№ 44 381

Bundesblatt

105. Jahrgang Bern, den 5. November 1953 Band III

Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr
Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an *Stämpfli & Cie. in Bern*

6529

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn

(Vom 23. Oktober 1953)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Im Laufe der letzten Jahre wurde die Frage einer Hilfe des Bundes an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn in den eidgenössischen Räten verschiedentlich zur Sprache gebracht. Namentlich haben die Herren Grimm und Mohr im Nationalrat und Vieli im Ständerat den Bundesrat in der Dezembersession 1948 in dieser Sache interpelliert. Durch ein Postulat des Nationalrates vom 30. September 1952 (Postulat Trüb) wurde der Bundesrat überdies eingeladen, zu prüfen, ob nicht den eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten sei, die einen Tarifausgleich zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Rhätischen Bahn bringen würde.

Wir haben diesen parlamentarischen Vorstössen unsere volle Aufmerksamkeit geschenkt und beehren uns nun, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine finanzielle Hilfe des Bundes an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn vorzulegen.

I. Allgemeines

Es ist nicht das erstemal in der Geschichte unseres Landes, dass der Gesamtstaat ausgleichend eingreifen muss, wenn ein Gliedstaat trotz aller Anstrengungen nicht mehr in der Lage ist, die seine Entwicklung hemmenden finanziellen Lasten aus eigener Kraft zu tragen. Das unserem Staat eigene Subventionswesen ist weitgehend ein Ausfluss der Erkenntnis, dass die Stärke

des Bundesstaates in der Stärke der Gliedstaaten begründet liegt. Es ist aber auch der Ausfluss des ethischen Prinzips, dass der Starke dem Schwachen helfen und der eine des andern Last tragen soll. Die Lebensbedingungen sind in den verschiedenen Teilen unseres Landes von Grund auf verschieden. So müssen namentlich auch unsere Miteidgenossen im Gebirgskanton Graubünden ihren Lebenskampf unter Bedingungen führen, die gegenüber denjenigen in anderen Landesteilen ungleich schwieriger sind. Wir haben gerade in den letzten Jahren versucht, durch eine Abstufung der Bundesbeiträge nach der Finanzkraft der Empfänger den geographischen und wirtschaftlichen Besonderheiten der einzelnen Kantone besser Rechnung zu tragen. Dem gleichen Zweck diente die erstmals mit der Vorlage über eine verfassungsmässige Neuordnung der Bundesfinanzen im Jahre 1948 in Vorschlag gebrachte und in der Folge von beiden Räten gutgeheissene Verstärkung dieser Bestrebungen durch einen zusätzlichen direkten Finanzausgleich. Der Erfolg der Bemühungen ist offensichtlich, gelang es doch, durch eine erfreuliche interkantonale Solidarität den schwächsten Kantonen, zu denen auch der Kanton Graubünden gehört, einen Teil ihrer finanziellen Sorgen abzunehmen.

II. Die Bahnbegehren des Kantons Graubünden

Der Kanton Graubünden hat im Vergleich zu den anderen finanzschwachen Kantonen noch mit vermehrten Schwierigkeiten zu kämpfen, weil er vom Netz der Schweizerischen Bundesbahnen kaum berührt wird. Infolge seiner räumlichen Ausdehnung und der topographischen Gestaltung seines Gebietes war er weit mehr als andere Kantone gezwungen, aus eigener Initiative ein rund 400 km langes Bahnnetz zu erstellen und bis heute in der Form einer privaten Aktiengesellschaft betreiben zu lassen.

Dieses Bahnnetz und die dem Kanton daraus erwachsenden finanziellen Belastungen veranlassten den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn, im Verlaufe der Jahre immer wieder an den Bund zu gelangen und auf eine Änderung der Verhältnisse zu drängen. Wir erinnern an die folgenden Eingaben:

Eingabe des Kleinen Rates des Kantons Graubünden vom 31. Oktober 1930, worin der Bundesrat ersucht wird, die vom Kanton der Rhätischen Bahn gewährten Darlehen ganz oder doch im Verhältnis der beidseitigen Aktienbeteiligung zu übernehmen.

Eingabe des Kleinen Rates vom 11. Mai 1933. Der Bund soll von den Aufwendungen des Kantons für seine Bahnen von insgesamt 93 Millionen Franken mindestens 40 Millionen als Nachgangshypothek mit variabler Verzinsung übernehmen. Die Durchführung der Aktion stellte man sich so vor, dass der Bund an Stelle des Kantons die Zinspflicht für einen entsprechenden Teil des vom Kanton für die Darlehen an die Bahnen aufgenommenen Obligationenkapitals übernähme. Auf Verfall der in Betracht kommenden Kantonsanleihen sollten die entsprechenden Kapitalbeträge vom Bund übernommen

werden. Überdies wurde verlangt, dass der Zins für das Elektrifikationsdarlehen des Bundes an die Rhätische Bahn für den Rest der Darlehensdauer auf 4% netto angesetzt werde.

Eingabe des Kleinen Rates vom 31. Januar 1941. Im Anschluss an die Sanierung der vier bündnerischen Privatbahnen (Rhätische Bahn, Chur-Arosa-Bahn, Bernina-Bahn, Bellinzona-Mesocco-Bahn) sollte an die Verstaatlichung des bündnerischen Schmalspurnetzes herangetreten werden, da Volkswirtschaft und Finanzhaushalt des Kantons Graubünden die ungewöhnlich hohen Bahnlasten nicht mehr zu tragen vermögen.

Eingabe des Kleinen Rates vom 27. Juni 1942. Der Bund soll ab 1. Januar 1943, auf welchen Zeitpunkt die Zuschläge auf allen Strecken der Bundesbahnen aufgehoben und die entstehenden Einnahmenausfälle durch den Bund übernommen werden, durch einen jährlichen Beitrag von 4,5 Millionen Franken auch den bündnerischen Bahnen ermöglichen, ihre Bergzuschläge aufzuheben.

Eingabe des Kleinen Rates vom 13. Juli 1943. Es werden verschiedene Wünsche in bezug auf den gemäss Privatbahnhilfegesetz 1939 vorgesehenen Sanierungsvertrag angebracht. Namentlich wird noch einmal dargelegt, dass sich die bündnerische Volkswirtschaft so lange nicht werde erholen können, als die Bahntaxen nicht eine Angleichung an die Taxen der Bundesbahnen erfahren.

Eingabe des Kleinen Rates vom 29. Dezember 1944. Da die Übernahme der Rhätischen Bahn durch die Bundesbahnen nur durch ein dem Referendum unterstelltes Bundesgesetz möglich ist, sollte der Bund vorerst durch einen Sonderbeschluss den Taxausgleich ermöglichen und den dadurch entstehenden Ausfall garantieren. Daneben sollte sich der Bund an den Darlehen I. und II. Ranges mit dem Kanton hälftig beteiligen, wobei von dem im Besitze des Kantons befindlichen Prioritätsaktienkapital von 20 Millionen Franken vorgängig wenigstens 10 Millionen in ein Darlehen II. Ranges mit variabler Verzinsung umzuwandeln wären.

Eingabe des Kleinen Rates vom 23. April 1945. Als Hauptforderung wird wiederum die Übernahme der Rhätischen Bahn durch den Bund und deren Eingliederung in die Bundesbahnen aufgestellt. Als Übergangsmassnahmen sollten bis spätestens 1. Januar 1946 die Taxen der Rhätischen Bahn auf das Niveau der Bundesbahntarife abgebaut und die daraus entstehenden Ausfälle durch den Bund getragen werden. Ferner wären von den dem Kanton verbliebenen 21 Millionen Franken Prioritätsaktien 10 Millionen in ein Darlehen mit variablem Zinsfuss umzuwandeln und wie bei der Lötschbergbahn hätte sich der Bund auch in Graubünden an der Hälfte der dem Kanton verbleibenden Darlehen gegenüber der Rhätischen Bahn zu beteiligen.

Eingabe des Kleinen Rates vom 4. April 1946. Der Kleine Rat stellt in dieser Eingabe fest, dass der Kanton an der Forderung auf Übernahme der Rhätischen Bahn durch den Bund so lange festhalte, bis dem Begehren

entsprochen werde. Als Übergangslösung wird die Senkung der Tarife der Rhätischen Bahn mit Ausfallgarantie durch den Bund auf 150% der Bundesbahntarife postuliert. Der Ausfall würde nach den Berechnungen der Bahnorgane jährlich rund 4 Millionen Franken betragen. Der Kanton wäre bereit, die Bundesgarantie auf 2,5 Millionen zu begrenzen und den Rest zu seinen Lasten zu übernehmen. Im weitern wurde wiederum verlangt, dass für 10 Millionen Franken Prioritätsaktien in ein Darlehen II. Ranges mit variabler Verzinsung umgewandelt werden und der Bund wie bei der Lötschberg-Bahn die Hälfte der Darlehen I. und II. Ranges, also den Betrag von 26,5 Millionen Franken übernehme.

Eingabe des Kleinen Rates vom 30. Juli 1948. Die Übernahme der Rhätischen Bahn wird als eine für den Kanton Graubünden unausweichliche und unaufschiebbare finanz- und volkswirtschaftliche Notwendigkeit dargestellt.

Von den Eingaben der Rhätischen Bahn selbst sei hier nur diejenige vom 16. März 1950 erwähnt. Diese wurde im Auftrage der wichtigeren Privatbahnen gemeinsam von den Direktionen der Rhätischen Bahn und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon ausgearbeitet und dem Bundesrat eingereicht. Die Begehren gingen im wesentlichen dahin, dass die grundsätzliche Frage der Eingliederung weiterer Privatbahnen in das Bundesbahnnetz, die von den beiden Direktionen als Notwendigkeit bezeichnet wird, gleichzeitig mit der Frage der Angleichung der Tarife der Privatbahnen an diejenigen der Bundesbahnen behandelt werde und dass Gesuche einzelner Unternehmungen um die Gewährung von Soforthilfen wohlwollend geprüft würden.

III. Die Arbeit der Eidgenössischen Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen.

Wie nicht anders zu erwarten war, hatten die Vorstellungen des Kantons Graubünden und der Rhätischen Bahn eine ganze Anzahl von Anschlussbegehren anderer Kantone und Bahnen zur Folge, die ihrerseits einen Rückkauf oder eine entsprechende finanzielle Entlastung von Eisenbahnsorgen forderten und im Falle einer Tarifhilfe an die Rhätische Bahn Anspruch auf Gleichbehandlung erhoben. Das Problem gewann dadurch eine politische und finanzielle Tragweite, die zu einer gründlichen Abklärung all der weitschichtigen Fragen zwang, die unserer föderalistischen Staatsstruktur und der damit eng zusammenhängenden Organisation des schweizerischen Verkehrswesens eigen sind. Als Ergänzung der von unseren Departementen angestellten Untersuchungen setzten wir deshalb am 19. Dezember 1949 eine besondere Kommission für Eisenbahnrückkaufsfragen ein, der die folgenden beiden Fragen zur Beantwortung vorgelegt wurden:

a. Allfälliger Rückkauf weiterer Privatbahnen durch den Bund.

b. Allfällige Anpassung der Tarife von Bahnen in Gebirgsgegenden an diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der damalige Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Herr Bundesrat Dr. Celio, gab an der ersten Plenarsitzung der Komission vom 6. Februar 1950 dem Wunsche Ausdruck, die Kommission möchte sich ebenfalls zu den folgenden Fragen äussern:

1. Die staatspolitischen Gesichtspunkte.
2. Die verkehrspolitischen Vor- und Nachteile.
3. Die finanzielle Tragweite der Aktion.
4. Die Tarifvereinheitlichung und Anpassung der Tarife an diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen.
5. Die Abgrenzung der allenfalls in Betracht fallenden Unternehmungen.
6. Allenfalls anstelle einer Verstaatlichung in Aussicht zu nehmende Hilfsmassnahmen.

In ihrem Bericht vom 10. Mai 1952 kam die Kommission zum Schluss, dass nach Abwägung aller Vor- und Nachteile, die in verkehrswirtschaftlicher und staatspolitischer Hinsicht von einer neuen Rückkaufsaktion zu erwarten sind, gesamtschweizerisch gesehen, die Vorteile überwiegen. Im Gegensatz zu den Motiven, die für die erste Rückkaufsaktion gesprochen hätten, stünden heute Erwägungen der Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile und der Gesichtspunkt eines Lastenausgleichs in Eisenbahnsachen, also staatspolitische Überlegungen, im Vordergrund. Ganz besonders treffe dies für die Verhältnisse im Kanton Graubünden und für die Rhätische Bahn zu. Die Expertenkommission empfahl grundsätzlich eine neue Rückkaufsaktion und stellte die Rhätische Bahn mit der Lötschbergbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn in die erste und damit wichtigste Gruppe der für einen Erwerb durch den Bund in Frage kommenden Bahnen.

In einer zweiten Gruppe wurden die folgenden Bahnen zusammengefasst:

BT	Bodensee-Toggenburg-Bahn
SOB	Schweizerische Südostbahn
EBT	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn
SMB	Solothurn-Münster-Bahn
SEZ	Simmentalbahn (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen)
MOB	Montreux-Berner-Oberland-Bahn

In die dritte Gruppe der für eine Verstaatlichung in Frage kommenden Bahnen wurden eingereiht:

GFM	Bulle-Romont
	Fribourg-Morat-Anet
	Palézieux-Chatel St. Denis-Bulle-Montbovon
GBS	Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn
VHB	Vereinigte Huttwil-Bahnen
MThB	Mittel-Thurgau-Bahn
FO	Furka-Oberalp-Bahn
SchB	Schöllenenbahn

Die Einteilung in die drei Gruppen sollte nach Ansicht der Kommission nicht etwa für die zeitliche Reihenfolge der Verstaatlichungsaktion massgebend sein, sondern lediglich die Wichtigkeit der Privatbahnunternehmungen für einen künftigen Erwerb durch den Bund zum Ausdruck bringen.

Als Grundlage für die Berechnung des Erwerbspreises schlug die Expertenkommission den kommerziellen Wert der Unternehmungen vor, der, unter Berücksichtigung aller für den Erwerber sich ergebenden Vor- und Nachteile, nach dem zu erwartenden Ertragswert ermittelt werden soll.

Ausgehend von den Ertragswerten der Jahre 1949 und 1950 und damit vom gegenwärtigen verhältnismässig hohen Tarifniveau kam die Expertenkommission zu einem «theoretischen Rückkaufswert» für die Rhätische Bahn von minus 28,5 Millionen Franken (bei einem Bilanzwert der Anlagen von 79 Millionen Franken). Als theoretisch wurde dieser Rückkaufswert deshalb bezeichnet, weil darin die Vor- und Nachteile unberücksichtigt seien und die negative Zahl mehr informatorisch als realisierbar gewertet werden müsse.

