

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 69 (2001)

Artikel: Richard La Nicca (1794-1883)
Autor: Kaufmann, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095650>

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: 25.04.2026

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

Richard La Nicca

(1794–1883)

Robert Kaufmann



Richard La Nicca

Eröffnung der Gotthardbahn – ein Markstein

Die Eröffnung der Gotthardbahn am 22. Mai 1882 bildet einen Markstein in der Verkehrsgeschichte unseres Landes. Sie stellt auch den vorläufigen Endpunkt einer Phase des Planens und der landesweiten Rivalitäten um den «richtigen» Alpenübergang von Norden nach Süden dar. Alfred Escher, seit Jahren zentrale Figur der schweizerischen Eisenbahnpolitik, hatte – wenn auch politisch und gesundheitlich angeschlagen – sein Ziel erreicht. Die direkte Linie von der Zentralschweiz in das Tessin mit dem kühnen Tunneldurchstich fand die Zustimmung der politischen Instanzen und der durch Staatsvertrag verpflichteten Nachbarn.

Eisenbahnpionier mit Weitblick

Richard La Nicca, der eisenbahnpolitisch gewichtigste Gegenpol von

Alfred Escher, stand im Eröffnungsjahr der Gotthardbahn bereits im 88. Lebensjahr. Auch wenn es ihm nicht vergönnt war, die von ihm entworfenen Pläne als realisierte Werke zu erleben, so ist er doch als einer der hervorragendsten Ingenieure und Eisenbahnpioniere in die Verkehrsgeschichte unseres Landes eingegangen. Vordergründig waren die von ihm entworfenen Alpenbahnprojekte – ursprünglich mit Durchstich durch den Splügen, später durch das Lukmaniermassiv konzipiert – von der Grundidee getragen, dem Kanton Graubünden eine Ostalpenbahn zu sichern. Die folgenden Ausführungen zeigen, dass die ausserordentliche Aktivität Richard La Niccas von einer geradezu leidenschaftlich verfochtenen Idee und vom klaren Willen beherrscht war, im Interesse des ganzen Landes den technischen Fortschritt nicht zu verpassen und eine Nord-Süd-Verbindung von internationaler Bedeutung zu schaffen.

Beruflicher Werdegang

Richard La Nicca wurde am 16. August 1794 als Sohn von Christian und Anna La Nicca-Gredig im einsamen Bergdorf Tenna (Safiental) geboren. Christian La Nicca war reformierter Pfarrer in den Gemeinden Safien, Neukirch und Tenna. Mit 15 Jahren besuchte Richard die Kantonsschule in Chur und studierte ab 1816 in Tübingen. Seine Begabung für Mathematik wurde von einem seiner Professoren erkannt und gefördert. Dank freundschaftlicher Beziehungen konnte er sich nach dem Studium in Ober-

italien praktische Kenntnisse im Bau-
fach aneignen. Besichtigungen von
Kanalbauten und Brücken legten den
Grundstein für seine spätere Tätigkeit
als erfolgreicher Wasserbauingenieur.
Als Mitarbeiter beim Bau der San-Ber-
nardino-Strasse und der St. Galler
Rheintalstrasse machte er sich bereits
in jungen Jahren einen Namen. 1823
wurde er zum Oberingenieur des Kan-
tons Graubünden gewählt. Dieses
Amt sollte er während rund dreissig
Jahren ausüben. Sein Verantwortungsbewusstsein veranlasste ihn, sich ein
Jahr vor dem Amtsantritt an der Uni-
versität München zur Erweiterung
seiner technischen und mathemati-
schen Kenntnisse zu immatrikulieren.

Strassenbau und Kampf gegen Naturgewalten

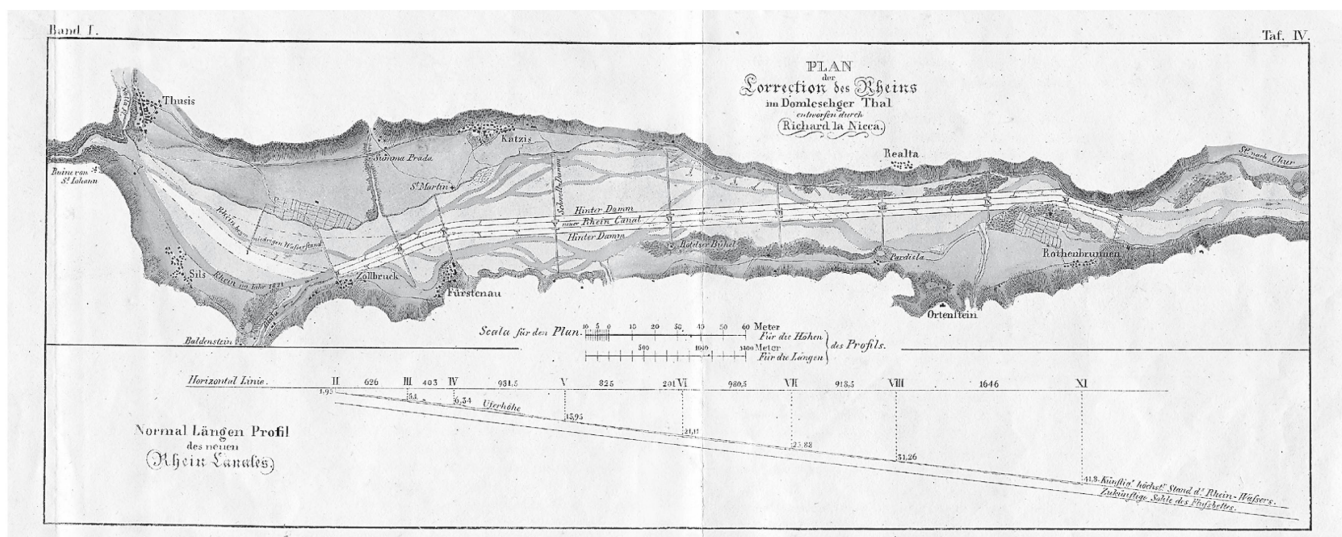
Die folgenden Jahre der Tätigkeit
La Niccas als Oberingenieur waren
geprägt von seinen visionären Kon-
zeptionen und seiner technischen
Professionalität. Nutzniesserin seines
Einsatzes war in erster Linie die Be-
völkerung Graubündens, die anstelle
mühsamer Karrenwege ein systema-
tisch aufgebautes Strassennetz er-
hielt. Paradestück bildete dabei die Er-
schliessung des Engadins über den
Julier. Auch kleinere Gebirgstäler fan-
den mittels Strassen Anschluss an die

