehmungen zu fördern. Diese Bank vereinbart sodann (1890) mit dem sog. Centralbahn-Comité, keine andere als die Albularoute auszubauen. Sie bewirbt sich und erhält (Dez. 1890) die Konzession Chur-Thusis und (April 1891) die der Verbindungsstrecke von Landquart nach Chur. Auch wurden ihr die Konzessionen Holsboer Davos-Scaletta-Samaden (1889), Cinuskel-Martinsbruck (1890) und die der Firma Zschokke & Cie. für Samaden-Castasegna (1890) einverleibt⁵⁾. Nachdem die Eisenbahnbank schon bei ihrer Gründung 5000 Aktien (von 5500) der Bahn Landquart-Davos übernommen hatte, war in ihr, mit Erreichung behördlicher Zugeständnisse über existenznotwendige Steuererhöhungen, nach zehnjährigen schweren wechselvollen Kämpfen und Bemühungen ein Instrument geschaffen, mit dem das greifbar nahe Ziel einer Bahn über Chur hinaus durch das Zentrum des Kantons nach Thusis und mit der Aussicht nach der Fortsetzung in das Engadin, gesichert erschien.

Die im Jahre 1891 einsetzende Börsenkrise, als Folge des Referendums gegen den Rückkauf der «Schweiz. Centralbahn» (S. C. B.) und des dadurch bedingten gewaltigen Sturzes der Eisenbahnaktien, verunmöglichte aber der Eisenbahnbank die selbständige Finanzierung von Landquart-Chur-Thusis. Sie erklärt sich aber bereit, Bau und Betrieb dieser Linie durch die Landquart-Davos-Bahn durchführen zu lassen, jedoch erst dann, wenn dieser Gesellschaft während drei Jahren eine Dividendenzahlung von $4\frac{1}{2}\%$ \div 5% möglich sei. Erst 1894 kommt es daher zu einer Verständigung unter Beteiligung des Kantons am Unternehmen. Am 1. Juli 1896 wird sodann *Chur-Thusis*, am 29. August *Landquart-Chur* eröffnet und gleichzeitig der Name der Bahngesellschaft, entsprechend dem erweiterten Zweck, in «*Rhätische Bahn*» mit Sitz in Chur, abgeändert. Eine 92 km lange zusam-

⁵⁾ «SBZ» Bd. 7, Seiten 12, 130, 160 (1886).

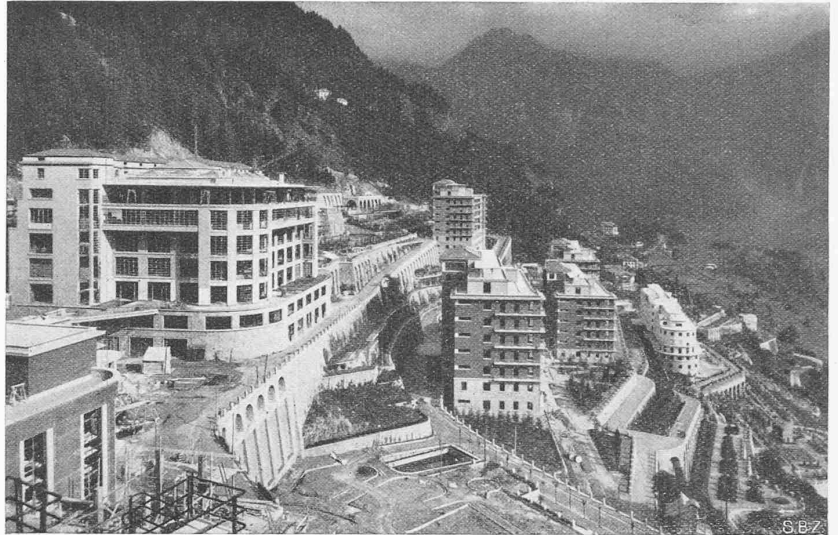


Abb. 4. Obere, östliche Gruppe des Villaggio Sanitoriale di Sondalo im Veltlin

menhängende Stammlinie war damit geschaffen, eine wichtige Etappe in der Entwicklung des bündnerischen Eisenbahnwesens zurückgelegt und es konnte einer gesunden weiteren Entwicklung in Anpassung an die Landesbedürfnisse entgegengesehen werden.

