

Zeitschrift: Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte
Herausgeber: Staatsarchiv Graubünden
Band: 37 (2019)

Artikel: Ostalpenbahn : Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts
Autor: Schutz, Luzi C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939140>

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: 15.01.2026

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

Luzi C. Schutz

Ostalpenbahn

Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts

Der Hosenlupf des Gotthards und Lukmaniers.



Quellen und Forschungen
zur Bündner Geschichte

Band 37

Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte

Band 37

Herausgegeben vom Staatsarchiv Graubünden
Redaktion: Florian Hitz

Luzi C. Schutz

Ostalpenbahn

Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts

Kommissionsverlag Desertina

Zum Titelbild

Die solothurnische Satirezeitschrift *Der Postheiri* nimmt die Tessiner Eisenbahn-Konzessionsverhandlungen des Jahres 1853 aufs Korn: Lukmanier und Gotthard ringen miteinander um den Verlauf der schweizerischen Alpenbahn. Links stehen die Bündner mit Ingenieur Richard La Nicca und Nationalrat Andreas Rudolf von Planta – der eine mit seinen Plänen in der Hand, der andere mit Verträgen, die das Wappen Zürichs tragen. Rechts stehen die Unterstützer der Gotthardbahn: Sie tragen die Wappen von Basel und Uri und locken mit ihren grossen Geldsäcken im Hintergrund neue Unterstützer auf ihre Seite.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Erster Teil: Übersicht und Grundlagen	9
1 Einleitung und Überblick	9
2 Grundlagen	13
2.1 Fragestellung und Methode	13
2.2 Forschungsstand und Literatur	15
2.3 Quellenlage	16
3 Verkehrsgeschichtlicher Kontext	19
Zweiter Teil: 1833–1853	27
4 Die Alpenbahnfrage vor 1848	27
4.1 Beginn der Alpenbahndiskussion (1833–37)	27
4.2 Erste Pläne in Zürich und Unterstützung aus Graubünden (1836/37)	28
4.3 Richard La Nicca als Alpenbahnpionier (1838)	33
4.4 Zanino Voltas «Riesenprojekt» am Splügen (1839/40)	34
4.5 Neue Expertenvorschläge von aussen (1840/41)	36
4.6 Die Bündner werden aktiv (1841/42)	37
4.7 Erstes Lobbying und öffentliche Diskussion (1842/43)	40
4.8 Umschwenken vom Splügen auf den Lukmanier (1842–46)	41
4.9 Heftige Diskussionen um den ersten Staatsvertrag (1845/46)	45
4.10 Suche nach Unterstützung und Staatsvertrag mit Sardinien-Piemont (1845–48)	50
4.11 Zwischenfazit: Die Alpenbahnfrage vor 1848	52
5 Die Alpenbahnfrage nach 1848	55
5.1 Neue Ausgangslage für die Ostalpenbahn (1849–50)	55
5.2 Neue Vorschläge und ein vernichtendes Gutachten (1850/51)	57
5.3 Graubünden wird selbst aktiv (1851/52)	60
5.4 Erste Studien am Grimsel und am Gotthard (1851/52)	63
5.5 Privatbahnsystem und erste Konzessionsgesuche (1852/53)	65
5.6 Konzessionerteilung in Graubünden (1853)	66
5.7 Gründung der <i>Südostbahn</i> und Suche nach Unterstützung (1853)	73
5.8 Die «orientalische Frage der Schweiz» im Tessin (1853)	75
5.9 Zürich wird aktiv (1853)	76
5.10 Sardiniens neues Lukmanierbekenntnis (1853)	78
5.11 Die Gotthardkantone werden aktiv (1853)	80
5.12 Tessiner Konzessionsverhandlungen (1853)	85
5.13 Der Bundesrat mischt sich ein (1853)	92
5.14 Suche nach Unterstützung in Zürich (1853)	94
5.15 Die <i>Südostbahn</i> auf dem Weg zum Erfolg (1853)	102
5.16 Zwischenfazit: Die Alpenbahnfrage nach 1848	104
6 Fazit 1833–53	107
Dritter Teil: 1853–1992	115
7 Erbitterte Kämpfe bis zum Abschluss des Gotthardvertrages (1853–71)	115
7.1 Schlechter Start der <i>Südostbahn</i> (1853–59)	115
7.2 Neue Lukmanierprojekte vom neuen Lukmanierkomitee (1857–60)	117
7.3 Neue Vereinbarung mit Italien und erneutes Scheitern (1860/61)	118
7.4 Gotthardkonferenz und Neulancierung des Konkurrenzkampfs (1859–61)	121
7.5 Neue Konzessionsstreitigkeiten im Tessin (1862/63)	124
7.6 Eschers «Kurswechsel» und die Gotthardkonferenzen von 1863 (1860–63)	125
7.7 Scharfe Reaktion und Kampf auf dem publizistischen Feld (1863–66)	127
7.8 Festhalten am Lukmanier und zögerliches Aktivwerden des Bundesrates (1860–64) ...	130
7.9 Verhandlungen im südlichen und nördlichen Ausland (1865)	131

7.10	Innenpolitische Schwierigkeiten und aussenpolitische Blockade (1864–66)	133
7.11	Drängen der Schweizer in Deutschland und Italien (1867/68)	135
7.12	Entscheidende Wendungen und der Gotthardvertrag von 1869	138
7.13	Neue Splügenbahnprojekte und Genehmigung des Gotthardvertrags (1869–71)	140
8	Vom Bau der Gotthardbahn bis zum Ersten Weltkrieg (1872–1914)	145
8.1	Baubeginn am Gotthard und das erste «Ostalpenbahnversprechen» von 1872	145
8.2	Erste Vorschläge für bündnerische Talbahnen und weitere Splügenprojekte (1873/74) ...	146
8.3	Zweites «Ostalpenbahnversprechen» und Eröffnung der Gotthardbahn (1873–82)	147
8.4	Talbahnen gegen Splügen gegen Septimer (1880–86)	149
8.5	Splügenkonferenzen und weitere Bündner Talbahnprojekte (1886–89)	152
8.6	Holsboers schmalspurige Prättigauerbahn (1884–90)	155
8.7	Scaletta- gegen «Centralbahn»: «Peripherie» gegen «Centrum» (1889/90)	156
8.8	Eisenbahnkrise und Gründung der <i>Rhätischen Bahn</i> (1890–96)	159
8.9	Albulabahn gegen «Engadin–Orientbahn» (1889–96)	160
8.10	Graubündens Eisenbahngesetz und Verstaatlichung der <i>Rhätischen Bahn</i> (1895–97) ...	163
8.11	Drittes «Ostalpenbahnversprechen» und Subvention der RhB (1897–1904)	168
8.12	Splügen gegen Greina (1898–1907)	170
8.13	Pietro Caminadas «via d’acqua transalpina» am Splügen (1905–08)	172
8.14	Realisierung der «Westalpenbahn» und Ausbau der <i>Rhätischen Bahn</i> (1890–1913)	173
8.15	Das Ringen des Bundes in der Splügen-Greinafrage (1907–1914)	176
9	Vom Ersten Weltkrieg bis zum NEAT-Beschluss (1924–1992)	181
9.1	Zögerliche Vorschläge und «Sanierungen» zwischen den Weltkriegen (1924–41)	181
9.2	Reaktionen auf die grosse Verkehrszunahme (1960–90)	182
9.3	Der NEAT-Beschluss (1990–92)	186
10	Fazit 1853–1992	189
11	Schlusswort	195
12	Kurzbiographien der erwähnten Personen	197
13	Bibliographisches Essay – ein kritischer Überblick	210
14	Abkürzungsverzeichnis	216
15	Quellen- und Literaturverzeichnis	217
15.1	Quellenverzeichnis	217
15.1.1	Druckschriften und Beiträge in Zeitschriften	217
15.1.2	Edierte Quellen (gedruckt und online)	218
15.1.2.1	<i>Alptransit-Portal</i> (online)	218
15.1.2.2	<i>Briefedition Alfred Escher</i> (BAE) (online)	218
15.1.2.3	<i>Diplomatische Dokumente der Schweiz</i> (Dodis) (online)	219
15.1.2.4	<i>E-manuscripta</i> (online)	219
15.1.2.5	In verschiedener Literatur publizierte Quellen (gedruckt)	219
15.1.3	Quellen aus Archiven (Archivbestände und online)	220
15.1.3.1	<i>Archivio di Stato del Cantone Ticino</i> (ASTI), Bellinzona (online)	220
15.1.3.2	<i>Schweizerisches Bundesarchiv</i> (BAR), Bern (Archivbestände und online)	220
15.1.3.3	<i>Staatsarchiv des Kantons Graubünden</i> (StAGR), Chur (Archivbestände)	222
15.1.3.4	<i>Staatsarchiv des Kantons St. Gallen</i> (StASG), St. Gallen (Archivbestände)	225
15.1.3.5	<i>Staatsarchiv des Kantons Zürich</i> (StAZH), Zürich (Archivbestände u. online)	225
15.1.4	Zeitungen und Zeitschriften	226
15.2	Literaturverzeichnis	230
15.3	Artikel aus dem <i>Historischen Lexikon der Schweiz</i> (HLS)	233
16	Abbildungsnachweise	234
17	Ortsregister	235
18	Personenregister	239

Vorwort

Wenn sich mein Grossvater bei einem guten Glas Wein auf eine Gedankenreise durch die ganze Weltgeschichte und durch sein bewegtes Leben begab, so kam er immer wieder auf eines seiner grössten politischen Projekte zu sprechen. Kaum wollte ich aber mehr erfahren als die spannenden persönlichen Anekdoten und die aus den staubigen Kisten auf dem Estrich zusammengesuchten Informationen, stiess die Recherche zum Splügenbahnprojekt rasch an ihre Grenzen. Meinem Grossvater Jakob Schutz-Trippel ist es daher zu verdanken, dass ich zum Abschluss meines Geschichtsstudiums das Thema «Ostalpenbahn» aufgegriffen und in Form einer Masterarbeit vertieft habe. Das vorliegende Buch basiert auf dieser Masterarbeit mit dem Titel *«Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab». Ostalpenbahn gegen Gotthardbahn: Die frühen Alpenbahnbestrebungen aus bündnerischer Sicht (1833–1853)*, die ich im Jahr 2016 bei Prof. Dr. Tobias Straumann zur Erlangung des akademischen Grades *Master of Arts UZH* am *Historischen Seminar der Philosophischen Fakultät* der *Universität Zürich* eingereicht habe.

Diese Grundlagenstudie über die Frühzeit der Ostalpenbahnbestrebungen konnte hier zu einem umfassenden Überblick ausgebaut werden. Ich hoffe, dass die Leser und Leserinnen dieses Buches die Geschichte der Ostalpenbahn nun besser nachvollziehen können, als ich das in den Gesprächen mit dem Grossvater konnte. Dem *Staatsarchiv Graubünden* sei für die Aufnahme des Werks in die Schriftenreihe *Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte* vielmals gedankt. Speziell zu erwähnen ist dabei die akribische Arbeit des QBG-Redaktors Florian Hitz, der zahlreiche Fehler korrigiert, meine sprachlichen Unebenheiten ausglichen und wertvolle Verbesserungsvorschläge beigesteuert hat.

Ein besonderer Dank geht an meine Frau Heidi für das grosse Verständnis dafür, dass ich ganze Sonntage im Büro verbracht, die halbe Wohnung mit Büchern und Dokumenten belegt und die gemütlichen Abende auf dem Maiensäss mit dem Laptop am Küchentisch verbracht habe.