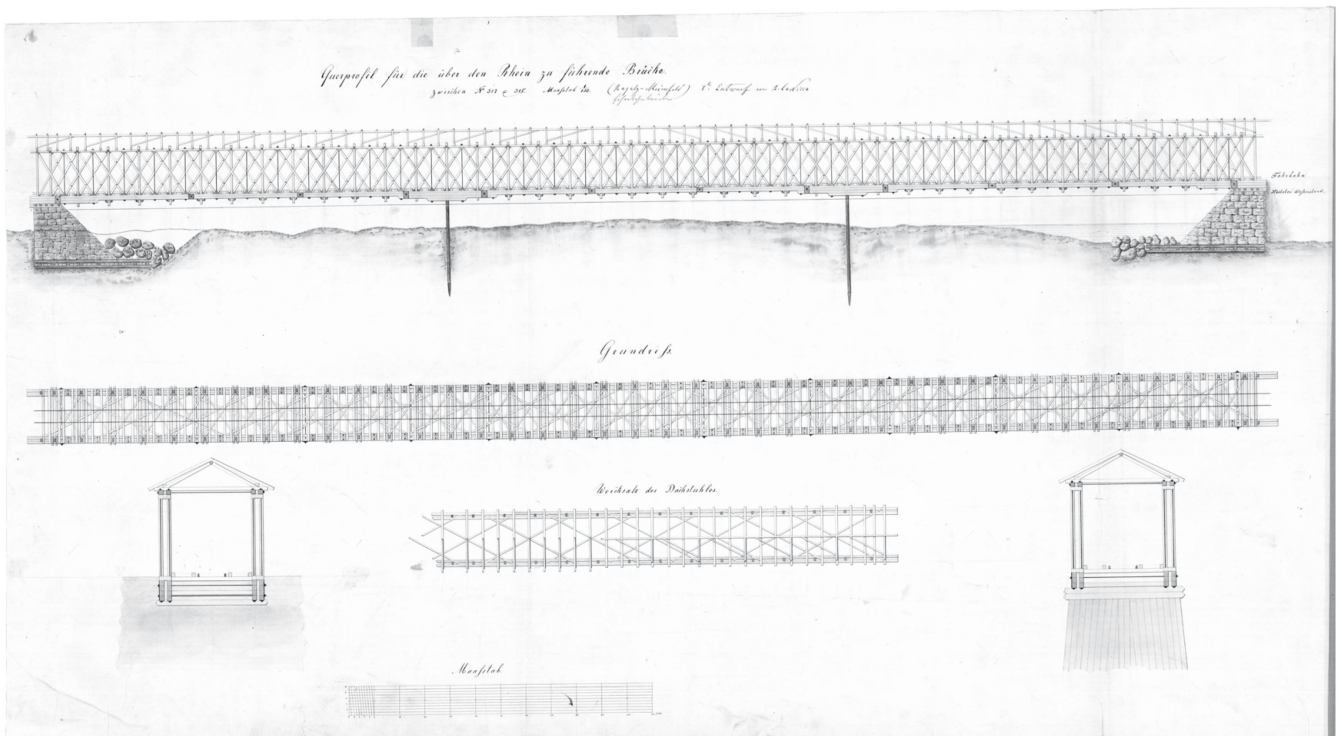
Haupttäler, so das Schanfigg an Aro-
sa, das Valsertal, Safien und Avers.

Mit dem Strassenbau allein war es
allerdings nicht getan. Die Naturge-
walten konnten sich durch Über-
schwemmungen, Rufen und Lawinen
zerstörerisch auswirken. Auch hier
war es La Nicca zu verdanken, dass
der Sicherheit des Strassennetzes
grosse Beachtung geschenkt wurde.
In vielen Talschaften wurden Schutz-
massnahmen realisiert, so beispiels-
weise im Prättigau, wo die in die Tal-
sohle verlegte Strasse durch eine
grosszügige Verbauung der Landquart
gesichert wurde. Die Hochwasser-
katastrophe im Domleschg von 1834
und ihre verheerenden Folgen stellten
La Nicca vor besondere Aufgaben.
Mit der Rheinkorrektion war bereits
vorher begonnen worden, und die
neuen Dämme hielten dem Hochwas-
ser stand. Trotzdem war für La Nicca
die Katastrophe ein Signal, nicht beim
Erreichten stehen zu bleiben. Dank
seiner Beharrlichkeit und Überzeu-
gungskraft gelang es dem rastlos täti-
gen Bündner, die Ebene des Dom-
leschg, eine Öde voller Geröll, in eine
Kulturlandschaft von seltener Schön-
heit zu verwandeln.

