Zeitschrift: Jahrbuch / Historische Gesellschaft Graubünden
Herausgeber: Historische Gesellschaft Graubünden
Band: 138 (2008)

Artikel: 150 Jahre Eisenbahn Rorschach-Chur : Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Bahnlinie aus Bündner Perspektive
Autor: Färber, Silvio
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-595924

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

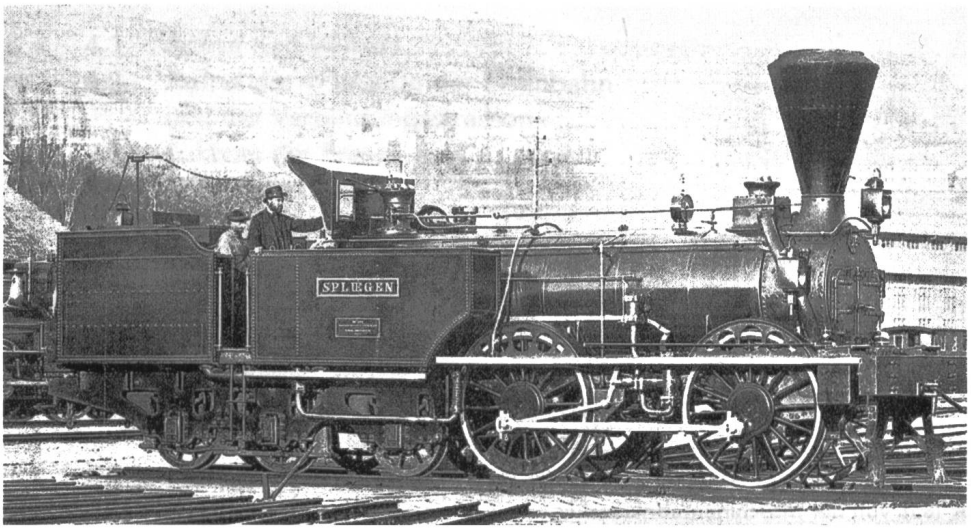
Download PDF: 20.06.2025

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

150 Jahre Eisenbahn Rorschach–Chur

Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Bahnlinie aus Bündner Perspektive

Silvio Färber



Titelbild:
Tenderlokomotive Eb 2/5 Nr. 25 «Splügen» der Vereinigten Schweizerbahnen. Erbaut 1858 von der Maschinenfabrik Esslingen. Foto um 1860.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort **139**

1. «Unaufhaltsam, wie man sich auch stemmen mag, bricht die neue Zeit herein» **140**

2. Erste Pläne und Visionen **144**

2.1. Mit Dampfkraft von Zürich nach Chur 144
2.2. Die Ostalpenbahnprojekte 147
2.3. Pläne für eine Rheintaleisenbahn 152

3. Das Projekt wird konkret **154**

3.1 Das Gründungskomitee der «Schweizerischen Ostbahn» 154
3.2 Übereinkunft zwischen St. Gallen und Graubünden 157
3.3 Ausserordentliche Sitzung des Bündner Grossen Rates 157
3.4 Konzessionierung der Rheintallinie 160

4. Das Ringen um die Zustimmung des Bündner Volkes **161**

4.1 Aufruf Karl Völkers 161
4.2 Aufruf der «Freunde der Eisenbahn und der Verbindungsstrassen» 165
4.3. Sukkurs der Presse 167
4.3.1 Churer Zeitung 167
4.3.2 Der Liberale Alpenbote 168
4.3.3 Bündner Zeitung 169
4.3.4 Bündner Tagblatt 171
4.4 Wird das Lukmanierprojekt «zertrümmert»? 172
4.5 Die Bündner sagen Ja zur Eisenbahn 173

5. Die Gründung der Südostbahn **175**

6. Der Bahnbau 178

6.1 Finanzierung 178
6.2 Baubeginn 182
6.3 «Die Eisenbahn wird gebaut und Chur wird englisch» 184
6.4 Schwierigkeiten 186
6.5 Die Vereinigten Schweizerbahnen vollenden den Bahnbau. 191
6.6 Wo soll der Churer Bahnhof zu stehen kommen? 196
6.7 Harte Arbeit, karger Lohn 200

7. Die Eröffnung der Bahnlinie 205

7.1 Das Fest 205
7.2 Aufnahme des Bahnbetriebes 211
7.3 Abenteuer Bahnfahrt 220

8. Erfüllte und enttäuschte Erwartungen 224

9. Wie weiter mit dem Lukmanierprojekt? 228

Anhang

Quellen und Literatur 237
Bildnachweis 239

Vorwort

150 Jahre Eisenbahn Rorschach-Chur – ein stolzes Jubiläum! Ein Jubiläum, bei dem es sich lohnt, zurückzuschauen zu den Anfängen des Eisenbahnwesens im Rheintal, zumal in Graubünden im Gegensatz zum Kanton St. Gallen bisher nur wenig dazu publiziert wurde. Die Anbindung unseres Kantons an die übrige Schweiz mit dem damals modernsten Verkehrsmittel war ein epochales Ereignis, das entsprechend bejubelt und gefeiert wurde. Die Eröffnung der Rheintallinie war aber auch verbunden mit der Hoffnung auf die Realisierung der Ostalpenbahn, welche die Verbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer über den Splügen oder Lukmanier hätte bringen sollen. Der sich über mehrere Jahrzehnte hinziehende Kampf für dieses internationale Bahnprojekt ist seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehrfach Gegenstand von historischen Untersuchungen gewesen. Zu nennen sind vorab die Arbeiten von Peter Conradin von Planta, Silvio Margadant, Peter Metz und in neuester Zeit von Gion Caprez sowie Joseph Jung und seinem Team. Der Bau der Rheintallinie wird von diesen Autoren allerdings nur marginal miteinbezogen.

Mit der vorliegenden Arbeit wird der umgekehrte Weg beschritten: Im Mittelpunkt stehen Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Eisenbahnlinie Rorschach–Chur; die Ostalpenbahnfrage wird zu Beginn und am Schluss in zwei zusammenfassenden Kapiteln thematisiert, ansonsten ist sie nur im Hintergrund präsent. Zur Erarbeitung des Themas wurden, wo immer möglich, Bündner Zeitungen aus den Jahren 1852-1858 herangezogen; dies in der Absicht, die damaligen Ereignisse rund um den Bau der ersten Eisenbahn ähnlich wie für den zeitgenössischen Zeitungsleser erlebbar zu machen. Durch die mehrfach eingeflochtene Darstellung und Kommentierung desselben Geschehens durch verschiedene Zeitungen soll zudem ein Einblick in die Vielfalt und Eigenart der deutschsprachigen Bündner Presselandschaft in der Mitte des 19. Jahrhunderts ermöglicht werden. Bahntechnische Aspekte werden nur soweit als nötig dargelegt. Zu den Auseinandersetzungen mit den englischen Investoren, die letztlich zum Untergang der Südostbahngesellschaft führten, ist vorab im Staatsarchiv Graubünden etliches Material vorhanden. Die Rechtsstreite waren derart komplex, dass sie hier nur im Überblick dargestellt werden können. Sehr gerne hätte ich dafür ausführlicher die Arbeits- und Arbeitergeschichte in Zusammenhang mit dem Bahnbau thematisiert; die diesbezüglich schlechte Quellenlage erlaubte dies indessen nicht. Die nur als Typoskript vorliegende Arbeit von Peter Herzog, deren Fragestellung und Zielsetzung in etwelchem Masse auch dieser Arbeit entsprechen, konnte entgegen anfänglichen Erwartungen nur wenig Verwendung finden, war mir aber als Einstieg in die Thematik nützlich. Die hervorragende, von Joseph Jung herausgegebene Briefedition «Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard» wurde leider erst kurz vor Redaktionsschluss des JHGG ausgeliefert und konnte deswegen nicht im gewünschten Umfang in diese Arbeit miteinbezogen werden.

1. «Unaufhaltsam, wie man sich auch stemmen mag, bricht die neue Zeit herein»

Im «Bündner Kalender für das Jahr 1858» findet sich ein Bericht, der das damals auch in der Schweiz eingeläutete Eisenbahnzeitalter thematisiert und dabei in anschaulicher Weise die Beschleunigung der technologischen Entwicklung, die von diesen hervorgerufenen Veränderungen sowie die damit verbundenen Hoffnungen und Ängste beschreibt. Der Kalenderbeitrag mit dem Titel «Ueber die Eisenbahnen» beginnt mit der Beschreibung von Vorgängen, die zu jener Zeit wohl von Vielen so wahrgenommen wurden. «Unaufhaltsam, wie man sich auch stemmen mag, bricht die neue Zeit herein. Ehe man sich's versieht, ist das Neue schon da. Gänzliche Umgestaltung der Dinge wozu es sonst Jahrhunderte bedurfte, machen sich jetzt in wenigen Jahren. So ist die Schweiz innert 10 Jahren – und was sind 10 Jahre in der Geschichte für ein kleiner Zeitraum – eine ganz andere geworden. Wer hätte sich noch vor 20 Jahren träumen lassen, daß man innert einer halben Stund von Chur bis Genf berichten könnte! Und jetzt weiss der einfältigste Mann, daß man zu diesem Zwecke nur aufs Telegrafenbureau zu gehen und ein Fränklein zu zahlen braucht.»

Nach diesen einleitenden Feststellungen kommt der Autor auf die Eisenbahnlinie nach Chur zu sprechen. «Unsere Südostbahn[1] soll mit dem Mai 1858 eröffnet werden, was wir auch getrost hoffen wollen. Da kann man nun von Chur aus in einem fort auf der Eisenbahn fahren nach Sargans – von da nach Wallenstadt, Weesen, Rapperswil, Uster und Zürich. Will der Reisende lieber einen andern Weg nach Zürich einschlagen, so steht ihm die Bahn von Sargans nach Altstädten, Rheineck, Rorschach, St. Gallen, Winterthur, Zürich offen. So wird er dann Land auf Land ab mit Sturmeseile vorwärts geschoben, ohne daß er kaum weis wie, und er meint, er sitze just in einer Wirthsstube, deren Haus sich fortbewegt. [...] Ist einmal das Eisenbahnnetz hergestellt, so mag man von Chur aus in einem Tage nach Paris, nach Carlsruh, Stuttgardt, München, Frankfurt und Genf gelangen; in zwei Tagen ist man von hier in Havre oder in Berlin, Hamburg. Welch ein Unterschied gegen das Reisen früherer Zeiten! Entfernungen, die man sonst in 10–14 Tagen zurücklegte, macht man jetzt mittelst dem Schnellzug in 1, 1½ oder höchstens 2 Tagen! – Nicht wahr, es kommt Einem fast unheimlich vor! Am Ende wird den Menschen die Welt noch zu klein!»

Dann wirft der Schreibende einen Blick zurück auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens. «Die Eisenbahnen sind erst seit dem Jahre 1816 zur Geltung gekommen, wie überall bei den Erfindungen, so machte auch hierin England den Anfang; ihm folgten die Nordamerikaner, die Franzosen, die Deutschen und jetzt bald die ganze Welt, wo nur immer ein reger Handelsverkehr besteht. – Der erste Versuch in der Schweiz wurde im Kanton Zürich, nämlich von Zürich aus nach Baden gemacht. Die eigentliche Eisenbahnperiode begann erst mit dem neuen Bunde von 1848 für die Schweiz. Alles musste da funkel nagel neu werden mit einem Schlag; und ist es auch geworden. Es sind jetzt kaum 10 Jahre dahin gegangen; und gegenwärtig schon sucht man fast allenthalben vergebens nach den Spuren der alten patriarchalischen Eidgenossenschaft! Doch wir wollen hier nicht gleich alten Weibern um Vergangenes jammern, wenn auch der Uebergang zum Neuern manche Unbequemlichkeit, ja sogar für Tausende bedeutende Bedrängnis bezüglich des Verdienstes herbeiführen mag, bis man sich in die neuere Zeitlage hineingefunden. Ist der Einzelne auch mehr als früher in Gefahr, die Beute vereinigter Spekulation zu werden, so wird nach und nach die Staatsgewalt gewiss Mittel und Wege finden, diesem Uebelstande, wenn auch nicht geradezu abzuhelfen, doch wenigstens bedeutende Schranken zu setzen.»

Exemplarisch weist der Artikel sodann auf den Nutzen der Eisenbahnen für die Bündner Sennereien hin. «Wir sagen nicht zu viel, wenn wir behaupten, daß seiner Zeit Butterhändler aus Strassburg, Frankfurt und Stuttgartt nach Chur kommen werden, um frische – nicht durch lange Aufbewahrung ranzig gewordene Butter für die vornehmen Tafeln aufzukaufen und gerne für frische Waare mehr bezahlen werden.» Der Autor schliesst mit einem Aufruf. «Da ohnehin Alles theurer wird, muß jeder Sorge tragen, aus den neuen Einrichtungen möglichst viel Profit zu ziehen. Mit dem Hände in den Schooß legen und Kopfhängen ist nichts ausgerichtet: Hilf dir selbst, so hilft dir auch Gott.»

Der Appell, sich den neuen Zeiten und ihren Herausforderungen zu stellen, ist überaus zeittypisch. Der Verfasser weist ja in seinem Text darauf hin, dass die Schweiz innert zehn Jahren eine ganz andere geworden sei – und dachte dabei zweifellos an die zehn Jahre

1 Die Bezeichnung war zwar ab und zu noch gebräuchlich, ist aber falsch, da die Südostbahn 1856/57 in den Vereinigen Schweizerbahnen aufging.

zwischen 1848 und 1858. Dieses Dezennium brachte in der Tat einen gewaltigen Umbruch, zunächst einmal auf politischer Ebene, indem die im Sonderbundskrieg siegreichen Liberalen in einer gewaltigen Aufbruchsstimmung eine neue Schweiz nach ihren Vorstellungen bauen konnten. Nicht minder waren Umbruch und Aufbruch auch im Bereich der Wirtschaft feststellbar. Zwar hatte die Industrialisierung der Schweiz bereits vor der Gründung des Bundesstaates eingesetzt, doch in der Restaurationszeit und – in je nach Kanton etwas abgeschwächter Form – noch in der Regenerationszeit waren der Wirtschaft Fesseln verschiedenster Art angelegt. Das änderte sich mit dem Bundesstaat von 1848. Das Unternehmertum konnte sich nun weit gehend frei entfalten. Zu dieser neu gewonnenen Freiheit kam zusätzlich noch der gewaltige, weltweite Wirtschaftsboom jener Jahre. Der englische Historiker Eric J. Hobsbawn schreibt in seiner Kulturgeschichte der Jahre 1848–1875: «Der weltweite Triumph des Kapitalismus ist das Hauptthema der Geschichte in den Jahrzehnten nach 1848. Es war der Triumph einer Gesellschaft, nach deren Auffassung wirtschaftliches Wachstum auf der freien Konkurrenz privater Unternehmer beruhte, auf der erfolgreichen Praxis, alles auf dem billigsten Markt einzukaufen (einschliesslich Arbeitskraft) und auf dem teuersten zu verkaufen.»[2] Die Zeit nach 1848 sei eine Epoche eines beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwungs gewesen. Nie seien etwa die britischen Exporte schneller angestiegen als zwischen 1850 und 1857.[3] Am augenfälligsten zeigte sich dies beim Eisen, das sich damals in Millionen von Tonnen über den Erdball ergoss – und dieses Eisen brauchte man in grossen Mengen für den Eisenbahnbau. Hobsbawn bezeichnet die Eisenbahn als das «spektakulärste Zeitsymbol» jener Epoche.[4] In ihr verband sich, wie er meint, die vielfältige Verwendung von Eisen mit einem gewaltigen technologischen Innovationspotenzial und der für jene Zeit ebenfalls sehr wichtigen Möglichkeit der schnellen Bewegung. Und diese bedeutete Zeitersparnis. Da Zeit nach damaligem bürgerlichen Verständnis ein beschränktes Gut war, dessen richtiger Gebrauch den wirtschaftlichen Erfolg ermöglichte,[5] kam dem Waren- und Personentransport auf der Schiene grösste Bedeutung zu. Die Eisenbahn verkörperte darum in Vielem das, was ein Schlüsselbegriff der Zeit beinhaltete: Fortschritt.

In England hatte George Stephenson 1814 seine berühmte erste Dampf-Zugmaschine «Mylord» gebaut, und 1825 fuhr erstmals eine Dampflokomotive auf der Strecke von Stockton nach Darlington. Nachdem 1830 die Bahnlinie zwischen Manchester und Liverpool eröffnet worden war, brach auf der Insel wie auch auf dem Kontinent ein eigentliches «Eisenbahnfieber» aus. Während man in England u.a. London mit Birmingham und Bristol verband, wurden auf dem Festland 1835 die Eisenbahnlinien zwischen Brüssel und Mechelen sowie zwischen Nürnberg und Fürth eingeweiht. Es folgten erste kommerzielle Bahnlinien in Frankreich, Österreich, italienischen sowie deutschen Staaten, in Holland und Russland. War das europäische Schienennetz 1830 noch rund 330 km lang, so waren es 1840 bereits 8600 km und 1850 38 000 km.

Auf die Schweiz entfielen von den 38 000 km nicht einmal ganz 30 km! Schuld an der Verspätung trugen in erster Linie die damaligen politischen Verhältnisse. Die Restaurationszeit bescherte nach 1815 der gesamten Schweiz auf Verfassungsebene einen beträchtlichen Rückschritt im Vergleich mit der Zeit der Helvetik und Mediation; und in der Regenerationszeit vermochten sich die fortschrittlichen Kräfte vorerst nur in einzelnen Kantonen durchzusetzen. Einerseits wurden dadurch in der Zeit vor 1848 viele Kräfte durch die inneren Kämpfe zwischen Liberalen und Konservativen absorbiert, und andererseits erschwerten die bestehenden föderalistischen Strukturen, die vielerorts wie heilige Kühe gehütet wurden, unerlässliche Neuerungen. Etwa im Bereich Verkehr. 1822 zählte man in der Schweiz noch über 400 Zollstellen; und es gelang den Kantonen nicht, sich diesbezüglich zu koordinieren. Schon vor dem Bau von Eisenbahnen zögerten ausländische Transportunternehmer immer mehr, die Schweiz zu durchqueren, obwohl ihre Strassen grossteils in gutem Zustand waren. In Graubünden etwa waren in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts der Bernhardin, Splügen, Julier und Maloja ausgebaut worden.

Die Schweiz drohte dadurch verkehrsmässig immer mehr ins Abseits zu geraten,[6] und der Bau der Eisen-

2 13.

3 Zwischen 1850 und 1860 kletterten Englands Exporte auf das Doppelte. Hobsbawn, 16 u. 46.

4 59.

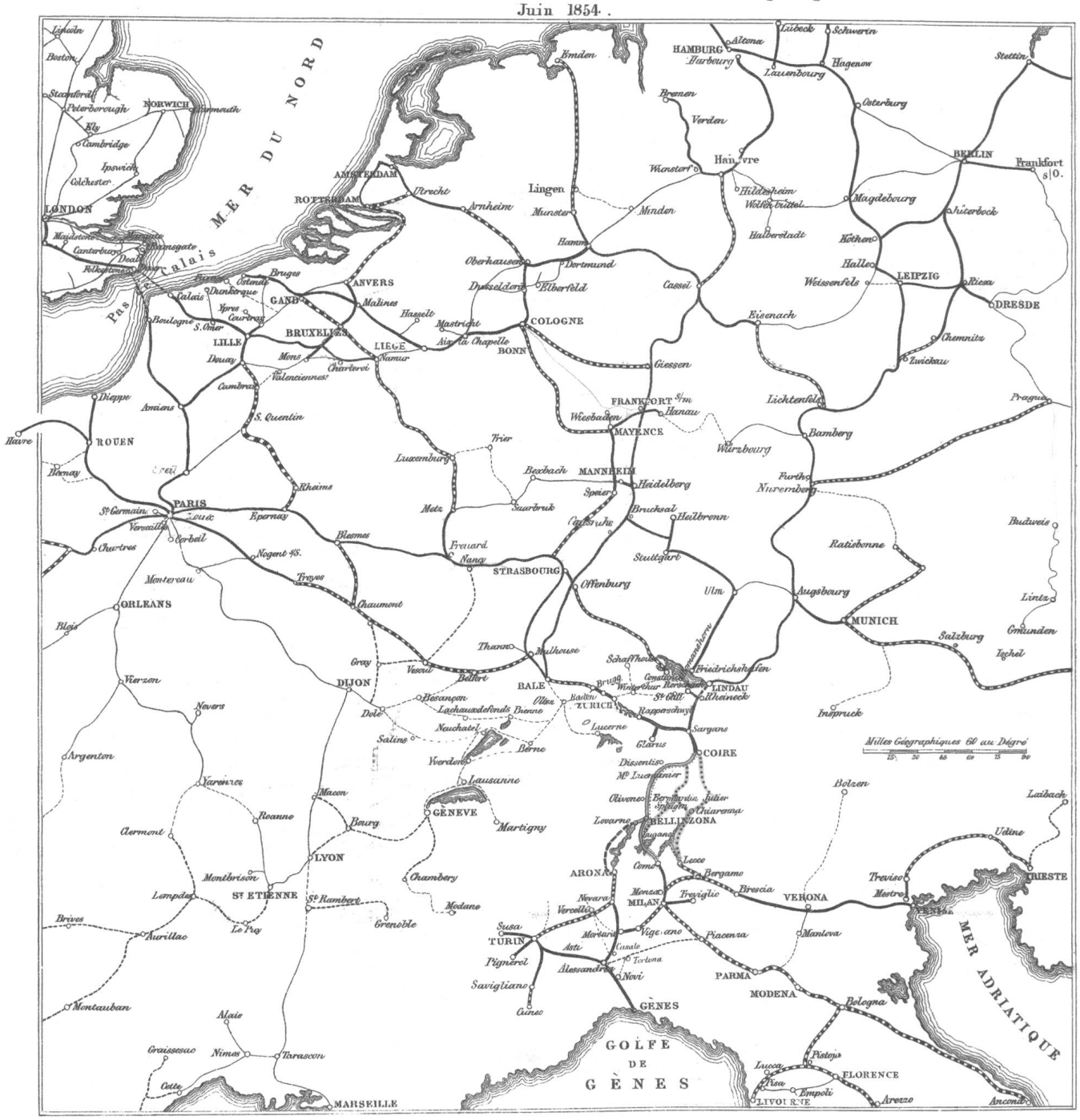
5 Messerli, 181.

6 In Graubünden verzögerte sich der Abschwung etwas durch die gut ausgebauten Passstrassen und den Umstand, dass während dem Krimkrieg die neutralen Mittelmeerhäfen gegenüber Marseille den Vorzug erhielten. 1856 wurde die absolut grösste Menge Waren durch den Kanton geführt; doch danach setzte auch hier der Umschwung ein. Jürg Simonett: Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: HBG, Bd. 3, 68. Ders., Arbeiten, 301.

LES CHEMINS DE FER DE L'EUROPE CENTRALE

dans leur connexion avec le projet du Chemin de fer Sud Est de la Suisse et avec son prolongement traversant le Lukmanier.

Juin 1854.



Basle Brothers, London.

Chemin de fer Sud Est de la Suisse en éxécution .....

Son prolongement proposé et concédé traversant le Lukmanier .....

Autres prolongemens projetés .....

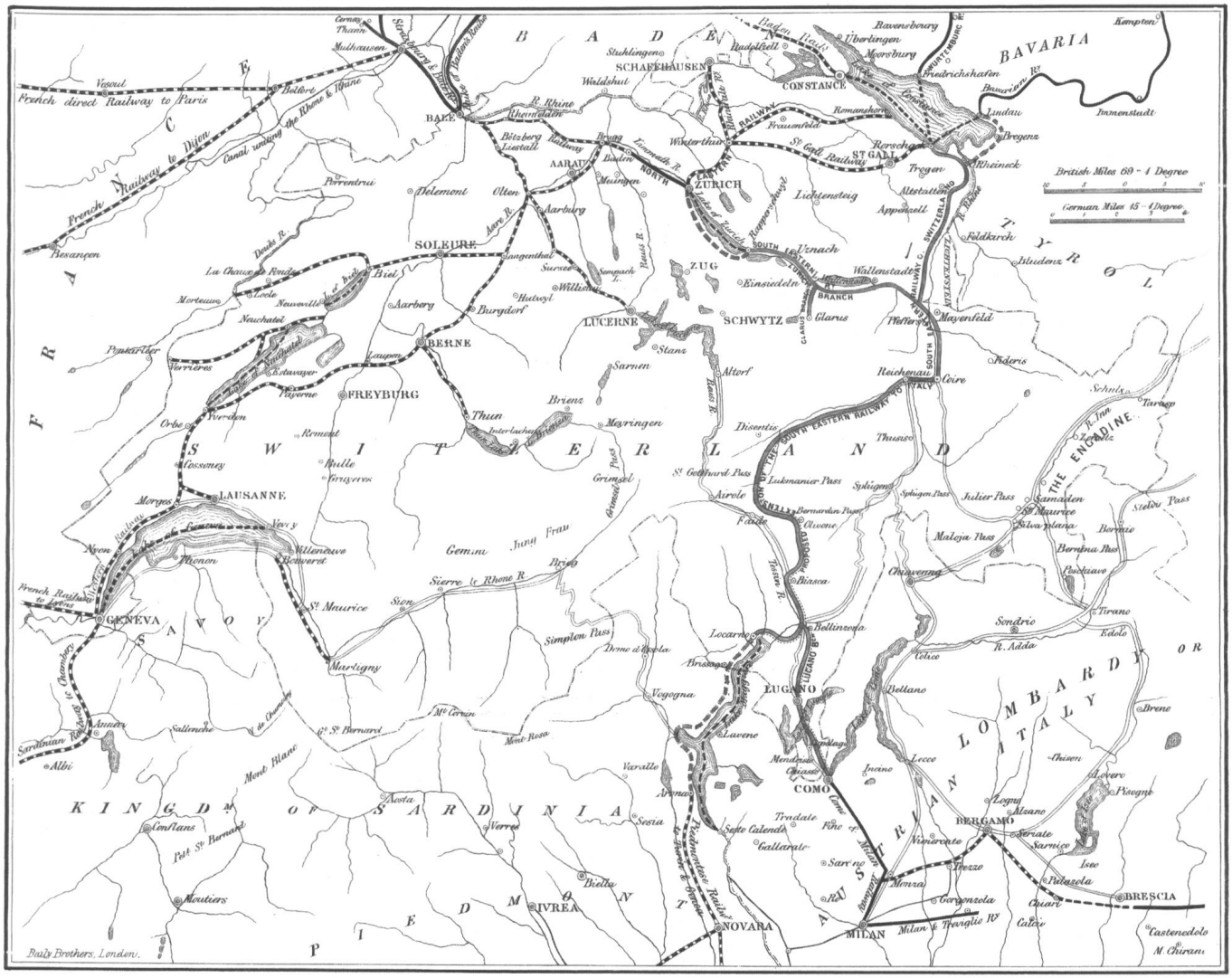
Routes postales entre Coire et l'Italie .....

Chemins de fer en exercice ..... } *en connection directe avec la ligne Sud Est Suisse*

Chemins de fer en cours d'execution ou sérieusement projetés ----- } *et ses prolongemens.*

Chemins de fer en exercice ..... } *en connection indirecte avec la ligne Susdite*

Chemins de fer en cours d'execution ou sérieusement projetés ------ } *et ses prolongemens.*



Das 1854 teils bereits bestehende, teils im Bau befindliche oder auch erst als Projekt bestehende schweizerische Eisenbahnnetz.

bahnen in den europäischen Nachbarländern verstärkte diese Gefahr noch zusätzlich. In der Schweiz gab es 1848 – obwohl seit den dreissiger Jahren diverse Projekte diskutiert worden waren – erst die knapp zwei Kilometer lange, seit 1844 bestehende Verbindung Basels mit der französischen Bahnlinie Strassburg–St-Louis sowie die 1847 eröffnete Bahnstrecke zwischen Baden und Zürich, die so genannte «Spanischbrötlibahn» Die beiden kleinen Bahnprojekte weckten allerdings nicht nur Hoffnungen auf eine verkehrstechnisch bessere Zukunft, sondern vielerorts auch Skepsis und Ängste gegenüber dem neuen Verkehrsmittel. Selbst die liberale Neue Zürcher Zeitung befürchtete 1843, in Basel könnte die Elsässer Bahn leicht 20 000 Mann hineinwerfen, weshalb sie der Meinung sei, dass «hier eine eidgenössische Stadt französische Uniform anziehe». Ähnliches Unbehagen beschlich die St. Galler Zeitung «Der Erzähler», die deshalb forderte, die Tagsatzung ha-

be die Gefahren der Eisenbahn für die Neutralität des Landes zu untersuchen. Auch die Kapitalbeschaffung war anfänglich in der Schweiz nicht einfach. Für den Bau der knapp 24 km langen Bahnlinie von Zürich nach Baden brauchte die Nordbahngesellschaft 16 Monate, für das vorausgegangene mühsame Verhandeln und Mittelbeschaffen aber zehn Jahre. Nebst dem Fehlen einer eidgenössischen Eisenbahnpolitik und dem Mangel an Investitionskapital hat der Widerstand der Bevölkerung, der offenbar hierzulande ausgeprägter war als in anderen europäischen Ländern, den Eisenbahnbau wesentlich verzögert.

Das Jahr 1848 markiert diesbezüglich einen Wendepunkt. Die Gründung der modernen Schweiz katapultierte das Land auch wirtschaftspolitisch nach vorn. Verspätungen, wie etwa im Eisenbahnbau, liessen sich durch den möglich gewordenen Strukturwandel sowie die euphorische Aufbruchsstimmung – trotz teils weiterhin manifester Abwehrhaltung – innerhalb kurzer Zeit zu einem guten Teil aufholen. Vorerst setzte in Bern allerdings ein hartes Ringen zwischen den Befürwortern des Staats- und des Privatbaus der Eisenbahnen ein. Der Bundesrat hatte in seiner Botschaft an das Parlament den Staatsbau favorisiert; doch schliesslich setzten sich, angeführt vom einflussreichen Zürcher Nationalrat Alfred Escher,[7] in beiden Räten die Gegner des Staatsbaus durch. Das Eisenbahngesetz von 1852 gab den Kantonen das Recht, selbst Eisenbahnen zu bauen oder die Bewilligung dazu privaten Gesellschaften zu übertragen. Der Bund behielt durch die Genehmigungspflicht für die kantonalen Konzessionen lediglich ein gewisses Mitspracherecht.

Nun wurde auch die Schweiz vom «Eisenbahnfieber» gepackt. 1861 hatte das Bahnnetz bereits eine Länge von 1051 km, und 1880 umfasste es, trotz der Wirtschafskrise in den siebziger Jahren, 2575 km. Die vom Eisenbahnbau erzeugte Kapitalnachfrage war gewaltig. Zwischen 1855 und 1860 flossen in der Schweiz 40 bis 50 Prozent aller Anlageinvestitionen in den Geleisebau. Gebaut wurde vornehmlich von Privatgesellschaften, oft allerdings mit finanziellen Beihilfen der Kantone. Da sich der zu erheblichen Teilen von ausländischen Geldgebern finanzierte Eisenbahnbau indessen als nicht so profitabel, wie erhofft, erwies, kam es zu diversen Zusammenschlüssen, aus denen vier grössere Bahngesellschaften hervorgingen: die Vereinigten Schweizerbahnen in der Ostschweiz (entstanden aus der Fusion der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, der Südostbahn und der Glatttalbahn), die Nordostbahn im östlichen Mittelland, die Centralbahn im Raum Basel-Luzern-Bern und die Jura-Simplon-Bahn in der Westschweiz. Nachdem in den sechziger Jahren die Verstaatlichungsdiskussion noch einmal aufgeflammt war, führten die gewaltigen Kosten für die Gotthardbahn, die allgemeine Eisenbahnkrise und weitere Faktoren in den achtziger und neunziger Jahren zunehmend wiederum zu gleichen Debatten und 1898 letztlich zur Annahme des Bundesgesetzes über die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen durch das Volk. Die Netze der vier grössten Gesellschaften, zu denen im Jahre 1909 noch die Gotthardbahn hinzukam, wurden zu den Schweizerischen Bundesbahnen vereinigt, die 1902 ihren Betrieb aufnahmen.[8]

2. Erste Pläne und Visionen

2.1 Mit Dampfkraft von Zürich nach Chur

Im Februar 1837 erschien in einer Zürcher Fachzeitschrift für das Bauwesen ein vierseitiger «Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur», verfasst von Oberingenieur Negrelli in Zürich.[9] Ein Jahr früher, im März des Jahres 1836 hatte die Handelskammer der Stadt Zürich die Frage diskutiert, «ob das System der Eisenbahnen im allge-

7 Alfred Escher, 1819–82. Wirtschaftsliberaler Zürcher Politiker, Jurist u. Unternehmer, der während Jahrzehnten die kant. u. eidg. Politik prägte. Kantonsrat 1844–82 (sechs Mal Präs.), 1848–55 RR, 1859–74 Mitglied des Grossen Stadtrates von Zürich. 1848–82 NR (dreimal Präs.). Ab 1849 Mitglied der nationalrätlichen Eisenbahnkommission. Ursprünglich Befürworter einer Ostalpenbahn, später Wegbereiter der Gotthardbahn. Mitgründer der ETH. Privatdozent an der Univ. Zürich. 1853–71 Mitbegründer u. Direktionspräs., 1872–82 VR-Präs. der Nordostbahn. Mitbegründer u. VR-Präs. der Schweiz. Kreditanstalt. Jung, Escher (2008), 717–718.

8 Bergier, 308–312. Hauser, 287–293. Jung, Aufbruch, 357–373. Roland Ruffieux: Die Schweiz des Freisinns (1848–1914), in: Geschichte der Schweiz und der Schweizer, Bd. 3, Basel 1983, 31–33. Sieg der Wirtschaftsliberalen – und Zürichs, Der Entscheid für den privaten Eisenbahnbau von 1852, in: NZZ Nr. 171, 26.7.2002, 13. Jean-Claude Wacker: Die Schweiz von 1848 bis zur Gegenwart, in: Die Schweiz und ihre Geschichte, 1998, 282–285. Wägli, B 13. Eine ausführliche Übersicht über die Literatur zur schweizerischen und europäischen Eisenbahngeschichte findet sich bei Jung, Escher (2006), Anhang, 1067–1068. Vgl. auch Jung, Escher (2008), 25–29.

9 Negrelli, 45–48.

meinen für die Schweiz anwendbar sein könnte» und «ob mit spezieller Beziehung auf den Kanton Zürich eine auf Aktien zu gründende Eisenbahn von Basel über Zürich und von Winterthur an den Bodensee einige Wahrscheinlichkeit des Erfolges darbieten würde». Eine von der Kammer gegründete Kommission hatte darauf dem Zürcher Regierungsrat dargelegt, dass sich der Hauptstrang des schweizerischen Eisenbahnnetzes künftig von Basel nach Chur erstrecken werde, für den Kanton Zürich jedoch auch eine zusätzliche Verbindung von Zürich über Winterthur an den Bodensee vorteilhaft wäre. Gedacht wurde an eine Bahnlinie, welche die Strecke Augsburg-Lindau mit Zürich und über Basel mit der französischen Elsässerbahn und der badischen Staatsbahn verknüpfen würde. Der Kanton bewilligte einen Beitrag für Studien zu beiden Projekten. Mit ihrer Erarbeitung betraute man den Zürcher Johannes Eschmann[10] und den Südtiroler Alois Negrelli.[11] Letzterer spielte in der ersten Entwicklungsphase der Schweizer Eisenbahn eine hervorragende Rolle als Planer und Erbauer der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden. International bekannt wurde er später vorab im Bereich Wasserbau als Planer des von de Lesseps ausgeführten Suezkanals.

Eschmann und Negrelli empfahlen, das Bodenseeprojekt erst einmal auf sich beruhen zu lassen und die Linie Basel-Zürich in den Vordergrund zu stellen. Für den Bau dieser Linie bildete sich ein Komitee, aus dem 1838 dann die «Basel-Zürich-Eisenbahn-Gesellschaft» hervorging, die allerdings nach erfolglosen Bemühungen 1841 liquidiert werden musste.[12] Der Bericht Negrellis an die Zürcher Handelskammer über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur ist ganz klar in Zusammenhang mit dieser Studie zu sehen; und letzte diesbezügliche Zweifel räumt die Publikation gleich selbst zu Beginn aus: «Wenn schon die Lage von Zürich nach Basel sich zum beabsichtigten Zwecke als sehr günstig zeigte, um so günstiger und vortheilhafter bietet sich die Lage von Zürich bis Chur hiezu dar, wo gleich Anfangs eine gegen 15 Stunden lange [ca. 70 km], keiner Abnützung unterworfene, ewig dauernde Wasserstraß sich öffnet und ihre Oberfläche allen neuen Erfindungen des menschlichen Geistes wohlthätig darreicht.»

Hier bereits wird klar, dass Negrelli nicht an eine durchgehende Eisenbahnlinie von Zürich nach Chur denkt, sondern an eine Kombination von Wasserstrasse und Eisenbahn. Das dadurch entstehende Problem des mehrfachen Umsteigens resp. Umladens ist dabei selbstverständlich zu vereinfachen. «Diese Wasserstraße ist durch den Zürichsee und den Wallenstattersee gebildet, welche durch den neuen Linthkanal in unmittelbarer Verbindung stehen. Unterzeichneter ist nämlich der Meinung, daß der beabsichtigte Zweck der schnellen und sicheren Beförderung von Reisenden und Waaren nicht gut zu erzielen ist, wenn die Strecke zwischen dem Zürichsee und dem Wallenstattersee mittels einer Eisenbahn befahren werden sollte» und «durch das wiederholte Ein- und Ausschiffen [...] der große Moment, welcher das Leben der neuen Kommunikationsmittel ausmacht, die Schnelligkeit, gänzlich verloren gehen würde. Unterzeichneter ist demnach entschieden der Meinung, daß man kein Mittel unversucht lassen sollte, um die Dampfschiffahrt von Zürich direkte bis Wallenstatt herzustellen,[13] und schlägt demnach vor, daß die 7 800 000 Franken, welche die Herstellung einer Eisenbahn zwischen beiden Seen nebst allen ihren Gebäuden, Remisen und Magazinen kosten würde, zur Errichtung des Linthkanals für die Dampfschiffahrt verwendet werden sollen.» Auf beiden genannten Seen hatte das Dampfzeitalter gerade Einzug gehalten. Im Sommer 1835 war der erste Raddampfer auf dem Zürichsee in Dienst gestellt worden, und auf dem Walensee wurde 1836 eine Gesellschaft gegründet, welche bei Escher Wyss in Zürich ein Dampfschiff in Auftrag gab.[14]

«Die wirkliche Eisenbahn würde demnach erst in Wallenstatt beginnen. [...] Ihren Anfang würde sie unmittelbar am Wallenstattersee nehmen, wo hinreichender Platz vorhanden ist, die Büreaugebäude, Magazine und Remisen mit aller Bequemlichkeit herzustellen. Sie würde hart an der Stadt vorbeiführen und dann in sehr

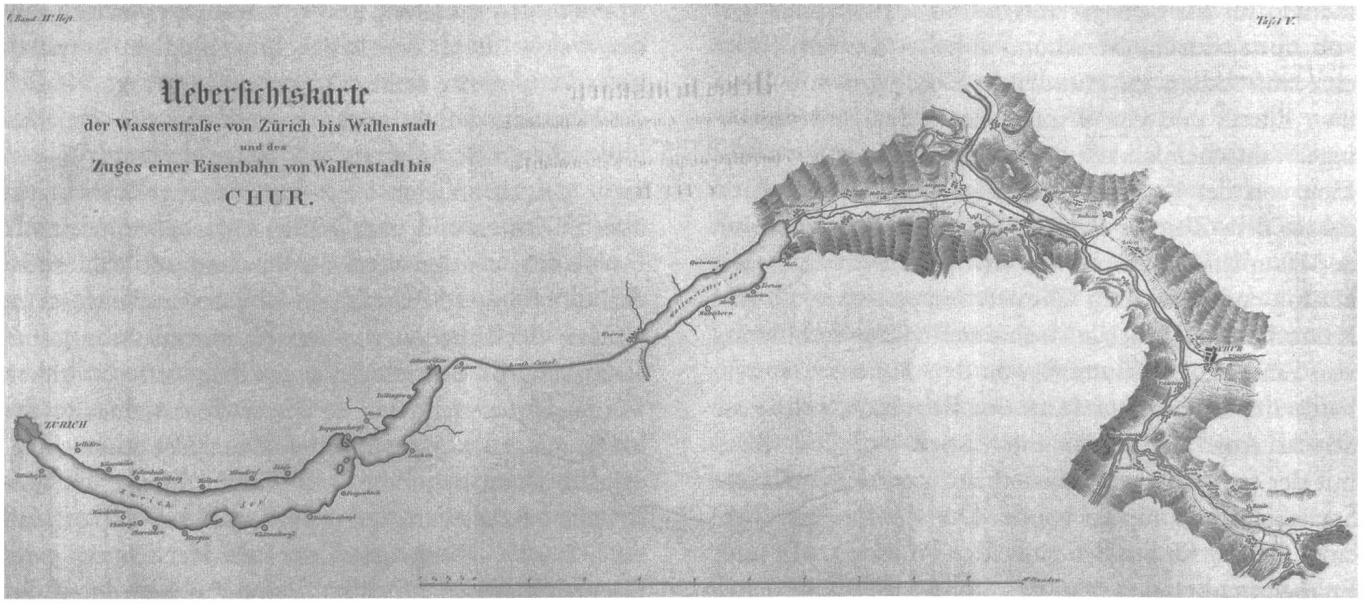
10 Eschmann, Johannes, 1808–1852, aus Wädenswil. Doktor der Naturwissenschaften, 1833 PD für Astronomie in Zürich, 1847 Chef der topograf. Arbeiten des Generalstabes. HLS, 4. Bd., 306, Nr. 3.

11 Negrelli, Alois (Luigi), 1799–1858, aus Primiero (Südtirol). Bauingenieur, Eisenbahnpionier und Architekt. 1826–48 in der Schweiz tätig. 1832–35 Strassen- und Wasserbauinspektor des Kt. St. Gallen, 1834–38 Projektierung und Bau der Münsterbrücke in Zürich, 1835 Oberingenieur des Kaufmänn. Direktoriums. Seit den 30er Jahren Förderer und Planer des schweiz. Eisenbahnwesens. Planer und Erbauer der Spanischbrötlibahn. 1848 ins Ministerium für öffentl. Bauten in Wien berufen. HLS online (Mai 2008). Vgl. auch Fretz, 34–35, 43–45, 60–65, 72.

12 Curti, 472–473. Fritzsche/Lemmenmeier, 109.

13 Im Kanton St. Gallen erwog man in dieser Zeit sogar eine Wasserstrasse bis nach Ragaz. Heer, Rorschach, 10.

14 Fritzsche/Lemmenmeier, 108.



Plan der Dampfschiff- und Eisenbahn-Verbindung zwischen Zürich und Chur von Alois Negrelli aus dem Jahre 1837, stark verkleinert.

gedehnten, geraden Linien bis ausser Sargans ziehen [...] Ragaz liegt auch auf den von der Tamina gebildeten Schuttkegeln, und so Zizers und das ganze Thal bis Chur ist mit mächtigen Schuttablagerungen durchzogen, welche den Rhein oft aus seiner Bahn drängten und zwangen, krumme Richtungen wiederholt einzuschlagen. Die Eisenbahn müsste demnach am Schwefel ausser Sargans die Hauptstrasse durchkreuzen und fast gerade bis Ragaz laufen, welches an seinem unteren Ende von der Bahn berührt würde und wodurch der Schuttkegel, worauf Ragaz steht, gänzlich umgangen wird. Auch von Ragaz aufwärts käme die Eisenbahn mit der Hauptstraße nur bei der Tardisbrücke zusammen, deren prekärer Zustand vielleicht die Veränderung ihrer Baustelle sowohl für den gewöhnlichen Gebrauch als für die Eisenbahn mit Vereinigung der Baumittel wünschenswerth machen dürfte.

Die Lage, an welcher nun die neue [Brücke] angebracht werden könnte, befindet sich ohngefähr 500 Fuß ob der alten Brücke an einem vorstehenden Felsenkopf, welcher einen sichern Punkt zur Anlehnung der neuen Brücke gewähren würde; doch müssten zur Erreichung dieses Punktes bedeutende Felsensprengungen bewirkt werden. Durch die Verlegung der Brückenstelle an den oben beschriebenen Punkt würde man der Nothwendigkeit entgehen, eine zweite Brücke über die wilde Landquart herzustellen, doch müssten zur Sicherung der neuen Bahn und der Brücke über den Rhein sowohl an der Grenze des Kantons St. Gallen am linken als auch jenseits der Brücke am rechten Rheinufer bedeutende Wasserverbauungen vorgenommen und die Einmündung der Landquart selbst in einem etwas spitzigeren Winkel in den Rhein geleitet werden. Von der Brücke bis unter Zizers würde die Eisenbahn in ganz gerader Linie durch vollends ebene Gelände gezogen werden können [...] Unweit der Brücke von Haldenstein würde endlich die Bahn den Rheinfluß rechts liegen lassen und würde über die von der Pleßur gebildeten ebenen Wiesen in gerader Richtung neben dem Exerzierplatz bis vor das neue Thor von Chur [am heutigen Postplatz] ziehen, wo ebenfalls die Verwaltungsgebäude, Magazine und Remisen, in Verbindung mit dem unweit davon gelegenen Kaufhaus von Chur, sehr geeignet angebracht werden könnten.»

Die Länge dieser Eisenbahn wäre gegen 9 Stunden, also rund 40 km, und die Steigungen würden grösstenteils zwei Promille betragen, nie aber fünf Promille; zudem biete die Gegend überall genügend Raum für die Kurven der Bahn in einem fast beliebigen Radius. Damit, so meint Negrelli, könnte man hier mit derselben Geschwindigkeit von 30 Fuss in der Sekunde fahren, was etwa 32 km/h entspricht, wie auf der Strecke Basel-Zürich. «Wenn nun für die Wasserstraße, welche zu 15 Stunden [rund 70 km] angenommen werden kann, mit gehörig dazu eingerichteten Kanaldampfbooten drei Stunden Länge [rund 14 km] in einer Stunde Zeit mässig gerechnet werden, so würde es von Zürich bis Wallenstatt 5 Stunden erfordern, und wenn 40 Minuten

Aufenthalt hinzu gerechnet werden, würde die Strecke von Zürich bis Chur in sieben Stunden zurückgelegt werden können, währenddem jetzt die gleiche Wegstrecke mit der Eilpost volle 23 ½ Stunden in Anspruch nimmt! Der Eilwagen, der Morgens 8 ½ Uhr von Chur abgeht, kommt gewöhnlich erst 8 Uhr des andern Tages in Zürich an.» Die Kosten für die gesamte Anlage des Wasser- und Schienenweges von Zürich nach Chur, inklusive Hochbauten, bezifferte Negrelli auf 2,8 Millionen Franken.[15]

Während Negrelli eine wesentlich schnellere Verbindung zwischen Zürich und Chur durch die Kombination von Dampfkraft auf dem Wasser und auf Schienen machbar erscheint, glaubt er nicht an die Möglichkeit, die Eisenbahn von Chur aus weiter zu führen. «Von Chur bis an den wirklichen Fuss der Alpen, nämlich bis Thusis, lässt sich die Eisenbahn durchaus nicht fortstrecken. Bis Reichenau wäre zwar die Anlage leicht, da nimmt aber die Gegend, wo beide Rheine, der Hinter- und der Vorderrhein, noch mit jugendlichem Uebermuthe zusammenstoßen, eine solche verworrene Gestalt an, dass die Hindernisse, denen man da begegnet, nur mit unverhältnißmäßigen Geldopfern überwunden werden könnten. Von Reichenau nach Bonaduz hinauf, wo die Hauptstrasse jetzt schon nur mit Kunst auf 7–8 Prozent Steigung angebracht werden konnte, kann man die Eisenbahn nicht führen.» Auch an einen Talweg dem Rhein entlang glaubt Negrelli des Flusses und des Gefälles wegen nicht. «Unterzeichneter ist demnach entschieden der Meinung, daß eine Eisenbahn von Chur bis Thusis nie mit Vortheil angelegt werden könne und daß man Chur als den nächsten Punkt der Eisenbahn zu den Alpenpässen wird annehmen müssen.»

Die Studien von Eschmann und Negrelli sowie die Beratungen der Zürcher Eisenbahnkommission hatten zur Folge, dass eine erste Streckenkonzeption zustande kam; und im Oktober 1837 fand in Zürich eine von der Handelskammer organisierte Eisenbahnkonferenz statt, zu der Persönlichkeiten aus den Kantonen beider Basel, Aargau, Zürich, St. Gallen und Graubünden eingeladen wurden. Einem Komitee, bestehend aus Vertretern der genannten sechs Kantone wurde darauf die Aufgabe übertragen, die Planung einer Bahnlinie von Basel nach Zürich in Angriff zu nehmen.[16] Die Tatsache, dass auch St. Galler und Bündner in diesem Komitee mit dabei waren, zeigt klar auf, dass Zürich nur Zwischenstation einer nach Chur und zum Fuss der Alpenpässe weiter führenden Bahn sein sollte.

2.2 Die Ostalpenbahnprojekte

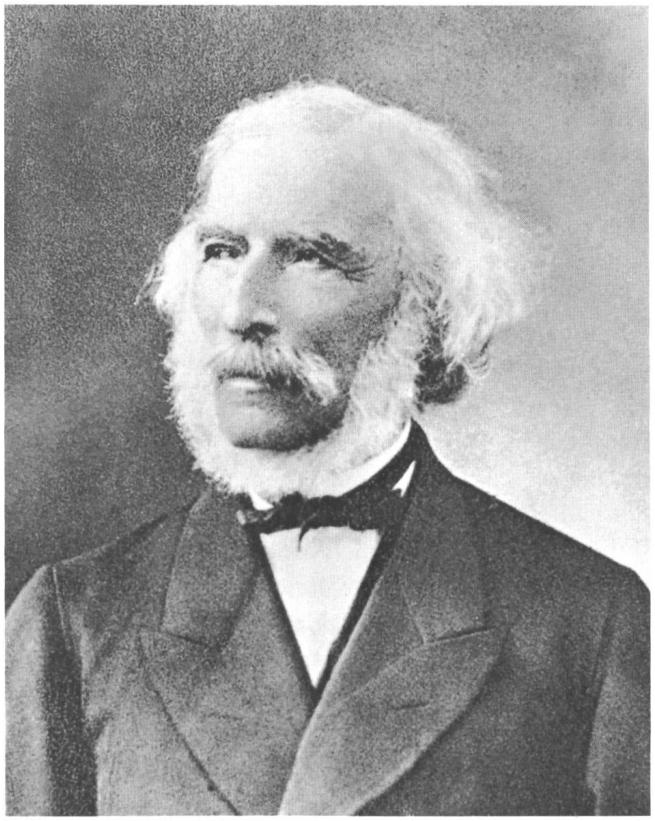
Noch bevor in der Schweiz die erste Bahnlinie eröffnet wurde, diskutierten Ingenieure, Handelsleute und Politiker bereits erste Ideen und Projekte zur Alpenüberquerung mittels einer Eisenbahn, die bis an den Fuss des Passes oder auch über diesen hinweg führen würde. Für Graubünden wie auch andere Alpenkantone war der Verdienst, der aus dem Warentransit gewonnen werden konnte, von substantieller Bedeutung. Nicht weniger interessiert am Alpentransit waren italienische und deutsche Handelsleute, Städte und Staaten. Ihnen ging es darum, den Warenverkehr möglichst schnell und kostengünstig organisieren zu können. In einer Zeit der verkehrstechnischen Revolution, in der es möglich wurde, dank Dampfkraft und Schienen immer grössere Mengen von Waren immer billiger und zugleich schneller von einem Ort an einen anderen zu transportieren, erschienen die Alpen wohl mehr noch als früher als unangenehmes Hindernis, das es mit moderner Technologie zu überwinden galt. In den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts glaubten allerdings noch die wenigsten daran, dass die Eisenbahn je in der Lage sein würde, die Steigungen im Alpengebiet zu überwinden. Wie im letzten Kapitel dargelegt, war auch der Erbauer der Bahnlinie Zürich-Baden 1837 noch der Meinung, dass eine Eisenbahn nur wenig über Chur hinaus geführt werden könnte.

Einer der aber schon damals daran glaubte, eine Alpenquerung mittels einer Eisenbahn sei machbar, war der italienische Ingenieur Zanino Volta.[17] Zusammen mit einem Partner hatte Volta 1837 die Konzession für die Linie Como-Mailand erworben, und im Juni 1838 und Februar 1839 stellte er an die Bündner Regierung das Gesuch, diese möge ihm ein hundertjähriges Privilegium erteilen «für die Erbauung eines Schienenweges von Eisen oder Granit, welcher vom Walensee an die Grenzen des Kantons Graubünden zu gelangen und sich von da mittels der notwendig werdenden Durchbohrung des Splügens in die Lombardei fortzusetzen hätte». Für einen Kilometer Bahnstrecke rechnete Volta mit einer Bauzeit von fünf Jahren, für das gesamte Tras-

15 Die detailierte Kostenrechnung findet sich bei Negrelli, 48.

16 Jung, Escher (2006), 357–358.

17 Volta, Zanino, 1795–1869, von Como. Physiker. Sohn des berühmten Physikers Alessandro Volta.



Richard La Nicca (1794–1883)

see auf Schweizer Boden mit dreissig Jahren. Nachdem Erkundigungen über Volta günstig ausgefallen waren, beschloss der Kleine Rat, dem Grossen Rat das Gesuch unter gewissen Bedingungen zur Genehmigung vorzuschlagen. Dieser beschloss im Juni 1839, Volta das gewünschte Privileg zu erteilen, unter der Bedingung jedoch, dass auch der Kanton St. Gallen mitmache. Da dann aber St. Gallen dem Italiener die Konzession verweigerte, fand sich auch Graubünden nicht dazu bereit. Das Projekt verschwand danach für immer aus den Debatten über eine Ostalpenbahn.[18]

Im Jahre 1838 unternahm der Bündner Oberingenieur Richard La Nicca[19] zusammen mit dem St. Galler Strasseninspektor eine Amtsreise an den Niederrhein, nach Belgien, England und Frankreich, um das dortige Eisenbahnwesen zu studieren. Noch im gleichen Jahr ordneten die Kantone St. Gallen und Graubünden Planaufnahmen für die Strecken Chur–Walenstadt und Weesen–Schmerikon an. Von Bündner Seite wurde La Nicca mit den entsprechenden Arbeiten beauftragt. Nach deren Erledigung unternahm der von der Idee einer Bahnlinie über die Alpen faszinierte Ingenieur auf eigene Kosten vergleichende Messungen für eine Eisenbahn am Splügen, Bernhardin und Maloja und stellte dann an den Grossen Rat – als erste Etappe einer Alpenbahn – das Gesuch für eine Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn von Chur nach Walenstadt.

Der Antrag La Niccas wurde indessen vom Grossen Rat als nicht so umfassend angesehen wie derjenige von Volta. Zudem war man der Ansicht, La Niccas eigentliche Aufgabe sei, die Strassen des Kantons zu beaufsichtigen. Als dann aber an Volta keine Konzession erteilt wurde, kam das Parlament auf La Niccas Gesuch zurück und versprach im Sommer 1839, diesem zu entsprechen. Noch im gleichen Jahr erarbeitete La Nicca sein erstes Alpenbahnprojekt.[20]

Nun begannen sich auch einflussreiche Bündner Politiker für eine Ostalpenbahn zu interessieren, allen voran der ehemalige Churer Bürgermeister Johann Friedrich von Tscharner[21] und der Bankier Johann

18 Margadant, 3–5. Jung, Escher (2006), 549.

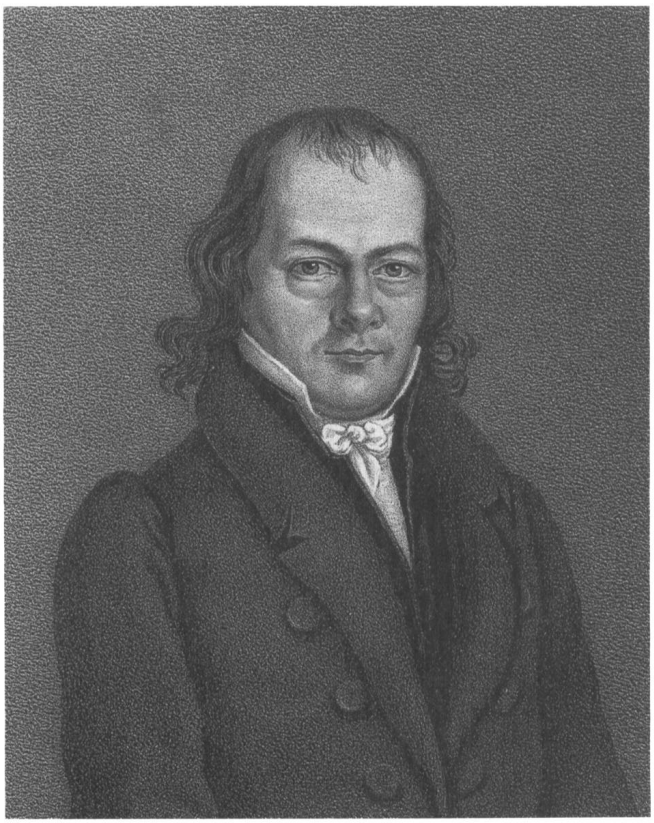
19 La Nicca, Richard, 1794–1883, von Sarn und Chur. L. wuchs in Safien auf, wo sein Vater Pfarrer war. 1809 Kantonsschule Chur. Leutnant in piemontes. Diensten. 1816–18 Studium der techn. Wissenschaften an der Univ. Tübingen. 1818–21 Gehilfe Pocobellis beim Bau der Kommerzialstrasse über den Bernhardin. 1822/23 Studium an der Univ. München. 1823–53 Bündner Oberingenieur. In dieser Funktion betreute er den Bau wichtiger Passstrassen (Julier, Maloja, Bernina) und Siedlungen nach Bergstürzen und Dorfbränden. 1826 projektierte er die ab 1832 ausgeführte Rheinkorrektion im Domleschg. Ab 1831 Direktor der Festung St. Luzisteig. 1837 Mitbegründer des schweiz. Ingenieur- u. Architektenvereins. 1840–63 Ingenieur der Linthkommission. 1840–42 projektierte er die 1. Juragewässerkorrektion. Am Sonderbundskrieg nahm er als Genieoberst teil. 1853–56 techn. Direktor der SOB. Seinen mit viel Engagement vertretenen Plänen für eine Ostalpenbahn war kein Erfolg beschieden. HLS online (Mai 2008). Jung, Escher (2008), 721.

20 Vgl, dazu Caprez, 208–209.

21 Tscharner, Johann Friedrich von, 1780–1844, von Chur. 1797–1800 Studium der Staatswissenschaften, Philosophie u. Technik in Erlangen. Danach kaufmänn. Ausbildung in Zürich, Chur u. Livorno. Ab 1804 arbeitete er wenig erfolgreich in einem Churer Handelshaus. 1811 Oberzunftmeister, 1812 Stadtrichter, 1812–16 Stadtvogt, 1816–24 abwechslungsweise amtierender oder ruhender Bürgermeister. 1814 erstmals Grossrat. 1816 u. 1820 RR. 1817–22 Regierungskommissär beim Bau der Strassen über den Bernhardin u. Splügen. 1810–12 u. 1824–34 Kantonsschulprof. Mehrfach Tagsatzungs-Abgeordneter. Eidg. Vermittler im Streit zwischen Basel-Stadt u. Basel-Land. 1835 Dr. iur. der Univ. Basel. T. hat bedeutende Verdiente an der Ausarbeitung der Kantonsverfassung 1814/20 sowie an der Verbesserung der Churer Justiz, Verwaltung u. Infrastruktur. HLS online (Mai 2008).

Baptista Bavier.[22] Die beiden schlugen zusammen mit La Nicca im Januar 1840 den Bündner Aktionären der «Zürcher-Baseler-Eisenbahn» vor, ein «Vorbereitungskomitee zum Bau einer die italienischen Bahnen mit den deutschen verbindenden Gebirgsbahn durch Graubünden» zu bilden. Vorgesehen war damals ein Durchstich des Splügens. In der Lombardei fand das Projekt Sympathien, in Zürich aber nur wenig Anklang und in Basel gar keinen. Das Komitee löste sich deshalb 1842 auf.[23] Tscharner setzte sich auch in Graubünden publizistisch für die Eisenbahn zwischen Zürich und Basel ein, «welche ein Glied des großen Straßenzuges ausmacht, der vom Adriatischen Meer her über unsere Alpen bis nach Belgien und der Nordsee führt und sich, mit Ausnahme dieses Hochgebirgs, durchgängig entweder für die Fahrt der Dampfwagen oder doch der Dampfschiffe erzeigt.» Entsprechend sei es im Interesse Graubündens, diese Eisenbahn zwischen Zürich und Basel zu bauen. Die Churer Speditionshäuser hätten bereits mit Geld aus einer gemeinschaftlichen «Pass-Kassa» 100 Aktien der Gesellschaft gezeichnet. Merkwürdig ist allerdings, dass Tscharner 1841 den Lesern der «Churer Zeitung» mitteilt, über die Bündner Pässe würde der Warenverkehr weiterhin die Strassen benützen. «Chur und Cleven [Chiavenna] würden auf der ganzen langen Linie die einzigen Punkte bilden, wo die Eisenbahnfahrt mit der gewöhnlichen Befrachtung zu Lande abwechselte. Sie wären und blieben also [...] unumgehbare Abladeplätze für die Kaufmannswaaren und ebenso unvermeidbare Wechselstationen für die Reisenden. Durch den vermehrten Verkehr beider Arten würde nun erst unsere neuerbaute doppelte Kunststraße ihren wahren Werth für uns und andere vollständig erproben und die fuhrtreibende Bevölkerung der Straßengemeinden, ebenso wie jedes nützliche Gewerbe und Handwerk in unserer Stadt, dadurch mannichfachen Anlaß zu belebender Thätigkeit erhalten.»[24] Gut möglich, dass Tscharners hier geäusserter Meinung eine gehörige Portion Opportunismus zu Grunde lag; schliesslich galt es, nicht alle, die an der bisherigen Form des Warentransits verdienten, zu vergraulen.

Trotz dieser vorsichtigen Haltung stiess Tscharners Engagement für die Eisenbahn bei Churer Zeitgenossen auf Widerstand. Besonders vehement kommt diese in einem 1842 publizierten, 36-seitigen, anonymen Pamphlet[25] zum Ausdruck. Der vom «Eisenbahn-Fieber» gepackte und von der «Eisenbahn-Tarantel» gestochene Tscharner wird in der Schmähschrift dutzendfach als «Herrlein» tituliert, das nichts mehr herbeisehne, als die grösste der internationalen Strassen bei seiner



Johann Friedrich von Tscharner (1780–1844)

Burg[26] vorbeiführen zu sehen. Würde eine Eisenbahn nur bis Chur gebaut, wäre die Folge, dass sich weit von der Stadt weg, am Rhein, eine Neustadt bilden würde; das alte Chur aber würde veröden, der Wert der Häuser und der Ertrag der Mieten auf Null herabsinken. Ebenso würde die Stadt veröden, wenn die Bahn über Chur hinaus, etwa bis Reichenau, führte; denn Händler und Spediteure würden auch in diesem Fall an den neuen Verkehrsknotenlpunkt ziehen.

Für La Nicca stellte sich die Frage gar nicht: Eisenbahn bis Chur oder weiter? Mit allen Kräften setzte

22 Bavier, Johann Baptista, 1795–1856, von Chur. Vater des späteren Bundesrates Simeon B. Ausbildung als Kaufmann im In- und Ausland. Ab 1825 Chef des Bankhauses Simeon & J. B. Bavier in Chur. Langjähriges Mitglied in städt. Gremien und im GrR, 1838/39 RR; 1848–56 gemässigt-lib. NR. 1852 Mitglied der NR-Komm. für die Eisenbahnfrage. 1853 Mitglied des weiteren Komitees der SOB. HLS, Bd. 2, 120, Nr. 3. Jules Robbi, Die Standespräsidenten und Vizepräsidenten des Kantons Graub., Separatum o. O. u. J., 7–8. Jung, Escher (2008), 715.

23 Margadant, 5.

24 ChZ Nrn 16 u. 17, 23. u. 27.2.1841.

25 Eisenbahnen im Kanton Graubünden. KBG Bh 9/15.

26 Gemeint ist damit Schloss Reichenau.

Johann Baptista Bavier (1795–1856)

er sich für eine Alpenbahn ein. Bei seinen Bemühungen konnte er auf ein weit verzweigtes, internationales Beziehungsnetz zurückgreifen, das er sich bei seinen verschiedenen bisherigen Tätigkeiten aufgebaut hatte. Schon früh erkannte La Nicca auch die Gefahr einer Konkurrenzierung der Ostalpenbahn durch den Gotthard; so etwa 1840, als er sich, zusammen mit seinem Freund und Weggefährten Wolfgang Killias,[27] bei österreichischen Ministerien dafür einsetzte, dass die lombardo-venezianische Bahn in Lecco und nicht in Mailand ausmünde, da sonst die Gefahr bestand, dass sie in Richtung Gotthard weiter geführt würde. 1842 reiste La Nicca nach Stuttgart, um auch die württembergische Regierung für die Idee einer Ostalpenbahn zu gewinnen zu versuchen.[28]

Bis 1842 dachte La Nicca bei seinen Projekten vorab an den Splügen und den Bernhardin. Zusammen mit Killias kam er dann jedoch zum Schluss, dass eine Alpenüberquerung am Lukmanier einfacher zu bewerkstelligen wäre. Der Lukmanier war nicht nur der niedrigste der drei Pässe, auch die Zufahrt war vorteilhaft, da das Vorderrheintal bis Disentis keine Talstufe aufweist und mit lediglich ein bis zwei Prozent gleichmässig ansteigt. Nebst den Problemen der Linienführung entlang des Rheins sowie der eigentlichen Bergstrecke zwischen Disentis und Olivone fiel für La Nicca beim Lukmanier negativ ins Gewicht, dass die Zubringerlinie vom Piemont her dieselbe wie für den Gotthard sein würde. Dies, so meinte er, könnte den Gotthard bevorteilen.

