

2.b.5 Zur Geschichte der Rhätischen Bahn

Die Anfänge der Rhätischen Bahn gehen auf das Jahr 1888 zurück, als sich in Davos die Aktiengesellschaft «Schmalspurbahn Landquart-Davos» formierte. Der Gründung vorausgegangen waren jahrelange Auseinandersetzungen um die Frage, ob die bahntechnische Erschliessung des Kantons Graubünden über normalspurige Transit- oder schmalspurige Tallinien erfolgen sollte. 1889/90 wurde die schmalspurige Strecke zwischen Landquart und Davos eröffnet. Nach einem von erneut heftigen Diskussionen geprägten Unterbruch erfolgte schliesslich innerhalb von nur 18 Jahren (1896 – 1914) die Inbetriebnahme der übrigen Linien des so genannten Stammnetzes der Rhätischen Bahn; im selben Zeitraum wurden auch die drei rechtlich selbständigen Bahnlinien im Misox, im Puschlav (Berninalinie) und im Schanfigg errichtet, die erst nachträglich der Rhätischen Bahn einverleibt wurden. Heute bietet die Rhätische Bahn als moderne Vollbahn ein breites Angebot sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr an und verfügt seit 1999 mit der Vereinalinie auch über einen leistungsfähigen Autotransport.

Transit- oder Tallinien?

Die Entstehung der Rhätischen Bahn versteht sich ganz wesentlich vor dem Hintergrund der speziellen äusseren Bedingungen Graubündens, des flächengrössten Kantons der Schweiz. Seit je hatte es Graubünden verstanden, sich seine zentrale Lage im Herzen der europäischen Alpen zu Nutze zu machen. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn als neuem Verkehrsmittel in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts stellte sich die Frage nach der verkehrspolitischen Bedeutung Graubündens völlig neu. Mit grossem Engagement war darauf hin gearbeitet worden, dass die neu zu erstellenden europäischen Alpen transitachsen auch bündnerisches Territorium tangieren, allerdings vergeblich. Die Eröffnung der Brennerbahn (1867), erst recht aber die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinien durch den Gotthard (1882) und den Arlberg (1884) hatte in Graubünden direkte volkswirtschaftliche Konsequenzen, namentlich in den traditionellen Durchgangstälern wie dem Schams und dem Rheinwald (Route über Splügenpass und San Bernardino) sowie dem Oberhalbstein (Julierroute, vgl. Kap.

2.b.3). Innert lediglich 20 Jahren, zwischen 1880 und 1900, verzeichneten diese Talschaften einen Bevölkerungsrückgang von fast 14%; in der Schweiz wuchs die Gesamtbevölkerung im gleichen Zeitraum um 17%!

Das jahrelange Bemühen Graubündens um eine Anbindung an den internationalen Eisenbahnverkehr hatte fatale Auswirkungen, insofern, als dadurch wichtige Ressourcen auf lange Zeit hin gebunden worden waren. Nicht nur wurde viel Zeit und Geld in Projekte investiert, die allesamt nicht zur Realisierung gelangten, etwa in eine Splügenbahn, eine Septimerbahn, eine Greinabahn oder eine Lukmanierbahn; die Konzentration auf die Idee einer grossen Alpen transitvariante durch Graubünden hatte letztlich auch einen retardierenden Effekt auf die Entwicklung eines innerbündnerischen Eisenbahnnetzes mit so genannten «Talbahnen». Die grossen europäischen Eisenbahnlinien waren in der Regel in einer «normalen» Spurbreite von 1435 mm angelegt worden, die Kurvenradien unterschritten nur selten 190 m und die Steigung betrug im Maximum 25‰ (Semmeringbahn)



Strecke Landquart–Davos > Ein Personenzug der Schmalspurbahn Landquart-Davos, fährt durch die enge Schlucht (Klus) am Eingang des Präättigaus, Aufnahme 1891. Rhätische Bahn