La Niccas Ansehen als Strassen-
bauer und Wasserbauingenieur ver-
breitete sich über die Region hinaus

*Die Rheinkorrektion
im Domleschg*





*Eisenbahnbrücke
über den Rhein
Bad Ragaz-Maienfeld*

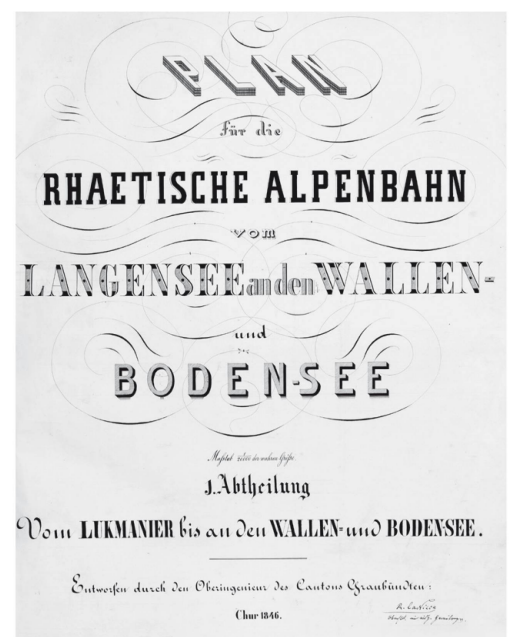
in alle Landesteile und ins Ausland. Jahrzehntlang leistete er bei der Linth-Korrektion hervorragende Dienste. Den zweifellos bedeutendsten Auftrag ausserhalb Bündens erfüllte La Nicca mit der Juragewässer-Korrektion im Berner Seeland: Die Erstellung eines neun Kilometer langen Kanals zur Ableitung der Aare in den Bielersee und die Absenkung des Wasserspiegels der Juraseen bildeten die Hauptpunkte des von ihm ausgearbeiteten Generalplans. Es dauerte 38 Jahre, bis der Hagneck-Kanal im Jahre 1878 eingeweiht werden konnte. Damit endete ein langer Kampf gegen Verunglimpfungen. Ein Denkmal in Nidau erinnert heute noch an die Grosstat des Bündners im Kanton Bern.

Eisenbahnplaner und -politiker

In Anbetracht dieser vielfältigen technischen Leistungen verwundert es nicht, dass sich La Nicca auch schienenengebundenen Alpentransversalen zuwandte. Es entsprach seiner Art, die Arbeit am Reissbrett mit per-

sönlich ausgeführten Messungen auf den ihm günstig erscheinenden Alpenpässen zu verbinden. Studien für Bahnprojekte in Österreich, Deutschland und England betrieb er an Ort und Stelle. Aus dem Strassen- und Wasserbauingenieur wurde zusätzlich ein Eisenbahningenieur!

*Plan für die «Rhätische Alpenbahn»,
entworfen von La Nicca 1846*



Gotthard- oder Lukmanierbahn?

1851 begutachtete ein internationales Expertenteam, dem der Schweizer Ingenieur Gottlieb Koller und zwei weitere Persönlichkeiten aus Sizilien und Preussen angehörten, verschiedene Alpenübergänge. Das von La Nicca ausgearbeitete Lukmanierprojekt wurde neben denjenigen für Mont-Cenis und Grimsel als das günstigste bezeichnet.

Anderer Meinung war jedoch Ingenieur Gottlieb Koller, Chef des Schweizerischen Eisenbahnbüros. In einem Zusatzbericht bezeichnete er den Gotthard als den geeignetsten Übergang. Diese Auffassung teilten die Innerschweizer Kantone. La Nicca hielt aber an einer Lukmanierbahn fest. Für ihn galt es nun, neben der rein technischen Projektierung die notwendigen Konzessionen für die Realisierung seiner Eisenbahnpläne zu erhalten. Er war sich bewusst, dass diese Schritte nur dann erfolgversprechend waren, wenn es gelang, dafür eine wirtschaftlich engagierte Eisenbahn-Lobby, politisch schwergewichtige Kräfte und nicht zuletzt finanzstarke Kreise zu mobilisieren. Bis zur Gründung des Bundesstaates (1848) waren die Kantone alleinige Ansprechpartner für Konzessionserteilungen gewesen. Das 1852 erlassene Eidgenössische Eisenbahngesetz hielt an der Kompetenz der Kantone fest. Eine Änderung bestand lediglich darin, dass derartige Konzessionen der Genehmigung durch den Bund bedurften.

Als Konzessionsgeber für eine Bahnverbindung zwischen dem Bodensee und dem Tessin waren die Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin zuständig. Das jahrzehntelange Auf und Ab in der Haltung der erwähnten Kantone in eisenbahnpolitischen Fragen und die dadurch be-

wirkte Verunsicherung auf der Seite der Initianten muss chaotisch gewesen sein. Dies kann nur so erklärt werden, dass eine zielgerichtete Eisenbahnpolitik fehlte und das Misstrauen gegenüber der technischen Neuerung besonders in ländlichen Kreisen sehr verbreitet war. Auf dieser schwachen Basis ausreichende Geldmittel zu beschaffen, überstieg fast die Kräfte entschlossener Bahnpioniere. La Nicca und seine Streitgenossen mussten in der Tat über stählerne Nerven und über eine ausserordentliche Belastbarkeit verfügen!

In den späten 1850er Jahren zeichnete sich eine zunehmende Rivalität zwischen den Gotthard-Kantonen und den Ostalpenbahn-Befürwortern ab. Der Druck auf die zuständigen politischen Gremien nahm zu. Eine Entscheidung war deshalb überfällig, weil beim Kanton Tessin Konzessionsgesuche sowohl für die Gotthardbahn als auch für die Lukmanierlinie vorlagen.