Filisur, im Dezember 2019

Luzi C. Schutz

Erster Teil: Übersicht und Grundlagen

1 Einleitung und Überblick

Wer sich mit der schweizerischen Verkehrs geschichte oder der Wirtschaftsgeschichte des Kantons Graubünden beschäftigt, konnte am 14. Juni 2016 einen «Déjà-vu-Moment» erleben. An jenem Dienstag erschien in der Tageszeitung *Bündner Tagblatt* ein Leserbrief mit dem Titel *Es lebe Alt Fry Rätien*. Sein Inhalt war ganz aktuell und doch schien der Text wie aus einer anderen Zeit. Der Absender Bernardo Lardi gab sich als «Sekretär des internationalen Splügenkomitees» zu erkennen und sparte nicht mit Kritik am soeben eröffneten Gotthard-Basistunnel, seinen politischen Urhebern und den dahinterstehenden verkehrspolitischen Konzepten. «Mir ging es um die Sache, nicht um Bündner Gier und Missgunst», blickte Lardi auf sein eigenes Engagement für eine Splügenbahn in den 1980er-Jahren zurück, um anschliessend auf die profitierenden Regionen der nun gebauten *Neuen Europäischen Alpen-Transversale* (NEAT) hinzuweisen: «Bern, Tessin und Wallis haben gut zu lachen. Sie werden die nächsten Jahrhunderte im Rolls Royce reisen, dort wo ein Porsche oder ein Maserati auch genügt hätte.» Der ehemalige Bündner Regierungsrat machte klar, dass er eine Bahn unter dem Splügenpass auch weiterhin als Konzept für die Zukunft betrachte: «Bevor auch nur ein Franken in das nun anstehende Flickwerk nachgeworfen wird, ist dringend nötig, dass man sich zusammenrafft und sich auf die Ostalpenbahn wieder besinnt, und zwar von Bern aus, ohne Splügenkomitee, ohne Scheuklappen, Profilneurosen, blaue Augen, Partikularinteressen und ohne falsch verstandenen Patriotismus.»¹ Solche Sätze – eine Mischung aus Kritik an der schweizerischen Verkehrspolitik und

Forderung nach Berücksichtigung der eigenen Regionalinteressen – finden sich ganz ähnlich in zahlreichen Druckschriften und einer kaum überschaubaren Menge an Zeitungsartikeln aus den letzten zwei Jahrhunderten. Dennoch ist in einer breiten Öffentlichkeit kaum etwas von dieser Ostalpenbahn bekannt – weder das neu erschienene *Historische Lexikon der Schweiz* (HLS) noch die populäre Online-Enzyklopädie *Wikipedia* führen auch nur einen Artikel unter diesem Stichwort.

Historiker betonen gerne, dass sich die Geschichte lieber an Sieger als an Besiegte erinnert. Was für antike Völker und mittelalterliche Herrscher stimmt, trifft in einem gewissen Sinne auch bei Eisenbahnprojekten zu. Gerade im Zusammenhang mit der Eröffnung des neuen Gotthard-Basistunnels im Jahr 2016 blickt man wieder zurück auf die Entstehung der ersten Gotthardbahn, die 1882 eröffnet wurde. Es ist wahrlich eine dramatische Geschichte, die hier erzählt wird. Sie handelt von langwierigen Verhandlungen, von Eisenbahnköingen und selbstherrlichen Bauunternehmern, von finanziellen Engpässen, katastrophalen sozialen Zuständen, plötzlichen Toden, gefallenen Königen und dramatischen Helden. Manchmal handelt sie auch von vorgängigen Auseinandersetzungen mit anderen Projekten, aus denen aber die Gotthardbahn – so die implizite oder explizite Aussage – als einzig technisch und politisch mögliches Projekt siegreich hervorgehen musste. Man erzählt diese Geschichte gerne auch in aktuellen Publikationen neu und reichert sie mit den Mythen rund um den Gotthard an, der noch heute als Symbol für den Zusammenhalt der Schweiz gilt.

Diese Geschichte ist weder uninteressant noch falsch – sie blendet aber einiges aus. Die sogenannte Alpenbahnfrage war in der Schweiz über eine sehr lange Zeit ein politischer Dauerbrenner mit vollkommen offenem Ausgang. Dutzende Alpenübergänge waren zu dieser oder jener Zeit im Gespräch, hunderte von Projekten entstanden, tausende von Ideen geisterten in den Köpfen und auf Plänen herum. Viele von ihnen kamen niemals über ein grobes Planungsstadium hinaus und fristen heute im besten Fall ein kümmerliches Dasein in einigen Archivschachteln. Letztlich realisiert wurde im 19. Jahrhundert nur ein einziges Projekt:

¹ Bündner Tagblatt, 14. Juni 2016 (Bernardo Lardi). Der Leserbrief schliesst mit einer Autonomieforderung und einem Zitat des Grossvaters des Verfassers dieses Buches: «Die noch vorhandenen Strukturen stelle ich zuhanden eines noch zu gründenden Komitees für den Start einer Autonomiebewegung in Graubünden zurück zu den Drei Bünd, zurück zum zugewandten Ort zur Verfügung. Gesucht wird ein Präsident mit dem erforderlichen Sendungsbewusstsein, der vorerst ein brauchbares Programm zusammenstellt. Mit alt Regierungsrat Jakob Schutz, erster Präsident des Nationalen und Internationalen Splügenkomitees, rufe ich: «Es lebe Alt Fry Rätien»».

die Gotthardbahn; im frühen 20. Jahrhundert kam mit der Lötschberg–Simplon-Linie ein zweites hinzu; zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurden beide von ihnen mit der NEAT komplett neu aufgestellt.

Ein Landesteil ging bei diesen während rund 150 Jahren mit wechselnder Intensität geführten Auseinandersetzungen immer leer aus: die Ostschweiz. Heute applaudiert auch sie zur Eröffnung der NEAT und die langen Kämpfe um eine eigene Transitbahn sind (fast) vergessen. Ganz anders war es 1882, als die Schweiz schon einmal am Gotthard den längsten Eisenbahntunnel der Welt eröffnete. Damals war es ausgerechnet der Bündner Bundesrat Simeon Bavier (1825–1896), der als amtierender Bundespräsident die Gotthardbahn eröffnen durfte – oder musste. «Es schien mir eine Ironie des Schicksals zu sein, daß ich, als einstiger Gegner dieser Bahn, ihrer Geburt nun feierlich zu Gevatter stehen sollte», schrieb er später in seinen *Lebenserinnerungen*:

«Lange schwankte ich, ob ich nicht zurückbleiben und die Eröffnung meinem Vizepräsidenten [dem Waadtländer Louis] Ruchonnet [1834–1893] überlassen wolle. Aber dieser weigerte sich ganz entschieden, da er nicht wie ich eingelenkt hatte und ein Gegner des Gotthard geblieben war. Endlich aber bestimmte mich doch die Betrachtung, daß es meine Pflicht sei, mich auf eine höhere Warte zu stellen und die ganze Eidgenossenschaft zu vertreten und daß es auch bei den subventionierenden Staaten [Deutschland und Italien] einen sehr üblichen Eindruck hervorbringen müßte, wenn der Bundespräsident sich der Feier entzog, mich der Aufgabe zu widmen, obschon ich krank und in schwerer Sorge war.»²

Die Gotthardbahn, so wird aus diesen Zeilen klar, hatte auch bei ihrer Eröffnung noch zahlreiche Gegner. Bundespräsident und Vizepräsident standen geradezu repräsentativ für diese Gegnerschaft: Sie kam aus dem Osten und dem Westen der Schweiz. Und der Groll, den viele in diesen Landesteilen hegten, hatte seine Gründe: Die Diskussion um den besten Alpenübergang für die Eisenbahn war die wohl wichtigste verkehrspolitische Frage, welche die Schweiz im 19. Jahrhundert zu lösen hatte. Als Bavier den Tunnel am Gotthard feierlich eröffnete, blickte man in Graubünden bereits auf ein halbes Jahrhundert eigene Bestrebungen zurück.

² BAVIER (1925), S. 70

In einer Zeit, in der die Eisenbahn geradezu revolutionäre Veränderungen der Verkehrsverhältnisse brachte, hing viel von ihrer Variantenplanung ab. Die Schweiz hätte sich wahrscheinlich in vielerlei Hinsicht anders entwickelt, wenn die erste Bahn nach Süden einen anderen Weg eingeschlagen hätte. Sich eine Schweiz ohne Gotthardbahn und mit Ostalpenbahn vorzustellen, ist damit mehr als nur ein unterhaltsames Gedankenspiel. Man könnte sich fragen, wie die grossen und kleinen Verkehrsströme heute verlaufen würden und man könnte über die wirtschaftliche Bedeutung einiger Städte und Regionen wie Luzern, Zürich oder Graubünden in den letzten 200 Jahren nachdenken. Es kann aber an dieser Stelle nicht darum gehen, eine «kontrafaktische» Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte der Schweiz zu schreiben und darüber zu spekulieren, wie es sein könnte, wenn es anders gekommen wäre. Stattdessen soll aufgezeigt werden, wie und weshalb es gekommen ist, wie es gekommen ist – und weshalb es nicht anders gekommen ist.

Die Geschichte der schweizerischen Alpenbahnen bietet dafür ein hervorragendes Untersuchungsfeld: Von Anfang an waren die Projekte zahlreich, und die Gotthardbahn war zunächst keineswegs der Favorit unter ihnen – doch sie setzte sich am Ende durch. Die Ostalpenbahn (meist als Lukmanierbahn) war hingegen tatsächlich lange Zeit der Favorit unter den zahlreichen Projekten – und doch wurde sie niemals gebaut. Weshalb dies so ist, ist oft gefragt worden; wie es dazu gekommen ist, etwas weniger oft. Die frühen Diskussionen und Auseinandersetzungen rund um die Fragen, ob und wo die Schweiz eine Eisenbahn von Norden nach Süden bauen solle, kann dazu einige Antworten liefern.

In der Presse – ganz besonders, aber nicht nur, in der bündnerischen – taucht die Ostalpenbahn immer wieder auf. Manchmal wird sie historischen Rückblicken als «Traum» nachgezeichnet, der nach erfolglosem Kampf mit einem «Trauma» endete, das dann immerhin den Weg für die spätere *Rhätische Bahn* (RhB) frei machte.³ Manchmal tauchen auch die viel beschworenen «Ostalpenbahnversprechen» von 1872 und 1878

³ Als lesenswerte Beispiele seien genannt: Bündner Tagblatt, 10. Januar 2002 (Thomas Gull); Die Südostschweiz, 23. Juli 2007 (Urs Fetz); Bündner Tagblatt, 4. März 2009 (Hansmartin Schmid); Basler Zeitung, 20. Mai 2014 (Lorenz Degen); Bündner Tagblatt, 12. September 2015 (Luzi C. Schutz).

wieder auf und verbinden sich mit mehr oder weniger aktuellen verkehrspolitischen Forderungen.⁴ Eine Kürzest-Zusammenfassung eines derartigen historischen Rückblicks findet sich etwa im *Bündner Tagblatt* vom 19. Oktober 2013: «Mit dem Aufkommen der Gotthardbahn verlor Graubünden an verkehrspolitischer Bedeutung. Der Kampf um seine Ostalpenbahn ging verloren – Sieger war Eisenbahnkönig Alfred Escher [...], dem die Zürcher ein Denkmal setzten. Das alte Passland Graubünden aber verlor seine Rolle, wurde Randregion. Berichte über Schicksale von Auswanderern erinnern an diese triste Epoche.»⁵

Wer sich jedoch eingehender mit dem Thema auseinandersetzen möchte, stellt bald fest: Die Geschichte der Ostalpenbahn ist noch nicht geschrieben. In einem grossen Bestand an meist älterer Literatur wird sie zwar erwähnt, doch beschränkt sich dies oftmals auf die Wiederholung der immer gleichen Geschichten und Anekdoten.

