

Zeitschrift: Beiheft zum Bündner Monatsblatt
Herausgeber: Verein für Bündner Kulturforschung
Band: 3 (1993)

Artikel: Dorf Sagogn - Marktort Ilanz : sozialer Wandel in der Surselva von 1880 bis 1920
Autor: Steinhauser, Margrit
Kapitel: 1: Einleitung
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-821116>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

I EINLEITUNG

1. DEMOGRAFIE

In der «Geschichte der Schweiz und der Schweizer» wird die Situation an der Schwelle zum 20. Jahrhundert folgendermassen beschrieben: «Die Mobilität trug dazu bei, dass unser Land nun in zwei Zonen zerfiel, die sich in Bezug auf ihr Verhalten gegenüber dem wirtschaftlichen Wandel stark unterschieden. Die dynamische Schweiz des Mittellandbogens, der Industrialisierung und dem Verkehr geöffnet, nahm einen doppelten Zustrom von schweizerischen und ausländischen Zuwanderern auf, der ihren niederen Geburtenüberschuss verdeckte. Die statischere Schweiz der Voralpen und der Alpen verharrte in sozialer Stagnation, die sich zugleich aus einer starken Auswanderungstradition und dem Fehlen von neuen Arbeitsplätzen erklärt.»³

Diese Feststellung soll im folgenden für den Kanton Graubünden und speziell für die Surselva verifiziert werden.

Der Kanton Graubünden, resp. dessen vorwiegend landwirtschaftliche Bevölkerung, erlebte neben dem Sog des Unterlandes auch Kräfte, welche die einheimische Landwirtschaft als immer noch wichtigsten Wirtschaftszweig stark belasteten und zu Anpassungen zwangen. Speziell erwähnt werden muss die Internationalisierung des Handels und die daraus resultierende, harte überseeische Konkurrenz. Zur gleichen Zeit wurden die Alpen als wichtige Erholungslandschaft erkannt. Neben ausländischen Touristen kamen vermehrt auch wohlhabende Unterländer in die aufstrebenden Touristenorte Davos, Arosa und St. Moritz. In der Surselva schob sich vor allem Flims in den Vordergrund. Hier schien sich die erfolgversprechendste Chance für das ganze Gebiet abzuzeichnen. Diese positive Entwicklung wurde durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges allerdings stark in Frage gestellt.

Im folgenden soll die demografische Entwicklung betrachtet werden (vgl. *Abbildung 1 bis 4*)⁴.

Die Wohnbevölkerung des gesamten Kantons Graubünden stagniert bis zum Jahr 1898 mehr oder weniger. Ein absoluter Tiefpunkt ist in den Jahren 1890/91 mit einer Abnahme von 1366 Personen zu verzeich-

nen. Zwischen 1898 und 1915 vergrössert sich die Wohnbevölkerung von 95 941 auf 119 860 Personen. Für die folgenden Kriegsjahre fehlen leider exakte Daten. Grössere Zuwachsraten sind speziell für die Jahre 1898/99 (+7471) und 1908/09 (+6691) zu erwähnen.

Die Entwicklung im Bezirk Glener⁵ verläuft mehr oder weniger synchron. Ein signifikanter Einbruch ist im Jahr 1888 festzustellen; die Wohnbevölkerung geht um 525 Personen zurück, obwohl die Geburten konstant bleiben und die Todesfälle sogar leicht rückläufig sind. Dies ist ein klarer Hinweis auf eine namhafte Abwanderung. Im Gegensatz dazu steht ein Zuwachs der Wohnbevölkerung um 414 Personen zwischen 1898 und 1899, obwohl die Geburten mit +18 nur leicht zunehmen. Eine ähnliche Entwicklung ist in den Jahren 1908/09 feststellbar. Eine Zunahme während der gleichen Zeiträume ist auch im Bezirk Vorderrhein⁶ vorhanden (+209, +711). In der gesamten Periode zwischen 1880 und 1915 nimmt die Wohnbevölkerung hier allerdings stärker zu als im Bezirk Glener.

Bezüglich der Wohnbevölkerung ist die absolute Stagnation des Bezirkes Glener sehr auffallend (*vgl. Abbildungen 1, 2 und 3*). Der Bezirk Vorderrhein weist um die Jahrhundertwende und um 1910 je einen kleinen Wachstumsschub auf. Die Situation ist – vom Kanton her gesehen – nicht allzu schlecht. Es muss allerdings bedacht werden, dass die tiefergelegenen Regionen um Chur und Landquart sowie die Touristenorte die grössten Wachstumsraten aufweisen (*Abb. 1: Wohnbevölkerung des Kantons Graubünden*⁷; *Abb. 2: Wohnbevölkerung der Bezirke Glener und Vorderrhein*⁸; *Abb. 3: Entwicklung des Geburtenüberschusses*; *Abb. 4: Prozentuale Veränderung der Wohnbevölkerung*). Quellenmässig kaum erfassbar ist leider die Abwanderung.