Willem Jan Holsboer (1834–1898) > Tatkraftiger Initiant und Förderer der Eisenbahnerschliessung Graubündens, um 1985. Rhätische Bahn

bzw. 27‰ (Gotthardbahn). Solche Trassierungsparameter eigneten sich naturgemäss schlecht für die flächendeckende Gebietserschliessung eines Gebirgskantons – auf der Berninalinie etwa beträgt der Minimalradius 45 m und weite Teile der Strecke haben eine Steigung von 70‰. Wer sich nun aber in Graubünden für den Bau einer «Schmalspurbahn» mit einer Spurbreite von lediglich 1000 mm und mit gebirgsadäquateren Parametern aussprach, sah sich von Seiten der Politik dem Vorwurf ausgesetzt, die Realisierung internationaler Linien auf Bündner Territorium zu gefährden. Da nützte auch der Hinweis auf die wesentliche Kostenersparnis, die eine «Schmalspurbahn» im Vergleich zu einer «Normalspurbahn» bedeutete, wenig.

Die gegenseitige Paralisierung wurde zusätzlich überlagert durch kleinmütiges Denken verschiedener Kreise. So wehrte man sich etwa in der Hauptstadt Chur, die bereits per Bahn mit den nördlichen Zentren der Schweiz, namentlich St. Gallen (seit 1858) und Zürich (seit 1859) verbunden war, noch in den 1880er Jahren vehement gegen eine Weiterführung der normalspurigen Eisenbahnlinie nach Thusis und ins Engadin; zu sehr fürchtete man, die Monopolstellung als Endpunkt einer nationalen Eisenbahnlinie zu verlieren!

Willem Jan Holsboer – der Alfred Escher Graubündens

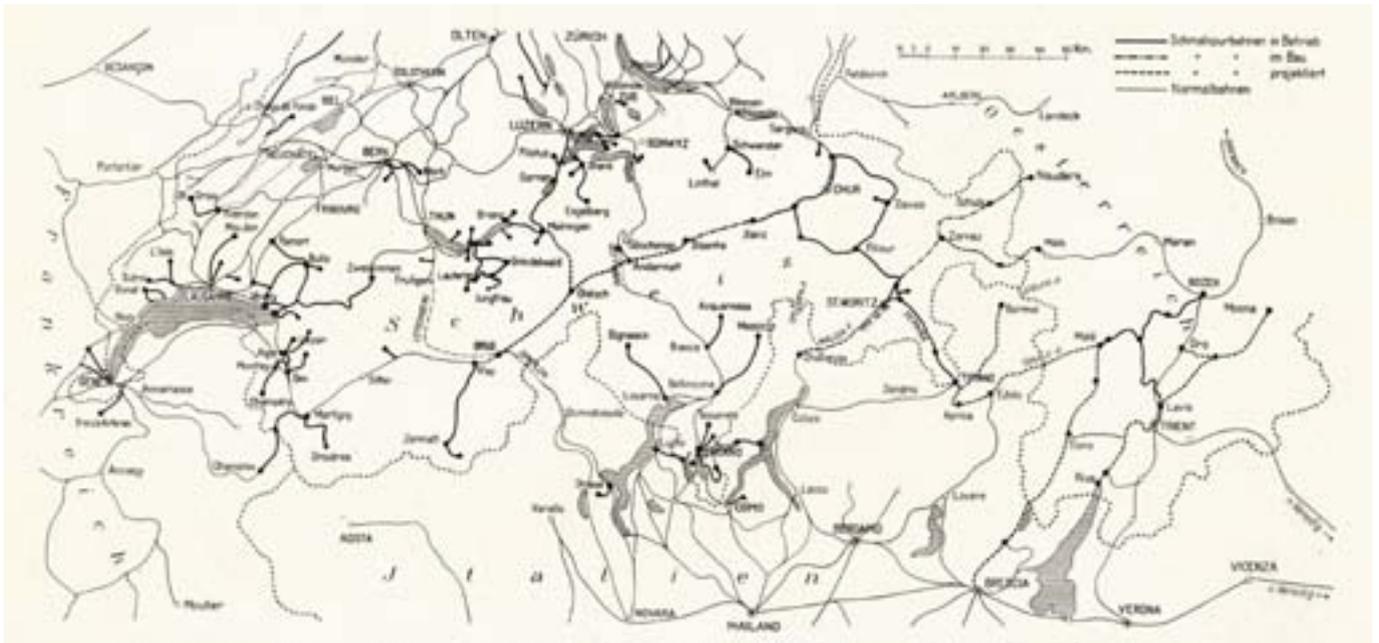
Dass es in Graubünden letztlich doch noch zu einer Lösung des Problems kam, ist verschiedenen weitsichtigen Bündner Persönlichkeiten zu verdanken, so dem späteren Bundesrat Simon Bavier, dem Rechtsanwalt Sebastian Hunger sowie den Ingenieuren Robert Moser und Martin Versell. Den wesentlichsten Beitrag allerdings leistete ein Holländer: Willem Jan Holsboer. Der ehemalige Kapitän und Vizedirektor einer inter-