In der Folge warben La Nicca und Killias in Turin, Genua und Mailand für das Lukmanierprojekt und stellten im Mai 1845 an die Bündner Regierung ein Konzessionsgesuch für die «Anlegung von Schienenwegen durch unseren Kanton». Im Juni wurde ihnen die Konzession erteilt, wobei die Linienwahl noch offen blieb. Im Juli trafen sich Vertreter der Kantone Graubünden und St. Gallen in Sennwald zur Erörterung der mit der Konzession verbundenen Fragen. Bei den St. Gallern stiess das Projekt zunächst auf Widerstand; doch im September erteilten auch sie die Konzession für die auf ihrem Gebiet liegende Bahnstrecke. Etwa zur gleichen Zeit beschlossen die Ingenieure La Nicca, Killias, Rotta, Vezzoli und Carbonazzi bei einem Treffen in Arona, am Südende des Langensees, mit den technischen Untersuchungen für den Bau einer Eisenbahn über den Lukmanier zu beginnen. Diese ergaben dann die einzigartige Eignung des Passes als Durchgang für eine Eisenbahn im Interesse Europas. Demgegenüber beurteilte Carbonazzi die Gotthardlinie als unnütz für den Handel, finanziell uninteressant und technisch nicht machbar.

Ende September bildete sich in Turin eine Aktiengesellschaft, die sich zum Ziel setzte, eine Bahnlinie vom Langensee an den Bodensee zu bauen. An ihrer Spitze stand das so genannte Turiner Komitee. Beteiligt waren Bankhäuser aus Turin und Genua sowie Einzelpersonen aus Italien, Belgien und Graubünden. Die Gesellschaft übernahm von Carbonazzi die ihm vom Kanton Tessin erteilte Konzession für eine Eisenbahn von der piemontesischen Grenze bei Brissago über Locarno und Bellinzona bis zur Kantonsgrenze auf dem Lukmanier sowie von La Nicca und Killias die Bündner und St. Galler Konzession. Das Gesellschaftskapital wurde auf 72 Mil-

27 Wolfgang Killias, 1795–1868, von Chur. Ingenieur, 1830–1840 Bauleiter der Eisenbahnlinie Mailand-Monza, Eisenbahndirektor in Mailand, 1849–53 Generalsekretär des Eidg. Zoll- u. Handelsdepartements, 1853 Mitglied des Direktoriums der SOB, 1857–63 VR der VSB. Ab 1857 war K. Mitglied des neuen Lukmanierkomitees. HLS online (Mai 2008). Jung, Escher (2008), 721.

28 Margadant, 6.

lionen Franken festgesetzt; und um dieses Geld zu beschaffen, wurden Killias und ein weiteres Komitee-Mitglied nach England abgeordnet.

Im Oktober erhielt das Projekt dadurch zusätzliche Förderung, dass sich die Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin in einem Konkordat zur Förderung der Lukmanierbahn zusammenschlossen. Sowohl das Tessin wie auch Graubünden markierten dadurch klar ihre Präferenz für den Lukmanier. Im Januar 1847 schlossen die drei Kantone sodann mit Sardinien-Piemont einen Staatsvertrag ab, in welchem sich das Königreich verpflichtete, die Strecke Genua-Langensee zu bauen sowie die Eisenbahngesellschaft finanziell und politisch zu unterstützen. Die Finanzierung des Projekts scheiterte dann allerdings, in erster Linie wegen der Auswirkungen der europaweiten Unruhen von 1848/49. Ein weiteres Lukmanierprojekt, das Ende 1849 aufgegleist wurde und einen 5–6 km langen Scheiteltunnel vorsah, scheiterte daran, dass sich der Bundesrat nicht verbindlich auf eine Alpenbahnvariante einigen konnte.

Während anfänglich die Ideen für eine Alpenbahn vornehmlich auf die Bündner Pässe ausgerichtet waren, entwickelte man seit dem Ende der vierziger Jahre immer mehr auch Pläne für andere Pässe. Vorab die Befürworter einer Gotthardbahn wurden aktiver, und in der Westschweiz warb man für einen Simplondurchstich. Ende 1849 beauftragten die eidgenössischen Räte den Bundesrat, unter Beizug neutraler Experten einen Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetz ausarbeiten zu lassen. Dabei sollte auch untersucht werden, «ob ein Übergang über die Alpen mittelst eines Schienenweges mit Rücksicht auf das Verhältniß der Kosten zu dem muthmaßlichen Reinertrag ausführbar sei». Der Bundesrat beauftragte die beiden Eisenbahningenieure Robert Stephenson, Sohn des Eisenbahnpioniers George Stephenson, und Henry Swinburne mit der Expertise, die diese 1850 vorlegten. La Nicca, der in dieser Zeit seine Pläne für eine Überschienung des Lukmaniers vollendete, lobbyierte im eigenen Interesse als auch im Auftrag der Bündner Regierung bei den beiden Engländern – und hatte dabei nur teilweise Erfolg. Positiv war für ihn und seinen Kanton, dass die Experten ihre Untersuchungen im Bereich der Alpen allein auf den Lukmanier beschränkten, negativ indessen ihre Zweifel daran, dass die zu erwartenden Transportvolumen die Baukosten rechtfertigen würden.

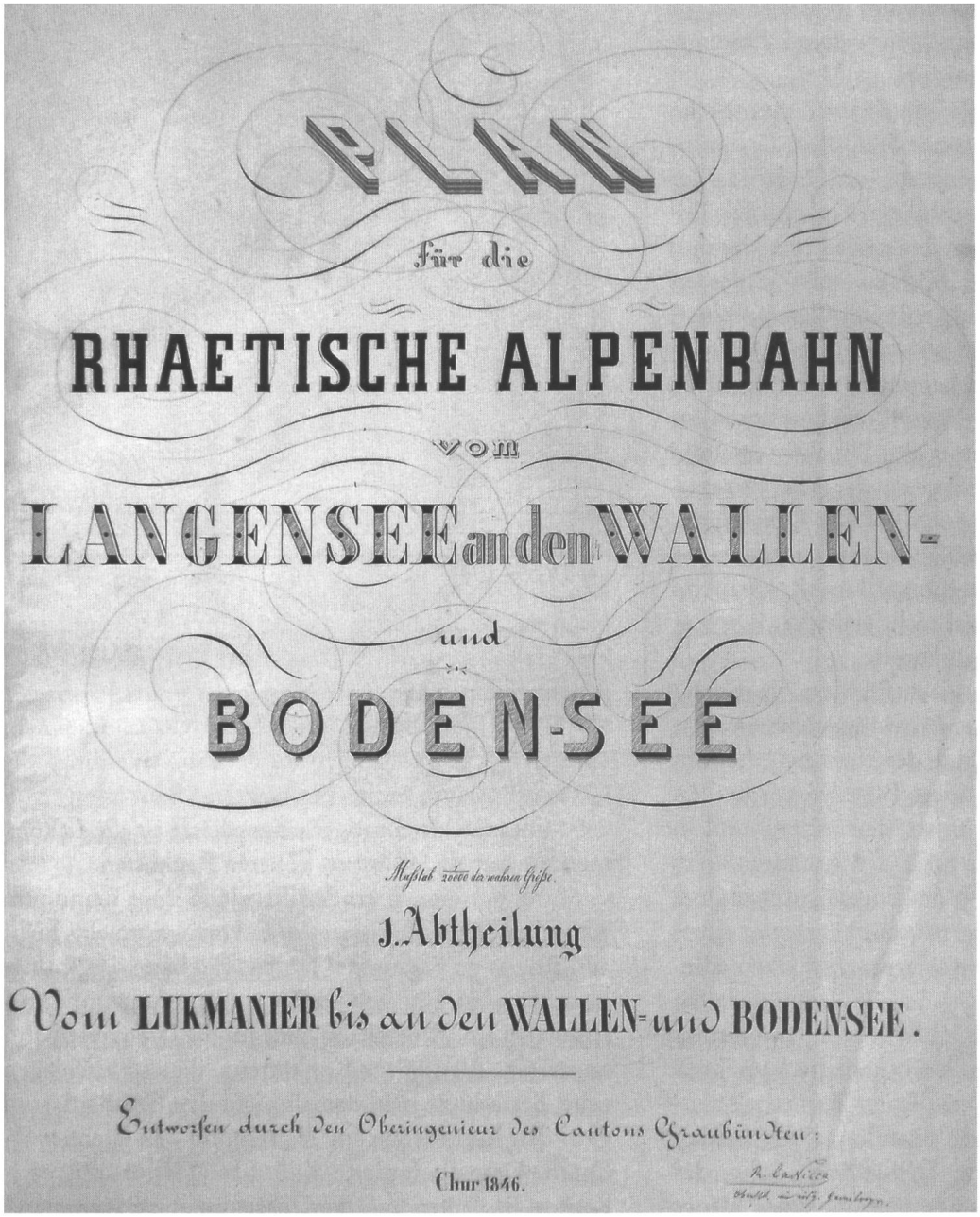
1851 gaben die Schweiz, Sardinien-Piemont und Preussen gemeinsam bei den drei Ingenieuren Negrelli,

Karikatur zum Kampf zwischen Gotthard und Lukmanier, publiziert 1853 im «Postheiri». Links Richard La Nicca.

Haehner und Koller ein Gutachten in Auftrag, dessen Ziel es war, die technisch und finanziell vorteilhafteste Alpenbahn zu eruieren. Die engere Wahl fiel zunächst auf Lukmanier, Grimsel und Mont-Cenis. In einem Spezialrapport von Koller wurde dann allerdings die Gotthardvariante mit geschätzten Baukosten von 169 Millionen als günstiger eingeschätzt als die Lukmanierlinie mit elf Millionen höheren Baukosten.

Trotz der ernüchternden Resultate ihrer Bemühungen gaben die Befürworter des Lukmanierprojekts nicht auf. Bereits zu Beginn des Jahres 1850 hatte das Turiner Komitee seine Tätigkeit wieder aufgenommen und beschlossen, eine Werbekampagne für die Lukmanierbahn zu starten. Als stärkste Konkurrenz, die es zu schlagen gelte, betrachtete man damals nicht den Gotthard, sondern den Mont-Cenis im Westen und den Brenner im Osten. Deshalb forderte Killias im Herbst 1851 den Kanton St. Gallen auf, die Unterstützung Bayerns und Württembergs für die Lukmanierbahn zu gewinnen, während der Kanton Tessin dasselbe von Sardinien-Piemont erwirken solle. Der Erfolg dieser Bemühungen hielt sich indessen in Grenzen: Die ausländischen Regierungen wollten sich nicht festlegen, ebenso wenig der Bundesrat; und die Kantone richteten ihr Augenmerk jetzt vermehrt nach Bern, wo die Beratung des Eisenbahngesetzes anstand.

Einen noch herberen Rückschlag mussten die unermüdlich für die Ostalpenbahn kämpfenden La Nicca und Killias hinnehmen, als sich unabhängig von ihrem Zweigespann eine st. gallisch-bündnerische Gruppierung bildete, die sich bemühte, die Bahnfrage im Rhein-



Titelblatt des Projekts La Nicca für eine Lukmanierbahn, 1846.

tal von den Alpenbahnprojekten abzukoppeln. Dies hatte u.a. zur Folge, dass der Bündner Grosse Rat im Sommer 1852 die 1846 an La Nicca und Killias erteilte und von diesen an die Turiner Gesellschaft übertragene Eisenbahn-Konzession als erloschen erklärte.[29]

2.3 Pläne für eine Rheintaleisenbahn

Im Januar 1836 debattierte man im Gasthaus «Krone» in Rorschach öffentlich über neu zu bauende Verkehrswege nach St. Gallen und ins Rheintal. Dabei wurden offenbar hohe Erwartungen in die Möglichkeiten der modernen Eisenbahntechnik gesetzt. Der ehemalige Strasseninspektor Alois Negrelli dämpfte diese Erwartungen, insbesondere in Bezug auf eine Bahn nach St. Gallen, da Steigungen von 20–25 Promille seiner Meinung nach nicht machbar waren. Ein Komitee,

29 Jung, Escher (2006), 549–551. Margadant, 3–25; Caprez, 210–215. Metz, 105–115. Ceschi, 199. Vgl. auch Jung, Escher (2008), 41–44 und Silvio Margadant, Eisenbahnpläne, in: Quellen, Funtaunas, Fonti zur Geschichte des Kantons Graubünden, Chur 203, 151–152.

so wurde beschlossen, sollte die Möglichkeiten eines Bahnbaues dennoch weiter verfolgen.[30] Dabei konnte die Eisenbahn im St. Gallischen auf eine starke und einflussreiche Lobby zählen mit den beiden Regierungsräte Gallus Jakob Baumgartner[31] und Matthias Hungerbühler[32] an der Spitze.

Baumgartner, damals der unbestrittene Führer der Liberalen in St. Gallen, war ausser für das Departement des Äusseren auch für das Bau- und damit das Verkehrswesen zuständig und beschäftigte sich gedanklich bereits mit einem Eisenbahnnetz in europäischen Dimensionen. 1837 schrieb er in einem Aufsatz: «Was in der Schweiz im Eisenbahnwesen unternommen werden will, muss den Stempel der Berechnung des künftigen großen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen, soll es sich nicht der Gefahr aussetzen, durch andere Spekulationen verdrängt [...] zu werden.» Baumgartner zur Seite standen nacheinander zwei national und international anerkannte Experten: Alois Negrelli, den er 1832 als Strassen- und Wasserbauinspektor nach St. Gallen berufen hatte und der bis 1835 dort blieb, sowie dessen Nachfolger Friedrich Wilhelm Hartmann.[33] Hungerbühler, auch er ein Liberaler, engagierte sich auf kantonaler und eidgenössischer Ebene für das Eisenbahnwesen. In Bern war er einer der führenden eidgenössischen Eisenbahnpolitiker. 1846 gab Hungerbühler unter dem Titel «Ueber das St. Gallische Eisenbahnwesen» eine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Eisenbahn in seinem Heimatkanton heraus.[34]

1838 unternahmen Friedrich Wilhelm Hartmann und der Bündner Oberingenieur Richard La Nicca eine Amtsreise an den Niederrhein, nach Belgien, England und Frankreich, um das dortige Eisenbahnwesen zu studieren. Im gleichen Jahr ordneten die Kantone St. Gallen und Graubünden gemeinsam Planaufnahmen für die Strecken Chur-Walenstadt und Weesen-Schmerikon an. Die Bündner Regierung beauftragte La Nicca mit den diesbezüglichen Arbeiten. Im Jahre 1842 forderte sodann der «Handels- und Gewerbevereins Rorschach» in einer Eingabe an die St. Galler Regierung eine Eisenbahnverbindung nach Chur als «Fragment» einer «Würtembergisch-St. Gallisch-Bündnerischen Eisenbahn». Damit wollte die St. Galler Handelsleute der Gefahr entgegen treten, durch anderenorts im Bau befindliche oder projektierte Bahnlinien verkehrstechnisch und damit generell wirtschaftlich ins Hintertreffen zu geraten.[35]

«Ziehen wir auf der Landkarte eine Linie vom Roten Meer nach England und eine zweite von der Nordsee ans Mittelmeer, dann kreuzen sich diese beiden just in dem Punkte der östlichen Schweiz, wo unser Rheintal liegt. Bayern, Württemberg und Baden stoßen demnächst mit ihren Bahnen an den Bodensee vor und suchen von dort aus einen Weg nach Süden, eben den Weg, zu dem wir den Schlüssel in der Hand haben, solange wir ihn nicht wegwerfen.» Autor dieser Zeilen war Friedrich Wilhelm Hartmann, aus Bayern stammender St. Galler Strassenbauinspektor. Baumgartner und Hungerbühler planten, die Eisenbahn von Zürich über Winterthur, St. Gallen und Rorschach nach Chur weiterzuführen. Von den beiden gefördert und angespornt, hatte sich Hartmann daran gemacht, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. 1845 lag sie vor, und die obigen Zeilen sind ihr entnommen.

Weiter heisst es in seinem Bericht:[36] «Ein Blick auf die Karte lehrt uns, daß das nördliche und südliche Europa, getrennt durch die Scheidewand der Alpen, keinen kürzeren, leichteren und gefahrloseren Uebergang über das Gebirge finden kann als den Weg dem Rhein nach hinauf und über den Splügen. [...]

---

30 Heer, Rorschach, 9.

31 Baumgartner, Gallus Jakob, 1797–1869, von Altstätten, 1856 Ehrenbürger von Rorschach. Rechtsstudium in Freiburg und Wien. 1826 St. Galler Staatsschreiber, 1825–69 Mitglied des Grossen Rates, 1831–41, 1843–47 u. 1859–64 Regierungsrat, 1857–61 Ständerat. Führende Stellung in der liberalen Partei, in der Regierung u. im Parlament («Kanton Baumgartner»). B. trieb den Ausbau des Strassennetzes u. die Rheinkorrektion voran. Er schloss sich wegen der zunehmend radikaleren liberalen Kirchenpolitik in den 40er Jahren den Konservativen an u. trat auch für den Sonderbund ein. HLS, Bd. 2, 106, Nr. 14.

32 Hungerbühler, Matthias, 1805–84, von Wittenbach. 1822–30 Studium der Theologie u. Philosophie, dann der Jurisprudenz (ohne Abschluss) in Freiburg, Genf u. Paris. 1835–38 St. Galler Staatsschreiber. 1835–70 u. 1873–78 Mitglied des Grossen Rates, 1838–59, 1862–64 u. 1873–78 Regierungsrat, 1848–75 Nationalrat. H. gehörte bis zu seiner Annäherung an die Mitte um 1866 zu den führenden St. Galler Radikalen. Er engagierte sich stark für die private Eisenbahn Will-St. Gallen-Rorschach. HLS, Bd. 6, 542, Nr. 3.

33 Hartmann, Friedrich Wilhelm, 1809–1874, aus Dillingen (Bayern), 1856 Ehrenbürger von Rorschach. Ingenieur. 1836–53 Strassen- und Wasserbauinspektor des Kt. St. Gallen. H. leitete 1853–56 den Bahnbau Winterthur–St. Gallen–Rorschach, 1857–61 die Basler Stadtplanung u. -erweiterung, 1862–74 sein Hauptwerk, die Rheinkorrektion. HLS, Bd. 6, 115, Nr. 8. Vgl. auch Fretz, 50, 65 u. 72.

34 Ackermann, Eisenbahnbau, 19–21. Galliker, 122–123.

35 Heer, Rorschach, 9–10. Ders., Eisenbahnen, 29. Margadant, 3.

36 Boesch, Anfänge, 20–21.

Die Anlage eines Schienenweges begegnet glücklicherweise keinen außergewöhnlichen Schwierigkeiten. Das Gefälle ist durch die Talebene gegeben und beträgt im Mittel 3 Promille. Die Richtung wird durch die Bergseite und den Rhein scharf bezeichnet. Sie läßt sich alllenthalben so wählen, daß sie die Landstraße nur selten kreuzt, und die Ortschaften kommen nicht zu nahe und nicht zu entfernt davon zu liegen. Dennoch ist es möglich, sehr lange, schnurgerade Linien auszuführen. Wo Wendungen nöthig sind, können sie in großen, weit geschwungenen Kurven erfolgen. Die Bahn wird einspurig gebaut; der Bodenerwerb jedoch muß im Ausmaß der Doppelspurigkeit geschehen. Als Stationshöfe kommen keinerlei Palastbauten in Frage. Holz und Steine sind nahe und wohlfeil zu haben. Infolgedessen werden sich die Baukosten innert erträglichen Grenzen halten.»

Die Bodenverhältnisse, kritisiert Hartmann, würden dazu führen, dass jedes Jahr viele Talbewohner in alle Welt auswandern müssten. Schuld daran seien die ungeeignete und ungerechte Verteilung des gemeindeeigenen Bodens, die Parzellierung des Bodens und die vielen Handänderungen, die das Interesse an einer nachhaltigen, langfristigen Nutzung verringerten. Dazu kämen noch die Rheinüberschwemmungen, die Riete und Sümpfe sowie das immer wieder nach oben drängende Grundwasser. Das Tal könnte an sich den ganzen Kanton mit Feldfrüchten versorgen; statt dessen gebe es aber Armut und oftmals auch Hunger. «Und da kommt nun ein Retter», jubelt Hartmann, «die Eisenbahn!» – und besingt die Wohltaten, die der Bau und Betrieb einer Eisenbahnlinie dem Rheintal zu bringen vermöchte. «Sie entsumpft wider Willen der Unverständigen die faulen Rietteile; sie leitet in langen Gräben die schädlichen Binnenwasser ab; sie bildet mit ihrem hohen Fahrdamm eine mächtige Wehr gegen den Rhein; sie reißt die tausendfach verstückten Gemeindeteile noch mehr auseinander und zwingt deren Bebauer zu einem neuen und vernünftigeren Wirtschaftsplan; sie gibt den armen Gemeinden mit dem Geld, das sie für die Bodenabtretungen an die Bahn erhalten, die Mittel in die Hand, dem arg darniederliegenden Wuhrwesen kräftig aufzuhelfen; sie verschafft den Erzeugnissen des Bodens neue, bisher ungeahnte Ausfuhrwege; sie wird beim Bau hunderten von arbeitswilligen Händen Arbeit verschaffen; sie benötigt später zu ihrem Betrieb eine Reihe geschickte und pflichtbewusste Männer. So wird sich – alles in allem genommen – die Eisenbahn zum reichen Segen von Land und Volk auswirken.»[37]

3. Das Projekt wird konkret

3.1 Das Gründungskomitee der «Schweizerischen Ostbahn»

Nach dem Bau der ersten Schweizer Eisenbahn zwischen Zürich und Baden entstanden eine ganze Reihe weiterer Bahnprojekte. Dies sowie der forcierte Bahnbau in den umliegenden Ländern, der sich von mehreren Seiten auch immer mehr unseren Landesgrenzen näherte, liess das Bedürfnis wachsen, den weiteren Bahnbau in unserem Lande zu koordinieren. Der Bundesrat beauftragte deshalb Ende 1849 die beiden englischen Experten Robert Stephenson und Henry Swinburne, ein Gutachten über das zweckmässigste Eisenbahnnetz zu erstellen.[38] 1850 lieferten die beiden ihren Expertenbericht dem Bundesrat ab. Als eine der grössten internationalen Transitrouten nimmt die Rheintallinie darin eine bevorzugte Stellung ein. Die Bahnlinie von Rorschach nach Chur und darüber hinaus lasse den Bau einer 100 km langen Eisenbahn bis zur Viamala beinahe ohne Kunstbauten und mit nur mässigen Steigungen zu, heisst es im Bericht. Die Fortsetzung nach Süden sollte ihrer Meinung nach über Disentis und den Lukmanier führen. Während man Disentis ohne besondere Schwierigkeiten auf dem Schienenweg zu erreichen hoffte, stellte die Durchquerung des Alpenmassivs die Bahnbauer zur damaligen Zeit noch vor weitgehend unlösbare Probleme. Wichtig für Graubünden aber: Der «Generalverkehrsplan» von 1850 sah die grosse, neue Transitroute über Chur vor; andere Lösungen wurden nicht erwähnt. Allerdings glaubten die beiden Engländer nicht an die Rentabilität einer Alpenbahn.

Dennoch bestärkte dies die Freunde der Rheintaleisenbahn und des Lukmanierprojekts, sich noch aktiver für ihre Ziele einzusetzen. Im Februar 1852 beschäftigte sich die Gemeinnützige Gesellschaft mit der Bahnfrage. Dabei präsentierte La Nicca seine Berechnungen für eine Rheintal- und Walensee-Eisenbahn. Die Strecke Chur-Walenstadt würde, so meinte er, 3,8 % Rendite abwerfen, die Strecke Sargans-Rorschach 2,8 %. Die Kosten für beide Bahnen zusammen schätzte er auf

37 Boesch, Anfänge, 20–21.

38 Stephenson (1803–1859) war der Sohn des Eisenbahnpioniers George Stephenson (1781–1848). Swinburne (1821–1855) war anstelle des krankheitshalber verhinderten Thomas Longridge Gooch (1808–1882) in die Schweiz geschickt worden.

Andreas Rudolf von Planta (1819–1889). Seine Maxime: «Freiheit für Alle, Gerechtigkeit für Jeden!».

12,6 Millionen Franken. Man beauftragte eine Kommission, bestehend aus Peter Conradin Planta, La Nicca und Johann Baptista Bavier, zu untersuchen, inwieweit die Gesellschaft die Ausführung der beiden Bahnbauten fördern könnte.[39] Diese weitere Förderung erfolgte schon recht bald.

Am 22. August 1852 trafen sich auf Einladung der Kantone St. Gallen und Graubünden im «Hof» in Ragaz rund 150 Personen zu einer Konferenz,[40] um die ersten Schritte für den Bau einer «Bodensee–Wallensee–Churerbahn» in Angriff zu nehmen. Im Vordergrund der von Regierungsrat Hungerbühler geleiteten Debatte stand die Frage: Staatsbau oder Privatbau? Hungerbühler meinte, die Verhältnisse in seinem Kanton erlaubten keinen Staatsbau. Regierungsrat Johann Andreas von Sprecher und La Nicca waren derselben Meinung. «Obgleich Graubünden in der Ausführung einer schweizerischen Ostbahn eine Lebensfrage erblicke und die Kantonsbehörden sowie auch die Bevölkerung im Allgemeinen zu einer glücklichen Lösung derselben alle Kräfte in Bewegung zu sezen geneigt und entschloßen seien», schrieb Baumgartner später in einem Brief,[41] «könne dem Gedanken an einen Staatsbau daselbst dennoch nicht Raum gegeben werden [...] indem die Ueberzeugung von der Unzulänglichkeit der Mittel eine zu allgemeine und zu sehr begründete sei.»

Nach eingehender Diskussion behielten die Verfechter des Privatbaues die Oberhand. Völlig wollte man den Staat indessen nicht aussen vor lassen. Es wurde ein Komitee mit 17 Mitgliedern gebildet[42], das folgenden Auftrag erhielt: Vorberatung und Vorbereitung der technischen Arbeiten, der Expropriation und der Aktienzeichnung; zudem Ersuchen um Subventionierung des Unternehmens durch die Kantone St. Gallen und Graubünden. Hauptsitz des «Schweizerische Ostbahn» genannten Unternehmens sollte Chur werden.[43] Zum Präsidenten wurde Nationalrat Andreas Rudolf von Planta[44] gewählt. Bündnerischerseits gehörten dem

39 BM 1852, 62.

40 Graubünden war nebst einem Grossteil seiner politischen Prominenz mit Abgeordneten der Bezirke Herrschaft, Prättigau, Chur, Churwalden, Tamins, Domleschg, Thusis und Schams vertreten.

41 Baumgartner an Reithard am 9.1.1853. Baumgartner, 357.

42 Die Geschäftleitung des 17-köpfigen «weiteren Komites» hatte ein 7-köpfiger «engerer Ausschuss» inne. Im engeren Ausschuss hatten die Bündner die Mehrheit, im weiteren Komitee die St. Galler.

43 Bericht der Konferenz von Ragaz 1852. StAGR VIII 16 q 2. Margadant, 27–29. BT 24. u. 26.8.1852.

44 Planta, Andreas Rudolf von, 1819–89, von Samedan. Jurist, Politiker, Unternehmer u. Grossgrundbesitzer. Rechts- und Nationalökonomie-Studium in Zürich, Heidelberg u. Berlin, wo er promovierte. Aufenthalt an der Akademie in Genf. Ins Engadin zurückgekehrt, wurde er 1844 Bundsstatthalter u. Grossrat (mit Unterbrüchen bis 1877). Studienreisen nach Frankreich u. England. 1848–69 u. 1876–81 NR (1865/66 Präs.). 1849 Mitunterzeichner der Motion, die zur Einsetzung einer Eisenbahnkommission führte. 1850 Mitbegründer der Zeitung «Der Bund». P. besass Güter in ganz Graub. u. im Thurgau, Industriebeteiligungen sowie die Bäder in Bormio. Sein Einsatz galt der wirtschaftl. Förderung des Berggebietes u. dem Eisenbahnwesen. Mitbegründer der Kuranstalten St. Moritz u. Tarasp. Mitglied des engeren Auschusses bzw. des prov. VR der SOB. 1853–57 Präs. der schweiz. Sektion des Generalkomitees der SOB, 1857–89 VR VSB. 1857 Mitbegründer des neuen Lukmanierkomitees; zeitweise dessen Präs. Ab 1869 im Splügenkomitee aktiv. In Bern vertrat er anfänglich die lib. Mitte; ab Mitte der 60er Jahre näherte er sich den ref. Konservativen an. HLS online (Mai 2008). Flisch, 92–103. Jung, Escher (2008), 25–26 u.723.

Komitee des Weiteren die folgenden durchwegs prominenten Herren aus grossteils aristokratischem Haus an:[45] Regierungsrat Johann Andreas von Sprecher,[46] Bürgermeister Simon Bavier,[47] Nationalrat Johann Baptista Bavier, Richard La Nicca, Regierungsrat Max Franz,[48] Ingenieur Ulysses Rudolf Gugelberg,[49] der spätere Ständerat Johann Bartholome Caflisch[50] und Regierungsrat Alois Latour.[51]

Einen Monat danach sprachen die Kantone St. Gallen und Graubünden auf Ersuchen Plantas je 2000 Franken für die Vorarbeiten. Der Bündner Kleine Rat stellte dem Komitee zudem ein Lokal im Haus Planaterra zur Verfügung. Welcher Art dieses Lokal allerdings war, geht aus einem Brief an die Regierung hervor, worin diese um Zuweisung eines anderen Raumes gebeten wird, da die gegenwärtige Lokalität voller Mäuse sei, welche die kostbaren Pläne beschädigen könnten.[52]

Wiederum einen Monat später, im Oktober 1852, traf sich das Komitee mit zahlreichen weiteren Eisenbahnfreunden in Altstätten. Die dort vom Komiteeausschuss gestellten Anträge wurden mit grosser Mehrheit angenommen,[53] nämlich die Konstituierung des Komitees als Gründungsgesellschaft der «Schweizerischen Ostbahn», die Beantragung einer Konzession bei den Kantonen St. Gallen und Graubünden, verbunden mit dem Ersuchen, dass jeder Kanton sich mit zwei Millionen Franken am Projekt beteilige. Nochmals einen Monat später beschloss der St. Galler Grosse Rat nach etwelchen Diskussionen,[54] sich an der Eisenbahn Rorschach–Wallenstatdt–Chur mit zwei Millionen Franken zu beteiligen, sofern auch Graubünden denselben Betrag spreche und die Bündner zudem keiner österreichisch-liechtensteinischen Konkurrenzbahn die Konzession erteilten.[55] Gemäss der «Churer Zeitung» wurde der Altstätter Versammlung auch eine Rentabilitätsrechnung zur projektierten Eisenbahnlinie vorgelegt.[56] Diese ergab drei Resultate: 3 %, 3 ½ % und 4 %. Für die Vorberechnung würden indessen 3 % genügen, denn der mehrjährige Betrieb würde – wie anderswo – auch hier die Rentabilität der Bahn steigern, so dass sich nach und nach 4 % Rendite ergeben würde.[57]

Die «Churer Zeitung» schrieb darauf in einem prominent platzierten Artikel:[58] «So sind nun also wider unsere Erwartung im st. gallischen Grossen Rathe die Würfel günstig gefallen für die Rorschach–Churer–Bahn. Wir freuen uns sehr, daß sich, wie selbst die ‹St. Galler Zeitung› sagt, in genannter hoher Behörde die Stimmung für das Eisenbahnwesen und namentlich für die besonders in lezter Zeit von vielen nur als Stiefkind betrachtete Rheinbahn gebessert hat. [...] Ein wesentlicher Fortschritt zur Realisirung unseres Projektes ist nun allerdings gemacht, und an ein nur langsames Vorwärtsgehen oder gar ein Stillestehen kann nun keineswegs

45 BM 1852, 198.

46 Sprecher, Johann Andreas von, 1811–1862, von Maienfeld u. Chur. Studium der Rechtswiss., Sprachen u. Geschichte in München, Berlin, Lausanne u. Paris. Anwalt in Chur. Mitglied des GrR, 1851–53 Churer Bürgermeister, 1852 u. 1856 RR, 1853–54 u. 1860–61 SR, 1857–60 NR. Lib.-kons. Politiker. HLS online (Juni 2008).

47 Bavier, Sim(e)on, 1801–65, von Chur. Zunftmeister, Churer Bürgermeister 1839/40, 1846/47 u. 1863/64, 1844 Bundsstatthalter, 1851–53 Kreisgerichtspräsident. Gründer des Speditionshauses Bavier & Cie. Schweiz. Geschlechterbuch, Basel 1907, Bd. 3, 24. Ursula Jecklin, Die Churer Bürgermeister/Stadtpräsidenten, in: BM 1988, 244–245.

48 Franz, Max, 1814–1889, von Maienfeld. Landwirt. Zwischen 1845 und 1879 mit Ausnahme weniger Jahre Mitglied des GrR, 1853 u. 1869 Standespräsident, 1850, 1852, 1854 und 1869–70 RR. Lib. Bauernvertreter, Förderer der Land- und Alpwirtschaft sowie des Verkehrswesens. HLS, Bd. 4, 670, Nr. 2.

49 Gugelberg von Moos, Ulysses Rudolf, 1809–75, von Maienfeld. Ingenieur u. Architekt. Er betätigte sich im Bereich Wasserbau (Neufassung der St. Moritzer und Tarasper Heilquellen, Linth- und Juragewässerkorrektion), Brückenbau (Viamala, Eisenbahnbrücke über den Po bei Piacenza), Strassenbau (Obere, Engadiner, Bergeller, Oberländer, Bernina- u. Prättigauer Strasse), Eisenbahnbau (SOB) und Hochbau (Kantonsschule in Chur). HBLS, Bd. 4, 2, Nr. 12.

50 Caflisch, Johann Bartholome, 1817–1899, von Trin. Studium der Rechtswiss. In Tübingen, München u. Pavia (ohne Abschluss). Advokat in Chur. Langjähriges lib.-rad. Mitglied des GrR, SR 1853–56, 1859–60 u. 1868–69, NR 1860-63 u. 1869–72. HLS, Bd. 3, 166, Nr. 4.

51 Latour, Alois, 1805–1875, von Brigels. Rechtsstudium in Heidelberg, Berlin u. Jena. Richter in versch. regionalen u. kant. Gerichtsgremien. Langjähriges Mitglied des GrR, mehrmaliger Landammann der Cadi und Landrichter, RR 1838, 1840, 1842, 1844, 1847, 1852, 1859, 1860, 1863, NR 1848–51, 1854–57 u. 1863–69, SR 1861–1862. 1865–75 VR der VSB. 1824 Zofinger. Führer der Bündner Kath.-Lib. HLS online (Juni 2008).

52 Margadant, 30.

53 Dass indessen nicht alles unumstritten war, zeigt die folgende metaphorische Bemerkung in der BZ (Nr. 133, 4.11.1852) zur Altstätter Versammlung: «Im Uebrigen wollen Einzelne den Wind im St. Gallischen eher kühl gefunden haben.» Vgl. auch BZ Nr. 134, 6.11.1852.

54 Vgl. dazu ChZ Nrn. 140, 142 u. 143, 20.11., 25.11. u. 27.11.1852.

55 BM 1852, 198, 228, 246 u. 278. ChZ Nr. 132, 2.11.1852.

56 ChZ Nr. 134, 6.11.1852.

57 Zur Rentabilität vgl. auch ChZ Nr. 134, 6.11.1852 u. BZ Nr. 135, 9.11.1852.

58 ChZ Nr. 140, 20.11.1852.

mehr, besonders etwa von unserer Seite, gedacht werden. [...] Graubündner! Nun heißt es, sich aufraffen und aller Welt zeigen, daß wir auch in der That [hinter] Niemand[em] zurückstehen; es heißt, sich aufraffen, um uns die Achtung und die daraus hervorgehenden Vortheile zu erhalten, welche wir uns in neuerer Zeit durch unsere nach so manchen Seiten hin bewiesene Lebendigkeit und Thätigkeit in so hohem Maße erworben haben.» Es gelte den materiellen Wohlstand zu sichern, an welchem die freundlichen Nachbarn mitarbeiten wollten, meint die Zeitung weiter und hält dann den Skeptikern entgegen: «So moquirt man sich jetzt auch noch vielerorts über die in Aussicht gestellten, aber eben Vielen noch nicht fasslichen Eisenbahnvortheile, und einstens, dess sind wir gewiß, werden eben gerade diese massenweise sich hinzudrängen, um der neuerwachsenenen, vorher so verhöhnten Vortheile auch theilhaftig zu werden. – Laßt Euch, Graubündner!, von keiner materiellen Schwierigkeit abschrecken, welche anfangs einem folgenreichen Staatswerke im Wege zu stehen scheint; es gibt viele Fälle, wo der große Staatsökonome ganz Recht hat, wenn er sagt: ‹Staatsschulden sind Kapitalien!› Eine zu rechter Zeit und für eine anerkannt rechte Sache contrahirte Staatsschuld auch von einigen Millionen kann uns den Vortheil von noch mehr Millionen bringen.» Dementsprechend müsse man, so die klar formulierte Schlussfolgerung des Blattes, dem Gesuch des Eisenbahnkomitees sofort entsprechen.

3.2 Übereinkunft zwischen St. Gallen und Graubünden

Nachdem der St. Galler Grosse Rat im November 1852 beschlossen hatte, sich an der geplanten Bahn von Rorschach nach Chur zu beteiligen, fand Anfang Dezember in Bad Ragaz eine Konferenz von Abgeordneten der St. Galler und Bündner Regierung statt, mit dem Ziel, die Bemühungen der beiden Kantone zu koordinieren.[59] Die bei diesem Treffen noch strittig gebliebenen Punkte bereinigte man in einer weiteren Konferenz in St. Gallen.[60]

Am 24. Dezember 1852 wurde sodann zwischen den Kantonen St. Gallen und Graubünden eine Übereinkunft «betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur und von Sargans nach dem Wallensee» abgeschlossen.[61] Unterschrieben wurde diese von den beiden Regierungen allerdings erst am 21. April und 6. Mai 1853, nachdem das Bündner Volk dem Vertrag zugestimmt hatte. Eingangs bekräftigen die beiden Kantone ihre Absicht, «sich gegenseitig zu Erstellung einer Eisenbahn, welche den Bodensee mit Chur und den Graubündnerischen Alpenpässen beziehungsweise mit dem Wallen- und Zürchersee verbindet, Hand zu bieten». Danach folgen die sechs Artikel des Vertrages.

In Artikel 1 und 2 erteilen die beiden Kantone der «St. Gallisch-Graubündnerischen Eisenbahngesellschaft» die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn «für die Linie von Rorschach auf der linken Seite des Rheins bis an die Bündnerische Gränze zu Ragatz mit einer Zweigbahn Sargans-Wallenstadt» respektive «von der St. Gallischen Gränze nach Chur».[62]

In Arikel 3 verpflichtet sich Graubünden, «die Konzession für Fortführung der Eisenbahn von Rorschach nach Chur über Chur hinaus nach den Graubündnerischen Alpenpässen und weiter auf seinem Gebiete, sobald eine solche, sei es von der bestehenden Eisenbahngesellschaft oder von einem andern, hinreichende Garantie darbietenden Konzessionsbewerber nachgesucht wird, sofort zu ertheilen, und zwar unter wenigstens so günstigen Bedingungen, wie diejenigen sind, unter denen die Bahnstrecke von der St. Gallischen Gränze nach Chur in Gemäßheit der gegenwärtigen Uebereinkunft erstellt werden kann». Artikel 6 unterstellt die Übereinkunft schliesslich der Genehmigung des Bundesrates.

3.3 Ausserordentliche Sitzung des Bündner Grossen Rates

Vom 4. Bis 8. Januar 1853 kam in Chur der Grosse Rat zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen, um über die Konzessionserteilung an die St. Gallisch-Graubündnerische Eisenbahngesellschaft, die Beteiligung des Kantons mit zwei Millionen Franken an der Finanzierung der Rorschach-Churer-Bahn, die erhebliche Aufstockung der Ausgaben für die Verbindungsstrassen

59 Aus Graubünden nahmen an dem Treffen Nationalrat Andreas Rudolf Planta sowie die beiden Regierungsräte Franz und Buol teil. ChZ Nrn. 145 u. 146, 2. u. 4.12.1852.

60 Von Bündner Seite nahmen an der Konferenz die Regierungsräte Franz und Latour teil. ChZ Nr. 154, 23.12.1852. BZ Nr. 3, 6.1.1853. BM 1852, 278 u. 1853, 93.

61 KBG Bh 6.47.

62 Im Dezember 1852 verhandelte man bereits über eine Erweiterung dieses Projektes bis Rapperswil, mit einer Zweigbahn nach Glarus. BM 1853, 14–15.

und letztlich auch über die Frage, ob die Eisenbahn- und Verbindungsstrassensache den Gemeinden zu unterbreiten sei, zu beraten.

In seiner Eröffnungsansprache gab Standespräsident Max Franz[63] zunächst einen Überblick über die Graubünden betreffende bisherige Entwicklung der Eisenbahnfrage und bemerkte zu deren Wichtigkeit: «Wenn Sie die ganze Angelegenheit und die Lage unseres Kantons richtig auffassen, so werden Sie gewiß keinen Augenblick anstehen, selbst große Opfer für derartige mit unseren höchsten Interessen so innig verbundenen Unternehmungen willig darzubringen.» Diesen Worten fügte er eine ganze Anzahl von konkreten Vorteilen an, die die Eisenbahn Bünden bringen würde. «Vor allem», sagte er, «wird unser Kanton durch die Erstellung eines Schienenweges beim Bezuge der ausländischen Produkte und Erzeugnisse, deren er in Masse bedarf, durch wohlfeilere Frachten, jährlich wenigstens Hunderttausend Franken gewinnen, abgesehen davon, daß er auch seine inländischen Produkte leichter und besser verwerthen kann. Bedenken Sie ferner, daß jährlich durch den Transit und Fremdenverkehr dem Kanton mehrere Hunderttausende zufließen – daß viele Hunderte, ja Tausende unserer Einwohner hievon leben und ihre ganze Existenz hievon abhängt, und erwägen Sie andererseits, daß wir ohne die Erstellung einer Eisenbahn hierauf für die Folge des gänzlichen verzichten müssen, da wir ohne eine Eisenstraße die Konkurrenz weder mit einer Gotthard- noch Tirolerroute auszuhalten im Falle sein werden. Bedenken Sie endlich, daß wir mittels einer Eisenbahn so zu sagen in die industriellen Kantone hineingezogen werden, was für unsern Kanton sehr wohltätige Folgen haben und demselben viele geistige und materielle Kräfte zuführen wird, im andern Fall aber mancher unternehmende Einwohner mit seinem Kapital den Kanton verlassen [...] wird, wodurch ein großer Theil unserer Liegenschaften entwerthet und das Nationalvermögen um Millionen verringert würde.»[64]

Anschliessend wurde die Petition der Gründungsgesellschaft der Südostbahn[65] verlesen, in welcher diese die Kantone St. Gallen und Graubünden um eine Beteiligung von je zwei Millionen Franken am Bau der Eisenbahnlinie Rorschach–Chur ersuchte. Die Baukosten wurden von der Gesellschaft auf 12 Millionen Franken, die Rendite auf 3,5 % veranschlagt. Die Eingabe legte grosses Gewicht auf die Darlegung der internationalen Bedeutung, die dieser Bahnlinie zukommen werde. «Von Triest wird [...] im nächsten Jahr die Bahn bis Brescia geführt, wird ferner die Wasserstraße über den Po herauf an den comer See besser geregelt, wird der Schuttkegel zwischen dem obern und untern comer See durchstochen und so der Transit bis an den Fuß unserer Alpen erleichtert. Sodann werden die Transportkosten über den Splügen mässiger werden. Ferner werden die 18 000 Zentner Salz, die jetzt durch Vorarlberg bezogen werden, der Eisenbahn zufallen. Dazu kommt dann noch die voraussichtliche Vermehrung des Transits durch den Anschluss der süddeutschen Eisenbahnen, die ihren Weg in zwei Richtungen nach dem Mittelmeer und der Adria über unsere Alpen suchen. Auch die Eisenbahnen, welche die Schweiz von West nach Ost quer durchschneiden, werden die Frequenz der Linie Bodensee–Chur steigern. Italien, namentlich Piemont, sucht mit Vorliebe seinen Weg durch Graubünden. Ohne Eisenbahnen können wir nicht konkurriren, sind auch die bisherigen Ausgaben für das Strassenwesen grösstentheils verloren, sinkt der Verdienst, verkümmert der jetzige Transit, während er mit Eisenbahnen vielleicht verdoppelt und verdreifacht wird, wir den industriellen Kantonen genähert werden, wir unsere Erzeugnisse: Holz, Felle, Vieh, Wein etc. besser absetzen können und auf den eingeführten Waaren, als 3000 Fass Salz und 100 000 Ztr. Getreide mehr als die halben jetzigen Transportkosten gewinnen.»[66]

Nachdem das Konzessionsgesuch für die Bahn dem Rat vorgelegt wurde, das in Absprache mit St. Galler und Bündner Behördenvertreter Anfang Dezember in Bad Ragaz erarbeitet worden war, folgte die Verlesung der Petition des Verbindungsstrassen-Komitees. Dieses verwahrte sich dagegen, «daß seine Absicht der Eisenbahn feindlich sei». Es folgten noch Petitionen der Gemeinden an der Oberen Handelsstrasse, die eine Septimerstrasse wünschten, sowie des Calancatals, das Aufnahme ins Verbindungsstrassennetz begehrte. Danach wählte der Grosse Rat eine neunköpfige, mit etlichen einflussreichen Politikern besetzte Kommission,[67] die diese Geschäfte zu begutachten, sodann Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen hatte.

---

63 Vgl. Anm. 11.

64 LA 6.1.1853. Auf die Ansprache wird auch in der BZ Nr. 3, vom 6. Januar 1853 ausführlich eingegangen.

65 Der Namenswechsel von «Rorschach-Churerbahn» über «Schweizerische Ostbahn» zu «Schweizerische Südostbahn» war fliessend.

66 BZ Nr. 3, 6.1.1853.

67 Der Kommission gehörten folgende Abgeordnete an:, RR Steiner (Präsident der Komm.), Standespräs. Franz, die Landrichter Josef

Am 8. Januar schreibt die «Bündner Zeitung» in einem Leitartikel: «Noch nie sind der obersten Landesbehörde finanzielle Fragen von so großer Wichtigkeit vorgelegen wie die gegenwärtigen über Konzessionirung der Eisenbahn und über eine Staatsbetheiligung von 2 Mill. Fr. u. Dekretirung einer annähernd gleichen Summe für die Verbindungsstraßen. Die Sache war schon für sich schwierig genug. Nun kommt noch der Umstand dazu, daß Herr Oberst Lanicca die Eröffnung macht, daß die zu Mitte der 40er Jahr gebildete sardinische Gründungsgesellschaft einer Bahn vom Langensee über den Lukmanier nach dem Bodensee wieder frisch aufgelebt sei. Aufgelöst sei sie niemals gewesen, auch habe man ihr niemals eine Mittheilung vom Erlöschen der Konzession unseres Kantons gemacht.» Diese, so meint die Zeitung allerdings, sei durch die Nichterfüllung der an die Konzession geknüpften Bedingungen, wie z.B. dem Termin für den Baubeginn, von selbst erloschen.

Die Stimmung in Sardinien sei für eine Lukmanierbahn wieder äusserst günstig, berichte La Nicca, und die Regierung und die übrigen Behörden wären zu grossen Opfern bereit. Man wünschte die Bahn von Süden her dem Lukmanier entgegen vorläufig von Locarno bis Olivone und im Norden von Rorschach bis Disentis zu führen. Über den Lukmanier sollte einstweilen eine Strasse gebaut werden. Die Kosten dafür würden gemäss La Nicca 66 Millionen Franken betragen. Die genuesischen Verwaltungsbehörden hätten 14 Millionen bereits gezeichnet und weitere Zeichnungen stünden in Aussicht. Wenn 2/3 der Aktien gezeichnet seien, würde sich die Gesellschaft definitiv bilden. Man wolle aber die ganze Bahnstrecke übernehmen und nicht gerade den schönsten und rentabelsten Teil, von Chur abwärts, anderen überlassen.

«Die Mitglieder der Kommission selbst haben sich diese Tage die Köpfe schwer zerbrochen», schreibt die «Bündner Zeitung» und weiter: «Die Herren Oberst Lanicca und Nationalrath Planta haben vor der Kommission Bericht erstattet, der erstere über seine im Auftrag der Regierung und des Eisenbahnkomite's nach Sardinien übernommenen Sendung, der letztere über den Stand der Aussichten für die Südostbahn bei der bisher vom Komitee eingeschlagenen Verfahrensweise.[68] Endlich wird noch die Frage aufgeworfen, ob die Sache an das Volk solle ausgeschrieben werden oder nicht. Man scheut sich vielleicht, den wichtigen Beschluß auf die eigenen Achseln zu nehmen und will lieber alles wieder in Frage stellen als sich allfälligen Vorwürfen aussetzen. Die 2 Millionen für die Eisenbahn würden jedenfalls gerade so böses Blut nicht machen, denn wenn nicht ganz außerordentlich störende Ereignisse eintreten, so würden sie sich jedenfalls befriedigend rentiren. Schwerer geht es mit dem Geld für die Verbindungsstrassen. Wenn ein gehöriger Gemeinsinn im Kanton herrschen würde, so müsste auch dies leicht gehen.»

Am frühen Nachmittag des 7. Januars versammelte sich der Grosse Rat zur nächsten Sitzung, um Bericht und Antrag der Kommission zu erfahren. Zunächst beantragte die Kommission geheime Sitzung, was so beschlossen wurde, worauf «das Präsidium das Publikum abtreten» liess. Danach wurde der Bericht von La Nicca und Wolfgang Killias über ihre «Sendung» in den Piemont, ein Schreiben La Niccas an die Kommission sowie ein Schreiben der Tessiner Regierung[69] verlesen. Es folgten die Anträge. Bezüglich der Eisenbahn lautete der Antrag auf Erteilung der Konzession für die Südostbahn sowie die Staatsbeteiligung von zwei Millionen Franken. In Bezug auf die Verbindungsstrassen ging der Mehrheitsantrag dahin, den jährlichen kantonalen Beitrag von 51 000 Franken auf 102 000 Franken zu erhöhen und dies solange, bis die vier begonnenen Strassen (Oberland, Prättigau, Engadin und Bernina) vollendet seien. Der Minderheitsantrag wollte den Betrag auf jährlich 120 000 Franken erhöhen und dafür auch den Flüela und Lukmanier in erster Priorität ausbauen. Taktisch geschickt war im Hinblick auf eine Volksabstimmung der Schachzug der Kommission, die Eisenbahn- sowie die Strassenvorlage miteinander zu verknüpfen, « und zwar in dem Sinne, dass beide Fragen als Bestandtheile eines und desselben Beschlusses betrachtet» wurden. Für eine freudige Überraschung sorgte im Laufe der Sitzung die Zuschrift des Churer Stadtrates, in welcher er eine Beteiligung an der Rheintaleisenbahn im Betrage von einer Million Franken in Aussicht stellte.[70]

Marca und Louis Vieli, Bürgermeister Bavier sowie die Bundsstatthalter J. B. Caflisch, J. A. Casparis, Aug. Condrau und Gaud. Gadmer. Verhandlungen des Grossen Rates, Jan. 1853, 5. BZ Nr. 3, 6.1.1853.

68 Zur Intervention von La Nicca s. auch BT Nr. 5, 6.1.1853.

69 Im Schreiben vom 31. Dezember 1852 stellt sich die Tessiner Regierung auf den Standpunkt, dass die bezüglich des Lukmanier-Projektes seiner Zeit abgeschlossenen Verträge und erteilten Konzessionen nach wie vor gültig seien. Verhandlungen des Grossen Rates, Jan. 1853, 6 u. 13.

70 BZ Nr. 4, 8.1.1853 und BT Nr. 7, 8.1.1853. Gemäss dem BT dauerte allein die Diskussion über die Verbindungsstrassen über vier Stunden.

Am 7. und 8. Januar beschloss der Grosse Rat, der Gründungsgesellschaft für die Südostbahn die Konzession zu erteilen, sich an dem geplanten Eisenbahnunternehmen mit einer Aktienübernahme von zwei Millionen Franken zu beteiligen (36 zu 23 Stimmen), die Standeskommission zu ermächtigen, der Südostbahn oder einer anderen Gesellschaft[71] unter den gleichen Bedingungen die Konzession für die Weiterführung der Bahn «von Chur nach den Alpenpässen» zu erteilen[72] und den jährlichen Beitrag zum Verbindungsstrassenbau auf 120 000 Franken zu erhöhen.[73] Schliesslich entschied sich der Rat mit 36 gegen 27 Stimmen dafür, die finanziellen Teile der Beschlüsse, obwohl dies die Verfassung nicht vorschrieb, an die Gemeinden auszuschreiben.[74] Zur Eingabe der Mehren[75] gab man den Gemeinden bis zum 4. Februar Zeit.

Den Einwänden und Wünschen La Niccas in Bezug auf die Konzession hatte der Rat mit seinen Beschlüssen nicht Rechnung getragen, wohl deswegen, weil man zum einen das vorliegende Südostbahn-Projekt als seriös ausgearbeitet erachtete, zum andern den von La Nicca übermittelten positiven Signalen aus Sardinien nicht ganz zu glauben vermochte und drittens das Lukmanier-Projekt vielen als eine finanzielle und technische Utopie erschien.[76] Mit Rücksicht auf die «Lukmanier-Gesellschaft» wurde indessen gegenüber der St. Gallisch-Graubündnerischen Eisenbahngesellschaft die Erwartung ausgesprochen, «daß sie mit ersterer sich zum Behufe einer Verständigung ins Vernehmen setzen werde». Auf Antrag von Bundslandammann Brosi wurde dieser Beschluss mit «den Verdiensten der Lukmanier-Gesellschaft und insbesondere des Hrn. La Nicca um unser Verkehrswesen motivirt».[77]

3.4 Konzession für die Rheintallinie

Der am 8. Janauar 1853 erfolgte «Konzessionsakt des Grossen Rathes von Graubünden»[78] umfasst 23 Artikel. Die wichtigsten seien hier genannt.

Art. 1. Es wird der St. Gallisch-Graubündnerischen Eisenbahngesellschaft die verlangte Bewilligung ertheilt, die von ihr projektirte Schienenbahn, so weit dieselbe über das hierseitige Kantonsgebiet geführt werden soll, zu erstellen und zu betreiben, und zwar unter folgenden nähern Bedingungen:

Art. 2. Die Dauer der Konzession ist von dato an auf 99 nach einander folgende Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf der Kanton sich vorbehält, dieselbe entweder auf beliebige Zeit zu erneuern oder aber die Schienenbahn gegen Auslösung der Eigenthümer selbst zu übernehmen, unbeschadet jedoch dem laut Bundesgesez vom 28. Juli 1852 der Eidgenossenschaft zustehenden Auslösungsrechte.

Das gleiche Auslösungsrecht wird für die Dauer der Konzession auch dem Kanton vorbehalten.

Art. 4. Für den Betrieb der Bahn soll während der ganzen Dauer der Konzession wenigstens die Hälfte sämmtlicher Angestellter, in so fern tüchtige Leute für die Anstellungen sich zeigen, aus Bewohnern – Schweizerbürgern – des Kantons Graubünden genommen werden.

Art. 7. Die Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, für den Fall, daß sie selbst die Fortführung der Zweigbahn von Wallenstadt abwärts unternimmt, dieselbe bei Weesen einzumünden und über das St. Gallische Gebiet

71 Der Südostbahn gewährte man dabei allerdings Priorität.

72 Der betreffende Art. 8 der Konzession gab einiges zu reden, da die Einwände La Niccas gegenüber dem Konzessionsantrag von etlichen Abgeordneten sehr ernst genommen wurden. S. Verhandlungen des Grossen Rates, Jan. 1853, 14–15.

73 100 000 Fr. standen dabei jährlich für die Vollendung der bereits im Bau befindlichen Strassen durch das Oberland, das Prättigau, das Engadin und über den Bernina zur Verfügung. Nach Vollendung dieser Strassen sollte der Betrag nach Ermessen der Standeskommission, die auch das bündnerische Strassennetz zu entwerfen hatte, neu verteilt werden. Talschaften und Gemeinden, welche auf eine Verbindungsstrasse Anspruch machen wollten, wurden aufgefordert, sich im Laufe des Jahres beim Kleinen Rat anzumelden. LA 11.1.1853. Die BZ vom 8.1.1853 formuliert allerdings: Sobald die prioritären vier Strassen gebaut seien, würden die Bergstrassen über den Lukmanier und Flüela gebaut.

74 Mehrere Abgeordnete sprachen sich dafür aus, noch weitere Teile der Beschlüsse, so etwa die Steuerbefreiung der Eisenbahn-Gesellschaft, dem Volk vorzulegen. Letzlich wurde beschlossen, es sei in einem Rekapitulationspunkt dem Volk die Frage vorzulegen, «ob die Ehrsamen Räthe und Gemeinden den Klein Rath ermächtigen wollen, sich bei dem Eisenbahnunternehmen mit Aktien für den Betrag von zwei Millionen Franken zu betheiligen und für die Verbindungsstrassen jährlich die Summe von Fr. 120 000 zu verwenden». Verhandlungen des Grossen Rates, Jan. 1853, 16–18. Zu den verfassungsrechtlichen Aspekten dieser Abstimmung s. BZ Nr. 15, 3.2.1853.

75 Mehren nannte man seit der Zeit des alten Dreibündestaates die Abstimmungen in den Gerichtsgemeinden resp. deren Resultate.

76 Zur Mission von La Nicca und Killias nach Turin im Dezember 1852 s. Margadant, 31–34.

77 Verhandlungen des Grossen Rates, Jan. 1853, 3–20. BZ Nr. 4, 8.1.1853, LA Nr. 5, 11.1.1853, BT Nrn 6, 7 und 8, 7., 8. u. 10.1.1853.

78 KBG Bh 23 (9).

durch das Gaster und den Seebezirk nach Rapperschwyl zu ziehen. Für den Fall aber, daß ein anderer Konzessionär die Fortsezung der in Frage liegenden Zweigbahn nach dem Westen unternimmt, hat die bestehende Gesellschaft die Verpflichtung einzugehen, ihren ganzen Einfluß zu verwenden, daß die Bahn die eben erwähnte Richtung erhalten und bei Weesen über das St. Gallische Gebiet nach Rapperschwyl gezogen werde.

Art. 8. Bezüglich der Konzession zu einer allfälligen Weiterführung der Bahn von Chur gegen oder über das Gebirge, soll der fraglichen Gesellschaft im Falle der Stellung gleich günstiger Bedingungen der Vorzug vor jeder andern Gesellschaft eingeräumt werden.

Art. 9. Der Kanton mach sich anheischig, in so fern die bereits bestehenden Vorschriften nicht genügen, besondere Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn und Störung des Betriebes zu erlassen und das Unternehmen überhaupt von Staats wegen bestens zu unterstüzen und in Schuz zu nehmen.

Im Uebrigen wird die Habndhabung der Bahnpolizei, unter Aufsicht des Staates und den Befugnissen der Landespolizei unvorgegriffen, der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Behuf eigene Bahnpolizeibeamte und Wächter anstellt und diese durch die zuständigen Amtsbehörden in Eidespflicht nehmen lässt.

Art. 10. Die Betriebsgesellschaft als solche, die Eisenbahn mit den Bahnhöfen und Stationsgebäublichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial sind von aller kantonalen und kommunalen Besteuerung frei.

Art. 13. Die Bahn soll fortwährend, so lange die Konzession dauert, in vollständigem regelmässigem Betrieb erhalten und das Publikum gut und sicher bedient werden.

Dem Kanton steht das Recht zu, sich von der Solidität und Sicherheit der Bauten und des Betriebs jederzeit Gewissheit zu verschaffen.

Art. 14. Sämmtliche Statuten der Aktiengesellschaft, so wie Baupläne, insbesondere die Pläne betreffend die Bahnrichtung, die Anlegung der Bahnhöfe und Stationsorte, die Uebergänge und Durchgänge, die Korrektionen von Straßen und Gewässern bedürfen der Gutheißung der Kantonsregierung und können nur mit deren Zustimmung wieder abgeändert werden.

Art. 15. Die Gesellschaft ist gehalten, alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und Verhandlungen, woraus der jeweilige Stand des Unternehmens ersichtlich ist, der Kantonsregierung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist ermächtigt, mit Genehmigung der Kantonsregierung die ihr ertheilte Konzession mit allen Rechten und Verpflichtungen an Andere, seien es einzelne Personen oder Gesellschaften abzutreten. [...]

Art. 23. Gegenwärtige Konzession tritt in Kraft und ist der Gesellschaft auszuhändigen, sobald die bezüglichen, mit dem h. Stand St. Gallen gepflogenen Unterhandlungen über die Erstellung einer Eisenbahn, welche den Bodensee resp. den Zürich- und Wallensee mit Chur und den Graubündnerischen Alpenpässen verbindet, zu einem definitiven Abschluß gediehen sind.

In den hier nicht aufgeführten Artikeln wird u.a. bestimmt, dass die Gesellschaft sowohl im Kanton St. Gallen wie auch in Graubünden ein Domizil einzurichten habe, «allwo sie für persönliche Klagen zivilgerichtlich belangbar ist»; des Weitern, dass die Erdarbeiten spätestens bis zum 1. Juli 1854 begonnen haben müssen und die Vollendung sowie Inbetriebnahme der Eisenbahn auf Bündner Gebiet bis Ende 1856 zu erfolgen habe; Fristerstreckungen müssten vom Grossen Rat bewilligt werden.

Am 15. Januar 1853 erteilte auch der Kanton St. Gallen die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Rorschach nach Bad Ragaz und von Sargans nach Walenstadt.[79]

4. Das Ringen um die Zustimmung des Bündner Volkes

4.1 Aufruf Karl Völkers

Mit dem Namen Karl Völker[80] wird in Graubünden vorab die Einführung des Turnunterrichts verbunden. Der Thüringer Burschenschafter war durch seine national-liberalen Ideen ins Visier des restaurativen metternichschen Repressionsapparats geraten, deshalb 1819 in die Schweiz geflohen und durch Vermittlung von Professor Johann Caspar von Orelli[81] 1820 nach Chur an

79 KBG Bh 6.47.

80 Völker, Karl, 1796–1884, Sohn des Kastellans der Wartburg. 1813/14 Freiwilliger im Kampf gegen Napoleon. Burschenschafter in Jena und Tübingen. V. schloss sich bereits früh der Turnbewegung an. 1819 Turnlehrer in Hofwil, 1820–24 an der Bündner Kantonsschule. Boesch, Völker, 3–39. Zu Völkers Zeit in Chur s. Silvio Färber, Politische Flüchtlinge als Kantonsschullehrer, in: 200 Jahre Bündner Kantonsschule, Chur 2004, 93–101.

81 Orelli, Johann Caspar von, 1787–1849. 1814–19 Lehrer an der Bündner Kantonsschule. Einer der Gründer der Zürcher Univ., an der er auch bis 1847 Prof. war. HLS online (Juni 2008).

die Bündner Kantonsschule gekommen. Dort wirkte er als Elementarlehrer, führte den damals in grossen Teilen Europas mit Argwohn betrachteten Turnunterricht ein, der im Ruf der Verbreitung liberaler Ideen stand, und wirkte auch als Kadetten-Instruktor. Im November 1820 machten der österreichische Aussenminister Metternich und der preussische Staatskanzler Hardenberg die Bündner Regierung auf politische Umtriebe von sieben namentlich genannten Personen aufmerksam, denen unterstellt wurde, in Chur einen subversiven Klub gegründet zu haben. Die liberal eingestellte Bündner Regierung stellte sich indessen schützend vor die Beschuldigten, zu denen neben Völker noch die beiden weiteren aus Deutschland geflohenen Kantonsschullehrer Karl Follen und Johannes Herbst gehörten. Georg Wilhelm Röder, auch er ein 1820 aus Deutschland geflohener Kantonsschullehrer, fehlte auf der Proskribiertenliste.

Nachdem Österreich und Preussen die Sache einstweilen auf sich hatten beruhen lassen, erfolgte 1824 eine erneute diplomatische Demarche. Preussen verlangte nun, unterstützt von Österreich und Russland, die Auslieferung der so genannten Demagogen. Follen und Herbst waren damals allerdings nicht mehr in Bünden

Ein Wort

an die

Bürger der Kantone St. Gallen u. Graubünden

über die

zu erstellenden Eisenbahnen.