Diese Situation bildete den Ausgangspunkt für die Studie, die dem vorliegenden Buch zugrunde liegt. Diese konnte die fehlende Geschichte der Ostalpenbahn nicht schreiben, wollte sich aber auch nicht in die lange Reihe oberflächlicher Literatur einreihen. Deshalb hat sie ihren Fokus beschränkt und einen vertieften Blick in die frühe Zeit der Alpenbahndiskussion geworfen. Dabei konnte sie sich auf grosse Quellenbestände und vielfältige Vorarbeit stützen und aus deren Synthese neue Erkenntnisse gewinnen. Indem sie chronologisch fortschritt, bot sie ganz bewusst auch Anschlusspunkte für weitere Arbeiten. Ein erster Schritt soll mit dem vorliegenden Buch getan werden: Es übernimmt die genannte Studie und knüpft dort an, wo diese endet. Indem es einen ausführlichen Überblick über die weiteren Entwicklungen in der «Ostalpenbahnfrage» bietet, können hoffentlich noch einige weitere Grundlagen für weitere Forschungen gelegt werden. Gleichzeitig soll es aber auch einen Überblick über die gesamte Entwicklung der Ostalpenbahnprojekte geben, die als Einstieg in das Thema dienen kann. Der erste und zweite Teil des Buchs basieren stark auf der genannten Studie, während der dritte Teil neu hinzugefügt wurde. Da sich dieser praktisch ausschliesslich auf die vorhandene Literatur stützten

musste, kann er das Thema nicht in der gleichen Tiefe behandeln. Ohne gründliches Quellenstudium kann er auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit stellen – und seine Aussagen sind nur so zuverlässig, wie es die Literaturgrundlagen sind.

Ausgehend von der Verkehrsgeschichte sowie den politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen des 19. Jahrhunderts im Raum der Schweiz sowie ihrer Umgebung, nimmt sich die Studie (erster und zweiter Teil des vorliegenden Buches) der Ostalpenbahn während einer bestimmten Zeitperiode als Ganzes an. Um die vorhandenen Lücken in der Forschung ein Stück weit zu schliessen, sollen im Folgenden die frühen Projekte für (Ost-)Alpenbahnen noch einmal in ihrem jeweiligen zeitspezifischen Kontext betrachtet werden. Aufgrund der Untersuchung der Konzepte, Strategien und Argumentationen der jeweiligen Vertreter und Förderer solcher Projekte kann ein Bild der Auseinandersetzungen gezeichnet werden, das neue Erkenntnisse in der Thematik der Alpenbahnbestrebungen bringt. Dabei treten entscheidende Momente und Probleme zutage, die dazu beigetragen haben, dass die genannten Konzepte nicht aufgenommen wurden, die Argumentationen keine Verbreitung fanden oder die Strategien nicht erfolgreich umgesetzt werden konnten. Die Fragestellung wird mit einem Fazit am Ende des zweiten Teiles abgeschlossen und kann im dritten Teil nicht näher vertieft werden. Es muss der weiteren Forschung überlassen werden, diese Lücke noch zu schliessen.

Nach den folgenden Überlegungen und Ausführungen zur Fragestellung und Methode dieser Studie sowie einer Charakterisierung der Literatur- und Quellenlage soll zunächst ein Überblick über die Verkehrsgeschichte im Untersuchungszeitraum gegeben werden (erster Teil). Anhand einer chronologischen Analyse der frühen Geschichte der Ostalpenbahnprojekte in ihrem jeweiligen zeitspezifischen Kontext sollen die genannten Konzepte, Argumentationen und Strategien im zeitlichen Verlauf eingehend analysiert werden. Zwei Zwischenfazite sowie ein abschliessendes Gesamtfazit fassen die genannten Punkte zusammen und situieren die Erkenntnisse in einem weiteren Kontext (zweiter Teil). Diese wissenschaftliche Untersuchung wird ergänzt durch einen ausführlichen dritten Teil, der einen Überblick über die weitere Entwicklung der «Ostalpenbahnfrage» gibt. Im vierten Teil werden einige zusammenfassende Erkenntnisse über den gesamten Zeitraum dargelegt. Neben dem Quellen- und Literaturverzeich-

⁴ Bündner Tagblatt, 9. Oktober 2010 (Claudio Willi); Die Südostschweiz, 24. Oktober 2010 (Claudio Willi); Die Südostschweiz, 13. Januar 2013 (Arnold B. Stampfli); Bündner Tagblatt, 31. Mai 2016 (Hansmartin Schmid).

⁵ Bündner Tagblatt, 19. Oktober 2013 (Claudio Willi).

nis beinhaltet der fünfte Teil auch Kurzbiographien sämtlicher im Buch erwähnter Personen (soweit diese eindeutig identifizierbar sind) sowie einen kritischen Überblick über die vorhandene Literatur in Form eines bibliographischen Essays.

2 Grundlagen

2.1 Fragestellung und Methode

Bei der Beschäftigung mit unausgeführt gebliebenen Projekten im Allgemeinen und den Ostalpenbahnprojekten im Besonderen sieht man sich ganz zu Beginn bereits mit der Frage konfrontiert, weshalb diese Projekte letztlich Projekte blieben und niemals ausgeführt wurden. In Bezug auf die Alpenbahnen lautet die Frage, *warum die Bahn über den Gotthard gebaut wurde, während alle Ostalpenbahnprojekte niemals realisiert wurden*. Die Frage trifft den Kern aller bisher vorliegenden Studien, und letztlich bildet ihre Beantwortung auch ein wichtiges Motiv für die vorliegende Untersuchung. Doch die einfache Frage zieht bereits eine ganze Reihe von Teilfragen nach sich, die für eine wissenschaftliche Analyse vorweg beantwortet werden sollten. Die zwei wichtigsten davon lauten: *Weshalb wurde die Gotthardbahn gebaut? Und: Weshalb wurden die verschiedenen Ostalpenbahnen nicht gebaut?*

Hier sollen für einmal die bündnerischen Pläne für eine alpenüberquerende Eisenbahn im Zentrum stehen. Ohne Verweis auf und Vergleich mit anderen Plänen lassen sie sich jedoch nicht gewinnbringend behandeln. Vor etwas mehr als hundert Jahren, als einige substanzielle Arbeiten zum Thema entstanden, wurde die Frage meist anders gestellt. «*Weshalb wurde bis heute keine Ostalpenbahn gebaut – und wann wird endlich eine gebaut?*», lautete damals die explizite oder implizite Fragestellung gleich mehrerer wissenschaftlicher (oder sich als solche ausgebender) Untersuchungen. Solche Fragestellungen führten oftmals zu Schuldzuweisungen an historische Persönlichkeiten und zu klaren politischen Forderungen für die Zukunft. Entsprechend oberflächlich blieben auch die gezogenen Schlüsse, die in der Gotthardbahn immer wieder ein vom Bundesstaat gegenüber den ostschweizerischen Kantonen begangenes Unrecht konstatierten. Diese These, die sich allenfalls juristisch und/oder moralisch aufrecht erhalten liess, lieferte jahrzehntelang eine populäre Erklärung.

Um die vielen offenen Fragen zu klären, wird es nicht reichen, abermals auf den sprichwörtlichen Eisberg zu zeigen, mit dem die Ostalpenbahn angeblich auf offenem Meer kollidiert sei. Es reicht ebenso nicht aus, den Eisberg in seinem ganzen Umfang und den nicht sichtbaren Teilen

zu betrachten. Vielmehr muss auch nach der Solidität des Schiffes und dem Verhalten seiner Kapitäne gefragt werden. Diesen Ansatz verfolgt die vorliegende Studie. Ausgehend von der Tatsache, dass aufwendige Verkehrsinfrastrukturen niemals von heute auf morgen entstehen, verfolgt sie die frühe Entwicklung der schweizerischen Alpenbahnbestrebungen aus einem bündnerischen Blickwinkel. Eisenbahnen sind in keinem Fall Ergebnis von Gewohnheiten oder beinahe unbemerktem historischem Wandel. Vielmehr sind sie «immer Teil und Resultat eines komplexen diskursiven Prozesses», wie es in einer Einleitung zur Verkehrsgeschichte heisst: «*Bevor sie realisiert werden können, entstehen sie in den Köpfen der Menschen.*»⁶ Ziel der vorliegenden Studie ist es, die Entstehung und Entwicklung dieser Vorstellungen in den Köpfen der Menschen und deren Auswirkungen auf die konkrete Verkehrspolitik aufzuzeigen, um dadurch die Resultate des komplexen diskursiven Prozesses nachzuvollziehen.

Entscheidend ist es, sich dabei von gängigen Vorstellungen und tradierten Narrativen zu lösen. Deshalb werden wo immer möglich die Originalquellen einem kritischen, neuen Blick unterworfen. Es versteht sich daher von selbst, dass die vorliegende Arbeit in der gewählten thematischen und zeitlichen Breite weder in allen Punkten detailgetreu noch eine umfassende Überblicksdarstellung sein kann. Es werden aber punktuell verschiedene Bereiche, Themenfelder oder Daten vertieft dargestellt und detailliert erläutert. Mit dieser Vorgehensweise lassen sich besonders charakteristische und besonders abweichende Punkte am Einzelfall aufzeigen und beschreiben.

Der Untersuchungszeitraum der wissenschaftlichen Studie beginnt dabei beim ersten öffentlichen Auftreten der Alpenbahnprojekte in den frühen 1830er-Jahren und endet mit der ersten grossen Auseinandersetzung zwischen Lukmanier- und Gotthardbahn im Jahr 1853. Selbstverständlich liesse sich dies in beide Richtungen beinahe unbegrenzt ausweiten.

Abhandlungen aller Art über Verkehrsverhältnisse aller Art beginnen üblicherweise irgendwo «*bei den alten Römern*», um anschliessend über wenige Seiten durch das ganze Mittelalter und die Frühe Neuzeit hindurch ins 19. Jahrhundert zu füh-

⁶ MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010), S. 12.

ren, wo dann ein verkehrstechnisch ganz neues Zeitalter beginnt, das aber immer auch irgendwie an eine lange Vergangenheit anschliessen kann und muss.⁷ Zweifellos kann keine historische Untersuchung ohne die Einbettung in den jeweiligen Kontext auskommen, der selbst wiederum über eine historische Komponente verfügt. Das gilt genauso für die vorliegende Studie. Diese will denn auch die historischen Ursprünge des Personen- und Warenverkehrs über die Alpenpässe weder vernachlässigen noch bestreiten. Auf das fast zum Standard gewordene Kapitel über Passverkehr in Antike, Mittelalter und Früher Neuzeit wird sie jedoch bewusst verzichten und stattdessen an denjenigen Stellen darauf zurückgreifen, wo solches für die jeweilige Gegenwart relevant wird – beispielsweise dort, wo historische Ursprünge als aktuelle Argumente verwendet werden.

Auf der anderen Seite des zeitlichen Spektrums war auch das Jahr 1853 keinesfalls das Ende aller Ostalpenbahnprojekte – im Gegenteil: Aus der ersten grossen Auseinandersetzung mit der Gotthardbahn ging die Lukmanierbahn noch als Siegerin hervor; erst allmählich sollte das Gotthardprojekt in den folgenden Jahrzehnten die Oberhand gewinnen, wie dies im vorliegenden Buch zusammenfassend dargestellt wird. Indem aber dieser erste «Zwischensieg» etwas eingehender analysiert wird, können bereits Schlüsse für die weitere Entwicklung gewonnen und gleichzeitig auch Anschlusspunkte für weitere Arbeiten geschaffen werden. Die Geschichte liesse sich weiter erforschen: Von den erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Lukmanier und Gotthard ab den 1860er-Jahren über die zweifache Wiedergeburt des Splügenprojekts nach dem Entscheid für die Gotthardbahn bzw. nach dem Entscheid für die Lötschberg–Simplon-Linie bis hin zum letzten Aufbegehren der Ostalpenbahn in den 1980er-Jahren.

Damit ist auch nochmals gesagt, was bereits einleitend implizit geklärt, jedoch nicht näher ausgeführt wurde – nämlich die Definition des zentralen Begriffs dieser Arbeit: *Ostalpenbahn* meint weder ein einziges Bahnprojekt noch die

verschiedenen Projekte zur Überquerung oder Untertunnelung eines einzigen Passes, beispielsweise (um die beiden wichtigsten zu nennen) des Lukmanier- oder des Splügenpasses. Die Lukmanierbahn ist nicht *die Ostalpenbahn*, ebenso wenig wie die Splügenbahn. Die Lukmanierbahn ist *eine Ostalpenbahn*, ebenso wie die Splügenbahn. Die Greinabahn wäre eine weitere, die San-Bernardino- oder die Septimerbahn ebenfalls.⁸ Ihnen allen ist vor allem eines gemeinsam: Es handelt sich um (mehr oder weniger direkt) von Norden nach Süden verlaufende Eisenbahnen in der Ostschweiz und damit in Graubünden (jedoch mit gegen Norden und/oder Süden durchaus verschiedenen Variationen). Ihnen allen ist noch etwas gemeinsam: Sie wurden niemals ausgeführt, blieben also immer nur Projekte. Alle diese Projekte zusammen bilden den Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Studie.