national tätigen Bank kam 1867 in Begleitung seiner kurbedürftigen Ehefrau nach Davos. Obwohl diese noch im Ankunfts-jahr verstarb, liess sich Holsboer dauerhaft in dem Bergdorf nieder, dessen Aufstieg zum weltbekannten Kurort er durch verschiedene Initiativen massgeblich befördern sollte.

Holsboer erkannte, dass es für die Weiterentwicklung des Kurortes Davos einer Anbindung an das übergeordnete Eisenbahnnetz bedurfte. Mitte der 1880er Jahre stellte er zusammen mit Peter Bühler, einem Mitglied des Nationalrates, das Projekt für eine schmalspurige Eisenbahn von Landquart nach Davos vor. Mit den veranschlagten rund 5 Mio. CHF sollte dieses nur halb so teuer zu stehen kommen wie die Normalspurbahn, die zehn Jahre zuvor zur Diskussion gestanden hatte, vorausgesetzt, die betroffenen Gemeinden würden sich zu umfangreichen Naturalleistungen wie der unentgeltlichen Abgabe des Baugrundes und der benötigten Baurohstoffe Kies, Sand, Steine, Holz verpflichten. Nachdem die Bevölkerung des Prättigaus und der Landschaft Davos dem Projekt überaus deutlich zugestimmt hatte, wurde am 7. Februar 1888 die Aktiengesellschaft «Schmalspurbahn Landquart-Davos» mit Sitz in Davos gegründet; es handelt sich hierbei um die juristische Vorgängerin der heutigen Rhätischen Bahn AG. Bereits im Herbst 1889 konnte die Strecke bis Klosters in Betrieb genommen werden und im Sommer 1890 wurde mit Davos die (vorläufige) Endstation erreicht.

Von der «Schmalspurbahn Landquart-Davos» zur «Rhätischen Bahn»

Daneben allerdings gingen in den politischen Gremien und in der Bevölkerung die Diskussionen um die «richtige» Art der bahntechnischen Erschliessung Graubündens weiter.



Übersichtskarte zu den Schmalspurbahnen im Schweizerischen Alpengebiet. Verkleinerte Illustration aus E. BOSSHARD: *Die Berninabahn*, Zürich 1912 (*Schweizerische Bauzeitung*, Sonderdruck).



Strecke Landquart–Davos > Nach Küblis steigt das Bahntrasse mit 43% an.
Rhätische Bahn



Strecke Chur–Thusis > Bau der Stahlbrücke über den Hinterrhein bei Reichenau. Aufnahme 1985.
Rhätische Bahn

Ende 1889 stimmte das Bündner Volk einem kantonalen Beitrag für eine normalspurige(!) Linie von Chur über Thusis nach Filisur zu. Das Projekt wurde allerdings nicht realisiert, weil die geplante private Basisfinanzierung nicht zustande kam. Immer lauter erschallte indessen der Ruf, in den namentlich auch Holsboer einstimmte, zumindest vorläufig von den normalspurigen «Weltbahnprojekten» (z. B. Chur–Engadin–Landeck–Meran oder Chur–Thusis–Splügen–Chiavenna) Abstand zu nehmen und sich auf die Verwirklichung dessen zu konzentrieren, was Graubünden und insbesondere dem immer bedeutender werdenden Tourismus im Kanton besser und unmittelbarer diene. So wurde nun ein Projekt für eine schmalspurige Linie von Landquart nach Chur und von da aus weiter nach Thusis in die Wege geleitet. Die Konzession hierzu wurde von der «Schmalspurbahn Landquart–Davos AG» übernommen. Die beiden Strecken konnten 1896 kurz nacheinander in Betrieb genommen werden. Damit einher ging die Namensänderung der Konzessionsinhaberin, deren ursprüngliche Benennung sich nicht mehr mit dem effektiven Aufgabenbereich der Gesellschaft deckte. Auch im Hinblick auf die sich abzeichnenden weiteren Bahnprojekte im Kanton wurde die «Schmalspurbahn Landquart–Davos AG» 1894 in «Rhätische Bahn» umgetauft. Damit nahm man Bezug auf die vom 16. bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts gängige Bezeichnung des heutigen Kantonsgebietes – «Alt Fry Rätien»; ein geschickter Schachzug, der identitätsstiftend wirkte und so zweifellos mit zur Entspannung der teilweise sehr hart geführten Diskussionen um die «richtigen» Linienführungen beitrug. Die ursprünglich vorgesehene Benennung «Graubündner Bahnen» wurde verworfen, hätte doch eine mögliche Abkürzung mit den Initialen