Von

Karl Völker,

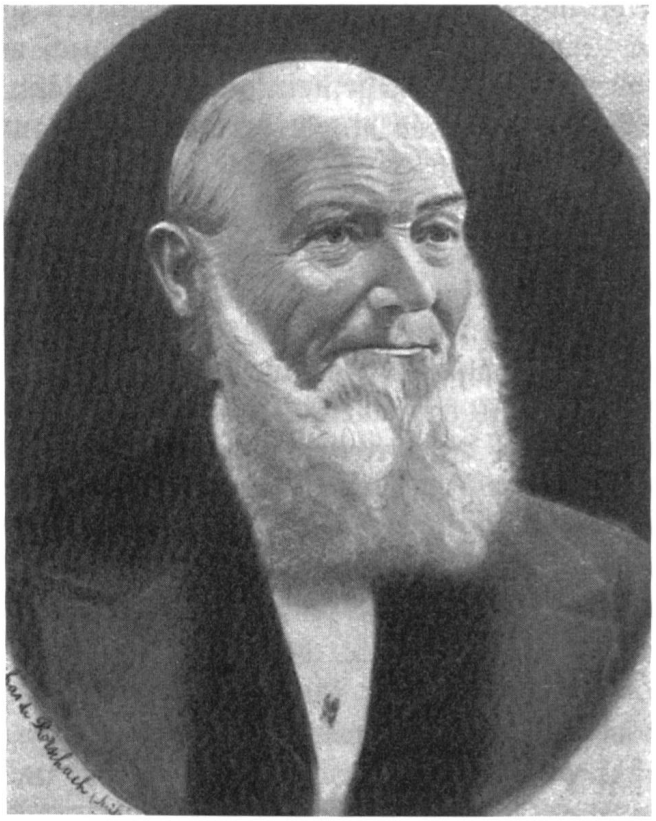
Mitglied des Gründungskomite's der Rorschach-Churer-Bahn und des Gr. Rathes von St. Gallen.

Liebe Mitbürger!

Man spricht und schreibt jetzt fast von nichts Anderm als von Eisenbahnen. Einige meinen, sie seien ein Unglück, Andere nennen sie ein nothwendig gewordenes Uebel, aber ein großer Theil der verständigern Bürger betrachtet sie als einen mächtigen und sehr wohlthätigen Fortschritt für die gesammte Menschheit.

Wir wollen nun ruhig miteinander untersuchen, welche Folgen und welche Bedeutung sie haben, und unser Bestes thun, sie von uns fern zu halten, wenn wir finden, daß sie vom Uebel, sie dagegen fördern helfen, wenn wir uns überzeugt haben, daß sie überhaupt und besonders auch für uns eine Wohlthat sein werden.

tätig, und Röder blieb weiterhin unbehelligt. Die Regierung hielt es nun für geraten, sich nicht mehr gegen die Grossmächte zu stellen; andererseits kam eine Auslieferung Völkers, der mit der Tochter des Churer Oberzunftmeisters Jecklin verheiratet war, nicht in Frage. Nachdem man ihn mit einem guten Zeugnis versehen hatte, verhalf ihm alt Regierungsrat Johann Friedrich von Tscharner[82] zur Flucht. Völker unterrichtete



Karl Völker (1796–1884)

zunächst als Turnlehrer in London und gründete dann in Liverpool eine Schule nach Pestalozzis Methode. In die Schweiz zurückgekehrt, erwarb er Schloss Heerbrugg und eröffnete dort 1839 eine Schule, die vor allem von jungen Engländern besucht wurde. Daneben besass Völker in Heerbrugg einen landwirtschaftlichen Versuchsbetrieb und seit 1858 eine Ziegelei. 1857 werden Völker sowie sein Kompagnon Kuster in einem Pressebericht als Besitzer der Churer Pulvermühle genannt, die nun dort zusätzlich noch die «ehemalige chemische Fabrik unter Salvatoren» ersteigert hätten.[83] Völker engagierte sich auch als Publizist und Politiker. Er gehörte lange Zeit dem St. Galler Grossen Rat an, setzte sich für die Rheinkorrektion ein, war Gründungsmitglied der kantonalen landwirtschaftlichen Gesellschaft und bereits früh ein eifriger Förderer des Eisenbahnwesens im Rheintal.[84] Im August 1852 war Völker Mitglied der St. Galler Abordnung bei den Ragazer Gesprächen im Hinblick auf den Bau einer «Bodensee-Wallensee-Churerbahn».[85]

82 Vgl. Anm. 21.

83 RQ Nr. 170, 23.7.1857.

84 Vgl. Boesch, Völker, 3–39.

85 Manz, 12. Zur Ragazer Vers. vgl. Kap. 3.1.

Anfang Dezember 1852 publizierte Völker einen 16-seitigen Aufruf für den Bau der Rheintallinie.[86] Die pädagogisch-didaktisch inspirierte Schrift, die in aufklärender und zugleich auch klar Partei nehmender Absicht geschrieben wurde, richtete sich, kurz nachdem der St. Galler Grosse Rat zwei Millionen Franken für die Bahnlinie gesprochen hatte und im Vorfeld der parlamentarischen Debatte in Graubünden, an die Bürger dieser beiden Kantone.

Den mit «Liebe Mitbürger» angesprochenen Lesern zeigt Völker in seiner enthusiastisch verfassten Werbebotschaft zu Beginn die verschiedenen Haltungen gegenüber der Eisenbahn auf und stellt auch gleich klar, welches die vernünftige ist: «Man spricht und schreibt jetzt fast von nichts Anderem als von Eisenbahnen. Einige meinen, sie seien ein Unglück, Andere nennen sie ein nothwendig gewordenes Uebel, aber ein grosser Theil der verständigeren Bürger betrachtet sie als einen mächtigen und sehr wohltätigen Fortschritt für die gesammte Menschheit.» Darauf ruft er dazu auf zu untersuchen, welche Folgen und welche Bedeutung die Eisenbahnen haben «und unser Bestes thun, sie von uns fern zu halten, wenn wir finden, dass sie vom Uebel, sie dagegen fördern helfen, wenn wir uns überzeugt haben, daß sie überhaupt und besonders auch für uns eine Wohlthat sein werden.»

Es folgt ein eingehender Exkurs in die Technologie- und Wirtschaftsgeschichte, der aufzeigen sollte, wie sich der Mensch dank Verstand und Erfindungsgabe im Laufe der Zeit über alle anderen Geschöpfe erheben und mehr und mehr zum Beherrscher der Erde machen konnte. Handel und die dazu benötigten Verkehrsmittel spielten dabei eine grosse Rolle. «Und nun stehen wir in dem Zeitpunkt menschlichen Fortschritts, wo die bisherigen Verkehrsmittel als ungenügend befunden werden und ein neues, viel rascheres und wohlfeileres zugleich, an ihre Stelle treten soll, und in allen zivilisierten Ländern, die Schweiz ausgenommen, schon an ihre Stelle getreten, ja schon bis in das Herz halbbarbarischer Völkerschaften gedrungen ist – ich meine die Eisenbahnen.»

«Zeit ist Geld» und «Zeitgewinn ist daher auch Geldgewinn»[87] postuliert Völker zu Beginn der umfangreichen Darlegung der Vorteile der neuen Verkehrstechnologie. «Die Theile eines Landes rücken durch die Eisenbahnen einander gleichsam näher, und leicht kann Einer den Kreis seiner Thätigkeit und Wirksamkeit erweitern: der Bauer in seinem Handel in Vieh, das er wohlbehalten von fernen Märkten bringt oder dorthin führt; der spekulative und geschickte Handwerker, der die Konkurrenz keines Berufsgenossen im ganzen Lande zu fürchten hat; der Fabrikant, der auch in der Ferne Abnehmer seiner vermehrten Produktion aussucht; der Kaufmann, der in eigener Person wichtige Geschäfte viel sicherer und schneller abschließt, als dies durch Korrespondenz möglich ist; der Arzt, dessen Ruf in ferne Gegenden gedrungen, der nun mit Windesschnelle zu Hilferufenden und von ihm allein Genesung hoffenden eilt, die er vorher nicht erreichen konnte; auch der Staatsbeamte, der schneller und öfterer an Ort und Stelle sein kann, wo seine Gegenwart nothwendig oder seine eigene Anschauung für ihn und Andere wünschbar ist. Im Fall eines Krieges sind die Truppen schnell und ohne Ermüdung durch Eilmärsche auf einen gegebenen Punkt konzentriert und in voller Kraft zur Vertheidigung oder zum Angriff.» Auch weniger Bemittelte könnten Freunde und Verwandten besuchen oder sich an Sonntagen ganz einfach eine Erholung gönnen. Darum: «Die Eisenbahn ist ein demokratisches Institut; es macht die Menschen gleich, indem es allen gleiche Gelegenheit zu Geschäftsthätigkeit und Erweiterung derselben, zum Fliegen an ferne Orte, wo unsere Gegenwart wünschbar oder nothwendig ist oder zu Erholung und Vergnügen gibt.»

Nach den Annehmlichkeiten nennt Völker die «Schattenseiten» der Eisenbahn, «damit wir zu einer klaren Vorstellung über sie gelangen, ehe wir entscheiden». «Es ist allerdings wahr», schreibt er in Bezug auf das Rheintal, «daß [...] eine Menge Leute, die jetzt an den Landstrassen wohnen, welche durch diese Orte und Gegenden führen, und die sich ein Einkommen durch Fuhrwerken auf der Landstrasse, durch Anfertigung oder Reparatur von Wägen und Geschirr oder Bewirthen und Beherbergen von Fuhrleuthen und Fußreisenden erwarben, einen großen Theil, ja vielleicht das Ganze ihres Verdienstes verlieren, wenn sie sich nicht nach einer neuen Route oder nach einem neuen Niederlassungsort umsehen.» Aber gleich hat der Eisenbahnfreund ein Gegenargument zur Hand: «Dagegen lehrt die Erfahrung aller Länder, in welchen Eisenbahnen erstellt worden sind, daß der Verkehr auf den Eisenbahnen selbst so großartig wird, daß auch der Verkehr an den Stations-

86 Ein Wort an die Bürger der Kantone St. Gallen u. Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen, Heerbrugg, 2.12.1852. KBG Bh 5.1.

87 Vgl. Messerli, 181–190.

orten und in den Ortschaften, welche neben den Eisenbahnen liegen, in solchem Maße zunimmt, daß z.B. in England, welches doch in allen Richtungen von Eisenbahnen durchschnitten ist, jetzt mehr Fuhrwerke aller Art beschäftigt sind, um Güter und Menschen von und zu den Eisenbahnen zu schaffen, als vor der Erstellung der Eisenbahnen überhaupt existierten.»

Für jeden bedeutenderen Ort zwischen Rorschach und Chur werden sodann die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten dargelegt. «Sargans wird der Knotenpunkt zweier Eisenbahnen, nämlich der Bodensee- und der Wallensee-Bahn, und die Zunahme seines Verkehrs muß von selbst einleuchten. Dann Ragatz mit seiner schon jetzt in europäischem Ruf stehenden Heilquelle und seinem nahen und seltenen Naturwunder, dem Taminaschlund. Wie schaarenweise werden Genesungsuchende und Neugierige aus der Schweiz her, von Frankreich, von Deutschland, Belgien, Holland, England und Russland, von wo man überall auf Eisenbahnen in der kürzesten Zeit dann bis Ragatz mit Windesschnelle fliegen kann, dorthin strömen und dem Ort in kurzer Zeit eine Berühmtheit, eine Ausdehnung und ein Aufblühen verschaffen, die er ohne Eisenbahn niemals zu erlangen im Stande ist. – Auf dem Bündnergebiet wird eine Station in der Nähe der Tardisbrücke den Zu- und Abfluß von Fläsch, Meienfeld, Jenins und Malans und aus dem ganzen Prättigäu versammeln, und Chur endlich wird die Menschen kaum fassen können, die zur Sommerszeit, besonders aber an Markttagen, aus der Herrschaft und aus dem Prättigäu, welche nun der Stadt um 2–3 langweilige Stunden näher gerückt sind, dahin strömen, und hinwiederum wird Chur selbst seine Bevölkerung an schönen Sonn- und Festtagen zum Vergnügen hinaus nach der Herrschaft und Ragatz ausströmen lassen.»

Ausführlich werden sodann die finanziellen Aspekte angesprochen. Der mit der dialektischen Methode bestens vertraute Völker stellt bei diesem Punkt eingangs die Frage, ob «irgend welche Aussicht vorhanden, daß sich die projektirten Eisenbahnen rentiren werden» oder die Kantone St. Gallen und Graubünden nicht grösste Gefahr laufen. «daß sie durch ihre so große Betheiligung an den Kosten für die Erstellung der Eisenbahnen sich in eine nie zu tilgende und das Lebensmark der Bürger verzehrende Schuldenlast stürzen». Mittels einer durch eine Vielzahl von statistischen Angaben untermauerten Analyse des bestehenden Verkehrs und Handels, in der ein weiter Bogen vom internationalen Transit zu den kleinräumigen verkehrstechnischen Vernetzungen im Raume Bodensee und Rheintal geschlagen wird, versucht der Autor den St. Galler und Bündner Bürgern die Angst vor einem finanziellen Abenteuer oder gar Desaster zu nehmen. Bei der Rorschach-Churer-Bahn seien die Verhältnisse zwar auf den ersten Blick nicht so günstig wie bei der St. Galler-Bahn, denn «die Bevölkerung ist viel dünner [...] auch ist hier wenig Industrie», doch wir müssten «einen Blick auf die großen Verkehrsachsen Europas werfen, ehe wir unser Endurtheil über die Rorschach-Churer-Bahn aussprechen». Völker listet vier grosse europäische Verkehrsachsen auf und meint: «Die Schweiz nimmt [...] zwei dieser Hauptrichtungen in sich auf, von denen die eine, die dritte [gemeint ist die Linie, die von Hamburg her nach München–Lindau–Chur und von dort nach Süden führt] für ihre Fortsetzung gänzlich und die zweite [von Norden her über Basel und Zürich zu den Bündner Pässen] zu mehr als zwei Dritteilen auf die Rorschach-Churer-Bahn und Wallenstadt-Churer-Bahn angewiesen ist.»

Ferner müsse man «in Betracht ziehen, daß der kürzeste Weg von England und von den Häfen der Nordsee nach den Häfen des adriatischen Meeres und weiter nach Egypten und Ostindien über Chur und die Bündner Bergpäße führt». Und sollte Österreich eine Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Verona bauen, «so ist sie für den Verkehr mit Genua gar keine Konkurrenzbahn, da sie 134 Kilometer länger würde, als die Bahn von Augsburg über Chur und den Lukmanier nach Genua».

Der genuesische Provinzialrat habe bereits 6 Millionen für eine Alpenbahn von der Hafenstadt zum Langensee und von dort über die Bündner Pässe nach Chur bewilligt und die piemontesische Regierung zur Unterstützung dieses Unternehmens aufgefordert. Österreich scheine sich ebenfalls anzustrengen, «seinem Splügenpaß» mit der Eisenbahn so nahe als möglich zu rücken. «Und sollte der Bau über den Lukmanier zu Stande kommen, so wird es nicht ermangeln, auch bis zur Schweizergrenze vorzurücken, um von dort an den Langensee zu gelangen.» Das Grossherzogtum Baden habe in einem jüngst mit der Schweiz abgeschlossenen Staatsvertrag dem Willen Ausdruck gegeben, seine Bahn von Mannheim nach Basel und dann weiter über Waldshut nach Konstanz zu führen. Wortreich legt der Autor dar, dass eine Bahnlinie vom Bodensee nach Chur und weiter über den Lukmanier nach Süden ebenfalls ganz im Interesse Württembergs und Bayerns sei.

Auch die touristischen Perspektiven, die ein Bau der Rheintal-Eisenbahn bietet, lässt Völker nicht ausser Acht, wenn er schreibt: «Es ist aber nicht allein das

Handels- und Verkehrsinteresse, welches die Zukunft der Rheintal-Churer- und Lukmanierbahn sichert und sie in größerm Grade alimentiren wird als man jetzt nur eine Ahnung hat; es ist auch das Interesse der Vergnügungsreisenden, sowohl der, welche im Herbst nach Italien gehen, um den Winter dort zuzubringen und im Frühjahr von dort zurückkommen, als auch derer, welche in kürzester Frist einen erstaunten Blick auf unsere romantischen Punkte bei Ragatz oder in der Via-Mala werfen, einmal die Alpennatur in ihrer wildesten Wilde [zu] schauen oder sich an den lieblichen Wassern und Ufern des Langensee's und an seinen feenartigen Inseln des heil. Borromäus ergötzen [zu] wollen.»

Angesprochen werden in diesem Aufruf sodann die Frage der Bodenabtretung, der Rheinkorrektion als positivem Nebeneffekt der Errichtung der Bahndämme, der Schaffung neuer Arbeitsplätze sowie des Einflusses des Eisenbahntransports auf die künftigen Preisentwicklungen. Die Auflistung der Vorteile des Bahnbaus schliesst er mit folgendem Fazit ab: «Diese Umstände zusammen genommen begründen die glorreiche Zukunft der Boden- und Wallensee-Churerbahn, welche der Anfang der Lukmanierbahn ist, die früher oder später in's Leben treten muß, weil das Verkehrsverhältniß und Handelsinteresse des wichtigsten Theils, des eigentlichen Herzens von Europa, es erheischt.»

Danach stellt er rhetorische Fragen: «Sollen wir nun unter solchen Umständen die Hände träge in den Schooss legen? Können wir uns dem eitlen Wahn hingeben, daß wir nichts verlieren werden, wenn wir die Erstellung der Eisenbahnen unterlassen; daß die Güter und Fremden dennoch zu uns und durch unsere Gegenden kommen werden, wenn die Eisenbahnen der Nachbarstaaten sie bis an unsere Grenzen bringen? Erfordert unsere eigene, immer zunehmende Industrie und unser Verkehr im Innern und nach Aussen nicht ebenso gut schnellere, wohlfeilere und regelmäßigere Verkehrsmittel, wie dies in den übrigen europäischen Staaten der Fall gewesen ist?» Und mit etwelchem Pathos fügt er die Antwort auf diese Fragen an: «Nein, nein, wir können, wir dürfen nicht zurückbleiben, wenn wir uns nicht selbst aufgeben wollen!»

Karl Völker war auch ein Vierteljahrhundert nach seiner durch preussischen und österreichischen Druck veranlassten Flucht aus Bünden hierzulande noch wohlbekannt, zumal bei der Churer Bevölkerung sowie den gebildeten Schichten im weiteren Kanton. Daher ist anzunehmen, dass seine Schrift mit Interesse zur Kenntnis genommen und diskutiert wurde. Zur Verbreitung seines Standpunktes trug auch die Bündner Presse bei, die den Aufruf auszugsweise oder resümierend in ihre Spalten aufnahm. Das «Bündner Tagblatt» schlug dem Kleinen Rat gar vor, Völkers Publikation, umfangmässig auf die Hälfte reduziert, in einer Auflage von 2000 deutschsprachigen und 1000 romanischsprachigen Exemplaren zu drucken und als wirksames, aufklärendes Mittel gratis unter die Masse des Volkes zu verteilen.[88]

Am 18. Dezember 1852 bericht die «Churer Zeitung» über den Aufruf und hebt vor allem hervor, dass gemäss Völker die Eisenbahn ein demokratisches Institut sei, das «Vornehm und Gering, Reich und Arm gleich macht». Mit sichtlicher Freude sage Völker: «Durch die Eisenbahn kommt Alles in Thätigkeit und Bewegung; der Reiche hat nicht länger das Privilegium, in seiner Karosse weite Fahrten zu seinem Vergnügen zu machen; der Handwerker und der Bauer können es ihm gleichthun. Die Eisenbahn macht die Menschen gleich, indem es allen gleiche Gelegenheit zu Geschäftsthätigkeit und Erweiterung derselben, zum Fliegen an ferne Orte, wo unsere Gegenwart wünschbar oder nothwendig ist oder zu Erhohlung und Vergnügen gibt.» Herr Völker habe nicht unrecht, meint die Zeitung, «nur ist gut, daß die nivellirende Tendenz der Eisenbahn auch gar so revolutionär nicht ist [...]»

4.2 «Aufruf der Freunde der Eisenbahn und der Verbindungsstrassen»

Nachdem der Bündner Grosse Rat am 8. Januar 1853 seine ausserordentliche Sitzung abgeschlossen hatte, publizierte eine Gruppe namentlich nicht genannter Befürworter des Bahnprojektes eine vier Folio-Seiten umfassende Propagandaschrift. Der von «einer Anzahl Freunde der Eisenbahn und der Verbindungsstrassen» unterzeichnete «Aufruf an das Bündner-Volk in der Eisenbahn- und Verbindungsstrassensache»[89] hebt zu Beginn die Bedeutung der kommenden Volksabstimmung hervor: «Noch nie sind in unserm Kanton so wichtige und grosse Geldfragen vorgelegen wie gegenwärtig. Von ihrer Entscheidung hangt zum grossen Theil die Zukunft des Landes ab, ob sich das Land in Verkehr, Transit, Handel und Gewerbe gedeihlich entwickeln wird oder nicht, ob es in seinem Wohlstande fortschreiten oder rückschreiten wird.»

88 BT, 12.1.1853.

89 Aufruf. KBG Bh 5.9.

Aufruf
an
das Bündner-Volk
in der
Eisenbahn- und Verbindungsstraßensache.

Liebe Mitbürger und Bundsgenossen!

Noch nie sind in unserm Kanton so wichtige und große Geldfragen vorgelegen, wie gegenwärtig. Von ihrer Entscheidung hangt zum großen Theil die Zukunft des Landes ab; hangt es ab, ob sich das Land in Verkehr, Transit, Handel und Gewerbe gedeihlich entwickeln wird oder nicht, ob es in seinem Wohlstande fortschreiten oder rückschreiten wird. Die Dekretirung der nöthigen Geldsummen, um dem Lande den Fortschritt zu sichern, wird allen Mitbürgern unseres Kantons zur Genehmigung oder Verwerfung vorgelegt. Wenn wir des Glückes der freien Stimmberechtigung würdig sein wollen, so ist es unsere Pflicht, uns die Angelegenheit, deren Entscheid für das Land so folgenreich ist, möglichst klar zu machen. Sie in kurzen und einfachen Worten darzulegen, ist der Zweck dieser Zeilen.

Kein früheres Jahrhundert hat so große Veränderungen in Gewerben aller Art gebracht, hat so wichtige Erfindungen gemacht und praktisch angewendet, wie das letzte halbe Jahrhundert. Namentlich auch sind in den Verkehrsmitteln riesenhafte Fortschritte geschehen. Die Anwendung des Dampfes zur Bewegung von Schiffen und Wägen hat den Transport zehnfach verschnellert und bedeutend sicherer und wohlfeiler gemacht. Entfernte Erdtheile sind einander genähert worden und tauschen zehnfach leichter als früher ihre Erzeugnisse aus. Die Mißernöten werden dadurch ausgeglichen; eine Hungersnoth, wie solche in früheren Zeiten vorkamen, ist unmöglich geworden, weil jetzt alle Kornkammern der Erde ihre Schätze rasch und sicher auf die Märkte bringen können und niemals eine Mißernte sich über alle Länder erstreckt. Die gütige Vorsehung segnet jedes Jahr mehr als die Hälfte der Länder mit reicher Frucht und hat dem Menschen den Verstand gegeben, um sich durch immer vollkommnere Verkehrsmittel im Schweiße seines Angesichtes sein Brod für alle Zeiten zu sichern. Schon die Landstraßen zielten dahin, doch sie sind jetzt von den Eisenbahnen weit überflügelt. Wo früher die langsame Wagenaxe unter der Last der Waaren seufzte und oft für die Noth zu spät kam, fliegen jetzt die Dampfwägen mit der Schnelligkeit eines Vogels dahin, laden den Ueberfluß gesegneter Länder ab, wo man seiner bedarf, bringen Rohstoffe zur Verarbeitung aus den entferntesten Erdstrichen und tragen sie ebenso weit wieder fort zur Verwerthung. Alle zivilisirten Fürstenländer und Freistaaten sind schon jetzt kreuz und quer mit Eisenbahnen für die Dampfwagen durchzogen. Nur die Schweiz ist bisher zurückgeblieben, die sonst einen so ehrenvollen Rang im Gewerbsleben einnimmt. Sie will nun auch nicht länger im Rückstand verharren und will die großen Vortheile der Dampfbewegung auch ihrem Volke zuwenden.

Auch unser Kanton fing an, die Aufgabe der Zeit zu erfassen und die Gefahren eines längern Zauderns zu erkennen. Bereits sind rings um ihn Eisenbahnen schon gebaut oder im Bau begriffen und immer noch werden neue

Im Folgenden bemühen sich die Autoren, in leicht verständlicher Form und – in Gegensatz zu Völker – nur mit spärlicher Verwendung von statistischen Angaben die «lieben Mitbürger und Bundsgenossen» argumentativ auf ihre Seite zu ziehen – und selbstverständlich wird auch hier die Erfindung des Dampfantriebs besungen. Die Anwendung des Dampfes für die Fortbewegung habe den Transport zehnfach schneller und zudem billiger und sicherer gemacht. «Entfernte Erdtheile sind einander genähert worden und tauschen zehnfach leichter als früher ihre Erzeugnisse aus. Die Missernten werden dadurch ausgeglichen; eine Hungersnoth, wie solche in früheren Zeiten vorkamen, ist unmöglich geworden, weil jetzt alle Kornkammern der Erde ihre Schätze rasch und sicher auf die Märkte bringen können und niemals eine Missernte sich über alle Länder erstreckt.»

Die Landstrassen seien bereits ein wesentlicher Fortschritt gewesen, doch: «Wo früher die langsame Wagenaxe unter der Last der Waaren seufzte [...] fliegen jetzt die Dampfwägen mit der Schnelligkeit eines Vogels dahin, laden den Ueberfluß gesegneter Länder ab, wo man seiner bedarf, bringen Rohstoffe zur Verarbeitung aus den entferntesten Erdstrichen und tragen sie ebenso weit wieder fort zur Verwerthung. Alle zivilisirten Fürstenländer und Freistaaten sind schon jetzt kreuz und quer mit Eisenbahnen für die Dampfwagen durchzogen. Nur die Schweiz ist bisher zurückgeblieben, die sonst einen so ehrenvollen Rang im Gewerbsleben einnimmt. Sie will nun auch nicht länger im Rückstand verharren und will die großen Vortheile der Dampfbewegung auch ihrem Volke zuwenden.»

Die rings um Graubünden bereits gebauten oder projektierten Eisenbahnlinien drohten dem Kanton den Transit gänzlich zu entziehen. «Um daher unsern Transit zu erhalten und zu sichern, haben sich einsichtsvolle und wohldenkende Männer zusammengethan und im Verein mit solchen aus dem Nachbarkanton St. Gallen eine Gesellschaft gebildet. Diese Gesellschaft stellte sich die Aufgabe, eine Eisenbahn vom Bodesee nach Chur mit einer Zweigbahn von Sargans nach Wallenstadt ins Leben zu rufen. Später würde dann in diese Südostbahn auch die Linie von Wallenstadt nach Rapperswyl aufgenommen.» Die Baukosten seien auf ungefähr 20 Millionen Franken veranschlagt, und es sei vorgesehen, daß sich die Kantone St. Gallen und Graubünden mit je zwei Millionen daran beteiligten. Der St. Galler Grosse Rat habe diesen Betrag bereits gesprochen, unter der Bedingung allerdings, dass Graubünden dasselbe beschliesse.

Anschliessend wird darauf hingewiesen, dass die Eisenbahn nicht nur für den Transit lohnend sein werde, sondern auch für den Import und Export von Waren. Die Annäherung an die industrialisierten Gebiete sei auch «der einzige Weg, um unsern so kümmerlichen graubündnerischen Industriezweigen auf die Füsse zu helfen».

Klugerweise nehmen die projektierten Verbindungsstrassen im Aufruf breiten Raum ein, denn mit diesen Bauvorhaben konnten zweifellos viele Skeptiker für ein Ja zur Vorlage gewonnen werden, die sich anfänglich fragten, was denn die Bahn ausserhalb der Region Chur für einen Nutzen bringe oder was denn mit den Arbeitsplätzen der am bisherigen Transithandel Beschäftigten geschehen würde. «Beide diese Projekte», betont der Aufruf, «stehen miteinander in inniger Verknüpfung. Erst durch eine Eisenbahn erhalten die Verbindungsstraßen ihre wahre Bedeutung.» Und weiter: «Erst bei

einem möglichst vollständigen Verbindungsstraßennetz tritt der große Vortheil der Eisenbahn für den Transport und Absatz inländischer Erzeugnisse allgemein hervor. [...] Manche Leute sagen aber, wo Straßen gebaut werden, verlieren die Säumer und wo Eisenbahnen die Fuhrleute ihren Verdienst. Sollen aber tausend Familien auf den Vortheil der leichtern und schnelleren Verkehrsmittel verzichten, damit einer seinen Verdienst behält? Uebrigens dürfen wir in Graubünden auch für die Säumer und Fuhrleute unbesorgt sein. Es wird sich auch für dieselben wieder neue Arbeit und neuer Verdienst finden. [...]

Liebe Mitbürger! Der Augenblick ist für die Zukunft unseres Kantons und seine Entwicklung entscheidend. Es naht der Tag, da wir alle unsere Stimmen für oder gegen in die Urne der Landesabstimmung legen. Mancher mag Bedenken tragen, für so große Auslagen zu stimmen. Es sind aber dabei folgende Punkte wohl ins Auge zu fassen. Die zwei Millionen für die Eisenbahn sind keine Auslage, die nicht wieder in den Staatsschatz zurückkehrt, sondern bloß eine Anlage, ein Geldumsatz. [...] Warum sollte er dies nicht wagen dürfen, wenn doch inländische Kapitalisten und ausländische Geldspekulanten es wagen? Diese pflegen doch gewiß auch nicht, ihr Geld zu verwerfen, sondern legen es an, wo sie eine entsprechende Rente mit Zuversicht hoffen dürfen.» Zudem sei der Kanton ohne seine Beteiligung ausser Stande, «die Interessen des Landes gegenüber einer vielleicht fast ganz aus Ausländern bestehenden Gesellschaft gehörig zu wahren. Er hat dann keine Stimme in allen den vielen Fragen, die beim Bau und bei der Verwaltung der Bahn auftauchen, er muß seine materielle und zum Theil auch seine politische Selbständigkeit aufopfern.»

Im Schlussappell wird der Blick nochmals über die Grenzen hinaus erweitert. «Zeigen wir dem In- und Auslande, daß auch wir mit der Zeit Schritt halten, und genehmigen wir die gutgemeinten Beschlüsse des Großen Rathes! Die Achtung des In- und Auslandes, das Bewusstsein, nach besten Kräften zum Fortschritt und zur Begründung der Wohlfahrt unseres engern Vaterlandes beigetragen zu haben, werden uns belohnen.»

4.3 Sukkurs der Presse

Die damalige Churer Presse befürwortete ausnahmslos die Eisenbahn- und Verbindungsstrassen-Vorlage, allerdings mit recht unterschiedlichen Akzenten in Umfang, Form und Inhalt ihrer Stellungnahmen. Bahnkritische Stellungnahmen finden sich nur vereinzelt.

4.3.1 Churer Zeitung

Am vehementesten trat interessanterweise die einer liberal-konservativen Grundhaltung verpflichtete «Churer Zeitung»[90] für die Eisenbahn ein. In ihren Spalten findet sich im Herbst und Winter 1852/53 eine sehr umfangreiche Berichterstattung über das Schienenprojekt. Die dreimal wöchentlich erscheinende Zeitung publizierte oftmals in mehreren Ausgaben nacheinander, zudem meist prominent platziert, Artikel darüber.

Abonnementspreis: Halbjährl. franco durch die Schweiz 3 Fr. 30 Rp. Viertel-Jährl. „ „ „ 2 „ 30 „

№ 9.

Einrückungsgebühr: Die Zeile 15 Rapp. Briefe und Gelder sind franco einzusenden.

Churer Zeitung.

Donnerstag, den 20. Januar 1853.

Druck u. Verlag von Otto's sel. Erben.

Ende Oktober 1852 beurteilt das Blatt die Vorgehensweise der «Eisenbahnfreunde» folgendermassen: «Diese können, dürfen und müssen mit Recht darauf bestehen, daß dem Projekte eines Eisenbahnbaues nichts in Weg gestellt werde, da von dessen Realisirung die Zukunft unseres Landes entschieden abhängt. Die Eisenbahnfreunde verfolgen keine Privat- oder Lokalinteressen, sondern sie stehen für das Gesammtwohl des Landes ein. Das muß Jeder einsehen, der auch nur einigermaßen über die Sache unbefangen nachdenkt, und das muß auch Jeden, der Privat- und Lokalinteressen den allgemeinen Landesinteressen unterzuordnen weiß, dazu bewegen, sein Möglichstes zu thun, um den Eisenbahnbau [...] zu provoziren [zu bewirken].»[91]

Anfang November befürwortet die Zeitung eine ausserordentliche Sitzung des Bündner Grossen Rates,[92] und einen halben Monat später freut sie sich darüber, dass im St. Galler Grossen Rat die Würfel zugunsten der Kostenbeteiligung des Kantons am Eisenbahnprojekt gefallen sind.[93] Ende Dezember setzt sich die «Churer

90 Zur «Churer Zeitung» s. Foppa, 8–9.
91 ChZ Nr. 131, 30.10.1852.
92 ChZ Nr. 133, 4.11.1852.
93 ChZ Nr. 140, 20.11.1852.

Zeitung» dafür ein, dass das Interesse für die Sache nicht zu erlahmen beginnt: «Man hat uns während des verwichenen Marktes zu wiederholten Malen die Bemerkung gemacht, daß das Eisenbahnkapitel auf dem Lande zu langweilen anfange. Es mag dies sein – aber dieses Kapitel ist für unsern ganzen Kanton so wichtig, daß es Pflicht der Presse ist, es gehörig zu bearbeiten.»[94]

Nicht glücklich zeigt sich die Redaktion darüber, dass der Grosse Rat an seiner ausserordentlichen Sitzung Anfang Januar 1853 beschloss, die Finanzteile des Bahnprojekts dem Volk zu unterbreiten, doch: «Den Eisenbahnmännern bleibt der Trost, daß wenigstens die Conzession zum Eisenbahnbaue nicht ihre Aufwartung dem Volke zu machen hat.» [95]

Mit «Ja zur nächsten Volksabstimmung!» ist der umfangreiche Leitartikel überschrieben, der am 20. Januar in der «Churer Zeitung» erscheint. Gleich zu Beginn wird die Abstimmungsfrage einmal mehr zur Schicksalsfrage für Graubünden erklärt. «Es naht der Zeitpunkt einer Volksabstimmung, von welcher es abhängt, ob unser Kanton sich auch noch ferner des gedeihlichen materiellen Fortschrittes zu erfreuen haben werde, dessen er bisher genoß und der sich nach und nach, und zwar bald, auch in den entlegensten Gegenden unseres Alpenlandes bemerklich gemacht haben würde; von der [der Abstimmung] es abhängt, ob die schönen Träume so Vieler, einst über unser ganzes Land ein ordentliches Straßennetz sich erstrecken zu sehen, durch welches der Wohlstand um so rascher einen allgemeinen Aufschwung erhalten würde, je einer Verwirklichung entgegen sehen können oder nicht; von der es abhängt, ob auch das geistige und soziale Dasein unseres Volkes einer für dasselbe erspriesslichen Entwicklung um so bälder entgegengehen werde oder nicht; von der es abhängt, ob der gute Ruf und das große Ansehen, in welchem unser Kanton in der Schweiz und im Auslande steht, sich forterhalten werde oder nicht. All dies hängt an einem einzigen schwachen Faden, an der Volksentscheidung über die vom lezten Gr. Rathe dekretirten Geldbeiträge für den Bau der Eisenbahn und Verbindungsstraßen.»[96]

Hoffnungsvoll blicke die Schweiz und das Ausland auf das Bündner Volk, heisst es im weiteren Text, doch: «Weniger zuversichtlich ist man in unserm Lande selbst.» Die Zeitung indessen hofft auf Einsicht. «Wir verhehlen uns zwar nicht, daß hin und wieder Unmuth genug vorhanden ist, weil nicht Alles gegangen ist wie am Schnürlein; aber wir trauen auch den Unzufriedenen auf allen Seiten den Takt zu, daß sie nicht alle Schnürlein zerreißen werden, damit jezt für dann auch gar nichts mehr geht und unser Land in Bälde gleich sehen wird einer von üppigen Gefilden umgebenen dürren Haide, nach deren Betretung nicht einmal mehr eine Maus lüstern ist.» Danach wird auf die «Belehrung des Volkes» durch den «Aufruf an das Bündnervolk in der Eisenbahn- und Verbindungsstrassensache» hingewiesen und der Erwartung Ausdruck gegeben, «daß jetzt die Augen eines Jeden, der es mit seinem Vaterlande gut meint, geöffnet sein sollten und daß Jeder, der noch aus bösem Willen oder Vorurtheil dieser Belehrung Hohn spricht, sich gewissermassen eines Verrathes am Vaterlande schuldig macht.»

Die Drohkeule wird noch mächtiger geschwungen, wenn es heisst: «Will der Kanton nicht zu Grunde gehen, so muß er um jeden Preis eine Eisenbahn haben, will er dies und sich nicht gleichzeitig auch mit eigenen Geldern dabei betheiligen, so muß er diese lezteren im Auslande suchen; schießt aber das Ausland alles Geld her, so kann es dann auch machen, was es will, und der Kanton hat, Dank seiner Engherzigkeit!, auch nicht ein Sterbenswörtchen dazu zu sagen.» Der Artikel schliesst mit dem Aufruf; «Wer sein Vaterland lieb hat, der wird dem großräthlichen Rekapitulationspunkte ein freudiges ‹Ja!› zurufen! Und das gebe Gott!»

4.3.2 Der Liberale Alpenbote

«Der Liberale Alpenbote» war nur eine kurzlebige Zeitung,[97] doch in den Jahren 1851–1856, als Peter Conradin von Planta der Redaktion vorstand, kam ihr über die Grenzen Bündens hinaus nationale Bedeutung zu. Planta, in dessen Geisteshaltung sich fortschrittlicher Liberalismus mit gewissen konservativen Zügen paarte, engagierte sich sehr stark in der Eisenbahnfrage. Er veröffentlichte im «Alpenboten» zahlreiche Artikel zur Eisenbahn – allerdings in einer wesentlich anderen Art als die «Churer Zeitung». Der hoch gebildete, republikanisch gesinnte Aristokrat bezog ebenfalls klar Stellung; doch noch wichtiger war

94 ChZ Nr. 134, 28.12.1852.

95 ChZ Nr. 5, 11.1.1853.

96 ChZ Nr. 9, 20.1.1853

97 Sie existierte von 1848–1860 und war Vorgängerin des «Freien Rätier». S dazu Foppa, 26. Die Zeitung war auch offizielles Publikationsorgan der Südostbahn-Gesellschaft.

ihm eine gründliche, von taktisch geschürten Emotionen möglichst freie Information. Seine Feder war feiner, und Untergangsszenarien bei einem Nein zur Eisenbahnvorlage mochte er schon gar nicht heraufbeschwören.

Der
Liberale Alpenbote.
№ 3. Chur, Donnerstag 6. Januar 1853.

Der Abstimmung sah auch er mit gemischten Gefühlen entgegen. «Der größte Feind in der bevorstehenden Volksabstimmung», steht am 22. Januar in seiner Zeitung,[98] «ist die Meinung einer jeden Thalschaft, daß sie zu kurz komme, daß sie den ihr gebührenden Antheil am gemeinsamen Gute nicht erhalte. Der Selbsterhaltungstrieb ist bis auf einen gewissen Grad nicht nur verzeihlich und natürlich, sondern sogar erlaubt. Wenn derselbe aber so weit geht, das gemeinsame Gute nur deßhalb zu verwerfen, weil man es nicht allein haben kann, so artet er aus in unsittliche Selbstsucht. Dieses mögen alle bedenken, welche in den Fall kommen, über die wichtige Frage ihre Stimme abzugeben. [...] Vergegenwärtige sich daher doch ein Jeder, daß wir uns gegenwärtig auf einem Punkt befinden, von welchem aus wir entweder einen großen Schritt vorwärts oder einen eben so großen rückwärts thun müssen: Stillstand ist hier nicht möglich.»

4.3.3 Bündner Zeitung

Ebenso häufig wie die «Churer Zeitung» und noch deutlich ausführlicher als diese, berichtet die dezidiert liberal positionierte «Bündner Zeitung»[99] über die Eisenbahn- und Verbindungsstrassenthematik. Insbesondere widmet die Zeitung diesen Themen vom November 1852 bis Januar 1853 eine ganze Reihe von Leitartikeln. In einem von diesen, publiziert in der zweiten Novemberwoche,[100] wird eingehend über die Rentabilität der geplanten Bahnlinie orientiert, nachdem drei Tage zuvor bereits die von der Altstätter Eisenbahnversammlung berechneten Betriebseinnahmen und -ausgaben breiten Raum gefunden hatten.

Für die «Bündner Zeitung» ist es offensichtlich, dass die neue Bahn rentieren wird; dazu komme noch der indirekte Nutzen, den sie dem ganzen Lande bringe. Des Weitern zeigt sich die Zeitung erfreut darüber, «daß solche Freunde der Verbindungsstrassen, welche so ziemlich in einem den Eisenbahnen feindlichen Lager zu stehen schienen, sich doch aus eigner Ueberzeugung so weit herbeilassen, dieselben nicht vor die Eisenbahn zu stellen, sondern beides gleichzeitig zu verlangen.» In der nächsten Ausgabe wird in einem weiteren Leitartikel unter anderem darauf hingewiesen, dass die Eisenbahn mehr im Interesse des Kantons liege als die Verbindungsstrassen, «indem die Eisenbahn voraussichtlich rentirt, während die Verbindungsstraßen dem Staate als solchem kein direktes Aequivalent für die Auslagen geben.» Es ist auffallend, wie hier und anderenorts in der Zeitung sachlich an das Thema heran gegangen wird, wobei die Meinung der Redaktion ebenfalls stets klar zum Ausdruck kommt.

№ 9.
Bündner Zeitung.
Donnerstag. Chur, 1853. 20. Jan.

So beispielsweise Mitte November, als das Blatt die umfangreiche, kritische Einsendung eines «Verbindungssträßlers» zwar abdruckt, zugleich aber klar darlegt, dass man mit derselben nicht einverstanden sei. Dem Einsender wird vorgeworfen, er suche die Eisenbahnfreunde als Schwärmer darzustellen und mache sich nahezu lustig über das Eisenbahnunternehmen. Danach wird einmal mehr das damalige Ceterum censeo der Zeitung wiederholt: «Wer Freund der Verbindungsstraßen ist, muß auch Freund der Eisenbahn sein, und wer Freund der Eisenbahn ist, muß auch Freund der Verbindungsstrassen sein. Es sind dies zwei Einrichtungen, die sich gegenseitig ergänzen.»[102] Dieser Haltung wird nachge-

98 LA Nr. 10, 22.1.1853.

99 Die 1830 gegründete Zeitung erschien wöchentlich dreimal und wurde 1848–1855 von Christian Tester, dem neben P.C. Planta wohl bedeutendsten Bündner Publizisten des 19. Jahrhunderts redigiert. S. dazu Foppa, 9 u. Peter Metz: Über bündnerische Zeitungen und Journalisten im 19. Jahrhundert, in: BJ 1965, 16–17.

100 BZ Nr. 135, 9.11.1852

101 BZ Nr. 136, 11.11.1852.

102 BZ Nr. 138, 16.11.1852.

lebt, indem man auch ausführlich Mitteilungen der Verbindungsstrassen-Lobby veröffentlicht.[103]

Unter dem Titel «Rorschach-Chur» wird am 20. November ein Leitartikel publiziert, in welchem die Redaktion mit dem einleitenden Satz «Das Eis ist gebrochen» das Ja des St. Galler Parlaments zum Eisenbahnprojekt freudig begrüsst und zugleich – für einmal auch mit etwelchem Pathos – auf die Bedeutung des Unternehmens hinweist, das letzlich den Norden mit dem Mittelmeer verbinden soll. «Der große Rath von St. Gallen hat gezeigt, daß er diese grosse Aufgabe der Zeit begreift und daß er, wo es sich um höhere allgemeine Interessen handelt, fähig ist, alle kleinlichen und kurzsichtigen Bedenklichkeiten zu überragen und die nöthigen Opfer auf den Altar des Vaterlandes und der Internazionalität zu legen.» Dann gibt man der Hoffnung Ausdruck, dass der Kanton Graubünden nicht hinter St. Gallen zurück bleiben wird und weist erneut darauf hin, wie wichtig es sei, auch die Verbindungsstrassen zu unterstützen.

Nachdem die «Bündner Zeitung» im November und Dezember 1852 in beinahe jeder Ausgabe über die Eisenbahn und die Strassen berichtet hat, glaubt der Redaktor in der Weihnachtsnummer[104] beim Publikum gegen diesbezügliche Ermüdungserscheinungen ankämpfen zu müssen. Er tut dies, indem er den Lesern auf sarkastische Weise eine gehörige Portion Moral verpasst. «‹Eisenbahnen und wieder Eisenbahnen ist gegenwärtig der Schall und der Wiederhall der Zeitungen› – sagt mancher Politikus jetz gähnend und gedenkt mit Wehmuth der Zeiten der europäischen Revoluzionen, des ungarischen Krieges, des Feldzugs des Königs Alberto nach der Lombardie und wieder zurück und vieler anderer Begebenheiten, welche Milz und Nieren der neuigkeitslüsternen Welt aufrüttelten und die Einbildungskraft mit Blut und Pulverdampf unterhielten. Wie ganz anders war es dazumal, da man mit jeder Pest einige Tausend Todte, ein paar verbrannte Städte und Dörfer oder wenigstens doch eine Anzahl standrechtlich Erschossene erwarten konnte. Wie langweilig ist es hingegen jetzt, so zwischen Krieg und Frieden zu schweben und nur von materiellen und finanziellen Fragen sprechen zu hören. [...] Es fehlt ihnen die Poesie und die Romantik, es fehlt ihnen das Farbenspiel, der Regenbogen, den die untergehende Sonne der Freiheit über den dampfenden Schlachtfeldern wölbte.» Der Mensch als «vollkommenstes Wesen der Erde» habe jedoch mit dem Tiger den Blutdurst gemein und hoffe oft, dass sich die allgemeinen und seine persönlichen Verhältnisse durch einen Krieg verbessern liessen. Am Schluss des Artikels wird darauf verwiesen, dass Zeit und Geld für Eisenbahnen und Strassen eine weit bessere Verwendung seien als für eine Grenzbesetzung im Falle von Unruhen oder Kriegen im Ausland.

Recht ausführlich ist die Berichterstattung der «Bündner Zeitung» über die ausserordentliche Sitzung des Grossen Rates zu Beginn des neuen Jahres. Vom 4. bis zum 11. Januar 1853 ist jeweils zumindest die Titelseite für diese Sache reserviert. Über den Entscheid, die Finanzbereiche der Beschlüsse dem Volk zur Genehmigung vorzulegen, zeigte sich auch diese Zeitung nicht begeistert. «Die Beschlüsse des gr. Rathes haben gewaltigen Rauch gemacht. Ihre Staubwolken wirbelten nach allen vier Weltgegenden und wurden anfänglich mit Verwunderung gesehen. Zwei Millionen für die Eisenbahn und ebensoviel und vielleicht noch mehr für die Verbindungsstraßen, dies lautete wie ein Zauberwort, und schon sah man im Geiste die Schöpfungen desselben sich über das Land verbreiten. Da rauschte dann plötzlich ein Sturzbad aus der Höhe und kühlte die allzugeflügelte Phantasie wieder ab, das war der Beschluß, die Beschlüße an das Volk auszuschreiben.» Nach eingehender Analyse dieser Sachlage beendet der Verfasser den Leitartikel mit der Hoffnung: «Noch ist aber an der Annahme der Beschlüße vom Volk durchaus nicht zu verzweifeln.»[105]

Im weiteren Verlauf des Abstimmungskampfes erscheinen in der Zeitung eine Reihe weiterer Artikel, in denen immer wieder versucht wird, sachbezogen zu argumentieren und die Leserschaft über klare Informationen zu einem Ja zu bewegen. In einem Artikel, der Mitte Januar beinahe die ganze Titelseite füllte,[106] appelliert der Einsender an die «Männer des Volkes in den Gemeinden und Kreisen, [...] die ihr die Geschicke des Landes in eurer Hand habt, [...] das Volk zu belehren und aufzuklären über die große Frage, die ihm zur Genehmigung unterlegt ist». In der nächsten Nummer wird nochmals einlässlich die Vorgeschichte der Abstimmung dargestellt und einmal mehr die Hoffnung formuliert, dass das Volk, wenn es sich nicht von Misstrauen, Eifersucht und Egoismus leiten liesse, der grossrätlichen Vorlage zustimmen werde.[107] Ende Januar

103 S. z.B. BZ Nr. 139, 18.11.1852 oder BZ Nr. 157, 30.12.1852.
104 BZ Nr. 155, 25.12.1852.
105 BZ Nr. 5, 11.1.1853.
106 BZ Nr. 8, 18.1.1853.
107 BZ Nr. 9, 20.1.1853

folgten zwei Leitartikel, in denen als Entgegnung auf die in allen vier Zeitungen erschienene Intervention von La Nicca dargelegt wird, warum sich die Abstimmung nur auf die Rheintallinie und nicht auch auf ein Lukmanierprojekt beziehe und wie es in einer zweiten Phase mit der Alpenbahn dann weiter gehen könne.[108]

4.3.4 Bündner Tagblatt

Das «Bündner Tagblatt» erschien erstmals zu Beginn des Jahres 1852 und verfolgte anfänglich einen «liberal-eidgenössischen» Kurs.[109] Von allen Zeitungen trat das «Tagblatt» am zurückhaltendsten für die Abstimmungsvorlage ein und liess auch skeptische und mahnende Stimmen zu Wort kommen. Eine solche findet sich, prominent platziert und anderthalb Seiten lang, zu Beginn des Jahres 1853.[110] Der namentlich nicht genannte Einsender weist zunächst darauf hin, wie schwierig es sei, sich kritisch zur Sache zu äussern. «Ueberall zu Berg und Thal unterhält man sich von Eisenbahnen und Verbindungsstrassen und den zukünftigen glücklichen Zuständen, welche dieselben dem Lande und dessen Bewohner bringen werden. Niemand darf es daher so leicht wagen, nur einen leisen Zweifel gegen solche glückliche Zukunft zu äußern, wenn er sich nicht der Gefahr aussetzen will, mindestens als ein Dummkopf erklärt zu werden.» Seines Erachtens sollte jedoch in den Zeitungen «das Eisenbahn-Unternehmen für unseren Kanton in allen Beziehungen, sowohl die Vor- als auch die Nachtheile, wohl geprüft und erwogen, ruhig und ohne überspannte Hoffnungen oder Befürchtungen dem Publikum vorgeführt und beleuchtet werden».

Abonnementspreis: für Chur: halbj. 3 Fr. 25 Rp. Franko durch die ganze Schweiz: halbjährlich 3 Fr. 50 Rp.

№ 7.

Erscheint sechs Mal wöchentlich. Einrückungsgebühr: Die Petitzeile 10 Rp., Wiederholungen die Hälfte.

Bündner Tagblatt.

Samstag, Chur, 1853. 8. Januar.

Der Verfasser der Einsendung wiederholt sodann drei Fragen, die im «Tagblatt» bereits drei Monate zuvor geäussert wurden:[111] «1. Welche Nachtheile hätte Bünden zu gewärtigen, nachdem anderswo schweizerische Eisenbahnen entstanden, wenn solche bei uns unterbleiben würden? – 2. Welche Vor- oder Nachtheile von der Eisenbahn der Kanton als Staat und welche Vor- oder Nachteile die sämmtlichen Einwohner desselben im Allgemeinen zu gewärtigen haben? – 3. Welche Vor- oder Nachtheile besonders zu gewärtigen wären, wenn die Eisenbahn ihren Ausgangspunkt in Chur, Thusis oder Truns erreicht oder wenn dieselbe gar über die Berge geführt werden kann?»

Die Eisenbahnen seien «bis dahin größtentheils nur von der Seite des Glückes und des Glanzes dargestellt worden», wird anschliessend moniert. Gleich wie die Strassen, jedoch noch in viel grösserem Masse, würden die Eisenbahnen nur «einer kleinen Zahl der Einwohner Nutzen und Vortheil bringen»; gewiss sei indessen, dass die direkten und alle möglichen indirekten Steuern erhöht oder neu eingeführt würden. Am Schluss des Artikels lässt der Verfasser erkennen, dass er fest damit rechnet, «daß die Eisenbahnen auch bei uns anlangen werden», ihm aber die Hoffnung bleibe, dass «die weisen Landesväter» die Konzession unter möglichst günstigen Bedingungen beschliessen und das Schuldenmachen für Strassen und Eisenbahn einstweilen verschieben werden.

Erstaunlicherweise kritisiert auch das die Eisenbahn- und Strassenvorlage ansonsten eher moderat unterstützende «Tagblatt» ausführlich und heftig den Entscheid des Grossen Rates, den Behördenbeschluss dem Volk zur Genehmigung vorzulegen. Es ist von einem «unglücklichen Beschluß» die Rede, «der leider Alles, was unter so vielen Mühen zu Stande gekommen, wieder in Frage stellt». Man fürchtet, Sonderinteressen könnten dem allgemeinen Interesse entgegenstehen und die vernünftigen Zwecke des Staates gefährden; auch die Steuerlast könne die Leute erschrecken.[112] Ein Vorschlag, der zwei Tage später in die Zeitung eingerückt wird, zeigt deutlich auf, dass das «Tagblatt» die Meinung vertritt, die Bevölkerung sei über das Eisenbahn- und Strassenprojekt zu wenig informiert. Deshalb spricht sie von der «Wünschbarkeit eines die Masse des Volkes wirksamer aufklärenden Mittels» als es allein das Ausschreiben an die Gemeinden darstelle. Um diesem Mangel abzuhelfen schlägt die Zeitung – wie bereits erwähnt – vor, den

108 BZ Nrn 11 und 12, 25. und 27.1.1853

109 Die erste sechsmal wöchentlich erscheinende Zeitung Bündens erschien 1852 noch unter dem Namen «Tagblatt für den Kanton Graubünden»; 1853 wechselte man zum Namen «Bündner Tagblatt». Foppa, 34.

110 BT Nr. 3, 4.1.1853.

111 BT Nr. 225 22.9.1852

112 BT Nr. 8, 10.1.1853.

Aufruf von Karl Völker umfangmässig auf die Hälfte reduziert in 2000 deutschen und 1000 romanischen Exemplaren unter das Volk zu streuen.[113]

Interessant auch ein am nächsten Tag publizierter Artikel, der die Anpassung an die neuen Herausforderungen thematisiert und dabei die Bedeutung der Bildung besonders hervorhebt. «Wenn uns aber die Eisenbahn mit den Verbindungsstraßen wahrhaft nützen sollen, dürfen wir nicht lange säumen, die großen Verkehrsveränderungen ins Auge zu faßen, die Handwerker und Bauern auf ein neues Feld der Thätigkeit zu rufen, alle Mittel zu berathen, die geeignet sind, Schaden abzuwenden. Wir müssen ein neues Glied in das System unseres Unterrichts einschalten, den Handwerkern durch technische Hülfswissenschaften die Möglichkeit bieten, sich vor der ringsum sie bedrohenden Konkurrenz zu sichern, dem Bauer durch Musterschulen und Aufmunterung den Weg zur Vervollkommnung eröffnen und durch allgemeinen Wetteifer den Nationalwohlstand zu steigern suchen.»[114]

4.4 Wird das Lukmanierprojekt «zertrümmert»?

Richard La Niccas Intervention während der Grossratssitzung Anfang Januar zugunsten einer mehrheitlich von Sardinien-Piemont und Genua finanzierten Eisenbahn vom Mittelmeer zum Langensee und weiter über Olivone und Disentis bis nach Rorschach hatte die Abgeordneten nicht zu überzeugen vermocht. Zu vage waren die Pläne und italienischen Absichtserklärungen, die La Nicca von seiner Reise in den Süden heimgeholt hatte. Die Konzession für den Bahnbau sowie die Zusage für eine staatliche Kostenbeteiligung wurden deshalb wie vorgesehen an die «St. Gallisch-Graubündnerische Eisenbahngesellschaft» erteilt. Dabei sprach der Rat immerhin die Erwartung aus, dass sich die obsiegende Gesellschaft mit der «LukmanierGesellschaft» ins Einvernehmen setzen werde und strich dabei insbesondere die Verdienste La Niccas um das bündnerische Verkehrswesen heraus.[115]

La Nicca war indessen zu enttäuscht von den Grossratsbeschlüssen, als dass ihn dieses Lob zu trösten vermocht hätte. Folge davon war eine in den Zeitungen ausgefochtene Kontroverse zwischen ihm und Andreas Rudolf von Planta. Mitte Januar erschien in allen vier Churer Zeitungen eine gleich lautende, namentlich gekennzeichnete Stellungnahme von La Nicca.[116] Er sei mit der Überzeugung aus dem Piemont zurückgekehrt, dass sich dort bedeutende Kräfte für das Lukmanier-Unternehmen einzusetzen bereit wären, aber nur für das Projekt als Ganzes. Wenn man hier nun aber den Lukmanier fallen lasse, würden sich diese Kräfte einer anderen Linie zuwenden. Ein Gespräch mit dem Präsidenten des Südostbahnkomitees vor der Grossratskommission habe leider zu keinem Ergebnis geführt.

Am 6. Januar wurden seine Standpunkte im Rat behandelt. «Ich wollte Sicherung der Eisenbahn bis Chur, ein Ziel, das ich seit 14 Jahren mit Geld- und Zeitaufwand beharrlich verfolgte, zugleich aber auch Garantien für Verwirklichung des Lukmanierprojektes. Die in der Konzession für die Südostbahn ausgesprochene Befugniß, dieses Unternehmen über Chur hinauf ausdehnen zu dürfen, schien mir unzureichend. Ich verlangte, daß die Südostbahngesellschaft entweder die Linie bis auf den Lukmanier als 2te Sektion in ihr Projekt aufnehme und daselbst der Lukmaniergesellschaft, welche sich noch jedenfalls im Besitze der Tessinischen Konzession befinde, die Hand reiche, oder aber jenes Feld dieser Gesellschaft überlasse. Ohne eine solche Kombination sei das Lukmanierprojekt zerrissen, seine Gesellschaft, nur im Besitz der Tessinischen Konzessionen und ohne eine nördliche Anknüpfung, müsse dasselbe aufgeben, und es sei dann nur zu sehr zu befürchten, daß sich eine Gotthardgesellschaft des Tessinischen Terrains bemächtige und dann die Lukmanierfrage zu unserm unersetzlichen Schaden dadurch gelöst werde, daß mit Hülfe der piemontesischen Millionen der Gotthard dem großen Verkehr gebahnt und unsere Verkehrslinie dann, selbst mit einer Eisenbahn bis Chur, auf eine so bedenkliche Weise beschränkt werde, wie ich es hier aus Schonung für unsere Verhältnisse nicht öffentlich aussprechen mag.»

Durch diese Gefahr dazu veranlasst, sei er gewillt, die Konzession von Chur bis zur Tessiner Grenze für die Lukmaniergesellschaft zu beantragen, sofern das Südostbahn-Komitee dies nicht selbst machen wolle. Darauf habe er folgendes Begehren verlesen: «Es wolle der große Rath beschließen, daß dem Unterzeichneten, als Repräsentant des Lukmanier-Unternehmens und als

113 BT Nr. 10, 12.1.1853.

114 BT Nr. 11, 13.1.1853.

115 LA Nr. 5, 11.1.1853.

116 LA Nr. 7, 13.1.1853. BT Nrn 7 u. 8, 15. u. 16.1.1853. BZ Nr. 7, 15.1.1853. ChZ Nr. 7, 15.1.1853.

Gründer desselben, die ihm schon früher für den ganzen Kanton ertheilte Konzession nunmehr noch für die Strecke von Chur bis an die Tessinergränze am Lukmanier im Sinne des Beschlusses vom 4. Juli 1848 bestätigt werde.» Der Rat allerdings entschied sich anders, was La Nicca in seiner Stellungnahme zu folgender Schlussbemerkung veranlasste: «Der mühsam zusammengefügte Bau des Lukmanier-Unternehmens, welches allein geeignet war, unserm Vaterland eine große Zukunft zu sichern, ist zertrümmert! Ob dasselbe je wieder aufgenommen werden könne, liegt im dunkeln Schoos der Zukunft verborgen. Möchten sich meine eindringlich ausgesprochenen Befürchtungen nicht erwahren!»

Andreas Rudolf von Planta, der Präsident des Südostbahnkomitees, sah sich darauf genötigt ebenfalls zur Feder zu greifen. Im «Liberalen Alpenboten» liess er eine Erklärung einrücken, mit dem Zweck «darzuthun, daß das Komitee der Südostbahn dem Lukmanier-Projekt nicht nur niemals abgeneigt war, sondern es auch niemals sein wird, vielmehr eine Vereinbarung mit ersterem in dessen ernstlichem Willen liegt.»[117] An der Ragazer Tagung vom 3. Dezember 1852, an welcher auch La Nicca teilnahm, sei die Lukmanier-Frage breit diskutiert worden, und man habe damals beschlossen: «Die HH. Oberst La Nicca und W. Killias nach Turin und Genua abzuordnen, um sowohl bei den dortigen Behörden und dem Handelsstande und andern Corporationen das ebenberührte Lukmanierproject im dem Sinne in Anregung zu bringen, daß die Mitwirkung derselben für die Ausführung der Eisenbahnen von Zürich und Rorschach nach Chur, als der ersten Section jener größeren Linie in Anspruch genommen werde.» In Übereinstimmung damit habe das Südostbahn-Komitee an seiner Sitzung am 6. Januar einstimmig von Neuem bekräftigt: «Erstlich die Mittel zur Ausführung der ersten Section der schweizerischen Südbahn bis Chur aufzusuchen und jedenfalls diese Strecke zunächst sicher zu stellen, gleichzeitig aber den Weiterbau stets im Auge zu behalten und dafür thätig zu sein, namentlich aber auch allen entgegenkommenden Bestrebungen gerne die Hand zu bieten.» Sie würden deshalb nicht begreifen, «wie Herr Oberst La Nicca behaupten kann: ‹der mühsam zusammen getragene Bau der Lukmanierbahn, welcher allein geeignet war, unserm Vaterlande eine große Zukunft zu sichern, sei zertrümmert!› Nein, wenn man von beiden Seiten das große Ziel ernstlich will, so ist dessen Erreichung jetzt näher gerückt als je!» Sollte dieses Ziel aber nicht erreicht werden können, so würde die Schuld daran jedenfalls nicht beim Südostbahn-Komitee liegen. Nach Hinweisen darauf, dass man die Schlüssel zu unseren Alpenpässen nicht vorschnell aus der Hand geben sollte und der Gotthard uns sehr gefährlich werden könnte, dieser Genua aber niemals die gleichen Vorteile bieten könne wie der Lukmanier, schliesst Planta seine Entgegnung im Hinblick auf die anstehende Volksabstimmung mit dem Aufruf: «Möge Graubündens Volk nur jetzt keine schwache Stunde haben, dann wollen wir getrost der Zukunft entgegengehen!»

Unmittelbar hinter Plantas Artikel findet sich in derselben Nummer des «Liberalen Alpenboten» eine weitere Einsendung La Niccas. In dieser betont er, dass es nicht sein Ziel gewesen sei, störend auf die Verwirklichung der Eisenbahn bis Chur einzuwirken, sondern vielmehr diese, zugleich aber auch die Sicherstellung des Lukmanier-Projekts, anzustreben. Deshalb trete er, obwohl er mit dem Grossratsbeschluss nicht einig gehe, für eine Annahme der Eisenbahnvorlage ein, denn eine Verwerfung hätte fatale Folgen. Zudem sei er gerne bereit, zu einer Verständigung zwischen der Südostbahn- und der Lukmanier-Gesellschaft Hand zu bieten.

4.5 Die Bündner sagen Ja zur Eisenbahn

Mit Spannung erwartete man die Resultate der Volksabstimmung. Der Grosse Rat hatte am 8. Januar den Gemeinden eine Frist bis zum 4. Februar zur Einsendung der Mehren gesetzt. Die Bündner Presse mochte aber nicht warten, bis die letzten Abstimmungsresultate in Chur eingetroffen und vom Kleinen Rat und der Standeskommission veröffentlich wurden. Auf der Titelseite der «Churer Zeitung» findet sich bereits am 27. Januar die Vorwegnahme des Resultates. «Wenn die noch folgenden den ersten Berichten über die gegenwärtige Volksabstimmung ungefähr gleichen,» schreibt der Redaktor, «dann hat sich unser Kanton neue Loorbeeren erworben und wird jegliche Gegend desselben Grund haben, sich zu gratulieren, so wenig dies hie und da jezt noch eingesehen werden mag.» Danach folgt eine Aufzählung der Gemeinden, die bereits angenommen haben sowie derjenigen, die noch unentschieden sind. «Indessen dürfte auch da noch die Vernunft siegen; denn wer Etwas will, muss jezt zugreifen, nachher ist's vorbei.»