Abschliessend machte die Kommission darauf aufmerksam, dass diese Ertragswerte lediglich die Grundlage für die Bestimmung einer angemessenen Entschädigung darstellen, wie sie unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile für die Bundesbahnen aufschlussreich seien, da diese gemäss Artikel 19 des Bundesbahngesetzes lediglich den kommerziellen Wert zu vergüten hätten. Die schliessliche Bestimmung der «angemessenen Entschädigung» werde aber in Würdigung und Abwägung auch der staatspolitischen Gesichtspunkte durch die politischen Behörden zu erfolgen haben.

Zu den Begehren um Tarifherabsetzungen kam die Kommission, ausgehend von der Tatsache, dass die Distanzzuschläge bei den Bundesbahnen ab 1. Januar 1948 vollständig aufgehoben wurden, zu der Feststellung, dass es verständlich sei, wenn die Privatbahnen oder vielmehr die von ihnen bedienten Landesgegenden von einem Erwerb solcher Bahnen durch den Bund eine massive Herabsetzung ihres Tarifniveaus erwarteten. Andere Bahnen, die kein Interesse für einen «Rückkauf» zeigen, möchten wenigstens in den Genuss einer Tarifherabsetzung zu Lasten des Bundes kommen. Die Distanzzuschläge einer Anzahl Privatbahnen, die für einen Rückkauf in Frage kommen könnten, bewegen sich zwischen 14 und 83%, während diejenigen der Rhätischen Bahn 122% betragen. Der jährliche Einnahmenausfall bei der Annahme der Bundesbahntarife wurde entsprechend einer von Dr. Walter Fischer, Kreisdirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, im Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik veröffentlichten Studie für die Rhätische Bahn allein auf 11,7 Millionen Franken geschätzt. Für alle 15 Bahnen des Rückkaufprogramms wird von der Rückkaufskommission mit einem Einnahmenausfall von 30 Millionen Franken gerechnet. Die Kommission stellte denn auch fest, dass selbst eine nur teilweise Angleichung der Tarife an das Niveau der Bundesbahnen Fragen von weitgehender finanzieller Bedeutung aufwerfe. Ein Tarifausgleich durch Erhöhung des allgemeinen Tarifniveaus der Bundes-

bahnen dürfte in Anbetracht des schon heute bestehenden Druckes der konkurrierenden Verkehrsmittel als ausgeschlossen gelten. Als einziges Mittel bliebe demnach die Tarifherabsetzung auf Kosten des Bundes. Dies könnte durch eine entsprechende Erhöhung des Dotationskapitals der Bundesbahnen erreicht werden, wie das bei Aufhebung der Distanzzuschläge der Bundesbahnen im Jahre 1943 mit 40 Millionen Franken ebenfalls geschehen ist. Damit wäre aber das Tarifproblem der nicht verstaatlichten Bahnen immer noch nicht gelöst und es wäre damit zu rechnen, dass auch diese Bahnen um Tarifhilfe an den Bund gelangen würden, da durch eine einseitige Tarifhilfe namentlich auch die Wettbewerbsgrundlagen der verschiedenen Fremdenverkehrsregionen verschoben würden. Die Kommission erinnerte schliesslich daran, dass die hohen Tarife hauptsächlich durch die teuren Bahnanlagen in Gebirgsgegenden bedingt seien. Für die ortsansässige Bevölkerung dieser Gegenden würden aber dank des Transportkostenausgleichs für Gebirgsgegenden die Waren des täglichen Bedarfs bereits heute verbilligt, während die Einheimischenbillette die grössten Härten im Personenverkehr zu mildern vermöchten.

Mit Rücksicht auf die bedrängte Lage einzelner Bahnen und der sie stützenden Gemeinwesen glaubte die Kommission, dass bis zur Verwirklichung der von ihr beantragten zweiten Rückkaufsaktion gewisse Übergangsmassnahmen ins Auge gefasst werden müssten. Dies treffe besonders für die Rhätische Bahn und den Kanton Graubünden zu, weil keine andere Gegend in gleicher Weise unter den Eisenbahnlasten leide. Wohl teile die Rhätische Bahn die Finanzsorgen einer ganzen Anzahl anderer Bahnen und auch ihr Tarifniveau stehe in seiner Höhe durchaus nicht einzig da. Der «Sonderfall Graubünden» sei aber darin zu sehen, dass dem Argument des Kantons, er empfinde die Zinsausfälle auf seiner Beteiligung an der Rhätischen Bahn als untragbar, eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Auf Grund dieser Überlegungen empfahl die Kommission dem Bundesrat, im Sinne einer Übergangsmassnahme dem Kanton Graubünden rund 43 Millionen Franken zur Verfügung zu stellen gegen Abtretung seiner hypothekarisch sichergestellten Guthaben an die Rhätische Bahn im nämlichen Betrage. Der Kanton würde dann zur Hauptsache nur noch mit einem Betrage von 23,6 Millionen Franken am Aktienkapital der Rhätischen Bahn beteiligt bleiben, was ihm als Übergangsmassnahme zugemutet werden dürfte.

IV. Stellungnahme zum Bericht der Eidgenössischen Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen

Der Bericht der Eidgenössischen Expertenkommission für Eisenbahnrückkaufsfragen stellt eine ausserordentlich wertvolle Arbeit dar. In ihr sind eine Reihe von Problemen, mit denen sich der Bundesrat und die Eidgenössischen Räte in gleicher Weise wie die kantonalen Regierungen und Parlamente und die Parteien und Wirtschaftsverbände auseinander zu setzen haben, herausgeschält und Lösungen aufgezeigt, die einer Verkehrsordnung dienlich wären. So halten

auch wir dafür, dass eine gewisse Erweiterung und Abrundung des Netzes der Bundesbahnen, vom verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, nicht zu unterschätzende Vorteile bieten würde. Wir denken hier in erster Linie an die Strecken der Lötschbergbahn mit Einschluss der Linie Münster–Lengnau, die in nicht weniger als fünf Gemeinschaftsbahnhöfen an die Bundesbahnen anschliessen. Mit einem gewissen Abstand wären sodann die Linien der Bern-Neuenburg-Bahn, der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn, der Bodensee-Toggenburg- und der Südost-Bahn zu erwähnen. Ein Blick auf die Verkehrskarte der Schweiz zeigt, dass diese normalspurigen Strecken tatsächlich eine Ergänzung des Bundesbahnnetzes darstellen. Ihre Eingliederung ins Netz der Bundesbahnen würde sowohl im Hinblick auf die nationale Verkehrspolitik als auch auf eine rationelle Betriebsdisposition, den gemeinsamen Werkstättedienst und die Vereinfachung des Abrechnungswesens nicht zu unterschätzende Vorteile bieten. Die übrigen 10 von der Expertenkommission als für einen Rückkauf in Betracht fallend erwähnten Bahnen bieten dagegen für die Bundesbahnen und die nationale Verkehrspolitik kein eindeutiges Interesse. Sie sind mehr als zwangsweise Mitläufer oder zur Abrundung des Netzes in ein erweitertes Rückkaufsprogramm aufgenommen worden. In diese Kategorie gehört auch das grosse Netz der Rhätischen Bahn, das ein in sich abgeschlossenes Schmalspurnetz bildet, dem auch bei einer Eingliederung in die Bundesbahnen in verschiedener Beziehung zweifellos ein gewisses Eigenleben zugebilligt werden müsste.

Den erwähnten Vorteilen müssen eine Reihe ins Gewicht fallende Nachteile gegenübergestellt werden. Einmal bringt eine Übernahme von Privatbahnen durch den Bund an sich keine Lösung des Privatbahnproblems, sondern lediglich eine Verlagerung der Eisenbahnsorgen von den Kantonen auf den Bund. Die betreffenden Landesgegenden würden in baulicher und betrieblicher Hinsicht wohl auch erhöhte Anforderungen an die Bundesbahnen stellen. Ebenso dürfte das Interesse am Gedeihen ihrer Bahn nachlassen, sobald anstelle der bisherigen engen Beziehungen zwischen der Unternehmung und dem aus ihrem Einzugsgebiet zusammengesetzten Verwaltungsrat einerseits und den Verfrachtern anderseits die grosse zentrale Bundesbahn tritt. Die Talschaften würden beim Betrieb ihrer Bahn durch die Bundesbahnen auch in vielen Fällen auf besondere Vergünstigungen verzichten müssen.

Von der staatspolitischen Seite setzt das Gelingen einer so eminent politischen wie finanziell bedeutsamen Aktion eine positive Grundwelle im ganzen Volk voraus. Eine solche Grundwelle ist bei der heutigen Einstellung grosser Volkskreise gegen jede weitere Zentralisierung aber nicht vorhanden. Wohl kann für den «Sonderfall Graubünden» im ganzen Lande ein gewisses Verständnis festgestellt werden. Aber selbst das bündnerische Begehren um Übernahme der Rhätischen Bahn durch den Bund fusst weder auf staatspolitischen noch verkehrswirtschaftlichen Erwägungen, sondern einzig und allein auf dem Bedürfnis, sich von einer finanziellen Last zu befreien und eine Unterstützung zur Senkung des relativ hohen Tarifniveaus der Rhätischen Bahn zu gewinnen.

Wie bei der Rhätischen Bahn sind auch bei einer Reihe anderer Privatbahnen die erwarteten finanziellen Vorteile massgebender Beweggrund der Rückkaufsbegehren gewesen. Damit allein lässt sich aber mit Erfolg keine Staatsaktion von dieser Tragweite begründen und verwirklichen, es sei denn, man ziehe den Kreis der zu verstaatlichenden Bahnen so weit, dass alle Glieder der Eidgenossenschaft in gleicher Weise davon profitieren. Dadurch würde aber das Problem von der Ebene der Verkehrsordnung auf diejenige des Finanzausgleichs in Eisenbahnsachen zwischen Bund und Kantonen verlagert. Ein solcher würde bei der prekären Finanzlage der Bahnen Summen erheischen, die für den eidgenössischen Finanzhaushalt unüberwindbare Schwierigkeiten bringen müssten. Dies erhellt schon daraus, dass alle Rückkaufsbegehren hauptsächlich dahin zielen, die Tarife der Privatbahnen denjenigen der Bundesbahnen anzugleichen. Bei einer solchen Angleichung würden selbst diejenigen Unternehmungen des Rückkaufsprogramms, die beim gegenwärtigen Tarifniveau noch einen Ertragswert aufweisen, mit einem Fehlbetrag abschliessen. Es wurde errechnet, dass alle 15 im Rückkaufsprogramm erfassten Unternehmungen bei Anwendung der Bundesbahntarife, selbst unter Berücksichtigung eines infolge der Tarifherabsetzungen zu erwartenden Mehrverkehrs insgesamt einen negativen Rückkaufswert von rund 400 Millionen Franken aufweisen würden. Dieser Betrag müsste den Bundesbahnen, gestützt auf Artikel 19 des Bundesbahngesetzes, bei einer kostenlosen Übertragung der Unternehmungen, vom Bund vergütet werden. Dazu kämen noch die von den übernommenen Bahnen oder den hinter ihnen stehenden Kantonen trotz der negativen Rückkaufswerte erwarteten Entschädigungen. So ergäben sich, selbst wenn die Tarifangleichung nicht in vollem Umfange oder nur sukzessive erfolgen würde, Aufwendungen, die in einem Zeitpunkt, da der Bund ohnehin die grösste Mühe hat, seine Einnahmen und Ausgaben ins Gleichgewicht zu bringen, als untragbar bezeichnet werden müssen.

Wenn die Expertenkommission trotzdem den Erwerb weiterer Bahnen durch den Bund empfiehlt, so insbesondere deshalb, weil sie in der Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile in Eisenbahnsachen eine staatspolitisch bedeutsame Aufgabe sieht, die auch entsprechende Opfer zu rechtfertigen vermöchte. Die Gleichbehandlung würde aber trotzdem nicht integral erreicht, weil auch nach Auffassung der Kommission nur ein Bruchteil der 79 Normal- und Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs in die Aktion einbezogen werden sollte. Ebenso würden die von Strassenfahrzeugen bedienten Gegenden und die von öffentlichen Verkehrsmitteln überhaupt nicht erreichten Talschaften der Gleichbehandlung nicht teilhaftig.

Nicht weniger komplexe Probleme als die Frage der Übernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund wirft diejenige der Herabsetzung der Tarife von Privatbahnen auf. Welche Bedeutung der Kanton Graubünden dieser Frage beimisst, geht schon daraus hervor, dass der Kleine Rat nicht verfehlt hat, in allen seinen Eingaben immer wieder die Forderung auf Senkung der Taxen der Rhätischen Bahn auf Bundeskosten aufzustellen. Es darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, dass von weiten Kreisen wohl formell das Be-

gehren auf Übernahme der privaten Eisenbahnen durch den Bund gestellt wird; tatsächlich erwarten aber nicht nur die Vertreter der öffentlichen Hand, sondern ganz besonders auch diejenigen der Wirtschaft der betreffenden Einzugsgebiete von einem Rückkauf weiterer Privatbahnen durch den Bund in erster Linie nichts anderes als eine fühlbare Senkung der Tarife.

Eine Tarifanpassung liesse sich also kaum auf die Rhätische Bahn beschränken. Es müsste vielmehr mit Berufungen anderer Landesgegenden gerechnet werden, die aus einer einseitigen Massnahme eine Beeinträchtigung der Wettbewerbslage für Gewerbe, Industrie und Fremdenverkehr zu befürchten hätten. Solche Anschlussbegehren sind denn auch nach dem Bekanntwerden der Begehren des Kantons Graubünden und der Rhätischen Bahn von einer ganzen Reihe von Kantonen und Privatbahnen gestellt worden. So haben die Regierungen oder einzelne ihrer Mitglieder der Kantone Bern, Schwyz, Freiburg, St. Gallen und Waadt beim Bund Schritte unternommen, um eine allenfalls dem Kanton Graubünden zur Herabsetzung der Taxen der Rhätischen Bahn gewährte Hilfe auch für die Privatbahnen ihres Kantonsgebietes zu erreichen. Diese Begehren wurden durch Eingaben der Bahnunternehmungen der betreffenden Gebiete unterstrichen.