«GB» zu Verwechslungen mit der ebenfalls so bezeichneten Gotthardbahn führen können. 1896 wurde der Sitz der Rhätischen Bahn von Davos nach Chur verlegt.

1897 erwarb der Kanton Graubünden von der Schweizerischen Eisenbahnbank deren grosses Paket an Aktien der Rhätischen Bahn. Diese Bank war, wiederum auf Initiative Holsboers, 1890 in Basel gegründet worden, mit dem Zweck der Förderung «insbesondere der in der Interessensphäre des Kantons Graubünden gelegenen Unternehmungen» des Eisenbahnverkehrs. Mit dem Aktienkauf wurde der Kanton de facto Alleineigentümer der Rhätischen Bahn. Es hätte nun die Möglichkeit bestanden, die Bahngesellschaft der Kantonsverwaltung einzuverleiben. Dieser juristische Weg war auf eidgenössischer Ebene eingeschlagen worden: Der Bund hatte – ebenfalls 1897 – die Aktien der fünf damals überregional tätigen Bahnunternehmungen in der Schweiz erstanden und diese in einem bundeseigenen, also den Weisungen der Landesregierung unterstellten Regiebetrieb unter dem Namen Schweizerische Bundesbahnen (SBB) zusammengeführt. Diesem Beispiel allerdings mochte der Kanton Graubünden mit «seiner» Bahn nicht folgen.

Mit dem Kanton als Mehrheitsaktionär der Rhätischen Bahn drängte sich allerdings die Schaffung eines kantonalen Eisenbahngesetzes auf; dieses wurde im Juni 1897 in einer Volksabstimmung deutlich angenommen. Es regelte u. a. den erwähnten Aktienerwerb, die Förderung des Baus neuer Linien mittels differenziert abgestufter Kantonsbeiträge sowie die zwingend vorgeschriebenen Naturalleistungen der betroffenen Gemeinden. Zudem statuierte es die Befreiung der Rhätischen Bahn von jeglichen kantonalen und kommunalen Steuern. Die Steuerfreiheit blieb der Rhätischen



Samedan > Am 27. Juni 1903 eröffnete die Rhätische Bahn die Albulastrecke mit einem grossen Volksfest in Samedan.
Rhätische Bahn



Strecke Davos–Filisur > Wiesnerviadukt.
Das imposante Lehrgerüst stammt vom legendären Gerüstebauer Richard Coray.
Aufnahme 1908.
Rhätische Bahn



Strecke Reichenau-Disentis/Mustér > Am 30. Juli 1912 erreicht der Eröffnungszug mit der Lokomotive G4/5 Nr. 119 den geschmückten Bahnhof Disentis/Mustér.
Rhätische Bahn

Bahn bis auf den heutigen Tag erhalten (vgl. Art. 34 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden vom 7. März 1993). Die Naturalleistungspflichten allerdings konnten «nur» bis 1993 aufrecht erhalten werden. Beim Bau der Vereinalinie vom Prättigau ins Unterengadin (Baubeginn 1990) aber wurde die in diesem Fall besonders stark tangierte Gemeinde Klosters-Serneus noch per Bundesgerichtsentscheid zur Erfüllung der entsprechenden Pflichten, insbesondere der unentgeltlichen Abgabe des benötigten Bauandes, angewiesen.