117 LA Nr. 9, 20.1.1853.

Volksabstimmung.

Ehre unserm Volke!

Der Rekapitulationspunkt über die Eisenbahn und die Verbindungsstraßen ist **angenommen.** Das abstimmende Volk hat durch diese Annahme sich selbst geehrt und sich eine freudige Zukunft bereitet; der Dank der Mit- und Nachwelt dafür wird ihm nicht ausbleiben. Und ferner hat nun unser Volk gezeigt, daß es an Einsicht und Bildung in die vorderen Reihen der Völker getreten ist, und daß man jezt getrost in allen den Dingen an es appelliren darf, zu deren Beurtheilung es höherer Einsicht und Bildung bedarf. In der Freude über dieses Resultat sind wir nicht vermögend, für heute uns weiter darüber auszulassen. Schreiten wir nur noch kurz zur Klassifikation der bestimmt bekannten Abstimmungen, welche bereits ein absolutes Mehr, das **34** Stimmen erfordert, ergibt.

Als **annehmend** sind bestimmt bekannt: Churwalden (1), Seewis (1), Chur (4), Rhäzüns (2), Maienfeld (2), Rheinwald (1), Obtasna (2), 5 Dörfer (3), Thusis (2), Calanca (1), Jenaz (1), Küblis (1), Schiers (2), Luzein (1), Untertasna (2), Puschlav (2), Davos (1), Oberengadin (3), Bergell (1). Hier haben wir bereits die absolute Mehrheit. Dann ist uns noch des Bestimmtesten versichert worden, daß auch die Kreise Ilanz (4), Disentis (5), Oberhalbstein (2), und das Dorf Misox angenommen haben. Im Münsterthal sind die Stimmen für und wider eingestanden. Zu den Verwerfenden kommen neuerdings noch Brusio, Roveredo und der Kreis Remüs. Unbekannt ist uns noch die Abstimmung aus den Kreisen Trins (wo, wie man sagt, Flims verworfen habe,) (2), Alvaschein (1), Belfort (in Alveneu soll's spucken) (1), Domleschg (2), Safien (1), Ruis (Ruis und Andest sollen angenommen haben) (2), Lugnez (3), und Schams (2). Wie diese aber immer auch gestimmt haben mögen — die Freunde geistigen und materiellen Fortschrittes können nun freudig ausrufen:

Der Sieg ist errungen!

Die «Churer Zeitung» feiert am 3. Februar 1853 den Abstimmungserfolg.

Am 1. Februar werden in der «Churer Zeitung» wiederum die annehmenden Stimmen und neu auch die ablehnenden aufgelistet; von weiteren Talschaften und Gemeinden hofft man, dass sie noch annehmen werden. Zwei Tage später ist für das Blatt alles klar, denn das erforderliche absolute Mehr von 34 Stimmen ist erreicht. In einem feierlich eingerahmten Artikel wird gejubelt: «Ehre unserem Volke! Der Rekapitulationspunkt über die Eisenbahn und die Verbindungsstraßen ist angenommen. Das abstimmende Volk hat durch diese Annahme sich selbst geehrt und sich eine freudige Zukunft bereitet; der Dank der Mit- und Nachwelt dafür wird ihm nicht ausbleiben. Und ferner hat nun unser Volk gezeigt, daß es an Einsicht und Bildung in die vorderen Reihen der Völker getreten ist, und daß man jezt getrost in allen den Dingen an es appelliren darf, zu deren Beurtheilung es höherer Einsicht und Bildung bedarf.» Am Schluss heisst es: «[...] die Freunde geistigen und materiellen Fortschrittes können nun freudig ausrufen: Der Sieg ist errungen!»[118]

Weniger euphorisch und auch in der Aufmachung der Mitteilung zurückhaltender teilt «Der Liberale Alpenbote» am 3. Februar seinen Lesern das noch vorläufige Abstimmungsergebnis mit. Freude und Erleichterung sind indessen auch hier zu spüren. Es sei dem Volk bewusst gewesen, «daß es sich um ein großes Entweder-Oder, um einen großen Ruck vorwärts oder einen großen Ruck rückwärts, daß es sich um einen Entscheid handle, dessen Folgen weit und tief in die Wohlfahrt nicht blos der lebenden Generation, sondern auch der kommenden Geschlechter greifen sollte». Dann wird mit etwelchem zeittypischem Pathos der Meinung Ausdruck gegeben, das erfreuliche Ergebnis sei vorab «dem redlichen und vaterländischen Bestreben der aufgeklärten und wohldenkenden Männer zuzuschreiben, die in den verschiedenen Gegenden des Kantons sich zu Erreichung des gemeinsamen Zieles unentwegt die Hand reichten und in erhebendem Einklang dahin arbeiteten, vor der großen Frage spezielle Missstimmungen und untergeordnete Rücksichten zum Schweigen zu bringen.»

Das «Bündner Tagblatt» meint am 3. Februar: «Die Stimmung des Volkes hat sich in manchen Kreisen besser herausgestellt, als man bei Ausgang der Großrathssitzungen schließen durfte.» Die Annahme des Volkes sei in einem Masse erfolgt, welche die kühnsten Erwartungen übertroffen habe. Dann wird angefügt: «Vor uns liegt ein glücklich Hoffen, liegt der Zukunft Blüthen-Zeit!» Auch im «Tagblatt» werden die Männer gelobt, die «des Verkehres altes Recht mit eisernen Banden festhalten wollen im Heimatlande, welche die Mutter Er-

118 Die offizielle Klassifikation der Mehren ergab folgendes Resultat: 58 Stimmen waren annehmend, nämlich Chur, Schanfigg, Churwalden, Rhäzüns, Trins, Maienfeld, Fünf Dörfer, Seewis, Schiers, Jenaz, Küblis, Davos, Oberhalbstein, Alvaschein, Bergün, Domleschg, Thusis, Safien, Schams mit Avers, Rheinwald, Calanca, Disentis, Ruis, Ilanz, Lugnez, Bergell, Oberengadin, Poschiavo, Obtasna, Untertasna. 8 Stimmen waren verwerfend: Luzein, Klosters, Belfort, Misox, Roveredo, Brusio, Remüs. 1 Stimme, diejenige des Kreises Münstertal hob sich von selbst auf, indem ein Terzal für Annahme, ein zweites für Verwerfung und das dritte gar nicht stimmte. Amtsblatt des Kt. Graub. Nr. 6, 11.2.1853.

de mit Eisen bezwingen». In blumigen Worten werden insbesondere die Verdienste Plantas hervorgestrichen: «Unverwelklicher [...] als mancher durch kriegerische Heldenthaten erworbene Lorbeer, glänzender als mancher Brillantorden strahlt der Siegesstern unseres um das Gelingen der Unternehmung hochverdienten Nationalraths A. R. Planta.» Bei der Analyse der ablehnenden Stimmen meint die Zeitung: «Wenn es uns schwer fällt, die Verwerfung von einzelnen Gemeinden zu begreifen, die, wie Zizers und Fläsch, von der Eisenbahn nur Vortheil zu erwarten haben, so wissen wir hinwieder die ernsten Bedenken Jener zu ehren, welche aus Furcht, in ein Labyrinth von Staatsschulden zu gerathen, gegen die Beschlüsse stimmten.»

Der «Bündner Zeitung» kam durch ihre intensive Berichterstattung über das Eisenbahnprojekt und insbesondere auch den steten Hinweis auf die Notwendigkeit des Zusammengehens der Eisenbahn- und Strassenfreunde wohl mehr noch als den anderen Zeitungen das Verdienst zu, das Volks-Ja befördert zu haben. Am 3. Februar füllte der Leitartikel zum Abstimmungsausgang die ganze Titelseite. Das Volk habe die gestellte Frage in einer Weise beantwortet, «welche ihm im In- und Ausland Ehre macht und zum Segen gereichen wird». Weiter heisst es: «Das Volk hat begriffen, daß es sich hier um ein Opfer für einen Fortschritt handelt, den die Zeit mit mahnender Stimme von ihm verlangt.» Sicher war man sich des Ausgangs allerdings auch in den Redaktionsräumen der «Bündner Zeitung» nicht, ansonsten wäre der folgende Satz wohl nicht geschrieben worden: «Es war auch jedenfalls eine gewagte Sache, solche Fragen vom sogenannten gemeinen Manne abhängig zu machen.» Im Weitern weist auch diese Zeitung auf die Bedeutung «einflußreicher Männer» hin, denen das Volk Gehör und Glauben geschenkt habe.

Dann wird in der «Bündner Zeitung» nach vorn geschaut, denn der positive Abstimmungsausgang sei nur ein Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung des Südostbahn-Projektes, ein Schritt allerdings, der dazu geeignet sei, das Interesse in- und ausländischer «Geldmänner» zu wecken. Vier Millionen würden nun die Kantone St. Gallen und Graubünden an die Kosten beisteuern, eine Million gebe Chur und je eine weitere Million dürfe von Privaten in den beiden Kantonen erwartet werden. «Dann fehlt, wenigstens für die Bahn Rorschach–Chur mit Zweigbahn Sargans–Wallenstadt, wohl keine so große Summe mehr», meint der Verfasser des Artikels zuversichtlich.

5. Gründung der Südostbahn

Wenige Tage nachdem das Ergebnis der Volksabstimmung in Graubünden endgültig feststand, versammelte sich in Ragaz am 13. und 14. Februar 1853 das Gründungskomitee der Schweizerischen Ostbahn. Hauptsächliches Ziel der Zusammenkunft war, unter dem leicht modifizierten Namen «Südostbahngesellschaft» eine Aktiengesellschaft zu gründen, die den geplanten Bahnbau in Angriff nehmen würde. Die Kantone St. Gallen und Graubünden waren dabei überwiegend durch dieselben Personen vertreten, die bereits im August 1852 in Ragaz bei der Schaffung der Gründungskommission zugegen waren. Dementsprechend standen auch hier Andreas Rudolf von Planta, der Präsident des Gründungskomitees, sowie Jakob Gallus Baumgartner, der Spiritus rector des st. gallischen Eisenbahnwesens im Mittelpunkt des Geschehens. Graubünden war im Weitern vertreten durch die Magistratspersonen Max Franz, Johann Andreas von Sprecher, Simon Bavier, Johann Bartholome Caflisch und Alois Latour sowie die beiden Ingenieure Ulysses Rudolf von Gugelberg und Richard La Nicca.[119]

In Artikel 1 der am 13. Februar beschlossenen «Grundbestimmungen zur Constituirung der Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der schweizerischen Südostbahn» wurde die noch in weiter Ferne liegende grundsätzliche Absicht formuliert: «Die schweizerische Südostbahn soll Deutschland und Italien über die Alpenpässe Graubündens in leichteste Verbindung setzen.» Konkret stellte die Gründung das Unternehmen dann auf folgende pragmatisch klug gewählte Basis: Eine erste Sektion, die eigentliche Südostbahn, umfasst die Linien Rorschach–Chur, Sargans–Walenstadt–Rapperswil und Weesen–Glarus; die zweite Sektion bildet die Linie von Chur zum Langensee und die dritte die Anschlusslinien an die schweizerischen, deutschen und italienischen Bahnen. Sitz der von Beginn weg von kantonaler und kommunaler Besteuerung befreiten Gesellschaft wurde Chur.

Der Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft setzte sich aus fünf Personen zusammen, drei aus Graubünden und zwei aus St. Gallen, das weitere Komitee aus 15 Personen: den fünf Verwaltungsräten sowie vier Mitgliedern aus St. Gallen, drei aus Graubünden, zwei aus Glarus und einem aus Zürich. Die Wahl des Ver-

119 Manz, 11–12.

waltungsrates brachte keinerlei Überraschungen. An dessen Spitze wurde Planta gewählt; aus Graubünden sassen zudem Regierungsrat Franz und der Churer Spediteur Anton von Salis[120] in diesem Gremium. Die drei Bündner im «weiteren Comite» waren der Churer Bürgermeister, Bankier und Spediteur Simon Bavier, der Bankier Johann Baptista Bavier sowie Ständerat Anton von Sprecher.[121]

Hier wie andernorts ist auffallend, wie dominant der Herrenstand des alten Dreibündestaates bei den Förderern des Eisenbahnwesens und ebenso in den wichtigen Ämtern der Bahngesellschaften vertreten war. Im Verwaltungsrat sassen, zusammen mit dem ehemaligen Maienfelder Landwirt Franz, zwei Vertreter der seit dem 16. Jahhrhundert mächtigsten Familien Bündens; und im weiteren Komitee gehörten alle drei Bündner Vertreter der alten Bündner Elite an. Ähnlich auch die Situation 1856 bei den Wahlen in den Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen. Die vier Graubünden zustehenden Sitze gingen an einen Bavier, Latour und Planta; dazu kam noch der verdiente Eisenbahningenieur Killias. Der für das Jahr 1860 namentlich bekannte oberste Bündner «Bähnler» im Range eines Bahnhofinspektors entstammte ebenfalls der Familie Salis.[122] In den frühen vierziger Jahren war vorab ein Tscharner Promotor des Bündner Eisenbahnwesens und als es 1853 galt, in Bellinzona für die Lukmanierbahn zu werben, wurde von der Regierung ein à Marca abgeordnet.[123] Auch die mit der Eisenbahn befassten Bündner Regierungsräte entstammten vornehmlich aristokratischen Familien. Wie ist das zu erklären? – denn seit dem Zusammenbruch des alten, von rund drei Dutzend zumeist geadelten Familien weitgehend beherrschten Dreibündestaates war immerhin schon ein halbes Jahrhundert vergangen. Summarisch kann festgestellt werden, dass es den aristokratischen Eliten des Ancien Régime in erheblichem Masse gelang, sich auch im neuen Graubünden des 19. Jahrhunderts wichtige Positionen innerhalb der Behördenstrukturen wie auch der Privatwirtschaft zu erhalten. Der Verlust ihrer geradezu oligarchischen Stellung in vielen der vor 1800 weitgehend autonomen Gerichtsgemeinden, der zunehmende Verlust ihrer exzellenten Beziehungen zu den Nachbarstaaten, die ihnen Gelder, Offizierstellen und Handelspräferenzen eintrugen sowie der Verlust der Untertanenlande, wo der Bündner Herrenstand bei weitem die meisten der einträglichen Ämter bekleidete und zudem sehr viele Güter besass, konnte selbstverständlich nicht wettgemacht werden; aber Faktoren, wie Abkömmlichkeit dank nach wie vor vorhandener materieller Ressourcen, Bildungstradition, Anpassungsfähigkeit an die neuen Verhältnisse sowie der nur allmähliche Wandel der Sozialstrukturen innerhalb der Talschaften wie auch der Stadt Chur führten dazu, dass die alten Eliten bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus in der Politik, im Bankwesen, im Handel und in den Wissenschaften eine starke Stellung inne hatten. Es darf auch nicht vergessen werden, dass längst nicht alle Aristokraten des zu Ende gehenden 18. Jahrhunderts zu den Neuerungen bekämpfenden Konservativen gehörten, sondern im Gegenteil die Führer der damaligen Reformkräfte in Graubünden grossteils ebenfalls aus dieser Sozialschicht stammten.[124]

Bereits am 23. Februar 1853 wurde in mehreren Sprachen die «Einladung zur Aktienzeichnung für die schweizerische Südostbahn, erste Sektion: Linie vom Bodensee und vom Zürichsee nach Chur» publiziert.[125] Nach der Nennung der Verwaltungsräte und der Mitglieder des weiteren Komitees wird der Gesellschaftszweck wie folgt angegeben: «Vor Jahren schon hatte der Plan, Deutschland und Italien auf dem leichtesten Weg über die Alpen Graubündens mittels Eisenbahnen in Verbindung zu setzen, eine gewisse Reife erlangt. Hoheitliche Conzessionen zu diesem Bau waren eingeholt und erwirkt worden. Außerordentliche Umstände, insbesondere die bald nachher eingetretenen Kriegszustände in Oberitalien, verhinderten die Ausführung. Die große Aufgabe ist geblieben. Zu ihrer Lösung führt der Bau einer schweizerischen Südostbahn. Eine vielleicht nicht entfernte Zukunft wird über ihre ganze Ausdehnung und ihre Verzweigungen entscheiden. Das Unternehmen, welches hiermit in's Leben gerufen wird, bildet

120 Anton von Salis-Soglio, 1819–1901. 1844 Ratsherr. 1857–1860 Churer Bürgermeister. 1857–1860 Mitglied des GrR. 1863 Präs. der Bank für Graub., Chef des Bankhauses Salis & Cie. StAGR., Tafeln zum Stammbaum Salis, Tafel 19, Nr. 41.

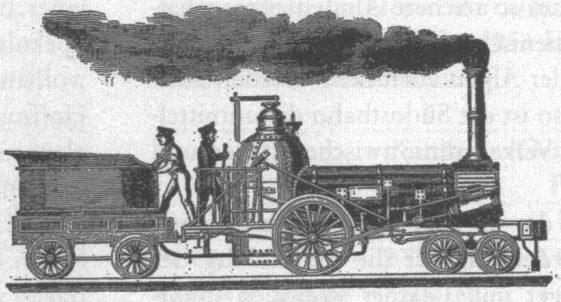
121 Einladung zur Aktienzeichnung. KBG Bh 23 (14).

122 Bemerkenswert ist zudem, dass auch eine völlig subalterne Stelle von einem von Salis bekleidet wurde. Vgl. das Verzeichnis der Bahnangestellten in Kap. 7.2.

123 Giuseppe à Marca, 1799–1866, von Mesocco. Podestà, 1823 erstmals Grossrat, 1839 Präs. des GrR. Landrichter, Kantonsrichter, Präs. des Erziehungsrates. 1834, 1839 u. 1843 RR. HBLS, Bd. 1, 307, Nr. 8. Margadant, 49.

124 Vgl. dazu Silvio Färber: Führungsschichten im Übergang vom alten zum neuen Graubünden, in: Blätter aus der Walliser Geschichte, 1999, 87–106.

125 KBG Bh 23 (14).



Einladung zur Aktienzeichnung

für die

schweizerische Südostbahn,

erste Sektion:

Linie vom Bodensee und vom Zürichsee nach Chur.

Länge: 165, 5 Kilometer ($34^3/_8$ Schweizerstunden).
Kapital: 25,000,000 Franken. 50,000 Aktien à 500 Franken.

Mitglieder des Verwaltungsrathes und des weitern Comite's.

Mitglieder des Verwaltungsrathes.

1. Hr. **A. M. v. Planta,** Nationalrath.
2. = **Baumgartner,** Alt-Landamm. v. St. Gallen.
3. = **Max Franz,** Präsident des Großen Rathes des Kantons Graubünden.
4. = **Hösliger,** Kantonsrath und Alt-Kantonsrichter, in Jona, Kanton St. Gallen.
5. = **Anton v. Salis,** Bürgermstr., vom Hause Mgsner u. Braun, in Chur.
6. Hr. **Curti,** Landammann, von St. Gallen.
7. = **Blumer,** Ständerath, von Glarus.
8. = **Rohrer,** Bezirksammann und Nationalrath, von Buchs im Kanton St. Gallen.
9. = **Bernold,** eidgenöss. Oberst in Wallenstadt.
10. = **P. Jenni,** Rathsherr, von Schwanden, Kanton Glarus.
11. = **Simon Bavier,** Bürgermeister, vom Hause Bavier u. Comp., in Chur.
12. Hr. **Joh. Bapt. Bavier,** Nationalrath, vom Hause Sim. & Joh. Bapt. Bavier, in Chur.
13. = **Ferdinand Roth,** Bankier, vom Hause Custer u. Comp, in Rheineck.
14. = **A. v. Sprecher,** Ständerath, von Chur.
15. = **Adolph Pestalozzi,** vom Hause Leonhard Pestalozzi, in Zürich.

Vor Jahren schon hatte der Plan, Deutschland und Italien auf dem leichtesten Weg über die Alpen Graubündens mittelst Eisenbahnen in Verbindung zu setzen, eine gewisse Reife erlangt. Hoheitliche Konzessionen zu diesem Bau waren eingeholt und erwirkt worden.

Titelblatt der Einladung zur Aktienzeichnung der Südostbahn vom 24. Februar 1853.

die erste Sektion, bestehend aus den Bahnlinien von Rorschach nach Chur und Wallenstadt, dann von Wallenstadt nach Rapperschwyl mit Zweigbahn nach Glarus. Sie ist bestimmt, die Eisenbahnverbindungen aus allen nördlichen Theilen Europa's vorläufig bis an den Fuß der Alpen vorzurücken.»

Die Bahnlinie werde eine europäische Bedeutung haben, heisst es weiter, denn zwei Weltstrassen führten an den Fuss der rätischen Alpen und von dort weiter nach Italien: die eine von der Nord- und Ostsee an den Bodensee und von dort nach Chur, die andere von Frankreich, England, Belgien und Holland nach Basel

und Zürich und von dort wiederum nach Chur. Die beiden bei Sargans zusammen treffenden Hauptäste der Bahn würden «um so reichere Alimentation erhalten, je näher die italienischen Eisenbahnbauten bis an den südlichen Fuß der Alpen vorrücken. Werden auch diese überschritten, so ist die Südostbahn die unmittelbarste und rascheste Verkehrslinie zwischen Italien und Deutschland.»

Danach wird auf die «innere Wichtigkeit der Bahn» hingewiesen, die Bedeutung für die Verbindung der St. Galler, Vorarlberger und Glarner Regionen untereinander für den Waren- und Personenverkehr. «Für Graubünden endlich ist die Südostbahn die Krone aller seiner rühmlichen und nützlichen Bestrebungen im Gebiete der öffentlichen Kommunikationen. Sie wird dem Lande den Vorrang über alle schweizerischen Alpenpässe sichern.» Die Rentablilität der Bahn wird als gesichert betrachtet durch den Umstand, daß ihre beiden Äste europäische Handelswege sind und sich im östlichen Schweizer Mittelland blühende Industrien entfalten, die einer dichten Bevölkerung Wohlstand sichern.

6. Der Bahnbau

6. 1 Finanzierung

Um die Finanzierung eines Eisenbahnunternehmens musste man sich gemäss der in der Bündner Presse damals wiederholt geäusserten Meinung kaum Sorgen machen. Am 18. Dezember 1852 berichtet die «Churer Zeitung»,[126] dass sich zwei Mitglieder einer englischen Eisenbahngesellschaft, welche bereits eine Linie in der Westschweiz übernommen habe, in Chur über das hiesige Eisenbahnprojekt informieren liessen. «Auch von anderer Seite hören wir», schreibt das Blatt «daß sich das Ausland immer mehr für unsere Projekte interessirt, und die Aussichten täglich sich günstiger gestalten.» Am 23. Dezember meldet dieselbe Zeitung,[127] ein drittes Mitglied derselben englischen Gesellschaft sei nach Chur gekommen. «Auch dieser Herr pflog sehr einlässliche Besprechungen über unsere Projekte und stellte ein leichtes Erhalten der benöthigten Mittel in Aussicht, namentlich wenn die Arbeiten bald in Angriff genommen werden sollten.» An den finanziellen Mitteln würde es nicht fehlen, und sollte es mit den Engländern nicht klappen, so stünde bereits eine solide französische Gesellschaft vor der Türe.

Unter dem Titel «Eisenbahnspekulanten» berichtet die «Bündner Zeitung» Ende November 1852[128] von einer besorgniserregenden Anzahl von ausländischen Spekulanten, welche in der Schweiz Eisenbahnen bauen wollten. «Noch vor nicht langer Zeit setzte man seine Hoffnung auf ausländische Kapitalien, und plötzlich glaubt man in der Fluth derselben den Tod zu finden.» Warum das? Der Verfasser des Leitartikels gibt darauf eine klare Antwort: «Wennschon die fremden Spekulanten das Land nicht an den Schuhsolen mit sich fort tragen werden, so würde sich dennoch bei überwiegender oder fast ausschließlicher Betheiligung ausländischer Kapitalien ein Einfluß derselben auf die Schweiz nothwendig bilden, der für die freie politische und materielle Entwicklung derselben nicht vortheilhaft wäre.» Deshalb, so meint er, sollte es sich die Schweiz zur Ehrensache machen, so viel als möglich die Eisenbahnen mit eigenem Geld zu erstellen. Wenn eine grosse inländische Beteiligung indessen ausbleibe, müsste auch «die fremde Spekulazion» willkommen sein.

Anfang Dezember informiert die «Bündner Zeitung» in einem weiteren Leitartikel,[129] dass die st. gallischen Eisenbahnpapiere[130] in London starken Absatz gefunden hätten. «Es sind sogar 6 Millionen über Bedürfniß, d.h. über den Kostenvoranschlag, gezeichnet. Es scheint in England viel Geld vorräthig zu sein, das man bei gehöriger Sicherheit gerne in der Schweiz anlegt.»

In der Einladung zur Aktienzeichnung gibt die neu gegründete Gesellschaft im Februar 1853 bekannt, dass sie zur Deckung der Baukosten Aktien zu je 500 Franken im Gesamtbetrag von 25 Millionen Franken ausgeben werde.[131] Sobald 16 Millionen Franken gezeichnet sind, soll mit dem Bau begonnen werden. Die Verzinsung des Kapitals beträgt während der Bauzeit 4 %. Am künftigen Reinertrag der Bahnlinie sollen die Aktionäre dann im Verhältnis zu ihrer Beteiligung partizipieren können. An den Generalversammlungen schliesslich soll ein

126 ChZ Nr. 132, 18.12.1852.

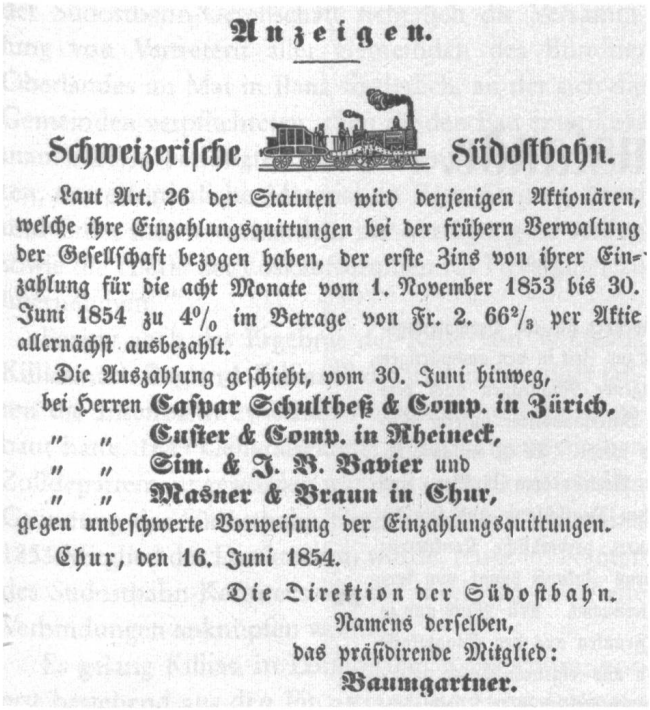
127 ChZ Nr. 154, 23.12.1852.

128 BZ Nr. 144, 30.11.1852.

129 BZ Nr. 146, 4.12.1852.

130 Gemeint sind die Aktien der «St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft», die 1852 gegründet wurde.

131 Die Bezahlung der Aktien hatte in mindestens fünf Raten zu erfolgen, wobei mit den ersten beiden Raten je 20 % des Gesamtbetrages eingefordert wurde.



Anzeigen.

Schweizerische Südostbahn.

Laut Art. 26 der Statuten wird denjenigen Aktionären, welche ihre Einzahlungsquittungen bei der frühern Verwaltung der Gesellschaft bezogen haben, der erste Zins von ihrer Einzahlung für die acht Monate vom 1. November 1853 bis 30. Juni 1854 zu 4% im Betrage von Fr. 2. 66⅔ per Aktie allernächst ausbezahlt.

Die Auszahlung geschieht, vom 30. Juni hinweg,
bei Herren **Caspar Schultheß & Comp. in Zürich,**
" " **Custer & Comp. in Rheineck,**
" " **Sim. & J. B. Bavier** und
" " **Masner & Braun in Chur,**
gegen unbeschwerte Vorweisung der Einzahlungsquittungen.

Chur, den 16. Juni 1854.

Die Direktion der Südostbahn.
Namens derselben,
das präsidirende Mitglied:
Baumgartner.

Anzeige der ersten Gewinnausschüttung der Südostbahn, 1854.

abgestuftes Stimmrecht gelten, das Grossaktionäre in einem erstaunlichen Masse benachteiligte.[132]

Von Beginn weg konnte die Gesellschaft mit den bereits beschlossenen Staatsbeiträgen der Kantone St. Gallen und Graubünden im Betrage von 4,75 Millionen Franken rechnen. Zudem hatte am 20. Januar die «zahlreich versammelte Bürgerschaft der Stadt Chur [...] einstimmig und ohne Diskussion den Antrag des Stadtrathes, sich an der Südostbahn mit 1 Million Franken zu betheiligen, angenommen».[133] Ein erheblicher Teil dieser Million kam aus den Kassen der Churer Spediteure.

Zehn Tage nach der Gründung gelangte der Verwaltungsrat mit einem Aufruf in deutscher, italienischer und französischer Sprache an die Bündner im Ausland.[134] Er appelliert darin an ihre Vaterlandsliebe, spricht vom grossen Plan der Verbindung von Deutschland und Italien mit einer Alpenbahn durch Graubünden und warnt vor der verderblichen Konkurrenz durch andere Transitrouten. «Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab», und nachdem das Bündner Volk und die Stadt Chur zusammen drei Millionen gesprochen hätten, würden die Emigranten dies sicher durch ihre finanzielle Beteiligung zu ehren wissen, zumal das Unternehmen so weit als möglich mit vaterländischen Mitteln finanziert werden solle.

Die Aktienzeichnung ging in der Schweiz indessen recht langsam vor sich. Das beteiligte Privatkapital erreichte bloss die Höhe von ungefähr 2,188 Millionen Franken. Bis ins Frühjahr 1853 kamen die folgenden Geldsummen zusammen:[135]

	Kanton	Gemeinden, Private	Total
Graubünden	2 000 000	1 827 500	3 827 500
St. Gallen	2 750 000[136]	1 026 500	3 776 500
Glarus u. andere	500 000	1 085 000	1 585 000
Total	5 250 000	3 939 000[137]	9 189 000

Beachtenswert ist, dass in Graubünden von privater Seite und von den Gemeinden deutlich mehr Geld zusammen kam als in St. Gallen, obwohl dort wesentlich mehr Kapital vorhanden war als in Graubünden und die geplante Eisenbahnlinie zudem zu grössten Teilen auf St. Galler Boden gebaut werden sollte. Der Brief, den der Verwaltungsrat mit der Bitte um Beteiligung am Bahnbau im März an die St. Galler Gemeinden verschickt hatte,[138] zeitigte offenbar nicht den gewünschten Erfolg.[139] Wider Erwarten unterblieb auch seitens des Kantons und der Stadt Zürich die früher in Aussicht gestellt Aktienzeichnung im Betrag von einer Million

132 1–5 Aktien berechtigen zu einer Stimme, 6–10 zu zwei, 11–20 zu drei, 21–50 zu vier, 51–100 zu fünf und 101–200 zu sechs. Von 201 Aktien an nimmt das Stimmrecht mit je 100 Aktien um eine Stimme zu; doch kann kein Aktionär mehr als 25 Stimmen ausüben. KBG Bh 23 (14).

133 LA 22.1.1853. Das «Bündner Tagblatt» meldete dazu: «Ungewöhnlich zahlreich sind die Bürger auf dem Rathhause erschienen und haben einhellig und freudig den Antrag des Stadtrathes, der dem Gr. Rath die Betheiligung bei dem Eisenbahn-Unternehmen mit einer Million Franken in Aussicht gestellt hatte, genehmigt. Noch nie ist ein so wichtiger Beschluss unter so allgemeiner Theilnahme und ohne den mindesten Widerspruch zu Stande gekommen.»

134 KBG Bh 23 (20, 21, 22).

135 H. Wegmann, Die Vereinigten Schweizerbahnen, Zürich 1917, 36. Zitiert nach: Margadant, 36.

136 2 Millionen für die Strecke Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt sowie 750 000 für die Strecke Weesen–Rapperswil.

137 Davon Gemeinden 1 750 500 und Private 2 188 500.

138 KBG Bh 23 (25).

139 Das Sarganserland z.B. zeichnete nur für 51 500 Fr. Aktien, wovon 13 500 Fr. auf Private und 38 000 auf Gemeinden und Korporationen entfielen (Ragaz 10 000, Sargans 3 000, Mels 6 000, Flums 3 000, Quarten und Murg 16 000 Fr.). Manz, 18.

An

die Graubündner im Auslande.

Bei Versendung des allgemeinen Programms für die Südostbahn wendet sich ihr Verwaltungsrath zunächst auch an die zahlreichen graubündnerischen Landsleute, welche zur Zeit in den auswärtigen Staaten weilen. Bereits erklärte Betheiligungen von Einzelnen, dringende Nachfragen nach dem Stande des Unternehmens von Andern, geben Zeugniß, daß die bewährte Vaterlandsliebe unserer Mitbürger im Ausland auch bei diesem entscheidenden Anlaß sich bethätigen werde. Er ist entscheidend, weil durch einen und denselben Plan dem Lande Graubünden der große Verkehr vom Züricher- und vom Bodensee her gesichert, der Personen- und Waarentransport zwischen Deutschland und Italien für die graubündnerischen Alpenpässe in erweiterter Ausdehnung gewonnen, verderbliche Konkurrenz anderer Transitrouten der Schweiz abgewendet werden kann. Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab, den die Gesellschaft der Südostbahn unternimmt. Mit Muth und in erhebender Eintracht hat das Volk Graubündens selbst zwei Millionen Franken aus der Staatskasse für die Eisenbahn bewilliget, die Stadt Chur den Betrag von 1 Million aus eigenem Aerar unterschrieben. Die Graubündner im Ausland werden solch heeres Beispiel durch gleichmäßige Theilnahme zu ehren wissen. Wir eröffnen bei ihnen und bei den Bewohnern der Schweiz die Unterzeichnungen gleichzeitig und vorangehend jeder anderweitigen Geldoperation, weil wir das Unternehmen, so weit möglich, auf vaterländische Mittel gründen wollen. Erfreuen Sie uns zu diesem Ende mit eigener reichlicher Unterzeichnung, und wollen Sie nebstbei auch Kapitalisten und Kaufleute Ihrer Bekanntschaft zu solcher veranlassen.

Chur, den 24. Februar 1853.

Der Verwaltungsrath der Südostbahn.

Aufruf an die Bündner im Ausland zur Aktienzeichnung der Südostbahn.

Franken.[140] Bis zur Generalversammlung im November 1853 wurden in der Schweiz insgesamt für 9,213 Millionen Franken Aktien gezeichnet.[141]

Wie von Beginn weg vorgesehen, suchte die Gesellschaft auch im Ausland finanzielle Unterstützung für ihr Bauvorhaben. In Oberitalien war das Interesse indessen gering. Für Venedig und Triest lag der Lukmanier ungünstig, weil er ihrer Konkurrentin Genua näher lag; und Sardinien–Piemont, dem seit 1815 auch Genua unterstand, befürchtete, dass nur die erste Sektion von Rorschach bis Chur gebaut würde. Gallus Jakob Baumgartner musste im Mai auf einer Reise nach Süddeutschland erfahren, dass auch Bayern, Württemberg und Baden aus politischen, finanziellen oder bahntechnischen Gründen nur wenig Interesse am Bahnprojekt zeigten. Das politisch motivierte Desinteresse der süddeutschen Staaten war vorab auf die in jener Zeit angespannten Beziehungen zwischen der Schweiz und Österreich zurückzuführen.[142] Baden versprach immerhin den baldigen Bau der Kinzigtal-Bahn vom Rhein bei Strassburg über Stuttgart nach Singen.[143]

Es gab aber in jenem Frühjahr auch positive Entwicklungen zu verzeichnen. So war für die Kapitalsuche

140 Verwaltungsbericht und Rechnungsübersicht SOB 1852–1854, 4. StAGR VIII 16 d. Zur Vorgesch. des Zürcher Neins vgl. Margadant, 51–54.

141 BM 1853, 262.

142 Nachdem lombardische Kapuziner aus dem Tessin ausgewiesen worden waren, nicht aber – wie von Österreich gefordert – die politischen Flüchtlinge, wies Österreich seinerseits alle Tessiner aus der Lombardei aus, verhängte eine Grenzsperre gegen den Kanton und drohte sogar mit einer militärischen Intervention. Erst durch die Vermittlung von England und Frankreich gelang es 1855, den Konflikt beizulegen. Ceschi, 67–68. Margadant, 37.

143 Margadant, 36–37.

der Südostbahn-Gesellschaft sicherlich die Versammlung von Vertretern aller Gemeinden des Bündner Oberlandes im Mai in Ilanz förderlich, an der sich die Gemeinden verpflichteten, allen für den Bau einer Lukmanier-Bahn benötigten Boden unentgeltlich abzutreten, das erforderliche Material an Kies, Steinen, Sand und Erde, sofern vorhanden, zur Verfügung zu stellen sowie die Hälfte der Loskaufsummen für Privatgüter zu übernehmen.[144]

Positiv auch das Ergebnis der Reise von Wolfgang Killias nach England. Killias,[145] der in den dreissiger Jahren die Eisenbahn zwischen Mailand und Monza gebaut hatte, 1849 Generalsekretär beim eidgenössischen Zolldepartement geworden war und nach der offiziellen Gründung der Südostbahn-Gesellschaft im September 1853 Mitglied des Direktorium wurde, reiste im Namen des Südostbahn-Komitees auf die Insel, wo er an alte Verbindungen anknüpfen wollte.[146]

Es gelang Killias, in London ein Konsortium, vorerst bestehend aus den Financiers und Unternehmern Brett, Picciotto und Gurney, zu bilden. Diese knüpften ihre finanzielle Beteiligung allerdings an die Bedingung, dass die Konzessionen des Tessins und von Sardinien-Piemont gesichert seien. Am 2. Juni erteilte die Bündner Standeskommission der Südostbahn-Gesellschaft eine provisorische Konzession für die Fortsetzung der Bahn bis zum Lukmanierhospiz.[147] Eine der Bedingungen für eine definitive Konzessionserteilung war eine Verständigung des Verwaltungsrates der Südostbahn mit dem in London gebildeten Lukmanier-Konsortium. Diese Verständigung erfolgte bereits einen Tag später in London in Anwesenheit von Killias. In der Übereinkunft wurde festgelegt, dass die Südostbahn-Gesellschaft sich beim Bündner Grossen Rat für die definitive Konzession für die Strecke Chur–Lukmanierhospiz und das englische Konsortium für die Konzession für die Bahnlinie vom Lukmanierhospiz bis Locarno zu bewerben hatten. Wenn die Konzessionen erteilt seien, würden die Konzessionäre fusionieren.[148]

Am 27. August 1853 schlossen das englische Konsortium und der provisorische Verwaltungsrat der «Südostbahn» in Chur einen Vertrag, der zwei Tage später zur Konstituierung und den Statuten der «Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn» führte.[149] Vier Tage später wurden der Konstituierungsakt und die Statuten auch vom provisorischen weiteren Komitee der Südostbahn-Gesellschaft genehmigt. Der erfolgreiche Verhandlungsverlauf wurde in Chur mit mehreren Festessen gefeiert und besiegelt.[150] Mitglieder des Londoner Konsortiums waren der Anwalt John Gurney, die Bankiers James Rhodes und John Masterman, der Wechselagent Aubrey Alexander Hoghton, der Kaufmann Moses Hayni Picciotto, der Privatier John Sadleir sowie John Watkins Brett, Konzessionär für den Telegrafenbau des Mittelmeers. Mit Ausnahme von Brett, der in eigenem Namen handelte, vertrat Gurney alle weiteren Geldgeber als Mandatar. Zweck der Gesellschaft war es, eine durchlaufende Eisenbahn von Rorschach und von Rapperswil nach Chur sowie eine Zweigbahn von Weesen nach Glarus zu bauen und zu betreiben. Ihren Sitz hatte die für die Dauer von 99 Jahren errichtete Aktiengesellschaft in Chur. 1854 wurde zusätzlich noch London als Gesellschaftssitz genannt.[151]

Das englische Konsortium übernahm den Bahnbau als «Bauakkord (traité à forfait)» und verpflichtete sich, «diese Eisenbahn nach den Regeln der Kunst und genau nach Vorschrift der von den betreffenden Kantonen erlassenen Conzessionsdekrete ausführen zu lassen, eben so Bedacht zu nehmen, daß der Gesellschaft alles zur Bedienung und zum Betriebe der Eisenbahn erforderliche Betriebsmaterial und Mobiliar geliefert werde [...] mit einem Wort, Alles in solchem Stande, daß es

144 J. Arpagaus, Präsident des Oberländer Eisenbahnkomitees, an den Kleinen Rat am 28. Juni 1853. StAGR VIII 16 q 2, 46. Im März 1853 hatte eine Versammlung von 114 Männern aus allen Teilen des Oberlandes in Ilanz beschlossen, sämtliche Gemeinden anzufragen, ob sie sich an der projektierten Lukmanierbahn durch unentgeltliche Abtretung von Gemeinde- und Privatboden, Sand, Steine etc. beteiligen wollen. Zur Förderung der Sache wurde eine Komitee von 36 Mitgliedern gewählt. Präsident war Nationalrat Arpagaus. BM 1853, 95.

145 Siehe Anm. 27.

146 Vor Killias war bereits der Zürcher Bankier Gustav Anton von Schulthess-Rechberg vom Komitee mit einer Mission nach England betraut worden. Manz, 16.

147 Bedingungen waren: die Aufnahme der Erdarbeiten bis zum 1. Juli 1854, Leistung einer Kaution von 250 000 Fr. bis zum selben Termin, die Aufnahme des Bahnbetriebes bis Ende 1862 sowie das Verbot, den Betrieb während mehr als sechs Monaten andauernd zu unterbrechen. Margadant, 38.

148 Südostbahn an den Kleinen Rat am 25. Juni 1853. StAGR VIII 16 q 2, 1664. Margadant, 36–39.

149 KBG Bh 23 (31). Unterzeichnet wurde das Vertragswerk von den Engländern Gurney und Brett, den St. Gallern Baumgartner und Höfliger sowie den Bündnern Andreas Rudolf von Planta, Max Franz und Anton von Salis. Als Zeuge unterzeichnete Wolfgang Killias.

150 BM 1853, 207.

151 Programm der schweizerischen Südostbahn. StAGR VIII 16 d.

sofort zu den [...] bezeichneten Fristen in Verwendung gesetzt werden kann.» Die englischen Unternehmer, denen der Bau übertragen war, bezogen dafür die 25 Millionen Franken, die das Gesellschaftskapital bildeten. Nebst dem Bahnbau sowie der Anschaffung des Betriebsmaterials und des Mobiliars hatten die Engländer auch die Kosten für den Erwerb von Grundstücken, die Verwaltungskosten und die den Aktionären während der Bauzeit zu entrichtenden Zinsen zu übernehmen.

Das Gesellschaftskapital wurde in 50 000 Aktien zu je 500 Franken gegliedert. Der Betrag der Aktien war in Zehnteln einzuzahlen, deren Termine vom Generalkomitee festgesetzt wurden. Der auf den Aktien halbjährlich zu entrichtende Zins wurde für die gesamte Bauzeit auf 4 % festgelegt. An der Generalversammlung, die die Gesamtheit der Aktionäre repräsentierte, galt, wie schon bei der Aktiensubskription im Februar vorgesehen, ein stark abgestuftes Stimmrecht.[152] Das englische Konsortium übernahm 25 000 Aktien im Gesamtbetrag von 12 ½ Millionen Franken,[153] was der Hälfte der vorgesehenen Bausumme entsprach. Anfang September 1853 waren von den insgesamt 50 000 Aktien noch 6756 nicht subskribiert worden.[154] Deshalb suchte man weiterhin Aktionäre. Im 1854 in mehreren Sprachen herausgegebenen «Programm der schweizerischen Südostbahn»[155] wird einmal mehr die Attraktivität der projektierten Bahnlinie angepriesen und eine Vielzahl von Gründen für eine hervorragende Rentabilität der Investition genannt. Selbst wenn die Eisenbahn nicht über Chur hinaus weiter gebaut würde, sei mit einem Ertrag von beinahe sieben Prozent zu rechnen.

Vom Lukmanierprojekt war im Vertragswerk vom August 1853 nur in Artikel 50 der Statuten die Rede: «Sobald die Eisenbahn von Chur hinweg über den Lukmanier bis nach Locarno am Langensee, deren Bau durch den Vertrag vom 27. August 1853 vorgesehen ist, in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben werden kann, werden sich die beiden Gesellschaften, die eine nach Inhalt gegenwärtiger Statuten errichtet, die andere zum Zweck des Baues und des Betriebes der Eisenbahn von Chur bis Locarno gegründet, in eine einzige fusioniren.» Im Schreiben, in welchem der Verwaltungsrat die Aktionäre über die Verhandlungen und Vertragsabschlüsse mit den englischen Geldgebern informierte, ist allerdings zu lesen, dass die Eisenbahnlinie von Chur über den Lukmanier nach Locarno ein sehr wichtiger Punkt der Vertragsverhandlungen gewesen sei; und in Zusammenhang mit der beabsichtigten Fusion heisst es: «Im Uebrigen kann nicht übersehen werden, daß die Durchführung der Bahn über den Lukmanier bis nach Locarno nicht nur ein glänzender Sieg der Unternehmer, sondern auch ein [für] alle Aktionäre lohnendes Ereigniß sein wird.»[156] Auch im genannten Werbeprospekt spielt das Lukmanier-Projekt eine wichtige Rolle. Unter dem fett gedruckten Titel «SCHWEIZERISCHE SÜDOSTBAHN, VOM BODENSEE UND ZÜRCHERSEE BIS CHUR» findet sich der Hinweis «Erste Sektion der großen Europäischen Centralbahn zur Verbindung der Deutschen und Französischen Bahnnetze einerseits und der Sardinischen, Lombardisch-Venezianischen und übrigen Italiänischen Bahn-Netze andererseits». Im Textteilt dann wird mehrfach auf die Wichtigkeit des Alpenbahn-Projekts hingewiesen.[157]

6.2 Baubeginn

Im November 1853 startete die Ende August gegründete Gesellschaft ihre Tätigkeit. Der Bau der Bahnlinie und alle weiteren damit verbundenen Obliegenheiten wurden den Statuten gemäss in die Hände eines zwölfköpfigen Generalkomitees, einer dreiköpfigen Lokal-Direktion und eines Oberingenieurs gelegt. Im Komitee bildeten sechs Engländer die englische Sektion,[158] zwei St. Galler, ein Glarner, ein Zürcher sowie aus Graubünden Max Franz und Andreas Rudolf von Planta die schweizerische Sektion.[159] Planta wurde zudem das Prä-

152 Für 1–5 Aktien erhält man eine Stimme für jede Aktie, für 6–10 Aktien 6 Stimmen, für 11–20 A. 7 St., für 21–50 A. 8 St., für 51–100 A. 9 St. und von 101–200 A. 10 St. Von 201 Aktien an nimmt das Stimmrecht mit jedem Hundert Aktien um eine Stimme zu; doch kann kein Aktionär mehr als 50 Stimmen ausüben.

153 Die Aktien verteilten sich 1854 wie folgt auf die Investoren: 11 250 Stück Bauleiter Eduard Pickering, 3 000 Schienenlieferant Joseph Robinson, je 1 792 Sadleir, Masterman, Picciotto, Brett, Rhodes und Gurney. Jeder der sechs Letztgenannten übernahm zudem noch Obligationen für 5 000 Pfund. Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 19.6.1854. StAGR VIII 16 d.

154 Kreisschreiben, 5.9.183, 1. KBG Bh 23 (30).

155 StAGR VIII 16 d.

156 Kreisschreiben, 5.9.1853, 2-3. KBG Bh 23 (30).

157 Programm der schweiz. SOB. StAGR VIII 16 d.

158 Die Ernennung der englischen Komitee-Mitglieder verzögerte sich allerdings, da das Konsortium zunächst interne Probleme lösen musste. Nach ihrer Ernennung wurde der im Komitee selbst nicht vertretene John Gurney zur Stimmabgabe in ihrem Namen bevollmächtigt und der Vertrag mit Pickering abgeschlossen.

159 Planta wurde mit der klar besten Stimmenzahl von allen gewählt. Er erhielt 2 149 Stimmen, Max Franz 1 389. BM 1853, 262.

sidium über das Gesamtkomitee übertragen. Die lokale Direktion, die von der Schweizer Sektion des Komitees bestellt wurde, bestand aus Gallus Jakob Baumgartner, der für den Rechtsbereich und die Kontrolle zuständig war, Wolfgang Killias, dem der administraive Bereich unterstand und Richard La Nicca, in dessen Zuständigkeit die Bahntechnik fiel.[160] Oberingenieur war der von dem englischen Konsortium ernannte Engländer George W. Hemans[161]. Sodann schloss das Konsortium mit dem Engländer Eduard Pickering einen Bauvertrag für die Ausführung der gesamten «Südostbahn» ab.[162] Pickering übernahm aber nicht nur den Bahnbau, sondern 1854 auch die Hälfte der von den Engländern subskribierten Aktien.[163]

Gemäss dem Verwaltungsbericht der Direktion für die Jahre 1852–1854[164] begann der Bahnbau mit den Entwürfen zum Verlauf des Trassees, die den jeweiligen Kantonsregierungen zur Genehmigung vorgelegt werden mussten. Die Vermessung und Festlegung der Eisenbahnlinie von Chur bis Werdenberg und von Sargans bis Walenstadt wurde von La Nicca durchgeführt.[165] Im Wesentlichen sahen alle Pläne eine möglichst gerade Linienführung vor, was im Laufe des Bahnbaus zu erheblichen Diskussionen, Petitionen und Einsprachen der sich benachteiligt fühlenden Gemeinden führte.[166] Auf der Grundlage eines Berichts der Direktion über die Anzahl und die Örtlichkeit der zu errichtenden Bahnstationen versuchte die Bahngesellschaft Entscheidungen nach dem Grundsatz zu fällen, «daß die Förderung und Belebung des inneren Verkehrs eben so nachhaltig in's Auge zu fassen sei als der große Handelsverkehr in den verschiedenen europäischen Hauptrichtungen». Gemäss dem Bundesgesetz von 1852 sowie den erteilten Konzessionen hatte die Gesellschaft die Verpflichtung, mit den Erdarbeiten noch vor dem 1. Juli 1854 zu beginnen und zudem den finanziellen Ausweis für die Fortführung des Unternehmens zu leisten.

Würde das gelingen, oder würde sich das verheissungsvolle Projekt letztlich doch noch in Luft auflösen? Das «Bündner Tagblatt» konnte im März die Leserschaft mit der nachfolgenden Meldung beruhigen: «Wir können unsern nach der Eisenbahn sich sehnenden Lesern anzeigen, daß der schon einige Zeit erwartete Hr. Oberingenieur Hemans mit seinen Assistenten vorgestern Abends in Chur eingetroffen ist, um das bereits ausgearbeitete Tracé definitiv festzusetzen. Das Generalkomite wird sich zu dessen Genehmigung versammeln.»[167] Dies geschah Mitte März,[168] und nachdem auch noch Pickering im Juni 1854 im Rheintal eingetroffen war, konnten die Erdarbeiten der «Südostbahn» am 21. Juni in Ragaz und Maienfeld feierlich eröffnet werden.[169] Es folgte bald darauf die Aufnahme der Arbeiten an weiteren Streckenteilen; nur zwischen Sargans und Rapperswil ruhten die Arbeiten einstweilen noch wegen Planungsdiskussionen über den Bahnverlauf im Bereich des Walensees.

Schnell ging es zunächst allerdings auch an den bereits in Angriff genommenen Streckenabschnitten nicht vorwärts. Gemäss den abgeschlossenen Verträgen stand

---

160 Das Präsidium innerhalb der Direktion wechselte alle vier Monate. Die Direktoren erhielten ein Jahressalär von je 7 500 Fr. Die Leistungen der Mitglieder des Generalkomitees wurden mit einem Taggeld von 15 Fr. u. einem Reisegeld von 1 Fr. je Stunde vergütet. Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 8.11.1853. StAGR VIII 16 d.

161 Zu seiner Funktion ist dem Protokollbuch des Generalkomitees zu entnehmen: «Angefragt über die Stellung, welche er zum Unternehmen einnehmen werde, eröffnet Herr Hemans, er werde sehr oft in der Schweiz sich aufhalten oder, wenn dies nicht der Fall sey, einen tüchtigen Ingenieur als Stellvertreter zurücklassen; die Zahlungsmandate für den Unternehmer werde er immer selbst unterzeichnen. Seine Funktionen werden namentlich darin bestehen, die Expropriationspläne mit Hülfe der nun in seinen Dienst tretenden Ingenieurs zu vollenden, die Pläne für den Baukörper und den Oberbau auszufertigen und im Original Herrn Pickering zur Ausführung zu übergeben.» Sitzung vom 19.6.1854. StAGR VIII 16 d.

162 Programm der schweiz. SOB sowie Verwaltungsbericht 1852–1854, 3–5. StAGR VIII 16 d. Siehe dazu auch Art. 5 der Statuten der SOB. KBG Bh 23 (31).

163 Vgl. Anm. 153.

164 StAGR VIII 16 d.

165 Manz, 19.

166 Siehe dazu Galliker, 127; Schöbi, 118–121; Boesch, Anfänge, 25–30; LA Nr. 140, 22.11.1855. Ein ausführlich dargestelltes Einzelbeispiel findet sich bei Christoph Mattle: Die Oberrieter hatten ihre eigenen Vorstellungen, in: Unser Rheintal 2008, 129–131.

167 BT Nr. 55, 6.0.1854 und BM 1854, 79.

168 BT Nr. 65, 17.3.1854. Am 21.4.1854 meldete das BT von einer weiteren Sitzung des Generalkomitees. «Es hat schon oft geheißen, der Bau der Eisenbahn werde demnächst in Angriff genommen werden; jetzt aber versichern gutunterrichtete Personen, daß binnen zwei Monaten die lange gehegten Hoffnungen erfüllt werden sollen. Das lezthin in Zürich versammelte Generalkomite der Südostbahn hat den Beginn der Baute berathen und die Kantonsregierungen werden wohl nicht lange auf die Genehmigung des Tracé warten lassen, worauf dann rasch die Bewilligung der Expropriation von Seite des Bundesrathes erfolgen wird.»

169 BM 1854, 164. Siehe auch Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 19.6.1854. StAGR VIII 16 d.

dem englischen Konsortium die technische Leitung des Unternehmens zu, die dieses seinerseits an den von ihm ernannten Oberingenieur delegierte; dieser wiederum hatte sich mit dem Bauleiter zu verständigen. Die schweizerischen Verwaltungsbehörden hatten ihrerseits die Befugnis zur Einsprache gegen mangelhafte Bauausführung sowie auch das Recht, sämtliche Baupläne und Bauvorschriften zu prüfen und zu genehmigen. Im Januar 1855 beklagte sich die Schweizer Seite des Unternehmens, es seien ihr noch nicht alle Pläne zur Genehmigung vorgelegt worden, die abgelieferten teils überdies noch mit Vorbehalten der Regierungen.

Es war geplant, die Bahn einspurig zu bauen, mit Ausnahme der beiden Brücken über den Rhein bei Ragaz und über die Linth unterhalb von Weesen, die zweispurig angelegt werden sollten. Dazu kam noch ein Total von 9600 Meter zweispuriger Geleise zum Zweck der Betriebserleichterung.[170] Als Stationsplätze auf Bündner Gebiet wurden Anfang April 1854 vorerst Chur, Zizers und Maienfeld bezeichnet.[171] 1856 kam noch Landquart hinzu.[172] Die Vermessungs- und Aussteckungsarbeiten verliefen auch nicht überall problemlos. An manchen Orten wiesen mit der Linienführung der Bahn Unzufriedene die Ingenieure handfest von ihrem Grund und Boden.[173]

Bereits vor Eröffnung der Erdarbeiten hatte man mit der Einleitung der ersten Grunderwerbungen sowie Expropriationsverfahren begonnen. «Für dieselbe ist das ganze Gebiet der Südostbahn in Sektionen abgetheilt, für jede derselben sind eine oder zwei Expropriationskommissäre aus der Klasse derjenigen Bürger bestellt, welche mit den landwirthschaftlichen Verhätnißen vollkommen vertraut sind und deren Persönlichkeit auch im Uebrigen voraussetzen ließ, daß ihre Wirksamkeit gute Aufnahme bei den betheiligten Landesbewohnern finden werde.» Nach Möglichkeit suchte die Gesellschaft allerdings auf gütlichem Wege in den Besitz der für den Bahnbau notwendigen Grundstücke zu kommen.

Bis Ende 1854 konnten 495 Verträge abgeschlossen und dadurch 685 grössere oder kleinere Parzelllen erworben werden, darunter etliche in den Bündner Gemeinden Chur, Trimmis, Igis und Maienfeld.[174] Im Bündner sowie im oberen St. Galler Rheintal ging es anfänglich auch am schnellsten mit den Bauarbeiten vorwärts. «Die bis jetzt in Angriff genommene Bahnstrecke», heisst es im Verwaltungsbericht, «beginnt in der Nähe des Stadtgebietes von Chur und erstreckt sich bis hinab auf das Gebiet der St. Gallischen Gemeinde Sennwald. In dieser Abtheilung der Bahn sind auf einer Länge von ungefähr 28 Kilometer (sechs Schweizerstunden) die Erdarbeiten größtentheils ausgeführt, mehrere Durchlässe erbaut, verschiedene Fondirungsarbeiten und bedeutende Materialzubereitung im Gang.»

Der von den drei Direktoren unterzeichnete Verwaltungsbericht für die Jahre 1852–1854 schliesst mit grossen Erwartungen in den zügigen Fortgang der Arbeit an der Rheintal-Eisenbahnlinie. «Da gegründete Aussicht vorhanden ist, daß im Laufe weniger Monate alle technischen Vorarbeiten vollendet sein werden, so hegt die Verwaltung fortan die zuversichtliche Erwartung, es werden die verschiedenen Theile der gesammten Südostbahn innert der konzessionsmässigen Frist zu wirklicher Vollendung gelangen.» Konzessionsmässige Frist, das hiess: Fertigstellung der Bahnlinien Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt bis Ende 1856. Bis Ende 1858 wollte man die Linien Walenstadt-Rapperswil und Weesen–Glarus erstellen. Die Strecke von Chur bis zum Lukmanierhospiz würde bis Ende 1862 folgen, und bis zum 1. März 1866 erhoffte man sich die Vollendung der gesamten Lukmanier-Bahn bis nach Locarno.[175] Das alles war dann aber leider nicht einzuhalten – teils wurde der Betrieb mit etlicher Verspätung aufgenommen, und was die Lukmanierbahn betraf, wurde gar nie gebaut.

6.3 «Die Eisenbahn wird gebaut und Chur wird englisch»

1934 erschien im «Bündner Haushaltungs- und Familienbuch» unter dem Titel «Die Eisenbahn wird gebaut und Chur wird englisch» ein Beitrag mit Reminiszenzen an den Bau und die Eröffnung der Bahnlinie. Verfasserin war Anna von Moor, Tochter des bedeutenden Historikers Conradin von Moor und Enkelin des nicht minder

170 Verwaltungsbericht, 11. StAGR VIII 16 d.

171 BT Nr. 80, 4.4.1854.

172 Der Entscheid dazu fiel spätestens im Herbst 1856. Vgl. Rechenschaftsbericht der SOB, 1857, 39. In einem nicht näher datierten Gutachten aus dem Jahre 1857 wird untersucht, «an welcher Stelle die Anlage einer Station für das Prättigau am zweckmässigsten erscheine». StAGR VIII 16 e.

173 Boesch, Eisenbahnn, 24.

174 Die 685 Grundstücke waren zusammen 60 800 Quadratruten oder 152 Jucharten neuen Schweizermasses gross [= 5 472 Aren].

175 Manz, 15–16.

Chur um 1859, von der Kälberweide her gesehen. Lithographie von Johannes Darms.

bekannten Historikers Theodor von Mohr.[176] Grossvater mütterlicherseits war Bürgermeister Christoph von Albertini. Die 1847 geborene Anna wuchs im Haus auf, das ihr Grossvater in den Quaderwiesen erbaut hatte.[177] Die finanzielle Situation der Familie zwang Anna und ihre Geschwister, sich nach der Absolvierung der Schule nach einem Erwerb umzusehen. Viele Jahre lebte sie als Journalistin in Saloniki, soll aber auch in Russland und anderen europäischen Ländern als Korrespondentin tätig gewesen sein. Etliche Jahrzehnte verbrachte sie in Zürich als Mitarbeiterin der «Neuen Zürcher Zeitung» und einiger Zeitschriften. Mehr als sechs Jahrzehnte hatte Anna von Moor fern von ihrer Heimatstadt verbracht, bevor sie als 86-jährige wieder zurückkehrte. Sie starb 1943 im hohen Alter von 96 Jahren.[178] Nachfolgend nun einige Ausschnitte aus ihren Erinnerungen an den Einzug der Familie des englischen Oberingenieurs in ihr Elternhaus sowie an die Ausstrahlung dieser Neugierde erweckenden Fremden auf das damalige, sehr kleinstädtische Chur.[179] In den Kapiteln über das Eröffnungsfest sowie die ersten Bahnfahrten wird nochmals von Anna von Moors Erinnerungen die Rede sein.

«Eines schönen Morgens, als ich, eine keiner großen Eile beflissene neugebackene Erstklässlerin, durch die Quader der Schule zupilgerte, begegnete mir auf diesem Weglein, auf dem ich bisher nur Fußgänger, Kühe und gelegentlich ein Fuder Heu oder Gras gesehen hatte, ein mit Kisten und Reisekoffern beladenes großes Fuhrwerk. Mein Erstaunen wuchs noch, als ich gewahrte, daß es direkt vor unserer Gartentüre Halt machte, aber zugleich ging mir ein Licht auf, und ich erinnerte mich, daß in letzter Zeit bei Tisch viel von einer Eisenbahn und von Engländern verhandelt worden war, die bei uns in der Quader wohnen würden.» Von den Engländern selbst war aber noch nichts zu sehen, und auch die Kisten wurden nicht ausgepackt, trotz der «prickelnden Erwartung» der jungen Anna.

Das änderte sich ein paar Tage später. «Das aus England mitgebrachte Gepäck wurde ausgepackt, Möbel und Hausgeräte in der Stadt gekauft, Teppiche gelegt, Vorhänge eingebracht, Vorbereitungen, denen ich, so oft ich konnte, mit großem Interesse folgte. Nun fehlten nur noch die Bewohner dieser komfortablen Wohnung. Sie ließen nicht lange auf sich warten. Es erschien eine große Reisekalesche, deren verschiedenen Abteilungen ein Herr in der bei den Engländern beliebten karierten Reisekleidung, dann eine schöne, eher korpulente Dame mit gewaltigem, von einem grünen Schleier umwunde-

176 Conradin hatte zu seiner Zeit die Schreibweise des Familiennamens geändert..

177 Es handelt sich um das Haus Ottostr. Nr. 19, ein vorstädtisches, klassizistisches Landhaus, das um 1830 erbaut wurde. Rebsamen, 293.

178 FR Nr. 43, 27.2.1943. BM 1943, 127.

179 Moor, 27–28.

nen Kapohut entstiegen, dann fünf Kinder, zwei Mädchen ungefähr in meinem Alter, zwei jüngere Buben nebst einem Säugling in den Armen einer Kinderfrau. Den Schluß machte ein Kammermädchen. Es war der Chefingenieur des Bahnbaues, Mr. Heppel[180] mit seiner Familie. Bald war sie nach ihren englischen Gewohnheiten häuslich eingerichtet. Für die beiden Mädchen wurde eine Tagesgouvernante engagiert, eine Churerin, ein Fräulein Zwicky, unter deren Obhut sie sich den ganzen Tag befanden und die sie auch spazieren führte. Mrs. Heppel, die eine überaus zärtlich besorgte Mutter war, sehe ich in meiner Erinnerung nie anders als in der Kinderstube, von der Kinderfrau und ihren drei kleinen Nestlingen umgeben, den Säugling an der Brust.»

Auch in der Stadt begann man sich natürlich für die Engländer zu interessieren, und Fräulein Zwicky, die bei diesen arbeitete, wurde schnell zu einer interessanten Persönlichkeit. «In den Läden wurde sie mit größter Zuvorkommenheit bedient. Man suchte sie in längere Gespräche zu verwickeln, um möglichst viel Genaues über das Tun und Treiben und die Lebensgewohnheiten der englischen Familie zu erfahren. Diese bildete, nebst den Ingenieuren, den Angestellten und so weiter, eine für das kleine Städtchen nicht zu verachtende Einnahmequelle. Man wusste sie zu schätzen. Alles Englische wurde Trumpf. [...] Die Ladenbesitzer nahmen bei ihren Bestellungen große Rücksichten auf die fremden Gäste und hielten allerlei englische Produkte und Delikatessen, von denen die guten Churer bisher sich nichts hatten träumen lassen: pikante Saucen in Fläschchen, verschiedene Würzen, feine Käse und Tee und so weiter. Mit englischen Bezeichnungen, wie Worchester Sauce, Mixed Pickles, Cakes und anderen englischen Spezialitäten ging man so familiär um, als ob es sich um Beinwürste, um Maluns oder um Pizokel handle. Das Teetrinken erlebte unter den Churer Damen einen unerhörten Aufschwung. Doch mussten sie es sich für ihre Nachmittagstees an ihrer eigenen Gesellschaft genügen lassen. Mrs. Heppel sprach nicht deutsch und war außerdem von ihren jüngeren Kindern so in Anspruch genommen, daß sie keine Einladung annahm. Die übrigen Ingenieure waren unbeweibt und tagsüber sehr beschäftigt. Dagegen nahmen sie gerne Abendeinladungen an und erwiesen sich als ebenso galante wie unterhaltende Gesellschafter. Die Churer Herren waren von dieser unerwarteten Rivalität nicht sehr erbaut, doch machten sie gute Miene zum bösen Spiel, und da sie den Engländern nicht so ohne weiteres das Feld räumen wollten, kehrten auch sie ihre liebenswürdigste und geselligste Seite heraus, und es entwickelte sich ein für Chur unerhört reges gesellschaftliches Leben. Manche Dame wußte nach Jahren noch von diesem fröhlichen englischen Winter zu erzählen.»