Aus den regionalen Interessen heraus kann den Anschlussbegehren eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Denn es darf nicht übersehen werden, dass selbst das relativ hohe Tarifniveau der Rhätischen Bahn von einer Anzahl Bahnen zum Teil beträchtlich überschritten wird. Nur für die 15 Bahnen des Rückkaufprogrammes der Expertenkommission wäre bei Anwendung der Bundesbahntarife, wie bereits erwähnt, ein jährlicher Einnahmenausfall von 30 Millionen Franken zu erwarten.

Es sind im Verlaufe der jahrelangen Diskussionen um die Hilfe an die Privatbahnen und an die hinter ihnen stehenden Kantone verschiedene Vorschläge gemacht worden, wie im Falle einer Tarifherabsetzung die für die Privatbahnen entstehenden Einnahmenausfälle gedeckt werden könnten. Als einfachste Lösungen sind immer mehr der Einsatz allgemeiner Bundesmittel oder eine Erhöhung der Bundesbahntarife, die allein der Deckung des Einnahmenausfalles bei den Privatbahnen dienen sollte, genannt worden.

Der Einsatz allgemeiner Bundesmittel würde nichts anderes bedeuten, als eine Verlagerung der Lasten von den Privatbahnen und ihren Benützern auf den Steuerzahler. In Anbetracht der Steuermüdigkeit des Volkes würde aber diese Art der Mittelbeschaffung für eine Tarifherabsetzung auf Schwierigkeiten stossen, die denjenigen nicht nachstehen, die sich aus dem überlieferten relativ hohen Tarifniveau für Gebirgsgegenden ergeben. Wir glauben, uns zu diesem Punkt weitere Ausführungen ersparen zu können.

Aber auch einer Erhöhung der Bundesbahntarife zum Zwecke der Ermässigung der teureren Bahntarife im Kanton Graubünden stehen praktisch unüberwindliche Schwierigkeiten im Weg. Ein solcher Ausgleich liesse sich wiederum nicht auf eine Bahn beschränken. Er würde aber auch einem der Hauptziele, die wir mit der Tariferhöhung 1952 erreichen wollten, nämlich die

Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts der Bundesbahnen, widersprechen. Seit Jahren wiesen die Kommissionen der Eidgenössischen Räte immer wieder darauf hin, dass sich eine Taxerhöhung bei den Bundesbahnen aufdränge, um deren Kosten besser zu decken. Die Tarifreform von 1952 war gerade ein Teil jener Massnahmen, die die Bundesbahnen selbsttragend machen sollten. Der Grundsatz der finanziellen Selbsterhaltung der Staatsbahn stand im übrigen bereits bei der Beratung des Bundesbeschlusses vom 14. Dezember 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnen im Vordergrund. Eine Abzweigung der durch die Tariferhöhung für die Bundesbahnen gewonnenen Mehreinnahmen stünde dazu in Widerspruch. Es wäre eine Zweckentfremdung dieser Mittel und müsste dazu führen, dass bei eintretenden Fehlbeträgen der Bundesbahnen die Eidgenössischen Räte nach Artikel 16 des Bundesbahngesetzes über deren Deckung zu beschliessen hätten. Aus den bisherigen Betriebsergebnissen der Bundesbahnen ist trotz der Tariferhöhung nicht ersichtlich, wie die SBB aus ihren Einnahmen einen Beitrag an eine Tarifsenkung bei den Privatbahnen entrichten könnten. Die Tarifreform hätte, um neue Defizite der Bundesbahnen auf die Dauer zu verhüten, im Güterverkehr Mehreinnahmen von jährlich 15,5 Millionen oder durchschnittlich 5 % einbringen sollen. Doch ergaben schon die Verhandlungen mit den Privatbahnen über die Verkehrszuweisung einen sehr bedeutenden Ausfall. Interventionen wirtschaftlicher und politischer Kreise gerade aus den Kantonen der Peripherie führten zu einem unvorhergesehenen Ausfall von mehr als 1 Million Franken pro Jahr gegenüber dem theoretisch errechneten Ertrag aus der Tariferhöhung. Diese vermochte sich deshalb nicht voll auszuwirken.

Wie unsicher die Aussichten für die Zukunft sind und wie gefährlich sich die Konkurrenzlage im internen und internationalen Güterverkehr entwickeln kann, sei hier nur angedeutet. Gerade aus Konkurrenzrücksichten heraus sind allen Tarifmassnahmen bei den Bundesbahnen enge Schranken gesetzt. Die Abwanderung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse nimmt für gewisse Güterkategorien bereits heute einen Umfang an, der sich in der Rechnung der Staatsbahn nachteilig auswirkt und auch für die Zukunft erhebliche Einbussen erwarten lässt.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen erhellt, war schon eine zur Verbesserung des eigenen Finanzhaushaltes der Bundesbahnen unvermeidliche Tariferhöhung wegen der Automobilkonkurrenz und der Widerstände der Wirtschaft und der peripheren Landesteile nur schwer durchführbar. Um so weniger würde eine Hebung des allgemeinen Tarifniveaus lediglich zum Zwecke eines Tarifausgleichs mit den Privatbahnen angenommen. Eine solche Massnahme würde den Bundesbahnen im Hinblick auf den immer schärfer werdenden Wettbewerb Schiene/Strasse sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr wohl für solange keine Mehreinnahme bringen, als nicht das Wettbewerbsgleichgewicht unter den verschiedenen Verkehrsträgern hergestellt ist. Sollte eine Tarifherabsetzung ausschliesslich bei den Rhätischen Bahnen ins Auge gefasst und diese durch eine neue Tariferhöhung oder besondere Tarifmassnahmen auf-

gefangen werden, so könnten solche Massnahmen notwendigerweise nicht auf die Bundesbahnen allein beschränkt bleiben. Sie müssten vielmehr auf alle am direkten Verkehr beteiligten Privatbahnen ausgedehnt werden. Es darf als sicher angenommen werden, dass die von einer solchen Aktion nicht profitierenden Privatbahnen nicht bereit wären, einseitig die Nachteile solcher Tarifheraufsetzungen auf sich zu nehmen.

Im Bericht der Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen wird unter anderem darauf hingewiesen, dass nach Artikel 5, Absatz 3, des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 betreffend die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen auch für Strecken der SBB, die im Verhältnis zu ihren Anlage- und Betriebskosten nur einen schwachen Verkehr aufweisen, die Wiedereinführung von Entfernungszuschlägen gestattet sei. Hierzu ist zu bemerken, dass bis zur Abschaffung der Entfernungszuschläge (Güter 1926 und Personen 1943) auf den nachstehend verzeichneten Strecken der Bundesbahnen Zuschläge berechnet wurden:

	Güter (bis 1926) Prozent	Personen (bis 1943) Prozent
Erstfeld–Bodio (Gotthard)	40	40
Brig–Iselle transit (Simplontunnel)	100	100
Basel SBB–Basel Bad. Bf. (Verbindungsbahn)	40	—
Le Day–Le Pont	50	50
Neuchâtel–Le Locle–Frontière (ehem. JN)	40	33
Emmenbrücke–Wildegg und Beinwil–Münster	82	20
Wattwil–Kaltbrunn (Rickentunnel)	60	60
Winterthur–Bauma–Wald (ehem. TTB): 1–10 km	70	20
über 10 km	35	—
Wald–Rüti (Zch.) (ehem. WR)	75	40
Giswil–Meiringen (Brünigbahn):		
Güter	100	—
Personen: 1. und 2. Kl.	—	100
3. Kl.	—	50

Nachdem auf dem Netz der Bundesbahnen seit 1943 keine Entfernungszuschläge mehr berechnet werden, hätte bei der Ausarbeitung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 die Bestimmung betreffend Erhebung von Distanzzuschlägen weggelassen werden können (Art. 5, Abs. 3). Da aber die Bündner Begehren bekannt waren und eine Verstaatlichung der Rhätischen Bahn bei Anwendung der bisherigen Praxis automatisch auch zum Auflass der Distanzzuschläge auf dem heutigen Netz der Rhätischen Bahn führen müsste, glaubte man, der grossen finanziellen Tragweite wegen nicht erst in einem allfälligen Rückkaufsverfahren, sondern schon im Bundesratsbeschluss betreffend die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen die Möglichkeit der Erhebung von Entfernungszuschlägen auch bei den SBB vorsehen zu sollen. In der Botschaft über die Genehmigung des Bundesrats-

beschlusses vom 16. August 1950 wurde denn auch ausdrücklich ausgeführt, dass nicht die Absicht bestehe, beim heutigen Netz der Bundesbahnen wiederum Distanzzuschläge einzuführen, sondern lediglich im Hinblick auf Verstaatlichungen von Privatbahnen mit hohen Entfernungszuschlägen.

Wir halten es aus diesen Gründen für unangängig, auf das Postulat einer Anpassung der Tarife der Privatbahnen an diejenigen der Bundesbahnen, sei es auf allgemeine Bundeskosten oder durch eine Erhöhung der Bundesbahntarife, einzutreten. Dagegen scheint uns der Zeitpunkt gekommen, um im Sinne eidgenössischer Solidarität dem Kanton, der finanziell weitaus am stärksten unter dem Systemszwiespalt in unserem Verkehrswesen zu leiden hat, eine gewisse Entlastung zu bringen. Wie die Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen festgestellt hat, besteht tatsächlich ein «Sonderfall Graubünden». Denn es ist nicht zu verkennen, dass Graubünden der einzige Kanton ist, bei dem sich trotz gut ausgebauter Steuergesetzgebung und Steuerveranlagung Eisenbahnsorgen und Finanzschwäche derart überlagern, dass eine Bundeshilfe und damit eine Hilfe des ganzen Landes als eidgenössische Tat gewertet werden muss.

V. Die verkehrspolitische Lage des Kantons Graubünden

Es wird niemand daran denken, die Sorgen des Kantons Graubünden eigenem Ungenügen zuzuschreiben. Seine heutige Lage ergibt sich zwangsläufig aus seiner geschichtlichen Entwicklung wie auch aus der geschichtlichen Entwicklung unseres Landes überhaupt. Nicht ohne Grund wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die Geschichte Graubündens in ihrem Kern und Wesen die Geschichte seiner Pässe sei. Jahrhundertelang hat der Rhätische Freistaat als Transitland im Personen- und Warenverkehr eine dominierende Rolle gespielt. Er ist auch immer wieder bereit gewesen, dafür Opfer zu bringen. Der Bischof von Chur schuf 1387 mit der Strasse über den Septimer die erste fahrbare Strasse über die Alpen. Rund 100 Jahre später, von 1470 bis 1473, wurde mit dem Ausbau der Viamala die Bedeutung von Splügen und Bernhardin unterstrichen. Durch diese Strassenpolitik und den Zusammenschluss der Talbewohner zu besonderen Transportorganisationen (Porten) gelang es, trotz ungenügender landwirtschaftlicher Produktion ausreichende Lebensbedingungen für die Einwohner zu schaffen.

Der Eintritt Bündens in die Eidgenossenschaft im Jahre 1803 brachte in staatspolitischer Hinsicht mancherlei Umwälzungen. Auf dem Gebiete des Verkehrs mussten die zugunsten einzelner Porten bestehenden verkehrshemmenden Privilegien aufgehoben werden. Nachdem der Unterhalt der Handelsstrassen durch den Kanton übernommen worden war, hatten sie ihre Existenzberechtigung in der alten Form ohnehin verloren. Die bisher von den Porten bezogenen Abgaben gingen in Form eines von der Tagsatzung bewilligten Weggeldes an den Staat über. Durch die Revision der Transitordnung im Jahre 1834 gelang es, die vielen obligatorischen Umladestationen aufzuheben und

die verschiedenen Transportverbände zu einem einzigen zu verschmelzen. Auch in Graubünden sollten mit der freien Konkurrenz unter den Portensgenossen die Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung des Transitverkehrs geschaffen werden.

Die Vorteile guter Handelsstrassen waren so augenscheinlich, dass bald einmal auch der Wunsch nach besseren internen Verbindungen wach wurde. Der Grosse Rat trug den Begehren Rechnung, indem er 1839 beschloss, jährlich 50 000 Franken für die Erstellung und Verbesserung der Verkehrswege im Innern des Kantons zu verwenden. Es muss als eigentliche Grosstat gewertet werden, wenn der Gebirgskanton Graubünden um die Mitte des letzten Jahrhunderts gleichzeitig im Engadin, Puschlav, Prättigau und Oberland bauen konnte. Die Früchte dieser Anstrengungen erkennen wir noch heute im weitausgedehnten Strassennetz des Kantons Graubünden. Es kommt nicht von ungefähr, dass in Graubünden auf 1000 Einwohner 9,4 km Kantonsstrassen entfallen, das schweizerische Mittel aber bloss 3,6 km beträgt.

Wenn auch der Strassenbau im steigenden Volksvermögen und in der steigenden finanziellen Leistungsfähigkeit der Kantonsbevölkerung zum Ausdruck kam, so belastete er anderseits die Staatsrechnung in hohem Masse. Die Kantonsauslagen für den Strassenunterhalt betrugen bereits in den Jahren 1862 bis 1866 durchschnittlich 145 000 Franken und stiegen im Mittel der Jahre 1887 bis 1891 auf 340 000 Franken. Damit stiegen die Strassenausgaben pro Kopf der Bevölkerung von rund 1,6 auf 3,6 Franken im Jahr, während die entsprechenden Ausgaben für den Kanton Bern beispielsweise nur ungefähr 0,6 und 1,2 Franken betrugen.

Graubünden als ein an natürlichen Hilfsquellen armes Land hatte durch den Ausbau seiner Strassen bewiesen, dass es jede Möglichkeit nutzen wollte, um seiner Bevölkerung ausreichenden Verdienst zu sichern. Seine mannigfachen Berührungspunkte mit den nördlichen und südlichen Nachbarn unseres Landes hatten ihm aber auch die technischen Fortschritte vor Augen geführt, die die Lebensgewohnheiten Europas grundlegend ändern sollten. Schon früh wandte sich das Interesse der führenden Männer des Kantons der Eisenbahn zu, in der sie die moderne und zukunftsreiche Weiterentwicklung des alten Transitverkehrs sahen. Von 1838–1841 nahm der Kanton aktiven Anteil an den Bestrebungen der Zürcher Handelskammer, deren Programm unter anderem den Bau einer Eisenbahnlinie von Zürich nach Chur enthielt. Mit St. Gallen unterhandelte Graubünden über den Bau einer Bahn Chur–Walenstadt und Weesen–Schmerikon. Oberingenieur La Nicca fasste auch bereits eine Fortsetzung der Bahn über einen der bündnerischen Alpenpässe ins Auge. Während drei Jahrzehnten folgten sich in ununterbrochener Reihe Projekte und umfassende technische und kommerzielle Vorarbeiten für Bahnen über den Splügen, Greina, Lukmanier und andere bünderische Pässe.