Ein Jahr nach der Annahme des Eisenbahngesetzes, 1898, richtete Graubünden mit Erfolg ein Subventionsgesuch an das Bundesparlament. Danach war der Bund bereit, sich im Umfang von 8 Mio. CHF mit so genannten Subventionsaktien an der Rhätischen Bahn zu beteiligen. Damit war der Weg frei für die Realisierung der folgenden Strecken (in Klammern Datum der Inbetriebnahme):

- > Albulastrecke von Thusis nach St. Moritz (1903/04)
- > Strecke Reichenau–Ilanz (1903), später weitergeführt bis Disentis/Mustér (1912)
- > Strecke Samedan–Pontresina (1908)
- > Strecke Davos–Filisur (1909)
- > Strecke Bever–Scuol (1913)

Die genannten Bahnlinien bilden zusammen mit den Strecken Landquart–Davos und Landquart–Chur–Thusis das so genannte «Stammnetz» der Rhätischen Bahn.

Parallel dazu entstanden im selben Zeitraum in Graubünden noch drei rechtlich selbständige Bahnlinien:

- > Linie Bellinzona–Mesocco (1907)
- > Linie St. Moritz–Tirano (mit Teileröffnungen ab 1908, durchgehende Strecke 1910)
- > Linie Chur–Arosa (1914).

Der Bau des Bündnerischen Schmalspurnetzes mit seiner Gesamtlänge von fast 400 km erfolgte also in der überaus kurzen Zeitspanne von nur 26 Jahren – eine auch (oder besonders) vom heutigen Standpunkt aus betrachtet überaus erstaunliche Leistung angesichts der grossen technischen, topographischen, klimatischen, aber auch politischen und finanziellen Schwierigkeiten, die es zu bewältigen galt.

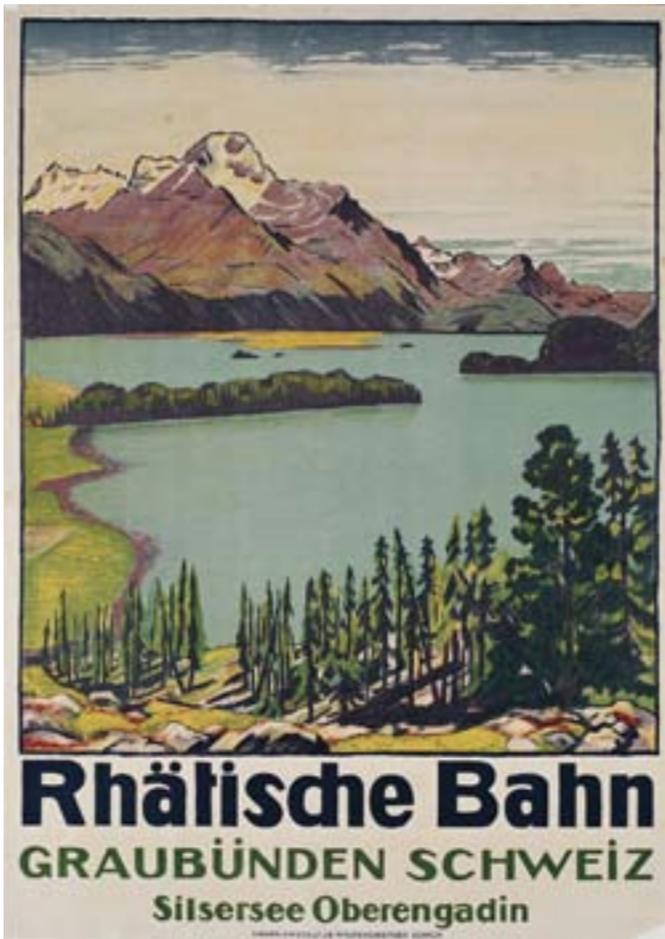
Starkes Wachstum in der Belle Epoque

Mit den Linien der Rhätischen Bahn und der übrigen Bahngesellschaften waren die wichtigsten Talschaften des Kantons Graubünden erschlossen. Die Bahnfrequenzen entwickelten sich sehr erfreulich. Zwischen 1890 (dem ersten vollen Betriebsjahr) und 1913 (dem letzten Vorkriegsjahr), der Zeit der Netzerweiterung also, stieg im Stammnetz der Rhätischen Bahn, umgerechnet auf einen Netzkilometer:

- > die Anzahl beförderter Personen um den Faktor 2.0
- > die Anzahl beförderter Tonnen um den Faktor 2.0
- > die Anzahl Personenkilometer um den Faktor 2.6
- > die Anzahl Tonnenkilometer um den Faktor 3.0
- > die gesamten Verkehrseinnahmen um den Faktor 2.5

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang auch die deutliche Steigerung der Verkehrsproduktivität der Rhätischen Bahn. Diese wird definiert als Quotient zwischen den Verkehrsleistungen und dem gesamten Personalbestand. Von 20.1 im Jahr 1890 stieg der entsprechende Quotient auf 36.5 im Jahr 1913.