Nach hartnäckigen Beeinflussungsversuchen durch beide Parteien erteilte der Grosse Rat des Kantons Tessin am 15. September 1853 einer englischen Gesellschaft, vertreten durch Richard La Nicca und Wolfgang Kiliass, für die Linien Lukmanier–Brisago und Bellinzona–Lugano eine Konzession. Damit war auch der Weg geebnet für die Genehmigung der Statuten der Südost-Bahn-Gesellschaft seitens der Bündner Regierung und für die Konzessionserteilung durch die Kantone St. Gallen und Graubünden für die Strecke Rorschach–Chur–Lukmanier.

Die Zeichen für eine positive Entwicklung schienen nun endlich günstig. Sogar Alfred Escher, damals zürcherischer Regierungsrat, plädierte im Grossen Rat für die Lukmaniervariante. Kanton und Stadt Zürich sowie die Kantone St. Gallen und Graubün-

den zeichneten Aktien der Südost-Bahn-Gesellschaft.

Krisenstimmung in der Ostschweiz

Bald stellten sich jedoch bei dieser Bahn Schwierigkeiten ein. Begleitet von einer allgemeinen wirtschaftlichen Krise, traten sowohl regionale (Bezirke, Gemeinden, Korporationen, Private) wie auch grenzüberschreitende Interessenkonflikte (Österreich, süddeutsche Staaten) auf. Sie mündeten in Zwistigkeiten zwischen der schweizerischen und der englischen Gesellschaft. Während der bündnerische Kleine Rat zu wenig Initiative entwickelte, herrschte im Verwaltungsrat der Südost-Bahn eine Führungskrise. Trotzdem wurde 1854 mit dem Bau der Strecke Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt begonnen. Für die Lukmanierbahn bestand hingegen keine Gesellschaft mehr. Die vom Kanton Tessin verlangte Kautionsleistung konnte nicht geleistet werden. Neue Aktivitäten führten dann wenigstens zur Konzessionsverlängerung für die Strecke Chur–Lukmanier bis 1. Juli 1857. Doch im Jahre 1856 brach die Südost-Bahn-Gesellschaft alle Beziehungen mit der englischen Gesellschaft ab, was das Projekt Lukmanier erneut in den Hintergrund treten liess.

In diese Zeit fiel als markantes Ereignis die Konstituierung der Gesellschaft «Vereinigte Schweizer Bahnen» (VSB), die aus der Fusion der Südost-Bahn, der Nordost-Bahn und der Glattal-Bahn hervorging. Da Bankier James de Rothschild, Paris, der mit seiner Réunion financière das finanzielle Rückgrat der neuen Gesellschaft bildete, die Lukmanierkonzession nicht übernommen hatte, formierte sich ein Lukmanierkomitee, das – unterstützt von der «Deutsch-schweizerischen Kreditbank» in St. Gallen – die Konzession für die Lukmanierroute

neuerdings zugesichert erhielt. La Nicca gehörte weder dem Verwaltungsrat der VSB noch dem erwähnten Komitee an. Er betrachtete die Fusion als verhängnisvoll für sein Projekt, weil dadurch die Südost-Bahn ihr Mandat als Konzessionärin einbüsste. Folgerichtig demissionierte er als deren technischer Direktor.

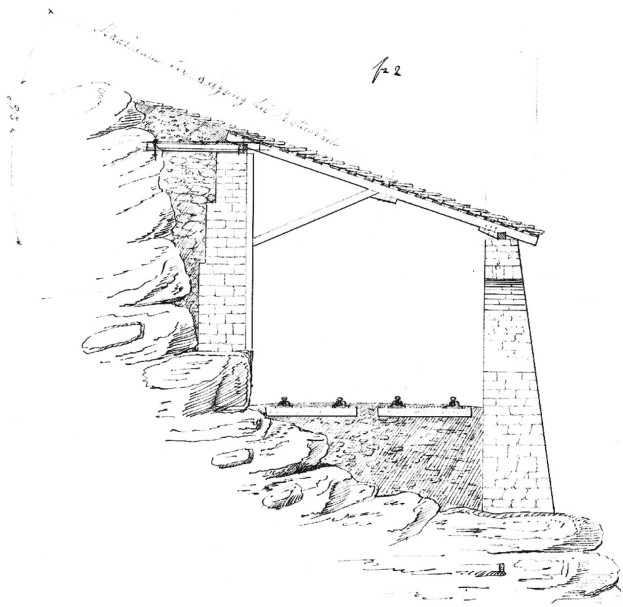
Das Lukmanierkomitee beauftragte den Zürcher Ingenieur Kaspar Welti mit der Ausarbeitung eines neuen Lukmanierprojektes. Dieser unterbreitete eine Variante mit einer kürzeren Linienführung, aber einem längeren Tunnel unter dem Greina-Pass. Richard La Nicca dagegen erhielt von den englischen Bauunternehmern Brassey und Giles einen Auftrag für neue Studien zu einer Lukmanierlinie.

1858 fand in Paris eine vom Lukmanierkomitee einberufene Konferenz statt, an welcher die Projekte Welti und La Nicca einander gegenübergestellt wurden. Der Vorschlag von La Nicca gewann die Oberhand. Ein definitiver Beschluss wurde aber nicht gefasst, was für den siegreichen Projektverfasser eine weitere Enttäuschung bedeutete.