Nach einem Exkurs über die guten Beziehungen zwischen Mrs. Heppel und Annas junger Stiefmutter, die vor ihrer Heirat Gesellschafterin einer vornehmen Lady gewesen war, findet die Verfasserin wieder zurück zu den englisch-bündnerischen sozio-kulturellen Interaktionen. «Inzwischen lebten sich unsere Engländer immer mehr in Chur ein und wurden stets populärer. Wer etwas von ihrer Sprache aufschnappen konnte, suchte es als zeitgemäß dem Churer Dialekt einzuverleiben, und manches ehrliche Churer ‹Poppi› wurde unversehens ein ‹Bähbi›. Bei uns wurden diese Sprachformen von seiten meiner Stiefmama mit grossem Eifer durchgeführt, wenigstens mir gegenüber. Statt daß ich der Babette rufen musste, hieß es jetzt: ‹Ring the bell›, und wenn ich etwas angestellt hatte, war ich nicht mehr ein ‹garstiges Mädchen›, sondern ein ‹nasty girl›, was ich eher als eine nicht unerwünschte Abwechslung empfand. In der Küche, wo die junge Hausfrau gelegentlich ein kurzes Gastspiel absolvierte, wurden auch Sprachreformen getrieben. Die eingemachten Guggummern hießen jetzt Pickles und der Rindsbraten Roastbeef [...] Daß auch die Kleidermoden der kleinen Engländerinnen in der Stadt sowie bei meiner Stiefmama Nachahmung fanden, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden. So wurde auch ich an einem schönen Sonntagmorgen in ein funkelnagelneues Kleidchen gesteckt, das akkurat denen glich, die Mary und Alice trugen: ein schottisches Röcklein und ein Spencer aus schwarzem Samt mit einer schottischen Seidenmasche unter dem Kinn.»

6.4 Schwierigkeiten

Die im Verwaltungsbericht im Januar 1855 geäusserten Erwartungen auf ein zügiges Fortschreiten der Arbeiten erfüllten sich längst nicht so schnell wie von der Direktion mit viel Zweckoptimismus erwartet. Probleme gab es in mehrerer Hinsicht: im gesamteuropäischen wie auch im kantonalen und lokalen politischen Umfeld, sodann im Unternehmensbereich und innerhalb von diesem einerseits beim Bahnbau und andererseits

180 Den Namen von Oberingenieur Hemans hatte Anna von Moor offenbar nicht mehr richtig in Erinnerung.

im Bereich von dessen Finanzierung. Was das Umfeld betraf, gab Direktionsmitglied Baumgartner bereits im November 1853 in seiner Rede an der Generalversammlung der Südostbahn-Gesellschaft seinen Sorgen durch eine Auflistung der Hindernisse in diesem Bereich beredten Ausdruck. Er sprach von politischen Spannungen zwischen der Schweiz und dem Ausland, sich kreuzenden Interessen der Grenzländer wie auch der Kantone, von Eifersucht zwischen St. Gallen und Graubünden, Sonderinteressen der beteiligten Kantone, Bezirke, Gemeinden, Korporationen und Privatleute; des Weitern wies er auf das politische Misstrauen Österreichs hin, das auch die andern süddeutschen Staaten beeinflusse sowie die mit einer allgemeinen Finanzkrise verbundene Furcht vor einem europäischen Krieg. Letzteres führe dazu, dass die ehemals günstigen Geldverhältnisse im Ausland von der Südostbahn-Gesellschaft nicht mehr genutzt werden könnten.[181] Der befürchtete Krieg war im November bereits ausgebrochen, hatte aber damals noch kein europäisches Ausmass angenommen. Im Juli 1853 hatten russische Truppen die Donaufürstentümer besetzt, worauf im September das Osmanische Reich Russland den Krieg erklärte. Im März 1854 weitete sich der als Krimkrieg in die Geschichte eingegangene Konflikt durch das Eingreifen von England und Frankreich, später auch von Sardinien-Piemont auf der Seite der Osmanen indessen tatsächlich zu einem europäischen Krieg aus, der, wie von Baumgartner befürchtet, auch im internationalen Finanzwesen und ganz konkret auch auf die Südostbahn Auswirkungen zeitigte.[182]

Immer stärker wurde auch die Konkurrenz spürbar, die dem Lukmanier in der Zentral- und Westschweiz durch Gotthard- und Simplonprojekte erwuchs. Dazu kam, dass der Kleine Rat, nicht zuletzt auf Grund des jährlichen Personalwechsels, wenig aktiv war.[183]

Wie gut das General-Komitee sowie die Direktion in der ersten Zeit funktionierten, kann hier nicht abschliessend beurteilt werden. Nachweisbar ist indessen, dass es Zeitzeugen gab, die von erheblichen Spannungen zu berichten wussten. Am deutlichsten wurde wohl der spätere Bundesrat Simeon Bavier, der meinte, das Komitee habe sich konstituiert, nachdem persönliche Eitelkeit, Eifersucht und Leidenschaft, «deren Hauptvertreter eine graubündnerische Persönlichkeit» war, zu unliebsamen Auftritten geführt und die besten Männer beseitigt hätte.[184] Ob mit der intriganten «graubündnerischen Persönlichkeit» La Nicca oder eine andere Person gemeint war, muss offen gelassen werden.[185] Bei der Beurteilung von Baviers Aussage ist allerdings nicht ausser Acht zu lassen, dass dieser während den Auseinandersetzungen zwischen dem Komitee und Pickering Generalbevollmächtigter des Engländers war.[186]

Wesentlich gravierender waren die Probleme, die sich beim Bahnbau und dessen hälftiger Finanzierung durch das englische Konsortium ergaben. Da die meisten Komiteemitglieder nichts vom Eisenbahnbau verstanden, wurde mit Pickering ein Vertrag abgeschlossen, der diesem einen viel zu grossen Spielraum bei der Ausführung des Bauvorhabens liess. Und diesen Spielraum scheint Pickering kräftig und nicht nur zum Vorteil des Bahnprojektes ausgenutzt zu haben. Davon ist bereits Anfang September 1854 in einem Artikel im «Liberalen Alpenboten» die Rede. Unter dem Titel «Unsere Eisenbahn» heisst es:[187]

«Ueber die früher häufig vernommene Besorgniß, daß es den englischen Uebernehmern kein rechter Ernst mit Anhandnahme des Eisenbahnbaues sein möchte, darf man sich jetzt wohl beruhigen, da die Erdarbeiten sowohl zwischen hier [Chur] und Maienfeld als im Kanton St. Gallen nun in ausgedehntem Maaße betrieben werden; hingegen ist die Art, wie dies geschieht, geeignet, eine andere Besorgniß zu erregen, und zwar die, daß nicht die Absicht herrsche, eine Eisenbahn zu erstellen, die auch nur den mäßigsten Anforderungen kunstgemäßen Baues entspreche. Es fällt nämlich mit Recht auf, daß der Unterbau bedeutend schmaler gehalten wird, als dies bei irgend einer andern hierorts bekannten Eisenbahn der Fall ist, daß dabei die Böschungen der Aufdammungen und noch mehr die der hart daran liegenden Graben zu steil sind, daß Rasen und andere vegetabilische Bestandtheile massenhaft zu den Aufdammungen verwendet und zudem nur ganz locker übereinander aufgethürmt werden, daß ferner die Bahnebene im Allgemeinen sehr tief gehalten wird und dies namentlich auch in sumpfigem Terrain, wie [dies] auf dem Zizerserried und über die Schuttkegel der Rüfen der Fall ist, wo in Folge dessen die Eisenbahn häu-

181 Müller, 23.

182 Siehe dazu Baumgartner, 366.

183 Planta, 20.

184 Bavier, 42.

185 Margadant, 55.

186 Siehe dazu Margadant, 56 sowie Simonett, 295.

187 LA Nr. 106, 5.9.1854. Auch ohne den dem Text vorangestellten Hinweis «Mitgeth» [Mitgeteilt] lässt sich erkennen, dass der Artikel nicht aus der Feder von Redaktor P.C. Planta stammt, der doch einen deutlich eleganteren Stil pflegte.

figen Ueberschüttungen nicht minder ausgesetzt sein möchte als die jetzige Straße. Weiter fällt es auf, daß die Bahnrichtungen wegen geringfügiger Schwierigkeiten, wie z.B. zwischen Maienfeld und dem Rheinübergange wegen des Mühlbachgrabens, im Kanton St. Gallen, wie es heißt, wegen sogenannter Giesengraben, unbedeutender Gebäulichkeiten etc., abgeändert respektive verdorben worden [sind]. Aus welchen Beobachtungen es daher nicht fern liegt, die Befürchtung zu schöpfen, daß wir eine Eisenbahn bekommen möchten, die dann häufig einstürzen und sich unaufhörlich setzen wird, die an einem Ort im Sumpfe liegt und am andern bei jedem Schlagwetter in Gefahr ist, verschüttet zu werden und die überdies im ebenen Lande Wendungen macht, welche sich nur durch unübersteigliche Terrainschwierigkeiten entschuldigen ließen. Unter solchen Umständen und da dies auch, abgesehen von dem, was man sonst darüber hört, geeignet ist Besorgnisse zu erregen über die Beschaffenheit des Materials, das man am Oberbau zu verwenden gedenkt, sowie über die beabsichtigte Bauart von Brücken, Bahnhöfen etc. dürfte es erlaubt sein zu fragen, wer denn eigentlich berufen sei, bei diesem Baue die Interessen der betheiligten Kantone und der schweizerischen Aktionäre zu wahren. Denn nach dem, was man jetzt auf dem Terrain sieht, lässt sich nicht auf Handhabung irgend einer Aufsicht in diesem Sinne schließen, sondern muß vielmehr die Ueberzeugung gewonnen werden, daß diese Interessen sehr gefährdet seien.»

Der im Januar 1855 erschienene Verwaltungsbericht der Direktion[188] bestätigte weitgehend die in diesem Presseartikel erhobenen Vorwürfe und zeigte auch auf, dass es zwischen dem englischen Bauunternehmen einerseits und den schweizerischen Verwaltungsteilen im Komitee und der Direktion andererseits zu erheblichen Diskussionen gekommen war. «Das zu befolgende Bausystem hat zu vielfachen, seitens der Verwaltung mit allem Nachdruck geführten Verhandlungen Veranlassung gegeben, indem ein Theil der Bauvorschriften, welche der englische Oberingenieur als maßgebend aufstellen wollte, von Seite der schweizerischen Abtheilung des Generalkomite's als ungenügend befunden und erklärt wurde.» Am Schluss der Verhandlungen stand eine Vereinbarung, die auch den beteiligten Kantonen vorgelegt und von diesen genehmigt wurde. Wichtigste Punkte der Vereinbarung waren die folgenden: «Die Krone des Bahndammes erhält für die einspurige Bahn statt der anfänglich beantragten Breite von nur 15 Fuß eine solche von 18 Fuß; die darauf zu bringende Kiesschicht wird wesentlich verstärkt; es werden die Böschungen einundeinhalbmalig gemacht, wo sie früher blos einmalig festgesetzt waren. Ferner wurde bestimmt, daß die Schwellen eine größere als die beantragte Dicke erhalten sollen, wodurch sie den Erfordernissen eines festen Oberbaues vollkommen genügen. Zur Sicherung der Eisenbahn und ihres Betriebes, namentlich gegen den Rheinstrom, soll das Planum [die Ebene] des Baukörpers wenigstens 0,30 Meter über dem höchsten Wasserstand erstellt werden. Damit endlich die gegebenen allgemeinen und besonderen Vorschriften desto gewisser ihre Beachtung finden, wurde durch Anordnung der schweizerischen Sektion des Generalkomite's eine aus schweizerischen Ingenieuren und untergeordneten Aufsehern bestehende Bauaufsicht organisiert und bestellt.»

Mit der Installierung dieser Bauaufsicht, die aus den Ingenieuren Gugelberg, Depuoz, Kindlimann und Vetsch bestand[189] und Anfang 1855 ihre Arbeit aufnahm, wurde die englische Bauleitung faktisch unter Kuratel gestellt. Die Zwistigkeiten zwischen Direktion und Bauunternehmung galten danach als beigelegt, und man hoffte, dass der Bahnbau im Frühjahr energisch voran getrieben werden könnte. Doch es drohte schon bald neues Ungemach, dieses Mal nicht nur im Bau-, sondern auch im Finanzbereich. Wegen rückständiger Zahlungen der Engländer[190] und einer nach Ansicht der Direktion als zu hoch angesehenen Forderung seitens von Pickering für Bauten kam es im März zu Auseinandersetzungen zwischen den Schweizern und den Engländern im Generalkomitee. Im Juli versammelte sich das Komitee erneut, konnte aber die Differenzen nicht beheben. Folge davon war, dass die Bahnbauarbeiten grösstenteils eingestellt wurden. Im August dann verständigten sich die englische und die schweizerische Komiteesektion auf einen Vergleich, der danach an der Generalversammlung im September in Chur zur Diskussion stand. Die wichtigste Punkte des Vergleichs, der an der GV fast einstimmig genehmigt wurde, lauteten: «Bei Bemängelung der Bauten Seitens der Bauaufsicht kann sofort der Bau eingestellt werden. Die Direktion macht mit dem englischen Oberingenieur einen Ver-

188 Verwaltungsbericht der SOB, 1852–1854. StAGR VIII 16 d.

189 BM 1855, 30.

190 Die zweite Einzahlung von 10 % des Aktienwertes war auf Februar 1855 ausgeschrieben; die dritte Einzahlung sollte im Februar 1856 erfolgen. BM 1855, 14 u. BM 1856, 35.

such zur Verständigung; gelingt dies nicht, so entscheidet die betreffende Kantonsregierung. Bei Verzögerung von nothwendigen Bauten haben die Regierungen das Recht, auf Kosten des Bauunternehmers die Bauten erstellen zu lassen.» In Bezug auf die Finanzen wurden die Engländer verpflichtet, ihre Einzahlungen innert zwei Monaten zu leisten; und letztlich wurden auch noch die Finanzkompetenzen des englischen Oberingenieurs beschnitten. Die Bahnbauarbeiten wurden danach wieder aufgenommen, allerdings, wie das «Bündner Monatsblatt» in seiner Oktober-Chronik berichtete, «nicht besonders eifrig».[191]

Auf die Generalversammlung im September hin hatte Oberingenieur Hemans in englischer und deutscher Sprache einen Bericht zum «Stand der technischen Arbeiten an der Südostbahn» veröffentlicht, in welchem er die englischen Ingenieure gegen den Vorwurf der Saumseligkeit und Nachlässigkeit verteidigte und darlegte, dass die Schuld an den erhobenen Vorwürfen die Direktion, das Generalkomitee und auch die Kantonsregierungen treffe. Der «Liberale Alpenbote», räumte der Besprechung dieses als «ruhig und sachlich» bezeichneten Berichtes recht viel Platz ein.[192] Angesichts des inzwischen gefundenen Vergleichs wolle man nicht vernarbende Wunden aufreissen, meint das Blatt, müsse aber immerhin darauf hinweisen, dass das englische Baupersonal durch die sich hinziehende Abwicklung der Geschäfte von den Aufsichts- und Verwaltungsbehörden gehemmt wurde. «So wird durch detaillirte Tabellen nachgewiesen, daß auf die eingereichten Baupläne durchschnittlich erst 50 Tage nach ihrer Eingabe, auf mehrere andere aber, die schon im April, Mai und Juni d. J. eingereicht wurden, noch gar keine (genehmigende oder nicht genehmigende) Antwort erfolgte, ferner daß von der Eingabe der Expropriationspläne bis zu Ankunft der Nachricht über erfolgte Besitznahme der Grundstücke durchschnittlich 158 Tage verflossen ist.» Der «Alpenbote» meint, dass insbesondere die Klage über die Verzögerung der Expropriationen berechtigt erscheine und zitiert dann wörtlich aus dem Bericht: «Im Vergleich zu der verstrichenen Zeit waren die Fortschritte der bis zur Arbeitseinstellung ausgeführten Bauten nichts weniger als befriedigend, was nicht so sehr den letzterwähnten Anständen als vielmehr dem langsamen Fortgang aller Expropriationsgeschäfte zuzuschreiben ist. Wäre dieser so beförderlich als man billig erwarten dürfte, betrieben worden, so hätte schon vor sechs Monaten der Bau sich in dem gleichen Zustande befinden können, in dem er jetzt ist.» Einige Unruhe löste auch eine Reise Karl Völkers nach Chur aus. Völker war, wie er in seinen Lebenserinnerungen festhielt,[193] damals in Begleitung eines ehemaligen Schülers aus England und besichtigte mit diesem zusammen unterwegs bereits erstellte Bahnanlagen. Als in diesem Zusammenhang der Name Pickering fiel, schlug der Engländer die Hände über dem Kopf zusammen und rief: «Um Himmelswillen! Da seid ihr aber in saubere Hände geraten!» Pickering sei nämlich in England wegen liederlichem Bahnbau gerichtlich bestraft worden. Nach seiner Heimkehr orientierte Völker die St. Galler Regierung über diesen Sachverhalt, worauf diese eine Untersuchungskommission einsetzte. Völker unterstellte Pickering auch, im «Bauhof» in Zizers eine Herrenleben zu führen und sorglos zu schlemmen.

Das immer grösser werdende Misstrauen gegenüber der englischen Baugesellschaft sowie die – ungeachtet aller Aufforderungen – weiterhin ausbleibenden und nur unter Vorbehalten überhaupt in Aussicht gestellten weiteren Gelder aus England[194] führten zu Radikalmassnahmen, die zu einer Reihe von Anklagen und Prozessen, zur Suche nach neuen Investoren sowie letztlich zum völligen Bruch mit den Engländern führte. Zunächst annullierte und kassierte die Direktion im Januar 1856 kurzerhand die Aktien der englischen Subskribenten, wogegen diese natürlich sofort heftig protestierten; und im April ging man ebenso resolut gegen Bauleiter und Hauptaktionär Pickering vor und entzog ihm faktisch seine Kompetenzen, was diesen seinerseits bewog, Strafklagen einzureichen.[195] Die englische Komiteesekti-

191 BM 1855, 71, 118, 159, 173-174, 191 u. 214. Zum Konflikt zwischen Engländern und Schweizern s. auch «Die schweizerische Sektion des Generalcomite's an die Aktionäre der schweizerischen Südostbahn» vom 24. März 1855. StAGR VIII 16 d. Zur GV s. auch den ausführlichen Bericht in: LA 6.9.1855.

192 LA Nr. 106, 4.9.1855.

193 Boesch, Völker, 30.

194 Der Investor Robinson hatte im April 1856 noch nicht einmal die auf Februar 1855 ausgeschriebene zweite Einzahlung geleistet, und auch Pickering hatte die Bezahlung von 20 % auf seinen 11 250 Aktien noch nicht voll geleistet. Im Gegensatz zu Pickering konnte Robinson im Sommer seine 3 000 Aktien, für die er erst je 100 Fr. bezahlt hatte, zurückgeben und erhielt dafür 300 000 Fr. Des Weitern verpflichtete sich die Gesellschaft, bei ihm 10 000 Tonnen Schienen zu beziehen. Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 3.4.1856 u. Rechenschaftsbericht des Generalkomite's, 1857, 13. StAGR VIII 16 d.

195 BM 1856, 35 u. 87. Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 3.4.1856. StAGR VIII 16 d.

Anzeigen.

Schweizerische Südostbahn.

Da die in der Bekanntmachung vom 15. Dezember 1855 festgesetzte letzte statutarische Frist verflossen ist, ohne daß innert derselben die Statuten- und Conventions-gemäße Einzahlung von 10% für die Interims-Aktien der schweizerischen Südostbahngesellschaft Nr. 1 à 776, 4797 à 4810, 10,001 à 19,960 erfolgt ist, so werden diese letztern hiemit in Gemäßheit des Art. 20 der Gesellschaftsstatuten als entkräftet und die vorangehend geschehene Einzahlung auf dieselben als von Rechtswegen der Kasse der Gesellschaft verfallen erklärt.

Chur, 18. Januar 1856.

Die Direktion
der schweizerischen Südostbahn.

Publikation der Annullierung der Aktien der englischen Investoren.

on und die englischen Aktionäre klagten gegen die Annullierung ihrer Aktien und weitere Punkte; Pickering führte eine ganze Reihe von Klagen, darunter wohl als wichtigste diejenige wegen verweigerter Anerkennung als Generalakkordant der Südostbahn. Neben diesen nunmehr eingeleiteten juristischen Schritten waren noch verschiedene Rekurse der beiden Parteien bei der Bündner Regierung hängig. In diesem Zusammenhang hatte der Kleine Rat ein Verbot weiterer Bauarbeiten erlassen, so dass auf Bündner Boden nicht mehr weiter gearbeitet werden konnte. Auch auf diplomatischer Ebene wurde die Angelegenheit zum Thema., denn der britische Gesandte verlangte durch Vermittlung des Bundesrates Aufschluss über den Gang der Prozesse.[196]

Die Annullierung der Aktien der englischen Investoren warf in Graubünden natürlich sehr hohe Wellen. In der Februar-Chronik des «Bündner Monatsblattes» lesen wir dazu:[197] «In Folge Cassation der englischen Aktien bei der Südostbahn Seitens des schweizerischen Generalkomite's hat sich in den Zeitungen wie in geselligen Kreisen eine heftige Eisenbahnpolemik entwickelt, durch die in der rhätischen Hauptstadt eine Aufregung der Gemüther bewirkt wurde, wie seit dem Sonderbundskriege nicht mehr.» Im Weitern wusste das «Monatsblatt» zu melden, dass John Sadleir, Mitglied des Generalkomitees und einer der englischen Hauptaktionäre, «in Folge Zerrüttung seiner Finanzen und seines persönlichen Kredits durch die großartigsten Schwindeleien und Betrügereien» in London Selbstmord verübt habe.

Am 23. Mai wurde an der Aktionärsversammlung der Südostbahn in Chur heftig über den Stand der Dinge diskutiert, insbesondere über den Vertrag, den Abgeordnete der Südostbahn und zweier weiterer Ostschweizer Eisenbahngesellschaften[198] am 14. Mai in Paris mit der «Réunion financière» abgeschlossen hatten. Auf der Suche nach neuen Investoren hatten sie mit der französischen Finanzgesellschaft unter Führung von James de Rothschild Kontakt aufgenommen und von dieser den Bescheid erhalten, dass nur eine Investition in ein grosses Unternehmen, nicht aber in einzelne kleine Bahnen in Frage käme. Vorbedingung eines Vertrages sei deshalb eine Fusion der Bahnen.[199] An der Aktionärssitzung in Chur, die ohne Unterbrechung von 9 Uhr bis 21.30 Uhr dauerte, entschied man sich letztlich mit 1760 gegen 302 Stimmen für die Annahme des von Komitee-Abgeordneten in Paris mit Rothschild abgeschlossenen Vertrages über die Fusion der ostschweizerischen Eisenbahnen. Mit diesem Schritt war klar, dass der Weiterbau der Südostbahn durch Pickering ein Ende gefunden hatten.[200]

Nach längeren Vorbereitungen wurde am 1. August 1856 der Prozess, den Pickering angestrengt hatte, vor dem Bezirksgericht Plessur in Chur eröffnet und am 13. August mit Stichentscheid des Präsidenten das für die schweizerische Komiteesektion wenig günstige Urteil gefällt. Der im Mai 1854 von der englischen Komiteesektion mit Pickering abgeschlossene Bauvertrag galt als noch in Kraft stehend. Eingriffe in die Akkordarbeiten, soweit nicht vertraglich geregelt, wurden den Beklagten untersagt. Der Kläger erhielt keinen Schadenersatz; die Beklagten mussten dafür die Gerichtskosten im Betrag von Fr. 303.40 übernehmen.[201]

Von den Anwälten der Beklagten wurde sofort an das Kantonsgericht appelliert. Doch angesichts der vorhersehbar langen Dauer des Rechtsstreites, des unsicheren Ausganges desselben und des Umstandes, dass

196 Rechenschaftsbericht des Generalkomite's, 1857. StAGR VIII 16 d.

197 BM 1856, 63.

198 St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn u. Nordostbahn.

199 Siehe dazu Margadant, 58.

200 BM 1856, 103.

201 BM 1856, 181 u. Rechenschaftsbericht des Generalkomite's an die Aktionäre der SOB und Gesammtrechnung auf 31. Dez. 1856, Chur 1857, 9–10. StAGR VIII 16 d.

die Engländer auch in Paris die Verhandlungen mit der «Réunion financière» zu hintertreiben versuchten, besann man sich bald darauf eines Besseren und suchte einen Vergleich mit Pickering sowie den übrigen englischen Interessen. Gemäss dem Rechenschaftsbericht des Generalkomitees hatte der abgeschlossene Vertrag im Wesentlichen folgenden Inhalt:[202] 1. Die Mitglieder der englischen Komiteesektion haben keinen Anteil mehr an der Verwaltung der Gesellschaft; ebenso verzichten die englischen Aktionäre auf alle besonderen Rechte; sie sind fortan einfache Aktionäre. 2. Die englischen Aktionäre liefern innert 30 Tagen ihre 10 750 Interimsaktien, auf welchen bisher lediglich 20 % einbezahlt worden sind, an die Direktion und beziehen dafür 2150 [= 1/5 von 10 750] voll einbezahlte Aktien zu 500 Franken. 3. Die möglicherweise von englischen Aktionären geleisteten Zahlungen für das dritte Zehntel des Aktienbetrages werden erstattet. 4. Herr Pickering erhält 100 000 Franken als Entschädigung der englischen Aktionäre und der englischen Komiteemitglieder; «es sollen damit alle und jede ihrer Reklamationen abgethan sein». 5. Pickering verzichtet auf alle Rechte, die ihm als Generalakkordant der Südostbahn zustanden, und hört auf, dieselbe zu bauen. Eingehend ist dann von seinen bestrittenen und unbestrittenen Guthaben die Rede. Unter anderem übernimmt und bezahlt die Gesellschaft alles ihm gehörige Baumaterial und Werkzeug. Sodann erhält Pickering als Entschädigung für den Rücktritt von seinem Baukontrakt eine Million Franken, mit der Verpflichtung, dafür auch alle allfälligen weiteren Forderungen von dritter Seite zu übernehmen. Die Million wird ihm nicht bar ausbezahlt, sondern zusammen mit den von ihm bereits einbezahlten Beträgen in neue Aktiengutschriften umgewandelt 6. Pickering verpflichtet sich, die in seinem Besitz befindlichen Pläne der Direktion zu übergeben. Der 8. Punkt lautet: «Mittels der vorangehenden Vereinbarung sollen alle und jede Streitigkeiten zwischen den englischen und schweizerischen Betheiligten der Südostbahn abgethan sein, und von Stund an sollen alle bei den Gerichten anhängigen Klagen zurückgezogen werden.»

Mit dieser Vereinbarung war eine leidige, finanziell ruinöse Angelegenheit endlich erledigt und der Weg frei für einen Neustart mit französischem Kapital. Das Generalkomitee und die Direktion der Südostbahn betrachteten am Schluss die Angelegenheit als rechtlich so höchst verwickelt, dass sie trotz der beträchtlichen Zugeständnisse, die sie machen mussten, froh waren, dass die Streitereien ein Ende gefunden hatten.[203]

6.5 Die Vereinigten Schweizerbahnen vollenden den Bahnbau

Nachdem La Nicca bereits 1855 nach Paris gesandt worden war, um mit dem Financier James de Rothschild Gespräche zu führen,[204] reisten unabhängig voneinander im Januar 1856 Vertreter der St. Gallisch-Appenzellischen Bahn, der Nordostbahn und der Südostbahn auf der Suche nach neuen Investoren in die französische Hauptstadt – und alle wandten sich mit ihrem Anliegen an die von Rothschild geführte «Réunion financière». Rothschild machte den Schweizern indessen klar, dass die Gesellschaft nicht in einzelne kleine Bahnen zu investieren gedenke, sich aber eine Beteiligung an einer grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaft vorstellen könne. Der St. Galler Daniel Wirth-Sand[205] schrieb damals über die Verhandlungen mit Rothschild: «Seine Idee ist: Fusion der Nordostbahn, Südostbahn und vielleicht mit der St. Galler Bahn. Der Mann kennt alle Verhältnisse zum Verzweifeln gut. Unsere Position ist sehr schwierig, und obgleich wir von Rothschild noch nicht positiv abgewiesen, sondern ersucht worden sind, Anfangs nächster Woche wiederzukommen, so ist unsere Hoffnung, mit ihm auf irgend eine Weise abschliessen zu können, noch sehr klein.»[206]

Die Januar-Verhandlungen, an denen von Seiten der «Südostbahn» La Nicca und Schulthess-Rechberg teilgenommen hatten, führten noch zu keinen Ergebnissen. Allen war eigentlich klar, dass die einzelnen Bahnen es schwer haben würden, in Zukunft alleine existieren und sogar rentieren zu können, denn der anfänglich fast grenzenlosen Optimismus war inzwischen überall einer weit gehenden Ernüchterung angesichts der zumeist unterschätzten Kosten gewichen; und doch standen dem Gedanken an eine Fusion jede Menge Hindernisse im Wege. Am geringsten waren diese noch bei der Südostbahn, denn hier war man angesichts der ausbleibenden

202 Rechenschaftsbericht des Generalkomite's, 1857, 12–14. StAGR VIII 16 d.

203 Rechenschaftsbericht des Generalkomite's, 1857, 16. StAGR VIII 16 d.

204 Planta, 31.

205 Daniel Wirth-Sand, 1815–1901. 1853–1856 VR SGAE, 1857–1901 VR VSB, 1861 Generaldir. VSB. Heer, 98.

206 Wirth-Sand am 19.1.1856 an den VR der St. Gallisch-Appenzell.-Eisenbahn, in: P. Gygax, Daniel Wirth-Sand, in Zeitschr. f. schweiz. Statistik, 1914, 14.

Zahlungen aus England dringend auf neue Investoren angewiesen. Im Mai wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und auch erfolgreich abgeschlossen. Die Nordostbahn, die St. Gallisch-Appenzellische Bahn und die Südostbahn, letztere vertreten durch Andreas Rudolf Planta und Schulthess-Rechberg, schlossen unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Gremien mit der «Réunion financière» den Fusionsvertrag der «schweizerischen Ostbahnen.» Entstehen sollten daraus neu die «Vereinigten Schweizerbahnen».[207]

Die Fusion wurde allerdings stark in Frage gestellt, als im Juni der Verwaltungsrat der Nordostbahn diese ohne vorherige Befragung der Aktionäre verwarf. Für Alfred Escher, den Präsidenten der Nordostbahn, machte die Fusion betriebswirtschaftlich keinen Sinn. Er war nicht bereit, sich mit den beiden andern, aus seiner Sicht maroden Bahnen zusammen zu schliessen, obwohl es in seinem Umfeld auch klar befürwortende Stimmen gab. So schrieb etwa sein Freund und Regierungsratskollege Johann Jakob Rüttimann an Escher: «Herr Äppli kann es nicht begreifen, daß wir nicht mit beiden Händen zu greifen. Wir sollen von Kleinigkeiten abstrahiren; wir sollen an die grosse europäische Zukunft der Südostbahn denken; wir sollen unsere Vorurtheile über die angeblich niedrige Rentabilität der St. Galler Bahn abstreifen; wir sollen die politische Stellung erwägen, die Zürich durch die Fusion erhalte & durch Isolirung verliere etc. etc.» In Briefen Eschers aus dieser Zeit zeigt sich indessen immer wieder sein Misstrauen gegenüber dem betriebswirtschaftlichen Zustand der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, und was die Südostbahn betrifft, gibt ein Schreiben Bundesrat Furrers an Escher dem diesbezüglich zentralen Problem klaren Ausdruck: «Ich billige ganz euer Verfahren u. würde es nicht für gut gehalten haben, jetzt schon unter gegenwärtigen Verhältnissen u. unter den angebotenen Bedingungen mit der St. Galler u. SüdOstbahn eine Fusion einzugehen. Die letztere sollte doch vor allem ihre heillose Verwiklung mit den Engländern lösen u. sie nicht als Mitgift in die Fusion hineinbringen.» Es kommt noch dazu, dass Escher für seine Bahn und die weiteren Bahnprojekte im gleichen Jahre 1856 mit der Gründung der «Kreditanstalt» ein eigenes Finanzunternehmen gründete. Die Vermutung, dass Escher mit seinem Nein zur Fusion damals bereits eine Abkehr vom Lukmanier zum Ausdruck brachte, lässt sich nicht bestätigen.[208]

In Graubünden war die Enttäuschung über das Zürcher Nein gross. P. C. Planta meinte dazu: «Das Scheitern dieser Fusion war für unsere Alpenbahnfrage verhängnisvoll; denn es darf wohl als höchst wahrscheinlich angenommen werden, daß, wenn Zürich an die Spitze eines ostschweizerischen Eisenbahnnetzes getreten wäre, dasselbe dadurch an die Interessen seiner alten rätischen Handelsstraße gefesselt worden und vermöge seines Einflusses das Lukmanierprojekt, dessen Chancen so günstig waren, bald zur Ausführung gebrachte hätte.»[209] Man gab aber die an eine Fusion geknüpften Hoffnungen nicht auf und beschleunigte zu diesem Zweck die Bereinigung der Probleme, die mit Pickering und den weiteren englischen Investoren bestanden. Zudem gelang es den beiden andern Bahnen, anstelle der Nordostbahn die von Rapperswil nach Wallisellen führende Glattthalbahn[210] für eine Fusion zu gewinnen.

Die drei Gesellschaften suchten erneut den Kontakt mit Rothschild, und Anfang September 1856 wurde als Ergebnis der erneuten Verhandlungen in Paris der Fusionsvertrag zwischen der St. Gallisch-Appenzellischen-Eisenbahn, der Südostbahn und der Glattthal-Eisenbahn einerseits sowie der «Réunion financière» andererseits abgeschlossen.[211] Die Südostbahn war dabei durch Schulthess-Rechberg als Mitglied und Bevollmächtigter des Generalkomitees vertreten. Für die «Réunion finacière» firmierten neben den Gebrüdern Rothschild B. Paccard, Dufour & Comp., Mathieu, Hentsch & Comp. sowie F. Durand & Comp. Es ist bemerkenswert, dass es sich bei diesen wie auch bei den weiteren Mitgliedern der «Réunion» zu einem erheblichen Teil um Schweizer handelte.[212] In Artikel 1 des Vertrages wird festgehalten, dass die drei Bahnen sich unter dem Namen «Vereinigte Schweizerbahnen» zu einer Gesellschaft vereinigen. Ihr Kapital setzte sich aus Anleihen und Aktien der drei fusionierten Eisenbahnen im Wert von 46,972 Millionen Franken zusammen.[213] Die Inhaber von Wertpapieren

207 Margadant, 58–59.

208 Jung, Escher (2006), 488–490. Vgl. Jung, Escher (2008), 49–51.

209 Planta, 32.

210 Die Bahn hatte sich zudem die Verbindung von Uster und Hinwil mit Zürich und Winterthur zum Ziel gesetzt. Margadant, 62.

211 StAGR VIII 16 e.

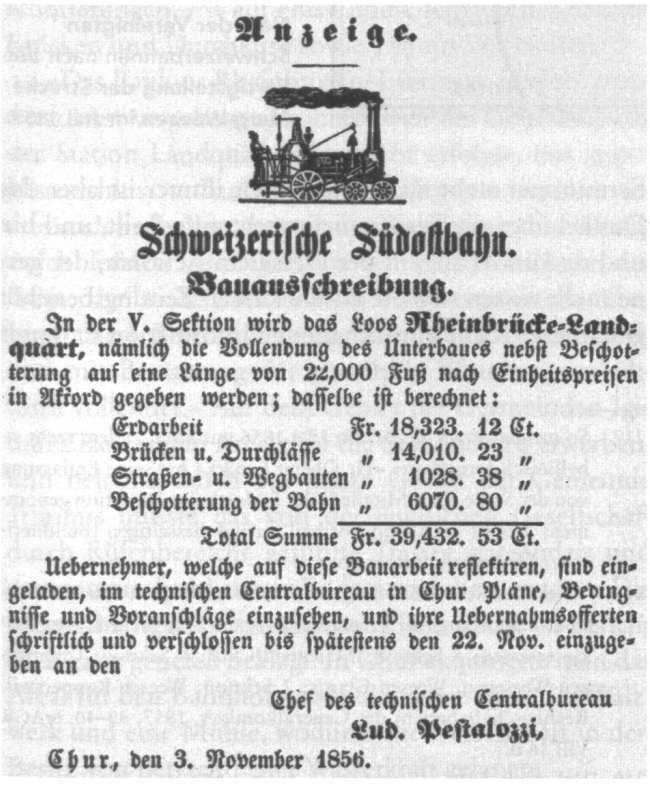
212 Siehe dazu Planta, 31.

213 Anleihen der Glatttalbahn für 5,8 Mio Fr.; 19 094 Aktien zu 500 Fr. und 9000 Aktien zu 200 Fr. der St. Gallisch-Appenzellischen Bahn; 56 000 Aktien der Südostbahn zu 150 Fr. u. 9400 Aktien zu teils 500, teils 200 Fr. der Glatttalbahn.

der drei alten Gesellschaften erhielten entsprechend ihrer Beteiligung Aktien der neuen Gesellschaft; zudem wurde ihnen das Recht eingeräumt, die Aktien in Obligationen umzuwandeln, die zu 5 % verzinst wurden. Sitz der neuen Gesellschaft sollte St. Gallen sein.

Im April 1857 fand in St. Gallen die ersten Generalversammlung statt, bei der ein so zahlreiches Publikum erschien, dass der Grossratssaal dieses kaum zu fassen vermochte. Die Statuten der neuen Gesellschaft wurden ohne Detailberatung in globo angenommen. Danach schritt man zur Wahl des aus 24 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrates. St. Gallen standen acht Sitze zu, Graubünden und Zürich je vier und Glarus zwei; die übrigen sechs konnten frei aus dem nicht in den genannten Kantonen wohnhaften Aktionärskreis gewählt werden. Als Bündner Verwaltungsräte wurden gewählt: Nationalrat Andreas Rudolf Planta, Direktor Wolfgang Killias, Bürgermeister Simon Bavier und Regierungsrat Alois Latour.[214] Die Direktion der Gesellschaft umfasste fünf vom Verwaltungsrat ernannte Mitglieder.[215]

Eigenartigerweise hatte Rothschild die Übernahme der Lukmanierkonzession in den Vertrag der «Vereinigten Schweizerbahnen» abgelehnt. Glaubte er nicht an die Machbarkeit oder Finanzierbarkeit des Projektes; wollte er ganz einfach nur eine saubere Trennung zwischen dem Projekt bis Chur und jenem ab Chur; oder wollte er, der bereits den Brenner beherrschte, die Lukmanierbahn als Konkurrentin der Brennerbahn ausschalten? In Graubünden weckte diese Massnahme jedenfalls nicht eitel Freude. La Nicca, der wohl feurigste Verfechter der Lukmanierbahn, hatte diese Haltung Rothschilds bereits in früheren Verhandlungen mitbekommen. Er befürchtete dadurch den Verlust der Konzession und trat deshalb bereits im April von seinem Amt als Direktor zurück.[216] Erstaunlicherweise fand



Anzeige.

Schweizerische Südostbahn.

Bauausschreibung.

In der V. Sektion wird das Loos **Rheinbrücke-Landquart**, nämlich die Vollendung des Unterbaues nebst Beschotterung auf eine Länge von 22,000 Fuß nach Einheitspreisen in Akkord gegeben werden; dasselbe ist berechnet:

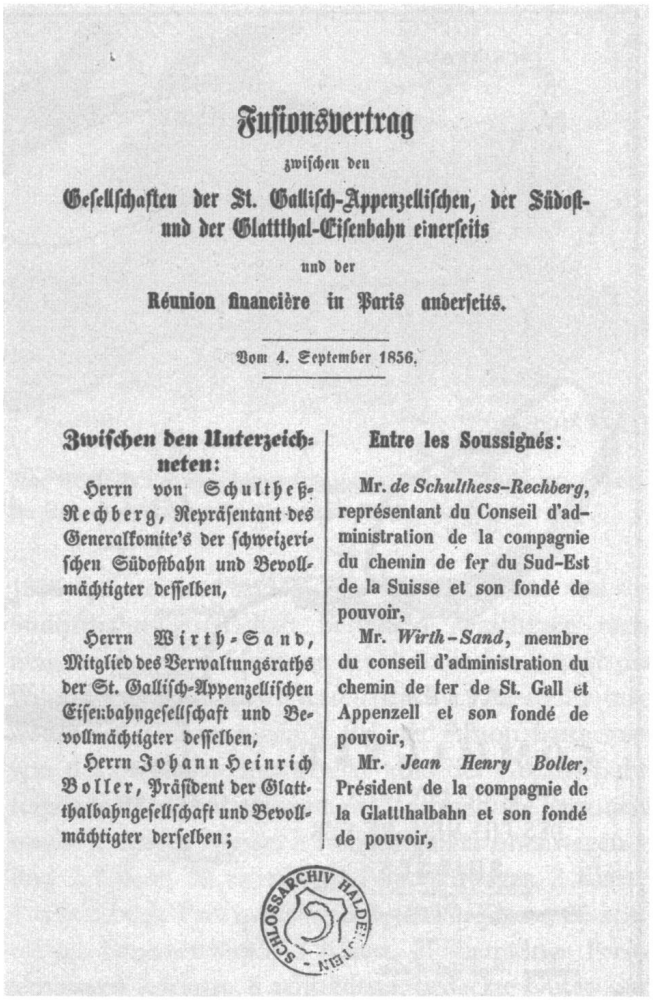
Erdarbeit	Fr.	18,323.	12 Ct.
Brücken u. Durchlässe	„	14,010.	23 „
Straßen- u. Wegbauten	„	1028.	38 „
Beschotterung der Bahn	„	6070.	80 „
Total Summe	Fr.	39,432.	53 Ct.

Uebernehmer, welche auf diese Bauarbeit reflektiren, sind eingeladen, im technischen Centralbureau in Chur Pläne, Bedingnisse und Voranschläge einzusehen, und ihre Uebernahmsofferten schriftlich und verschlossen bis spätestens den 22. Nov. einzugeben an den

Chef des technischen Centralbureau
Lud. Pestalozzi.

Chur, den 3. November 1856.

Ausschreibung des Bauloses Rheinbrücke bei Ragaz bis Landquart, 1856.



Fusionsvertrag

zwischen den

Gesellschaften der St. Gallisch-Appenzellischen, der Südost- und der Glattthal-Eisenbahn einerseits

und der

Réunion financière in Paris anderseits.

Vom 4. September 1856.

Zwischen den Unterzeichneten:

Herrn von Schultheß-Rechberg, Repräsentant des Generalkomite's der schweizerischen Südostbahn und Bevollmächtigter desselben,

Herrn Wirth-Sand, Mitglied des Verwaltungsraths der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft und Bevollmächtigter desselben,

Herrn Johann Heinrich Boller, Präsident der Glattthalbahngesellschaft und Bevollmächtigter derselben;

Entre les Soussignés:

Mr. *de Schulthess-Rechberg*, représentant du Conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Sud-Est de la Suisse et son fondé de pouvoir,

Mr. *Wirth-Sand*, membre du conseil d'administration du chemin de fer de St. Gall et Appenzell et son fondé de pouvoir,

Mr. *Jean Henry Boller*, Président de la compagnie de la Glattthalbahn et son fondé de pouvoir,

SCHLOSSARCHIV HALDEN

Erste Seite des Fusionsvertrages von drei Ostschweizer Bahnen zu den Vereinigten Schweizerbahnen.

214 BM 1857, 125. Statuten VSB, Art. 30. Protokoll der GV VSB vom 20.4.1857, 14.

215 Statuten VSB, Art. 43.

216 Margadant, 63. BM 1856, 87.

Netz der Vereinigten Schweizerbahnen nach der Fertigstellung der Strecke Murg-Weesen im Juli 1859.

dieser Rücktritt nur einen schwachen Widerhall in der Bündner Presse.[217]

Der Weiterbau der Bahnlinie schritt nach dem langwierigen Hin und Her zügig voran. Im Oktober meldete das «Bündner Monatsblatt»: «Das technische Centralbureau sowie die sieben Sectionsbureaux[218] sind eifrig mit der Fertigung der Baupläne beschäftigt.» Der ehemalige englische Investor Robinson, bei dem die Südostbahn im April 1856 10 000 Tonnen Schienen bestellt hatte,[219] erhielt im Oktober den erweiterten Auftrag, bis August 1857 sämtliche Schienen für das Streckennetz der Südostbahn zu liefern. Zudem bekam die Direktion die Order, Lieferverträge für vorläufig 20 Lokomotiven abzuschliessen.[220]

Im November schreibt das «Monatsblatt», es seien nun die meisten Baulose für die Erdarbeiten der Südostbahn ausgeschrieben. Über die erfolgte Fusion scheint man damals in Graubünden allerdings noch wenig informiert gewesen zu sein, denn in derselben Novembernummer steht zu lesen: «Noch immer ist aber das Dunkel über die Fusion nicht recht aufgehellt, und hie und da kündet sich in der Presse ein Actionär, der gerne mehr wissen möchte als die kurzen Zeitungsberichte gewähren.»[221] Die zurückhaltende Information ist damit

217 So meldete etwa die BZ am 17.4.1856 nur kurz, zudem recht sibyllinisch formuliert: «Hr. Oberst Lanikka hat seine Entlassung von der Stelle eines Mitglieds der Südostbahn-Direktion genommen; dies ist auch kein Vortheil für die diesseitigen (bündnerischen) Eisenbahninteressen.»

218 1. Sektion: Rorschach-Balgach; 2. Sektion: Balgach-Saletz; 3. Sektion: Saletz-Sargans; 4. Sektion: Sargans-Maienfeld u. Sargans-Unterterzen; 5. Sektion: Maienfeld-Chur; 6. Sektion: Unterterzen-Weesen u. Weesen-Glarus; 7. Sektion: Weesen-Rapperswil. Rechenschaftsbericht des Generalkomite's, 1857, 39–40. StAGR VIII 16 d.

219 Vgl. Anm. 153.

220 BM 1856, 230.

221 BM 1856, 245.

zu erklären, dass die «Réunion financière» dem Fusionsvertrag erst im Dezember 1856 endgültig zustimmte.[222] Dasselbe geschah im Februar 1857 bei der Generalversammlung der «Südostbahn» im «Casino» in Chur. Es gab da zwar einige kritische Stimmen zu hören, doch letztlich wurde die «bedingungslose Annahme des Vertrages» mit 1477 zu 41 Stimmen gut geheissen. Ebenfalls im Februar wurden die Namen der vorgesehenen 20 Lokomotiven bekannt gegeben. Sie sollten folgende Namen tragen: 1. Helvetia, 2. Germania, 3. Italia, 4. St. Gallen, 5. Graubünden, 6. Glarus, 7. Rhein, 8. Linth, 9. Lukmanier, 10. Bernhardin, 11. Splügen, 12. Julier, 13. Chur, 14. Rapperswyl, 15. Altstätten, 16. Galanda [Calanda], 17. Gonzen, 18. Kamor [Camor], 19. Glärnisch, 20. Speer.[223]

Gemäss dem Rechenschaftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen für das Jahr 1857[224] wurde innerhalb der fünften Sektion der ehemaligen Südostbahn, der Strecke von der Rheinbrücke zwischen Ragaz und Maienfeld bis Chur viel gearbeitet, nur leicht weniger als in der ersten Sektion zwischen Rorschach und Balgach, jedoch wesentlich mehr als in den übrigen Sektionen. Das Arbeitsquantum betrug bei der fünften Sektion in diesem Jahr insgesamt 92 710 Schachtruthen.[225] Von diesen entfielen 83 % auf Erd- und Felsarbeiten, 8 % auf Beschotterungen, 7 % auf Fluss- und Uferbauten, 1,5 % auf Brücken und Durchlässe sowie 1 % auf Wegbauten.[226]

«Das Bauloos Rheinbrücke–Lanquart, obwohl eines der zuerst vergebenen, konnte, weil die Genehmigung der Station Landquart lange nicht erfolgte, erst gegen Jahresschluss vollendet werden. Dagegen wurden die drei andern Bauloose sowie die Wuhrbauten am Rhein, welch letztere vorzüglich zum eigenen Schutze der Bahn, theilweise aber auch in Folge regimineller [behördlicher] Beschlüsse ausgeführt wurden, sehr rasch und mit Benutzung der günstigen Witterungsverhältnisse vollendet.» Auf dem Gebiet der Germeinden Igis und Zizers waren Areale für die Stationen zu erwerben, und beinahe durch das ganze Gebiet der Gemeinde Trimmis musste das von der englischen Gesellschaft durch Rüfenbereiche geführte Trassee abgeändert und dementsprechend neuer Boden erworben werden. Die Mangelhaftigkeit der englischen Pläne wurde im Bericht auch ganz generell beklagt. In Chur akquirierte man das Areal für den Bahnhof sowie die obere Säge, das Walzwerk und eine Mühle, wodurch die Gesellschaft in den Besitz von beträchtlicher Wasserkraft gelangte.

Als Betriebsmittel standen den Vereinigten Schweizerbahnen 1857 15 Lokomotiven zur Verfügung. Für

Der 1858 als Provisorium erbaute und noch heute bestehende Bahnhof Maienfeld. Foto um 1900.

1858 konnte man zudem mit den 20 bereits von der Südostbahn-Gesellschaft bestellten Maschinen rechnen. Da dies nach Meinung der VSB für den Betrieb des Bahnnetzes noch nicht ausreichend war, bestellte man weitere 13 Lokomotiven.[227] Bei der Fusion hatte man von der St. Galler-Appenzeller- und der Glatttal-Bahn folgende Wagen übernommen: 8 achträdrige Personenwagen 1. und 2. Klasse, 5 vierrädrige Personenwagen 1. und 2. Klasse, 10 vierrädrige Personenwagen 2. Klasse, 1 achträdriger Personenwagen 2. und 3. Klasse, 20 achträdrige Personenwagen 3. Klasse, 21 vierrädrige Personenwagen 3. Klasse, 8 achträdrige, bedeckte Güter- und Gepäckwagen, 41 vierrädrige bedeckte Güterwagen, 2 achträdrige offene Güterwagen und 48 vierrädrige offene Güterwagen. Im Laufe des Jahres bestellte man zusätzlich: 10 achträdrige Personenwagen 1. und 2. Klasse, 10 achträdrige Personenwagen 2. und 3. Klasse, 20 Personenwagen 3. Klasse, 9 bedeckte Güter- und Gepäckwagen, 111 vierrädrige, bedeckte Güterwagen und 45 vierrädrige, offene Güterwagen.

Im Oktober 1857 begann man auf Bündner Boden mit der Verlegung der Schienen,[228] Mitte Januar 1858

222 BM 1857, 32.

223 BM 1857, 78–79. Die Lokomotiven bekamen bei ihrer Inbetriebnahme grossteils die hier genannten Namen, aber andere Nummern. Siehe dazu: Heer, Eisenbahnen, 36. Vgl. dazu Moser, 118.

224 KBG Hb 1005.

225 Während 1 Rute als Längenmass 10 Fuss (= 3 m) entsprach, war eine Schachrute im Bergbau 1 Quadratrute mal 1 Fuss (= 2,7 m^3)

226 Die Prozentzahlen für die erste Sektion sind in etwa gleich.

227 Zu den Lokomotiven der VSB vgl. Moser, 112–130.

228 BM 1857, 230.

wurden die Hochbauten zwischen Maienfeld und Chur an die Herren Faller und Lob vergeben,[229] und am 27. Mai 1858 sah Chur die erste Lokomotive, was das «Monatsblatt» zu folgender Bemerkung veranlasste: «Ein Umschwung der Dinge in Folge dieses Ereignisses wir in kurzer Zeit bemerkbar sein.»[230] Der Bahnhof, in den bei der Eröffnungsfeier die beiden Lokomotiven mit zehn Personenwagen einfuhren, war allerdings noch wenig repräsentativ. Zeitnot und Finanzprobleme hatten dazu geführt, dass vorerst nur ein hölzerner Güterschuppen als provisorisches Aufnahmegebäude gebaut wurde. Erst im Mai 1860 konnte der zweigeschossige Fachwerkbau mit Satteldach als definitives Aufnahmegebäude in Betrieb genommen werden.[231] Das Provisorium in Chur war keine Ausnahme. Da der Abschluss der Arbeiten in die Zeit der ersten Eisenbahnkrise fiel, sparten die VSB bei den Hochbauten, um die Tiefbauarbeiten vollenden zu können. Von den 1858 errichteten Übergangslösungen blieb in Graubünden nur das Aufnahmegebäude in Maienfeld übrig.

Auf die Einweihungsfeierlichkeiten von Ende Juni folgte die Betriebsaufnahme der Bahnlinie Rorschach–Chur, die am Schluss statt der vorgesehenen 25 Millionen rund 40 Millionen Franken kostete.[232] Am 15. Februar 1859 wurde dann auch die Teilstrecke Sargans–Murg in Betrieb genommen; die Fortsetzung bis Weesen war am 1. Juli des gleichen Jahres beendet, und damit der Anschluss an die kurz vorher fertig gestellte Linie Zürich–Uster–Rapperswil–Uznach–Weesen–Glarus hergestellt, die ebenfalls täglich von vier Zugpaaren bedient wurde. Für eine Fahrt von Chur nach Zürich benutzte man damals den St. Galler Zug bis Sargans, stieg dort in den Anschlusszug nach Rapperswil-Wallisellen um und wechselte in die von Winterthur kommende Nordostbahn nach Zürich. Die bereits zu Beginn des Jahres 1853 vom «Bündner Tagblatt» geforderte linksufrige Zürichseelinie,[233] brachte dann 1875 die direkte Verbindung von Ziegelbrücke nach Zürich.

6.6 Wo soll der Churer Bahnhof zu stehen kommen?

Alois Negrelli, der 1837 eine Studie für eine kombinierte Dampfschiff- und Eisenbahnverbindung von Zürich nach Chur publizierte, hatte noch vorgesehen die Bahn bis in die Nähe des «neuen Thors» am heutigen Postplatz zu führen. Den zehn Jahre später neu entwickelten Absichten und Plänen gemäss sollte Chur allerdings nur vorläufiger Endpunkt einer Bahnlinie werden, die möglichst bald schon über den Lukmanier ins Tessin und dort bis nach Brissago zur schweizerisch-piemontesischen Grenze weiter führen sollte. Von da her gesehen war es auch in den fünfziger Jahren bei der Festlegung des Tracees der Südostbahn von vornherein klar, dass in Graubündens Kapitale kein Kopfbahnhof gebaut würde. Hier sollten die Bahnstation sowie die weitere bahntechnische Infrastruktur sowohl der Zubringer- als auch der Durchgangsfunktion dienen.[234] Die Frage war nur: Was stand im Vordergrund oder anders gesagt, wie nahe sollte die Eisenbahn an die damals noch kaum aus den mittelalterlichen Stadtmauern heraus gewachsenen Stadt heran geführt werden? La Nicca suchte bereits 1847 bei der Erarbeitung seines Lukmanierprojektes den Kompromiss, indem er vorschlug, den Bahnhof in den «Scaletten-Wiesen» und damit in der Nähe des heutigen Standortes zu bauen.[235]

Die englische Bauleitung hatte sich im Herbst 1853 ein erstes Mal mit dem Problem befasst und damals einen Standort in der Nähe der Lachenwiese für den künftigen Bahnhof ausgewählt, ein Ort, der sich weitab der damaligen Stadt befand, wohl nicht unweit der neu erstellten RhB-Haltestelle Chur Wiesenthal. Das kam in Chur selbstverständlich nicht gut an. Die Stadt wandte sich Ende Januar 1854 an den Kleinen Rat[237] – die gesamte Korrespondenz sowohl von Seiten der Stadt wie auch der Direktion der Südostbahn lief über die Kantonsregierung – und forderte einen Bahnhof in geringerer Entfernung zur Stadt. Dabei wurde einerseits an den Kanton St. Gallen erinnert, wo man im Interesse der lokalen Bevölkerung Mehrkosten in Kauf genommen hatte, und andererseits verwies man auf eine Studie der Stadt Genf zur Anlage von Bahnhöfen in 29 Städten in verschiedenen Ländern.

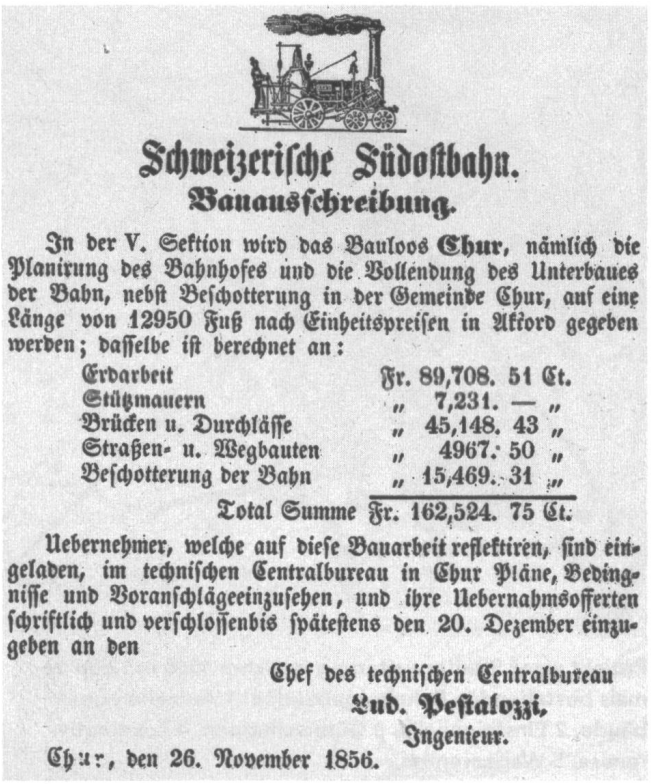
Das «Bündner Tagblatt» rief im Oktober 1853 und erneut im Januar 1854 die Churer Bevölkerung dazu auf, sich für ihre Interessen zur wehren.[238] «Als im lezt-

229 LA Nr. 11, 14.1.1858.
230 BM 1858, 114.
231 Dosch, Bahnhof (1985), 1 u. Bahnhof (2003), 4.
232 BZ Nr. 157, 9.7.1858.
233 Nr. 2, 3.1.1853.
234 BM 1855, 102.
235 Caprez, 214.
236 Herzog, 41.
237 Bürgermeister u. Rath der Stadt Chur an den Kl. Rath des Kt. Graub. am 30.1.1854. StAGR VIII 16 e.
238 BT, Nr. 237, 7.10.1853 u. Nr. 25, 30.1.1854.

verflossenen Herbst», heisst es im Januar-Artikel, «die Rede war, daß nach dem Plane der damals in Chur anwesend gewesenen Engländer die gegen die Lachenwiese sich erstreckende Bodenfläche zur Anlage eines Bahnhofes ausersehen sei, mahnten wir [...] unsere Mitbürger, diesem wichtigen Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und gegen die ihrem Interesse nachtheilige Entfernung Einsprache zu erheben. Wir erinnerten auch später noch viele unserer Mitbürger daran, daß der ausgeschriebenen Generalversammlung der Entscheid zufalle und daß wir bei der Bürgerversammlung, wo über den Beitritt zu dem erweiterten Eisenbahn-Unternehmen[239] abgestimmt wurde, das Heft, das wir noch in den Händen hatten, nicht fahren lassen sollen. Wir wollten von der Gewährung unseres Wunsches bezüglich der Bahnhoflage die Bestimmung der von Chur gezeichneten Million abhängig machen. Man wollte eine solche Bedingung unthunlich und die Anlage des Bahnhofes in einer Entfernung von blos zehn Minuten unbedenklich finden. Seitdem nun Genf die gesammelten Erfahrungen zur Oeffentlichkeit gebracht hat, reibt man sich endlich den Schlaf aus den Augen, klagt in den Zeitungen über unverantwortliche Gleichgültigkeit und warnt vor zu später Reue. Jetzt hört man allerwärts über Saumseligkeit räsonniren, während früher, wo wir der Sache sicher waren, wenn man unsere Warnungen beachtet hätte, dieselbe ausführbar gewesen wäre.»

Eine vom Churer Stadtrat bestellte Kommission schlug der Südostbahn im März 1854 sehr präzise einen ihr genehmen Standort vor:[240] «Der Bahnhof soll sich vom Baumgartenhäuschen des Herrn Bundesstatth[alters] Mohr aus auf- und auswärts ziehen, so daß er auf den Turnplatz bis zum Bener'schen Gut ‹zur Zufriedenheit› hinauf und hinaus bis zum Baumgarten des Grafen Johann [von Salis] zu stehen käme. Hauptpunkt wäre aber die an das benersche Gut anstossende Fläche.» Damit ist im Wesentlichen die Örtlichkeit des heutigen Bahnhofs umschrieben. Der Turnplatz, der den Kantonsschülern und Kadetten für ihre gymnastischen und wehrsportlichen Aktivitäten diente, lag auf dem Boden der späteren Bahnwerkstätten,[241] die vor etlichen Jahren geschlossen wurden und vor kurzem einer Neuüberbauung weichen mussten. Innerhalb des Benergutes befindet sich heute – nur einen Steinwurf vom Bahnhof entfernt – die Altersresidenz «Benerpark».

Die Festlegung des Bahnhof-Standorts verzögerte sich jedoch immer wieder, sehr zum Ärger der Stadtbehörden und der Bevölkerung, denn an allen andern



Schweizerische Südostbahn.

Bauausschreibung.

In der V. Sektion wird das Bauloos **Chur**, nämlich die Planirung des Bahnhofes und die Vollendung des Unterbaues der Bahn, nebst Beschotterung in der Gemeinde Chur, auf eine Länge von 12950 Fuß nach Einheitspreisen in Akkord gegeben werden; dasselbe ist berechnet an:

Erdarbeit	Fr. 89,708. 51 Ct.
Stützmauern	„ 7,231. — „
Brücken u. Durchlässe	„ 45,148. 43 „
Straßen- u. Wegbauten	„ 4967. 50 „
Beschotterung der Bahn	„ 15,469. 31 „
Total Summe	Fr. 162,524. 75 Ct.

Uebernehmer, welche auf diese Bauarbeit reflektiren, sind eingeladen, im technischen Centralbureau in Chur Pläne, Bedingnisse und Voranschlägeeinzusehen, und ihre Uebernahmsofferten schriftlich und verschlossenbis spätestens den 20. Dezember einzugeben an den

Chef des technischen Centralbureau
Lud. Pestalozzi,
Ingenieur.

Chur, den 26. November 1856.

Ausschreibung des Bauloses Chur, 1856.

Orten der Bahnlinie waren die Standorte bereits festgelegt und die Expropriationsverfahren in Gang gesetzt worden. Im März 1854 schreibt das «Tagblatt» mit sarkastischem Unterton: «Die Eisenbahndirektion will also an mehrern Orten noch nähere Studien anordnen, vielleicht auch über die Dehnbarkeit der menschlichen Geduld, worüber die Einwohner von Chur Erfahrungen an die Hand geben. Die Langmuth der Stadt Chur soll noch weiter geprüft werden, bis mit Bestimmtheit angegeben werden kann, ob man den gerechten Wünschen der Churer in Bezug auf die Lage des Bahnhofes gebührend Rechnung getragen.»[242]

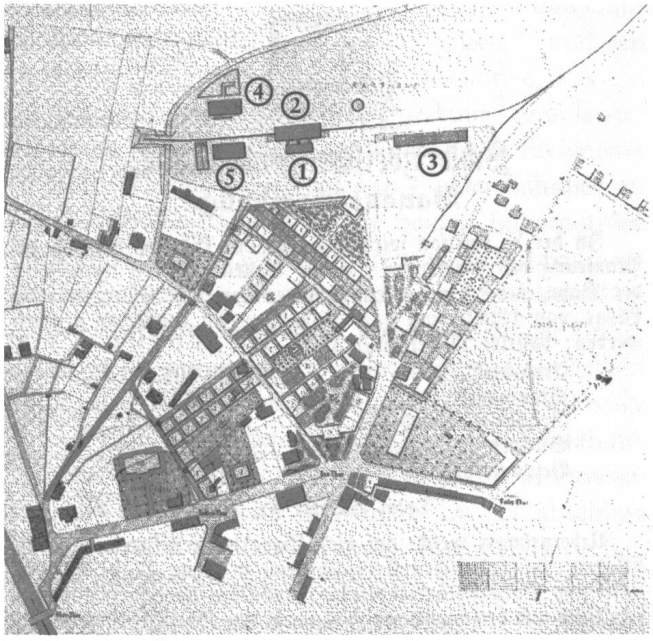
Als nächstes schlug die Südostbahn der Stadt vor, die Bahnanlagen in den «Scaletta-Wiesen» zu erbauen, also etwas nordöstlich des heutigen Bahnhofs. Der Stadtrat bat darauf einmal mehr, den Bahnhof näher

239 Die Erweiterung bezog sich auf die Strecke Walenstadt-Rapperswil mit Abzweigung nach Glarus.

240 Herzog, 41.

241 Die Verlegung des Turnplatzes an den heutigen Standort «Turnerwiese» zwischen Gürtel- und Masanserstrasse erfolgte in Zusammenhang mit dem Bau der Reparaturwerkstätten.