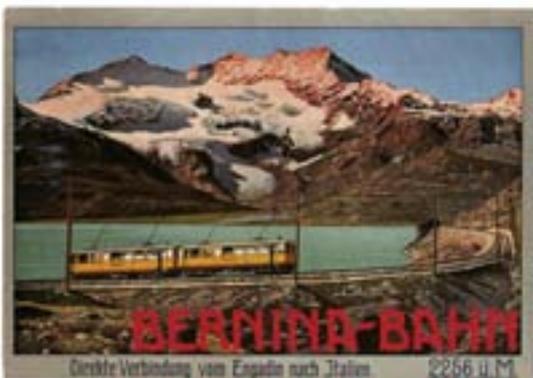
Die genannten Frequenzentwicklungen stellten sich selbstverständlich nicht ohne Anstrengungen ein. Schon früh nämlich erkannten



Plakat für die Rhätische Bahn von Emil Cardinaux, 1916. Auf die Abbildung einer Zugskomposition wurde erstaunlicherweise verzichtet.
Rhätische Bahn / KGMZ



Plakat für die Rhätische Bahn von Augusto Giacometti, 1918. Auch hier «fehlt» die Darstellung eines Zuges.
Rhätische Bahn / KGMZ



Postkarte für die Berninabahn, 1920.
Künstler unbekannt.
Rhätische Bahn / KGMZ

die verantwortlichen Bahnorgane die grosse Bedeutung von Massnahmen, die heute unter dem Begriff Marketing subsumiert werden. Die Berninabahn wies bereits in ihrem Bericht über das zweite Geschäftsjahr (1907) auf die Notwendigkeit entsprechender Schritte hin: «Da die Gegend, welche durch die Berninabahn dem grossen Fremdenverkehr zugänglich gemacht werden soll, noch wenig bekannt ist, halten wir dafür, dass eine ausgiebige, aber gediegene Reklame dringend notwendig ist». In der Folge wurden namhafte Künstler mit der Ausarbeitung entsprechender Plakate beauftragt, so Emil Cardinaux, Augusto Giacometti, Rafael de Ochoa oder Marcel Lebrun. In den Jahren 1910 – 1920 wurde mit Plakaten geworben, auf denen zwar der Name der Bahn figurierte, aber keine Zugskomposition zu sehen war!

Entsprechend der Frequenz- und Einnahmementwicklung fiel auch das Rechnungsergebnis erfreulich aus. Mit Ausnahme der Jahre 1891/92 konnte die Rhätische Bahn ihre Aktionäre bis 1913 regelmässig am Reingewinn der Gesellschaft beteiligen. Danach erlaubten erst die in den Jahren ab 1925 erzielten Rechnungüberschüsse erneut eine jährliche Ausschüttung von Dividenden – definitiv zum letzten Mal allerdings im Jahr 1930.

Beflügelt vom Erfolg der Anfangsjahre befassten sich in den Jahren nach 1900 verschiedene Studien mit einer Weiterführung der Unterengadiner Linie bis ins österreichische Pfunds, wo der Anschluss an die projektierte Vinschgaubahn Meran-Landeck geplant war. Seitens der schweizerischen und der österreichischen Behörden lag die grundsätzliche Zustimmung für eine entsprechende Konzession bereits vor. Auch für eine Linie Richtung Italien, von St. Moritz über Maloja nach Chiavenna, lagen Projekte und Konzessionen vor. Aber alle diese Ausbaupläne mussten wegen des

Ausbruchs des Ersten Weltkriegs fallen gelassen werden. Angesichts der nur beschränkt vorhandenen Investitionsmittel mussten die Prioritäten neu definiert werden. Nicht mehr die Erweiterung des Netzes stand im Vordergrund, sondern die Optimierung der Verkehrsproduktivität.