Nachdem in der Bundesversammlung mit der Annahme des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 der Entscheid zugunsten des privaten Baues von Eisenbahnen gefallen war, bildete sich eine Gesellschaft zum Bau einer Strecke

Rorschach–Sargans und Rapperswil–Chur und deren Fortsetzung über den Lukmanier bis an den Langensee. Die Strecke wurde in zwei Sektionen geteilt, wobei die erste die Linie Rorschach–Chur, die zweite diejenige Chur–Locarno umfassen sollte. Diese Aufteilung in zwei Sektionen und die Konzessionierung bloss einer Teilstrecke erwies sich in der Folge für den Kanton Graubünden als verhängnisvoll, da sie die Position der Lukmanier-Freunde schwächte und die durchgehende Linie gefährdete. Die an der Gotthardbahn interessierten Kantone, die sich 1853 verbunden hatten, vermochten sich denn auch durchzusetzen und zu erreichen, dass vom gesamtschweizerischen Gesichtspunkt aus betrachtet dem Gotthard der Vorzug gegeben wurde.

Der Misserfolg, welcher damit den bündnerischen Eisenbahnbestrebungen beschieden war, wirkte sich in moralischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht aus. Das bescheidene Ergebnis aller Anstrengungen um eine eigene Bahnlinie war die am 30. Juni 1858 eröffnete Strecke Rorschach–Chur. Trotzdem wurden in Graubünden noch nicht alle Hoffnungen begraben. Als 1858 der Schienenstrang von der Kantonsgrenze bei Ragaz nach Chur dem Verkehr übergeben wurde, betrachtete man diese Anlage als Teilstrecke der kommenden Alpenbahn. Mit Tatkraft, aber ohne Glück, hat der Kanton dieses Ziel stets weiter verfolgt und markante Persönlichkeiten haben dem Gedanken ihre Lebensarbeit gewidmet. Die erfreuliche Entwicklung der Gotthard-Bahn und die Annahme, dass diese eine Linie durch die Zentralalpen auf die Dauer den Bedürfnissen des Verkehrs nicht zu genügen vermöge, spornte die Befürworter einer bündnerischen Alpenbahn immer wieder zu neuem Einsatz an. So fasste Nationalrat Planta eine Alpenbahn Chur–Bozen–Triest ins Auge. Sein Plan unterlag aber der Arlberg-Bahn, die 1884 eröffnet werden konnte. Damit waren die Möglichkeiten für die baldige Verwirklichung einer Transitbahn weitgehend in den Hintergrund gerückt. Es zeugt von der Vitalität und vom realen Sinn der führenden Männer, dass sie sich unverzüglich und mit Tatkraft dem Problem des internen Verkehrs zuwandten. Vor allem Ing. Bavier, der nachmalige Bundesrat, und Sebastian Hunger verfochten mehrere normalspurige Talbahnprojekte, immer mit dem Gedanken, diese bereits als Teilstück einer später zu erstellenden Ostalpenbahn zu gestalten. Alle diese Bestrebungen scheiterten jedoch immer wieder an der Finanzierung und auch an den Interessegegensätzen der verschiedenen Talschaften.

Inzwischen war ein Ereignis eingetreten, das der bündnerischen Eisenbahnpolitik vorerst einmal eine ander Richtung geben sollte. Unter der tatkräftigen Führung von W. Holsboer, einem Holländer, der in Davos seine zweite Heimat gefunden hatte, war Ende der achtziger Jahre die Schmalspurbahn Landquart-Davos erbaut worden. Am 9. Oktober 1889 konnte die Linie Landquart–Klosters, am 21. September 1890 die Linie Klosters–Davos dem Betrieb übergeben werden. Damit war die Grundlage gelegt für die gewaltige Entwicklung welche der Kurort Davos im Laufe der nächsten zwei Jahrzehnte durchmachen sollte. Es war damit aber auch der Weg gezeigt, wie die bündnerischen Kurorte einem grösseren Verkehr erschlossen werden konnten. Schon kurz nach der Er-

öffnung der Linie Landquart-Davos wurde die Fortsetzung über Scaletta ins Engadin erwogen. Diesem Plan stand wiederum ein Projekt Chur–Thusis–Engadin gegenüber. Im Kampfe mit den unentwegten Anhängern der Alpenbahn, die die Fortsetzung der Normalspur von Chur wenigstens bis Thusis, eventuell auch bis Filisur, verlangten, siegte der Kosten wegen der Gedanke des Ausbaues der bestehenden Schmalspurlinie, ohne dass deshalb der Anspruch Graubündens auf die Erstellung einer Alpenbahn über Splügen oder Greina aufgegeben werden sollte. Damit setzte ein wahrer Siegeszug im Ausbau der

Baugeschichte der vereinigten Rhätischen Bahnen

Strecke	Bauperiode	Betriebseröffnung	Einführung des durchgehenden elektrischen Betriebes	Baulänge m
Landquart–Klosters Klosters–Davos	1888–1890	9. 10. 1889 21. 7. 1890	7. 11. 1921	50 123
Chur–Thusis. Landquart–Chur	1894–1896	1. 7. 1896 29. 8. 1896	1. 8. 1921	41 004
Reichenau–Ilanz	1900–1903	1. 6. 1903	22. 5. 1922	19 339
Thusis–Schlarigna/Celerina Schlarigna/Celerina–St. Moritz	1898–1904	1. 7. 1903 10. 7. 1904	15. 10. 1919 1. 7. 1913[1])	61 751
Samedan–Pontresina	1906–1908	1. 7. 1908	1. 7. 1913	5 294
Davos–Filisur	1906–1909	1. 7. 1909	11. 12. 1919	19 303
Ilanz–Disentis/Mustèr	1910–1912	1. 8. 1912	22. 5. 1922	29 968
Bever–Scuol/Schuls	1909–1913	1. 7. 1913	1. 7. 1913	49 410
Rhätische Bahn bis 31. 12. 1941	1888–1913	—	22. 5. 1922	276 192
Bellinzona–Mesocco-Bahn	1905–1907	6. 5. 1907	6. 5. 1907	31 298
Berninabahn [3]) St. Moritz–Tirano	1906–1910	1908/1909 [2]) 5. 7. 1910	1. 7. 1908	60 670
Chur–Arosa-Bahn	1912–1914	12. 12. 1914	12. 12. 1914	25 679
Rhätische Bahnen ab 1. 1. 1943	1888–1914	—	22. 5. 1922	393 839

[1]) St. Moritz–Bever.

[2]) Teilstrecken: Pontresina–Morteratsch, Poschiavo–Tirano 1. 7. 1908; Schlarigna/Celerina–Pontresina, Morteratsch–Bernina Suot 18. 8. 1908; Bernina Suot–Ospizio Bernina 1. 7. 1909; Ospizio Bernina–Poschiavo 5. 7. 1910.

[3]) Durchgehender Jahresbetrieb seit 1914.

internen Bahnverbindungen ein. In den folgenden 25 Jahren wurde ein Netz von nahezu 400 km erstellt. Es ist dies das längste Schmalspurnetz Europas und bedeutet für den dünn besiedelten und industriearmen Gebirgskanton eine grosse und denkwürdige Leistung. Die vorstehende Tabelle gibt Aufschluss über die zeitliche Entwicklung des Bahnausbaues.

Durch verschiedene gesetzliche Erlasse trug der Kanton Graubünden wesentlich zum Ausbau und zur Entwicklung der Rhätischen Bahn bei. So wurden neue Bahnunternehmungen durch ein Gesetz vom 22. Mai 1896 auf die Dauer von 20 Jahren von den kantonalen Steuern befreit. Bereits bestehenden Gesellschaften wurde für den Fall, dass sie binnen 10 Jahren mit dem Bau einer neuen Linie beginnen, das gleiche Privileg zugestanden. Darüber hinaus hat aber namentlich das vom Volk am 20. Juni 1897 angenommene Eisenbahnsubventionsgesetz dem Bahnbau neue Impulse gegeben. Es bildete die Grundlage für die Beteiligung des Kantons am weiteren Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes. Das Gesetz liess einen Beitrag des Kantons an die Bahnen nur dann zu, wenn sich die an einer Linie interessierten Gemeinden und Privaten am Bau ebenfalls finanziell beteiligten. Damit hatte die frühere Bestimmung, dass die Gemeinden an den Bau der Kantonsstrassen Beiträge zu leisten hatten, ihre sinngemässe Anwendung auf das neue Verkehrsmittel gefunden.

Der Ausbau der sogenannten Prioritätslinien Thusis–Albula–St. Moritz und Reichenau–Ilanz schritt mit einer ersten Bundessubvention von 8 Millionen Franken rasch voran. Weitere 5 Millionen leistete die Eidgenossenschaft für die Strecken Bever–Scuol/Schuls und Ilanz–Disentis/Mustèr. Mit dem Ausbau der Rhätischen Bahn erfolgten gleichzeitig durch andere Gesellschaften weitere Bahnbauten. So wurde von 1905–1907 mit Beteiligung der Kantone Graubünden und Tessin die 31,3 km lange Bellinzona-Mesocco-Bahn erstellt. Ebenfalls mit kantonaler Finanzhilfe wurde von 1912–1914 die 25,7 km lange Chur-Arosa-Bahn gebaut. Dagegen kam die 60,7 km lange Bernina-Bahn von St. Moritz nach Tirano von 1906–1910 ohne kantonale Beteiligung zustande. Am 4. Juli 1926 wurde schliesslich die Furka-Oberalp-Bahn eröffnet, die auf einer Strecke von 19 km Bündner Boden berührt und das Rheintal mit dem Reuss- und Rhonetal verbindet.

Heute weist das gesamte Bahnnetz des Kantons Graubünden eine Länge von 432 km auf. Davon entfallen auf

Schweizerische Bundesbahnen . . .	19 km =	4,4%
Rhätische Bahn	394 » =	91,2%
Furka-Oberalp-Bahn	19 » =	4,4%
Total	432 km =	100%

Rückblickend darf auf die Initiative hingewiesen werden, die der Kanton Graubünden mit seiner Eisenbahnpolitik trotz allen Widerwärtigkeiten und Fehlschlägen bewiesen hat. Diese Initiative hat ihm aber neben mancherlei Vorteilen auch grosse Lasten gebracht, die heute seine finanzielle Kraft übersteigen

oder doch seine Entwicklung hemmen. Wie so oft in Zeiten stürmischer technischer Entwicklung folgten sich die Aufgaben in solch rascher Folge, dass die Aufwendungen für das ältere Verkehrsmittel nicht amortisiert werden konnten, bevor dieses durch ein moderneres überholt war. Der Kanton hatte in der Vergangenheit bereits für den Strassenbau grosse Opfer gebracht. Während des Bahnbaues musste dagegen die Pflege der Strassen wegen der begrenzten finanziellen Leistungsfähigkeit des Kantons zurückbleiben. Schon bevor aber das Bahnnetz fertig erstellt oder gar die finanzielle Lage der Unternehmungen konsolidiert war, trat das Automobil mit der Eisenbahn in Konkurrenz und brachte den Alpenpässen neues Leben. Graubünden verwehrte dem Automobil lange Zeit den Zutritt zu seinem Gebiet. Der Kampf um die Erhaltung seiner Investitionen im Bahnbau musste aber zu seinen Ungunsten enden, da auf die Dauer ein technischer Fortschritt niemals ohne Schaden für die Volkswirtschaft eines Landes zurückgedrängt werden kann. Im Jahre 1923 musste Graubünden den Widerstand aufgeben und sein Strassennetz durch systematischen Ausbau den Anforderungen des Motorwagenverkehrs anpassen.

Damit hatte der Kampf um den Ausbau der bündnerischen Verkehrswege seinen Abschluss gefunden, ohne dass die alte Forderung des Kantons auf den Bau einer Ostalpenbahn und damit eines Durchstiches des Alpenwalls im Osten unseres Landes verwirklicht worden wäre. Da die an das Bundesgesetz vom 22. August 1878 betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen geknüpften Hoffnungen immer wieder in den verkehrspolitischen Diskussionen auftauchen, sehen wir uns veranlasst, diese Frage an dieser Stelle auch zur Sprache zu bringen.

Der Bundesrat hatte im Jahre 1852 anlässlich der Verhandlungen über das Eisenbahngesetz erstmals Gelegenheit, sich zur Alpenbahnfrage zu äussern. Auf Grund dieses Gesetzes waren die Befugnisse der Zentralgewalt äusserst bescheiden. Bau und Betrieb von Eisenbahnen blieb nach Artikel 1 den Kantonen bzw. der privaten Tätigkeit vorbehalten. Die Frage eines Alpendurchstiches hielt man damals schon aus technischen Gründen für nicht besonders aktuell. Erst mit der fortschreitenden Entwicklung der Technik (1867 war das Dynamit erfunden, 1860 beim Bau des Mont-Cenis-Tunnels die ersten Bohrmaschinen verwendet worden) musste sich der Bundesrat zur Frage eines Alpendurchstiches äussern. Er entschied sich schliesslich für den Gotthard, was die Interessenten einer West- und einer Ostalpen-Bahn bewog, auf eine Gleichbehandlung ihrer Projekte zu drängen. Der Bundesrat gab denn auch eine entsprechende Zusicherung in seiner Botschaft vom 30. Juni 1870 betreffend eine Alpenbahn durch den Gotthard. Der Gedanke der Gleichbehandlung vom Zentrum, Osten und Westen fand dann seinen Niederschlag in Artikel 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 sowie in Artikel 5 des Bundesgesetzes betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878. Die Subvention von 4,5 Millionen an die Gotthardbahn wurde 1878 und diejenige an den Simplon 1887 ausgerichtet. Der Anspruch auf eine Subvention für den Bau einer

Ostalpenbahn besteht formell noch heute zu Recht. Wohl wurden der Rhätischen Bahn, wie bereits gesagt, 1898 und 1907 Subventionen von 8 bzw. 5 Millionen Franken ausgerichtet. Diese Beiträge konnten aber nicht auf Konto Ostalpenbahn angerechnet werden, da weder die Strecken Thusis–Albula–St. Moritz noch Reichenau–Ilanz und Ilanz–Disentis/Mustèr eine Verbindung mit dem Mittelmeer schufen, wie es das Alpenbahn-Subsidiengesetz als Bedingung für einen Bundesbeitrag vorschrieb. Wir halten jedoch heute, da sich die Verhältnisse gegenüber der Zeit des Erlasses des Alpenbahn-Subsidiengesetzes grundlegend geändert haben und wir Ihnen mit dieser Botschaft neuerdings die Ausrichtung namhafter Bundesgelder für die Bahnen des Kantons Graubünden beantragen, die Zeit für gekommen, um die Konsequenzen zu ziehen und das Subsidiengesetz aufzuheben. Da heute wohl niemand mehr an den Bau einer Ostalpenbahn denkt – und nur für eine solche könnte die Subvention nach dem Alpenbahn-Subsidiengesetz gewährt werden – dürfte der Aufhebung nichts im Wege stehen.