242 BT Nr. 67, 20.3.1854.



Projekt einer Stadterweiterung im Jahre 1860 mit den damals bestehenden Bahnhofgebäuden: 1 Aufnahmegebäude, 2 Einsteigehalle, 3 Güterschuppen, 4 Lokomotivremise, 5 Wagenremise.

bei der Stadt zu bauen.[243] Ende März warnte das «Tagblatt» davor, sich mit dem vom Generalkomitee angenommenen Projekt nicht zufrieden zu geben, sondern noch einen Experten zu berufen, der im Interesse der Stadt ein neues Tracee vorschlagen sollte. Die Zeitung weist darauf hin, dass eine Versetzung des Bahnhofs näher zur Stadt hin eine Auffüllung des dortigen tieferen Bodens voraussetzen würde und schreibt dann: «Man hat die Eisenbahn à tout prix haben wollen; nun wird man sich auch darin schicken müssen, daß um den Bahnhof herum neue Quartiere und Anderes vielen Interessen nicht Convenirendes sich aufthun wird.»[244] In einem Schreiben, das am 8. Mai von der Stadtbehörde ausgefertigt wurde,[245] beharrt diese allerdings weiterhin auf weitestgehender Wahrung ihrer Interessen, wenn sie formuliert: «Auf dem speciellen Standpunkt unseres Gemeinwesens muß der grosse Werth von selber einleuchten, welcher auf die Versetzung des Bahnhofs in die möglichste Nähe unserer Stadt und namentlich des als centralsten Punkt betrachteten sogen. ‹Neuen Thors› gelegt wird.»

Ende Dezember 1854 beschliesst das Generalkomitee, «da das technische Büreau keinen genügenden Plan vorlegen will und Gefahr in Verzuge ist», die Direktion mit der Ausarbeitung eines Planes für den Churer Bahnhof zu beauftragen.[246] Letztlich einigte man sich auf den heutigen Standort unterhalb des Gäuggeli zwischen der unteren Quader und den Sagen-Wiesen.[247] (Diese Flurbezeichnungen entsprechen dem Hemmi-Stadtplan von 1835. Es ist indessen ebenso richtig, von den Daleu- und Scalettawiesen anstatt der Sagen-Wiesen zu sprechen.)

Das «Bedingnissheft» der Südostbahn, das am 26. Februar 1855 vom technischen Direktor La Nicca unterzeichnet wurde, sah für den Churer Bahnhof die folgenden Gebäulichkeiten vor:[248]

a) ein Aufnahmegebäude, in das eventuell auch ein Post- und Telegrafenbüro integriert werden könnte
b) eine bedeckte Ein- und Aussteigehalle
c) eine Lokomotiv-Remise mit grosser Drehscheibe
d) eine Wagen-Remise mit Schiebbühne
e) eine Warenhalle mit Nebengeleisen für den Güterverkehr
f) eine Wasserstation
g) eine Reparaturwerkstätte
h) zwei Nebengebäude für Bahn- und Weichenwärter und andere Bedienstete sowie Material und Toiletten.

Im Dezember 1856 begutachteten eidgenössische Experten in Chur die Postgebäudesituation und dachten gemäss «Monatsblatt» ernsthaft über eine örtliche Vereinigung von Post und Bahnhof nach.[249]

Auf Churer Gebiet begann man im April 1855 mit den ersten Erdarbeiten;[250] doch das Aufschütten des Dammes für die beiden Fahrgeleise verzögerte sich immer wieder, weil die Bahn sich mit den Grundeigentümern nicht über den Bodenpreis einigen konnte. Mehr als einmal musste sogar das Bundesgericht entscheiden.[251] Erst im März 1857 war die Arbeit der Schätzungskommission beendet, und das «Monatsblatt» konnte vermelden: «Den betreffenden Eigenthümern wurden ganz anständige Preise (15–20 Fr.) per [Quadrat-]Ruthe [= 9 m²], abgesehen von ausserordentlichen

243 BM 1854, 79.
244 BT Nr. 76, 30.3.1854.
245 Bürgermeister u. Rath der Stadt Chur an den Kl. Rath des Kt. Graub. am 8.5.1854. StAGR VIII 16 e.
246 Protokoll des Generalkomite's, 26./27.12.1854
247 Zur Standortfrage vgl. Dosch, Zeitalter, 219–221.
248 StAGR VIII 16 d.
249 «Es scheint, dass die Post nicht im alten Lokale verbleiben, sondern in den Bahnhof untergebracht werden soll.» BM 1857, 31–32.
250 BM 1855, 102.
251 Herzog, 54–55.

Plan der Stadt Chur von E. Münster, 1876, mit den damals bestehenden Gebäulichkeiten am Bahnhof sowie der Bahnlinie bis Masans.

je nach Verhältniss gesprochenenen Entschädigungen bewilligt.»[252] Pendenzen bezüglich des Bahnhofs gab es allerdings auch noch im Jahre 1858.

Auf die Eröffnung hin errichtete man in Chur aus Zeit- und Geldmangel nur einen hölzernen Güterschuppen als provisorisches Aufnahmegebäude. Dieser war nicht identisch mit dem vor wenigen Jahren abgebrochenen Güterschuppen, der auf die Zeit um 1875–80 zurückging. Zu Beginn des Jahres 1859 beschloss die Bahndirektion, ein definitives Aufnahmegebäude und eine Einsteigehalle erstellen zu lassen. Das Aufnahmegebäude wurde im Mai 1860 fertig gestellt. Der schlichte,

252 BM 1857, 94. Insgesamt mussten 13 Bürger einen Teil ihres Bodens abgeben. Die grössten Parzellen traten die folgenden Eigentümer ab: Bürgermeister Christian Bener 2050 m², Rudolf Caviezel 1880 m2, Oberst Bundi 1250 m², Nationalrat Bavier 1120 m2, Leutnant Johann Bauer 1000 m². Herzog, 54.

zweigeschossige Fachwerkbau mit Satteldach enthielt im Erdgeschoss die Schalterhalle und fünf Räumlichkeiten für Bahnzwecke sowie im ersten Stock drei Wohnungen. Um 1876 hat man das Gebäude Stein für Stein abgetragen und an die heutige Gürtelstrasse 33–35 versetzt. Zu Beginn der dreissiger Jahre des 20. Jahrhunderts wurde das Haus um ein Geschoss erhöht und verputzt.[253]

In einer im Juli 1860 geschlossenen Vereinbarung zwischen dem Kanton und den VSB[254] gaben letztere die folgenden Zusicherungen:

«a) Auf dem Bahnhof zu Chur bis spätestens Ende dieses Jahres ein hinreichend zweckmässiges Gebäude zur Aufnahme von Reisenden – Einsteigehalle – zu erstellen [...]

b) Auf dem gleichen Bahnhofe, womöglich ebenfalls im Laufe dieses Jahres [...] die begonnene Erweiterung der Waarenhalle zu vollenden.

c) Jedenfalls im Laufe des nächsten Jahres auch die Waggons-Reparatur-Werkstätte, mit Succursale für die Maschinen-Werkstätte zu erstellen [...]»

1861 schlug der Direktionsarchitekt der VSB, Johann Jakob Breitinger, vor, im Bahnhof Rorschach eine der Holzhallen von 1856 abzubrechen und das Material für die Einsteigehallen in Chur und Glarus zu verwenden. Offenbar wurde dies so gemacht. 1870 wurde zwischen dem Aufnahmegebäude und der Einsteigehalle eine Verbindungshalle eingebaut. Im Dezember 1874 richtete die Bündner Regierung an die Generaldirektion der VSB den Wunsch, wegen des zunehmenden Fremdenverkehrs in Chur ein neues Aufnahmegebäude zu errichten. Im November 1875 wurde zwischen der Generaldirektion und dem St. Galler Architekten Hans Boesch der Vertrag für den Neubau abgeschlossen und 1877 mit dem Bau begonnen. Am 1. November 1878 war das Stationsgebäude bezugsbereit. Die Einsteighalle von 1861 blieb stehen und wurde durch ein Perrondach mit dem neuen Aufnahmegebäude verbunden.

Im Vordergrund links das 1860 errichtete und 1876 an die Gürtelstrasse versetzte erste Churer Bahnhofsgebäude.

6.7 Harte Arbeit, karger Lohn

Zu den Arbeits- und Lebensbedingungen der am Bau der Rheintallinie beteiligten Eisenbahnarbeiter wurde bisher in den Kantonen St. Gallen und Graubünden erst eine geringe Anzahl Quellen gefunden und erschlossen. Deshalb ist man vielfach auf Analogieschlüsse angewiesen, wobei die Arbeit von Heinz Frey und Ernst Glättli «schaufeln, sprengen, karren» hierzu als wichtigste Referenz dient.

Es ist davon auszugehen, dass während eines Grossteils der Bauzeit täglich eine deutlich vierstellige Anzahl Arbeiter mit dem Bahnbau an den verschiedenen Baustellen in Bündner und St. Galler Rheintal beschäftigt war. Zum einen kann man in etwa von den Verhältnissen bei ähnlichen damaligen Unternehmen Rückschlüsse auf den Bahnbau im Rheintal ziehen, und andererseits gibt es bei einzelnen Quellen kleine Hinweise zur Arbeits- und Arbeitergeschichte im Raume des St. Galler und Bündner Rheintales. Beim Beginn der Arbeiten an der recht kurzen «Spanischbrötlibahn» waren im April 1846 über 500 Arbeiter im Einsatz. Bereits im Laufe des nächsten Monats verdoppelte sich ihre Anzahl; und in Zeitungsberichten wurde darauf hingewiesen, dass sich diese Zahl, je nach Fortschreiten der Arbeiten, noch auf das Doppelte bis Dreifache erhöhen könne.[255] An der Eröffnungsfeier der Rheintallinie Ende Juni 1858 in Chur nahmen am Festumzug 500 Eisenbahnarbeiter teil. Sicherlich waren dies nicht alle am Bau beteiligten Arbeiter, sondern nur diejenigen, die bis zuletzt noch im Bereich der Bündner Bausektion gearbeitet hatten. In diesem Zusammenhang erfährt man ausserdem, dass die Arbeiter vorwiegend aus Schwaben, der Lombardei und der Schweiz stammten. Bemerkenswert und aussagekräftig ist in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass die Arbeiter diesen frohen Tag «dem aufopfernden

253 Dosch, Bahnhof (2003), 4. Rebsamen, 259–260.

254 Protokoll über die zw. einem Abgeordneten der Reg. des Standes Graub. & einer Abordnung des VR der VSB erfolgte Vereinbarung [...] vom 27. Juli 1859. StAGR VIII 16 e.

255 Frey/Glättli, 47–48.

Sinn ihres Patrons», dem Herrn Bauunternehmer Müller verdanken, «der es sich nicht nehmen ließ, den bezahlten Arbeitern über ihren Lohn hinaus mit bedeutenden eigenen Kosten noch diesen Beweis seines Wohlwollens und menschenfreundlicher Gesinnung zu spenden.» Zudem wird darauf hingewiesen, dass der «eiserne Takt des Gehorsams» gegenüber ihrem «Obergeneral» auch hier am Fest galt.». Verpflegt wurden die Arbeiter mit Brot, Wurst und Bier.[256]

Aus den Aufzeichnungen des ersten Bahnmeisters der VSB wissen wir, dass auch einen Monat nach der Eröffnung der Bahnlinie zwischen Rorschach und Sargans noch über 200 Eisenbahnarbeiter vorab mit Dammarbeiten beschäftigt waren.[257] Einen Hinweis auf die Zahl der Arbeiter vermag indirekt auch der Löwenwirt von Salez zu liefern, der in einem Brief berichtet,[258] «da die Eisenbahn bey uns gebaut wird,» habe er sich mit zirka 300 Eimer Most und Saft sowie «auch ziemlich fil Wein» eingedeckt. Die etwa 13 000 Liter Süssmost und Apfelwein, nebst dem Wein, werden wohl nicht nur von wenigen hundert Arbeitern konsumiert worden sein, zumal die finanziellen Verhältnisse den Vergnügungsbedürfnissen der Arbeiter enge Grenzen setzten. Selbstverständlich ist aber damit zu rechnen, dass es starke saisonale Schwankungen bei der Anzahl der Beschäftigten gab.

Im Gegensatz zum Ausland hatte sich in der Schweiz die Tätigkeit des Eisenbahnarbeiters noch nicht zu einem eigenen Beruf ausgebildet. Deshalb kamen die damaligen Arbeiter aus verschiedensten bisherigen Tätigkeitsbereichen. Qualifizierte Handwerker wurden vorab bei den Hochbauten, den Kunstbauten, wie Brücken, Durchlässen und Stützmauern, sowie beim Tunnelbau benötigt. Die unqualifizierten Handlanger wurden für die umfangreichen und Kräfte raubenden Erdarbeiten eingesetzt. Zu diesen Handlangern gehörte zweifellos die überwiegende Anzahl der einheimischen Arbeiter, arme Bauern und Tagelöhner, die froh waren, bei der Eisenbahn eine Zeitlang ihr Auskommen oder zumindest einen Nebenverdienst zu finden. Bei den nicht ortsansässigen Arbeitern wird wohl auf den Baustellen der Rheintallinie ebenso wie andernorts zu dieser Zeit ein Kommen und Gehen geherrscht haben. Glättli/Frey haben ausgerechnet, dass beim Bahnbau Zürich–Baden drei Viertel der Arbeiter nach sechs Monaten den Ort wieder verlassen hatten.[259]

Die nicht ortsansässigen Arbeiter brachte man zumeist bei Privaten unter; sie schliefen aber auch in Heustöcken oder in bereits fertig gestellten Hochbauten. In Zusammenhang mit dem Streik in Salez im Sommer 1857 erfährt man, dass die dortigen Arbeiter bei Privaten untergebracht waren, von denen sie auch verköstigt wurden.[260] Eine Baracke ist 1858 beim Bau der Walenseelinie bezeugt. Für die rund 200 Arbeiter war auf Glarner Gebiet «ein grosses, hölzernes Wirthschaftsgebäude erstellt und kasernenartig eingerichtet» worden.[261]

Mitte des 19. Jahrhunderts verdienten die Eisenbahnarbeiter in der Schweiz im Durchschnitt Fr. 2.50 im Tag, was einen Monatslohn von rund 60 Fr. ergab. Nach Angaben von Glättli/Frey betrugen die täglichen Ausgaben Fr. 2.20 (Kost und Logis Fr. 1.50, übriges Essen –.40, Krankenkasse –.05, Kleider, Arbeitsgeräte –.20, Waschen, Flicken etc. –.05).[262] Viel blieb da weder zum Sparen noch für Vergnügungen, wie z.B. Wirtshausbesuche. Während ein Eisenbahnarbeiter, wenn er ein ganzes Jahr hindurch voll arbeiten konnte, 720 Franken verdiente, brachte es bei der Südostbahn ein Bahningenieur beinahe auf das Zehnfache und ein Mitglied der Bahndirektion auf mehr als das Zehnfache dieses Betrages.[263] In Graubünden gab es damals allerdings Löhne, die noch deutlich unter denjenigen der Eisenbahnarbeiter lagen. So verdiente ein Lehrer in Vicosoprano, der sechs Monate im Jahr zu unterrichten hatte, 1857 255 Franken und sein Kollege in Samedan, der während acht Monaten in der Schulstube tätig war, 500 Franken.[264]

Die Arbeitszeiten richteten sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts nach der Tageslänge und den Witterungsverhältnissen. Eine gesetzliche Regelung bestand noch nicht. Im Sommer wurde länger gearbeitet als im Winter, und Verzögerungen wegen schlechtem Wetter musste oft wieder aufgeholt werden. Gearbeitet wurde

256 RQ Nr. 152, 2.7.1858. BT Nr. 152, 2.7.1858.

257 In der Lohnliste der ersten Augusthälfte figurieren täglich 160 Arbeiter, in derjenigen der zweiten Monatshälfte 210 Arbeiter. Gabathuler, 107.

258 Reich, Hans Jakob: Zwischen Hoffnung und Ernüchterung: die Zeit des Eisenbahnbaus bei Salez, in: Werdenberger Jb. 2001, Buchs 2000, 85–86.

259 Glättli/Frey, 46–51.

260 Ackermann, Streik, 92–93.

261 Glättli/Frey, 262.

262 268.

263 Maschineningenieur Fischer erhielt ein Jahresgehalt von 7000 Franken. 7500 Franken verdienten die Direktionsmitglieder. Rechenschaftsbericht der SOB, 1857, 73 u. Protokollbuch des Generalkomitees, Sitzung vom 8.11.1853. StAGR VIII 16 d.

264 RQ Nr. 179, 3.8.1857.

an sechs Tagen in der Woche während normalerweise täglich 11–12 Stunden. Dazu kamen noch die Anmarsch- und Rückkehrzeiten zu den oft weit entfernten Unterkünften. An Sonn- und Feiertagen wurde die Arbeit in der Regel eingestellt; doch um Arbeitsrückstände aufzuholen, wich man des Öfteren von diesem Prinzip ab.[265]

Die Arbeitsmethoden waren durchwegs noch vorindustriell. Zunächst mussten Bäume gefällt und Gebüsche entfernt werden. Im Weideland wurden Rasenziegel ausgestochen und dann die Humusdecke abgetragen. Beides verwendete man später wieder zur Begrünung. Für die Erdarbeiten, d.h. das Abtragen, Aufschütten und Transportieren von Erdmassen, brauchte man keine Spezialisten, aber kräftige und gesunde Arme, Beine und Rücken. Die wichtigsten Werkzeuge der Arbeiter waren dabei die Schaufel und die Hacke. Ob die Arbeiter der Rheintallinie diese Werkzeuge, wie vielfach anderswo, selbst mitbringen mussten, ist nicht klar. Es erstaunt allerdings, dass in der von Pickering Ende 1856 zusammen gestellten Übersicht über die Arbeitsleistungs- und Material-Ausgaben seiner Gesellschaft die Werkzeuge einen verhältnismässig geringen Betrag ausmachen.[266] Zur Schaufel und Hacke kamen bei schwierigeren Verhältnissen die Spitzhacke, Breithacke und Kreuzhacke, das Erdbeil, der Schlägel und die Brechstange hinzu.

«Sobald die Erde gelockert war, musste sie wegtransportiert werden. Dabei kamen ganz verschiedene Geräte zum Einsatz. Über kurze Strecken, bis 5 m weit oder bis 2 m hoch wurde die Erde mit der Schaufel geworfen. Wenn der Transport mit der Schaufel nicht mehr ausgeführt werden konnte, kam das wohl wichtigste und häufigste Transportgerät zum Einsatz: der Karren. Er wurde bei Distanzen bis etwa 100 m gebraucht, hatte ein Fassungsvermögen von rund 700 l und wurde von einem oder mehreren Arbeitern geschoben oder gezogen. Das Ziehen geschah mittels des ‚Zottels', einem Band, das man sich über die Schulter legte und das über ein Seil mit dem Karren verbunden war. Die Karren waren mit zwei Rädern versehen. Auf unwegsamem Boden legte man oft Bretterwege aus. War die Transportstrecke zwischen ca. 100 m und 1,5 km lang, so wurden gewöhnlich Fuhrwerke eingesetzt, die zu einem grossen Teil von Bauern der Umgebung gestellt und gelenkt wurden, was während der Erntezeit oft zu Problemen führte.»[267]

Von Arbeitskonflikten während der Zeit des Bahnbaues ist (noch) wenig bekannt. Ein Konflikt allerdings eskalierte so sehr, dass dieser als «Streik von Salez» über das Rheintal hinaus bekannt wurde. Im Sommer 1857 wusste die «St. Galler Zeitung» folgendes zu berichten:[268] «Die heisse Juni- und Julisonne dieses Jahres bringt revolutionäres Wetter. Nicht bloß in Neapel, Florenz, Livorno und Genua, auch in Salez flackerte die Flamme des Aufruhrs empor. Seit einigen Tagen herrscht unter den dortigen Eisenbahnarbeitern eine Empörung in bester Form. Dortige Unterakkordanten hatten geraume Zeit unterlaßen, die Arbeiter auszuzahlen. Der Unmuth begann unter diesen zu kochen und gelangte letzten Dienstag zum Ausbruch. Die ganze Maße der Arbeiter, darunter viel heißblütiges, welsches Volk, rottete sich zusammen und nahm die zwei im Dorfe anwesenden Ingenieure Eugster und Lutz gefangen, sperrte dieselben in ein Haus und umstellte dasselbe mit Schildwachen, fluchend und schwörend, die Gefangenen nicht eher loszugeben, bis man sie ausbezahle. Endlich konnte Herr Eugster seine Befreiung durch das Versprechen erlangen, Geld zu holen, sein Kollega aber mußte als Pfand zurückbleiben. Als Mittwochs Herr Eugster von Oberriet zurückkehrte und zugleich Herr Bezirksammann Rohrer im Dorfe erschien, fanden sie das Haus, worin Lutz sich befand, von zirka 170 Eisenbahnarbeitern und einigen hundert Leuten aus dem Dorfe selbst, die an den Arbeitern zu fordern hatten, umlagert, während ein Landjäger-Wachtmeister mit gezogenem Seitengewehr und sechs Jäger mit gespannten Hahnen dieselben zu schützen und womöglich zu befreien suchten. – An lärmenden Drohungen der Italianissimi fehlte es nicht. Es gelang dem Herrn Bezirksammann, der sich unerschrocken unter die Menge begab, die Befreiung des Eingeschloßenen zu erwirken und denselben schnell mit der Post weiter zu spediren. Die Ruhe aber konnte bis Donnerstag noch nicht vollständig hergestellt werden. Die Arbeiter weigerten sich fortwährend, weiter zu arbeiten.»

Einige Tage darauf erschien in derselben Zeitung ein längerer Artikel, der «von einem Augenzeugen, der beide revolutionäre Tage mitansah», verfasst wurde. Dieser wies darauf hin, dass das Baulos Salez-Sennwald, welches als schwierig galt, an einen Italiener namens Chiesa vergeben wurde, der den Kostenvoranschlag der Bauleitung um 20 Prozent unterboten hatte. Trotz Schnee

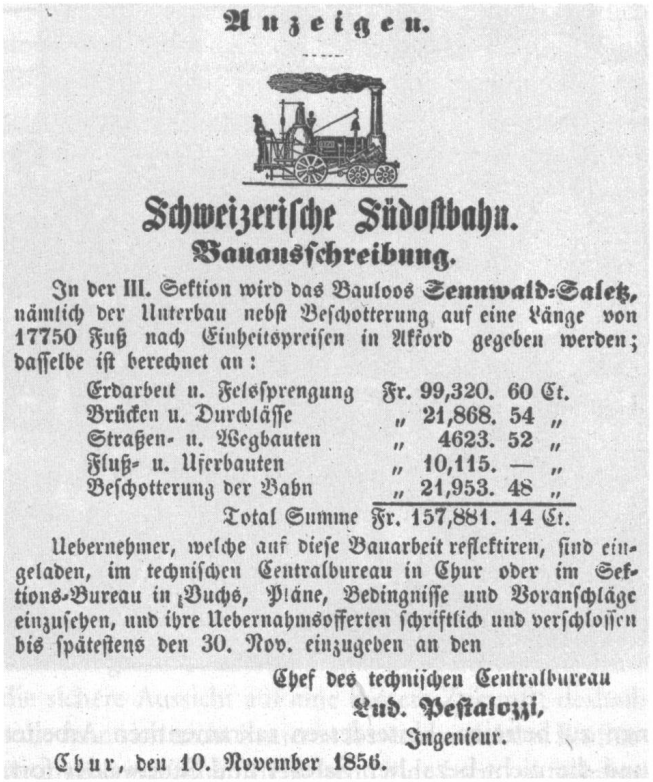
265 Frey/Glättli, 58–59.
266 Vgl. Rechenschaftsbericht der SOB 1857, 54–55.
267 Frey/Glättli, 54–55.
268 Nr. 168, 18.7.1857

und Kälte seien die Arbeiten unverzüglich aufgenommen worden, anfänglich vorab von Italienern, später auch von Einheimischen. Dabei sei es von Anfang an zu Reibereien zwischen Chiesa und der Direktion bzw. der Sektionsleitung von Ingenieur Eugster und seinem Untergebenen Lutz gekommen. Die Löhne wurden zunächst monatlich ausbezahlt; durch so genannte hängende Guthaben seien dann die besseren Arbeiter an die Baustelle gebunden worden. Als im Mai und Juni die Zahlungen ganz ausblieben, habe man sich an Eugster gewandt. Dieser erweckte offenbar bei den Arbeitern den Eindruck, er bürge persönlich für die ausstehenden Löhne. Anfang Juli habe die Empörung bei den Arbeitern und deren Kost- und Logisgebern dazu geführt, dass man die bestehenden Verträge kündigte.

Eugster habe darauf die Auszahlung auf den 14. Juli im Gasthof «Löwen» angesetzt. «Alles erschien ruhig und vergnügt», berichtet der Augenzeuge über diesen Tag. «Als aber dieser Herr mit einer Landjäger-Schutzwache etwas spät eintraf, wurde Misstrauen unter das Arbeitsvolk verbreitet. Herr Eugster, Herr Luz, auch der Herr Bürge, der Bauübernehmer, ließen sich im Zimmer verwachen, und es kam das Gerücht, es seie auf den Chiesa der Konkurs verlangt; es wäre zwar Geld genug zugegen, allein man dürfe es unter Umständen nicht herausgeben. [...] Nun brach der Lärm los. Ungestümes Rufen und Lärmen von gewiß über zwei- bis dreihundert Forderern erfolgte.» Das Konkursbegehren war offenbar tätsächlich eingereicht, doch noch gleichentags wiederum zurückgezogen worden «und das vorhandene Geld unter die Zudringlichsten vertheilt, nämlich zwei Drittel ihres Guthabens».

Offenbar hatte die Bahndirektion auf die für die Lohnzahlungen bereit gestellten Gelder zugreifen wollen, konnte sich dann aber nicht durchsetzen. Der Augenzeuge berichtet weiter, dass die Vertreter der Bauleitung wie auch der Unternehmung die Nacht in dem von den Italienern umstellten Wirtshaus hätten ausharren müssen. Am folgenden Morgen sei auch die Bevölkerung wieder erschienen, «die gleiches Gewühl verursachte, jedoch nicht die geringste Thätlichkeit verübte». Man kam überein, dass sich zwei Gemeindevertreter nach Altstätten begeben sollten, um Checks des Bürgen Salis und des Sektionsingenieurs Eugster einzulösen.

Beim genannten Salis handelte es sich um Anton von Salis,[269] der offenbar Bürge des italienischen Bauunternehmers Chiesa war.[270] Die Reise nach Altstätten brachte zwar keinen Erfolg, doch dann stellte Eugster einen Check aus, und gleichentags noch wurden «alle anwesenden Forderer theilweise und mehrere ganz bezahlt, worauf die Masse vergnügt und ohne daß die geschäftige Polizei etwas zu thun gehabt hat, Alles auseinander ging».[271]



Anzeigen.

Schweizerische Südostbahn.

Bauausschreibung.

In der III. Sektion wird das Bauloos **Sennwald-Salez**, nämlich der Unterbau nebst Beschotterung auf eine Länge von 17750 Fuß nach Einheitspreisen in Akkord gegeben werden; dasselbe ist berechnet an:

Erdarbeit u. Felssprengung	Fr. 99,320.	60 Ct.
Brücken u. Durchlässe	„ 21,868.	54 „
Straßen- u. Wegbauten	„ 4623.	52 „
Fluß- u. Uferbauten	„ 10,115.	— „
Beschotterung der Bahn	„ 21,953.	48 „
Total Summe	Fr. 157,881.	14 Ct.

Uebernehmer, welche auf diese Bauarbeit reflektiren, sind eingeladen, im technischen Centralbureau in Chur oder im Sektions-Bureau in Buchs, Pläne, Bedingnisse und Voranschläge einzusehen, und ihre Uebernahmsofferten schriftlich und verschlossen bis spätestens den 30. Nov. einzugeben an den

Chef des technischen Centralbureau
Lud. Pestalozzi,
Ingenieur.

Chur, den 10. November 1856.

Ausschreibung des Bauloses Sennwald bis Salez, 1856.

In Graubünden warf dieser Arbeitskonflikt keine grossen Wellen. Entweder erfuhren die Leser gar nichts darüber – so etwa, wenn sie die «Rheinquellen» lasen – oder sie wurden über den Vorfall summarisch informiert, wie etwa im «Tagblatt». Am 20. Juli konnte man der Zeitung die folgende Meldung entnehmen:[272] «St. Gallen. Salez. Lezten Dienstag und Mittwoch fand hier und in Sennwald unter den Eisenbahnarbeitern eine förmliche Emeute statt, die von den Einwohnern, welche Forderungen an den Arbeitern hatten, unterstützt wurde. Ursache war, daß mehrere Unterakkordanten die Arbeiter nicht zur gehörigen Zeit ausbezahlten. In Folge dessen sperrten die Arbeiter die Ingenieure ein, um sie als Faustpfand zu behalten, bis man sie bezahle. Herrn Bezirksammann Rohrer gelang es, die hohen Gefange-

269 Siehe Anm. 120.

270 Ackermann, Streik, 93, Anm. 25.

271 Ackermann, Streik, 92–94. Ackermann schildert die Ereignisse noch aus weiteren Perspektiven.

272 BT Nr. 167, 20.7.1857.

Das Personal der Churer Reparatur-Werkstätten der Vereinigten Schweizerbahnen. Foto aus dem Jahr 1880.

nen zu befreien. Unterdessen sakramentiren Arbeiter und die nicht bezahlten Salezer und Sennwalder fort, bis sie bezahlt sind. [...]»

Fünf Tage später übernimmt das «Tagblatt» zusätzlich eine Einsendung an die «St. Galler Zeitung» zum «Eisenbahnkrawall».[273] «Über die höchstens einseitig und kaum aus unbefangenen Federn geflossenen Artikel in verschiedenen öffentlichen Blättern, betreffend die sogenannte Arbeiterrevolution in Salez, mögen folgende Bemerkungen am Platze sein:

1) Vor Allem aus sei man billig rücksichtlich des Benehmens der Arbeiter im Allgemeinen. Wer wollte ihnen zürnen, wenn sie, nachdem sie acht und zehn Wochen auf ihren im Schweiße ihres Angesichts verdienten Taglohn warteten und nachdem die Bezahlung in Aussicht gestellt war, dennoch nichts bekommen sollten, den Gefühlen ihres begreiflichen Unmuths in einer zu grellen Demonstration Luft machten.
2) Nicht zu billigen ist's dagegen, daß rechtschaffene Ehrenmänner, wie Herr Burgermeister v. Salis in Chur, Herr Sektions-Ingenieur Eugster und Herr Bauführer Luz Angesichts mehrerer Beamten und einsichtiger Bürger eigentlich verhaftet werden konnten. Zu solcher Verhaftung berechtigt das Gesetz niemanden, außer den Untersuchsbeamten in Fällen von Verbrechen.
3) Auffallend ist es aber, wie während des Tumults der Akkordant Chiesa und seine Angestellten mit den Arbeitern auf dem vertrautesten Fuße lebten, und doch ist's begreiflich, wenn man weiß, daß überall verbreitet wurde, Herr Chiesa werde von der Baudirektion nicht ausbezahlt, er habe an seine Akkordsumme von mehr als 120 000 Franken erst 54 000 Fr. erhalten und die Arbeit bis an ein Fünftel vollendet.
4) Es ist nun aber Thatsache, die amtlichen Ausweise liegen vor, daß Herr Chiesa für seine Arbeiter am Bauloos Salez volle 93 000 Fr. von der Baudirektion für geleistete Arbeiten bezogen hat. Und dennoch bezahlte er seine Arbeiter nicht. Wenn Herr Chiesa und seine Helfer nun die ganz begreifliche Wuth der Arbeiter mittelst falscher Vorgaben auf das Ingenieurspersonal und auf Herrn Burgermeister Salis in Chur zu wälzen wussten, so gereiche dies dem Herrn Chiesa zur Schande und den Gehülfen jedenfalls nicht zur Ehre!»

Was auch immer im Einzelnen geschah, eines ist klar: Die zumeist italienischen Arbeiter erhielten im Bereich des Salezer Bauloses während zwei Monaten keinen Lohn, und dies empörte nicht nur diese, sondern auch die einheimische Bevölkerung von Salez und Sennwald, die die Arbeiter beherbergte. Es war dies wohl der spektakulärste, aber nicht der einzige Arbeitskonflikt während der Bauzeit der Bahn. Bereits Ende

273 BT Nr. 172, 25.7.1857.

Juli berichtete die «St. Galler Zeitung» von einem ähnlichen Konflikt, der sich im Baulos Glarus-Netstal zutrug. Auch dort wurden Lohngelder nicht ausbezahlt, was zu Manifestationen von Seiten der wiederum vornehmlich italienischen Arbeiterschaft führte.[274]

7. Die Eröffnung der Bahnlinie

7.1 Das Fest

Der Bahnhof, in den am 23. Juni 1858 erstmals die beiden Lokomotiven «Helvetia» und «Splügen» mit einigen Güterwagen einfuhren, war noch wenig repräsentativ. Zeitnot und Finanzprobleme hatten – wie im letzten Kapitel ausführlicher geschildert – dazu geführt, dass auf die Eröffnung der Bahnlinie hin in Chur vorerst nur ein hölzerner Güterschuppen als provisorisches Aufnahmegebäude zur Verfügung stand. Nichtsdestotrotz wollte man hier, wie überall entlang der Rheintallinie, die Eröffnung der Bahnlinie gebührend feiern. Am 25. Juni fuhr die Bündner Regierung mit der Eisenbahn nach Ragaz, wo sie mit einer Abordnung der St. Galler Regierung zusammen traf und feierte; und am 30. Juni fand dann in Chur das mit etlichem Aufwand in Szene gesetzte grosse Eröffnungsfest statt.

Lange Zeit war allerdings nicht klar, wann die grosse Feier stattfinden werde. Noch Mitte Juni meldete das «Bündner Tagblatt»,[275] die auf Ende Monat geplante Eröffnung der Eisenbahn sei auf unbestimmte Zeit verschoben. Hauptgrund für die Verzögerung scheine eine schwierige Stelle bei Marbach zu sein. Neben dieser Vermutung waren laut «Tagblatt» noch eine ganze Reihe weiterer Gerüchte im Umlauf. Das wohl skurrilste betraf den Bahnhof Bad Ragaz; dieser sei nämlich «in Rücksicht auf die Masse von Hutschachteln und Nachtsäcken etc., die von den Badegästen dort auf- und abzuladen sein werden, viel zu klein angelegt worden». Zwei Tage später, am 17. Juni, konnte dann das «Tagblatt» seinen Lesern die nachfolgene, beruhigende Mitteilung machen:[276] «Der harrenden Sehnsucht und dem glühenden Verlangen des Publikums sind wir im Falle zu melden, daß laut autentischer Anzeige am 28. d. M. die Eisenbahn-Güterzüge zwischen St. Gallen und Chur beginnen sollen. Dieselben sind dann wohl als Vorboten einer baldigen allgemeinen Eröffnung der Fahrten anzusehen. Erprobt sich die Bahn unter den schweren Güterzügen, so mag dann auch was lebt und webt mit gutem Muthe sich auf die Fahrten wagen.»

Das für Graubünden epochale Ereignis, das letztlich doch noch Ende Juni vonstatten gehen konnte, fand in der Bevölkerung wie auch in der Presse einen gewaltigen Widerhall. In der teilweise ausufernden Berichterstattung der Churer Medien dominierten in erster Linie Freude und Stolz; doch wurde hie und da, in teils leichtfüssig ironischer teils auch polemischer Manier Kritik an den Feierlichkeiten geäussert, vereinzelt auch mit einem gerüttelt Mass Sentimentalität der alten Zeit nachgetrauert.

Das «Tagblatt», um vorerst bei diesem Blatt zu bleiben, druckte am 22. Juni einen ganzseitigen Leitartikel mit dem Titel «Ein Wort an die Churer und an alle Graubündner vor Eröffnung der Eisenbahn». Mit schnellen Schritten rücke nun die Stunde heran, wo das neue Chur das alte ablösen werde, heisst es gleich zu Beginn und danach: «In wenigen Tagen wird das ‹neue Chur› in Gestalt einer prächtig ausgearbeiteten Lokomotive, mit Kränzen geziert, daherbrausen.» Die Eisenbahn eröffne die sichere Aussicht auf eine bessere Zukunft; deshalb solle man sich nicht irritieren lassen durch böse Einflüsterungen vergrämter Menschen. Man habe bei früheren Anlässen, z.B. der Anlegung der Strasse von Feldkirch nach Chur vor bald hundert Jahren oder noch in den zwanziger Jahren beim Bau der italienischen Handelsstrasse von Chur Richtung Süden, die gleichen Klagen und die gleichen Befürchtungen wegen der Abnahme des Verdienstes oder wegen gefährlicher Konkurrenz gehört. «Und doch, man sehe das Städtlein an. Es hat prosperirt, ist immer größer und schöner geworden und immer lebenslustiger und froher, und die Besorgnisse haben sich in Zufriedenheit umgewandelt. Habe man keine Sorge, die Eisenbahn wird den Verdienst nicht niederschlagen; nein, sie wird neuen Verdienst bringen.» Die Zeitung ist sodann bemüht, einer Reihe weiterer Zweifel und Einwände entgegen zu treten. Am Schluss heisst es aufmunternd: «Darum fort mit den Grillen, und lasset eine wohlbegründete, reine, ungetrübte Freude in Euren Herzen einkehren!»

Einen Tag vor den Eröffnungsfeierlichkeiten gab das «Tagblatt» seinen Lesern das Festprogramm bekannt, und zwei Tage nach dem Fest berichtete die Zeitung recht ausführlich – und verglichen mit den anderen Zeitungen wohl am sachlichsten – über den grossen Fei-

274 Ackermann, Streik, 95.
275 BT Nr. 137, 15.6.1858.
276 BT Nr. 139, 17.6.1858.

ertag.[277] «Die Lokomotive trat ihre Eröffnungsreise in St. Gallen mit den dortigen Behörden und Ehrengästen den 30. Juni Morgens um 7 Uhr an. Bei jeder Station machte sie Halt und wechselte kurze Begrüßungen.[278] Am längsten hielt sie sich in Altstätten auf. Um Mittag kam sie an der letzten st. gallischen Station in Ragatz an. Die Schüsse, die dort gelöst wurden, kündeten der auf dem Maienfelder Bahnhof versammelten Empfangsabordnung ihre baldige Ankunft an, wo sie dann vor dem schön bekränzten Stationshause durch Stadtvogt. R. Salis zuerst auf graubündnerischem Boden empfangen wurde. [...]

Von Maienfeld bis Chur wurde noch ein kurzer Halt an der Landquart und bei Zizers gemacht, und um 1 Uhr kam die Lokomotive,[279] mit Kränzen reichlich angethan, das weisse Kreuz auf rothem Feld vorn an der Brust tragend, unter Kanonenschüssen und lautem Jubel auf dem Bahnhof in Chur an. Die eigens gebaute Frauentribüne war mit Damen weit schöner und lebendiger geziert als es die Eisenbahnwägen waren, aus welchen nun ein paar hundert Behördemitglieder und Ehrengäste aus St. Gallen etc. stiegen. Hr. Direktor Wirth-Sand bestieg die Bühne vor der Einsteigehalle und hielt die Festrede. Ihm antwortete Hr. Reg.-Rath Fr.[iedrich] Wassali. Hierauf begann der Festzug durch die Stadt. Voran die st. gallische Musik und die Tambouren und eine Abtheilung Scharfschützen. Links und rechts marchirten das Kadettenkorps und das Pompierkorps der Stadt. Die Spitze des eigentlichen Zugs bildeten die Regierungen der Kantone St. Gallen und Graubünden. Ihnen folgten die übrigen Behörden, deren Ausschüsse und Abordnungen und die zahlreichen Gäste. An sie schlossen sich, wohlgeordnet und abgetheilt unter Oberleitung des Hrn. Müller und jedes Häuflein von seinen Meistern begleitet, die Eisenbahnarbeiter, 500 an der Zahl. Der Zug bewegte sich vom Bahnhof zwischen aufgesteckten Fahnen und Kränzen und unter mit Inschriften gezierten Bögen nach dem neuen Thor [heutiger Postplatz]. [...]

Vom neuen Thor ging der Zug hinauf nach dem Kaufhaus [Rathaushalle], rechts nach dem Klosterplatz [Kornplatz], durch die untere Gasse zum obern Thor, durch die obere Gasse nach dem Martinsplatz, durch die Reichsgasse zum Regierungshaus und nach dem untern Thor und um die Stadt wiederum nach dem Bahnhof. Es war eine eignethümliche Schlange, die sich durch die gewundenen, alten ziemlich engen Gassen der Stadt mit klingendem Spiel und feierlichem Geläute der Glocken hindurchwand. Als die Ersten beim untern Thorn anlangten, waren kaum alle Eisenbahnarbeiter mit ihren Waffen [sic!], Wägen und Karren zum neuen Thor hinein. Sehr viele Häuser der Stadt waren mit Kränzen, Decken und Blumenvasen geschmückt. [...] Man darf wohl sagen, daß das Interessanteste des Zuges die Abtheilung der Arbeiter war, die nach ihren Nationalitäten, Italiener, Inländer und Deutsche, in Häuflein gesondert, daherzogen. Den Schluß bildete ein Arbeiterwagen mit den Inschriften: Hotel zum grünen Zweig, Hotel zum blauen Aug und Hotel zum düren Ast.

Um 2 Uhr auf dem Bahnhof angelangt, nahmen die Behörden, zuerst die Regierungen und dann der Reihe nach allesammt in der Festhalle ihre Plätze ein. Es waren Abordnung von Piemont, Oesterreich, Baiern, Würtemberg und Baden anwesend. Die Gesammtzahl der Theilnehmer des Festmahls mag 3–400 betragen haben. Die Arbeiter lagerten gegenüber der Festhütte auf einem erhöhten, großen Platze und ließen sich nach der Arbeit die Ruhe und das schäumende Bier herrlich schmecken. Das Kantonschüler-Kadettenkorps nahm das schattige Plätzchen im Mohr'schen Baumgarten ein. Kaum waren in der Festhütte die Kräfte ein wenig erfrischt, als das Knallen der Champagnerflaschenstöpsel das Signal zum Toasten gab. Den ersten Toast brachte Herr Direktor Höfliger den Regierungen von St. Gallen und Graubünden. Darauf toastirten die Herren RR. [Regierungsrat] Valentin, RR. Fetsch, Ratsh. G. O. Bernhard, Direktor Baumgartner, Hr. Varenna aus Tessin in italienischer Sprache mit südlichem Feuer, Nat. R. Eitel aus Waadt in französischer Sprache, Meister des Wortes und der Gedanken, sodann Ritter Moroni, Bürgermstr. von Genua, der die neu eröffnete Eisenbahn als eine Braut für den Piemont betrachtete. Ihm antwortete Land.[ammann] Soldani ebenfalls italienisch und brachte ein Hoch auf den Bräutigam, d. i. der Hafen von Genua. Sein Vorredner war sichtlich bewegt durch den Toast, der aus hiesigem Munde ihm in der Muttersprache geweiht wurde. Sodann brachte der Hr. Direktor der baierischen Bahnen einen Toast aus auf die Verbindung Deutschlands mit Italien. Darauf toastirte Nat. Rath C.[aspan] Latour in romanischer Sprache und nach ihm noch Adv.[okat] Caduff, Adv. Breny, Direktor Wirth-Sand, RR. Wassali, St. R. [Ständerat] G.[audenz] Salis, Hr. Hoffmann, Hr. Marschall aus Zürich, ein deutscher Abgeordneter

277 BT Nr. Nrn 149 u. 152, 29.6. u. 2.7.1858.

278 Zu den Feierlichkeiten auf St. Galler Boden s. Manz, 22–32 u. Schöbi, 122–123.

279 Hier irrt der Verfasser. Es waren zwei Lokomotiven.

Programm

für die

Feier der Eröffnung der Eisenbahn von St. Gallen bis Chur,

den 30. Juni 1858.

Morgens 6 Uhr verkünden gleichzeitig in St. Gallen und Chur 22 Kanonenschüsse den Beginn des Festes.

Um 6½ Uhr versammeln sich die in St. Gallen anwesenden Festtheilnehmer auf dem Bahnhofe und um 7 Uhr findet die Abfahrt des Festzuges statt.

Nachdem derselbe in Rorschach und Rheineck, als den Stationen der bereits eröffneten Bahnlinie, die daselbst sich einfindenden Festgäste aufgenommen hat, setzt er seine Fahrt, mit kurzem Halt an allen Zwischenstationen, zunächst bis Altstädten fort, allwo, als dem Hauptpunkte des St. Gallischen Rheinthals, eine kurze Begrüßung stattfindet, und geht von da, ebenfalls wieder mit kurzem Halt an allen Zwischenstationen, bis Ragaz. Hier, als der Ausgangsstation aus dem Kanton St. Gallen, findet eine zweite Begrüßung statt.

Sobald der Festzug mit Passirung der Rheinbrücke das Gebiet des Kantons Graubünden betritt, wird er von Geschützessalven begrüßt, und in Maienfeld, als der Eintrittsstation, von den dortigen Behörden empfangen, worauf er, nachdem er noch an den folgenden Stationen kurzen Halt gemacht, seinen Einzug in Chur hält.

Hier hat sich mittlerweile ein Festzug in folgender Ordnung von dem Rathhause weg nach dem Bahnhof in Bewegung gesetzt und daselbst aufgestellt:

a. eine Abtheilung des Kadettenkorps;
b. die Musik;
c. das Festkomite;
d. die Bürgermeister mit dem Stadtrath;
e. die hohe Regierung mit den Vorständen der Kantonal-Dikasterien und den Oberbeamten des Kantons, sowie einem Ausschuß des Kreisgerichts;
f. der Speditorenstand;
g. zum Schluß eine Abtheilung Kadetten.

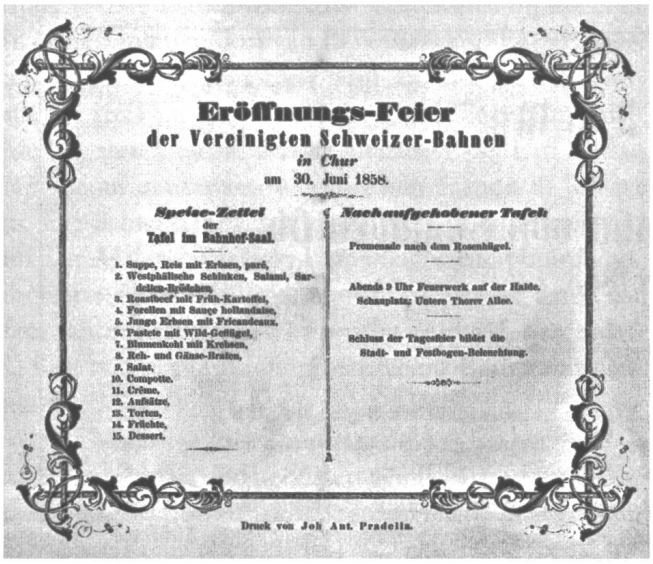
Bei'm Eintritt des Bahnzuges in das Stadtgebiet wird er wieder mit 22 Kanonenschüssen und dem Geläute aller Glocken bis zu seiner Ankunft im Bahnhof begrüßt. Während des Aussteigens und der Aufstellung der angekommenen Festtheilnehmer spielt die Musik, worauf eine kurze Ansprache des Präsidenten des Eisenbahnverwaltungsrathes folgt, welche durch den von den Kantons- und Stadtbehörden bezeichneten Redner erwidert wird; dieser Handlung folgt die Absingung eines vaterländischen Liedes mit Musikbegleitung. Hierauf begibt sich der Festzug in folgender Ordnung durch die Stadt nach dem Festlokal:

a. eine Abtheilung Kadetten;
b. die Musik und das Festkomite;
c. die Regierungen von Graubünden und St. Gallen;
d. der Eisenbahnverwaltungsrath nebst dem Oberingenieur, den Oberbeamten der Gesellschaft und den Betriebs-Inspektoren;
e. die anwesenden Mitglieder des Bundesrathes und der benachbarten Kantonsregierungen;
f. die Deputationen in- und ausländischer Verkehrsanstalten;
g. die weitern Ehrengäste und die Abordnungen der Bezirks- und Gemeindsbehörden;
h. der Stadtrath und der Speditorenstand von Chur;
i. Beamte und Angestellte der Eisenbahn;
k. eine Abtheilung Kadetten als Schluß.

Nach Ankunft des Zuges im Festlokal beginnt das Festessen; das Festkomite weist den Gästen die Plätze an.

Der erste Toast findet Seitens des Eisenbahnverwaltungsrathes, der zweite und dritte Seitens der hohen Regierungen von Graubünden und St. Gallen statt.

Schluß des Festes und Rückfahrt des Festzuges von Chur mit Anhalt an allen Zwischenstationen nach St. Gallen um 7 Uhr Abends.



Eröffnungs-Feier
der Vereinigten Schweizer-Bahnen
in Chur
am 30. Juni 1858.

Speise-Zettel der Tafel im Bahnhof-Saal.

1. Suppe, Reis mit Erbsen, purè,
2. Westphälische Schinken, Salami, Sardellen-Röllchen,
3. Rostbeef mit Früh-Kartoffel,
4. Forellen mit Sauce hollandaise,
5. Junge Erbsen mit Pfeffenessenz,
6. Pastete mit Wild-Geflügel,
7. Blumenkohl mit Krebsen,
8. Reh- und Gänse-Braten,
9. Salat,
10. Compotte,
11. Crême,
12. Aufsätze,
13. Torten,
14. Früchte,
15. Dessert.

Nachaufgehobener Tafel:

Promenade nach dem Rosenhügel.

Abends 9 Uhr Feuerwerk auf der Halde.
Schauplatz: Untere Thorer Allee.

Schluss der Tagesfeier bildet die Stadt- und Postbogen-Beleuchtung.

Druck von Joh. Ant. Pradella.

Menukarte der offiziellen Eröffnungsfeier.

und mehrere andere. Gegen Abend fuhr ein Theil der st. gallischen Gäste wieder ab. Die Mehrzahl verblieb in Chur und amüsirte sich mit Spaziergängen, ganz besonders auch Abends durch die Stadt, deren Hauptgassen und Plätze illuminirt waren. Den Schluß des schönen Tages bildete ein Feuerwerk an der Halde.»

Die «Bündner Zeitung» druckte in ihrer Ausgabe vom 29. Juni auf der Titelseite das umfangreiche Programm der Eröffnungsfeier ab und publizierte dann in den nächsten beiden Nummern einen insgesamt drei Seiten umfassenden Leitartikel, in welchem man die bisherige Geschichte der Eisenbahnen im weltweiten Rahmen Revue passieren liess.[280] In Versform finden sich in diesem Blatt sodann Lobgesänge auf die neue und Abgesänge auf die alte Zeit. Herr Advokat Caduff etwa ist mit der Hymne «An die erste Lokomotive ‹Helvetia›!» im Blatt präsent, einem reichlich pathetischen, vor Metaphern strotzenden Gedicht, das er an der offiziellen Feier vortragen durfte. Hier die ersten drei sowie die fünfte und achte der insgesamt neun Strophen.[281]

«Was rauscht und saust so wild heran
Mit Windeseil und Sturmgebraus?
Hat sich der Orkus aufgethan
Und speit ein Ungeheuer aus,
Das uns auf seiner Eisenschur
Will Streit und Unheil bringen nur?

Wie staunt das Volk, wie staunt das Land
Ob diesem Ungethüm von Erz;
Es pocht an schroffer Felsenwand

Extra
Amtsblatt
der
Stadt Chur.

Nro. 26. 1858. den 26. Juni.

Illuminations-Anzeige!

Unter Bezugnahme auf die Publikation vom 8. Juni abhin wird das Publikum hiemit davon benachrichtigt, daß die Eisenbahn-Eröffnung am **30.** Juni stattfindet. Es werden demnach die resp. Privaten in Bezug auf die Illumination, welche möglichst vollständig und der Ehre der Stadt entsprechend sein sollte, ersucht, darauf Rücksicht zu nehmen, daß dieselbe in Verbindung mit einem Feuerwerk um **9** Uhr Abends angeordnet ist.

Die Herren Eblin und Jenni und sonstige Sachverständige sind bereit, den Privaten zu ihren Illuminations-Einrichtungen Hand zu bieten.

Eine möglichst rege und allgemeine Theilnahme wird erwartet.

Chur, den 25. Juni 1858.

Das Festcomité.

Ankündigung des abendlichen Feuerwerks im Amtsblatt der Stadt Chur.

Jetzt lauter uns'rer Berge Herz!
Der Felsberg schüttelt gar sein Haupt,
Weil an dies Wunder er nicht glaubt!

Und zweifelnd frägt auch unser Blick:
Birgt wohl das stolze Feuerroß
Für unser Volk das wahre Glück
In seinem eh'rnen werten Schooß,
Wird's für uns ein Trojanerpferd
Das uns ein falscher Freund bescheert? [...]

Nicht ist's der Hölle Ausgeburt,
Will Hülfe nur und Rettung sein;
Ob hie und da auch Einer murrt,
Ist doch die Absicht gut und rein:
Es zeugt nur von der Geistesmacht,
Die solch ein Werk hervorgebracht! [...]

280 BZ Nr. 148–151, 29.6, 1. u. 2.7.1858.
281 BZ Nr. 155, 5.7.1858.

Wenn mit ‹Helvetia› im Verein
‹Graubünden› auch und ‹Chur› sich paart,
Und um den ‹Sentis› obendrein
Sich ‹Splügen› und ‹Calanda› schaart,
Die ‹Union› sie nicht verläßt
Ein solcher Bund steht felsenfest! [...]»

Ganz anders das zumindest zu Beginn stimmungsmässig von Eichendorff inspiriert scheinende Gedicht, mit dem ein nicht namentlich bekannter Hobby-Poet vom Zeitalter ohne «Dampfroß» Abschied nimmt. Die ersten beiden Strophen sowie der Schluss des sechsstrophigen Gedichts lauten:[282]

«Das Posthorn kling im Walde
Heut gar so wehmuthsvoll,
Das sonst durch Thal und Halde
Wie Jubelruf erscholl.
Trara tra-ra-ra-ra

Adieu du heiteres Leben!
Du süsser Minnelohn!
Du Sang und Saft der Reben!
Seufzt da der Postillon.
Trara tra-ra-ra-ra [...]

Leb wohl d'rum, du Romantik
Mit Gnadenbild und Kron!
Bist unsr'er Zeit schon antik,
Wir müssen mit dem Strom.»

Zu der in diesen Strophen verbreiteten Stimmung gehört das Bild, das sich der Bevölkerung des Rheintals bereits einen Tag vor der Eröffnung der Bahnlinie beim letzten Vorbeifahren des Postwagens bot:[283] «Lezten Mittwoch ist der lezte Postwagen von Rheineck das Rheinthal hinauf gefahren und war zur Trauer über diesen seinen lezten Tag mit schwarzen Tüchern, Postillon und Postpferd mit schwarzen Florbändern behangen. Oben auf dem Wagen saß ein Rheinecker im Leichenmantel.»

Die «Rheinquellen» berichteten in den ersten drei Juli-Nummern ausführlich über die Eröffnungsfeier, allerdings waren die Artikel über weite Strecken mit einem mokanten Unterton versehen und von schnippischen Nebenbemerkungen zu den Feierlichkeiten begleitet. Unter der Überschrift «Vom Lande eingesandt» kommt im vierten Juli-Blatt der «Rheinquellen» ausführlich eine noch dezidierter kritische Stimme zu Wort.[284] Der Artikel beginnt mit einer Beschreibung der Feierlichkeiten aus leicht anderer Perspektive als derjenigen der Veranstalter und ihrer Gäste. «Am 30. Juni, von der schönsten Witterung begünstigt, fand wirklich die Eröffnungsfeier der Rorschach-Churer-Eisenbahnstrecke in unserer bündnerischen Residenz großartig statt. Mehrere hundert kleinere oder grössere aufgepflanzte Fahnen auf dem Bahnhof und auf der Straße, welche von dort aus in die Stadt führt, und in der Stadt selbst flatterten vom Nordwind getrieben unaufhaltsam fort, als wollten sie gleich einer verscheuhten Gemse in die südlichen Gebirge entfliehen. Triumphbögen, inhaltsschwere Inschriften, Bekränzungen aller Arten schmückten das ganze Festrevier, so daß man glaubte, eher im Himmel zu sein als hier auf dieser verhängnißvollen Erde. Der Wald wurde auch nicht geschont. Junge Tannenbäumchen wurden hundertweis herbeigeholt und aufgepflanzt [...]

Schon um sechs Uhr Morgens dröhnten laut Festprogramm die angekündigten 22 Kanonenschüsse von der Halde herunter und verkündeten den Beginn des Festes. Gegen Mittag wurde von den Kantonsschülern Sammlung geschlagen, auf welches, so zu sagen, eine furchtbare Menschenmasse, jung und alt, hoch und niedrig, nach dem Bahnhof hinströmte, um die Lokomotive mit den Ehrengästen der untern Schweiz anfahren zu sehen. Erst etwas vor 1 Uhr aber schlug die langersehnte Stunde. Zwei Dampfroße mit einer Menge Waggons, schön bekränzt, langten an. Nach gegenseitiger Begrüssung ordnete sich schnell der Festzug. Kaum nach einer halben Stunde begann derselbe der Folge nach: Blechmusik, Militär, Behörden aller Art, Kantonschüler, wieder Musik, Eisenbahnarbeiter, und den Schluß machte ein fahrender Schenkwagen mit einer Trinkgesellschaft; nur für den Bauernstand blieb keine Lücke offen. Wie sich eigentlich in einer Kette der Ernst der Behörden mit dieser Saufgesellschaft vereinbaren lässt? [...] Der Festzug durch die Stadt war prachtvoll. Nach demselben wurden auf dem Festplatz bei reichgedeckten Tafeln die leeren Mägen gefüllt, musiziert und Toastreden gehalten. ‹Ehret doch den Bauernstand, er ist der erst' im ganzen Land›, dessen wurde auch da von keinem Redner erwähnt. Armer Bauer! Deiner gedenkt man erst dann, wenn es an's liebe Steuern geht.»

282 BZ Nr. 149, 30.6.1858.
283 RQ Nr. 156, 7.7.1858.
284 RQ Nr. 151–154, 1., 2., 3. u. 5.7.1858.

Danach wird vermerkt, dass man auf dem Kornplatz Wilhelm Tell mit Armsbrust und sehr zornigem Gesicht gesehen habe, wahrscheinlich weil er einen kaisertreuen Diplomaten vorbei rennen sah oder «er gewahrte im Geist, daß durch die großartigen Eisenbahnen seine angestrebte Freiheit für's Volk und Vaterland vereitelt, die Einfachheit der Sitten der Altvorderen beeinträchtigt und ächte Religiosität untergraben werden möchte; oder man reichte ihm keinen Festwein und vergaß ihn im Getümmel des Festes, oder endlich glaubte er in unserm Vaterlande neue Geßler gesehen zu haben, die er wieder todt schießen möchte.» Auf über einer halben Zeitungsseite äussert sich der Verfasser des Artikels schliesslich über die rohe und rücksichtslose Behandlung durch das Zugspersonal, die Bahnreisende in der Schweiz des Öfteren erfahren mussten und die auch dem Churer Publikum an der Eröffnungsfeier widerfahren sei.

Die Leserschaft des «Liberalen Alpenboten» wurde ebenfalls recht umfassend über die Feier informiert; von Eröffnungseuphorie findet sich in diesem Blatt indessen keine Spur. Am 29. Juni publizierte es leicht gekürzt das Festprogramm, und am 2. Juli folgte ein längerer, aber wenig prominent platzierter Bericht über die Feierlichkeiten. In die Feder des Autors, höchst wahrscheinlich Peter Conradin Planta, ist dabei etwelcher Sarkasmus miteingeflossen. So wird darauf hingewiesen, dass der piemontesische Ministerpräsident Camillo Cavour nicht wie erwartet erschienen sei, um dem Lukmanierprojekt neue Impulse zu geben; sein erhofftes Erscheinen aber dazu beigetragen habe, «daß mehr Notabilitäten das Fest besuchten». Die Sprüche, die auf dem Ehrenbogen aufgemalt wurden, bezeichnet der Verfasser als grossteils ordinär, unsinnig, holperig und einfältig und zitiert dann einige von diesen, so z.B.: «Luft, Wasser, Feuer, Erde beugen/Sich vor des Menschen Geist auf ihre Knie./Aus Feinden werden sie die Zeugen/Für seine Meisterschaft und sein Genie.» Oder: «Sanct Gallus, Luzius und Fridolin,/Fahren mit Dampf noch in's Tessin!» Überdies, so bemängelt der Schreibende, seien die Sprüche «vom Flachmaler mangelhaft gepinselt». Es gibt aber auch Sprüche, die er zu loben weiss, wie etwa den folgenden: «Allen werde Glück und Heil/Durch das neue Werk zutheil;/Die alte Curia vermählt sich heut/Mit dem Geist der neuen Zeit.»

Am 3. Juli folgte im «Alpenboten» noch eine kurze Nachlese zum Eröffnungsfest. In dieser wurde – der gesellschaftsliberalen Haltung des Blattes entsprechend – auch an die Arbeiter erinnert, welche die Bahn erbauten. «Was am Eröffnungsfeste in Chur die Masse der Zuschauer am meisten angesprochen, das war die lebhafte, bewegte, bunte Lagerscene, die umzogen von dem Kreise des Hrn. Ingenieur Fritz Müller und seiner Gehülfen, die sachkundig und redlich zum Gelingen des gefeierten Schöpfungswerkes beigetragen, sämmtlichen Arbeitern einen verdienten Freudentag bereiteten, wobei Hr. Müller den ihm eigenen Takt walten liess, so daß keinerlei Rohheiten vorgekommen sind. Im Gegentheil sprühten alle Funken des Frohsinns, mochten sie auch das Jahr hindurch von manchen Sorgen umdunkelt gewesen sein, zu einem anmuthigen Lagerfeuer zusammen, an dem sich manches verkümmerte Leben wieder belebte.» Am 7. Juli konnte man im «Alpenboten» dann noch die vergnügliche Schilderung einer nicht ganz problemlosen Bahnfahrt von Chur nach St. Gallen lesen.[285]

Ungeklärt muss trotz aller Zeitungslektüre die Frage bleiben, weshalb es eine Damentribüne bei den Eröffnungsfeierlichkeiten gegeben hat. Eine entsprechende Zutrittskarte ist bereits im Festprogramm zur Feier der Elektrifizierung der Linie Sargans-Chur im Jahre 1928 und dann wieder in der Kantonsgeschichte von Peter Metz[286] abgebildet worden und hat immer wieder die Frage nach dem Warum der Geschlechtertrennung aufgeworfen. Die wahrscheinlichste Erklärung wird die sein, dass man den Damen einerseits galanterweise den Komfort einer besseren Sicht auf das Ereignis der Einfahrt der Eisenbahn bieten wollte und andererseits – und dieser Grund mag noch der gewichtigere gewesen sein – die Damen in ihren kostbaren Roben auf Distanz zu Dampf, Rauch und Russ halten wollte.

Am 1. Juli erfolgte der Gegenbesuch der Bündner in St. Gallen, wo ebenfalls ein zahlreiches Publikum den Zug am frühen Nachmittag am Bahnhof erwartete. Ein grosser Festzug bewegte sich nach der Ankunft zum «Löwen», wo die Eisenbahndirektion die Bündner Gäste und übrigen Festteilnehmer mit einem glänzenden Bankett beehrte.[287]

Zum Schlusss lassen wir noch Anna von Moor die Eröffnungsfeierlichkeiten schildern, die sie als zehnjähriges Mädchen miterleben konnte.[288] Ihre Perspektive

285 LA Nrn 152–156, 29.6., 2.7., 3.7. u. 7.7.1858.

286 Bd. 2, 122.

287 Manz, 31. Ein Bericht über die Reise nach St. Gallen sowie die Feier findet sich im BT Nrn. 153 u. 154, 3. u. 4.7.1858.

288 Moor, 29.

zeigt auf, dass das Eintreffen der Bahn höchstens das Zweitwichtigste an diesem sonnigen Sommertag war.