Vom gesamten Stammnetz der Rhätischen Bahn waren bis 1913 nur gerade die Linien ins Unterengadin sowie die Strecke zwischen Samedan und Pontresina elektrisch betrieben; rund 80% des gesamten Netzes wurden mit Dampflokomotiven bedient. Während und nach dem Ersten Weltkrieg stieg der Preis für Kohle innerhalb von sieben Jahren um das Sechsfache! Angesichts dieser Entwicklung wurde die Elektrifizierung der dampfbetriebenen Linien stark forciert; dieser Prozess war bereits 1922 abgeschlossen (vgl. Kap. 2.b.6 und 2.b.7).

Neue Herausforderungen und Wachstum durch Fusionen

Nachdem diese Investitionen getätigt waren, erwuchs der Rhätischen Bahn durch die Einführung eines neuen Verkehrsmittels eine Bedrohung ungeahnten Ausmasses. Bereits in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts waren auf den ausgebauten Fahrstrassen Graubündens (vgl. Kap. 2.b.3) die ersten Automobile aufgetaucht, einer Verbreitung dieser neuen Erscheinung allerdings wurde 1900 durch ein vollständiges Autoverbot Einhalt geboten. Ab 1907 lehnten die Bündner Stimmbürger in diversen Volksabstimmungen die von Regierung und Parlament propagierte Zulassung des privaten Personenautomobils auf den Bündner Strassen wiederholt ab. Erst im Jahre 1925 – im neunten Anlauf! – konnte das Automobilverbot definitiv aufgehoben werden. Nach und nach entwickelte sich das Auto zu einem sehr starken Konkurrenten der Bahn – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.



Linie Bellinzona – Mesocco > Ein Zug bei der Durchfahrt durch Soazza, Aufnahme aus den 1950er Jahren.
O. Furter / Rhätische Bahn



Vereinattunnel > Autoverlad beim weltweit längsten Eisenbahntunnel in Meterspur.
P. Donatsch / Rhätische Bahn

Wenig später wurde die Rhätische Bahn wie der ganze Kanton Graubünden von der gravierenden Weltwirtschaftskrise berührt. Zwischen 1931 und 1936 wandelte sich der in den sechs vorhergehenden Jahren erwirtschaftete Gewinn in einen ebenso hohen Fehlbetrag. Diese negative Entwicklung setzte sich mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs für die Rhätische Bahn fort. Noch stärker betroffen von den weltpolitischen Ereignissen waren allerdings die übrigen Bahnunternehmen Graubündens, die Bernina-, Misoxer- und Arosabahn. Diese konnten nur dank periodischer Finanzspritzen seitens der öffentlichen Hand (Bund, Kanton und Gemeinden) den drohenden Konkurs abwenden. 1939 trat das Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen in Kraft. Dieses bildete die Grundlage für die Sanierung der Berninabahn und deren anschliessende Integration in die Rhätische Bahn, zunächst im Sinne einer Betriebsgemeinschaft, ab 1944 durch volle Fusion. Diesen Schritt hatten die Misoxer- und die Arosabahn bereits 1941 getan bzw. tun müssen.

Entwicklung in den letzten Jahrzehnten

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es im Streckennetz der Rhätischen Bahn nur noch zwei Modifikationen:

a) Auf Druck der schweizerischen Landesregierung wurde der defizitäre Personenverkehr auf der Misoxer Strecke ab 1972 nur mehr über die Strasse abgewickelt; die Teilstrecke zwischen Mesocco und Castione blieb vorerst noch offen, wenn auch bloss für den Gütertransport. In Folge eines Unwetters musste 1978 der Betrieb auf dem obersten Streckenabschnitt (Mesocco-Cama) stillgelegt werden, und per Ende 2003 hat die Rhätische Bahn wegen des stark rückläufigen Verkehrsaufkommens auch die Transporte auf

dem noch verbliebenen Teilstück Cama-Castione eingestellt. Die Bahnanlagen sind der Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT) übertragen worden, einem privaten Verein, der nun im Sommerhalbjahr einen Museumsbahnbetrieb anbietet.