Die Kurve des Geburtenüberschusses (*Abbildung 4*) im gesamten Kanton Graubünden zeigt in den Achtzigerjahren nur ein bescheidenes Wachstum. Im Jahr 1890 ist mit –4 Personen ein Tiefpunkt festzustellen. Die darauffolgenden Jahre bis 1894 sind wechselvoll, und 1895 ist ein weiterer Tiefpunkt mit +144 Personen erreicht. Anschliessend setzt aber eine deutlich positive Entwicklung ein, die 1913/14 in einem Höhepunkt von +1096 bzw. +1067 Personen kulminiert. Während der Kriegsjahre blieb der Zuwachs im Rahmen der Vorkriegszeit. Im Jahr 1918 ist ein absoluter Einbruch feststellbar, der auf die Grippeepidemie dieses Jahres zurückgeführt werden kann.

Die Kurve des Bezirkes Glenner verläuft beinahe synchron mit derjenigen des gesamten Kantons Graubünden. Im Gegensatz zum Bezirk Vorderrhein wirkt sich das Grippejahr 1918 nicht auf den Geburtenüberschuss aus; es ist sogar fast ein Spitzenzuwachs von +117 Personen zu verzeichnen.

Im Bezirk Vorderrhein ist der absolute Zuwachs nicht sehr bemerkenswert. Prozentual gesehen ist er jedoch höher als im Bezirk Glenner.

2. FINANZEN

Die Daten der *Tabellen 1 und 2*, die von Dr. Alois Steinhauser (Regierungsrat und Nationalrat sowie Präsident des Verkehrsvereins der Surselva) zusammengestellt wurden, führen die Situation des Bündner Oberlandes eindrücklich vor Augen. Das versteuerte Totalvermögen (Private und Korporationen) stagniert und weist über den beobachteten Zeitraum keine nennenswerte Verbesserung auf.^{9,10} Man versuchte, diesem zeitgenössischen Befund durch energisches politisches Handeln entgegenzuwirken. Motor dieser Bewegung war Alois Steinhauser. Da er den Tourismus als zweites Standbein neben der Landwirtschaft sah, standen für ihn Verkehrsfragen im Vordergrund: Eine Voraussetzung zur Verbesserung der Lage war eine bessere Erschliessung der Surselva durch Bahn und gute Strassen.

Im Jahr 1901 wurde in Ilanz der Oberländer Verkehrsverein gegründet. Vorbild dazu waren Vereinigungen mit ähnlicher oder gleicher Zielsetzung in Chur, Davos und im Engadin.¹¹

«In Wort und Bild, durch gewandte Feder, durch geschickte Photographen und Künstler sollen die in unsern Thälern verborgenen Perlen von Naturschönheiten überall, in allen Theilen der Welt, bekannt gemacht und dadurch die Aufmerksamkeit des reisenden Publikums auch auf das Bündner Oberland gelenkt werden.

Möge dieser weite Zweck des Verkehrsvereins, die Hebung der Fremdenindustrie, unsere Thäler und Dörfer immer mehr dem wachsenden Fremdenstrom erschliessen, dieselben immer mehr bevölkern und beleben.»¹²

Gleichzeitig wurde erwähnt, dass eine Entwicklung des Tourismus' auch für die Landwirte nur Vorteile in sich berage; ihre Produkte fänden

leichteren Absatz.¹³ Die Surselva wurde einem breiteren Publikum bekanntgemacht, so zum Beispiel mit der Schrift «Illustriertes Bündner Oberland», die ausser in Deutsch bald auch in Französisch und Englisch gedruckt wurde.¹⁴ Ausserdem versuchte der Verein, eine Rolle als «pressure group» wahrzunehmen: Projekte, die direkt oder indirekt die wirtschaftliche Entwicklung der Surselva förderten, wurden formell (im Parlament) oder informell (durch persönliche Kontakte) vorangetrieben. Es scheint aber, dass nur wenige Leute – hier besonders aus dem Vereinsvorstand – in dieser Beziehung aktiv wurden. Ein Indiz für die diesbezügliche Stagnation des Vereins ist die Entwicklung der Mitgliederzahl. Ende 1902, ein Jahr nach der Gründung, zählte man 404 Mitglieder,¹⁵ 1905 deren 355 und 1906 nur noch 286. Parallel zu den Mitgliederzahlen sanken natürlich auch die Einnahmen des Vereins. Im Jahr 1905 betrugen sie 2525 Franken, im nächsten Jahr noch 2075 Franken. Diese leidige Tatsache war Gegenstand einer heftigen Diskussion. Man beschloss daraufhin, die Mitgliederbeiträge zu ändern.¹⁶

Im Jahr 1905 wurde in Chur der kantonale Dachverband der Verkehrsvereine gegründet. An der konstituierenden Versammlung wurden 20 verschiedene Vereine durch 25 Delegierte vertreten.