Dass die Ostalpenbahn nicht gebaut wurde, halten wir rückblickend nicht unbedingt für einen Schaden für den Kanton Graubünden. Die Bedeutung einer solchen Bahn für das Aufkommen neuer Industrien dürfte zweifellos lange Zeit überschätzt worden sein. Wir glauben heute sagen zu dürfen, dass der Ausbau des Schmalspurnetzes dem Kanton den grösseren Nutzen brachte, als es irgendeine grosse internationale Ostalpenbahn hätte tun können. Gewiss hätte ein Durchstich durch den östlichen Alpenwall einzelnen Teilen des Landes und namentlich der Stadt Chur manche Vorteile gebracht. Niemals hätte er aber dem Lande als Ganzes so zum Vorteile gereichen können, wie dies bei dem weitverzweigten Schmalspurnetz, das für die besonderen topographischen Verhältnisse des Gebirgskantons Graubünden wie geschaffen ist, tatsächlich der Fall war.

VI. Die wirtschaftliche Lage des Kantons Graubünden

Mit einem Flächeninhalt von 7113,5 km² nimmt der Kanton Graubünden hinsichtlich Ausdehnung unter den Schweizer Kantonen den ersten Platz ein. Der Bevölkerung nach steht er nach der eidgenössischen Volkszählung vom 1. Dezember 1950 mit 137 100 Einwohnern an 14. Stelle und der Bevölkerungsdichte nach mit nur 19 Einwohnern pro km² an letzter Stelle. Schon in diesen wenigen Zahlen kommt der karge Charakter des Bodens dieses Gebirgskantons zum Ausdruck. Von der gesamten Bodenfläche sind 30,5 Prozent unproduktiv. Höhere Prozentsätze weisen nur Uri und Wallis mit 47,3 Prozent und 44,1 Prozent auf. Dass Graubünden ein ausgesprochener Gebirgskanton ist, erhellt auch daraus, dass 52 Prozent seiner Bevölkerung in Siedlungen über 1000 m ü. M. und 17 Prozent in solchen über 1500 m ü. M. leben. Für den Kanton Uri sind die entsprechenden Zahlen 13 Prozent und 1 Prozent und für den Kanton Wallis 30,5 Prozent und 3,5 Prozent. Von den 221 bündnerischen Gemeinden liegen nach dem eidgenössischen landwirtschaftlichen Produktionskataster 193 im Berggebiet. Damit haben von den 137 100 Einwohnern deren 95 878 oder

70 Prozent ihren Wohnsitz im Berggebiet, während in den ebenfalls als ausgesprochene Gebirgskantone geltenden Kantonen Uri und Wallis nur je 49 Prozent im eigentlichen Berggebiet wohnen.

Wenn wir in den Vergleichen mit den Kantonen Uri und Wallis weiterfahren, so können wir in den beiden Kantonen im wesentlichen ein Haupttal feststellen, in das die Seitentäler einmünden. Für Graubünden liegen die Verhältnisse ungleich komplizierter. Die verschiedenen Gebirgsketten mit den zahlreichen Tälern haben ihm zu Recht den Namen «Land der 150 Täler» eingetragen. Diese besondern topographischen Verhältnisse fanden ihren Niederschlag in den gewaltigen Anstrengungen, die für die Verkehrswege, seien es die Strassen oder die Bahnen, unternommen werden mussten. Sie haben aber auch das Erwerbsleben des Kantons in einer besondern Art gestaltet.

Heute noch finden in Graubünden 31,3 Prozent der Berufstätigen und Angehörigen ihr Auskommen in der Land- und Forstwirtschaft und werden 3410 km², d. h. über $^2/_3$ der produktiven Fläche des Kantons alp- und landwirtschaftlich genutzt. Auf Wald entfallen 1533 km² und auf Reben 2 km². Der Wald bietet namentlich in den Wintermonaten willkommene Arbeitsgelegenheiten. Er warf im Jahre 1950 dem Staat und den Gemeinden netto über 3 Millionen Franken ab. Die privaten Waldbesitzer dürften aus der Holznutzung überdies eine weitere halbe bis eine ganze Million gelöst haben. Es darf aber nicht übersehen werden, dass die Schutzfunktion des Waldes im Gebirge wesentlich stärker ist als im Flachland und dass seine Nutzung mit mehr Arbeit und auch höheren Kosten verbunden ist. Wenn zum Beispiel Staat und Gemeinden in Graubünden im Jahre 1950 aus ihren Wäldern netto 26,4 Franken je Hektare bestockte Fläche lösten, so liegt dies ganz wesentlich unter dem schweizerischen Mittel von 62,7 Franken oder gar unter dem Spitzenwert des Kantons Zug von 162 Franken.

Das Handwerk hatte in Graubünden seine eigentliche Blütezeit während der Epoche des lebhaften Transitverkehrs. Mit dessen Niedergang ging die Bedeutung einiger führender Berufe, wie Schmiede, Wagner und Sattler, stark zurück. Heute stehen namentlich die Handweberei, Heimtöpferei, Keramik und Holzschnitzerei im Vordergrund. Aus der Zeit der grossen Strassen- und Häuserbauten hat sich daneben ein stark entwickeltes Baugewerbe, dem auch die vielen Bahnbauten zugute kamen, erhalten. Für den Kanton Graubünden spielt aber heute noch der Fremdenverkehr eine entscheidende Rolle. Von ihm, der Hauptauftraggeber für den Hochbau ist, hängt auch das ganze übrige Handwerk und Gewerbe wie das Wirtschaftsleben des Kantons überhaupt ab.

Der Fremdenverkehr, der in seinen Anfängen auf die zahlreichen Heilquellen zurückgeht, entwickelte sich recht eigentlich erst von der Mitte des 19. Jahrhunderts an. Wie ungestüm sein Aufschwung war, zeigt für einige typische Fremdenorte die folgende Tabelle.

Gastbetten einiger Fremdenorte im Kanton Graubünden

Ort	Effektive Bettenzahlen nach Gurtner[1])										Vorhandene Gastbetten nach Stat. Jahrbuch	
	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1940	1950
Arosa	.	.	.	50	500	850	1125	1775	3500	5214	3563	3639
Davos	50	50	200	650	1250	2100	3400	5250	6897	7257	6405	6820
Flims	20	25	80	150	250	500	850	1200	1365	1467	1227	1207
Klosters	10	10	10	75	260	600	600	650	1259	1573	1127	1025
Lenzerheide/Lai	10	10	10	10	10	100	420	480	845	1121	876	842
Pontresina	40	50	350	900	1200	1530	1850	2050	2098	2354	2104	2030
St. Moritz	80	180	1350	2400	2900	3700	5350	6000	6000	6000	4978	4365
Sils i. E./Segl	20	50	50	140	150	200	500	850	1027	1050	884	922
Scuol/Schuls	10	20	100	140	150	350	750	900	1064	1064	1130	1664
Tarasp/Vulpera	10	60	100	150	280	850	1100	1150	1050	1050	667	

[1]) Gurtner, «Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens», in Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft 1939.

Die Logiernächte zeigen seit dem Jahre 1934, dem Beginn der amtlichen Fremdenverkehrsstatistik, die folgende Entwicklung.

Betriebe, Gastbetten und Logiernächte im Kanton Graubünden

Jahr	Betriebe	Gastbetten	Logiernächte		
			Ausland	Schweiz	Total
1934	924	34 575	1 258 883	1 356 304	2 615 187
1935	924	34 661	1 378 913	1 336 800	2 715 713
1936	935	34 462	1 099 252	1 217 633	2 316 885
1937	930	34 740	1 629 225	1 431 632	3 060 857
1938	921	34 450	1 492 586	1 430 840	2 923 426
1939	915	34 296	1 235 747	1 345 505	2 581 252
1940	915	34 132	355 101	1 236 070	1 591 171
1941	990	34 532	342 469	1 487 783	1 830 252
1942	972	34 404	497 790	1 567 257	2 065 047
1943	976	34 252	445 185	1 753 926	2 199 111
1944	973	33 839	553 774	1 946 830	2 500 604
1945	959	33 459	592 299	2 230 253	2 822 552
1946	945	33 374	1 210 459	2 463 713	3 674 172
1947	933	32 961	1 460 526	2 553 947	4 014 473
1948	915	32 595	1 201 646	2 435 747	3 637 393
1949	908	32 478	1 136 602	2 356 277	3 492 879
1950	902	32 432	1 055 092	2 200 778	3 255 870
1951	895	32 307	1 218 754	2 096 717	3 315 471
1952	896	32 360	1 424 941	2 156 641	3 581 582

In diesen Zahlen sind Gastbetten und Logiernächte der Hotels und Pensionen und der Sanatorien und Kuranstalten enthalten. Sie vermögen ohne weiteres einen Begriff zu geben von der Bedeutung, den der Fremdenverkehr auf das Wirtschaftsleben des Kantons ausübt. Da zu dieser Frage eine ganze Reihe ausgezeichneter Publikationen bestehen, brauchen wir dabei nicht länger zu verweilen. Für die Beurteilung der Bedeutung des Fremdenverkehrs im Kanton Graubünden sei lediglich noch erwähnt, dass er nach den Zahlen des Jahres 1952 mit 24 Gastbetten auf 100 Einwohner und 26 Logiernächten pro Einwohner weitaus an der Spitze steht. Der schweizerische Durchschnitt beträgt nur 4 Gastbetten auf 100 Einwohner und 4 Logiernächte pro Einwohner.

Das Aufkommen einer eigenen Industrie wurde im Kanton Graubünden durch die ungünstigen Standortverhältnisse wesentlich erschwert. Wenn nach der Zählung von 1950 in Industrie, Handwerk, Gewerbe und Bergbau 34,9% der Berufstätigen und ihrer Angehörigen ihr Auskommen fanden, so scheint dieser Prozentsatz auf den ersten Blick recht hoch. Es handelt sich dabei aber in der Hauptsache um Kleingewerbe und kleinere Industrieunternehmungen. Zur Grossindustrie kann lediglich die Holzverzuckerungsfabrik in Domat/Ems mit ihren über 1000 Arbeitern und Angestellten gezählt werden. Neben dem Emser Werk sind in Graubünden nur noch vier Privatbetriebe mit einer Belegschaft von über 100 Personen niedergelassen. Während im schweizerischen Mittel auf 100 Einwohner 11,5 dem Fabrikgesetz unterstellte Personen entfallen, sind es im Kanton Graubünden nur deren 3,6. Eine noch kleinere Verhältniszahl, nämlich 2,5, verzeichnet lediglich der Kanton Appenzell I. Rh.

Die wirtschaftliche Entwicklung Graubündens wurde erst durch den Bahnbau möglich. Allein von 1888 bis 1910 erfuhr die Wohnbevölkerung eine Zunahme von 94 810 auf 117 069 oder um 23,5%. Noch deutlicher wird der Einfluss des Bahnbaues auf die Bevölkerungsbewegung durch eine Gegenüberstellung der Wohnbevölkerung einzelner, von der Bahn erschlossener politischer Kreise mit Kreisen ohne Bahnverbindung.

Von den 39 politischen Kreisen des Kantons haben heute deren 27 eine Bahnverbindung, während die übrigen 12 von keiner Bahn direkt berührt werden. Die 27 Kreise erfuhren von 1850 bis 1950 eine Bevölkerungszunahme um 67,9% während sich die Bevölkerung der bahnlosen Kreise in der gleichen Zeit um 1,2% verminderte. Wenn auch einige Ausnahmen die Regel bestätigen – die bahnlosen Kreise Lumnezia und Val Müstair erfuhren eine Bevölkerungszunahme um 12,5 bzw. 20,5%, der von der Bahn berührte Kreis Surtasna dagegen eine Abnahme um 11,1% –, so darf doch festgestellt werden, dass schon aus der Bevölkerungsbewegung heraus die Bedeutung der Rhätischen Bahn für das Wirtschaftsleben des Kantons ermessen werden kann. Ganz offensichtlich wird diese Bedeutung auch aus der Steuerstatistik. Das steuerbare Vermögen ist im ganzen Kanton von 206,1 Millionen Franken im Jahre 1888 auf 791,3 Millionen Franken im Jahre 1952 gestiegen, der steuerbare Erwerb in der gleichen Zeit von 6,7 Millionen auf 176,1 Millionen Franken. Aufgeteilt nach Kreisen mit und ohne Bahnanschluss ergibt sich das folgende Bild:

Jahr	27 Kreise mit Bahn		12 Kreise ohne Bahn	
	in Mio Fr.	1888 = 100	in Mio Fr.	1888 = 100
	Steuerbares Vermögen			
1888	169,8	100	36,3	100
1936	580,2	341	67,8	187
1944	724,9	427	85,4	235
1952 [1])	703,7	414	87,6	241
	Steuerbarer Erwerb			
1888	6,1	100	0,6	100
1936	67,4	1105	3,2	533
1944	101,6	1666	6,8	1133
1952 [1])	162,2	2659	13,9	2317

[1]) Die juristischen Personen und Kollektiv- und Kommanditgesellschaften sind 1944 letztmals kreisweise erfasst worden. Sie sind deshalb in den Zahlen von 1952 nicht mehr enthalten.

Diese erfreuliche Entwicklung darf nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, dass der wirtschaftliche Aufschwung in Graubünden nur unter Anspannung aller Kräfte und zuweilen unter schweren Opfern möglich war. Von diesen Opfern haben sowohl der Kanton wie die Rhätische Bahn redlich ihren Teil getragen.