Unterdessen waren aber auf eidgenössischem Boden die vorbereitenden Gesetze für den Rückkauf der Bahnen angenommen worden. Infolgedessen erlahmt die Anteilnahme des Privatkapitals am Eisenbahnwesen; Guyer-Zeller stellt die Arbeiten für seine «Orientbahn» (Normalspur, $25\frac{0}{100}$, $R_{\min} 250\text{ m}$) ein⁶⁾, aber auch die Schweizerische Eisenbahnbank verliert ihr Interesse an den Bündner Schmalspurbahnen. Dadurch wird die Einflussmöglichkeit des Kantons erhöht und auf Anregung von Holsboer kommt denn auch im Juli 1897 das *kantonale Eisenbahngesetz* zu Stande, nach dem der Kanton alle Rechte und Pflichten der Rh B, als juristisch selbständige Gesellschaft, übernimmt, das Aktienkapital erhöht und sich, soweit die notwendigen Beiträge aufgebracht werden können, zum Bau der Linien Reichenau-Ilanz und Thusis-Samaden-Chiavenna verpflichtet. Seine Ostalpenbahnhoffnungen sind damit allerdings begraben. Der Kleine Rat stellt nun an den Bundesrat das Gesuch um eine Bundessubvention von 8 Mill. Fr. an die auf 23 \div 24 Mill. veranschlagten Kosten der Linien Thusis-Samaden und Reichenau-Ilanz, die nachträglich, wegen der Verlängerung nach St. Moritz und wegen der Herabsetzung der Maximalsteigung, auf 25 Mill. erhöht wurden. Der Bundesbeschluss vom Juni 1898 gewährte diese Subvention von 8 Mill.

Diese freundeidgenössische Hilfeleistung ermöglichte endlich der Rh B, an den systematischen Ausbau ihres Meterspurnetzes heranzutreten und nach den Beitragsverpflichtungen aller in Frage kommenden Gemeinden und mit der Aktienbeteiligung des Prättigau und von Davos, das Aktienkapital auf 15,85 Mill. Fr. zu erhöhen; das weiter benötigte Obligationenkapital von 10,15 Mill. Fr. wurde durch den Kanton gedeckt. Nachdem schon 1898 mit dem Bau des Albulatunnels in Regie, 1899 durch eine Unternehmung begonnen worden war, erfolgte ab 1900 die Vergabung der übrigen Arbeiten. Am 1. Juni 1903 wurde die Strecke *Reichenau-Ilanz*, am 1. Juli gleichen Jahres Thusis-Samaden — die *Albulabahn* — und am 10. Juli 1904 deren Schlussstück bis St. Moritz eröffnet.

Es folgte nun in rascher Folge die Ausführung der andern Linien, deren Konzessionen durch Bundesbeschluss vom Oktober 1902 in eine einheitliche Konzession der Rh B umgewandelt worden waren, mit einem frühesten Rückkauftermin von 40 Jahren nach Betriebseröffnung der Albulabahn (also 1944). Bei diesem weitem Ausbau wurde, da auch technische Gründe massgebend waren, in erster Linie der Forderung des Kurortes Davos für seinen Anschluss an die Albulalinie in Filisur entsprochen, nachdem dessen Bemühungen um eine direkte Verbindung mit dem Engadin (Scaletta) gescheitert waren. Ende Juni 1905 wurde der Baubeschluss gefasst und am 1. Juli 1909 die baulich schwierige Linie *Davos-Filisur* mit dem berühmten Wiesener Viadukt dem Betrieb übergeben, nachdem das schon ein Jahr früher für die Nebenlinie *Samaden-Pontresina* möglich gewesen war.

⁶⁾ Näheres über diese «Orientbahn» siehe «SBZ» Bd. 31, S. 185 (1898).