«Die Eisenbahn ist fertig, der Tag ihrer Einweihung festgesetzt. Bescheidene Vorbereitungen finden im Bahnhof und an dem kleinen Stationsgebäude statt. Die Ankunft des ersten Zuges wird von zahlreichen Neugierigen von der Turnerwiese aus erwartet. Es ist schönes Sommerwetter. Man macht es sich dort bequem. Die meisten sitzen am Boden, im Gras. Meine Tanten und ich gehören zu diesen. Doch gab es auch gezimmerte Tische und Bänke, an denen gewirtet wurde. Um die Zeit den Wartenden zu verkürzen, gab es allerlei zu sehen und besonders viel fliegende Händler mit Esswaren. Ganz besonders wurde meine Aufmerksamkeit durch einen in unserer Nähe sich abspielenden ungewohnten Vorgang gefesselt. Man hatte im Boden eine große Vertiefung gegraben und mit einer Schicht glühender Kohlen bedeckt, über deren Glut man an Spießen Rindfleischstücke briet, sogenannten Zigeunerbraten, wie ich sagen und zugleich dessen Wohlgeschmack außerordentlich rühmen hörte. Was kein Wunder sein musste, denn dies gebratene Fleisch verbreitete einen höchst würzigen und den Appetit reizenden Wohlgeruch. Meine zarten Andeutungen, ob wir nicht auch von dem Zigeunerbraten kosten sollten, fanden bei den Tanten taube Ohren, dagegen wurde der kleine Konditorjunge herbeigerufen, der in Gläschen Vanillegefrorenes herumtrug, das der Zuckerbäcker Forer aus der mittleren Reichsgasse zubereitete. Dieser ganz neue Leckerbissen ließ mich für eine Weile den Zigeunerbraten vergessen. Zum Glück hieß es bald: ‹Er kommt›, das heißt der Zug, und alles erwartete voller Spannung sein Erscheinen.

Unendlich war meine Enttäuschung, als ich das Züglein, an dessen Spitze ein kleines schwarzes, rauchendes Ungetüm, wie ein Auerochse mit Blumengewinden bekränzt, gemächlich daherpusten sah. Nach den Beschreibungen, die man mir von der zu erwartenden Eisenbahn und ihrer ungeheuren Schnelligkeit gemacht und was meine eigene Fantasie noch hinzugefügt hatte, war ich auf etwas Überwältigendes gefasst gewesen. Ich wollte gar nicht vom Fleck und behauptete, jetzt werde erst das Rechte kommen.»

ZUTRITTS-KARTE
zur Frauen-Tribüne
auf dem Bahnhof
an der Eröffnungs-Feier der Vereinigten Schweizer-Bahnen
des Churs
am 30. Juni 1858, Morgens präcis 11 Uhr.
Während des Gastmahls im Bahnhofsaal spielt eine fremde Musik gegenüber der Frauentribüne.
Gegen Abend spielt dieselbe Musik auf dem Rosenhügel.
Abends 9 Uhr Feuerwerk auf der Halde. Schauplatz: Untere Thorer Allee.
Schluss der Tagesfeier bildet die
Stadt- und Festbogen-Beleuchtung.

Die Frauen-Tribüne: Geste der Galanterie sowie Schutz vor Rauch und Russ.

7.2 Aufnahme des Bahnbetriebes

«Vom 1. Juli an fahren täglich vier Personenzüge zwischen Chur und St. Gallen. Der erste geht von Chur um 5 Uhr 10 Min., der zweite um 9 Uhr Morgens ab, der dritte um 1 Uhr 50 M. und der 4te um 4 Uhr 50 M. Nachm. Von St. Gallen fährt der 1ste Zug um 5 Uhr 25 Min., der 2te um 9 Uhr 25 M. Morg., der 3te um 2 Uhr und der 4te um 6 Uhr 10 Min. Nachmittags ab. – Wer also Morgens um 5 Uhr 10 Min. von Chur abfährt, ist um 8 Uhr 35 M. in St. Gallen und kann sich dort, wenn er mit dem lezten Zuge wieder nach Chur will, 9 Stunden 35 Min. aufhalten, um Abends um halb 10 Uhr wieder in Chur zu sein.»

Diese Mitteilung machte Ende Juni das «Tagblatt» seiner Leserschaft.[289] Chur–St. Gallen und zurück in einem Tag! Das war schon gewaltig. Die Strecke zwischen Rorschach und St. Gallen war bereits im März 1856 im Rahmen des Baus der «St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» eröffnet worden.[290] Die Fahrzeit von Chur nach Landquart dauerte im Eröffnungsjahr gemäss Fahrplan 25 Minuten, nach Sargans rund 50 Minuten, nach Rorschach ziemlich genau 3 Stunden und nach St. Gallen mindestens 4 Stunden.[291] Die obigen Angaben im «Tagblatt» stimmen nicht ganz, was die Reisedauer bis St. Gallen betraf. Der erste Zug fuhr wie angegeben um 5.10 Uhr in Chur ab, kam aber erst 9.03 Uhr in St. Gallen an und nicht schon um 8.35 Uhr. Einer Fahrplanänderung von Mitte Juli ist zu entnehmen, dass es zudem täglich zumindest einen Güterzug mit Personenbeförderung von Rorschach und wohl auch in umgekehrte Richtung gab. Mit diesem Zug dauerte die

289 BT Nr. 149, 29.6.1858.

290 Siehe dazu Heer, Rorschach, 18–24.

291 Der vom 1. Juli 1858 an gültige Fahrplan wurde dem LA Nr. 155, am 6.7.1858 beigelegt.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Fahrplan vom 1. Juli 1858 an.

Winterthur = St. Gallen = Rorschach = Chur.

Stationen.	Zahnzüge. 1. Vorm.	3. Vorm.	5. Vorm.	7. Vorm.	9. Nachm.	11. Nchm.	13. Nachm.	15. Nchm.
	St. M.	S. M.	St. M.	St. M.	St. M.	S. M.	St. M.	S. M.
Schaffhausen . . ab	—	—	4. 30	7. 16	—	—	2. 20	—
Zürich . . . „	—	—	6. —	10. —	—	—	2. 35	5. 47
Wallisellen . . „	—	—	6. 17	10. 12	—	—	2. 52	6. 12
Winterthur . . an	—	—	6. 50	10. 39	—	—	3. 25	6. 57
Winterthur ab	—	—	7. 2	10. 47	—	—	3. 45	7. 7
Räterschen . . „	—	—	7. 12	—	—	—	3. 56	7. 18
Elgg . . . „	—	—	7. 22	11. 4	—	—	4. 7	7. 30
Aadorf . . . „	—	—	7. 30	—	—	—	4. 15	†7. 40
Eschlikon . . „	—	—	†7. 40	†11. 17	—	—	4. 25	7. 50
Sirnach . . „	—	—	7. 47	—	—	—	4. 33	7. 58
Wyl . . . „	—	—	8. 3	11. 33	—	—	4. 49	8. 14
Schwarzenbach „	—	—	8. 9	—	—	—	4. 55	8. 20
Uzwyl . . „	—	—	8. 22	11. 47	—	—	5. 8	8. 34
Flawyl . . „	—	—	8. 37	11. 57	—	—	5. 22	8. 50
Goßau . . „	—	—	8. 49	12. 6	—	—	5. 35	9. 4
Winkeln . . „	—	—	8. 58	12. 14	—	—	5. 45	9. 14
Bruggen . . „	—	—	9. 4	—	—	—	5. 52	9. 21
St. Gallen an	—	—	9. 12	12. 24	—	—	†6. —	9. 29
St. Gallen ab	5. 25	7. 35	9. 25	12. 28	2. —	4. 15	6. 10	—
St. Fiden . . „	5. 31	7. 41	9. 30	—	2. 6	—	6. 16	—
Mörschwyl . . „	5. 42	7. 52	9. 42	†12. 43	2. 17	4. 32	6. 27	—
Rorschach . . an	5. 58	†8. 8	9. 58	12. 58	2. 33	4. 48	†6. 43	—
nach Friedrichshafen ab	—	8. 15.	—	1. —	—	5. —	8. 15	—
nach Lindau . . „	—	8. 15.	12. 10	—	3. —	5. —	8. —	—
von Lindau . . an	6. —	—	7. 40	—	2. 30	—	7. 30	—
von Friedrichshafen „	6. —	—	10. 20	—	2. 35	—	7. 35	—
Rorschach . . ab	6. 10	—	10. 30	—	2. 45	—	†7. 45	—
Staad . . . „	—	—	10. 36	—	2. 51	—	—	—
Rheineck . . „	6. 22	—	10. 45	—	3. —	—	7. 58	—
St. Margrethen „	6. 28	—	10. 52	—	3. 7	—	8. 6	—
Au . . . „	6. 34	—	11. —	—	3. 14	—	8. 14	—
Heerbrugg . . „	—	—	11. 6	—	3. 20	—	—	—
Rebstein . . „	—	—	11. 12	—	3. 26	—	8. 25	—
Altstätten . . „	6. 56	—	†11. 25	—	3. 39	—	8. 38	—
Oberriet . . „	†7. 6	—	11. 36	—	†3. 49	—	8. 48	—
Rüthi . . . „	—	—	11. 45	—	3. 57	—	8. 57	—
Saletz . . . „	—	—	11. 54	—	4. 5	—	—	—
Haag . . . „	7. 28	—	12. 3	—	4. 13	—	9. 12	—
Buchs . . . „	7. 36	—	12. 13	—	4. 22	—	9. 20	—
Sevelen . . . „	7. 43	—	12. 21	—	4. 30	—	—	—
Trübbach . . „	7. 53	—	12. 32	—	4. 40	—	9. 37	—
Sargans an	7. 59	—	12. 38	—	4. 46	—	9. 43	—
Sargans ab	8. 7	—	12. 48	—	4. 54	—	9. 53	—
Ragatz . . „	8. 16	—	12. 59	—	5. 4	—	10. 2	—
Maienfeld . . „	8. 21	—	1. 6	—	5. 9	—	10. 7	—
Landquart . . „	8. 29	—	1. 16	—	†5. 17	—	10. 15	—
Zizers . . . „	8. 37	—	1. 25	—	5. 25	—	—	—
Chur . . . an	8. 50	—	1. 40	—	5. 40	—	10. 35	—
Chur ab per Post	9. 15 Mr.	—	—	—	6. 15 Ab.	—	11. — Ab.	—
Bis Spiügen	4. 30 Ab.	—	—	—	1. 20 Mr.	—	6. 10 Mr.	—
An Mailand D. u. Gil.	8. 45 Mr.	—	—	—	9. 45 Ab.	—	9. 45 Ab.	—
„ Arona Dampfb.	8. 30 Mr.	—	—	—	5. 20 Ab.	—	—	—
„ Genua per Eisenb.	1. 50 Ab.	—	—	—	10. 35 Ab.	—	—	—
„ Turin . . .	1. 50 Ab.	—	—	—	10. 30 Ab.	—	—	—

Chur = Rorschach = St. Gallen = Winterthur.

Stationen.	Zahnzüge. 2. Vorm.	4. Vorm.	6. Vorm.	8. Vorm.	10. Nchm.	12. Nachm.	14. Nchm.	16. Nachm.
	St. M.	St. M.	S. M.	St. M.	S. M.	St. M.	S. M.	St. M.
Ab Turin per Eisenb.	—	—	—	—	—	5 45 Mr.	—	9. 40 Mr.
„ Genua . . „	—	—	—	—	—	5. 50 Mr.	—	9. 45 Mr.
„ Arona Dampfb.	—	5. 30 Mr.	—	—	—	12. 15 Mr.	—	3. 25 Ab.
„ Mailand Gil. u. D.	—	11. 10 Ab.	—	—	—	10. — Mr.	—	2. 30 Ab.
„ Spliügen per Post	—	4. 30 Ab.	—	—	—	7. 30 Mr.	—	10. 30 Mr.
An Chur . . „	—		—	—	—	12. 50 Ab.	—	3. 50 Ab.
Chur ab per Eisenb.	—	5.10	—	9.—	—	1. 50	—	4. 50
Zizers „	—	5.25	—	9.15	—	2. 5	—	5. 5
Landquart „	—	5.34	—	9.25	—	2. 15	—	†5.15
Maienfeld „	—	5.42	—	9.34	—	2. 24	—	5. 24
Ragatz . „	—	5.48	—	9.42	—	2. 30	—	5. 30
Sargans an	—	5.56	—	9.50	—	2. 38	—	5. 37
Sargans ab	—	6. 6	—	10.—	—	2. 48	—	5. 47
Trübbach . . „	—	6.13	—	10. 7	—	2. 55	—	5. 54
Sevelen . . „	—	6.23	—	10.17	—	3. 6	—	6. 4
Buchs . . „	—	6.32	—	10.26	—	3. 15	—	6. 12
Haag . . „	—	6.40	—	10.34	—	3. 24	—	6. 21
Saletz . . „	—	6.48	—	10.43	—	3. 31	—	—
Rüthi . . „	—	6.57	—	10.52	—	3. 39	—	6. 36
Oberriet . . „	—	†7. 7	—	11. 1	—	†3. 48	—	6. 45
Altstätten . . „	—	7.24	—	†11.18	—	4. 4	—	7. 1
Rebstein . . „	—	7.30	—	11.24	—	4. 10	—	7. 7
Heerbrugg . . „	—	7.36	—	—	—	4. 16	—	—
Au . . . „	—	7.43	—	11.36	—	4. 23	—	7. 19
St. Margrethen „	—	7.50	—	11.42	—	4. 29	—	7. 26
Rheineck . . „	—	7.58	—	11.51	—	4. 37	—	7. 34
Staad . . . „	—	8. 5	—	—	—	4. 45	—	—
Rorschach . . an	—	8.10	—	12. 3	—	4. 50	—	†7.45
nach Friedrichshafen ab	—	8. 15	—	1. —	—	5. —	—	8. 15
nach Lindau . . „	—	8. 15	—	12. 10	—	5. —	—	8. —
von Lindau . . an	—	7. 40	—	—	2. 30	4. 25	—	7. 30
von Friedrichshafen „	—	6. —	10. 20	—	2. 35	—	—	7. 35
Rorschach . . ab	—	†8.30	10.45	12.20	2. 50	5. 5	†6. 55	8. —
Mörschwyl . . „	—	8.42	11. 7	†12.42	3. 12	5. 27	7. 17	8. 22
St. Fiden . . „	—	8.58	—	12.58	—	—	7. 33	8. 38
St. Gallen an	—	†9. 3	11.25	1. 3	3. 33	5. 48	7. 38	8. 43
St. Gallen ab	6. 10	9.55	—	1.30	—	†6. —	—	—
Bruggen . . „	6. 18	10. 3	—	1.38	—	6. 8	—	—
Winkeln . . „	6. 26	10.11	—	1.46	—	6. 16	—	—
Goßau . . „	6. 34	10.19	—	1.53	—	6. 25	—	—
Flawyl . . „	6. 45	10.30	—	2. 3	—	6. 37	—	—
Uzwyl . . „	6. 57	10.41	—	2.15	—	6. 50	—	—
Schwarzenbach „	7. 8	10.51	—	—	—	7. 1	—	—
Wyl . . . „	7. 22	11. 5	—	2.37	—	7. 15	—	—
Sirnach . . „	7. 29	11.11	—	2.43	—	7. 22	—	—
Eschlikon . . „	†7. 38	†11.19	—	2.50	—	7. 31	—	—
Aadorf . . „	7. 47	11.29	—	2.58	—	†7. 42	—	—
Elgg . . . „	7. 55	11.38	—	3. 5	—	7. 51	—	—
Räterschen . . „	8. 5	11.49	—	3.15	—	8. 2	—	—
Winterthur . . an	8. 15	12.—	—	3.25	—	8. 14	—	—
Winterthur . . ab	8. 30	12. 29	—	3. 37	—	9. —	—	—
Wallisellen . . an	9. 4	12. 54	—	4. 3	—	9. 32	—	—
Zürich . . . „	9. 20	1. 10	—	4. 15	—	9. 47	—	—
Schaffhausen . . „	11. 48	3. 34	—	6. 3	—	10. 16	—	—

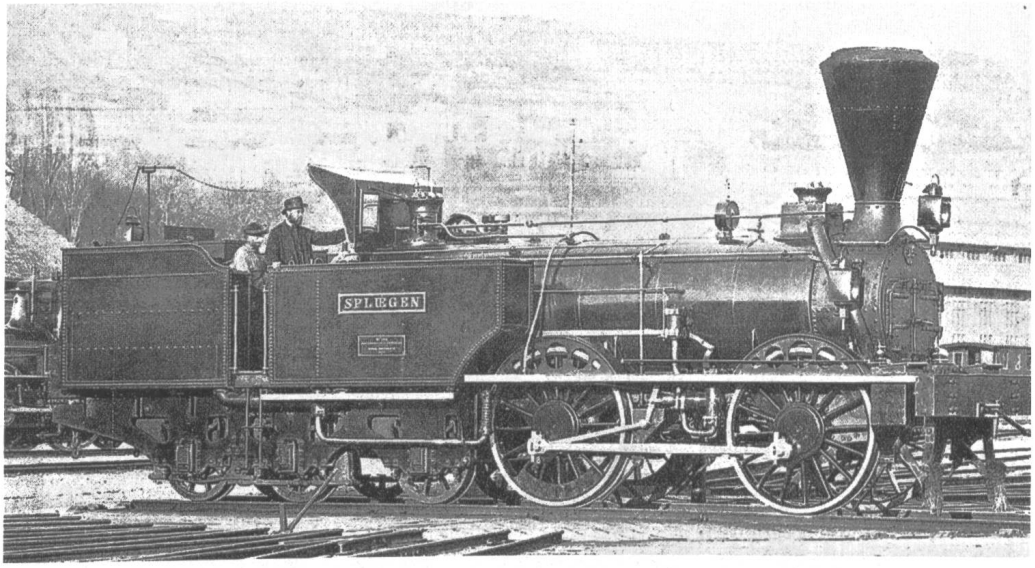
Rüti = Uster = Wallisellen.

Stationen.	Zahnzüge. 1. Vorm.	3. Vorm.	5. Nachm.	7. Nachm.
	St. M.	St. M.	St. M.	St. M.
Rapperswyl . . . . . ab per Post	4. 20	7. —	12. 30	4. 15
Rüti . . . . . per Eisenbahn ab	5. 15	8. —	1. 25	5. 10
Bubikon . . . . . „	5. 22	8. 7	1. 32	5. 17
Wetzikon . . . . . „	5. 33	8. 18	1. 43	5. 28
Rathal . . . . . „	5. 38	8. 23	1. 48	5. 33
Uster . . . . . „	5. 49	8. 34	1. 59	5. 44
Ränikon . . . . . „	5. 55	8. 40	2. 5	5. 50
Schwerzenbach . . . . . „	6. 1	8. 46	2. 11	5. 56
Dübendorf . . . . . „	6. 7	8. 52	2. 17	6. 2
Wallisellen . . . . . an	6. 12	8. 58	2. 22	6. 7
Zürich . . . . . an	7. 10	9. 20	3. —	6. 35
Winterthur . . . . . „	6. 50	10. 39	3. 25	6. 57
St. Gallen . . . . . „	9. 12	12. 24	6. —	9. 27

Wallisellen = Uster = Rüti.

Stationen.	Zahnzüge. 2. Vorm.	4. Vorm.	6. Nachm.	8. Nachm.
	St. M.	St. M.	St. M.	St. M.
St. Gallen . . . . . ab	—	6 10	1. 30	—
Winterthur . . . . . „	6. —	8. 30	3. 37	5. 25
Zürich . . . . . „	6. —	10. —	2. 35	5. 47
Wallisellen . . . . . ab	6. 53	10. 14	4. 5	6. 15
Dübendorf . . . . . „	6. 58	10. 20	4. 11	6. 21
Schwerzenbach . . . . . „	7. 4	10. 26	4. 17	6. 27
Ränikon . . . . . „	7. 10	10. 32	4. 23	6. 33
Uster . . . . . „	7. 20	10. 42	4. 32	6. 43
Rathal . . . . . „	7. 27	10. 49	4. 39	6. 50
Wetzikon . . . . . „	7. 33	10. 55	4. 45	6. 56
Bubikon . . . . . „	7. 44	11. 6	4. 55	7. 7
Rüti . . . . . an	7. 50	11. 11	5. —	7. 12
Rapperswyl . . . . . per Post an	8. 35	11. 55	5. 45	7. 55

Die Betriebs-Direktion.



Tenderlokomotive Eb 2/5 Nr. 25 «Splügen» der Vereinigten Schweizerbahnen. 1858–1922 in Betrieb. Foto um 1860.

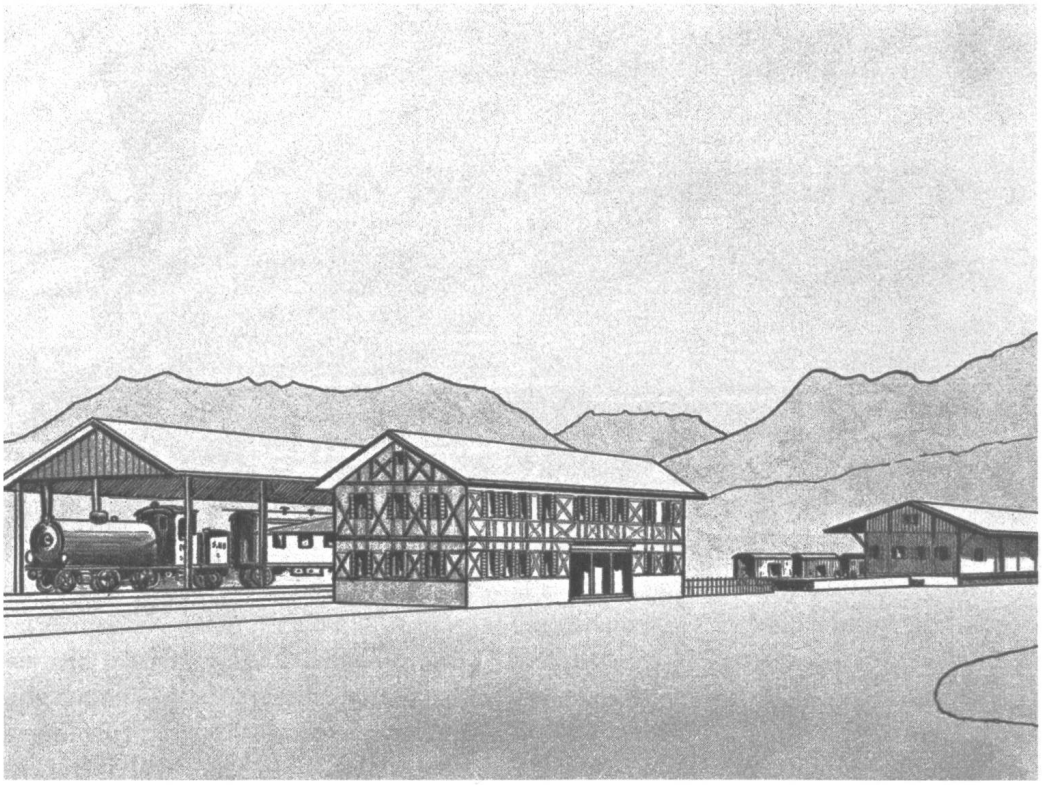
Reise allerdings beinahe eine Stunde länger als mit dem Personenzug.[292] Schnellzüge gab es bei den Vereinigten Schweizerbahnen ab 1864.[293]

Da bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts überall in der Schweiz noch die Lokalzeit massgebend war, stellt sich die Frage, ob es den Zügen der Rheintallinie denn wirklich möglich war, so minutengenau zu verkehren, wie es der Fahrplan vorgab. Wahrscheinlich ja, denn einerseits richtete man sich in der Schweiz in der zweiten Jahrhunderthälfte immer mehr nach der Berner Zeit, und andererseits wird man bei den Vereinigten Schweizerbahnen gleich wie bei der Centralbahn alle Uhren nach der des Bahnmeisters gerichtet haben. Die von ihm vorgegebene Zeit ist dann mit Taschenuhren auf alle Stationen und an alle Strecken- und Weichenwärter übermittelt worden. Eine Standardzeit für alle Eisenbahngesellschaften gab es anfänglich nicht. Die Vereinheitlichung der Zeit wurde von der Telegrafie vorangetrieben und dann von den Eisenbahnen übernommen. 1860 richtete man die Uhren in den Telegrafenbüros der ganzen Schweiz erstmals nach dem Zeitsignal des Observatoriums in Neuenburg, und drei Jahre später richteten sich dann auch die Eisenbahngesellschaften nach der im Telegrafieverkehr gültigen Zeit.[294]

Im «Führer auf den Vereinigten Schgweizerbahnen» aus dem Jahre 1859 wird ausgerechnet, dass der erste Morgenzug von Rorschach nach Chur unter Abzug des Aufenthalts an 16 Stationen für die 92 Kilometer lange Fahrt 1½ Stunden braucht.[295] Das ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 60 km/h. Sofern dies wirklich den Tatsachen entsprach, was nicht ganz zweifelsfrei ist, wurde dieses erstaunlich hohe Tempo von etlichen der insgesamt 48 Lokomotiven, die damals im Dienst der VSB standen, erreicht, darunter der hier abgebildeten «Splügen». Sie gehörte zu den 20 noch von der SOB in der Maschinenfabrik Kessler in Esslingen bestellten Lokomotiven und erreichte mit einer Leistung von zirka 400 PS eine maximale Geschwindigkeit von 75 km/h. Gebaut wurde sie wie auch die andern 19 nach einem modifizierten System Engerth, das sich durch einen schlanken Bau und einen ruhigen Lauf auszeichnete. Ein anderer Teil der Lokomotiven stammte aus der Maschinenfabrik Escher Wyss in Zürich. Die Personenwagen waren nach dem Vorbild derjenigen der württembergischen Staatsbahn von der Schweizerischen Waggonfabrik Schaffhausen sowie bei Reifert in Bockenheim bei Frankfurt gebaut worden.[296] Es gab gemischte Erst-/Zweitklasswagen und Zweit-/Drittklasswagen sowie reine Zweit- und Drittklasswagen. Die Wagenlänge variierte: Die Zweiachser waren rund 7 Meter lang, die Vierachser etwa 14 Meter. Heutige vierachsige Wagen sind rund 26 Meter lang.[297]

Die Fahrpreise waren in Vergleich zu heute wesentlich höher. Billette konnten für drei verschiedene Klassen gelöst werden. Von Chur nach Landquart kostete die Fahrt in der 1. Klasse Fr. 1.50, in der 2. Klasse 1.05 und in

292 LA Nr. 166, 18.7.1858.
293 Heer, Rorschach, 74.
294 Messerli, 69–79.
295 Berlepsch, 14.
296 Berlepsch, 14–15. Schweiz. Bundesbahnen, 27.
297 Heer, Eisenbahnen, 35.



Das 1860 erbaute Churer Aufnahmegebäude, dahinter die Einsteigehalle, rechts der Güterschuppen.

der 3. Klasse 75 Rappen. Die entsprechenden Kosten bis Sargans betrugen Fr. 2.80, 1.95 und 1.40, bis Rorschach 9.80, 6.85 und 4.90 sowie bis nach St. Gallen 11.50, 8.05 und 5.75.[298] Wenn man in Betracht zieht, dass ein Eisenbahnarbeiter damals pro Tag etwa Fr. 2.50 verdiente, kann man davon ausgehen, dass er als Gegenwert für einen 12-stündigen harten Arbeitstag in der dritten Klasse von Chur bis Buchs oder Haag fahren konnte; wollte er auch wieder zurückfahren, musste er bereits den Gegenwert von mehr als anderthalb Arbeitstagen investieren.[299] Vergleicht man die Fahrtkosten mit dem damaligen Brotpreis – ein Kilo Ruchbrot kostete 1856 40 Rappen[300] – so kostete eine Fahrt von Chur nach Bad Ragaz den Gegenwert von gut drei Kilogramm Brot.

Es ist klar, dass angesichts der Preise, die überwiegende Mehrheit der Reisenden in der 3. Klasse sassen. Zu den Preisen erscheint auch schon bald nach der Eröffnung der Bahnlinie in den «Rheinquellen» ein eingesandter Artikel.[301] Darin heisst es: «Allgemein findet man, daß die Fahrpreise auf unserer Eisenbahn zu hoch gestellt seien, wenigstens für den dritten Platz. Was deutsche Eisenbahnen hierin die große Frequenz verschafft, das sind eben die billigen Ansätze für den Personentransport; so daß jedermann, und auch der Handwerksbursche es möglich und vortheilhaft findet, seine Tour mit der Eisenbahn zu machen.»

Auf dem gesamten Streckennetz der VSB reisten 1858 83,5 % der Passagiere auf den harten Holzbänken in der 3. Klasse, 16 % in der gepolsterten 2. Klasse und nur 0,5 % in der luxuriösen 1. Klasse.[302] Kinder unter 10 Jahren wurden mit einem Billett 2. Klasse in der 1., mit einem Billett 3. Klasse in der 2. befördert; reiste das Kind in Begleitung einer erwachsenen Person in der 3. Klasse, mussten die beiden zusammen ein Billett 2. Klasse bezahlen. Für Vereine, Schulen und andere Gruppen gab es ein recht komplexes Preissystem.[303]

Das durchschnittliche Monatseinkommen eines Eisenbahnarbeiters betrug in den 1850er Jahren 60 Franken,[304] was ein Jahreseinkommen von 720 Franken ergibt, immer unter der Voraussetzung, dass der Mann

298 Tarif der Station Chur. KBG Bh 34/8. Der Tarif ist zwar nicht datiert, stammt jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit aus den Anfangsjahren des Bestehens der VSB.

299 Vgl. Frey/Glättli, 182 u. 200.

300 Heer, Rorschach, 26.

301 RQ Nr. 156, 7.7.1858.

302 Rechenschaftsbericht der VSB für das Jahr 1858, Beilage 2. KBG Hh 1005.

303 Berlepsch, 16.

304 Siehe dazu Frey/Glättli, 195–204.

Ein originaler Erstklasswagen der VSB an der Hundertjahrfeier der Rheintallinie 1958.

die ganze Zeit voll arbeiten konnte, nie krank wurde oder einen Unfall erlitt. Was nun aber verdienten nach der Fusion von 1856 die Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen? Eine Lohnübersicht im «Tagblatt der Stadt St. Gallen» von Anfang März 1856 gibt darüber Auskunft.[305] Folgende Jahresgehälter wurden von der Eisenbahngesellschaft bezahlt: Lokomotivführer 1500–1700 Franken, Heizer 650–900, Zugführer 1000, Gepäckkondukteure 1000, Personenkondukteure 900, Bahnhofverwalter 2000, Stationsverwalter 1000–1500, Bahn- und Weichenwärter 550–600, Sekretär der Zentralverwaltung 2000, Kassier 3000, Kanzlist 1000 Franken. Beinahe alle Angestellten mussten der Gesellschaft eine Kaution von ein bis zwei Jahresgehältern leisten. Die Stellen bei der Bahn waren begehrt. Einem Bericht des «Alpenboten» vom März 1858[306] ist zu entnehmen, dass sich viele Männer als Bahnwärter bei den VSB meldeten. «Gar viele tüchtige und rechtschaffene Handwerker wollen ihren bisherigen Beruf mit dem von Bahnwärtern vertauschen und würden in ihren Gedanken das schönste Ziel ihrer Wünsche erreicht sehen, wenn sie von einem löbl. Direktionskomite das Patent eines regelrechten Scheitausstreckers sammt Wächterhäuschen erhielten.» Im selben Monat berichtet die Zeitung, dass für die für den Churer Bahnhof ausgeschriebenen Beamtenstellen eine unverhältnismässig hohe Anzahl Bewerbungen eingegangen sei.[307]

Im Jahre 1860 waren innerhalb des Bündner Teils der Rheintaleisenbahn 35 Männer bei der VSB angestellt.

305 Nr. 53, 3.3.1856. Zitiert nach Heer, Rorschach, 26. Die Lohnübersicht ist hier nur teilweise widergegeben.

306 LA Nr. 54, 5.3.1858.

307 LA Nr. 63, 16.3.1858.

Verzeichniss der Bahn-Angestellten auf dem Gebiete des Kantons Graubünden (Strecke Maienfeld–Chur)[308]

I. Bahnhof- und Stationsdienst

Station	Stelle	Inhaber	Heimathort
Bahnhof Chur	Bahnhofinspektor	von Salis Hironimus	Chur
	Einnehmer	Pedolin Peter	Chur
	Gepäckexpedient	Gruber J. E.	Küblis
	Güterexpedient	Schindler Carl	Bern
	1. Gehülfe dessen	Hendschel Rudolf	Davos
	2. Gehülfe dessen	von Salis Anton	Chur
	3. Gehülfe dessen	Otto Gustav	Chur
	4. Gehülfe dessen	Honegger Johann	Dürnten (Zürich)
	Portier	Lütscher G.	Jenins
	Bahnhofaufseher	Albrecht Johann	Mühlheim (Thurgau)
Zizers	Stationsverwalter	Baumgartner A.	Schiers
Landquart	Stationsverwalter	Davatz Thomas	Fanas
	Gehülfe dessen	Mutzner M.	Maienfeld
	Einnehmer	Meng Jacob	Davos
Maienfeld	Stationsverwalter	Büsch Anton	Maienfeld

II. Weichenwärter

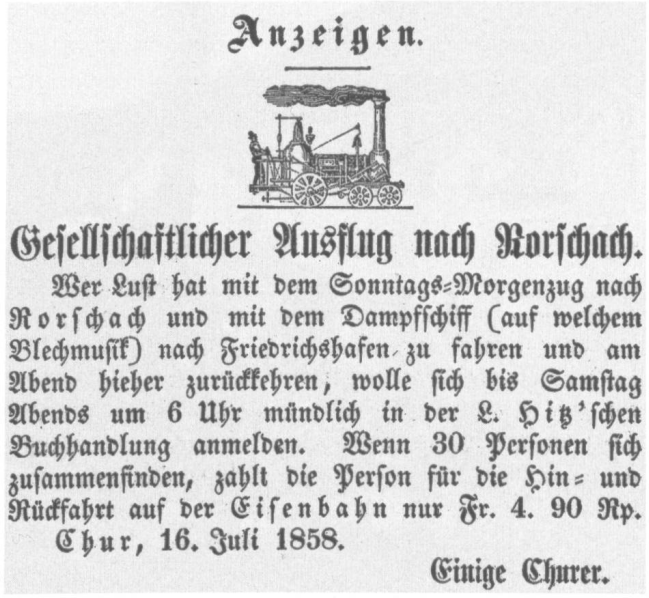
Maienfeld		Ruffner Martin	Maienfeld
		Ruffner Christian	Maienfeld
Landquart		Bernhard Peter	Bronshofen
		Baumgartner Joseph	Mörschwyl
Chur		Schachtler Caspar	Altstätten
		Goldener Jacob	Neukirch
		Ellisberger Christian	St. Peter
		Bernhard Jakob	St. Peter
Stationiert:			
Rheinbrücke		Decaspar Balthasar	Paspels
Maienfeld		Mensch Andreas	Maienfeld
		Nauser Jakob	Maienfeld
Malans		Kocher Stephan	Mastrils
Igis		Kocher Peter	Mastrils
Zizers		Bühler Joseph	Lüttisburg
		Suter Joseph	Vasön
		Sutter Johann	Mastrils
Trimmis		Gadient Sebastian	Trimmis
Haldenstein		Mehli Joseph	Trimmis
Masans		Wittwa Martin	Haldenstein
Chur		Loretz Christian	Fanas

308 StAGR VIII 16 e.

Angesichts der Höhe der Fahrkosten ist klar, dass das Eisenbahnfahren für grosse Teile der Bündner Bevölkerung nicht einfach zur Belustigung, sondern nur bei dringender Notwendigkeit in Frage kam. Wie war nun aber die Auslastung in der ersten Zeit nach der Eröffnung der Bahnlinie? Die Angaben darüber sind widersprüchlich. So meldete der «Liberale Alpenbote» bereits kurz nach Aufnahme des Fahrbetriebes:[309] «Während dem zehntägigen Betrieb der Eisenbahn sind die englischen, französischen und deutschen Zugvögel bei weitem nicht so zahlreich als wohl erwartet werden mochte, auf Besuch hieher gekommen.» Allerdings wird nach einigen weiteren Ausführungen noch angefügt: «Wie wir vernehmen bringt ein ‹train de plaisir› (Vergnügungszug) morgen eine beträchtliche Zahl St. Galler, die am nämlichen Tag zurückkehren; die Damenwelt von Rorschach werde sich zahlreich einfinden. Wir sind begierig, den auf hiesigem Bahnhof zu erwartenden Scenen des Courmachens beizuwohnen.»

Anders als der «Alpenbote» wusste das «Tagblatt» wenig später von erheblichen Erfolgen zu berichten:[310] «Seit lezten Sonntag führt uns die Bahn beinahe täglich größere und kleinere Gesellschaften aus dem St. Galler- und Appenzellerlande zu, welche unser Städtchen mit seinen reizenden Umgebungen sowie das Gewächs unserer Rebgelände zu betrachten und zu verkosten kommen. Leider hat bisher die Witterung diesen Vergnügungsfahrten wenig Vorschub geleistet.» In derselben Nummer des «Tagblatts» wird auch mitgeteilt, dass wenige Tage zuvor eine Zürcher Positionskompagnie «mit Stück und Train von Zürich nach der Luziensteig abgegangen, und zwar in einem durchgehenden Zuge von Zürich bis Maienfeld, so daß also die Nordostbahnwagen zum erstenmal unser Rheintal hinauffahren durften». Das Militär fuhr dementsprechend von Zürich über Winterthur, St. Gallen, Rorschach, Sargans nach Maienfeld.

Vergnügungsfahrten wurden trotz der hohen Fahrkosten auch von Chur aus unternommen, vorzugsweise natürlich an den Bodensee. Die Anzeige im «Alpenboten» von Mitte Juli,[311] die hier abgebildet ist, zeigt allerdings, dass sich das Reisen in Gruppen nicht nur der Gemütlichkeit halber lohnte. Statt Fr. 7.80 für ein einzelnes Retourbillett zahlte man nun Fr. 4.90, den Preis für eine einfache Fahrt. Bedingung war allerdings, wie im Inserat angegeben, dass die Gruppe aus mindestens 30 Personen bestand. Wenn man die zusätzlichen Kosten für das Schiff und die Verpflegung hinzurechnet, war dieser Tagesausflug dennoch nicht ganz billig.



Anzeigen.

Gesellschaftlicher Ausflug nach Rorschach.

Wer Lust hat mit dem Sonntags-Morgenzug nach Rorschach und mit dem Dampfschiff (auf welchem Blechmusik) nach Friedrichshafen zu fahren und am Abend hieher zurückkehren, wolle sich bis Samstag Abends um 6 Uhr mündlich in der L. Hitz'schen Buchhandlung anmelden. Wenn 30 Personen sich zusammenfinden, zahlt die Person für die Hin- und Rückfahrt auf der Eisenbahn nur Fr. 4. 90 Rp.

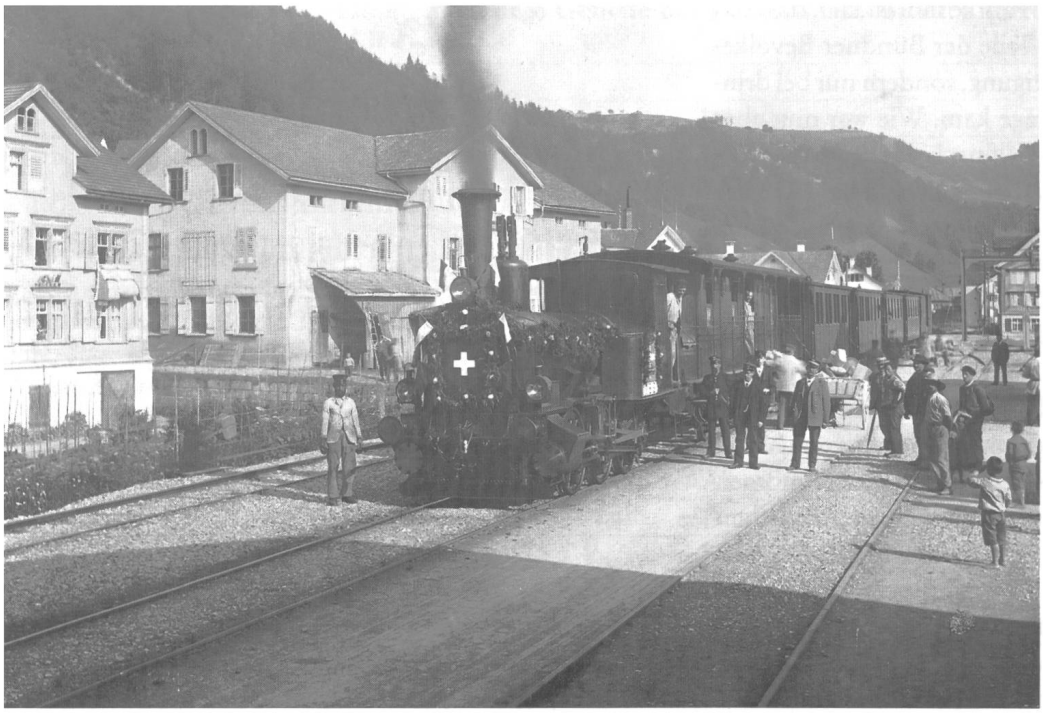
Chur, 16. Juli 1858.

Einige Churer.

Die Bahn startete also trotz der noch verbreiteten Skepsis gegenüber dem «Dampfroß» sowie den hohen Fahrkosten recht erfolgreich. In seiner August-Chronik meldet das «Bündner Monatsblatt»:[312] «Wie der Personenverkehr, so hat sich auch der Waarenverkehr auf der Eisenbahn bedeutend gehoben. 800–1400 Ctr. [Zentner] Waaren täglich wurden in diesem Monat öfter verführt.» Einen Monat später schreibt das Blatt:[313] «Die Eisenbahn war diesen Monat so frequentirt, daß es Tage gab, an denen ausser den gewöhnlichen Zügen noch 6 Extrazüge ab- und zugingen.»

Das «Tagblatt» berichtet sechs Wochen nach Eröffnung der Bahnlinie,[314] dass der Warentransit trotz Finanzkrise und dadurch niedergedrückten Märkten befriedigend und den vorläufigen Erwartungen entsprechend sei. Der Transit habe «in Folge der schnelleren Fahrt und des wohlfeileren Transportes einen merklichen Zuwachs an Waaren erfahren, die ihren Weg sonst über den Gotthard nahmen.» Man habe die besten Aussichten, dass die ortsansässige Spedition einen noch grösseren Aufschwung nehmen werde. «Um einen ungefähren Begriff zu geben, in welchem Verhältniß der Transport der Waaren durch die Eisenbahn wohlfeiler

309 LA Nr. 160, 11.7.1858.
310 BT Nr. 162, 14.7.1858.
311 LA Nr. 165, 17.7.1858.
312 BM 1858, 183.
313 BM 1858, 208.
314 BT Nr. 185, 10.8.1858.



Personenzug der VSB im Bahnhof Wattwil. Die Dampflokomotive E 3/3 Nr. 1 «Hulftegg» wurde 1870 gebaut. Foto aus dem Jahre 1902.

geworden ist, führen wir an, dass das Malter[315] Mehl von Rorschach nach Chur jezt auf ungefähr Fr. 1.70 Ct. (1 Bdn. Gulden) an Transportkosten zu stehen kommt, während früher auf 2 gute Gulden oder Fr. 4.20 Ct.» Mag auch die Umrechnung nicht ganz stimmen, vermittelt der Vergleich doch einen guten Eindruck von der Reduktion der Frachtkosten.

Selbstverständlich wurde der Aspekt der Internationalität der Bahnlinie auch im Bereich des Tourismus herausgehoben. So rechnet etwa der «Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen» anhand von Beispielen die Zeitersparnis aus, die eine Reise über Chur und den Splügen gegenüber der Gotthardroute bringt. Zudem seien auch die Reisekosten auf der Bündner Route geringer, wird vermerkt. Wenn man von Frankfurt nach Mailand reise – so eines der Beispiele – sei man 39 ½ Stunden unterwegs und spare gegenüber dem Gotthardweg elf Stunden. Die Geldersparnis gegenüber dem Gotthard betrage in der 1. Klasse 10 Franken, in der 2. Klasse 6 Franken.[316]

In kurzen, recht informativen Texten werden im angesprochenen Reiseführer des Weitern die Orte vorgestellt, an denen der Zug Halt machte. Weit ausführlicher noch wird die touristisch interessante Umgebung der Bahnstationen geschildert. Maienfeld wird zunächst als Bezirks-Hauptstädtchen mit 1230 Einwohnern in der Wein- und Getreidekammer Graubündens geschildert; dann folgt eine Charakterisierung die den heutigen Besucher recht fremd anmutet: «Feudalistische Reminiscenzen, Paläste und Herrensitze, verfallen aussehend, zwischen ärmlichen Bauernhütten, alterthümliche Scenerie, begegnen dem Wanderer auf Schritt und Tritt.» Über Landquart, das auch noch 1862 erst aus fünf Gebäuden bestand[317] gab es damals natürlich noch nicht viel zu schreiben: «Halt- und Aussteigepunkt für Touristen, die das Prättigau bereisen, die Scesaplana besteigen oder zur Kur in die Bäder von Fideris und Serneus wollen.» Über Zizers heisst es: «Parität.[isches] Pfarrdorf mit 900 Einw., sehr alt.» Chur ist für den Führer Hauptstadt des Kantons Graubünden, Sitz der Regierung, eines Bischofes und Domkapitels, einer eidgenössischen Post- und Zolldirektion, Telegraphenstation und Kantonsschule. Die Stadt hat 6200 Einwohner, meist reformierter Konfession. «An der Stadt fliesst die aus dem Schanfigg kommende wilde Plessur vorüber, die ½ Std. von der Stadt in den Rhein mündet. Früher schutz- und trutzfest mit Mauern umgeben, sind diese grösstentheils gefallen. Die Strassen sind eng und

315 Getreidemass. 1 Malter = 150 Liter.

316 Berlepsch, 17. Zu diesem Reiseführer s. auch M. Suenderhauf u. H. J. Reich: Aus dem Reisetaschenbuch von Hermann Alexander Berlepsch, in: Werdenberger Jb 2001, 114–125.

317 Oberes Zollhaus, Stationsgebäude mit kleinem Güterschuppen, Postbüro mit angebauten Stallungen, Hotel. Neue Bündner Zeitung, 21.6.1958.

Das 1858 eröffnete Hotel «Lukmanier» am Postplatz in Chur. Foto Lienhard & Salzborn, um 1900

zeugen in manchen grossen Steingebäuden von ihrem Alter.» Danach wird über die Geschichte der Stadt informiert, und am Schluss folgt eine Empfehlung für die Gasthöfe und Hotels «Weisses Kreuz», «Freieck», «Steinbock» [heutiges Hotel «Chur»], «Rother Löwe» [am Kornplatz] und «Lukmanier».[318]

Dass das Mitte Mai 1858 eröffnete «Hotel zum Lukmanier» diesen Namen trägt, ist kein Zufall, sondern gleichsam Programm, ein Hinweis auf die neue und komfortable Übernachtungsstätte auf dem Weg mit der Bahn über den Lukmanier in den Süden. Die hier abgebildete Eröffnungsanzeige stammt aus dem «Amtsblatt des Kantons Graubünden».[319] Im VSB-Reiseführer wird die Gaststätte wie folgt beschrieben: «Neues Hotel, am nächsten beim Bahnhofe, mit schöner Aussicht auf das Vorderrheintal, den Calanda, die Plessurschlucht. 60 Zimmer. Café, Billard, Lesezimmer mit deutschen,

318 Berlepsch, 76–84.
319 Nr. 20, 20.5.1858.

„HOTEL ZUM LUKMANIER"
in Chur.

Den 15. laufenden Monats eröffnet Unterzeichneter sein neues
Hotel „zum Lukmanier"
in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und der Post gelegen, mit prachtvoller Aussicht auf die Berge, beim neuen Thor, an der Einmündung der neuen direkten Bahnhofstraße, sowie der andern Hauptstraßen.

Für die Bequemlichkeit der geehrten Reisenden, Familien und einzelnen Personen, ist bestens gesorgt. Die comfortable Einrichtung aller Räumlichkeiten des neuen Gebäudes kommt den erhöhten Ansprüchen der Zeit entgegen. Ein Wagen steht am Bahnhofe bereit, beim Anlangen jeden Zuges die verehrlichen Reisenden zum nahe gelegenen Hotel zu bringen. Stallung und Remise sind dem Bedürfnisse gemäß reichlich versehen.

Prompte, zuvorkommende Bedienung und billige Preise sichert zu
J. J. Mettler.

Ankündigung der Eröffnung des Hotels «Lukmanier» im Kantonsamtsblatt im Mai 1858.

französischen, englischen und italienischen Zeitungen. Omnibus gratis von und zum Bahnhof. Pferde und Wagen für Parthieen.»[320]

7.3 Abenteuer Bahnfahrt

Reisebericht im «Bündner Tagblatt» vom 3. Juli 1858

«Wir bringen heute etwas Näheres über den 2. Festtag d.[as] i.[st] der 1. Juli. Um Revenge zu geben, hatten die St. Galler die bündnerischen Festtheilnehmer auf heute in ihre Residenz eingeladen. 9 Uhr war die Stunde der Abfahrt. Etwa 80 Bündner stiegen mit den St. Gallern ein und fort gings mit 2 Lokomotiven und 10 Wägen dem Rhein entlang von Station zu Station. Am meisten bemerkt man die Schnelligkeit der Dampffahrt an bekannten Stellen, welche man oft zu Fuß oder mit Pferden durchreist hat. So macht es einen eigenthümlichen Eindruck auf den Bewohner des Churerthals von Chur weg im Eisenbahnwagen mit Sturmeseile über die lange Strecke in wenigen Minuten nach Zizers zu gelangen. Man traut bei der ersten Fahrt den Augen kaum. Bevor man recht im Wagen Platz genommen hat, befindet man sich gegenüber Haldenstein, bloß hat man ein paar Worte mit einem Reisegesellschafter gewechselt, ist man an der Halbmil[321] und im nächsten Augenblick schon eine Strecke weit über die staubigen Rüfen hinaus etc. Die Gegend von Chur und die Herrschaft nimmt sich von der Eisenbahn aus prächtig und viel schöner aus, als von der Straße bertrachtet. Man befindet sich theils mehr in der Mitte des Thales, theils präsentiren sich die Ortschaften dem Blicke günstiger. Haldenstein steht einem gegenüber, wie eine kleine Festung. Das alte Schloß Neuenburg weiter unten ist eine der schönsten Burgruinen des Landes, Zizers sieht sich aus der Entfernung an wie ein Städtchen, und die Aussicht auf Malans, Jenins und Maienfeld ist vollends ausgezeichnet schön und sucht ihres Gleichen.

Wir dürfen nicht übergehen, daß bei der Fahrt man am hoch stehenden, katholischen Kirchlein zu Mastrils die eidgenössische Fahne am Thurme flattern sah. Gegenüber Zizers machte einer der Festtheilnehmer darauf aufmerksam, daß die ersten Gedanken zur Dampffahrt in Zizers gefasst worden seien. Dort nämlich habe Pfarrer Martin Planta, der später Lehrer am Institut zu Haldenstein war, schon im vorigen Jahrhundert die Idee der Benutzung der Dampfkraft zum Transport gefasst und dann auch eine Adresse darüber an den französischen Hof gerichtet, von demselben eine Belohnung aber zugleich die Bemerkung erhalten, daß die Sache unausführbar sei. Dem 19. Jahrhundert war die Ausführung vorbehalten. [...] Von diesem philosophischen Streifzug zurückgekehrt, befinden wir uns bereits auf der Eisenbahnbrücke zwischen Maienfeld und Ragaz, eine Brücke von mehr als 400 Schuh Länge, zu deren Bau ein ganzer Lärchenwald geschlagen und verwendet worden ist. [...] In Sargans stellt sich auf dem Bahnhof dem Blicke ein großartiger Anblick einer dreifachen Thalöffnung dar. Gewiß hat der Berichterstatter des französischen ‹Journal des Débats›, der den Eisenbahnfestzug mitgemacht hat, diesen Punkt als den schönsten der ganzen Linie Bodensee-Chur angemerkt. Noch eine Strecke weit abwärts ruht das Aug zu beiden Seiten auf ziemlich hohen Gebirgen, rechts auf denjenigen des Fürstenthums Lichtenstein, links auf den St. Galler und Appenzeller Bergen. Bei Azmoos hat man eine schöne Aussicht auf die Luziensteig von Lichtensteiner Seite. Gegenüber Sevelen steht das Vaduzer Schloß in der Ferne bemerkenswerth da. Bald sieht man den Sentis mit seinem Schneekragen hoch und grau hinter den grünen Bergrücken herabschauen. [...] Bis nach Trübbach fährt man sehr sanft über die Eisenschienen, weiter untern sind nicht ganz die gleichen Schienen und fährt es sich ein klein wenig holperiger. Wir wissen es zwar nur vom Hörensagen, selbst haben wir es nicht wahrgenommen. [...]

320 Berlepsch, 84.

321 Auf halber Strecke zwischen Chur und Trimmis in der Rheinebene gelegenes Gelände.

Personenzug der Vereinigten Schweizerbahnen bei Sargans. Rechts die Marienkapelle Vild.

Die Station Altstätten ist bekanntlich ziemlich vom Städtchen dieses Namens entfernt, und darum hieß es dort auf einer Inschrift: ‹Von Ferne sei herzlich gegrüßt.› Möge sich Altstätten trösten, es hat viele Leidensgenossen. Die Eisenbahn kann unmöglich jedes Städtlein mitnehmen, wie man im Herbst die Aepfelschnitze an eine Schnur zieht. Bald rollte nun der Zug über den bekannten Kobold von Marbach hinweg; es ist allerdings eine fatale Stelle, lauter Moorgrund, der keinen Boden hat und Kies und Stein verschluckt wie ein gewisser Seckel das Geld. Eine Brückenmauer, die dort aufgeführt wurde, ist spurlos versunken. [...] Die gefährliche Stelle wurde gut und ohne Zittern bestanden, und zwar so rasch, daß wir in unserm Testamentsentwurf erst beim 7. Artikel anlangten, als die Gefahr vorüber war und sich zur Belohnung für den bewiesenen Heldenmuth dem Blicke die schöne Aussicht auf die durch ihre Thränen berühmten Weinberge von Bernegg öffnete. [...] Von Rorschach nach St. Gallen ging der Zug langsamer, da dort durchschnittlich 2 % Steigung zu überwinden sind. Die Fahrt von Rorschach nach St. Gallen währt 40 Minuten. Der Festzug hatte Chur um 9 Uhr verlassen und kam, bei einem Gesammtaufenthalt an den verschiedenen Stationen von 1 Stunde und 21 Minuten, um 1 Uhr und 12 M. in St. Gallen an. [...]»

Reisebericht im «Liberalen Alpenboten» vom 7. Juli 1858 (wahrscheinlich von Peter Conradin Planta verfasst[322])

«Die Reiseuhr des Alpenboten war am letzten Sonntag durch mehrere Triebfedern bewegt, denen das Verlangen nach zweitägiger Freiheit und nach Besichtigung des von Chur nach St. Gallen reichenden eisernen Bandes Spannkraft verliehen hat. Um 2 Uhr rollten 4 Waggons, meist gefüllt mit Sonntagsbesuchern, die in Ragatz ausstiegen, dem Rheinthal zu, wo noch auf allen Stationen die Inschriften und Verzierungen zu sehen waren. Ein milder Sommernachmittag hatte die Schaulust zahlreicher Landleute begünstigt. Alt und Jung, Reiche und Arme stunden in ihrem sonntäglichen Aufputz längs den beidseitigen Schranken. Mit sehr geringer Ausnahme bot die Bevölkerung bis nach Rheineck keinen erfreulichen Anblick; kein einziges recht frisches Mädchengesicht, aber hie und da mancher kräftige Bursche war zu sehen. Den Männern scheint die Tabakspfeife ein unentbehrlicher Genuß zu sein;

322 Planta, ehemaliger Redaktor der Zeitung (1851–1856) war jedenfalls auf dieser Reise mit dabei und sprach beim offiziellen Bankett einen Toast aus. Auch der Hinweis des Schreibenden, schon seit 20 Jahre Bahnerfahrung zu haben, könnte auf Planta hindeuten. BT Nr. 154, 5.7.1858.

aus häufig verdorbenem Mund dampfte wie aus einem ausgebrannten Vulkan ein menschenverscheuchendes Kraut, welches mir mehrere in den Waggon gestiegene Bauern zu kosten gaben. In ihren gefaltenen Gesichtszügen schien die Unzufriedenheit schlechten Tabak zu rauchen. Solche Wahrnehmungen können wohl auch in Bünden gemacht werden, doch wird man bei uns in keiner Thalschaft auf einer Strecke von 11 Stunden[323] so viele verkümmerte Gestalten sehen. Es herrscht doch mehr Behaglichkeit darin, wie der Bündner Bauer sein Pfeifchen anzündet, denn vor ihm rauchen nicht die Schornsteine stolzer Fabrikherren, die in Saus und Braus leben, während die armen Stickerinnen und die Leinenweber um einen Lohn arbeiten müssen, welcher ihnen kaum die nothdürftigste Nahrung verschafft. Viel verschuldet an der Armuth der Gemeinden und Privaten hat auch der Rhein, der jetzt durch die Eisenbahn bezwungen ist. Dennoch, mag auch hie und da Wohlstand herrschen, möchten wir die Lage unserer armen Bauern nicht mit derjenigen der Rheintaler vertauschen; eher möchten wir die Bündner noch tiefer sinken sehen, als durch die vielgepriesene und hochgestiegene Industrie zu jener Höhe der Staatskonstruktion hinaufschwindeln, wo jeder dritte Mensch als ein Weber oder Drucker, als eine Stickerin oder Bettlerin ankommt. Indessen wird man doch auch in Bünden auf gewerbliche Unternehmungen, die mit dem Ackerbau in Verbindung stehen, Bedacht nehmen müssen. Es wäre dieses eine Aufgabe für unsere gemeinnützigen Vereine.

Rheineck und Rorschach haben durch die Eisenbahn sichtbarlich gewonnen. Wie das Aeussere der Orte durch manche Neubauten und schöne Anlagen den Reisenden anspricht, so hat auch die Bevölkerung durchschnittlich ein frohmüthiges Aussehen. Die Stadt St. Gallen hatte Referent [der Verfasser] seit 12 Jahren nicht gesehen; mehr als damals bekunden eine Menge stattlicher Gebäude, schöne Landhäuser und Anlagen den Wohlstand der Bewohner. Prächtige Kirchen und Schulgebäude, das schöne neue Hospital, die Strafanstalt, das Theater geben Zeugniß von einem wohlfundirten Gemeinwesen und dem strebsamen Sinn der Behörden und Bürger. Der Fremdendurchpaß über St. Gallen ist gegenwärtig weit belebter als derjenige über Romanshorn.

Auf der Rückfahrt am Montag Nachmittags sehr belebte Reisegesellschaft in einem Waggon III. Klasse. Zwei Prachtexemplare von kraftvollen, blühenden Appenzellerburschen, die unermüdlich jodelten, fuhren bis Altstätten. Der Kondukteur (der Bündner B... a, wohl der schönste auf der ganzen Linie) mochte froh sein, der Jodler los geworden zu sein, denn der Gesang und das laute Sprechen vieler Reisender in Verbindung mit dem Geräusch der Räder erschwerten ihm die Erfüllung seiner Funktionen, was er durch manche Aeußerungen des Unwillens merken ließ. In dieser Beziehung findet sich Referent, der schon seit zwanzig Jahren auf Eisenbahnen gefahren ist, zu folgenden Bemerkungen veranlasst.

Der Dienst der Betriebsbeamten, besonders auch der Kondukteurs ist ein sehr anstrengender, mit Gefahr verbundener; der Kondukteur ist der Sklave der Minute, da der Betrieb einer Eisenbahn gleichsam wie ein Uhrwerk organisiert ist. Soll dieses nicht in Stillstand gerathen, muss jeder Beamte in der besten Ordnung und zugleich rasch seine Funktionen vollziehen. Dies kann in der Regel ohne beleidigende Aeußerungen oder heftiges anfahren geschehen; jeder Beamte wird vielmehr durch ein zwar bestimmtes aber höfliches Benehmen den besten Vortheil ziehen, denn er zwingt dadurch Jedermann, ihn gleichfalls artig zu behandeln.

Aber wenn selbst, was am Montag vorgekommen ist, einzelne Reisende, die, weil sie das Stillstehen des Zuges an einer Station nicht abwarten und zur Thür hinausstürmen wollten, derb zurückgewiesen wurden, ärgerliche Ausnahmen [sind] [...], verweise man mit Ernst auf das Reglement; aber nie darf der Beamte die Reisenden zurückstoßen und in Ausdrücken grob werden. Ein ‹Kreuzdonnerwetter› schadet nichts, hingegen gehört der Ausdruck ‹ihr Tölpel› zu den verbotenen, wenn er auch im einzelnen Fall gerechtfertigt erscheinen dürfte, denn es gibt manche vorlaute oder unbeholfene Bauern, auf die eine höfliche Lektion keinen Eindruck macht. Solche Erfahrungen hat Referent schon oft und letzten Montag wiederholt gemacht.

Die Heftigkeit, mit welcher sich der Kondukteur B... a gegen einige Landleute benahm, darf entschuldigt werden. Es war eine zahlreiche und zum Theil lärmende Reisegesellschaft, überdies empfing ein etwas ungelehriger Glarner vom Bündner die ersten Instruktionen, wobei die possierlichsten Mißverständnisse vorkamen. [...] Bei der Ankunft im Bahnhof Rorschach rief der Kondukteur in die Waggons hinein: ‹Dieser Zug geht in den Seehafen!› Sollte wohl richtiger heissen: geht zum Seehafen und kehrt sogleich zurück. Da Mehrere nicht dahin wollten, stiegen sie in die Waggons eines andern Zuges, wo sie erfuhren, daß er nach St. Gallen gehe.

323 Gemeint sind Wegstunden. 1 Schweizer Wegstunde entsprach ca. 4,7 km. Berlepsch, 12.

Die erste Reise auf der Eisenbahn.

Der Geschworene X. von Trimmis, ein Mann von stattlicher Größe und dem vollständigsten Gliederbau*), war auf Besuch bei einem Verwandten in Domleschg, dem er, um dessen Gastfreundschaft zum Voraus zu honoriren, für die sechs Tage, die er bei ihm mit Essen und Schnappstrinken verlebte, eine halbe Quartane dürre schwarze Kirschen (schwach gemessen) in einem alten Kratten mitgebracht hatte. Am letzten Tag seines dortigen Aufenthaltes — es war an einem Dienstag — begleitete er seinen Vetter nach Thusis, woselbst dieser eine betagte Gais verkaufen wollte. Die Gais wurde auch wirklich versilbert und die beiden Verwandten ließen sich sodann in einem dortigen Schenkladen wohl sein; — begreiflich zahlte der Vetter die Zeche. Da vernahm unser Trimmiser Geschworner von einem daneben sitzenden Postillon, daß am folgenden Tag, den 30. Juni, in Chur das Einweihungsfest der Eisenbahn stattfinden, daß bei diesem Anlaß für jedermann offene Tafel sein, Herrschäftler und Champagnierwein in Strömen fließen werde, und überdies wer da wolle nach Ragatz, Altstätten oder Rheineck unentgeldlich mitfahren könne. Das gefällt dem Geschwornen X. nicht übel: „da mußt du nothwendig dabei sein", denkt er, „so eine delikate Herrenmahlzeit, mit allerlei Gesüff dazu, und dann zum erstenmal auf der Eisenbahn nach Trimmis heimfahren — das thut's!" Sobald sie nach Hause kamen, schnürt er sein Bündelchen, läßt sich vom Domleschger-Vetter noch einen Schlegel voll guten Tresterbranntwein und, in einer halben Roßkopf-Größe, Brod und Käs auf die Heimreise geben; packt das auch ein und verspricht dem lieben Vetter nebst vielen „vergelts Gott" das nächste Mal noch mehr dürre Kirschen mitzubringen.

Des folgenden Tages um 10 Uhr Vormittags ist er schon auf dem Bahnhof in Chur und sieht sich da mit großer Verwunderung alle die prächtigen Vorbereitungen für die Festfeier an. — „Aber das Gescheidteste", denkt er, „ist doch, daß du dir bei Zeiten einen guten Platz an der Tafel suchest." Gesagt gethan, er stürmt in den Speisesaal hinein und will sich gleich oben an auf einen schön gepolsterten Lehnstuhl setzen, als er, unter Flüchen und Gelächter von der zur Aufwartung bestellten Dienerschaft wieder entsetzt und hinaus begleitet wird. „Es ist halt noch zu früh," meint er, „aber wann es Zeit ist, dann sollt ihr sehn wer Meister geht." — Nun wird's ihm langweilig, das Laufen hat ihn müde gemacht, Hunger und Durst sind auch einheimisch geworden und vom Herumgaffen wird niemand satt. Was thut er nun, er steigt auf das Rasenbord hinter dem Bahnhof hinauf, legt sich in der Nähe des „dürren Astes" auf den Rücken in's Gras und schaut den blauen Himmel und die sich drin badenden Wimpel an. — Jezt muß es aber doch sein! — er zieht den Roßkopf-Brod und Käse und die liebe Branntweinflasch heraus, ißt und trinkt, bis diese leer und von ersterm nicht ein Mausköpfchen groß mehr übrig ist, dann legt er sich abermals auf den Rücken; bald schläft er ein und schälft und schnarcht — bis Abends 7 Uhr, wo ihn ein teufliſches Pfeifen, lang ausgezogen und heißer, wie von 10,000 Hexen gesungen, aus dem Schlaf erweckt. Er taumelt vom Boden auf; der Zug will eben abfahren, das merkt der Geschworne: „Ei so schlag' doch der T..... drein", so ruft er, „um das schöne Essen haben sie mich gebracht, aber das Mitfahren laſſ' ich mir nicht nehmen!" — Wie ein Böcklein springt er jezt über alle Schranken und Schienen hinaus, auf die erste Kutsche zu (die Lokomotive) wo, dem Rauche nach, noch gekocht wird. „Die," denkt er, „kömmt zuerst nach Trimmis und vielleicht gibt's da oben auch noch einen Schöpf warme Suppe zum Nachtisch." Schon bewegt sich das Fuhrwerk, aber er schwingt sich glücklich hinauf — an die Seite des Maschinenmeisters. Der schaut den vom Himmel gefallenen Geschwornen mit großen Augen an und will ihn eben wieder über Bord hinaus schmeißen; aber das Fuhrwerk ist schon zu sehr im Lauf, es hätte den ungebetenen Gast Hals und Beine gekostet. Unter Schimpfen und Toben heißt ihn der Meister auf die Scheiterbeige hinaufsitzen, was dem Herrn Geschwornen schon ganz recht ist —

Und hurre, hurre, hopp, hopp, hopp
Ging's fort im sausenden Galopp,
Daß Roß und Reiter schnoben
Und Kies und Funken stoben!"