VII. Die finanzielle Entwicklung der Rhätischen Bahn

Die Rechnungsergebnisse der Bahn Landquart-Davos, wie die Rhätische Bahn von 1889–1894 hiess, waren in den Jahren nach der Betriebseröffnung recht erfreulich. Sie bildeten denn auch den Ansporn zur Erweiterung des Netzes, die erst 1913 ihren Abschluss fand. Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges änderte sich aber die Situation für die Rhätische Bahn grundlegend. Die Unternehmung geriet in eine eigentliche finanzielle Notlage, aus der sie sich bis auf den heutigen Tag nicht mehr herausarbeiten konnte. Die Gewinn- und Verlustrechnung 1913 ergab noch einen Überschuss von über 400 000 Franken, von denen 387 000 Franken als Dividende ausgeschüttet wurden. Die kriegsbedingte Schrumpfung des Transportvolumens, die angestiegenen Kohlenpreise und die in den ersten Nachkriegsjahren der Teuerung angepassten Löhne liessen dann die Jahresrechnungen von 1914 bis 1920 stark defizitär werden. Die Verluste dieser Jahre beliefen sich auf rund 14 Millionen Franken. Sie wären noch höher ausgefallen, wenn nicht während einigen Jahren die ordentlichen, ohnehin ungenügenden Abschreibungen um 50% herabgesetzt worden wären. Trotz der schwierigen Finanzlage kam die Bahn ihren Zinsverpflichtungen gegenüber dem Kanton regelmässig nach, wodurch die Ende 1913 vorhandenen Betriebsmittel von 4,1 Millionen aufgezehrt wurden. Verschiedene Reorganisationsmassnahmen in Verwaltung und Betrieb brachten nicht den gewünschten Erfolg. Als einträglichste Sparmassnahme erwies sich die Elektrifikation des ganzen Netzes, zu der sich die Rhätische Bahn entschloss. Bereits 1917 hatte das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement wegen des zu-

nehmenden Kohlenmangels die Elektrifikation der Nebenbahnen empfohlen. Auf Grund des Elektrifikationsgesetzes vom 2. Oktober 1919 wurde der Rhätischen Bahn ein Darlehen von 16,8 Millionen Franken gewährt, wovon Bund und Kanton Graubünden je die Hälfte übernahmen. Im Jahre 1922 war die Elektrifikation beendet. Die Anlagekosten des Stammnetzes erreichten in jenem Zeitpunkt 116 Millionen, der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung rund 7 Millionen Franken. Eine Bilanzbereinigung war nicht zu umgehen. So wurden 1921 die Aktien I. Ranges um 30 Prozent und die Subventionsaktien des Bundes um 80 Prozent herabgesetzt. Aus dem Sanierungsergebnis von 17,2 Millionen konnten der Passivsaldo auf Ende 1921 gedeckt und darüber hinaus 10,2 Millionen einer Sanierungsreserve zugewiesen werden. Als weitere Sanierungsmassnahme wurden Vorschüsse des Kantons Graubünden der Jahre 1918 bis 1920 im Umfange von 10,8 Millionen mit 4,3 Millionen Franken in ein 6-prozentiges Darlehen umgewandelt und 6,5 Millionen mit dem zu leistenden Elektrifikationsdarlehen verrechnet. Es wurde jedoch unterlassen, die während der vorangegangenen Jahre herabgesetzten Abschreibungen auf den Anlagen nachzuholen. So beliefen sich die Abschreibungsausfälle Ende 1921 auf 1,3 Millionen Franken. Sie erhöhten sich in der Folge um weitere 0,2 Millionen Franken, da die Abschreibungen auch in den Jahren 1922 und 1923 nur zu 75 Prozent in Rechnung gestellt wurden.

Das Jahr 1924, das erstmals wieder mit einem Aktivsaldo abschloss, leitete eine bis 1931 dauernde Periode günstiger Rechnungsergebnisse ein. In dieser Zeit konnten insgesamt 3,1 Millionen Franken an Dividenden ausgerichtet, die Verschuldung um 1 Million auf 3,9 Millionen Franken herabgesetzt und 2,3 Millionen Franken auf den Elektrifikationsdarlehen getilgt werden. Die Dividendenzahlungen fussten dabei weniger auf einer gesunden Finanzlage der Rhätischen Bahn als auf dem Bedürfnis des Kantons Graubünden, seine Bahnbeteiligung verzinst zu wissen. Die bei Ausbruch der Wirtschaftskrise vorhandenen Reserven rührten zur Hauptsache noch von der im Jahre 1921 vorgenommenen Herabsetzung des Aktienkapitals her. Sie betrugen 7,4 Millionen und wurden durch die Verluste der Jahre 1932 bis 1937 vollständig aufgezehrt. Von 1936 an konnte der Zinsendienst auf den Darlehen des Kantons Graubünden nur noch teilweise aufrechterhalten werden.

Mit der Inkraftsetzung des neuen Abschreibungsreglementes des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements vom 29. April 1940 mussten die Abschreibungen auf den Bahnanlagen neu geordnet und die Fehlbeträge der Abschreibungsrechnung ermittelt werden. Die jährlichen ordentlichen Abschreibungen stiegen zufolge der erhöhten Abschreibungssätze und dem Einbezug neu der Abschreibung unterstellter Anlagen von 0,8 auf 1,3 Millionen Franken. Die Berechnung des Abschreibungs-Sollbestandes ergab alsdann einen Fehlbetrag von 14,7 Millionen Franken.

Die auf Ende 1941 bereinigte Bilanz der Rhätischen Bahn, die für die Bemessung des Sanierungsbedarfes gemäss Privatbahnhilfegesetz diente, ergab das folgende Bild:

Aktiven

	Franken	Franken	1941 Franken	1931 Franken
Anlagevermögen:				
Bahnanlagen	118 562 068			
·/· Abschreibungen	38 168 287	80 393 781		
Nebengeschäfte	3 633 322			
·/· Abschreibungen	1 790 994	1 842 328	82 236 109	107 975 990
Betriebsvermögen:				
Wertbestände und Guthaben		1 247 689		
Materialvorräte		1 239 845	2 487 534	2 020 287
Überschuss der Passiven			27 200 831	—
			111 924 474	109 996 277

Passiven

		1941	1931
Eigenkapital:			
Aktienkapital	18 443 100		
Reserven	260 975	18 704 075	28 416 600
Fremdkapital:			
Anleihen	75 822 211		
Laufende Schulden	17 398 188	93 220 399	81 579 677
		111 924 474	109 996 277

Zum Überschuss der Passiven in der Bilanz auf Ende 1941 in der Höhe von 27,2 Millionen Franken kam noch ein versicherungstechnischer Fehlbetrag der Pensionskasse von 6,9 Millionen, der als gesetzliche Verpflichtung der Rhätischen Bahn ebenfalls in den Sanierungsbedarf einbezogen werden musste.

Dies war die Grundlage, von der für die neuerliche Sanierung der Rhätischen Bahn auszugehen war. Vorgängig übernahm die Gesellschaft aber noch durch Fusion die Chur-Arosa-Bahn. Dadurch stiegen das Aktienkapital um 3,1 Millionen und die Anleihen um 6,7 Millionen Franken.

Die festen und laufenden Verbindlichkeiten, die für eine Sanierung in Frage kamen, beliefen sich damit auf rund 110 Millionen Franken

Im Zusammenhang mit der Privatbahnhilfe wurden diese wie folgt herabgesetzt:

Forderungsverzichte	3 Millionen Franken	
Sanierung der Pensionskasse	4 » »	
Umwandlung in Prioritätsaktien	20 » »	
Rückzahlung aus dem Beitrag des Bundes	35 » »	62 Millionen Franken
Bestand nach Sanierung rund		48 Millionen Franken

Das Aktienkapital wurde um 18,8 Millionen herabgesetzt. Am neuen Aktienkapital beteiligten sich der Bund mit einer Barleistung von 10 Millionen und der Kanton Graubünden durch Umwandlung von Forderungen in Aktien mit 20 Millionen Franken. Um den Passivenüberschuss wegzubringen, musste teilweise noch der vom Bund geleistete Beitrag à fonds perdu herangezogen werden, da der Ertrag aus der Herabsetzung des Aktienkapitals hiezu nicht ausreichte. Da die Mittel aus der Privatbahnhilfesanierung beinahe ausschliesslich zur Abtragung der Darlehens- und Zinsforderungen des Kantons Graubünden verwendet werden mussten, wies die Bahn auch nach der Sanierung noch eine ungünstige Liquidität auf. Insbesondere fehlten ihr die Mittel zur Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen und des Rollmaterials. Während den Kriegs- und den unmittelbaren Nachkriegsjahren standen ihr allerdings wesentliche, aus den Abschreibungen gewonnene Eigenmittel zur Verfügung, die sie für technische Erneuerungen und Anschaffungen verwendete. Mit dem zunehmenden Wettbewerb der Strassenverkehrsmittel gingen aber die Rechnungsergebnisse neuerdings zurück, so dass die Bahn den Erneuerungsbedarf nicht mehr zu decken vermochte. Zur Anschaffung von Rollmaterial wurde der Rhätischen Bahn deshalb im Jahre 1951 auf Grund der Novelle zum Privatbahnhilfegesetz ein Darlehen von 10 Millionen gewährt. Der Bundesanteil von 5 Millionen wurde durch eine Barleistung eingebracht, während der Anteil des Kantons Graubünden im gleichen Betrage durch Verrechnung der festen Zinsfälligkeiten auf seinem Darlehen I. Ranges von 30 Millionen geleistet wurde. Bis Ende 1952 sind auf diese Weise bereits 3,8 Millionen zur Verrechnung gelangt.

Mit der Sanierung auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes erfuhr das Netz der Rhätischen Bahn eine Erweiterung durch die Übernahme der Bellinzona-Mesocco- und Bernina-Bahn. Damit ergab sich die folgende Entwicklung der Anlagekosten:

	Franken
Kosten des Stammnetzes inkl. Elektrifikation	116 800 000
1942 Übernahme Chur-Arosa-Bahn	12 335 665
1942 Übernahme Bellinzona-Mesocco-Bahn	3 491 416
1943 Übernahme Berninabahn	18 264 250
1921–1952 Bauaufwendungen	18 266 144
Brutto-Anlagekosten Ende 1952	169 157 475

Von den Bauaufwendungen der Jahre 1921 bis 1952 entfallen 16,4 Millionen auf die Jahre 1943 bis 1952 und nur 1,9 Millionen auf die Jahre 1921 bis 1942. Der ordentliche Abschreibungsbedarf auf den Anlagen, der heute rund 2 Millionen erreicht, konnte in den letzten Jahren aus den Betriebsüberschüssen nicht mehr voll gedeckt werden. Ebenso mussten die Darlehenszinse auf den fest verzinslichen Anleihen aus der Vermögenssubstanz bezahlt werden. Deshalb verdichteten sich in der letzten Zeit auch die Begehren des Kantons und der Bahn um eine neuerliche Intervention des Bundes. Die nachfolgende Aufstellung widerspiegelt diese Entwicklung seit der letzten Sanierung:

	Betriebsüberschüsse der Bahnbetriebsrechnung in Franken	Ordentliche Abschreibungskosten auf den Bahnanlagen in Franken	Kapitalkosten für feste Verbindlichkeiten der Bahn in Franken
1943	5 235 921	1 887 082	1 568 300
1944	5 284 836	1 869 610	1 568 300
1945	5 152 374	1 815 694	1 568 300
1946	3 754 952	1 834 375	1 568 300
1947	3 804 384	1 847 501	1 568 300
1948	1 746 111	1 962 098	1 568 300
1949	579 864	1 937 877	1 568 300
1950	872 305	2 041 989	1 568 300
1951	1 346 546	2 075 836	1 667 860
1952	2 192 574	2 112 243	1 742 666

Auf Ende 1952 stellt sich nun die Vermögenslage der Rhätischen Bahn wie folgt dar:

Aktiven:

Anlagevermögen:	Franken	Franken	Franken
Bahnanlagen	169 157 475		
·/· Abschreibungen	92 911 650	76 245 825	
Nebengeschäfte	5 236 195		
·/· Abschreibungen	3 501 412	1 734 783	
Unvollendete Bauobjekte		2 584 842	
Ersatzstücke		500 389	81 065 839
Betriebsvermögen:			
Wertbestände und Guthaben		10 138 039	
Materialvorräte		4 439 147	14 577 186
			95 643 025

Passiven:

Eigenkapital:			
Aktienkapital		37 957 000	
Reserven		2 270 985	40 227 985
Fremdkapital:			
Feste Anleihen		53 357 506	
Laufende Schulden		2 057 534	55 415 040
			95 643 025

Kumulative Zinsrückstände auf den variabel verzinslichen Darlehen II. und III. Ranges 1 828 825 Franken.

VIII. Die finanzielle Entwicklung des Kantons Graubünden

Hand in Hand mit der politischen Entwicklung vollzog sich im Kanton Graubünden die Entwicklung des Finanz- und Steuerwesens. Die Aufstellung eines Einnahmen- und Ausgabenbudgets wurde erst seit den sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts möglich und die Rechnungsführung über Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1769 eingeführt. Damals gab es in Graubünden noch keine direkten Steuern und kein Salzmonopol. Als Einnahmen standen lediglich die Einfuhr-, Ausfuhr- und Transitzölle, das Salzregal und das Postregal zur Verfügung sowie der Repräsentantenschnitz, d. h. die Beiträge der Gerichtsgemeinden im Verhältnis zu ihrer Vertretung.

Die bundesstaatliche Ordnung von 1848 führte auch für den Kanton Graubünden zu einem Eingriff in die Finanzhoheit. Durch den Ausfall der Zoll- und Posteinnahmen, der Strassen- und Brückengelder, Waaggebühren usw. sah sich der Kanton genötigt, seinen Finanzhaushalt durch eine Steuerreform auf eine neue Grundlage zu stellen. Die Einführung von direkten Steuern rief im Volk einer heftigen Opposition und die ersten drei Vorlagen wurden denn auch mit grossem Mehr verworfen. Erst der vierte Entwurf wurde 1856 befristet gutgeheissen. Das erste auf unbestimmte Zeit angenommene kantonale Steuergesetz stammt aus dem Jahre 1881. Es bestand in einer Kombination von Vermögens- und Erwerbssteuern.

Die erste gedruckte Staatsrechnung Graubündens stammt aus dem Jahre 1856. Sie war in eine Verwaltungsrechnung und in eine Vermögensrechnung gegliedert. Nach der bis 1942 geltenden Ordnung musste das Defizit der Verwaltungsrechnung jeweilen im folgenden Jahr durch Steuern gedeckt werden. Das führte dazu, dass jedes Jahr Steuern in der Höhe des Verwaltungsdefizits in der Vermögensrechnung unter dem Titel «Landessteuer-Konto» aktiviert wurden. Zufolge dieser Buchungsmethode zeigte der Abschluss der Vermögensrechnung fast immer einen Aktivüberschuss. In Wirklichkeit war aber kein Reinvermögen vorhanden, da der Aktivsaldo nur den rechnungsmässigen, nicht aber den tatsächlichen Ausweis des Staatsvermögens darstellte. Wir haben im folgenden die Abschlüsse sowohl der Verwaltungsrechnung als auch der übrigen Rechnungen seit 1930 nach den heute geltenden Prinzipien zusammengestellt. Aus diesem Gesamtverkehr lässt sich nun ein Bild über die tatsächliche Finanzlage des Kantons gewinnen. Danach schlossen die Rechnungen in den letzten 23 Jahren 10mal mit Überschüssen von insgesamt 8,7 Millionen und 13mal mit Defiziten von insgesamt 56,6 Millionen Franken ab.