Der Kampf spitzt sich zu

Die sechziger Jahre waren gekennzeichnet durch eine stärkere Aktivität des 1860 neu gegründeten Gotthardkomitees, durch die Abwendung Zürichs (Alfred Escher) und der Nordost-Bahn-Gesellschaft von der Lukmaniervariante und nicht zuletzt durch eine intensiviertere eisenbahnpolitische Tätigkeit des Bundesrates, der nun offensichtlich von der volkswirtschaftlichen Wichtigkeit und Tragweite der Eisenbahnpläne für das Land überzeugt war.

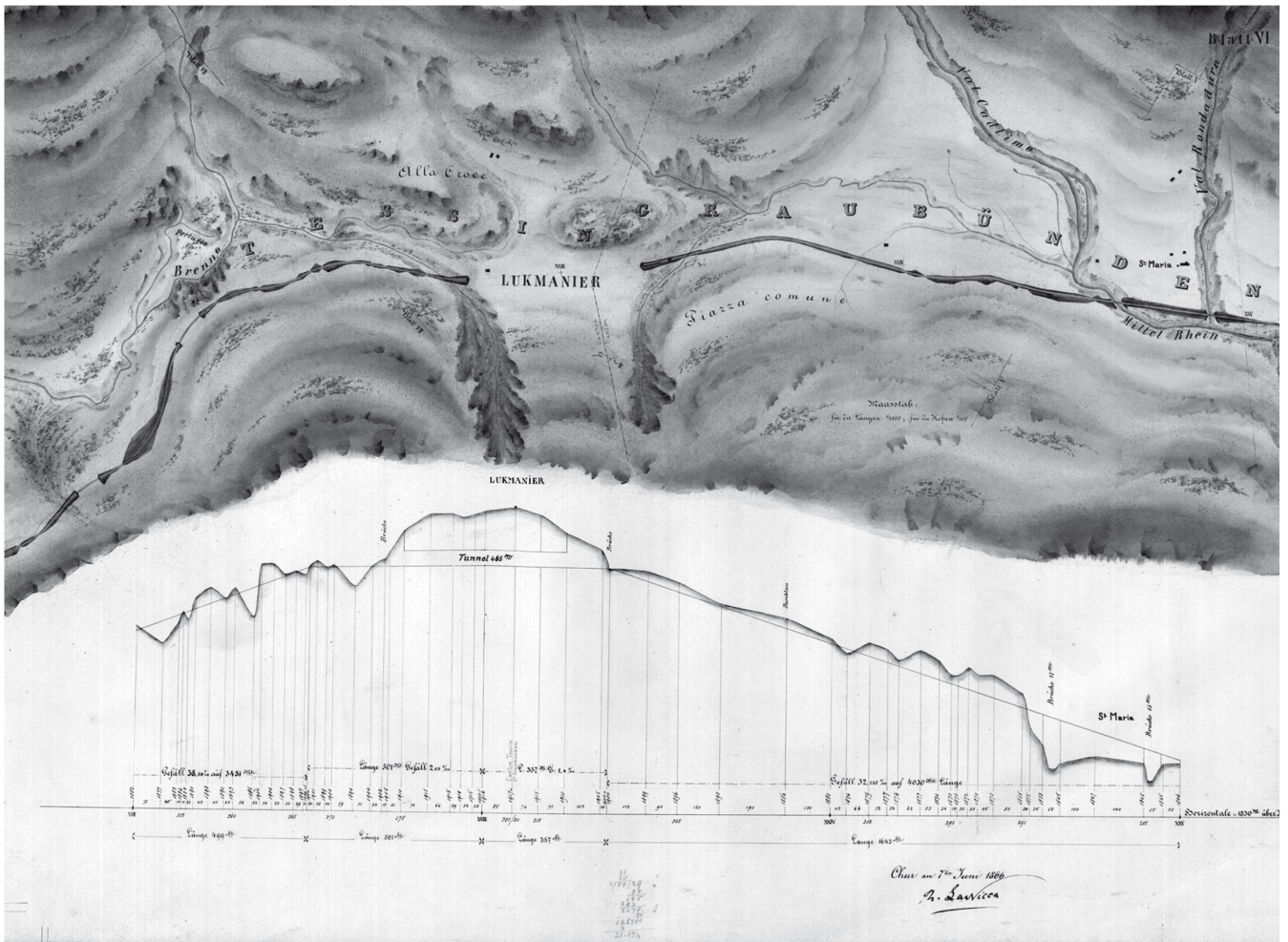
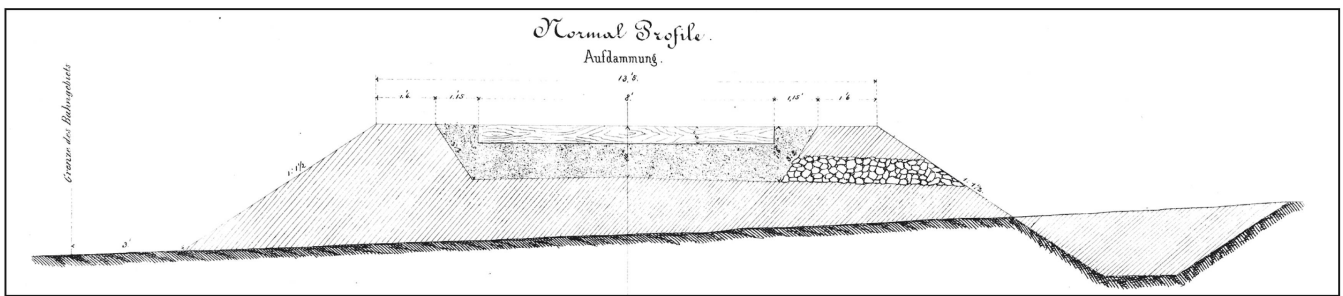
Das Lukmanierkomitee strebte 1861 eine «Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier Eisenbahngesellschaft» an. Trotz Bereitstellung