b) Kilometermässig annähernd kompensiert wurde der Wegfall der Misoxerlinie durch den zwischen 1990 und 1999 erfolgten Bau der 22 km langen Linie Klosters-Lavin; deren Herzstück, der Vereinatunnel, ist mit seinen 19 km der weltlängste Eisenbahntunnel in Meterspur. Verkehrsmässig hat die Vereinalinie in der kurzen Zeit ihres Bestehens die in sie gesetzten Erwartungen deutlich übertroffen. Als zweite Eisenbahnverbindung von Nordbünden ins Engadin ist sie für die Rhätische Bahn und die Region Unterengadin/Münstertal sowohl betrieblich (auch als Redundanz bei allfälligen Unterbrüchen der Albulalinie), wie auch kommerziell und volkswirtschaftlich von nicht mehr wegzudenkender Bedeutung.

In ihrer über 100-jährigen Geschichte hat die Rhätische Bahn einige Krisen erlebt, sich von diesen aber auch immer wieder erholen können. Vom Bund und vom Kanton Graubünden wurde die Relevanz der Rhätischen Bahn sowohl in staatspolitischer als auch volkswirtschaftlicher, verkehrspolitischer und militärischer Hinsicht als sehr hoch eingeschätzt, die Bahn deshalb auch immer mit grossem finanziellen Aufwand unterstützt. Dieses Engagement drückt sich einerseits aus durch die Leistung von à-fonds-perdu-Beiträgen zur Abgeltung von nicht kostendeckenden Fahrplanangeboten, andererseits durch die Mitfinanzierung von Investitionen in die Bahninfrastruktur, namentlich auch zur Erhöhung der Streckenkapazitäten (z. B. durch den Bau von Doppelspurinseln im weitestgehend einspurigen Netz). Die gegenwärtige und



Berninastrecke > Der Bernina Express hat wesentlich zum internationalen Renommee der Rhätischen Bahn beigetragen.
T. Keller



Albulastrecke > Die Rhätische Bahn als Güterbahn. Holz- und Lebensmitteltransport auf dem Landwasserviadukt.
P. Donatsch

in dieser Grundausrüstung seit einigen Jahrzehnten bestehende Aktionärsstruktur der Rhätischen Bahn präsentiert sich wie folgt:

Bund	43.1 %
Kanton Graubünden	51.3 %
Bündner Gemeinden	1.0 %
Private, Unternehmungen	4.6 %

Bahn von einer reinen Transportbahn zu einer weit über die Grenzen Graubündens hinaus bekannten alpinen Erlebnisbahn entwickelt, die aus dem Angebot des Bündner Tourismus schlechterdings nicht mehr wegzudenken ist.

Erfolgreiche alpine Erlebnisbahn

Die Rhätische Bahn hat gemäss ihren Statuten den Auftrag, als ein nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführtes Unternehmen der Volkswirtschaft des Kantons Graubünden zu dienen. Dazu gehört auch, neuen und wachsenden Kundenbedürfnissen zu genügen. So hat sich beispielsweise die Fahrzeit von Chur nach St. Moritz dank modernster Zugsicherungsanlagen und immer leistungsfähigeren Lokomotiven von 3¾ Stunden im Eröffnungsjahr 1904 auf heute 2 Stunden verkürzt. Und mit dem «Glacier Express» (St. Moritz–Zermatt) und dem «Bernina Express» (Chur–Tirano) bietet die Rhätische Bahn «Produkte» mit einem weltweiten Bekanntheitsgrad an. Die Anerkennung macht dabei nicht vor Fachkreisen halt; so wurde der Bernina Express vom internationalen Reisemagazin *National Geographic Traveler* unter die zehn schönsten Eisenbahnlinien der Welt eingereiht.

Mit rund 1'450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird gegenwärtig ein Streckennetz von 385 km Länge mit einem Rollmaterialpark von rund 1'500 Schienenfahrzeugen ganzjährig betrieben und unterhalten. Die jüngsten Leistungskennzahlen zeigen auf, dass bei einem Jahresumsatz von über 250 Mio. CHF jährlich annähernd 10 Mio. Personen, 700'000 t Güter sowie 400'000 begleitete Motorfahrzeuge umweltschonend und energiesparend transportiert werden. Erfolgreich hat sich die Rhätische