Abb. 6. Pavillon Nr. 5. — Abb. 4 bis 7 Phot. Farabola, Milano

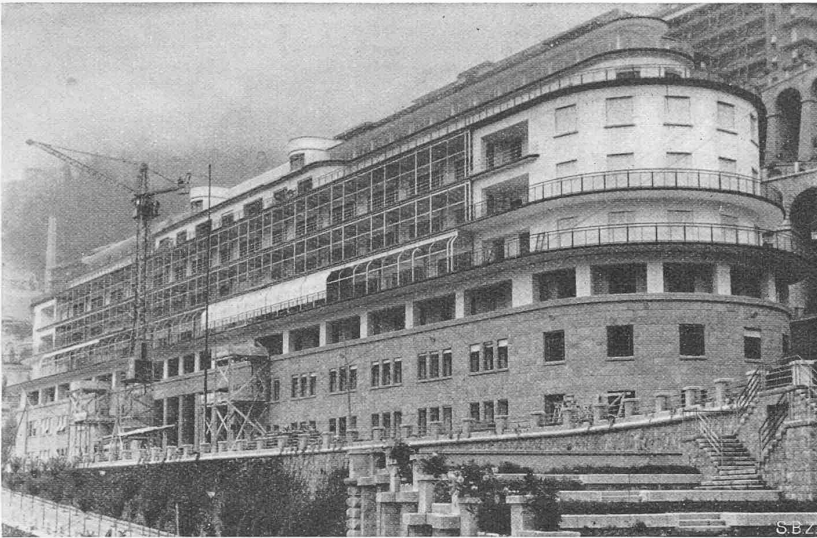


Abb. 5. Chirurgie-Pavillon des Sanatoriums Sondalo

Für die genannten zwei Linien und für den Bau *Bevers-Schuls* und *Ilanz-Disentis* hatte der Kleine Rat schon im Mai 1905 an den Bund das Gesuch einer Nachsubvention von 7 Mill. Fr. gestellt, dem im Juli 1907 mit einer solchen von 5 Mill. entsprochen wurde. Mit diesen und den Beiträgen des Kantons (3,95 Millionen), der Gemeinden und Interessenten (2,55 Mill.) war das neu benötigte Aktienkapital von 11,5 Mill. Fr. gedeckt, wobei das Obligationenkapital von gleicher Höhe wieder der Kanton beschaffte. 1908 wurde mit dem Bau begonnen und am 1. August 1912 konnte der Betrieb der Linie Ilanz-Disentis, derjenige von Bevers-Schuls (wo erstmalig versuchsweise die elektrische Traktion angewendet wurde) am 1. Juli 1913 aufgenommen werden.

Damit war das Ziel des bündnerischen Eisenbahngesetzes vom Jahr 1897, nämlich die Erschliessung des Kantons für den allgemeinen Verkehr und die Verbindung der Haupttäler unter sich, im wesentlichen erreicht. In einem Zeitraum von nur 15 Jahren hatte sich das zusammenhängende Netz der Rh B von 92 auf 276,6 km, die Aufwendungen für deren Bau und Nebengeschäfte von 14 auf 92 Mill. Fr. erhöht. Zudem hat sie die Schaffung weiterer selbständiger Betriebsunternehmungen ermöglicht, die wieder den Landesinteressen, der Hebung des Fremdenverkehrs dienen. Es sind das: die elektrische Bahn *Bellinzona-Mesocco* (32 km, Eröffnung 1907), *Bernina-Bahn* (61 km, Eröffnung 1910)⁷⁾, *Chur-Arosa-Bahn* (26 km, Eröffnung 1914)⁸⁾, *Furka-Oberalpbahn* (19 km auf Bündnerboden)⁹⁾ und dazu die vier *Drahtseilbahnen* Davos Platz-Schatzalp, Davos-Parsenn, St. Moritz-Chantarella-Corviglia und Muottas-Muraigl.

Aber auch die Hoffnungen, die man auf die Bahn für die *wirtschaftliche Entwicklung des Kantons* gesetzt hatte, sind in Erfüllung gegangen. Das Steuervermögen, als wohl sicherstes Kriterium des Bahneinflusses, stieg von 207,8 Mill. im Jahre 1886, also kurz vor Erstellung der Stammlinie Landquart-Davos, schon im Jahre 1912 auf 401,6 Mill., während es 1936 648 Mill. betrug, also auf mehr als das Dreifache gestiegen ist. Der steuerbare Erwerb ist im gleichen Zeitraum dank des stark belebten Reiseverkehrs von 6,7 auf 70,6 Mill. Fr. angewachsen! Dass dabei auch das Unternehmen selbst prosperierte, zeigt die Aeufnung der Spezial- und Erneuerungsfonds auf 9 Mill. Fr., die Schaffung einer Pensions- und Hilfskasse von 2,5 Mill. Fr. und die Aufwendungen für Wohlfahrtseinrichtungen von 2,0 Mill. Fr.