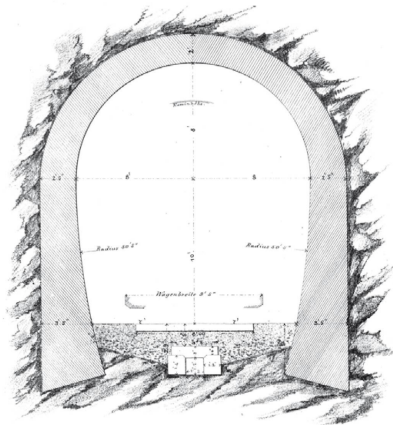
Oben:
Lukmanierbahn:
Querprofil einer Stein-
schlaggalerie

Mitte:
Normalprofil einer
Aufdämmung

Unten:
Situationsplan der
Lukmanierbahn von
1866 mit dem 465 m
langen Scheiteltunnel,
datiert 7. Juni 1866
mit der Unterschrift
von La Nicca



Tunnel-Normal-Querprofil für die von La Nicca geplante Lukmanierbahn



einer Kaution von 500 000 Franken durch die Bank Rothschild scheiterte der Plan an der negativen Haltung der Kantone Graubünden und Tessin.

Die Anstrengungen beider Komitees verlagerten sich zunehmend nach Süden, sei es, dass Verhandlungen mit den Behörden des Kantons Tessin oder mit jenen von Sardinien (Turiner Konferenzen) geführt wurden. Anlässlich der zweiten Turiner Konferenz vom 28. Juni 1861 kam eine Konvention aller interessierten Parteien von Italien und der Schweiz zustande.

Der Bundesrat verlangte Einsicht in diese Konvention und wünschte seine Mitwirkung bei künftigen Verhandlungen. Das Lukmanierkomitee sah seine Chancen steigen. Die unentschlossene Haltung der Tessiner Behörden führte in der Folge dazu, dass die entscheidenden Antworten in der Alpenbahnfrage ausblieben. Der Bundesrat geriet dadurch erneut unter Druck der Gotthard- und der Ostalpenbahn-Befürworter. Auch der Grimselpass (Bern) kam nun vermehrt ins Gespräch.

1865 entwickelte sich die Situation für die Lukmanierpartei dramatisch, indem das Tessin der Gotthardvereinigung beitrug und der wortgewaltige Alfred Escher im Zürcher Grossen Rat die Lukmanierlösung als «Absurdität» bezeichnete. Die Entrüstung in Graubünden war gross. 2000 Männer fass-

ten in Chur eine Resolution pro Lukmanier.

Ein Auftrag an Fachleute, die Projekte Lukmanier, Splügen und Gotthard zu überprüfen (1865), vermochte die Atmosphäre nur kurze Zeit zu versachlichen. Die Gotthardvariante wurde als die beste und kostengünstigste bezeichnet. Ihre Ausführung sei – so wurde festgestellt – am schnellsten und technisch ohne besondere Schwierigkeiten zu bewerkstelligen.

Gotthard auf Erfolgskurs

Damit schlug das Pendel für die Gotthardvariante aus. In der Einsicht, dass eine schienengebundene Alpentransversale nur mit finanzieller Beteiligung der Nachbarstaaten möglich war, wandte sich der Bundesrat an die Nachbarn im Norden und Süden. Auf Druck der VSB und der Ostalpen-Kantone wurde von Bern zunächst die Splügenlösung als Alternative zu jener des Gotthards genannt. Ein energisches Votum von Bundespräsident Welti im Ständerat gegen eine Splügenkonzession wendete 1869 indes das Blatt zugunsten des Gotthards, der vom Kanton Tessin mit der Konzessionserteilung für diese Variante im selben Jahr endgültig favorisiert wurde.

Im Schicksalsjahr 1869 lehnte der Bundesrat ein Fusionsprojekt von Richard La Nicca ab. Mit diesem hatte der Alpenbahnpionier – einem eigentlichen Kraftakt gleich – die Interessen der Ostalpen-Kantone mit jenen der Zentralschweiz zu vereinigen versucht. La Nicca sah hier zwei Tunnel vor: einen von 17,4 km Länge auf der Strecke Biasca–Disentis, einen zweiten von 12,3 km Länge unterhalb des Oberalpstocks. Von Disentis aus sollte eine Nordbahn durch das Maderaner- und Reusstal nach Flüelen führen. Die andere Gabel war als Ostbahn von Di-

sentis über Ilanz–Reichenau nach Chur vorgesehen. Doch diese Lösung wurde als zu kühn und zu teuer bezeichnet. Im übrigen war die Planung der Gotthardvariante schon so weit fortgeschritten, dass einer internationalen Gotthardkonferenz am 15. September 1869 nichts mehr im Wege stand. Sie endete mit einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien, der zwei Jahre später auch mit dem Deutschen Reich abgeschlossen werden konnte.