Betrachten wir nun die Entwicklung der Staatsschuld, so sehen wir, dass der Kanton schon im vorigen Jahrhundert mit der Tilgung seiner Schulden Mühe hatte. Als 1803 die Mediationsverfassung erlassen wurde, lagen bei der Bank von England zugunsten des Kantons Graubünden 5700 Pfund Sterling. Diesem bescheidenen Vermögen standen aber ansehnliche Schulden gegenüber, die teilweise die Erbschaft der Helvetischen Republik darstellen.

Gesamtverkehr

(in 1000 Franken)

Jahr	Verwaltungsrechnungen			Übrige Rechnungen[1])			Gesamtüberschuss
	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss	
1930	18 601	18 937	— 336	6 521	5 136	1 385	1 049
1931	20 108	19 985	123	5 958	5 972	— 14	109
1932	16 759	16 961	— 202	10 100	7 833	2 267	2 065
1933	16 600	16 712	— 112	8 447	7 737	710	598
1934	17 038	17 090	— 52	9 706	9 108	598	546
1935	18 491	18 911	— 420	9 999	9 176	823	403
1936	18 230	18 460	— 230	10 775	9 758	1 017	787
1937	20 095	20 077	18	13 607	19 715	— 6 108	— 6 090
1938	22 174	22 441	— 267	11 610	12 090	— 480	— 747
1939	22 051	22 399	— 348	11 229	11 771	— 542	— 890
1940	21 306	21 751	— 445	12 867	13 065	— 198	— 643
1941	24 004	24 489	— 485	10 020	10 483	— 463	— 948
1942	31 433	32 969	— 1536	11 954	44 299	— 32 345	— 33 881
1943	35 558	37 364	— 1806	39 122	37 769	1353	— 453
1944	36 427	38 184	— 1757	6 658	6 674	— 16	— 1 773
1945	43 793	45 279	— 1486	1 571	1 953	— 382	— 1 868
1946	45 747	48 159	— 2412	1 231	455	776	— 1 636
1947	48 944	52 030	— 3086	1 559	663	896	— 2 190
1948	48 724	52 164	— 3440	993	1 164	— 171	— 3 611
1949	47 633	50 423	— 2790	1 498	537	961	— 1 829
1950	50 439	50 785	— 346	886	427	459	113
1951	54 050	53 674	376	1 415	621	794	1 170
1952	58 204	57 359	845	1 374	337	1 037	1 882

[1]) Vermögensrechnung und staatliche Fonds.

Zahlenvergleiche sind infolge der verschiedentlich vorgenommenen Änderungen im Aufbau der Staatsrechnung schwierig. Die letzte grundlegende Umgestaltung der bündnerischen Staatsrechnung erfolgte im Zusammenhang mit der Sanierung der Rhätischen Bahn auf den 1. Januar 1942. Wir gehen deshalb im folgenden Vergleich über die Entwicklung der Vermögenslage des Kantons nur bis zum Jahre 1942 zurück.

Die ungedeckte Schuld, d. h. die Gegenüberstellung von Finanzvermögen (realisierbare Aktiven abzüglich Wertberichtigungen) und fremden Mitteln (feste und schwebende Schulden) zeigt den heutigen tatsächlichen Vermögensstand des Kantons. Eine ungedeckte Schuld von 52,4 Millionen oder 382,2 Franken pro Kopf der Bevölkerung muss als hoch angesehen werden, beträgt diese doch pro Kopf der Bevölkerung für Uri 175,1, für Zürich 116,9, für Schwyz 95,7 und für Nidwalden nur 25,8 Franken. Dabei ist erst noch zu berücksichtigen, dass im Finanzvermögen des Kantons Graubünden die gesamte ertraglose Bahnbeteiligung von 67,8 Millionen Franken mit dem Nominalwert enthalten ist.

Jahr	Aktiven Total	Passiven Total	Passiven davon Reserven	Überschuldung (Passiven — Aktiven + Reserven)	Staatliche Fonds Reinvermögen	Überschuldung inkl. staatl. Fonds	Ungedeckte Schuld
1942	178,4	208,7	5,2	25,1	6,6	18,5	38,5
1943	155,9	186,7	3,9	26,9	6,6	20,3	40,5
1944	165,1	197,6	3,7	28,8	6,6	22,2	42,4
1945	157,1	190,0	3,4	29,5	5,1	24,4	43,5
1946	149,7	184,3	4,5	30,1	5,2	24,9	43,9
1947	148,4	185,0	3,4	33,2	5,0	28,2	47,5
1948	146,1	185,6	2,8	36,7	4,3	32,4	51,2
1949	146,9	188,2	1,7	39,6	4,3	35,3	54,2
1950	143,6	184,9	1,6	39,7	4,3	35,4	54,1
1951	143,7	183,7	1,7	38,3	4,2	34,1	53,4
1952	145,7	184,1	0,4	38,0	4,5	33,5	52,4

Entsprechend dem Anwachsen der ungedeckten Schuld stieg auch die Nettozinslast des Kantons (Passivzinsen inklusive Anleihensspesen abzüglich Aktivzinsen). Zur Bezahlung dieser Nettozinslast muss, wie die folgende Tabelle zeigt, ein wesentlicher Teil der kantonalen Steuereinnahmen von 17,2 Millionen herangezogen werden.

Steuern und Schuldendienst

Jahr	Einkommens- und Vermögenssteuern absolut	Einkommens- und Vermögenssteuern pro Kopf	Kantonale Steuern im ganzen absolut	Kantonale Steuern im ganzen pro Kopf	Zinsendienst Aktivzinsen	Zinsendienst Passivzinsen inkl. Anleihensspesen	Zinsendienst Nettozinslast absolut	Zinsendienst Nettozinslast pro Kopf	Zinsendienst Nettozinslast in % der Kantonssteuern
	1000 Fr.	Fr.	1000 Fr.	Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.	Fr.	%
1944	10 138	79.10	11 131	86.80	3570	6348	2778	21.65	25,0
1945	10 321	80.40	11 371	88.60	3516	5900	2384	18.60	21,0
1946	11 403	88.90	13 052	101.70	3487	5856	2369	18.45	18,2
1947	11 866	92.50	13 849	108.—	3310	5696	2386	18.60	17,2
1948	12 247	95.50	14 410	112.40	2764	5716	2952	23.—	20,5
1949	13 320	97.90	15 610	114.70	2786 [1]	5882	3096	22.60	19,8
1950	13 845	101.—	16 009	116.80	2874 [1]	5976	3102	22.65	19,4
1951	14 089	102.70	16 487	120.20	2562 [1]	5605	3043	22.20	18,5
1952	14 354	104.70	17 229	125.70	2590 [1]	5569	2979	21.75	17,3

[1]) Inklusive in ein Darlehen III. Ranges umgewandelte Zinsen auf dem Darlehen I. Ranges an die Rhätische Bahn.

Unter den Passivzinsen kommt den Zinsen aus den im Interesse der Bahn eingegangenen Schulden insofern besondere Bedeutung zu, als die Gewährung langfristiger Darlehen seit Jahren eine der wichtigsten Formen der staatlichen Finanzhilfe an die Rhätische Bahn darstellt. Diese Art der Hilfe beruht aber, im Gegensatz zur Aktienbeteiligung, nicht auf einer gesetzlichen Verpflichtung (kantonales Eisenbahnsubventionsgesetz). Sie ist von Fall zu Fall vom Grossen Rat nicht zuletzt aus der richtigen Überlegung heraus beschlossen worden, dass

der Bahn das erforderliche langfristige Fremdkapitel durch Vermittlung des Kantons zu günstigen Bedingungen beschafft werden könne. Man erhoffte sich dadurch eine bessere Rentabilität der Bahn und eine höhere Verzinsung des staatlichen Aktienbesitzes. Die notwendigen Gelder wurden vom Kanton auf dem Kapitalmarkt aufgenommen und in der Regel zu den gleichen Bedingungen an die Bahn weitergegeben. Diese Art der Mittelbeschaffung wirkte sich mit der Verschlechterung der Ertragslage der Rhätischen Bahn als indirekte Subvention aus, indem die aufgenommenen Gelder vom Kanton verzinst werden mussten, die Rhätische Bahn aber nicht in der Lage war, ihrerseits dem Kanton den Zins zu entrichten.

Im Verlaufe der Jahre entwickelten sich die Beteiligungen des Kantons an der Rhätischen Bahn und die von ihm im Interesse der Bahn eingegangenen Schulden wie folgt:

Entwicklung der Bahnbeteiligung und Bahnschulden des Kantons Graubünden von 1897–1952 laut Staatsrechnungen (in Millionen Franken)

Jahr	Beteiligung laut Bilanz	Eisenbahnschulden	Jahr	Beteiligung laut Bilanz	Eisenbahnschulden
1897	5,0	10,0	1925	87,2	84,6
1898	5,0	10,0	1926	86,5	84,1
1899	6,1	10,0	1927	86,4	83,8
1900	7,2	10,0	1928	86,2	83,5
1901	10,7	10,0	1929	86,4	83,6
1902	30,2	31,0	1930	86,8	82,2
1903	32,7	33,4	1931	87,0	82,1
1904	32,5	33,2	1932	87,3	86,8
1905	32,4	33,0	1933	88,1	87,3
1906	37,8	36,8	1934	88,8	87,3
1907	38,0	36,5	1935	88,6	87,2
1908	39,2	40,3	1936	92,3	90,8
1909	41,6	40,1	1937	92,7	89,9
1910	45,9	39,8	1938	94,1	81,6 [1]
1911	52,0	49,6	1939	96,6	81,4
1912	66,4	65,4	1940	100,2	85,5
1913	66,9	65,1	1941	103,4	81,0
1914	66,7	64,9	1942	57,5	47,8
1915	77,2	74,6	1943	64,5	54,5
1916	78,0	75,4	1944	64,0	53,9
1917	78,1	75,1	1945	64,0	53,5
1918	78,1	74,8	1946	64,5	53,1
1919	78,1	76,6	1947	64,5	52,6
1920	89,3	77,8	1948	64,5	52,2
1921	85,3	85,7	1949	65,0	51,7
1922	87,1	85,6	1950	65,7	51,3
1923	86,5	85,2	1951	66,7	50,8
1924	87,3	85,2	1952	67,8	50,3

[1]) Ab 1938 können die reinen Eisenbahnschulden nicht mehr genau ermittelt werden, da sie zum Teil mit Anleihen für andere Zwecke vermischt sind.

Der folgenden Übersicht können die bisherigen Leistungen des Kantons Graubünden zugunsten der Rhätischen Bahn entnommen werden, wobei in den Zahlen die Aufwendungen der Gemeinden ebenfalls eingeschlossen sind. Wir haben dabei alle Bar- und Naturalleistungen einschliesslich Steuerfreiheit und sämtliche einfachen Zinsen, nicht aber Zinseszinse und ausgefallene Dividenden berücksichtigt.

Leistungen des Kantons Graubünden einschliesslich Gemeinden an die Rhätischen Bahnen

		Fr.
Subventionen		2 566 600
Aktien		26 780 800
Darlehen und Zinsen		93 233 800
Zinsgarantie		127 600
Naturalleistungen		1 367 000
Steuerfreiheit		12 603 100
Stand auf 1. Januar 1942		136 678 900
Privatbahnhilfeleistungen:		
Berninabahn, einschliesslich Beitrag Betriebsdefizit für die Jahre 1948–1952	Fr. 795 000	
Bellinzona-Mesoccobahn	400 000	
Darlehen der Rhätischen Bahnen, III. Rang	3 800 000	
		4 995 000
Andere Leistungen:		
Übernahme Elektrifikationsdarlehen des Bundes	6 957 500	
Zinsverluste auf Darlehen II. Ranges der Rhätischen Bahnen 1942–1952	2 591 500	
		9 549 000
		151 222 900
Abzüglich:		
Barvergütung an den Kanton Graubünden aus der Privatbahnhilfe einschliesslich Zinsen		36 136 000
Gesamte bisherige Leistungen, Stand 31. Dezember 1952		115 086 900

Diesen Leistungen von rund 115 Millionen Franken stehen heute noch Aktien im Gesamtbetrage von 23,3 Millionen und Darlehen im Gesamtbetrage von 46,8 Millionen gegenüber, zusammen 70,1 Millionen Franken. Um zu der in der Tabelle auf Seite 31 ausgewiesenen Bahnbeteiligung gemäss der Bilanz des Kantons Graubündens zu gelangen, müssen von den 70,1 Millionen die Aktienbeteiligung der Gemeinden mit 0,6 Millionen und die Differenz zwischen dem Nominalwert und dem Bilanzwert der Aktien II. Ranges von 1,7 Millionen abgezogen werden.

Es braucht nicht besonders betont zu werden, dass derartige Belastungen aus dem öffentlichen Verkehr für einen finanzschwachen und industriearmen Gebirgskanton besonders schwer wiegen. Der Kanton Graubünden musste denn auch seine Einwohner zu Steuerleistungen heranziehen, die sowohl für das Arbeitseinkommen wie für den Vermögensertrag deutlich über dem Mittel der Kantonshauptorte liegen.