Einschränkend wirkt der gewählte Untersuchungszeitraum, der je nach Zeitpunkt das eine oder andere Projekt in den Vordergrund rückt – und gleichzeitig viele weitere Projekte der späteren Zeit ausser Betracht lässt. Grosse Teile der Entwicklung der Lukmanier- und Splügenbahnprojekte sowie sämtliche Bestrebungen des 20. Jahrhunderts werden daher im wissenschaftlichen Teil nicht berücksichtigt, jedoch anschliessend zusammenfassend dargestellt. Einiges davon konnte auf ältere oder jüngere Literatur oder neu aufbereitetes Quellenmaterial abgestützt werden; an anderen Stellen bestehen noch grosse Forschungslücken.

Innerhalb der beschriebenen Periode soll eine chronologisch fortschreitende Analyse der (öffentlichen und nicht-öffentlichen) Schriften der jeweils relevanten Personen, Institutionen, Behörden und Gremien zur Beantwortung folgender drei Teilfragen dienen:

1. Konzepte: Es soll danach gefragt werden, von welchen ökonomischen und politischen Vorstellungen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten ausgingen. Wie wurde beispielsweise die Entwicklung der künftigen Verkehrsströme beurteilt? Wie sollten diese bewältigt werden?

⁷ Dies findet sich auch in offiziellen Darstellungen und Berichten. Ein besonders illustratives Beispiel bietet der Schlussbericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» vom Mai 1971 (eine der Grundlagen für den inzwischen ausgeführten Gotthard-Basistunnel). Hier hielt man es offenbar für nötig, gleich auf der ersten Seite unter dem Punkt *Einführung in die Problematik* einen – äusserst rudimentären – historischen Überblick in exakt drei kurzen Absätzen zu liefern.

⁸ Wollte man sprachlich pedantisch sein, dürfte man also nicht von *der Ostalpenbahn*, sondern müsste von *den Ostalpenbahnen* sprechen. Doch indem man einen bekannten und breit verwendeten Begriff veränderte und/oder neu definierte, würde man mehr Unsicherheit kreieren als solche aus der Welt schaffen.

2. Strategien: Es soll danach gefragt werden, *mit welchen Strategien und konkreten politischen Handlungen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn diese Bahn zu realisieren versuchten*. In welchen Kreisen suchte man beispielsweise Kapital und politischen Rückhalt? Welche Regionen, Staaten und Kantone spielten eine besondere Rolle, welche nicht? Wie wurde auf veränderte politische und wirtschaftliche Ausgangslagen reagiert?

3. Argumentationen: Es soll danach gefragt werden, *mit welchen Argumenten und Argumentationsketten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten aussenstehende Kreise von der Ostalpenbahn zu überzeugen versuchten*. Wie wurde beispielsweise gegenüber einflussreichen Kreisen aus Politik und Wirtschaft im In- und Ausland argumentiert? Welche Teile ihrer Konzepte und Strategien versuchten sie dem Publikum zu vermitteln?

Dabei stellt sich insbesondere auch die Frage nach der Beständigkeit bzw. dem Wandel der jeweiligen Konzepte, Argumentationen und Strategien. Die chronologische Analyse kann aufzeigen, wie und wann (und weshalb) sich diese Punkte im Zeitverlauf änderten. Auf diese Weise öffnet sich der Blick auf die Frage, weshalb die Projekte jeweils scheiterten: Waren beispielsweise die grundlegenden Verkehrskonzepte der Ostalpenbahnvertreter nicht ausreichend fundiert? Fanden ihre Argumentationen in der Öffentlichkeit oder in einflussreichen Kreisen keinen Anklang? Waren die Strategien zur Überzeugung dieser einflussreichen Kreise im In- und Ausland nicht erfolgreich?

Antworten auf solche Fragen soll die chronologisch fortschreitende Analyse liefern, die auch den jeweiligen Kontext stets mitberücksichtigt. Der Kontext der sich wandelnden politischen Systeme und der sich stetig verschiebenden politischen und wirtschaftlichen Machtkonstellationen bildet den Rahmen, innerhalb dessen Handlungsspielräume und Wechselwirkungen ausgelotet werden können. Technische Ausführungen und Details zu den verschiedenen Projekten einerseits und zur Eisenbahn im Allgemeinen andererseits werden nur dort zur Sprache kommen, wo sie für die Fragestellung und/oder die zu untersuchenden Fragen besonders relevant sind. Ebenso werden juristische Fragen sowie die finanziellen Konsequenzen verschiedener Projekte, Varianten und

Entscheide nur dort eingehend behandelt, wo sie direkt oder indirekt politisch und/oder wirtschaftlich relevant waren oder wurden.

2.2 Forschungsstand und Literatur

Wie einleitend angedeutet, liegt zur Ostalpenbahn ein höchst disperser Bestand an Literatur und verschiedenen Hinweisen vor. Einige Detailstudien sind bereits vorhanden, ebenso einige umfassendere Arbeiten. Fast alle sind jedoch schon älteren Datums (die jüngste substanzielle Arbeit stammt aus dem Jahr 1972,⁹ das weiterhin umfassendste und zuverlässigste Werk gar aus dem Jahr 1885),¹⁰ und die meisten sind stark von einem bestimmten Standpunkt gefärbt. Erstaunlich viele von diesen Arbeiten erweisen sich bei genauer Betrachtung als sehr unbefriedigend oder oberflächlich, insbesondere in der Auswertung der Quellen. Auch dort, wo es von den betreffenden Autoren mangels exakter Quellenangaben verschwiegen wird, erscheint deren Abhängigkeit von wenigen (mehr oder weniger) zentralen Quellenstücken und früherer Sekundärliteratur immer wieder als offensichtlich – und in hohem Masse problematisch.

Beim einfachen Versuch eines Überblicks findet man bald eine Erzählung, die im Prinzip immer dieselbe ist, vielleicht da und dort von unterschiedlicher Seite beleuchtet oder von einem anderen Standpunkt vertreten wird, jedoch in ihren wichtigsten Aussagen nur wenig variiert. Es kann hier nicht darum gehen, dieses Narrativ im Detail aufzuspüren, um es mit grossen Hieben zu zerschlagen und durch ein Neues zu ersetzen. Jedoch muss es darum gehen, sich nicht in dieselbe Abhängigkeit zu begeben und das «bewährte» Narrativ möglichst beiseite zu lassen. So gehört es zu den Zielen der vorliegenden Arbeit, die Fixierung auf einige wenige Quellen zu «überwinden», zumal eine schlechte Quellenlage oder ein mangelnder Quellenzugang für das Thema durchaus kein Problem darstellt.

Ein ausführlicher kritischer Überblick über die zu «Ostalpenbahnfrage» und für die vorliegende Untersuchung relevante Literatur findet sich in Form eines bibliographischen Essays im Anhang dieser Untersuchung.

⁹ MARGADANT (1972).

¹⁰ VON PLANTA (1885).

2.3 Quellenlage

Im Sinne der Fragestellung ist es wichtig, gewissermassen vorbei an dem schwierigen Literaturbestand, auf die Originalquellen zurückzugreifen. Diese sind zahlreich vorhanden und gerade in den letzten Jahren auch besser verfügbar geworden. Dabei erweisen sich die Bestände des *Staatsarchivs des Kantons Graubünden* in Chur (StAGR) als äusserst ergiebig. Insbesondere liegt eine grosse Fülle von Dokumenten verschiedenster Art im *Kantonalen Archiv* (seit 1803) vor; die Bestände zu den *Alpenbahnprojekten* (StAGR VIII 16 q) sind – teilweise ohne erkennbare Struktur – über mehrere Archivschachteln verteilt und wenig erschlossen. In früheren Studien wurden sie entsprechend verschieden ausgewertet: Einzelne Quellen, etwa Schreiben des Kleinen Rates, werden oft zitiert, andere, obwohl «wichtiger» oder inhaltlich «interessanter», erstaunlicherweise nur selten. Daneben finden sich an vielen anderen Stellen im StAGR weitere Hinweise und wichtige Dokumente zur Geschichte der Ostalpenbahn, etwa bei den *Verträgen, Stiftungen und Legaten* (StAGR Vr C I.0001–1528) oder bei den *Handschriften* aus Privatbesitz, (StAGR A.001–797 und StAGR B.0001–2185). Ähnlich verhält es sich mit den Beständen aus dem *Schweizerischen Bundesarchiv* in Bern (BAR): Verschiedenste Dokumente sind weit über den Archivplan verstreut. Noch wichtiger als solche Bestände sind die *Amtsdruckschriften*, insbesondere das *Bundesblatt*, sowie die *Protokolle des Bundesrates*, die heute integral online verfügbar sind. Auch die Protokolle von Kantons- und Regierungsrat des Kantons Zürich sind inzwischen vollständig über die Webseite und den Archivplan des *Staatsarchivs des Kantons Zürich* (StAZH) verfügbar. Weitere für diese Studie relevante Bestände des StAZH sind unter *Ostalpenbahnen* (StAZH O 108.3) sowie an verschiedenen anderen Stellen zu finden. Die Bestände des *Staatsarchivs des Kantons St. Gallen* (StASG) sowie des *Archivio di Stato del Cantone Ticino* (ASTI) konnten nur teilweise ausgewertet werden, während diejenigen des Archivs der *Schweizerischen Bundesbahnen* (SBB-Historic) gänzlich unberücksichtigt bleiben mussten.

Die breite Auswahl an Quellenstücken aus den genannten Archiven wird auf ideale Weise ergänzt durch solche, die in den letzten Jahren über verschiedene Editionsprojekte erschlossen worden sind. Hier ist insbesondere die umfassende und vorbildlich aufbereitete Edition der Brie-

fe Alfred Eschers (1819–1882) zu erwähnen, die sowohl online als auch in mehreren gedruckten Bänden verfügbar ist. Wie es bereits im Vorwort zu dem hier besonders relevanten ersten Band *Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882* heisst, verdeutlicht Eschers Korrespondenz, «wie sein in diesem Umfang einzigartiger Einfluss auf politischer und wirtschaftlicher Ebene, sein breit angelegtes Beziehungsnetz, aber auch sein unermüdlicher Schaffensdrang, seine Hartnäckigkeit und sein professionelles, zielgerichtetes Vorgehen dem Gotthardprojekt schliesslich zum Durchbruch verhalfen».¹¹ Um so interessanter ist es, diese Korrespondenz gewissermassen aus dem umgekehrten Blickwinkel – aus Sicht der Ostalpenbahn und ihrer Vertreter – zu betrachten, was logischerweise weniger aufgrund der Briefe von Escher als aufgrund der Briefe an Escher geschehen kann. Die teilweise sehr ungezwungene, äusserst emotionale Ausdrucksweise verschiedenster Persönlichkeiten bietet viel mehr als eine Ergänzung der offiziellen Schriftstücke, indem sie sowohl die Sichtweisen der Schreibenden als auch deren Kenntnisstand zu bestimmten Zeitpunkten eindrücklich zur Geltung bringt.

Zusammen mit den bereits erwähnten Editionen des BAR und des StAZH bieten solche in den letzten Jahren geleisteten Vorarbeiten eine breite Grundlage, wie sie den Historikern der Vergangenheit trotz zahlreichen Besuchen in vielen Archiven niemals zur Verfügung stand. Gleichermaßen gilt auch für ältere (und teilweise neuere) Bücher, Druckschriften und Periodika, die an vielen Stellen (teilweise ohne ersichtlichen Grund) online publiziert sind, etwa bei *Google Books* oder auf den Webseiten von Archiven im englischsprachigen Raum. So ersparen diese Digitalisierungen und Editionen nicht einfach nur den Gang ins Archiv oder in die Bibliothek, sondern machen Quellen und Literaturgrundlagen zugänglich, die mit vertretbarem Aufwand kaum zusammengetragen werden könnten.