Alpenbahnpionier der ersten Stunde

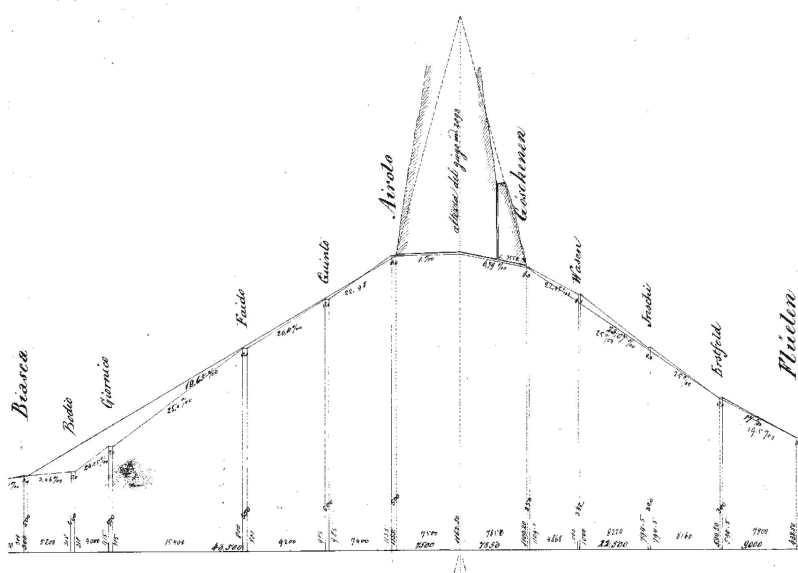
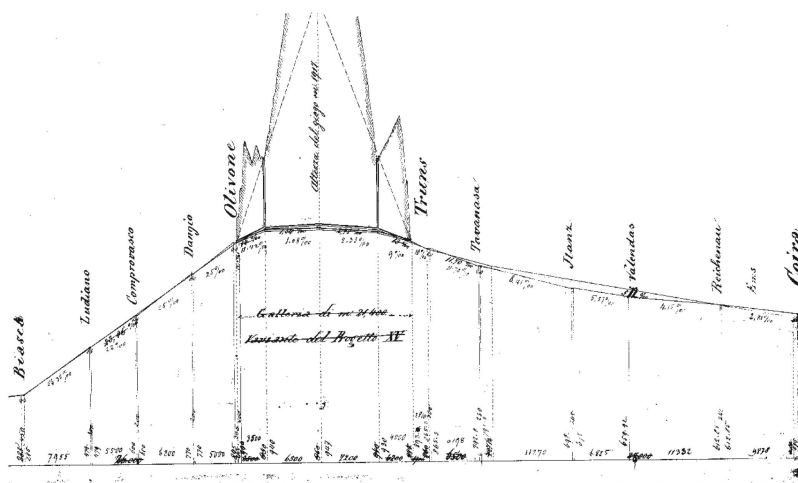
Richard La Nicca hatte also seinen rund dreissig Jahre dauernden Kampf für eine Ostalpentransversale zwischen Bodensee und Lago Maggiore verloren. Es war nicht nur eine persönliche Niederlage, sondern auch eine seiner «Verbündeten» im In- und Ausland und nicht zuletzt der Kantone Graubünden und St. Gallen sowie der hier domizilierten Bahn-Gesellschaft. Trotz allem war La Nicca ein schweizerischer Alpenbahnpionier der ersten Stunde.

Bereits 1839 reichte La Nicca ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn im Kanton Graubünden ein. 1841 verhandelte er mit den zuständigen Ministern von Württemberg und 1842 mit jenen von Österreich über eine Ostalpenbahn. Intensiv waren seine Bemühungen um Unterstützung im Königreich Sardinien, wo er auf die Hilfe des mit ihm befreundeten Ministers Cavour zählen durfte. Auch die wichtigen Handelsstädte Turin, Mailand und Genua schenkten seinen Plänen Gehör. In den vierziger Jahren knüpfte er ebenfalls Kontakte zu Bahnexperten und potenziellen Kapitalgebern in England, das damals im Eisenbahnbau führend war.

Solche grenzüberschreitenden Aktivitäten fielen – neben den bereits

skizzierten Anstrengungen im Inland – in eine Zeit, als in der Schweiz die Eisenbahn erst als Kuriosum bekannt war. Wohl wurde 1844 Basel an eine von Strassburg her dampfende Eisenbahn angeschlossen und verkehrte seit 1847 zwischen Zürich und Baden eine liebevoll als «Spanischbrötli-bahn» bezeichnete Komposition. Diese waren aber lediglich Vorboten symbolischen Charakters des neuen Verkehrsmittels. Die ersten, ernst zu nehmenden «Fäden» eines nationalen Bahnnetzes wurden erst Ende der fünfziger Jahre gezogen. Gegen 1870 war das Hauptbahnnetz vollendet.

Vergleich der Bahnvarianten Lukmanier (Greina) und Gotthard in Längenprofilen; Ausschnitte Biasca–Chur und Biasca–Flüelen



Weshalb hat La Nicca sein Ziel nicht erreicht?

Bei der Beurteilung dieser Frage interessiert, ob La Nicca das Opfer seiner eigenen Betriebsamkeit wurde. Es steht fest, dass er seine Aktivitäten wechselweise in verschiedenen Gesellschaften und Gremien wirtschaftlichen, technischen und politischen Charakters entfaltete. Verlor er dabei im Lauf der Zeit an Überzeugungskraft? Oder ist eine andere Sichtweise angebracht, die möglicherweise seiner Persönlichkeit eher gerecht wird? Wir möchten dies bejahen. La Nicca war gezwungen, sich in einem politischen und wirtschaftlichen Umfeld zu bewegen, das immer wieder durch Wankelmütigkeit der zum Entscheid herausgeforderten Persönlichkeiten, durch engstirniges, auf egoistische Interessen ausgerichtetes Denken und Handeln, durch wenig Risikofreudigkeit und Unberechenbarkeit der Verhandlungspartner gekennzeichnet war. Dass La Nicca unter diesen schwierigen Umständen von einem Lager zum andern geworfen wurde und – einem Glücksspieler gleich – sich dort Chancen ausrechnen musste, wo sie im Moment am günstigsten schienen: auch diese Möglichkeit ist nicht auszuschliessen.