3. VERKEHRSPRAGEN

Die Bedeutung des Vorderrheintals im Transitverkehr nach Süden blieb gering. Demzufolge hatte auch das Fuhrwesen nicht einen so grossen Einfluss, dass die Errichtung von Porten nötig gewesen wäre. Der Zustand der Strassen, besonders abseits der Lukmanierroute, war schlecht und wurde erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts besser. Im Jahr 1858 erreichte die Oberländerstrasse Disentis, 1868 den Oberalppass und 1877 wurde der Lukmanierpass ausgebaut.¹⁷

In den Neunzigerjahren setzte die Diskussion um die Eisenbahnfrage ein. In der Surselva setzte man auf das Projekt einer Bahn durch die Greina und den Splügen – eine Fehlkalkulation, die noch bis in die Neunzigerjahre des 20. Jahrhunderts nachwirken sollte. Immerhin wurde im Jahr 1900 mit dem Bau der Strecke bis nach Ilanz begonnen. Ende Mai 1903 wurde sie eröffnet.¹⁸

Das Hauptproblem – nebst der Finanzierung der Strecke – waren vor allem die Expropriationen gewesen. Gemäss §6 des Bündner Eisenbahngesetzes von 1897 sollten in Ilanz sog. «Bürger-Los-Güter» im Umfang von 11 000 m² gratis für den Bahnbau abgegeben werden. Die Gemeindebehörden vertraten die Meinung, dass dieser Boden unter den einzelnen Bürgern verteilt sei und deswegen nicht zum eigentlichen Gemeindeboden gehöre. Die Regierung – als zuständige Instanz – schützte den entsprechenden Rekurs der Rhätischen Bahn.¹⁹ Nachdem die Finanzierung der Linie bis Ilanz gesichert war und nur noch technische Probleme blieben, beschäftigte man sich schon mit der Weiterführung der Bahn nach Disentis. Das neugegründete «Oberländer Eisenbahnkomitee» – es bestand aus dem Vorstand des Verkehrsvereins, dem Vertreter der Surselva im Nationalrat,²⁰ den Kreisbehörden und dem Redaktor der «Gasetta Romontscha» – sah seine Aufgabe darin, die notwendige Öffentlichkeitsarbeit in den einzelnen Gemeinden zu leisten und sich um die Finanzierung zu kümmern. Es wurde angenommen, dass die 29 Kilometer lange Linie 150 000 Franken pro Kilometer koste.

Die Gemeinden und verschiedene Private hatten erklärt, dass sie für 25 000 Franken pro Kilometer aufkämen, also total 725 000 Franken. Der Kanton sollte 40 000 Franken pro Kilometer übernehmen, total 1 160 000 Franken.

Dies wären insgesamt 1 885 000 Franken. Nach §§ 3 und 7 des Eisenbahngesetzes, welche die Zeichnung von Aktien im Werte von 50% vorschrieben, bliebe dann noch ein Fehlbetrag von 290 000 Franken, um mit dem Bau der Linie beginnen zu können. Man hoffte, dieses Manko entweder durch Private, abermalige Beiträge der Gemeinden oder Subventionen der Eidgenossenschaft ausgleichen zu können.²¹ Im April 1905 wurde in einer Volksabstimmung in den Gemeinden der Cadi die Garantierung von 25 000 Franken pro Kilometer eindeutig angenommen, und zur gleichen Zeit beschlossen die Landsgemeinden der Gruob und des Lugnez', einen Beitrag von 55 000 Franken resp. 15 000 Franken zu leisten.²² Da die Eidgenossenschaft für die Linien Reichenau–Ilanz und Thusis–St. Moritz 7 Millionen Franken bewilligt hatte, wurden vom Kanton entsprechende Petitionen für die Linien Thusis–Filisur, Bevers–Schuls und Ilanz–Disentis eingereicht.²³ Vor allem im Oberland erhoffte man sich einiges vom Bund, da man

der Linie Ilanz–Disentis auch eine gewisse militärische Bedeutung beimass.²⁴ Der Bundesbeitrag für die Linien Bevers–Schuls und Ilanz–Disentis belief sich schliesslich auf 5 Millionen Franken. Das Eisenbahnkomitee war mit der Bitte, 100 000 Franken an die Baukosten beizutragen, auch an die Stadt Chur gelangt (die Eröffnung der Strecke fördere die kommerziellen Interessen der Stadt massiv).²⁵ Schliesslich war der Baubeginn möglich, und die Strecke konnte im Jahr 1912 programmgemäss dem Verkehr übergeben werden.²⁶

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was man sich in der Surselva eigentlich von der Eröffnung der Eisenbahnlinie versprach.