Ergänzt wird dieses neu gewonnene Bild durch verschiedenste Zeitungsartikel, die sowohl chronologische Abläufe als auch Meinungen und Ansichten dokumentieren. Nicht selten finden sich in den Archivschachteln lose hineingelegte Presserzeugnisse, manchmal fein säuberlich ausgeschnittene Artikel, manchmal ganze Ausgaben von Tages- oder Wochenzeitungen. Weit-

¹¹ JUNG (2008), S. 11.

aus ergiebiger als solche durchaus hilfreichen, aber mehr oder weniger zufälligen Ausschnitte sind ganze online verfügbare und durchsuchbare Zeitungsarchive. Neben demjenigen der *Neuen Zürcher Zeitung* (NZZ) ist hier insbesondere auch das Portal *Schweizer Presse Online* der *Schweizerischen Nationalbibliothek* und ihrer Partner zu erwähnen, das zahlreiche Publikationen aus verschiedenen Kantonen integral anbietet.

Die kurze Übersicht zeigt, dass die Quellenbestände rund um die Ostalpenbahn nicht nur zahlreich, sondern kaum zu überblicken sind. Durch ihre systematische Auswertung im zeitlichen Verlauf kann ein umfassendes Bild gezeichnet werden, wie dies noch vor wenigen Jahren aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit der Quellen nicht möglich gewesen wäre.

3 Verkehrsgeschichtlicher Kontext¹²

«Manchmal ist es uns fern, manchmal sehr nah», hat der Globalhistoriker Jürgen Osterhammel über das 19. Jahrhundert geschrieben; «oft ist es die Vorgeschichte zur Gegenwart, zuweilen versunken wie Atlantis.»¹³ Für unsere Fragestellung ist es daher unerlässlich, die politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen im Untersuchungszeitraum und dem relevanten geographischen Raum zu berücksichtigen. Viele dieser Grundlagen müssen vorausgesetzt werden; sie können nur dort zur Sprache kommen, wo sie unmittelbar relevant werden. Notwendig ist aber ein Überblick über die wichtigsten Abschnitte der Verkehrsgeschichte, der die Entwicklung des Verkehrs, seiner Infrastrukturen sowie der ihn bestimmenden technischen, politischen und gesellschaftlichen Bedingungen – und deren Wandel – in groben Zügen nachzeichnet. Auf diese Weise kann der Rahmen abgesteckt werden, in dem die zu analysierenden Ereignisse zu betrachten sind und damit das Fundament für eine sorgfältige Analyse gelegt werden.

«Unaufhaltsam, wie man sich auch stemmen mag, bricht die neue Zeit herein», hiess es im Jahr 1858 unter dem Titel *Ueber die Eisenbahnen* im jährlich erscheinenden *Bündner Kalender*. «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».¹⁴ Was der ungenannte Verfasser in Graubünden registrierte, war nichts anders als eine Revolution des weltweiten Verkehrs, den das 19. Jahrhundert neben vielen anderen Entwicklungen auch brachte.

Es ist unbestritten, dass die Eisenbahn einen wesentlichen Teil zu dieser Transportrevolution beitrug; gleichzeitig dürfen aber sowohl die Entwicklungen im Bereich anderer Verkehrsmittel als

auch die sie begleitenden Umstände nicht ausser Acht gelassen werden. Es ist ausserordentlich lohnenswert, nicht nur die Eisenbahn als solche, sondern die Entwicklung der Verkehrssysteme als Ganzes zu betrachten. Auf diese Weise können verschiedenste Wechselwirkungen ins Blickfeld gerückt werden. Die Unterscheidung sollte deshalb nicht zwischen verschiedenen Verkehrs trägern, sondern zwischen verschiedenen Verkehrssystemen erfolgen: Personen- und Warentransport auf der einen, regionaler, nationaler und internationaler Verkehr auf der anderen Achse.¹⁵

Dabei zeigt sich, dass die Geschichte der Transportmittel viel mehr ist als die Geschichte ihrer Erfindungen. Neue Transportmittel verdrängten die älteren in der Regel nicht in einem eindimensionalen Substitutionsprozess, sondern entwickelten sich zunächst komplementär zu den bestehenden und unterwarfen diese einem funktionalen Anpassungsprozess im Verkehrssystem, der erst viel später (und oftmals gar nicht) zur Substitution führte.

Wenn aber in der Geschichte des Verkehrs «oft kein Weg an einem milden technologischen Determinismus vorbei»¹⁶ führt, so führt auch auf den folgenden Seiten kein Weg daran vorbei, die grossen Linien entlang von technischen Innovationen und Entwicklungen zu zeichnen. «Neue Verkehrsmittel treten nicht auf, weil sie kulturell ersehnt werden, sondern weil jemand auf die Idee kommt, sie zu bauen», hält Osterhammel fest. «Ob sie dann kulturell angenommen, abgelehnt oder mit besonderen Bedeutungen und Funktionen ausgestattet werden, ist eine andere Geschichte.»¹⁷ Es

¹² Dieses Kapitel stützt sich im Wesentlichen auf folgende Literatur (diese wird nur an denjenigen Stellen ausgewiesen, wo direkt aus ihr zitiert wird): JUNG (2006), S. 357–393; MERKI (2008); MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010); OSTERHAMMEL (2009), S. 406–412, 1012–1017; SCHIVELBUSCH (2015 [1977]). Hinzu kommen insbesondere folgende Artikel aus dem HLS: Eisenbahnen; Pässe; Strassen; Transitverkehr; Transportmittel; Verkehr; Verkehrspolitik; Verkehrswege; Wagen und Karren.

¹³ OSTERHAMMEL (2009), S. 17.

¹⁴ Bündner Kalender für das Jahr 1858.

¹⁵ Der lokale, und insbesondere der städtische, Verkehr kann hier nicht berücksichtigt werden. Seine Entwicklung bildet ein besonders interessantes Untersuchungsfeld, das gerade im 19. Jahrhundert einige Paradoxien ausweist. So stieg etwa die Zahl der Pferde und Fussgänger in den Städten lange Zeit nicht trotz, sondern wegen der Eisenbahn stark an: Es fehlte die Technologie zur «Feinverteilung» der nun in grösserer Zahl in die Städte reisenden Menschen. Lösungen für die damit verbundenen Probleme (wie etwa die tägliche Entfernung von vielen Tonnen Pferdemist) kamen in Form von Strassenbahnen (die zunächst ebenfalls von Pferden gezogen wurden) verhältnismässig spät. Erst durch diese späte Entwicklung im Nahverkehr konnten sich die Städte funktional entflechten, was den billigen Wohnraum aus den Zentren an die Ränder und in die Agglomerationen verdrängte.

¹⁶ OSTERHAMMEL (2009), S. 1012.

¹⁷ Ebd.

ist Aufgabe dieses Kapitels, diese Bedeutungen und Funktionen der jeweiligen Verkehrsträger in groben Linien durch das 19. Jahrhundert hindurch nachzuzeichnen und sie auf den Untersuchungsraum zu beziehen.

Es ist oft festgestellt worden, dass «der Verkehr von Menschen und Gütern in mancher Hinsicht im Zentrum der Beziehungen zwischen dem Süden der Schweiz und Europas»¹⁸ stehe. Damit ist nicht nur gesagt, dass der alpenüberquerende (Transit-)Verkehr für die Schweiz sowohl ökonomisch als auch kulturell eine besondere Bedeutung hat, sondern auch, dass er in einem grösseren, kontinentalen Zusammenhang steht. Als Teil eines wirtschaftlichen Systems ist der Transitverkehr unter Berücksichtigung des gesamten europäischen oder gar globalen Verkehrs zu betrachten.

Fasst man den globalen Verkehr ins Auge, so muss der Blick auch auf die Weltmeere fallen. Hier konnte sich die technologisch bedingte Transportrevolution in Form des Dampfschiffs als erstes entfalten. Diesem kam die lange Tradition der Schifffahrt in fast allen Teilen der Welt zugute: Die Routen auf den Weltmeeren waren bekannt, der Verkehr auf ihnen eingespielt und viele Häfen an den Küsten und Kanäle im Landesinneren gebaut. Über die Weltmeere und Flusssysteme erschloss das Dampfschiff nicht nur die technisch und ökonomisch führenden Regionen, sondern gelangte auch in bislang entfernteste Gegenden. Zahlreiche europäische Städte und Regionen verdanken ihr Wachstum und ihren Aufstieg zu internationalen Zentren nicht zuletzt ihrer Anbindung an den Ozean auf der einen und an das Landesinnere auf der anderen Seite – mit einem gewachsenen und technologisch modernisierten Hafen als zentrale Drehscheibe. Es war aber eine weitere verkehrstechnische Entwicklung, welche die Funktionsweise und Bedeutung der Häfen und Hafenstädte noch einmal fundamental veränderte: die Eisenbahn.

Schon immer musste der Verkehr seine Wege nicht nur auf den Weltmeeren, sondern auch über Land, von der Peripherie ins Zentrum oder von einem Staat zum anderen finden. Vor dem Aufkommen der Eisenbahn gab es dazu zwei Möglichkeiten: über Strassen und Wege oder über Kanäle und Flüsse.

Für das in vielen Ländern stark ausgebauten Kanalsystem hatte die Eisenbahn ganz unterschied-

liche Folgen. In Grossbritannien leitete sie das Ende dieses Systems ein, indem sie den steigenden Transportbedarf noch besser decken konnte. In den Vereinigten Staaten von Amerika hingegen wurde die Eisenbahn nicht als Konkurrenz, sondern als willkommene Ergänzung zum Kanalsystem verstanden, indem sie fast ausschliesslich dort angelegt wurde, wo keine Kanäle möglich waren. In den Niederlanden wiederum verzögerte das entwickelte Kanalsystem den Ausbau der Eisenbahnen um Jahrzehnte.

Obwohl Strassen und Wege schon immer die wichtigsten Verkehrsträger waren, war der Transport auf dem Landweg nicht nur mühsam, sondern auch ausserordentlich langsam. In vorindustrieller Zeit war für den Grossteil der Menschen das lokale und regionale Verkehrsnetz wichtiger als die Transitwege: Es verband Dörfer mit Zentren und stellte auf diese Weise die Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern sicher. Im Alpenraum jedoch waren einige Täler auf den Transitverkehr ausgerichtet, der seinen Bewohnern Zusatzverdienste im Transportgewerbe bot und den Handel mit eigenen Produkten wie Vieh oder Käse über weitere Distanzen ermöglichte. Die Wahl der Transportmittel richtete sich dabei nach den topographischen Verhältnissen sowie der Qualität der Verkehrswege. In den Alpentälern bedeutete dies: rudimentärer Wagenverkehr bis an die Passfussorte sowie Säumerei mittels Tragtier über die eigentlichen Pässe. Dieser sogenannte gebrochene Verkehr erforderte ein häufiges Umladen (das durch gesetzliche Regelungen oft noch vermehrt und erschwert wurde) und veränderte sich erst mit dem Bau von Kunststrassen und Eisenbahnen.

Infolge der Verkehrs- und Transportvoraussetzungen sowie konkreter verkehrspolitischer Massnahmen war der Transitverkehr schon immer auf wenige Routen konzentriert, die sich durch neue Voraussetzungen allerdings auch verschieben konnten. Weil sowohl innerhalb als auch westlich und östlich der Schweiz von Norden her sprichwörtlich viele Wege nach Rom führen, konnte der Wandel dieser Voraussetzungen vielfältige und teilweise dramatische Folgen haben. Die Entwicklung der Transportmittel und Infrastrukturen veränderte den Transitverkehr im 19. Jahrhundert grundlegend.

Bereits zuvor hatten die eidgenössischen Orte weitgehend unabhängig voneinander mit dem Bau von Kunststrassen begonnen: An die Stelle von in der Landschaft mäandernden Natur- oder

¹⁸ MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010), S. 11.