Alfred Escher und Richard La Nicca im Vergleich

Aufschlussreich für die Beurteilung der Erfolgchancen dürfte die Gegenüberstellung von Escher und La Nicca sein, beide Schlüsselfiguren des Eisenbahnbaus in der Schweiz. Der Zürcher Alfred Escher war ein brillanter Politiker auf Stadt-, Kantons- und Bundesebene. Er verkörperte eine strategisch wohlgedachte Doppelrolle in Politik und Wirtschaft. Bereits 1849 warnte er als Nationalratspräsident in Bezug auf die Nichtexistenz eines schweizerischen Eisenbahn-

wesens vor der Gefahr, «gänzlich umgangen zu werden und in Folge dessen in Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen».

Die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt im Jahre 1856 ist mit Alfred Escher, der über zwanzig Jahre lang deren Verwaltungsratspräsident war, untrennbar verbunden. Ein Satz, der im Gründungsjahr der Bank in der «Schweizerischen Handels- und Gewerbezeitung» zu lesen war, könnte von Escher selbst stammen: Für die Verwirklichung des Projektes des Eisenbahnbaus brauche es «nicht bloss wirkliche Lokomotiven, sondern auch Dampfmaschinen des Kredits». In der Tat brachte er die «Dampfmaschinen des Kredits» in Schwung und wandte zugleich die Gefahr vom Ausland her gesteuerter Eisenbahnpolitik ab. Er verzichtete auf die Förderung der Lukmaniervariante, um sich uneingeschränkt der Realisierung des Gotthardprojektes zu widmen.

Sowohl La Nicca wie Escher erkannten die Notwendigkeiten und die Gebote der Zeit. Was indessen La Nicca fehlte, war die Kombination politischer und wirtschaftlicher Macht, die Gabe eines fast unwiderstehlichen Einflusses auf andere Entscheidungsträger. Diese gebündelten Kräfte, welche der von den Zeitgenossen als «Eisenbahnbaron» bezeichnete Alfred Escher in sich vereinigte, führten schliesslich zur Bevorzugung der Gotthardlinie.

Die Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft im Jahre 1871 bildete eine tragfähige Basis, um mit Hilfe von Italien und dem Deutschen Reich das ehrgeizige Werk zu schaffen. Dabei ist anzumerken, dass der Entscheid pro Gotthard letzten Endes der Haltung Italiens zuzuschreiben ist, das als grösster Geldgeber auf diese Weise seine Machtposition zu wahren

wusste. Dieses Detail war kein Geheimnis. Es wurde bereits 1878 von Bundesrat Joachim Heer vor der Bundesversammlung bekannt gegeben.

Trost post mortem für La Nicca

Die Öffentlichkeit und damit auch Richard La Nicca nahmen zur Kenntnis, dass es weder «eine Protektion des Bundesrates» noch die Tätigkeit der Gotthardvereinigung waren, die den Grundsatzentscheid herbeigeführt hatten. Ob die Erkenntnis von der Macht der «hohen Politik» La Nicca gegenüber seinen Widersachern versöhnlich gestimmt hat, ist ungewiss. Jedenfalls müsste ihn, würde er heute unter den Lebenden weilen, ein Bild davon abhalten, mit seinem persönlichen Schicksal zu ha-

dern. Es ist das Bild des einmalig schönen Schmalspurnetzes der Rhätischen Bahn, das die Täler und Höhen des Bündnerlandes erschliesst und damit dem Kanton nach dem Bau der Gotthardbahn eine touristische Attraktion ersten Ranges beschert hat.

Der letzte Lebensabschnitt von Richard La Nicca zeigt ein sehr harmonisches Familienleben. Zwar hatte er bereits 1854 den Tod seiner zweiten Frau Cäcilie La Nicca-Hössli zu beklagen. Seine Tochter, seine zwei Söhne und seine drei Enkelinnen schenkten ihm aber viel Geborgenheit. La Nicca erfreute sich bis kurz vor seinem Tod einer ausgesprochen guten geistigen und körperlichen Gesundheit. Er starb – fast 90 Jahre alt – am 21. August 1883.

Chronik

1794	16. August: Geburt in Tenna (Safiental)
1809	Besuch der Kantonsschule in Chur
1816	Ingenieur-Studium an der Universität Tübingen. Ausbildung und Bautätigkeit in Italien. Dann Strassen-, Fluss- und Kanalbau in der Schweiz
1823	Ernennung zum Kantonsingenieur von Graubünden. Tätigkeit als Strassenbauer und Flussbauingenieur. Erschliessung der wichtigen Gebirgstäler Mitarbeit beim Linthkanal Eisenbahnplaner und -politiker: Vertiefung der Kenntnisse im Eisenbahnbau in Bayern, Belgien und England Über 30 Jahre lang Arbeiten für eine Alpenbahn Kampf für Lukmaniervariante gegenüber Gotthard-Durchquerung
1842	Plan Juragewässer-Korrektion (1863 bewilligt)
1850	Begleitung der britischen Experten R. Stephenson und H. Swinburne über den Lukmanierpass
1851	Erstes Projekt einer Lukmanierbahn abgeschlossen
1853–1857	Direktionsmitglied der Südost-Bahn
1869	Lukmanierbahn: Fusionsprojekt mit zwei Linien ab Disentis; vom Bundesrat abgelehnt
1878	Abschluss der Juragewässer-Korrektion
1883	21. August: Tod in Chur