Primär stand die Konkurrenzfähigkeit einheimischer gegenüber auswärtiger Ware im Vordergrund; da sie schneller transportiert werden konnte, verdarb sie nicht mehr so rasch. Ausserdem sah man Vorteile im Viehgeschäft und in der Nutzung des Holzreichtums des Gebietes. Ganz besonders aber würden Tourismus und allgemeiner Verkehr gefördert werden. Alle diese Vorteile würden die finanziellen Opfer der Gemeinden voll aufwiegen, meinte die «Gasetta Romontscha».²⁷

Es ist sehr interessant zu sehen, wie die Eisenbahn in das gängige Weltbild der Oberländer integriert werden sollte. Wie konnte man diese Neuerung legitimieren, da die Bevölkerung Neuem eher skeptisch bis ablehnend gegenüberstand? Durch die Bahn, meinte die «Gasetta Romontscha» in ihrem Leitartikel zur Eröffnung der Strecke Chur–Ilanz, würden die Werte der Heimat erst ins richtige Licht gerückt und auch Fremden vermittelt:

«Ein herzliches Willkommen, auch allen offiziellen Gästen, welche sie (die Bahn) auf ihrer ersten Reise bis hinauf zur Wiege des Grauen Bundes begleiten! Mit dem Moment, da das Dampfross in einer Stunde dem jungen Rhein entlang von Chur nach Ilanz fährt, beginnt eine neue Epoche in der surselvischen Geschichte.

Niemand zweifelt daran, dass die direkte Eisenbahnlinie entlang des Rheins eine reiche Lebensader für die Surselva sein wird; ausserdem ist Ilanz der zentrale, naturgeschaffene Punkt, um die Oberländer Täler miteinander zu verbinden.»²⁸

Die Bahn ist ein Teil eines göttlichen Plans geworden:

«...ein anderes geliebtes National-Denkmal neben dem Ahorn zu Truns. Möge doch die neue Eisenbahn unserem Volke das wahre Gute bringen, das Eigene, Charakteristische nicht verschwinden lassen...»²⁹

Zur gleichen Zeit hatte der Gotthardverkehr unerwartete Ausmasse angenommen, womit die Frage einer Ostalpenbahn wieder Aufwind bekam. Es gab zwei gegensätzliche Projekte: Die Bahn durch den Splügen und die Bahn durch die Greina. Die Bündner konnten sich nicht einigen; und die Oberländer sprachen sich natürlich für die Greinalinie aus.

Die ganze Diskussion blieb ergebnislos und wurde mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges für lange Zeit begraben.³⁰

Der Bau eines zentralen Elektrizitätswerkes war schon im Programm des Verkehrsvereins von 1901 vorgesehen. Im Jahr 1905 nahm sich ein Aktionskomitee unter dem Präsidium von Dr. Alois Steinhauser, Mistral (Landammann), der Frage an.³¹ Man musste Pläne ausarbeiten und das nötige Geld sammeln. Es war vorgesehen, dass die Zentrale mit dem Turbinenhaus unterhalb von Waltensburg an die grosse Strasse zu stehen kommen sollte; die Wasserkraft sollte der Flem liefern, der durch das Dorf fliesst. Die Rentabilität des Werkes konnte natürlich nicht vorausgesagt werden. Sie hing von der Anzahl der Abonnenten und den Betriebsausgaben ab.³² Das geplante Elektrizitätswerk stiess innerhalb der Bevölkerung auf grosse Resonanz. Besonders in den grösseren Orten der Surselva gab es einige Abonnentsinteressenten, und ihre Zahl stieg, wie die «Gasetta Romontscha» berichtete, stetig an.³³ Die Gemeinde Ilanz zeichnete Aktien im Wert von 80 000 Franken. Die Bedingung, dass der Sitz der Aktiengesellschaft in Ilanz sein und die Konzession mindestens 60 Jahre laufen sollte,³⁴ wurde diskussionslos angenommen. Ende Januar 1907 konnte sich die Aktiengesellschaft konstituieren, und das Basiskapital wurde auf 330 000 Franken festgesetzt. Im Verwaltungsrat waren alle Persönlichkeiten des Oberlandes vertreten, speziell auch diejenigen aus Ilanz.³⁵ Es waren dieselben Leute, die im Verkehrsverein, im Verwaltungsrat der Bahn und im Eisenbahnkomitee tätig waren. Das Elektrizitätswerk wurde gebaut, und Anfang 1908 konnte die «Gasetta Romontscha» melden, dass erstmals in den Gemeinden Waltensburg, Andiast, Ruschein, Ladir, Ilanz, Castrisch, Sevgein, Luven und Rueun elektrisches Licht brenne³⁶. Damit war eine weitere Forderung zur regionalen Entwicklung verwirklicht.