Karrenwegen traten konstruierte und in der Liniенführung feste Fahrstrassen, die zunächst die wichtigsten schweizerischen Städte verbanden. Die erste Kunststrasse in den Schweizer Alpen wurde aus strategischen Gründen auf Anordnung von Napoleon Bonaparte zwischen 1800 und 1805 über den Simplonpass errichtet und wurde bald zur bevorzugten Route für Touristen und Warenverkehr. Mit dem Bau der Bündner Kommerzialstrassen zwischen 1818 und 1823 über San-Bernardino- und Splügenpass sowie der Eröffnung der Gotthardstrasse 1830 stieg das Transportangebot deutlich an, sanken die Fuhrkosten und verkürzte sich die Reisezeit massiv (zum Beispiel zwischen Chur und dem 125 Kilometer entfernten Bellinzona von zehn auf fünf Tage). Die Möglichkeit sogenannter Direktfuhren veränderte zudem die wirtschaftlichen Strukturen des Güterverkehrs über die Pässe, wo bis dahin meist rechtlich fixierte Systeme des Etappentransports verschiedenen Gruppen einen Anteil an den anfallenden Einnahmen gesichert hatten.

Gleichzeitig wurde in den meisten Teilen der Schweiz auch der Ausbau von regionalen Wegnetzen vorangetrieben – eine Entwicklung, die vom aufstrebenden liberalen Bürgertum getragen wurde, das den Strassenbau ebenso wie die nun einsetzende Industrialisierung als Voraussetzung zur wirtschaftlichen Prosperität begriff. Die 1830er- und 1840er-Jahre «brachten in einem eigentl[ichen] Bauboom die bis zum Autobahnbau grundlegendsten Veränderungen im Strassenverkehr»,¹⁹ indem in dieser Zeit die kantonalen Kunststrassennetze entstanden. Die sogenannten Chausseen machten Wagentransporte während des ganzen Jahres möglich und boten einigermassen vorhersehbare Bedingungen, die sowohl für den Wagenpostverkehr wie auch für die Entwicklung des Transportgewerbes entscheidend waren. Im Zusammenspiel mit Entwicklungen in der Wagentechnik, in der Pferdezucht sowie in den Organisationsformen des Transportes ermöglichten sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine deutliche Produktivitätssteigerung. Noch vor dem Aufkommen der Eisenbahn wurde der Strassenverkehr damit erheblich berechenbarer und zuverlässiger, was nicht nur einen Ausbau der Postkutschenverbindungen und damit der Kommunikationsverhältnisse, sondern auch eine Steigerung der einsetzenden Industrialisierung ermöglichte.

¹⁹ HLS, Verkehr.

Der Kunststrassenbau bedingte zugleich die Regelung von Bau, Unterhalt und Finanzierung sowie die Durchsetzung von Benutzungsvorschriften für die neu geschaffenen Strassen. Deshalb führte er in den meisten Kantonen zu den ersten Ansätzen einer eigentlichen Verkehrspolitik und wurde zum Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik, die ab den 1850er-Jahren auch über kommunale und kantonale Entscheidungen hinausging. Die Verfassung von 1848 übertrug dem Bund die Oberaufsicht über Strassen und Brücken von nationaler Bedeutung und brachte zugleich die Abschaffung aller Zölle im Landesinneren. Die verkehrspolitische Rolle des Bundes beschränkte sich zunächst auf die Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung von Strassenprojekten, die weiterhin von den Kantonen geplant und ausgeführt wurden, sowie den Unterhalt der Pferdepost. Erst ab den 1860er-Jahren trat der Bund in der Alpenstrassenfrage als eigenständiger Akteur auf, indem er militärstrategisch begründete Vorhaben vorantrieb, etwa das Passkreuz Furka-Oberalp-Gotthard. Der Kanton Graubünden erhielt zudem einen Kredit für den Ausbau der Strassen über Albula- und Berninapass, die 1865 und 1866 eröffnet wurden. Es folgten die Fertigstellung der Strassen über den Flüela- (1867) und den Ofenpass (1872), die Landwasseroute (1873) sowie die Strassen über Lukmanier (1877) und Umbrail (1901). Ab 1872 erhielten die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis eine jährliche Entschädigung für den Unterhalt der Alpenstrassen.

Von allen Verkehrsträgern des 19. Jahrhunderts zeichnete eines die Eisenbahn ganz besonders aus: Sie war etwas vollkommen Neues, auf das die Welt nicht vorbereitet gewesen war. Als die kohlebasierten Technologien kamen, gab es bereits Häfen und Kanäle – aber noch keine Bahnhöfe und Gleisstrecken. Zwar waren weder schienengeführte Wege noch Dampfmaschinen etwas grundsätzlich Neues, doch brachte das Zusammenkommen der beiden eine geradezu dramatische Entwicklung: Das technische Ensemble aus Schiene, Rad und Dampfmaschine ermöglichte eine enorme Zeitersparnis gegenüber sämtlichen bisher bekannten Landverkehrssystemen.

Die Neuartigkeit des im industriellen England zur Verbesserung des Güterverkehrs erfundenen Systems brachte aber auch viele Unsicherheiten mit sich. Eine grosse Breite von ganz spezifischem Spezialwissen war für ihren Bau und Betrieb beinahe gleichzeitig gefragt: Eisen- und Stahltechnologie, Tunnel- und Brückenarchitektur, Organisati-

on grosser Baustellen, Personalverwaltung oder Fahrplankoordination. Zu solchen oftmals nur provisorisch gelösten technischen Fragen gesellten sich juristische Probleme, etwa Fragen nach der Enteignung von Land oder der Haftung bei Bau- und Betriebsunfällen. Zugleich war die technische Neuerung bei ihrer Ankunft auch kulturell vollkommen fremd. Es bedurfte deshalb fast überall langwieriger Debatten über die Wünschbarkeit der Moderne, welche die Dampflokomotive mit ihrer Geschwindigkeit und ihren stinkenden Abgasen verkörperte. Und schliesslich war der Bau und Betrieb von Eisenbahnen ein extrem teures Unterfangen; in den meisten Fällen dauerte es Jahrzehnte, bis solche Investitionen amortisiert waren und eine Eisenbahnstrecke – wenn überhaupt – Gewinn abwarf. Der Bahnbau förderte damit die Entwicklung des internationalen Kreditsystems und wurde zu einem wichtigen Wegbereiter sowohl für Aktiengesellschaften als auch für Investmentbanken und internationale Finanzbörsen. Es ist kein Zufall, dass viele «Eisenbahnbarone», die mit dem Bau der Bahnen reich (und manchmal auch wieder arm) wurden, zugleich Bankiers oder gar abenteuerliche Finanzjongleure waren.

Trotz solcher Schwierigkeiten und weit verbreiteter Skepsis wurde die Eisenbahn innerhalb weniger Jahrzehnte zum führenden Transportmittel für Personen und Güter. Insbesondere im Güterverkehr bot sie viele Vorteile gegenüber den bisher bekannten Transporttechniken: Sie war weit weniger von unberechenbaren Umwelteinflüssen abhängig als der Schiffsverkehr und konnte gleichzeitig viel regelmässiger und in höherem Tempo operieren als der Landverkehr. Damit liess sie sich viel besser in die industriellen Produktionsabläufe einplanen und befeuerte deren Entwicklung durch den sich stark vermehrenden Güterverkehr. So wurde die Eisenbahn zunächst zum Massengütertransport- und später dann zu einem allgemeinen Massenverkehrsmittel, das bezüglich Geschwindigkeit und Transportkapazitäten revolutionär war.

Diese Vorteile, das erkannte man im Prinzip schon früh, konnten aber nur vollständig zur Entfaltung kommen, wenn sich die Einzelstrecken zu einem umfassenden Netz verbinden würden, das sich auch über Landesgrenzen hinaus erstreckte. Solche Netze wuchsen anfangs in den einzelnen Ländern eher zögerlich, denn die meist privatwirtschaftliche Organisation führte dazu, dass zunächst die rentabelsten Linien (oftmals auch doppelt oder dreifach) ausgebaut wurden, bevor man das grössere Netz ins Auge fasste. Zwar griff der

Staat von Anfang in fast allen Ländern in der einen oder anderen Weise lenkend ins Eisenbahnwesen ein, doch erschwerte genau dies in vielen Fällen Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus. Politische, staatliche und militärische Institutionen glaubten in den meisten Ländern dafür sorgen zu müssen, dass die Eisenbahnpolitik im «nationalen Interesse» verlief, was durchaus nicht unbegründet war. So erhöhte etwa der fast ein ganzes Jahrhundert andauernde «Bahnwettbewerb» zwischen Frankreich und Deutschland durch die Möglichkeit rascher Truppenmobilisierung die zerstörerische Wirkung des Ersten Weltkriegs.²⁰

Die Schweiz trat dem Eisenbahnzeitalter erst mit einiger Verzögerung bei, was nicht zuletzt an der politischen Kleinräumigkeit des Landes vor 1848 und an gegenseitiger Missgunst zwischen den Kantonen lag, die sich zu grossen Teilen aus Zolleinnahmen finanzierten. 1844 erreichte die Elsässische Bahn von Strassburg her Basel, wo sie allerdings zunächst keine Fortsetzung fand; denn auch die in Angriff genommene Verbindung von Zürich aus blieb 1847 in Baden stecken, da Aargau und beide Basel die Konzession für die Weiterführung verweigerten. Aufgrund des angespannten politischen Klimas und den Sonderbundswirren wurde dieser zögerliche Anfang noch weiter gebremst und die Schweiz «wurde zum weissen Fleck im sich verdichtenden europäischen Streckennetz».²¹ Indessen war eine kantonsübergreifende Entwicklung im neu gegründeten Bundesstaat ab 1848 viel eher möglich und wurde sowohl von politischer als auch von wirtschaftlicher Seite ziemlich rasch in Angriff genommen.

Vor 1850 kann man noch in keinem einzigen Land auf dem europäischen Kontinent von einem wirklichen Eisenbahn-Netz sprechen, auch wenn vielerorts (ganz im Gegensatz zur Schweiz) die Grundlagen bereits gelegt waren. In Frankreich und den nicht-habsburgischen deutschen Ländern wurden diese Bedingungen im Verlaufe der 1850er-Jahre erreicht; etwa um 1880 war dann ganz Europa bis zum Ural und (unter Ausschluss des Balkans und des nördlichen Skandinaviens) von einem Eisenbahnnetz überzogen. Durch die

²⁰ Eine Besonderheit des US-amerikanischen und zu einem grossen Teil auch des britischen Eisenbahnbau war, dass hier (militär-)strategische Überlegungen viel weniger eine Rolle zu spielen brauchten als in Kontinentaleuropa, weshalb der Staat (in den USA abgesehen vom Intermezzo des Sezessionskrieges) relativ unbesorgt auf ein Engagement verzichten konnte.

²¹ JUNG (2006), S. 357.

erreichten Netzeffekte konnte sich die Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts «ein fast ungebrochenes Transportmonopol»²² sichern, während die Strasse mehr und mehr zu einem blassen Zubringer für die Eisenbahnen herabsank – sie sollte ihre überörtliche Bedeutung erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wieder erreichen.

Den erwähnten Startschwierigkeiten zum Trotz wurden die Eisenbahnen bald auch in der Schweiz zu den «grundlegendsten Verkehrsträger[n] für die Entwicklung zur Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft».²³ Nach heftigen parlamentarischen Auseinandersetzungen im jungen Bundesstaat hatte die Schweiz mit ihrem Eisenbahngesetz 1852 den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sowie die Kompetenz zur Konzessionerteilung den Kantonen überlassen, ohne diesen dabei Vorschriften betreffend Linienführung, Koordination, technische Ausführung oder Tarifpolitik zu machen. Der Bund erhielt lediglich das Recht zur Konzessionsgenehmigung oder -ablehnung unter militärischen Gesichtspunkten. Die Finanzierung erfolgte weitgehend über Privatkapital sowie durch Beiträge von begünstigten Gemeinden und Kantonen, was die Eisenbahn-Aktiengesellschaften zu einer gewinorientierten Bauplanung und Betriebsführung zwang. Wie in vielen anderen Ländern auch, war die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in der Folge geprägt von Unternehmern, Industriellen und Bankiers, die meist gleichzeitig auch als Politiker wirkten. Zu nennen sind etwa die Basler Johann Jakob Speiser (1813–1853), Achilles Bischoff (1795–1867) und Karl Geigy (1798–1861), der Schaffhauser Friedrich Peyer im Hof (1817–1900), der St. Galler Daniel Wirth-Sand (1815–1901) sowie insbesondere der Zürcher Alfred Escher (1819–1882).