Schon ist man beim rothen Thurm, jezt bei der Haldensteiner Brücke, jezt erscheint die Halbmeil und schon zeigt sich der liebe Kirchthurm von Trimmis; aber kaum gewahrt ihn der Geschworne auf der Scheiterbeige, so ist der Thurm schon da und vorbei. „Halt, halt!" ruft er, schwenkt den Hut und schreit aus allen Leibeskräften: „Donnerwetter, ich muß ja absteigen, Trimmis ist da!" Aber niemand achtet darauf, sie heizen ruhig fort, die schwarzen Kohlbrenner, als ob nicht das Mindeste vorgefallen wäre. „In Gottes Namen," denkt unser Zwangs-Reisender, „in Zizers oder „etschwo" anders werden sie wohl von selber halten, und dann heißt's also zu Fuß wieder nach Trimmis zurück, Herr Geschworner."

Bald aber fängt es ihm an zu schwindeln vor der grausamen Geschwindigkeit; er steigt von der Holzbeige herab, sezt sich auf den Boden und macht die Augen zu. So schläft er selig wieder ein und erwacht — in Rheineck. Wie's ihm da weiter gegangen und auf welche Weise er von dort nach Trimmis zurückgekommen ist, das weiß der Kalendermacher nicht; aber das wohl, daß wenn man den Geschwornen X. seither etwa zufällig anredet und ihn frägt, ob es schnell gehe auf der Eisenbahn? er dann den Hut auf den Hinterkopf schiebt, sich vorne im verworrenen Haar krazt, zum Himmel hinaufschaut, einen Pfiff abläßt und antwortet: „Ich mein's auch, man rutscht halt von Chur viel schneller an den Bodensee hinab, als nach Trimmis!

*) Wozu also auch eine herkömmliche Erhabenheit am Halse gehört.

«Die erste Reise auf der Eisenbahn». Aus dem «Bündner Kalender» für das Jahr 1859.

Wahrscheinlich ist nicht nur dem Alpenboten aufgefallen, wie das Arrangement der Züge noch Einiges zu wünschen übrig lässt. Derselbe hält es z.B. für zweckmäßiger, wenn in Rorschach die Bezeichnung des Endzieles eines Trains an der Außenseite der Waggons, nicht an einer Mauer des Bahnhofgebäudes oder im Wartsaal angebracht wird. Uebrigens muß sich das Publikum daran gewöhnen, daß die im Interesse aller Reisenden liegende Ordnung mit eiserner Konsequenz festgehalten werde. Man soll daher nicht über die Zurechtweisung murren und die Betriebsbeamten der Rohheit beschuldigen, wenn sie genöthigt sind, unbehülfliche Leute vor Unglück zu bewahren.»

Anna von Mohr in ihren Erinnerungen[324]

«Die erste Eisenbahnzeit war eine Zeit der sonntäglichen Ausflüge. Besonders beliebt war es, nach Ragaz zu fahren, im Kurgarten dem Konzert zu folgen, sich die Fremden anzusehen und den Kaffee zu trinken. Die, welche in der Welt draußen gewesen waren, gefielen sich im Kritisieren unserer Bahn, benützten sie aber trotzdem gerne genug, andere lobten sie über alle Maßen; sehr viele trauten ihr aber noch nicht recht und verhielten sich abwartend und wollten zuerst sehen, wann und auf welche Art sich das ihnen unvermeidlich er-

324 29–30. Zu Anna von Moor s. Kap. 6.3.

scheinende Eisenbahnunglück ereignen würde. Als es aber nichts dergleichen geben wollte, verleidete ihnen das Warten. Die Bahn wurde immer beliebter und benützter, und bald konnte man kaum fassen, wie man es so lange ohne sie ausgehalten hatte.»

Reisebericht über eine Bahn- und Dampfschifffahrt in den «Rheinquellen» vom 28. Juli 1858

«Chur, 26. Juli. (Eingesandt.) An der gestrigen Gesellschaftsfahrt auf der Eisenbahn abwärts nahmen circa 150 Personen von Chur, männlichen und weiblichen Geschlechts, Antheil. Der größte Theil davon fuhr sodann in Rorschach angekommen von da aus per Dampf über den Bodensee nach Lindau und Bregenz; ein anderer auf der Eisenbahn aufwärts nach St. Gallen. Bei der Abfahrt von Chur war das Wetter sehr zweideutig, und man prophezeite von vielen Seiten einen regnerischen Tag, was dann allerdings einen bedeutenden Querstrich in die gehegten Erwartung gemacht hätte. Doch klärte sich der Himmel allmälig etwas auf, und namentlich war dies bei der Hinfahrt auf dem Bodensee der Fall. Diese war ungemein amüsant, besonders für Frauenzimmer, die in ihrem ganzen Leben noch keinen so grossen Wasserbehälter gesehen hatten. Dagegen war die Rückfahrt etwas kritischer. Beim starken Windzug gingen die Wellen bedeutend hoch und bewirkten im Schiff ein etwas unanmiethiges Schaukeln, das dann – sollte man's glauben! – beim Damengeschlecht auf diesem kurzen Weg die Syntome der Seekrankheit hervorrief und zu allerlei weiteren Verumständungen führte. Auch sogar Mannspersonen wurden mit in das burleske Conzert hineingerissen, aber man sagte sich ins Ohr, es sei dies nur aus edelmüthiger Simulation gegen die seekranke Damenwelt geschehen, und mancher der scheinbar Mitleidenden habe dadurch einen Stein im Brett mehr bei seiner Dame gewonnen. [...]»

8. Erfüllte und enttäuschte Erwartungen

Der Rechenschaftsbericht der VSB für das Jahr 1858[325] zeigt auf, dass man mit dem ersten Halbjahresergebnis der Rheintal-Linie durchaus zufrieden sein konnte. Die 94 km lange Strecke Rorschach–Chur setzte in den ersten sechs Monaten insgesamt 645 020 Franken um. Das sind 57 % des gesamten Jahresumsatzes der 75 Kilometer langen Linie Rorschach–Winterthur. Vergleicht man das halbierte Jahresergebnis der St. Galler Linie (Winterthur–Rorschach) sowie der Glatttallinie (damals von Wallisellen bis Rüti gebaut) mit dem Halbjahresergebnis der Rheintallinie, so erbrachte die St. Galler Linie 44 % der Gesamteinnahmen, die Glatttallinie 5 % und die Rheintallinie beachtliche 51 %. Auf den Personenverkehr entfielen bei der Rheintallinie 384 602 Fr. (60 %), auf den Tiertransport 12 567 Fr. (2 %), auf Gepäck und Traglasten 22 638 Fr. (3,5 %), auf Equipagen (Offiziersgepäck) 2 150 Fr. (0,5 %) und auf Güter 220 332 Fr. (34 %). Pro Tag wurden auf den Stationen der Rheintal-Linie durchschnittlich 3262 Fr. eingenommen, pro Tag und Kilometer gerechnet waren das 63 Fr. (die entsprechenden Zahlen für die St. Galler-Linie lauten: 3090 Fr. und 41 Fr.).

Die Personenfrequenz nach Klassen existiert nur für das gesamt Netz der VSB. In der ersten Klasse reisten 1858 4155 Personen (0,5 %), in der 2. Klasse 140 878 Personen (16 %) und in der 3. Klasse 732 559 Personen (83,5 %). Die Reisenden der 1. Klasse bezahlten durchschnittlich Fr. 5.75 und fuhren 53 km weit; die Passagiere 2. Klasse zahlten Fr. 2.35 und reisten 34 km weit; und die Reisenden 3. Klasse entrichteten Fr. 1.15 und reisten mit diesem Betrag 23 km weit.

Im Jahre 1859 erwirtschafte die Rheintallinie Fr. 942 000, die St. Galler Linie Fr. 1 320 000 und die Glatttal- und Linthlinie (Sargans–Glarus–Wallisellen) Fr. 814 000. Die Einnahmen setzten sich bei der Rheintallinie wie folgt zusammen: Personen Fr. 475 311 (51 %), Gepäck Fr. 19 852 (2 %), Tiere Fr. 28 048 (2 %), Equipagen Fr. 1906 (0,2 %), Güter 402 495 (43 %), Verschiedenes Fr. 14 391 (2 %). Auf dem gesamten Streckennetz der Vereinigten Schweizerbahnen sassen 1859 0,5 % der Reisenden in der 1. Klasse, 14,5 % in der 2. Klasse und 85 % in der 3. Klasse.[326]

Eine erfüllte Erwartung war zweifellos, dass vermehrt Gäste nach Chur kamen und die kleine Kantonshauptstadt, die 1860 6990 Einwohner zählte, sich etwas grösser und mondäner fühlen konnte. Im «Alpenboten» meldete sich elf Tage nach Eröffnung der Bahnlinie ein dem einheimischen wie dem auswärtigen weiblichen Geschlecht zuneigender Berichterstatter wie folgt zu Wort:[327] Wie wir vernehmen, bringt ein ‹train de plaisir› (Vergnügungszug) morgen eine beträchtliche Zahl St. Galler, die am nämlichen Tag zurückkehren;

325 KBG Hh 1005.

326 Rechenschaftsbericht der VSB, 1860, Beilagen I u. II. KBG Hh 1005.

327 LA Nr. 160, 11.7.1858.

die Damenwelt von Rorschach werde sich zahlreich einfinden. Wir sind begierig, den auf hiesigem Bahnhof zu erwartenden Scenen des Courmachens beizuwohnen. So manche Rangstufen es unter den hiesigen Damen gibt – von den Auswärtigen dürften sie schwer unterschieden werden, denn seitdem die Laufbahn zum Ziele der feinen Lebensart offen daliegt, soweit nämlich die Rechnung einer Modistin oder Mamsell Schneiderin das Patent derselben ist – seitdem darf niemand daran zweifeln, dass die rhätische Residenz eine Menge Frauen, Fräuleins und Jungfrauen zählt, welche die feinen Damen mehr oder weniger gut zu spielen verstehen, wenn auch die Eleganz und die Kunst der Repräsentation nicht selten 20 Jahre die Periode ihrer Naturgemäßheit überlebt. Doch haben wir beobachtet, daß jene Kunst noch im Alter von 40 Jahren mit Glück eintritt. Am besten verstehen es die hier wohnenden italienischen Schweizerinnen, die Blüthe der weiblichen Menschheit zu spielen. Wer auf Spaziergängen ihre Leichtigkeit und Grazie der Bewegung des Kopfes, im Setzen des Fußes, im Manövriren mit dem Sonnenschirm bemerkt hat, der wird mir Recht geben. Nächst diesen und den Damen der ‹haute volée› besitzen auch manche aus Frankreich gekommene parfümirte und kandirte Alpenrosen die Virtuosität gefälliger Repräsentation und noch lebhafterer Konversation. Es ist für den Fremden interessant, an einem Sonntag auf dem Bahnhof aus Damengruppen 3–4 verschiedene Sprachen zu vernehmen.»

Weniger erfreulich war, dass es bereits knapp drei Wochen nach der Eröffnung der Bahnlinie in Maienfeld zu einem ersten Zusammenstoß zweier Züge kam. Das «Tagblatt» meldete darüber:[328] «Gestern, den 18. Juli fand beim Einfahren auf der Station Maienfeld ein Zusammenstoß der von Chur und Ragatz kommenden Bahnzüge statt. Ein Kondukteur, auf der Platteforme mit Bremsen der Wagen beschäftigt, wurde verwundet; von den zahlreichen Passagieren war jedoch glücklicher weise keiner von einer bedeutenden Verletzung betroffen. Am Material fanden theilweise Beschädigungen statt. Dasselbe konnte aber bald auf die Stationsplätze Chur und Sargans abgeführt werden.» Der Unfall ereignete sich um halb sechs Uhr abends, und in den beiden von den Lokomotiven «Julier» und «Bernhardin» gezogenen Zügen befanden sich viele Sonntagsausflügler auf ihrer Heimfahrt. Einen Tag später berichtete die Zeitung von erheblichen Schäden, die an mehreren Wagen entstanden seien; einer sei fast zertrümmert worden, «so daß es fast unbegreiflich ist, wie nicht mehr Unglück entstand. Die Verletzungen der Reisenden beschränkten sich auf Beulen, blaue Flecken, Nasenbluten, Schürfungen und Hautverletzungen durch Glassplitter.» Beim Beheben des Schadens halfen auch Militäreinheiten mit, die in Ragaz sowie auf der Luziensteig stationiert waren.[329]

Wie konnte es zu diesem Unfall kommen? Der Berichterstatter des «Alpenboten» sass zufälligerweise in einem der beiden Züge. Er schreibt zum Unglückshergang: «Die Schuld des Unfalls ist noch nicht genau ermittelt; wir neigen uns zu der Annahme, daß sie dem Zugführer, nicht dem Lokomotivführer und in keiner Weise dem ebenfalls beklagten Weichenwärter zur Last fällt. Derjenige Zugführer, welcher den von Chur gekommenen Zug zuerst hätte einfahren lassen sollen, war, trotz dem wiederholt gegebenen Haltsignal, zu weit avanzirt und hat den Zug nicht mehr rechtzeitig zum Stehen bringen können. Wäre derselbe nur um 6 Fuß über die offenbar zu kurzen Weichen hinausgerückt, so wäre er in den nahen Graben gestürzt, wo Viele den Tod gefunden haben müssten.» Der Berichterstatter des «Tagblatts» vermutete hingegen die Schuld eher bei einem der Lokomotivführer.

Da das Fahren mit der Eisenbahn noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung etwas Aussergewöhnliches war, wurden die Reisewilligen vielfach zum Bahnhof begleitet und von dort nach ihrer Rückkehr auch wieder abgeholt. Aus diesem Grunde entstand auf dem Churer Bahnhof nach dem Ausbleiben des Zuges etwelche Unruhe. «In Chur sind viele Leute, deren Verwandte und Bekannte eine Sonntagsspazierfahrt nach Maienfeld, Ragatz etc. unternommen hatten und die dieselben auf den dritten ankommenden Zug erwarteten, beim Ausbleiben desselben in Besorgniß versezt worden. Statt des Zuges kam eine telegrafische Depesche an, welche eine Reserve-Lokomotive und einen Wagen requirirte. Der Zug lange dann erst um 8 Uhr an.»[330]

Weniger spektakulär und doch hinsichtlich des Personenschadens folgenschwerer war der Unfall, der sich nur eine Woche später erneut auf Bündner Boden ereignete. In den «Rheinquellen» findet sich dazu folgende Notiz:[331] «Chur, 24. Juli. Auf dem Stationsplatze Landquart-Au ereignete sich gestern wieder ein Un-

328 BT Nr. 167, 20.7.1858.
329 BT Nr. 168, 21.7.1858.
330 BT Nr. 167, 20.7.1858.
331 RQ Nr. 172, 26.7.1858.

glücksfall. Beim Anhängen eines Wagens gerieth ein St. Gallischer Condukteur durch Unvorsichtigkeit mit dem Kopfe zwischen diesen und den voranstehenden Wagen und erhielt einen bedeutenden Stoss. Gleichwohl war er im Falle, seinen Dienst im Innern wieder aufzunehmen, sprach noch und scherzte sogar; aber bei Sargans angekommen, wurde ihm plötzlich schwindlich, und in kurzer Zeit war er eine Leiche. Eine schwere Hirnerschütterung muss diesen schnellen Tod zur Folge gehabt haben.» An dieses Meldung angefügt, ist noch die folgende: «Ebenfalls gestern zerbrach ein Ventil an der Lokomotive des Nachmittagszuges von Rorschach hieher, weßhalb um eine Lokomotive von hier aus telegraphirt werden musste und wodurch die Ankunft des Zuges in Chur verspätet wurde.»

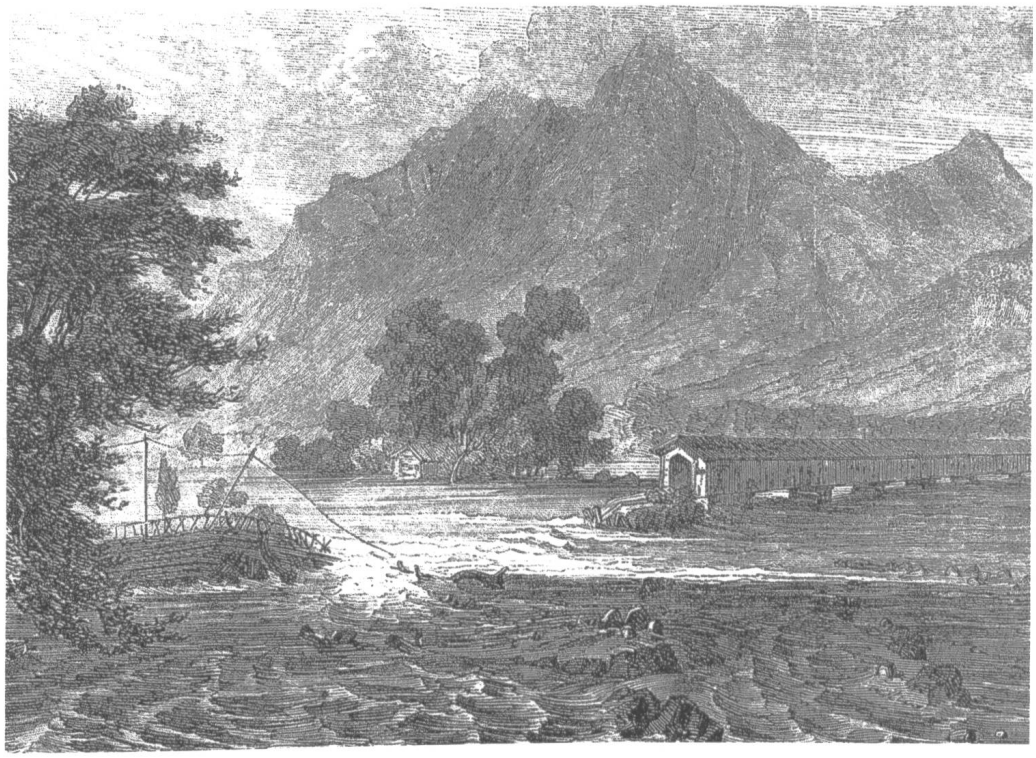
Enttäuscht von der Eisenbahn waren schon bald nach ihrer Inbetriebnahme auch etwelche Bauern im Churer Rheintal, die des von ihr verursachten Lärmes wegen sogar die Einstellung des Betriebes forderten. «Die Gemeinden Untervatz und Haldenstein sollen Willens sein», heisst es in einer Meldung vom 6. Juli in den «Rheinquellen»,[332] Protest gegen den Weiterbetrieb unserer Eisenbahn einzulegen oder auf eine Entschädigung von Fr. 20 000 zu dringen; aus dem einfachen Grunde, weil von dem im Lande auf- und abrasselnden und dampfenden Lokomotiven die Ruhe ihrer Alpen am Galander und Vatzerberge gestört wird. – Wirklich ist es der Fall, daß in jener Höhe das Geräusch der Dampfzüge weit größer ist als in der Thaltiefe, und unbefangene Zeugen sagen aus, daß das Vieh in diesen beiden Alpen bei dem jedesmaligen Nahen der Bahnzüge in der Tiefe und dem infernalen Ton der Maschinenpfeife wie unsinnig zusammenspringe und umherrenne, wodurch freilich die altgewöhnte Gemüthsruh der Alpkühe sehr gestört und die Aussicht auf den kommenden Alpnutzen gemindert wird. Es ist diese Wirkung des Schalles aus der Tiefe im Bereich jener nahen Alpen um so begreiflicher, als man ja versichert, daß auf der höchsten Spitze des Galandas man bei ruhiger Witterung das Krähen der Haushähne in der Stadt Chur ganz deutlich vernehmen könne. – Ob übrigens diese Interpellation der obigen Gemeinden ihren Zweck erreichen werde, ist eine andere Frage.» Natürlich wurde der Zweck nicht erreicht, und die Eisenbahn dampfte und pfiff weiter durch das Rheintal.

Obwohl sich diese Arbeit im Wesentlichen auf die Zeit bis zum Ende des Jahres 1858 beschränkt, sei doch noch auf ein Geschehnis hingewiesen, das für die Bahn noch weit gravierendere Folgen hatte als der geschilderte Zusammenstoss in Maienfeld. Wenig mehr als 10 Jahre danach, Ende September und Anfang Oktober 1868 kam es im gesamten Rheingebiet bis zum Bodensee zu verheerenden Überschwemmungen, die auch die Rheintalbahn arg in Mitleidenschaft zogen. Im «Bündner Kalender» lesen wir dazu:[333] «Mit dem 13. September 1868 hat ein anhaltender warmer Regen begonnen. Die Flüsse und Bäche schwollen an. Die Erdschichten wurden vom Wasser getränkt und aufgelockert. So brach nach ununterbrochenen regnerischen Tagen der verhängnißvolle 27. September an. An dem Gebirgsstock zwischen den Quellen des Vorder- und Hinterrheins lagerten fortwährend schwarze Gewitterwolken. Es fiel den ganzen Tag hindurch ein starker Regen, und am Abend ergoß sich der Himmel in Strömen. Es war, so heißt es überall, nicht mehr ein Regnen, es war ein fortwährendes Schütten. Ohne Ahnung des bevorstehenden Unglückes hatten sich die meisten Bewohner der bedrohten Gegenden zur Ruhe begeben. Aber nicht lange sollte dieselbe währen. In Rinkenberg brach bereits schon zwischen 7 und 8 Uhr Abends aus dem Zafraggia Thal eine furchtbare Rüfe aus, welche unter schrecklichem Getöse, das die Häuser zittern macht, sich dem Dorfe zuwälzte und dasselbe zu zerstören drohte. [...] In Nufenen musste man vor dem Dorfbache schon um 9 Uhr flöchnen, und in Vals durchbrachen um dieselbe Stunde die zu fürchterlichen Strömen herangewachsenen Bäche Zavraila und Peil ihre Ufer und Dämme und begannen die schauerlichste Verwüstung in Dorf und Thal.» Das «schrecklich tosende Element» wälzte sich durch das Rheinwald wie auch jenseits des Bernhardins durch das Misox, Calanca sowie grosse Teile des Tessins; es wälzte sich durch das Schams und die Viamala Thusis entgegen; und überall nahm das Wasser neues Material auf, riss alles, was ihm in den Weg kam, weg und mit sich fort.

Am Morgen des 28. Septembers erreichte das Wasser bei Reichenau eine Höhe von 20 Schuh, also 6 Meter, über dem gewöhnlichen Stand. «Von hier bis Chur blieb der Rhein durch gute Wuhren in seinem Bette festgehalten, erst bei Haldenstein durchbrach er das vernachlässigte Ufer und verwüstete die üppigsten Baumgärten. Die Rheinbrücken von Felsberg, Haldenstein und Landquart waren in grösster Gefahr und wurden stark beschädigt. Das ausgezeichnete Wuhr von Maienfeld

332 RQ Nr. 156, 7.7.1858.

333 BK 1870.



Dammbruch neben der Eisenbahnbrücke bei Ragaz im Jahre 1868.

hielt Stand; das eben so fest gebaute, aber leider noch nicht vollendete und nicht abgeschlossene Wuhr von Fläsch hingegen verschwand spurlos in den Fluthen. Bei Ragaz führte die wilde aus der Pfäfferser Schlucht hervorbrechende Tamina dem Rhein eine solche Masse Geschiebe zu, daß die dortige Eisenbahnbrücke in größte Gefahr kam, fortgerissen zu werden. Die Gewalt des Wassers durchbrach den vor der Brücke liegenden Eisenbahndamm, und ein breiter Flussarm ergoß sich über die Ragatzer Felder dem Bahnhof Sargans zu, wo nur großer Anstrengung es gelang, denselben dem rechten Bette wieder zuzuleiten. Von hier aus begann am Vormittag des 28. Sept. in ungeheurer Ausdehnung die Ueberschwemmung des St. Gallischen Rheinthales bis an den Bodensee hinunter. Die Straßen, die Telegraphen- und Eisenbahnverbindungen wurden zerstört, die Eisenbahndämme an mehreren Punkten durchbrochen und streckenweise weggeschwemmt, so namentlich außer Ragatz bei Burgerau-Buchs; die Bahnhöfe, ja ganze Dörfer und die ausgedehntesten Gefilde mit der noch nicht eingesammelten Frucht wurden unter Wasser gesetzt [...]»

Kaum hatten die Wasserstände wieder zu sinken begonnen, setzte vom 2. bis 4. Oktober erneut heftiger Regen ein. Dieses Mal war ganz Bünden betroffen, und an einigen bereits stark betroffenen Orten stieg das Wasser jetzt noch höher als Ende September. Glücklicherweise kühlte sich das Wetter ab, auf den Bergen fiel Schnee, und da auch noch der Regen nachliess, war das Schlimmste überstanden.

Die Schäden aber blieben; auch bei der Eisenbahn. Am 28. September, kurz vor sechs Uhr Morgens meldete der Ragazer Stationsvorstand, dass der Frühzug nach Maienfeld zurückkehren musste. Anderthalb Stunden später meldete Buchs, das Wasser laufe oberhalb und unterhalb der Station über die Geleise und drohe den Bahndamm anzufressen. Nach und nach folgte eine Hiobsbotschaft der andern, und kein Zug konnte mehr fahren. Im Laufe des Tages wurden immer mehr Gebiete in der Rheinebene überflutet. Der Bahnhof Sargans stand 14 Zoll (42 cm) hoch im Wasser; Lokomotiven, Wagen und Material wurden gegen Mels auf die Walensee-Linie evakuiert. Zwischen Sargans und Ragaz war der Bahndamm auf einer Länge von 40 Metern durchbrochen, zwischen Ragaz und der Rheinbrücke grossteils samt der Strassenbrücke verschwunden. Grosse Schäden waren ebenfalls im unteren Rheintal zu verzeichnen. Verheerend brach auch die Überschwemmung von Anfang Oktober über das Rheintal herein. Der Bahnhof Sargans etwa war nun noch 2 Zoll höher mit Wasser bedeckt als ein paar Tage zuvor und wurde wieder geräumt.

Im Laufe des Monats Oktober erfolgten mit grossem Aufwand die Instandstellungsarbeiten. Mitte Oktober

konnte eine Lokomotive erstmals wieder die Strecke Salez–Haag passieren. Am 22. Oktober traf eine Lokomotive in Buchs ein, und Ende Oktober war die ganze Rheintal-Linie zumindest provisorisch wieder befahrbar.[334]

9. Wie weiter mit dem Lukmanier-Projekt?

In den im Februar 1853 beschlossenen «Grundbestimmungen zur Konstituirung der Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Schweizerischen Südostbahn» wird die Rheintaleisenbahn bereits in Artikel 1 klar als Teil einer internationalen Ostalpenbahn deklariert, heisst es hier doch: «Die schweizerische Südostbahn soll Deutschland und Italien über die Alpenpässe Graubündens in leichteste Verbindung setzen.» Im Vertrag, den der provisorische Verwaltungsrat der Südostbahn ein halbes Jahr später mit dem englischen Konsortium abschloss, fehlt eine derart prominent platzierte Absichtserklärung. Erst in Artikel 50 findet sich der Passus: «Sobald die Eisenbahn von Chur hinweg über den Lukmanier bis nach Locarno am Langensee, deren Bau durch den Vertrag vom 27. August 1853 vorgesehen ist, in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben werden kann, werden sich die beiden Gesellschaften, die eine nach Inhalt gegenwärtiger Statuten errichtet, die andere zum Zweck des Baues und des Betriebes der Eisenbahn von Chur bis Locarno gegründet, in eine einzige fusioniren.»[335]

Die Alpenbahnfrage war bei den Verhandlungen allerdings wichtiger, als es die eher marginale Erwähnung im Vertragswerk vermuten lässt. Im Schreiben, in welchem der Verwaltungsrat die Aktionäre über die Verhandlungen und Vertragsabschlüsse mit den englischen Geldgebern informierte, ist davon die Rede, dass die Eisenbahnlinie von Chur über den Lukmanier nach Locarno ein sehr wichtiger Punkt der Vertragsverhandlungen gewesen sei; und in Zusammenhang mit der beabsichtigten Fusion heisst es: «Im Uebrigen kann nicht übersehen werden, daß die Durchführung der Bahn über den Lukmanier bis nach Locarno nicht nur ein glänzender Sieg der Unternehmer, sondern auch ein [für] alle Aktionäre lohnendes Ereigniß sein wird.»[336] Auch im Werbeprospekt der Südostbahn, der 1854 in vier Sprachen gedruckt wurde, spielt das Lukmanier-Projekt eine wichtige Rolle. Unter dem fett gedruckten Titel «SCHWEIZERISCHE SÜDOSTBAHN, VOM BODENSEE UND ZÜRCHERSEE BIS CHUR» findet sich der Hinweis «Erste Sektion der großen Europäischen Centralbahn zur Verbindung der Deutschen und Französischen Bahnnetze einerseits und der Sardinischen, Lombardisch-Venezianischen und übrigen Italiänischen Bahn-Netze andererseits». Im Textteil der Werbeschrift wird mehrfach auf die Wichtigkeit des Alpenbahn-Projekts hingewiesen.[337] Es ist auch wenig wahrscheinlich, dass sich ausländische Investitoren hätten finden lassen, wenn nur von einem regionalen Eisenbahnprojekt die Rede gewesen wäre. Ebenso deutet die Tatsache, dass sich sowohl La Nicca wie auch Killias als Direktionsmitglieder für die zu bauende Rheintalbahn gewinnen liessen, klar auf die feste Absicht hin, die Eisenbahn über Chur hinaus zu bauen. Noch ein halbes Jahr zuvor waren die beiden dem Südostbahnprojekt ablehnend gegenüber gestanden. Wie in Kapitel 3.3 dargelegt, versuchte La Nicca im Januar 1853 vor der Grossratskommission und in der Presse die finanzielle Beteiligung des Kantons Graubünden an der Bahn zu verhindern und warb seinerseits für eine piemontesische Gesellschaft, die, wie er darlegte, bereit gewesen wäre, eine Eisenbahn von Italien bis nach Rorschach zu bauen.[338]

Andreas Rudolf von Planta, der einflussreichste Bündner Promotor der Südostbahn, hielt La Nicca vor der Kommission und in den Zeitungen entgegen, es seien «erstlich die Mittel zur Ausführung der ersten Section der schweizerischen Südbahn bis Chur aufzusuchen und jedenfalls diese Strecke zunächst sicher zu stellen, gleichzeitig aber den Weiterbau stets im Auge zu behalten». Der Gedanke an den Weiterbau findet sich bei Planta auch in mehreren späteren Verlautbarungen – wohl am emphatischsten anlässlich der Aufnahme der Erdarbeiten auf Bündner Boden bei Maienfeld Ende Juni 1854. Den Schluss seiner Festrede leitete Planta mit einem Hoch auf die Bündner Pässe und insbesondere den Lukmanier ein: «Meine Herren! Mein dritter und letzter, mein wärmster Gruß geht endlich nach Süden hin, er gilt da drüben den Alpenpässen Graubündens, diesen uralten Verbindungsbrücken des Nordens und

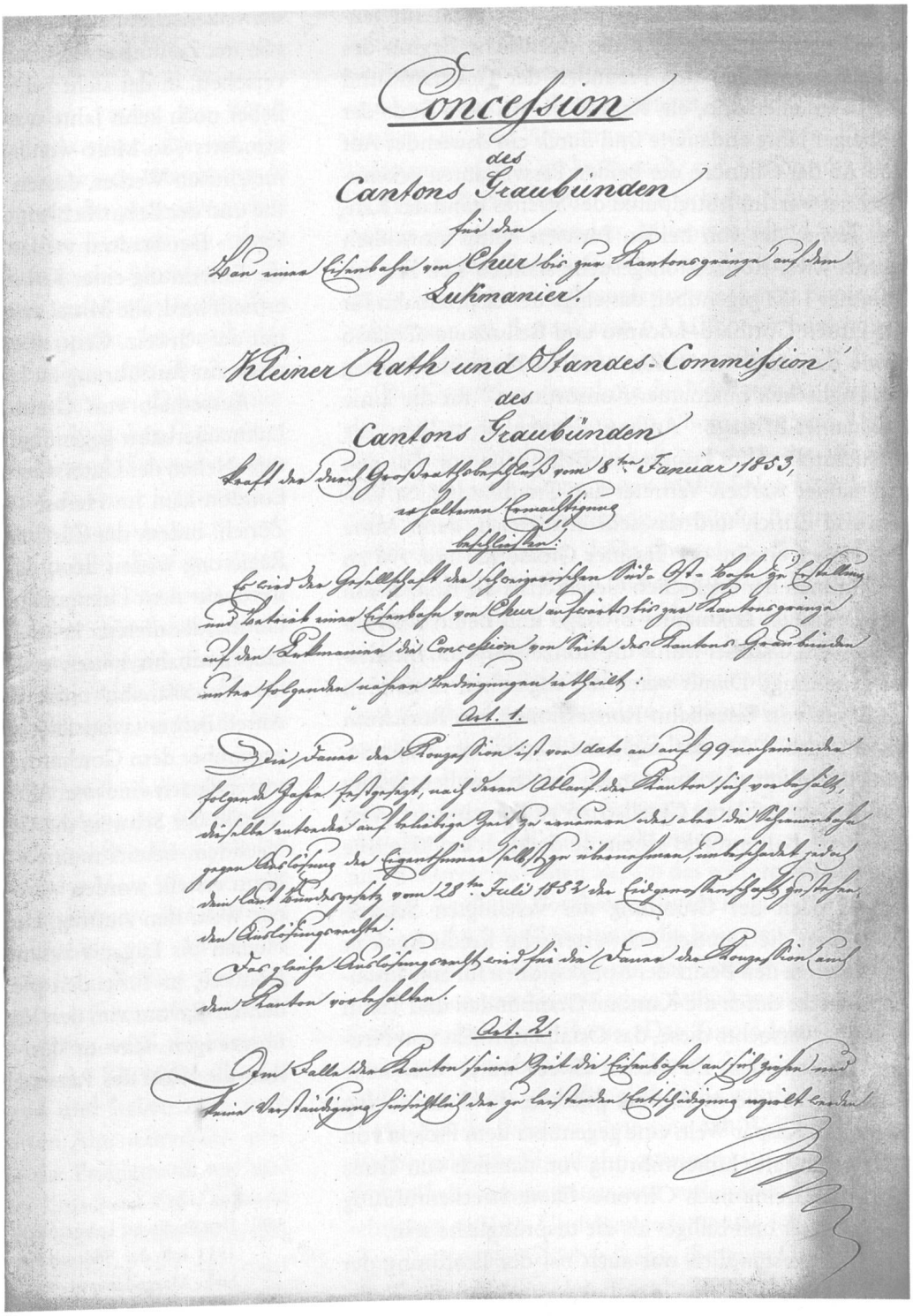
334 Gabathuler, Hansjakob: Die Eisenbahn und die Rheinnot vom Herbst 1868, Zerstörungen und Wiederherstellung der Bahnlinie im Bezirk Werdenberg, in: Werdenberger Jb 2001, Buchs 2000, 126–131. Ders., Jakob Wihler, 107–108.

335 Vgl. dazu das Kap. 6.1.

336 Kreisschreiben, 5.9.1853, 2–3. KBG Bh 23 (30).

337 Programm der schweiz. SOB. StAGR VIII 16 d.

338 LA Nr. 3, 6.1.1853. BT Nr. 3, 4.1.1853.



Concession
des
Cantons Graubünden
für den
Bau einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgrenze auf dem
Lukmanier.

Kleiner Rath und Standes-Commission
des
Cantons Graubünden
kraft des Gesetzes über Concessionirung von Eisenbahnen vom 8ten Januar 1853,
in Haltung Ratifikation
beschließen:

Es wird der Gesellschaft der schweizerischen Süd-Ost-Bahn für Erstellung
und Betrieb einer Eisenbahn von Chur aus bis zur Kantonsgrenze
auf dem Lukmanier die Concession von Seite des Kantons Graubünden
unter folgenden näheren Bedingungen ertheilt:

Art. 1.

Die Dauer der Konzession ist vom Datum an auf 99 nacheinander
folgende Jahre festgesetzt, nach deren Ablauf der Kanton sich vorbehält,
dieselbe entweder auf billigen Fuß zu erneuern oder aber die Eisenbahn
gegen Ablösung der Eigenthümerin selber zu übernehmen. Beide Theile
haben sich dem Art. Bundesgesetz vom 28ten Juli 1852 über Eisenbahnbauten,
den Ablösungsmodus betreffend, zu unterziehen.
Das gleiche Ablösungsrecht wird für die Dauer der Konzession auch
dem Kanton vorbehalten.

Art. 2.

Dem Falle, daß der Kanton seinen Beitritt zu der Eisenbahn auf sich ergehen und
seine Verpflichtung festgestellt sein sollte, zu leistenden Entschädigung ungeachtet, [illegible]

Der Kanton Graubünden erteilt am 15. September 1853 der Südostbahn eine Konzession bis zur Kantonsgrenze auf dem Lukmanier.

Südens [...]» Nach einem Resümee der Passgeschichte strich Planta die «Vorzüglichkeit des Lukmaniers» hervor und rief seinen Zuhörern zu: «Dem Lukmanier, dem ältesten, wie dem zukunftsreichsten Alpenpasse also unser herzlichster und begeisterter Handschlag! Der Lukmanier ist heute die Loosung, ihm sei heute unser Manneswort unwiderruflich verpfändet!» Nach einer weiteren Eloge auf die «rhätischen Gebirge» beendete Planta seine Rede mit dem Aufruf: «Meine Herren! Ich lade Sie nun ein, die ins Leben tretende Südost- und Lukmanierbahn mit einem donnernden Lebehoch zu begrüßen. Sie lebe hoch!»[339]

339 LA Nr. 76, 27.6.1854.

Die Zeit der Gründung der Südostbahn im Jahre 1853 war zugleich auch der eigentliche Beginn des Kampfes zwischen den Freunden der Gotthard- und der Lukmanierbahn, ein Kampf, der bis zum Ende der sechziger Jahre andauerte und durch ein dauerndes Auf und Ab der Chancen der beiden Passvarianten gekennzeichnet war. Im Mittelpunkt des Streites stand der Kanton Tessin, der von beiden Parteien heftig umworben wurde. Zwei Konzessionsgesuche standen sich hier im Sommer 1853 gegenüber, dasjenige der Centralbahn für die Linien Gotthard–Locarno und Bellinzona–Chiasso sowie dasjenige von Killias und La Nicca im Auftrag des englischen Lukmanier-Konsortiums[340] für die Linie Lukmanier-Brissago. Anfang September stellten die Gesuchsteller ihre Projekte in Bellinzona vor. Für den Lukmanier warben Vertreter aus Graubünden, St. Gallen und Zürich und das sehr erfolgreich, denn Mitte September erteilte der Tessiner Grosse Rat mit 190 zu 11 Stimmen der englischen Gesellschaft die Konzession für die Linien Lukmanier-Brissago und Bellinzona-Lugano.[341] Im Oktober wurde die Konzession vom Bundesrat genehmigt. Damit waren die englischen Investoren im Besitz von Eisenbahn-Konzessionen von Rorschach bis Brissago.[342] Da das englische Kapital zur Finanzierung der Lukmanierlinie danach jedoch ausblieb, gelang es nicht, die geplante Gesellschaft zu konstituieren. Das erweiterte Bahnprojekt scheiterte dadurch auf klägliche Weise.

Als nach der Gründung der Vereinigten Schweizerbahnen die Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank in St. Gallen in den Besitz der Konzessionen für eine Eisenbahnstrecke durch die Kantone Graubünden und Tessin gelangte, versuchte diese, das Ostalpenprojekt von Neuem anzuschieben. Zu diesem Zweck wurde eine neue Lukmanierstudie in Auftrag gegeben. In dieser schlug Ingenieur Kaspar Welti eine gegenüber dem Projekt von 1849 veränderte Linienführung vor, nämlich von Truns über die Greina nach Olivone. Diese Streckenführung sollte kürzer und billiger als die ursprüngliche sein.

Selbstverständlich war auch bei der Eröffnung der Rheintallinie viel von der Lukmanierbahn die Rede, und wacker gedachte man in reihenweise ausgesprochenen Toasten den jahrhundertealten Verbindungen in den Süden und Norden. Der in Chur anwesende genuesische Bürgermeister Ritter Moro sprach laut dem «Liberalen Alpenboten»[343] in einer längeren Rede von dieser bedeutenden Verbindung und der grossen Wichtigkeit, den Durchstich des Lukmaniers recht bald ins Werk gesetzt zu sehen. Seine Bemerkung, die ganze schweizerische Bevölkerung sehne sich danach, wird von der Zeitung etwas überraschend mit einer Fussnote versehen, in der steht: «Die Churer wenigstens wollen lieber noch zehn Jahre warten.» «Der Genius des Jahrhunderts», so Moro weiter, «sei der Schöpfer des unermesslichen Werkes, dessen Ausführung dem Tellenmuthe und der Beharrlichkeit eines Columbus vorbehalten seien.» Der Stadtrat verdankte die Rede «und beschloß die Ernennung einer Kommission, welcher der Auftrag ertheilt wird, alle Mittel anzuwenden, um in Verbindung mit der schweiz. Centralbehörde das Lukmanierprojekt rasch zur Ausführung zu bringen».

Ausserhalb von Graubünden bekundete man der Lukmanierbahn gegenüber ebenfalls recht viel Sympathie. Neben der Unterstützung aus St. Gallen, Turin und London kam im Herbst 1853 auch noch diejenige aus Zürich, indem der Zürcher Regierungsrat die Luzerner Regierung wissen liess, dass man die Aufmerksamkeit nunmehr dem Lukmanierprojekt zuwende, weil an der Gotthardkonferenz keine Aussichten für den Bau einer Gotthardbahn hätten eröffnet werden können. Auch die Nordostbahn unter ihrem Direktionspräsidenten Alfred Escher favorisierte noch bis 1861 den Lukmanier gegenüber dem Gotthard. Das Gotthardkomitee entfaltete indessen eine rege Aktivität, um innerhalb und ausserhalb der Schweiz die Gotthardbahn zu propagieren. Nachdem bereits mehrere Studien für den Bau dieser Bahn erstellt worden waren, erhielt der Ingenieur Kaspar Welti den Auftrag, ein Projekt für die Strecke von Flüelen bis Lugano auszuarbeiten. 1861 versuchte das Komitee, in Turin den piemontesischen Ministerpräsidenten Cavour von den Vorzügen der Gotthardroute zu überzeugen. Cavour liess dieses indessen wissen, dass ihm die Wahl des Passes gleichgültig sei; Italien unter-

340 Das englische Lukmanier-Konsortium hatte sich Ende August 1853 mit der Südostbahn-Gesellschaft zusammengeschlossen. Siehe Margadant, 44–48.

341 Die Tessiner Konzession war an folgende Bedingungen geknüpft: Die Erdarbeiten auf den Linien Biasca–Locarno und Bellinzona–Lugano müssen bis spätestens am 1.3.1854 begonnen werden. Die Linien Olivone–Locarno und Bellinzona–Lugano sollen bis spätestens 1.3.1858 erstellt u. eine Fahrstrasse über den Lukmanier erbaut sein. Die Strecke Olivone-Disentis soll bis spätestens 1.3.1866 als Eisenbahnlinie ausgebaut sein. Eine Kaution von Fr. 500 000 muss deponiert werden. Margadant, 51.

342 Siehe dazu Margadant, 39–54.

343 LA Nr. 161, 13.7.1858.

stütze dasjenige Projekt, das finanziell und technisch am besten sei und auch in der Schweiz auf Unterstützung zählen könne.

Von dieser Haltung konnten vorerst die Bündner profitieren. Das Lukmanierkomitee, das von der St. Galler Bank die Bahnkonzessionen übernommen hatte, begann Verhandlungen mit der piemontesischen Regierung. Eine parlamentarische Kommission erhielt in Turin im Mai 1860 den Auftrag, die Alpenbahnfrage umfassend – unter Einschluss verschiedener Bündner Pässe und des Gotthards – zu prüfen. Im April 1861 kam die Kommission zum Schluss, dass die Lukmaniervariante den andern vorzuziehen sei. Darauf unterzeichneten Vertreter des Königreichs Italien,[344] der Vereinigten Schweizerbahnen, der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank sowie Ingenieur Michel eine Übereinkunft zur Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft. Das Unternehmen scheiterte im Mai allerdings daran, dass die geforderte Kaution für die Konzession nicht rechtzeitig geleistet werden konnte. Die Schuld an der geringen, aber entscheidenden zweitägigen Verspätung lag u.a. bei den italienischen Behörden, die offenbar ihre Stellungnahme für den Lukmanier wieder zu hinterfragen begannen.

Entscheidend für die Niederlage des Lukmanierprojektes war indessen die Neubeurteilung der Alpenbahnfrage durch den Kanton Zürich und den Nordostbahnpräsidenten Alfred Escher. Noch im März 1861 hatte die Direktion der Nordostbahn beschlossen, der nächsten Generalversammlung die Zeichnung von Aktien der Lukmanier-Eisenbahngesellschaft im Betrage von einer Million Franken zu beantragen, sofern entsprechende Garantien geboten werden könnten, «daß die Conkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auch nach der Herstellung der projektirten Alpeneisenbahn gesichert bleibe». «Wie komplex die Problematik war und wie schwer Alfred Escher der Entscheid fiel», schreibt Joseph Jung in seiner gross angelegten Escher-Biografie, «zeigte sich auch an der Versammlung der Aktionäre vom 30. April 1861, wo Escher die beiden Varianten [Lukmanier und Gotthard] kritisch verglich. Ausführlich und unter Berücksichtigung finanzieller, politischer und strategischer Aspekte beleuchtete er das Anliegen der Lukmanierbahngesellschaft. Die an sich schon komplexe Sache erhielt zusätzlich eine politische Note, nachdem auch das Gotthardkomitee bei der Nordostbahn vorstellig geworden war und um Beteiligung nachgesucht hatte. [...] Nach Abwägung aller Aspekte kamen die Führungsgremien der Nordostbahn zum Schluss, dass es zurzeit nicht angebracht sei, das Gotthardprojekt zu unterstützen. Escher begründete dies unter anderem mit dem Argument, dass nicht daran zu denken sei, zwei Alpentransversalen zu bauen. Da der Lukmanier jedoch mehr Aussicht auf Ausführung habe als die Gotthardvariante, müsse sich die Ndordostbahn derzeit ersterem zuwenden. Mitentscheidend war, dass auch Stadt und Kanton Zürich diese Ansicht teilten und bereit waren, beim Lukmanierunternehmen Kapitalbeteiligungen im Betrage von 0,5 Millionen beziehungsweise 1,5 Millionen Franken zu übernehmen.»[345]

Die Generalversammlung der Nordostbahn stimmte dem Antrag der Direktion auf Übernahme von Aktien der Lukmanierbahngesellschaft zu; doch die Vertreter des Lukmanierprojektes waren in der Folge nicht in der Lage, die an die Zustimmung geknüpfte Bedingung zu erfüllen und Garantien dafür abzugeben, dass die Bahnlinien entlang dem Rhein und der Linth als Zufahrtslinien zum Lukmanier dieselbe Bedeutung haben würden. Im Laufe des nächsten Jahres tendierte der Direktionspräsident der Nordostbahn darum immer mehr dazu, dem Gotthard gegenüber dem Lukmanier den Vorzug zu geben. Im November 1862 befürwortete Escher gegenüber Bundesrat Dubs eine Bundessubvention zugunsten des Gotthards. Er regte auch eine Konferenz mit allen am Gotthardprojekt interessierten Kantonen und Bahngesellschaften an, um das weitere Vorgehen zu planen. An dieser Konferenz, die im August 1863 in Luzern stattfand, befürworteten die Vertreter des Kantons Zürich und der Nordostbahn das Gotthardprojekt.[346]

In seinen autobiografischen Aufzeichnungen schrieb Escher rückblickend dazu: «Das Zustandekommen einer schweizerischen Alpenbahn erschien mir von Tag zu Tag wichtiger und dringlicher. Es wurde mir immer klarer, daß die Schweiz ohne eine den Wall ihrer Alpen durchbrechende Eisenbahn zu einem von dem großen Weltverkehr umgangenen und verlassenen Eilande herabsinken müsste. Und hinwieder erwog ich, welch reichen Gewinn die Gotthardbahn, die, zum Unterschiede von den konkurrirenden Alpenbahnprojekten, inmitten der Eidgenossenschaft liegend und sie auf langer Strecke durchbrechend, zu einer der wichtigsten Handelsstraßen

344 Am 17. März 1861 erfolgte die Proklamation des Königreichs Italien.

345 Jung, Escher (2006), 557–559.

346 Jung, Escher (2006), 552–560.

Das 1871 publizierte «Fusionsprojekt» von Richard La Nicca sah eine Vereinigung der Bahnlinien aus dem Reuss- und Vorderrheintal bei Disentis vor.

für einen bedeutenden Theil der zivilisirten Welt werden muß, und die im fernern dazu angethan ist, auf dem kürzesten Wege mit Italien und dem Oriente zu verbinden, der geistigen und materiellen Entwicklung unseres Landes bringen würde. Also Anstrebung der Gotthardbahn mit Aufbietung aller Kräfte!»[347] Jung betont mehrfach, dass Escher der Lagerwechsel nicht leicht gefallen sei und untermauert diese Sicht u.a. mit einem sehr ausführlichen Brief Eschers an seinen Freund Johann Jakob Blumer von Mitte Oktober 1863.[348]

Aus der Optik von Peter Metz sieht die Abkehr Eschers und der Nordostbahn vom Lukmanier etwas anders aus. Als erstes nennt er in seiner «Geschichte des Kantons Graubünden» den Tod des piemontesischen Ministerpräsidenten Camillo Cavour im Juni 1861 als Verlust eines grossen Förderers des Lukmaniers. Zum zweiten gelang es, seiner Meinung nach, 1863 der geballten Kraft von zwölf Kantonen, Escher und mit ihm den Kanton Zürich für sich zu gewinnen; und nach dem Lagerwechsel von Escher und Zürich setzte dann auch der preussische Ministerpräsident Otto von Bismarck ganz auf den Gotthard, da für ihn aus geopolitischen Überlegungen heraus das allein Entscheidende die rasche Verwirklichung eines der Alpenbahnprojekte war. Des Weitern hätten die Bundesbehörden ausserhalb der Legalität gehandelt, indem sie dem Gotthardprojekt finanzielle Hilfe zusicherten, während den ostschweizerischen Bahninteressen jegliche Unterstützung versagt blieb. Metz beruft sich dabei auf Peter Conradin von Planta, der in einer Rede 1869 im Ständerat dargelegt habe, dass die Eidgenossenschaft einen Rechtsbruch begehe, wenn sie entgegen der geltenden Gesetzgebung sich die Befugnis anmasse, von staatswegen eine Alpenbahn zu erstellen, und dies erst noch gegen den Willen der einzig hiezu befugten Ostschweizer Kantone. Zu heftigem Widerspruch wurde Planta auch durch den bundesrätlichen Entscheid gereizt, es dürfe keine Alpenbahn geben, die den Kanton Tessin meide. Gegenüber dem Lukmanier hätten militärpolitische Argumente der Regierung als Vorwand gedient, Graubünden in den Arm zu fallen; jetzt würden staatspolitische ins Feld geführt, als ob der Kanton Tessin in der Schweiz grösseres Gewicht besitze als der Verkehrskanton Graubünden.[349] Selbstverständlich hätte auch die Lukmanierbahn die bundesrätliche Bedingung erfüllt; doch war nach dem Scheitern des Lukmanierprojekts vermehrt auch wieder vom Splügen die Rede gewesen.

Der Kampf um die Linienführung für die Alpenbahn war endgültig entschieden, als im Oktober 1869 die Schweiz und das Königreich Italien einen Staatsvertrag «betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn» abschlossen. Im Juni 1870 folgte die entsprechende Übereinkunft zwischen der Schweiz, Italien und dem Norddeutschen Bund. Die Ratifizierung durch das Deutsche Reich folgte im Oktober 1871. La Niccas grosse Zukunftsentwürfe für eine Eisenbahn über die Bündner Alpen waren damit zu Makulatur verkommen. Lange Zeit hatte er sich durch keine Rückschläge von seinem Weg abbringen lassen, hatte auch nach seiner Demission als technischer Direktor der Südostbahn unbeirrt auf diplomatischer, technischer und publizstischer Ebene für seine Ideen und Pläne weiter gekämpft, zuletzt mit seinem im Juni 1871 publizierten «Fusionsprojekt». Das «Verbrüderungsprojekt für die Schweiz», wie es La Nicca auch nannte, beruhte auf der Idee der «Verschmelzung der Lukmanier- mit der Gotthardbahn».[350] So blieb letztlich zum Leidwesen Graubündens nur eine Bahnlinie ungebaut – ausgerechnet jene, die vor über 150 Jahren den Anstoss zum Bau der Eisenbahn nach Chur gegeben hatte: die Ostalpenbahn.

347 Jung, Escher (2006), Anhang, 1018.

348 Siehe Jung, Escher (2006), 566–569 u. Jung, Escher (2008), 177–181. Zur Haltung Eschers in der Ostalpenfrage vgl. auch Jung, Escher (2008), 51–57, 151–159 u. 193–209.

349 Metz, 127–129.

350 Vgl. dazu Caprez, 205–223 sowie Thomas Gull, Von der Nordsee an die Adria – Das Ost-Alpenbahnprojekt, in: Richard La Nicca, Bilder der Baukunst, Chur 2006, 229–232. Richard La Nicca, Schweizerische Alpenbahn. Nachschrift zum Fusionsprojekt der Gotthard- mit der Lukmanierbahn, 1871. StAGR VIII 16 q 2.

Anhang

Abkürzungen

BJ	Bündner Jahrbuch
BK	Bündner Kalender
BM	Bündner Monatsblatt
BT	Bündner Tagblatt
BZ	Bündner Zeitung
ChZ	Churer Zeitung
FR	Der Freie Rätier (Zeitung von 1848–1868 eingestellt)
GrR	Grosser Rat
HBLS	Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz
HLS	Historische Lexikon der Schweiz (www.hls-dhs-dss.ch)
Jb	Jahrbuch
JHGG	Jahresbericht der Historisch-antiquarischen resp. seit 1994 Jahrbuch der Historischen Gesellschaft von Graubünden
KBG	Kantonsbibliothek Graubünden
LA	Der Liberale Alpenbote
NR	Nationalrat
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
RQ	Die Rheinquellen
RR	Regierungsrat
SOB	Südostbahn
SR	Ständerat
StAGR	Staatsarchiv Graubünden
VR	Verwaltungsrat
VSB	Vereinigte Schweizerbahnen

Quellen und Literatur

Quellen[351]

Kantonsbibliothek Graubünden (KBG)

Aufruf an das Bündner-Volk in der Eisenbahn- und Verbindungsstrassensache, Januar 1853. Bh 5.9.

Constituirungsakt und Statuten der Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn, 29. August 1853. Bh 23 (31).

Einladung zur Aktienzeichnung für die schweizerische Südostbahn, erste Sektion: Linie vom Bodensee und vom Zürichsee nach Chur. Bh 23 (14).

Eisenbahnen im Kanton Graubünden, mit besonderer Beziehung auf Chur. Von einem Churer Bürger. Bh 9.15.

Eisenbahn-Übereinkunft zwischen Graubünden und St. Gallen. Bh 6.47.

Konzessionsakt des Grossen Rathes von Graubünden, 8. Jan. 1853. Bh 23 (9).

Kreisschreiben: Der Verwaltungsrath der schweizerischen Südostbahn an sämmtliche Herren Aktionäre, 5. Sept. 1853. Bh 23 (30)

Protokoll der Generalversammlung der Vereinigten Schweizerbahnen vom 20.4.1857. Hh 1005.

Rechenschaftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen, umfassend das Jahr 1857, St. Gallen 1858. Hb 1005.

Rechenschaftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen, umfassend das Jahr 1858, St. Gallen 1859. Hb 1005.

Statuten der Aktiengesellschaft für die Vereinigten Schweizerbahnen, 1857. Hh 1005.

Tarif der Station Chur [der Vereinigten Schweizerbahnen] für sämmtliche Transportgegenstände, o. J. Bh 34/8.

Völker, Karl, Ein Wort an die Bürger der Kantones St. Gallen und Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen, Heerbrugg , 2. Dez. 1852. Bh 5.1

Staatsarchiv Graubünden (StAGR)

VIII 16 d (1+2): Eisenbahnwesen, Südostbahn (SOB), 1852–1856

VIII 16 e (1): Eisenbahnwesen, Vereinigte Schweizerbahnen (VSB), 1857–1864

VIII 16 q 2: Eisenbahnwesen, Gotthard und Lukmanier

GV 12: Verhandlungen des ausserordentlichen Grossen Rathes des Standes Graubünden im Januar 1853.

Zeitungen und Periodika

Amtsblatt des Kantons Graubünden, 1853 und 1858

Bündner Kalender (BK), 1858 und 1870

Bündner Monatsblatt (BM), 1852–1858.

351 Es wird nicht zwischen ungedruckten und gedruckten Quellen unterschieden, weil im StAGR und teils auch in der KBG in den entsprechenden Schachteln und Mappen Quellen beider Art zu finden sind, im StAGR zudem nur mit der Signatur der Schachtel versehen.

Bündner Tagblatt (BT), 1852–1858

Bündner Zeitung (BZ), 1852–1858

Churer Zeitung (ChZ), 1841, 1852–1856

Der Liberale Alpenbote (LA), 1852–1858

Rheinquellen (RQ), 1856–1858

Einzelpublikationen

Bavier, Simon, Lebenserinnerung von Bundesrat Simon Bavier (1825–1896), Chur 1925.

Berlepsch, H. A., Der Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen und deren Umgebung. Ein Reisetaschenbuch für die Ostschweiz, St. Gallen 1859.

Moor, Anna von, Die Eisenbahn wird gebaut und Chur wird englisch, in: Bündner Haushaltungs- und Familienbuch, 1934, 27–32.

Negrelli, Alois, Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur, in: Zeitschrift über das gesammte Bauwesen, Bd. 2, 1837, Heft 2, 45–49.

Literatur

Ackermann, Otto, Der Eisenbahnbau als Aufgabe der Verkehrspolitiker, in: Werdenberger Jb. 2001, Buchs 2000, 18–25.

Ackermann, Otto, Der Streik von Salez beim Bau der Rheintallinie, in: Werdenberger Jb. 2001, Buchs 2000, 88–95.

Baumgartner, Alexander, Gallus Jakob Baumgartner, Freiburg i.Br. 1892.

Bergier, Jean-François, Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz, Zürich 1983.

Boesch, Jakob, Die Anfänge der Eisenbahn im Rheintal, in: Unser Rheintal, 1952, 19–34.

Boesch, Jakob, Karl Völker 1796–1884. 30 Jahre Schlossherr auf Heerbrugg, Separatdruck aus: Unser Rheintal, 1960.

Caprez, Gion, Die Übersteigung des Lukmaniers Vermittelst einer Lokomotivbahn, in: Richard La Nicca, Bilder der Baukunst, Chur 2006, 205–225.

Ceschi, Raffaello, Geschichte des Kantons Tessin, Frauenfeld 2003.

Curti, Theodor, Geschichte der Schweiz im XIX. Jahrhundert, Bern 1902.

Dosch, Luzi (Leza), Der Bahnhof Chur, Bericht für die Kantonale Denkmalpflege Graubünden, Chur 1985 (Typoskript).

Dosch, Luzi (Leza), Zeitalter der Eisenbahn, Der Bahnhof, in: Churer Stadtgeschichte, Bd 2, Chur 1993, 218–224.

Dosch, Leza, Bahnhof Chur. Bericht zur Baugeschichte des Aufnahmegebäudes, verfasst im Auftrag der SBB, Chur 2003 (Typoskript).

Flisch, Karl, Andreas Rudolf von Planta, in: Bedeutende Bündner, Bd 2, Chur 1970, 92–103.

Foppa, Daniel, Die Geschichte der deutschsprachigen Tagespresse des Kantons Graubünden, in: JHGG 2002, 1–71.

Fretz, Diethelm, Schweizerische Eisenbahn-Pioniere vor 1844, Zollikon 1944.

Frey, Heinz und Ernst Glättli, Schaufeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts, Zürich 1987.

Fritzsche, Bruno und Max Lemmenmeier, Die revolutionäre Umgestaltung von Wirtschaft. Gesellschaft und Staat 1780–1870, in: Geschichte des Kantons Zürich, Band 3, Zürich 1994.

Gabathuler, Hansjakob, Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie, in: Werdenberger Jb 2001, Buchs 2000.

Galliker, Hans-Rudolf, Eisenbahn und Autobahn – Transportrevolutionen verändern St. Gallen, in: Sankt-Galler Geschichte 2003, Bd 5, St. Gallen 2003.

Hauser, Albert, Schweizerische Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Erlenbach 1961.

Heer, Anton, Die Eisenbahnen im Rheintal. Von der Frühzeit des Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart, in: Werdenberger Jb 2001, Buchs 2000.

Heer, Anton, Rorschach – St. Gallen – Winterthur. Zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft, in: 146. Neujahrsblatt des Historischen Vereins des Kantons St. Gallen, Gossau 2006, 7–112.

Herzog, Peter, Die erste Eisenbahnlinie Graubündens und der Bahnhof Chur. Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Stadt Chur, 1976 (Typoskript). KBG Be 1131/1.

Hobsbawn, Eric J., Die Blütezeit des Kapitals. Eine Kulturgeschichte der Jahre 1848–1875, Zürich 1979.

Jung, Josef, Alfred Escher/1819–1882. Der Aufbruch zur modernen Schweiz, Teil 2: Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik/Gotthardprojekt inkl. Anhang, Zürich 2006.

Jung, Josef (Hg.), Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Bd. 1, Teile 1 u. 3, Zürich 2008.

Manz. Werner, Zur Geschichte der sarganserländischen Eisenbahn, Mels 1928.

Margadant, Silvio, Die ersten zwanzig Jahre in der Geschichte der Lukmanier-Eisenbahn, Lizentiats-Arbeit Universität Zürich, Zürich 1972 (Typoskript).

Messerli, Jakob, Gleichmässig, pünktlich, schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert, Zürich 1995.

Metz, Peter, Geschichte des Kantons Graubünden, 2. Bd, Chur 1991.

Moser, Alfred, Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–2006, o.O.2006.

Müller, J. A., Zur Erinnerung an die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen, Sarnen 1922.

Planta, Peter Conradin, Der dreissigjährige Kampf um eine rätische Alpenbahn, Chur 1885.

Rebsamen, Hanspeter, Chur, in: INSA – Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 3, Bern 1982.

Schöbi, Albert, Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahnlinie Rorschach-Chur eröffnet, in: Unser Rheintal, 2008, 113–127.

Schweizerische Bundesbahnen (Hg.), 100 Jahre Schweizer Eisenbahn, Zürich 1947.

Simonett, Jürg, Arbeiten und Wohnen. Verkehrsstadt, in: Churer Stadtgeschichte, Bd. 2, Chur 1993, 292–303.

Wägli, Hans G., Die Bahn bewegt seit 1847, in: NZZ Nr. 136, 16.1997, Beilage «150 Jahre Schweizer Bahnen».

Bildnachweis

Jung, Josef, Alfred Escher (2006): 151.

Kantonsbibliothek Graubünden, Chur: 146, 162 (links), 166, 167, 169, 171, 174 (ChZ), 179 (LA), 185, 190 (LA), 193 (links; LA), 197 (LA), 203 (LA), 208 (rechts), 212 (LA), 217 (LA), 223 (BK), 227 (BK).

Planta, P. C., A. R. Planta (1885): 155.

Privatsammlung Pierre Badrutt, Filisur: 195.

Rätisches Museum, Chur: 150.

Sammlung des Verkehrshauses der Schweiz, Luzern: 135, 213, 221.

SBBhistoric, Bern: 215, 218.

Schibli, Alex u. Ernst Zschaler, Gruß aus Chur (1984): 200.

Staatsarchiv Graubünden, Chur: 142, 143, 148, 149, 152, 177, 180, 193 (rechts), 194, 207, 208 (links), 211, 214 (Fotosammlung RhB), 219, 220, 229, 232.

Stadtarchiv Chur: 198, 199, 204.

Zürcher Taschenbuch, 1929: 162 (rechts).