Dem bis anhin ausgebauten Netz der Rh B fehlte aber noch der Anschluss an das italienische und österreichische Bahnnetz. Für die «Bergeller-Bahn» (St. Moritz-Chiavenna) waren bezügliche einleitende Schritte bereits vorgesehen, für Bau und Betrieb einer Verbindung mit der projektierten «Vintschgau-Bahn» (Meran-Landeck) in Pfunds die Konzession auf schweizerischem Gebiet bereits erteilt und für das österreichische Teilstück in sichere Aussicht gestellt. Der Ausbruch des Weltkrieges 1914 bereitete indessen diesen weiteren Plänen ein jähes Ende; 1936 verzichtete der Verwaltungsrat der Rh B auf eine Verlängerung der Konzessionen, da durch die neue Verkehrsentwicklung ein Ausbau des Netzes nicht mehr in Frage kam.

Nach dem stolzen Aufstieg konzentrierte sich im *zweiten Vierteljahrhundert* des Bestehens die Tätigkeit und Sorge haupt-

sächlich auf die Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes bei andauernder wirtschaftlicher Stagnation, Devisenbeschränkungen, Autarkiebestrebungen und dazu bei konkurrierender Auswirkung des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeugverkehr. Die dadurch bedingten Verkehrsausfälle, die wachsende Teuerung und die in den Jahren 1919/22 als Sparmassnahme durchgeführte Elektrifizierung hatte eine starke Zunahme der Schuldenlast um 136 % im Jahre 1919, gegenüber 1913, um 172 % bis 1923, und gleichzeitig der Schuldzinsen um 265 % zur Folge. Um das Durchhalten zu ermöglichen, mussten vom Kanton immer wieder neue Mittel vorgeschossen werden; das führte letzten Endes zur Abwertung des Aktienkapitals 1. und 2. Ranges auf 70 bzw. 20 % des Nominalwertes und zur Reduktion des damit geschaffenen Dispositionsfonds von 17,2 Millionen Fr. auf 4,3 Mill. Die für die Zeiten der Hochkonjunktur sukzessive ausgebaute Organisation mit drei Direktoren bzw. Departements bei einem Personalbestand von 1656 Angestellten und Arbeitern, wurde energisch abgebaut; 1918 ging man wieder auf die Einedirektion zurück und 1938 betrug der Personalbestand nur noch 789 Personen.

Alle diese einschneidenden Reorganisations- und Sparmassnahmen vermochten aber das finanzielle Gleichgewicht nicht wieder herzustellen. Die Entwicklung zeigt, dass bei Fortdauer der Weltkrise und der wachsenden Automobilkonkurrenz eine Sanierung aus eigener Kraft nicht möglich ist, wenn die Bahn der Volkswirtschaft weiter durch günstige Tarif- und Fahrplangestaltung dienstbar sein soll. Es wurde daher bereits im Jahre 1933 eine weitere eidgenössische Unterstützung angestrebt und der Bundesrat ersucht, an die Aufwendungen des Kantons für seine Bahnen im Betrage von 93 Mill. Fr. einen Mindestbeitrag von 40 Mill. als Nachgangshypothek mit variablem Zinsfuss zu übernehmen und überdies die Zinsen der Elektrifikationsdarlehen auf 4 % zu reduzieren. Diesem Begehren wurde 1936 in den Bestimmungen über notleidende Bahnen durch eine Reduktion auf 3 % entsprochen, und durch das Gesetz vom April 1939 über die Sanierung der Privatbahnen verfügt der Bund nunmehr über einen Kredit von 125 Mill. Fr. Es besteht begründete Hoffnung, dass der Rh B aus dieser Hilfsaktion weitere entsprechende Mittel zugute kommen, die ihr die Weiterführung und Erfüllung ihrer volkswirtschaftlichen Mission, im Wettbewerb mit dem Automobil, ermöglichen wird. (Schluss folgt.)



Abb. 7. Sanatorium Sondalo, Pavillon Nr. 8

⁷⁾ Bd. 59, S. 73* ff. (1912). ⁸⁾ Bd. 60, S. 263*; Bd. 62, S. 281*; Bd. 65, S. 265*.
⁹⁾ Bd. 64, S. 269* ff. (1914).