Trotz fehlender Gesamtplanung und grosser Rivalität zwischen den Bahngesellschaften entsprach das bis 1860 in hohem Tempo realisierte Schienennetz in etwa dem Entwurf für ein gesamtschweizerisches Eisenbahnnetz, den die englischen Bahnexperten Robert Stephenson (1803–1859) und Henry Swinburne (1821–1855) 1850 im Auftrag des Bundesrates vorgelegt hatten. Das Mittelland war jedoch zum Zankapfel der grossen Bahngesellschaften sowie der hinter ihnen stehenden Wirtschaftskreise und Aktionäre

geworden. Insbesondere der Wettbewerb zwischen der von Basler Kapital getragenen *Schweizerischen Centralbahn* (SCB) und der von Alfred Escher aus Zürich kontrollierten *Schweizerischen Nordostbahn* (NOB) beschleunigte den Bahnbau in dieser zentralen Gegend. Auf diese Weise entstanden bis etwa 1870 die Hauptlinien: Die SCB erbaute die Linie Basel–Olten durch den Hauenstein mit Abzweigungen in Olten nach Aarau, Luzern, Bern und Biel. Die NOB erschloss die Kantone Zürich und Thurgau; ihr Netz umfasste die Bodenseelinien sowie die Strecken nach Schaffhausen, Zürich und später nach Luzern. Die *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB) führten ihre Linien von Winterthur über Rorschach und über Rapperswil und Sargans nach Chur. Etwa zur selben Zeit wuchsen auch die Westschweizer Bahnen zu durchgehenden Strecken zusammen. Wegen Auseinandersetzungen um die Linienführung kam die Verbindung zwischen der Deutsch- und der Westschweiz von Bern aus erst 1862 zustande. Dieses rasche Wachstum verdankte das schweizerische Streckennetz auch erfahrenen und innovativen Eisenbahningenieuren wie dem Bündner Richard La Nicca (1794–1883), dem Südtiroler Alois Negrelli (1799–1858), dem Württemberger Karl von Etzel (1812–1865), dem Polen Leopold Stanislaus Blotnitzki (1817–1879) oder dem Berner Gustave Bridel (1827–1884).

In dieser Phase profitierten insbesondere die städtischen Zentren von der Vervielfachung des Güterverkehrs, was sie bezüglich Ressourcenverteilung aus ihrem Umfeld löste. Importierte Kohle wurde zur Grundlage der entstehenden städtischen Industrien, die immer weniger von Wasserkraft abhängig waren. Die ans Bahnsystem angeschlossenen Städte erfuhren dadurch eine Beschleunigung ihrer wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung, während grosse Teile der Schweiz nicht nur verkehrsmässig ins Abseits gerieten, sondern durch den Import von billigem Getreide auch ihrer wirtschaftlichen Grundlagen beraubt wurden.

Der harte Konkurrenzkampf im Mittelland wirkte sich auf die Wirtschaftlichkeit der Bahngesellschaften aus: Schon im Jahr 1861 befanden sich vier Fünftel von ihnen in schwieriger Lage und waren meist auf Finanzhilfe aus dem Ausland (häufig aus Frankreich) angewiesen und/oder mussten mit anderen Gesellschaften fusionieren. Trotz dieser chronischen Finanzknappheit führte um 1860 eine durchgehende Verbindung von Genf durch das Mittelland an den Bodensee, und bis 1870

²² MERKI (2008), S. 47.

²³ HLS, Eisenbahnen.

waren auch die übrigen Hauptstrecken erstellt. Verbindungen gegen Süden bestanden zu jener Zeit jedoch noch keine, die Bahnlinien endeten am Fusse der Alpen.

Die Mängel dieses privaten Eisenbahnwesens unter kantonaler Hoheit traten spätestens durch die Auswirkungen des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71 zutage: Das bestehende Eisenbahnnetz war den Bedürfnissen der wirtschaftlichen Landesversorgung und den Erfordernissen einer schnellen Truppenverlegung nicht gewachsen. Das neue Eisenbahngesetz von 1872 suchte diesen Missständen zu begegnen: Die Kontrolle über Bau, Betrieb, Tarif- und Rechnungswesen sowie das Recht zur Konzessionerteilung wurden dem Bund übertragen. Die bestehenden Schwierigkeiten, die teilweise verfehlte Streckenplanung oder das Fehlen harmonisierter Fahrpläne, konnten allerdings durch diese Bundesaufsicht nicht behoben werden. Die Schwierigkeiten der Finanzierung und die allgemeine Wirtschaftskrise der 1870er-Jahre trieben unter anderem die aus öffentlichen Mitteln finanzierte *Schweizerische Nationalbahn* (SNB) in den Konkurs. Diese Krise vermochte den Bahnbau jedoch nicht zu stoppen, vielmehr verlagerte sich die Bautätigkeit auf die Nebenlinien; zwei Drittel dieser Nebenstrecken wurden hauptsächlich aus Kostengründen schmalspurig konstruiert, was erst durch das Eisenbahngesetz von 1872 möglich geworden war.

Trotz zahlreichen Plänen, die bereits sehr früh kursierten, wurden die Alpen und Voralpen (abgesehen von der 1882 eröffneten Gotthardbahn, die dem alpenüberquerenden Verkehr diente), erst spät erschlossen. Erst ab 1889 entstanden in den Tälern Graubündens die Linien der *Rhätischen Bahn* (RhB), die bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs zu einem umfassenden Netz zusammenwuchsen. Etwa zur selben Zeit erlebten auch die touristisch orientierten Standseilbahnen ihre Blütezeit.

Derweil führte die allgemeine Eisenbahnkrise im Zusammenspiel mit sozialen Spannungen, Streiks von Bahnangestellten sowie den massiven ausländischen Kapitalbeteiligungen – die starke Abhängigkeitsgefühle aufkamen liessen – in der Schweiz zu einem Aufschwung der schon länger bestehenden Forderung nach Verstaatlichung der Bahnen. 1891 wurde der Kauf der SCB durch den Bund noch im Referendum verworfen, doch wurde im selben Jahr mit dem Luzerner Josef Zemp (1869–1942) erstmals ein Vorkämpfer für die Bundesbahn in den Bundesrat gewählt und

1897 das sogenannte Rückkaufsgesetz genehmigt. Die Gesetzesvorlage wurde im Jahr darauf bei der höchsten bis dahin erreichten Stimmabstimmung mit Zweidrittelsmehrheit angenommen. In der Folge erwarb die Eidgenossenschaft die fünf grossen Eisenbahngesellschaften. Der Rückkauf erfolgte zwischen 1900 und 1909 und umfasste (zunächst) folgende Streckennetze: *Jura-Simplon-Bahn* (JS, 937 Kilometer), NOB (771 Kilometer), SCB (398 Kilometer), VSB (269 Kilometer) und *Gotthardbahn* (GB, 273 Kilometer); 1913–1948 kamen vier weitere kleinere Privatbahnen dazu.

Die ausgehandelte Kaufsumme von über einer Milliarde Franken wurde allerdings nicht direkt dem Bundesbudget, sondern den 1901 gegründeten *Schweizerischen Bundesbahnen* (SBB) belastet, die in der Folge erheblich in ihrer Entwicklung behindert waren.

Zudem befand sich das mehrheitlich einspurige Eisenbahnnetz bezüglich Anlagen und Rollmaterial grösstenteils in schlechtem Zustand. Daher beschränkte sich die Modernisierung des Schienennetzes während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vorwiegend auf den Doppelspurausbau und die Elektrifizierung, bei der die Schweiz – insbesondere aufgrund des Kohlemangels, der sich während den Weltkriegen verstärkte – zur internationalen Vorreiterin wurde. Die 1888 versuchsweise begonnene und 1960 abgeschlossene Elektrifizierung des gesamten schweizerischen Schienennetzes gilt gar als weltweit einzigartig. Am Vorabend des Zweiten Weltkriegs waren hier 77 Prozent elektrifiziert, während der entsprechende Anteil in den übrigen europäischen Ländern durchschnittlich fünf Prozent betrug.

So sehr die Eisenbahnpolitik ihre nationalen Besonderheiten behielt, so wenig waren wirkliche nationale Sonderwege noch möglich, als die Schiene über die Staatsgrenzen hinausführte. Langfristig beharrte einzig Russland auf einer anderen Schienenbreite als derjenigen, die George Stephenson (1781–1848) mit der allerersten Eisenbahn vorgegeben hatte und die mit der Dominanz britischer Eisenbahntechnologie ins Ausland exportiert wurde (1,435 Meter). Etwa ab 1910 war es im Prinzip möglich, von Lissabon bis Peking mit der Eisenbahn durchzufahren. «Die verkehrstechnische Einigung nicht nur Europas, sondern Eurasiens war damit vollzogen.»²⁴ Weltweit betrachtet war die Eisenbahn aber – anders als die Schifffahrt und erst recht anders als später

²⁴ OSTERHAMMEL (2009), S. 1020.

die Luftfahrt – weniger ein die Kontinente verbindendes Verkehrsmittel als vielmehr eines, das die nationalen Märkte integrierte und mehrere Einzelstaaten miteinander verband. Da sie keine Meere überwinden konnte, vermochte die Eisenbahn im Vergleich mit dem Dampfschiff niemals eine bedeutende Rolle für den globalen Verkehr zu spielen. Ihre Bedeutung für den Verkehr sowohl innerhalb der einzelnen europäischen Staaten als auch für die kontinentaleuropäische Verkehrsentwicklung ist jedoch kaum zu überschätzen. Hier, im europäischen Massstab, sticht die Internationalität der Eisenbahn ins Auge: Der «Zusammenschluss zu einem (nahezu) gesamteuropäischen Verkehrssystem»²⁵ war mehr als nur eine verkehrstechnische Errungenschaft: Sie brachte gesamteuropäische Regeln, Normen und Standards mit sich, die oftmals bis heute in Kraft sind.

Parallel zum Eisenbahnbau wurden auch die dezentralen Strassennetze weiter ausgebaut, wobei die Bahnhöfe nun zu Knotenpunkten wurden, deren Erschliessung mit Strassen oft durch die Eisenbahngesellschaften selbst realisiert und finanziert wurde. Die Fuhrwerke und Kutschen wurden damit auf den Lokalverkehr verwiesen, erreichten dort aber durch die allgemeine Steigerung des Verkehrs eine grössere Verbreitung als in der Vor-Eisenbahn-Ära. Die transalpinen Strassen verloren mit dem Bau der alpenquerenden Eisenbahnen am Brenner (1867), Mont Cenis (1872) und Gotthard (1882) den Güter- und Personenverkehr, was in einzelnen Tälern zu Einkommensverlust und in der Folge zu massiver Abwanderung führte. Die Eröffnung der Gotthardbahn revolutionierte die schweizerische Transitstruktur und hatte den endgültigen Zusammenbruch des traditionellen Passverkehrs zur Folge: Schon ein Jahr nach ihrer Eröffnung erreichte sie einen Anteil von 57 Prozent am gesamten schweizerischen Transitverkehr. Der Warenverkehr über die Bündner Pässe war allerdings schon zuvor eingebrochen: Zwischen 1856 und 1874 hatte er sich um nicht weniger als 80 Prozent verringert.