Trotz diesem Willen zur Selbsthilfe, der, verbunden mit einer guten Steuerveranlagung und dem Bestreben um einen sparsamen Staatshaushalt erste Voraussetzung zur Gesundung des Finanzhaushaltes eines öffentlichen Gemeinwesens bildet, schlossen die bündnerischen Staatsrechnungen im Gesamtverkehr (ordentliche und ausserordentliche Verwaltungsrechnung, Vermögensrechnung und staatliche Fonds) von 1937 bis 1949 jedes Jahr mit einem Ausgabenüberschuss ab. In diesem Zeitraum stieg denn auch die ungedeckte Schuld von 38,5 Millionen auf 54,2 Millionen Franken. Eine Wendung trat erst mit dem Einsetzen des verstärkten interkantonalen Finanzausgleichs ein. Dies wird ohne weiteres verständlich, wenn man bedenkt, dass allein aus dem zusätzlichen direkten Finanzausgleich, wie er nach dem Bundesbeschluss betreffend die Übergangsordnung des Finanzhaushaltes des Bundes erstmals für die Jahre 1950 und 1951 Geltung hatte, dem Kanton Graubünden rund 2,9 bzw. 3,0 Millionen Franken neu zuflossen, zu denen noch 200 000 Franken aus der Erhöhung des Beitrages an seine internationalen Alpenstrassen gemäss Artikel 30 der Bundesverfassung kommen. Auch im Jahre 1952 belief sich der Beitrag an den Kanton Graubünden aus den für den direkten Finanzausgleich zur Verfügung stehenden Geldern auf rund 3,0 Millionen Franken. Die Gesamtrechnungen für die Jahre 1950–1952 schlossen denn auch mit einem Einnahmenüberschuss von rund 3,1 Millionen Franken ab, der es ermöglichte, die ungedeckte Schuld auf 52,4 Millionen Franken zu senken.

Mit dem verstärkten direkten und indirekten interkantonalen Finanzausgleich gelang es, dem Kanton Graubünden eine seiner grössten Belastungen die Kosten des Baues und des Unterhaltes seines ausgedehnten Strassennetzes, weitgehend abzunehmen. Während der Kanton beispielsweise im Jahre 1948 für seine Strassen 6,6 Millionen Franken aufwendete und daran Bundessubventionen von 4,2 Millionen oder 63,6 Prozent erhielt, stiegen seine entsprechenden Ausgaben 1952 auf 12,1 Millionen und die Bundessubventionen auf 10,7 Millionen oder 88,4 Prozent. Trotzdem seine Strassenausgaben also um 5,5 Millionen stiegen, sank seine effektive Belastung aus dem Strassenwesen um 1 Million Franken.

Diese eidgenössische Hilfe wird vom Kanton Graubünden dankbar anerkannt. Es darf aber nicht übersehen werden, dass damit dem Kanton wohl die schwerste Belastung aus dem Strassenbau abgenommen wurde, eine wirkliche Gesundung seiner Finanzen aber erst möglich sein wird, wenn ihm auch an seine andere Sonderlast, an diejenige der Rhätischen Bahn, gesamtschweizerische Hilfe gewährt wird. Dass trotz der Entlastung im Strassenwesen der Kanton

finanziell noch ungünstig dasteht, haben wir schon anhand der Vergleiche der ungedeckten Schulden einzelner Kantone dargelegt. Wir wiederholen, dass die ungedeckte Schuld pro Kopf der Bevölkerung in Graubünden 382,2 Franken beträgt, in Uri 175,1, in Zürich 116,9, in Schwyz 95,7 und in Nidwalden nur 25,8 Franken. Dabei ist im realisierbaren Finanzvermögen Graubündens die gesamte ertragslose Bahnbeteiligung von 67,8 Millionen Franken mit dem Nominalwert enthalten. Wollte man den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung tragen, so dürfte die Bahnbeteiligung wohl nur mit einem pro-memoria-Wert in der Bilanz aufgeführt werden. Das würde nichts anderes bedeuten, als dass die ungedeckte Schuld des Kantons Graubünden pro Kopf der Bevölkerung noch höher ausgewiesen werden müsste. Kein anderer Kanton befindet sich also in dieser Beziehung in einer auch nur annähernd so schlechten Lage wie der Kanton Graubünden. Dabei ist zu bedenken, dass die Belastung für Graubünden nicht etwa eine buchmässige Angelegenheit darstellt, sondern einen sehr realen Niederschlag in den durch Steuern aufzubringenden Passivzinsen findet. Auf diesem Gebiet drängt sich denn auch die besondere Hilfe an Graubünden auf. Man muss sich stets vor Augen halten, dass 1952 im Überschuss der Gesamtrechnung des Kantons von 1,9 Millionen Franken die Zinsen auf dem fest verzinslichen Darlehen I. Ranges an die Rhätische Bahn mit 1,05 Millionen Franken enthalten sind. Dieser Zins ist aber von der Bahn weder herausgewirtschaftet noch tatsächlich bezahlt worden. Er wurde vielmehr rein buchmässig an ein Darlehen III. Ranges angerechnet, das der Bund und der Kanton Graubünden der Rhätischen Bahn im Rahmen der Novelle zum Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 zur Anschaffung von 6 Lokomotiven gewährt haben. Zum Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung musste die Bahn 1951 1,3 Millionen und 1952 rund 0,7 Millionen Franken der Bau- und Betriebsreserve entnehmen, die dadurch Ende 1952 auf rund 840 000 Franken gesunken ist. In kurzer Zeit wird also die Bahn nicht mehr in der Lage sein, ihre Gewinn- und Verlustrechnung auszugleichen, wenn die nicht herausgewirtschafteten Zinsen auf dem Darlehen I. Ranges in Rechnung gestellt werden. Anderseits wird der Kanton seinen Geldgebern den Zins auf den für die Rhätische Bahn aufgenommenen Geldern weiterhin bezahlen müssen.

Wenn eine auf die besondern Verhältnisse im Kanton Graubünden abgestimmte und den Bund und damit die andern Kantone nicht ungebührlich belastende Hilfsaktion ins Auge gefasst werden soll, so muss diesen Überlegungen Rechnung getragen werden.

IX. Die Bundeshilfe

Eine Hilfe, die den Kanton von den Zinslasten aus seiner Beteiligung an der Rhätischen Bahn befreit und die Bahn davon enthebt, nicht herausgewirtschaftete Zinsen aus der Substanz zu bezahlen, lässt sich grundsätzlich auf zwei verschiedenen Wegen verwirklichen.

1. Der Bund kann für einen Teil des Darlehenskapitals als Gläubiger an die Stelle des Kantons treten. Das könnte entweder durch eine Barabfindung oder durch Übergabe von Bundestiteln geschehen, mit denen der Kanton Schulden abtragen würde. Der Bund könnte aber auch für den gleichen Betrag, für den er Darlehensgläubiger der Rhätischen Bahn wird, Schulden des Kantons direkt übernehmen.
2. Der Bund kann auf der Darlehensschuld der Rhätischen Bahn eine Zinsausfallgarantie übernehmen. Damit würde der Überlegung Rechnung getragen, dass nicht die Beteiligungen an der Rhätischen Bahn an sich auf dem kantonalen Finanzhaushalt lasten, sondern deren Ertragslosigkeit. Die Leistungen des Bundes, die jährlich in die Eidgenössische Staatsrechnung aufzunehmen wären, würden um die von der Bahn allenfalls herausgewirtschafteten Zinsen vermindert.

Bei beiden Varianten müssten, wenn sie eine Hilfe an die Bahn selbst bedeuten sollen, die Zinsen auf dem Darlehen I. Ranges ebenfalls vom Betriebsergebnis abhängig gemacht werden. Die gesamten, nicht herausgewirtschafteten Zinsen brauchten also in Zukunft weder aus der Substanz bezahlt noch unter den Passiven der Bilanz der Rhätischen Bahn eingestellt zu werden.

Bei einer Zinsausfallgarantie müsste das Ausmass der Bundeshilfe an den Kanton Graubünden alljährlich in der Eidgenössischen Staatsrechnung sowie in der Rechnung des Kantons Graubünden als Subvention eingestellt werden. Wir möchten jedoch einer Lösung den Vorzug geben, bei der der Kanton durch die Abwicklung des Geschäftes nicht mehr direkt berührt wird. Dies ist bei einer Ablösung kantonaler Schulden durch den Bund der Fall. Dem Bund erwächst daraus auch ein finanzieller Vorteil, indem ihm die erforderlichen Gelder zu einem günstigeren Zinsfuss zur Verfügung stehen als dem Kanton Graubünden.

Bei der neuen Bundeshilfe kann das Darlehen III. Ranges des Kantons nicht berücksichtigt werden, da es, wie bereits dargelegt, aus nicht bezahlten Zinsen des Darlehens I. Ranges gebildet wurde. Dieser ungewöhnliche und nur durch eine weitherzige Interpretation des Privatbahnhilfegesetzes mögliche Weg musste gewählt werden, um der Bahn ohne den Einsatz neuer kantonaler Mittel auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes durch den Bund 5 Millionen Franken zum Ankauf neuer Lokomotiven zur Verfügung stellen zu können. Es besteht demnach keine Veranlassung, das Darlehen III. Ranges des Kantons in die Hilfsaktion einzubeziehen. Der Kanton wird vielmehr in der zwischen ihm und dem Bund abzuschliessenden Vereinbarung über die Durchführung der Bundeshilfe auf die Geltendmachung dieses Darlehens verzichten müssen. Es bleiben somit noch rund 43 Millionen Franken, für welchen Betrag wir Ihnen beantragen, der Bund habe im Sinne eines Aktes eidgenössischer Solidarität den Kanton Graubünden von einem Teil seiner Bahnschulden zu befreien und gleichzeitig im gleichen Umfange als Darlehensgläubiger gegenüber der Rhätischen Bahn an die Stelle des Kantons Graubünden zu treten. Nach der Zusammensetzung der abzulösenden kantonalen Schulden würde dies dem Kanton Graubünden

eine jährliche Entlastung von rund 1,4 Millionen Franken bringen. Durch die Umwandlung des bisher fest verzinslichen Darlehens I. Ranges in ein solches mit variablem Zinsfuss wird die Bahn ihrerseits ihre Rechnung um jährlich höchstens 1,05 Millionen Franken entlasten können.

Deshalb schlagen wir Ihnen vor:

1. Der Kanton Graubünden tritt dem Bund für den Betrag von rund 43 Millionen Franken seine Darlehen I. und II. Ranges an die Rhätische Bahn ab.
2. Der Bund verpflichtet sich, den Kanton Graubünden mit dem gleichen Betrag von Schulden gegenüber Dritten zu befreien.
3. Der Bund wandelt das zu 3½ Prozent festverzinsliche Darlehen I. Ranges, das variabel verzinsliche Darlehen II. Ranges und das variabel verzinsliche bisherige Darlehen des Bundes III. Ranges in ein einheitlich variabel verzinsliches Darlehen mit einem Maximalzinsfuss von 3 Prozent um.

Die Eidgenössische Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen kam in ihrem Bericht vom 10. Mai 1952 ebenfalls zum Schluss, dass der Bund dem Kanton Graubünden im Sinne einer Übergangsmassnahme rund 43 Millionen Franken zur Verfügung stellen solle gegen Abtretung der hypothekarisch sichergestellten Guthaben an die Rhätische Bahn im nämlichen Betrage.

Wir glauben, mit der vorstehenden Botschaft dargelegt zu haben, dass den besondern Verhältnissen des Kantons Graubünden durch eine gesamtschweizerische Aktion Rechnung getragen werden sollte. Durch die Befreiung des Kantons von Schulden im Betrag von rund 43 Millionen Franken und durch die Umwandlung des fest verzinslichen Darlehens I. Ranges an die Rhätische Bahn in ein solches mit variablem Zinsfuss dürfte diesen besondern Verhältnissen des Kantons Graubünden und der Rhätischen Bahn im Rahmen der heute gegebenen Möglichkeiten und Bedürfnisse in ausreichendem Masse Rechnung getragen werden. Der Kanton weist in den letzten drei Jahren bereits einen aktiven Abschluss der Staatsrechnung auf. Durch die Einsparung von rund 1,4 Millionen Franken Passivzinsen, denen bis jetzt nur 1,05 Millionen Franken Aktivzinsen aus dem Darlehen I. Ranges an die Rhätische Bahn gegenüberstanden, wird sich seine finanzielle Lage weiter verbessern.

Die Bahn ihrerseits wird nach unseren Vorschlägen in Zukunft mit einem Aktienkapital von rund 38 Millionen Franken und einem variabel verzinslichen Fremdkapital von rund 48 Millionen Franken (43+5 Millionen) arbeiten können. Da damit praktisch die Verzinsung des gesamten Kapitals vom Betriebsergebnis abhängig gemacht wird, halten wir dafür, dass bei einem weiteren günstigen Verlauf der Wirtschaftslage und des Fremdenverkehrs der Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn mit einiger Zuversicht in die Zukunft blicken dürfen. Sollte später doch noch einmal an eine Übernahme der Bahn durch den Bund gedacht werden müssen, so wären die neuen Mittel des Bundes von 43 Millionen sowie die bis Ende 1952 zur Verfügung gestellten und auf einen spätern Übernahmepreis als anrechenbar erklärten 36,5 Millionen voll in Rechnung zu stellen.

Damit würden die bei einem Erwerb der Rhätischen Bahn durch den Bund anrechenbaren Vorleistungen 79,5 Millionen betragen.

Wir empfehlen Ihnen, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss gutzuheissen, und benützen die Gelegenheit, Sie aufs neue unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 23. Oktober 1953.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn

---

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 26 der Bundesverfassung
und nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Oktober 1953,

beschliesst:

Art. 1

Der Bundesrat wird ermächtigt, dem Kanton Graubünden gegen Abtretung seiner im I. und II. Rang pfandgesicherten Forderungen gegenüber der Rhätischen Bahn den Betrag von 42 957 506 Franken, Wert 1. Januar 1954, zu vergüten, wobei mit den Forderungen sämtliche Vorzugs- und Nebenrechte auf den Bund übergehen.

Art. 2

Die in Artikel 1 erwähnten Darlehen sind mit dem bisherigen Darlehen III. Ranges des Bundes an die Rhätische Bahn mit Wirkung ab 1. Januar 1954 in ein einheitliches Darlehen von 47 957 506 Franken zusammenzulegen und im eidgenössischen Eisenbahnpfandbuche im I. Rang einzutragen. Der Zinsfuss ist variabel und nicht kumulativ; er beträgt maximal 3 Prozent.

Art. 3

Eine Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton Graubünden und der Rhätischen Bahn setzt die Modalitäten einer Ablösung von Verpflichtungen des Kantons im Ausmasse der Bundesleistung gemäss Artikel 1 fest; sie bestimmt auch die weitern Bedingungen, deren Erfüllung für die Wahrung der Interessen des Bundes und zur Konsolidierung der Finanzlage der Rhätischen Bahn verlangt werden muss.

Art. 4

Mit diesem Beschluss wird das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien an Alpenbahnen vom 22. August 1878 aufgehoben.

Art. 5

Dieser Beschluss ist gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse zu veröffentlichen.

Der Bundesrat ist mit seinem Vollzug beauftragt.

1346

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn (Vom 23. Oktober 1953)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1953
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	44
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	6529
Datum Date Data	05.11.1953
Seite Page Pagina	381-419
Ref. No	10 038 442

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.