Die nach den Alpenbahnen nächste grundlegende Veränderung der Transitbedingungen ergab sich erst viel später aus dem ab den 1960er-Jahren forcierten Ausbau der alpenüberquerenden (Schnell-)Strassen. Das Automobilzeitalter war am Ende des 19. Jahrhunderts allerdings noch in weiter Ferne: Auch in den schweizerischen Städten tauchte das Automobil um die Jahrhundertwende

auf, war aber noch wesentlich kostspieliger als die Kutsche und zudem wegen seiner intensiven Inanspruchnahme der Strasse sowie den Lärm- und Staubemissionen (trotz der Faszination, die es auf viele ausübte) äusserst unpopulär. Mehrere Kantone untersagten deshalb das Befahren einzelner Strecken, während Graubünden gleich ein vollständiges Automobilverbot verhängte, das noch bis 1925 gelten sollte.

Tatsächlich war es also spätestens seit den 1870er-Jahren möglich geworden, nördlich des Äquators allein per dampfgetriebene Verkehrsmittel um die Welt zu reisen, und tatsächlich gab es vereinzelte Abenteurer, die solches taten. Dennoch muss man sich davor hüten, darin bereits ein weltweit funktionierendes Verkehrssystem zu erblicken, welches das Reisen von einem Punkt auf der Erde zu einem anderen jederzeit ermöglichte. Dies wurde erst mit der kommerziellen Verbreitung des Linienflugzeugs in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg erreicht.

²⁵ Ebd., S. 1022.

Zweiter Teil: 1833–1853

4 Die Alpenbahnfrage vor 1848

Die Entwicklung der Alpenbahnfrage soll in der Folge einer chronologisch fortschreitenden Analyse unterzogen werden. Dabei führt die Ereignisgeschichte als «roter Faden» durch die Jahre und Jahrzehnte. Die Analyse gliedert sich in zwei Teile, die sich aus der fundamentalen Veränderung ergeben, welche die Schweiz und ihre Nachbarstaaten rund um das Jahr 1848 erlebt haben. Diese Veränderung der politischen und wirtschaftlichen Ausgangslage hatte grossen Einfluss auf die Alpenbahnprojekte und die Eisenbahnpolitik.

4.1 Beginn der Alpenbahndiskussion (1833–37)

Im Jahr 1907 betonte der damalige Ständerat und spätere Bundesrat Felix Calonder (1863–1952), Graubünden dürfe «für sich das Verdienst und die Ehre in Anspruch nehmen, zuerst ernstlich an die technische Möglichkeit der Alpenbahnen gedacht und zuerst deren weittragende Bedeutung für den Weltverkehr erkannt zu haben».²⁶ Daraus hatte Peter Conradin von Planta (1815–1902) bereits 1866 ein historisches Recht abgeleitet:

«Schon der Umstand, daß die Idee einer Alpenbahn als Trägerin des Weltverkehrs und als Verbindungsglied des Südens und Ostens mit den Norden und Westen, zuerst in Graubünden auftauchte und hier auch die ersten einleitenden Schritte dafür geschahen, scheint unserm Kanton ein gewisses Anrecht auf ihre Verwirklichung zu geben.»²⁷

Der Beginn der Alpenbahndiskussion, ob in Graubünden oder nicht, lässt sich zwar kaum zeitlich festmachen, doch können die frühen Eisenbahnprojekte auf ihre langfristigen Ziele hin untersucht werden. «Die schweizerischen Alpenbahnenprojekte sind so alt, wie das Eisenbahnwesen des gesamten Landes»,²⁸ schrieb der Historiker Ernst Gagliardi bereits im Jahr 1919 – was in vielerlei

Hinsicht richtig ist. Ob sie sogar noch älter sind, also im Ausland angeregt wurden, ist nicht ganz klar: In der Literatur wird immer wieder darauf hingewiesen, dass ein erstes Projekt für eine alpenquerende Eisenbahn im Jahre 1833 im süddeutschen Grossherzogtum Baden entstanden sei.²⁹ Ein solches Projekt lässt sich allerdings nicht finden.³⁰ Gemeint sein dürfte wohl der *Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Grossherzogtum Baden*, den ein gewisser Ludwig Newhouse (1779–1854) beiden Kammern des Parlaments mit einem ausführlichen Begleitschreiben vorlegte.³¹ Dabei bemerkte er eher am Rande, man könnte mit der Bahn in Zukunft «an das Eismeer der Alpen, und auf die Straßen, die nach Italien, in die Ebenen der Lombardei und Piemonts führen»³² gelangen. «Können Engländer und Nordamerikaner schneller und bequemer reisen, als indem sie von den Küsten Englands den vierten, höchstens fünften Tag in Basel zu Mittag speisen, und zwei Tage später in Mailand?»,³³ fragte Newhouse rhetorisch und wies damit auf das grosse Potenzial hin, das er in der Eisenbahn erkannte. Um ein eigentliches Projekt zur Überquerung der Alpen mit einer Eisenbahn handelte es sich dabei aber keineswegs – eher um fundierte regionalpolitische Überlegungen, welche die Vorteile des ansteigenden Welthandels zu nutzen suchten. Der Vorschlag des gebürtigen Schweizers Newhouse (bzw. Neuhaus) stiess auf offene Ohren: Seine Konzepte wurden von staatlicher Seite geprüft und vertieft, und im Jahr 1838 nahm der Landtag ein Gesetz an, das nicht nur den Bau der badischen Hauptbahn von Heidelberg bis an den Bodensee beschloss, sondern auch festlegte, dass dieses ehrgeizige Projekt als staatliche und nicht privatwirtschaftliche Massnahme realisiert werden sollte. Bereits ein Jahr später rollten die ersten Züge auf einer Teil-

²⁶ CALONDER (1907), S. 3.

²⁷ VON PLANTA (1866), S. 31.

²⁸ GAGLIARDI (1919), S. 442.

²⁹ BAUER (1947), S. 17; KRAUS (2008), S. 27; JUNG (2007), S. 367; JUNG (2006), S. 357. Zitiert wird meist BAUER (1947), der jedoch keinerlei Quellenangabe macht.

³⁰ Auskunft von Dr. Martin Stingl vom Generallandesarchiv Karlsruhe (Landesarchiv Baden-Württemberg) per E-Mail am 11. August 2016.

³¹ Vgl. dazu STINGL (2013), S. 23–25, 95–99.

³² NEWHOUSE (1833), S. 99. Vgl. auch ebd., S. 138, 143.

³³ Ebd., S. 99–100.

strecke. Doch es sollte noch bis ins Jahr 1863 dauern, bis die Strecke in Konstanz den Bodensee und damit den geplanten Endpunkt erreichte.³⁴

Den Beginn einer eigentlichen Diskussion über Alpenbahnen kann man jedenfalls kaum an der erwähnten Schrift von Ludwig Newhouse festmachen. In der Eidgenossenschaft dauerte es ohnehin noch einige Jahre bis die ersten Projekte auf dem Tisch lagen. Ausschlaggebend waren Überlegungen, wie sie etwa der St. Galler Landammann Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869) im Jahr 1837 festhielt. Dieser hatte über den Bodensee nach Norden geblickt und im Blick auf die Anstrengungen des Grossherzogtums Baden aber auch weiter entfernter Staaten wie Belgien festgestellt:

«Was also in der Schweiz unternommen werden will, muß den Stempel der Berechnung des künftigen großen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen, soll es sich nicht dem Unfall aussetzen, durch andere Spekulationen verdrängt und dadurch Veranlassung zu ungeheuren Vermögensverlusten von Staats- und Privatkassen zu werden.»³⁵



Abb. 1: Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869).
Lithografie von Friedrich Hasler, 1871

³⁴ STINGL (2013), S. 4, 19–20.

³⁵ Der Erzähler, 17. Oktober 1837 (Gallus Jakob Baumgartner).

Eine Versammlung von «St. Galler Eisenbahnfreunden» im Januar 1836 beabsichtigte noch, die Kantonshauptstadt mit Rorschach zu verbinden und damit über den Bodensee an das entstehende internationale Eisenbahnnetz anzubinden.³⁶ Wie das obenstehende Zitat exemplarisch zeigt, war Landammann Baumgartner bereits ein Jahr später gedanklich und konzeptionell einen Schritt weiter: Für ihn und viele andere war ein rentables Eisenbahnnetz in der Schweiz nur vorstellbar, wenn dieses den Bedürfnissen des weltweiten Verkehrs angepasst wäre. Deshalb wurde die Frage nach (späterer) Überquerung der Alpen bereits bei den allerersten konkreten Überlegungen zu möglichen Eisenbahnprojekten in der Schweiz berücksichtigt.

4.2 Erste Pläne in Zürich und Unterstützung aus Graubünden (1836/37)

Als die zürcherische Handelskammer im März 1836 eine Eisenbahnkommission einsetzte, um zu prüfen, «ob das System der Eisenbahnen im Allgemeinen für die Schweiz anwendbar seyn könne»,³⁷ berichtete sie später dem Regierungsrat, «daß kein Land geeigneter seyn dürfte, die Verbindungen zwischen dem Norden und Süden, zwischen Osten und Westen durch Eisenbahnen so gut und zweckmäßig zu erzielen als eben die Schweiz».³⁸ Wenn die Handelskammer weiter schrieb, die Schweiz müsse sich «dieser Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden auch zuerst bemächtigen», so kann man dies als ersten politischen Vorstoss für eine Alpenbahn betrachten. Es könne dabei «von keinem andern Hauptsträßenzuge mehr als von demjenigen zwischen Basel und Chur die Rede seyn», hiess es weiter – womit die Ostalpenbahnhypothese in der Welt war.

In der Folge wurden Ingenieure beauftragt, die Linien von Zürich aus nach Basel, an den Bodensee sowie nach Chur zu untersuchen.³⁹ Dabei kam der bekannte Südtiroler Ingenieur Alois (Luigi) Negrelli (1799–1858) zum Schluss:

³⁶ JUNG (2006), S. 357.

³⁷ Bericht und Antrag der für Beantwortung der Eisenbahnfrage niedergesetzten Comission, 2. Mai 1836, StAZH.

³⁸ Antrag der Handelskammer betreffend eine Voruntersuchung über Anlegung von Eisenbahnen, 19. Mai 1836, StAZH.

³⁹ NEGRELLI (1837); NEGRELLI/SULZBERGER (1837). Vgl. GUBLER (1915), S. 31–33, 116–117; WRUBEL (1897), S. 8–10.



Abb. 2: Alois Negrelli (1817–1885). Lithografie von August Prinzhofner, 1845

«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, keiner Abkürzung unterworfen, ewig dauernde Wasserstraße sich öffnet und ihre Oberfläche allen neuen Erfindungen des menschlichen Geistes wohlthätig darreicht.»⁴⁰

Wie hier angedeutet, schlug Negrelli vor, nicht eine durchgehende Eisenbahn bauen, sondern Zürich- und Walensee mit einem Kanal für Dampfboote verbinden, so dass lediglich im leichten Gelände zwischen Wallenstadt und Chur eine Eisenbahnstrecke hätte gebaut werden müssen:

«Unterzeichneter [Negrelli] 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 Zürichsee und

⁴⁰ NEGRELLI (1837), S. 45.

dem Wallenstattersee mittelst einer Eisenbahn befahren werden soll, welche immerhin nur als ein abgerissener Theil des ganzen Eisenbahnsystems betrachtet werden könnte, [...]. Unterzeichneter ist demnach entschieden der Meinung, daß man kein Mittel unversucht lassen sollte, um die Dampfschiffahrt von Zürich direkte bis Wallenstatt herzustellen.»⁴¹

Die Untersuchung eröffnet damit einen interessanten Blick in eine Zeit, in der Dampfschiffe deutlich weiter entwickelt waren als Eisenbahnen. «Die wirkliche Eisenbahn würde demnach erst in Wallenstatt beginnen», führte Negrelli seine Pläne weiter aus. Sie würde an dieser Stadt vorbeiführen «und dann in sehr gedehnten geraden Linien bis außer Sargans ziehen, ohne mit der jetzt bestehenden Hauptstraße je in Berührung zu kommen.»⁴² Zwischen Bad Ragaz und Maienfeld, also zwischen den Kantonen St. Gallen und Graubünden, müsste eine neue Tardisbrücke gebaut werden, deren Standort der Ingenieur bereits in seiner Schrift definiert. Von da an könnte die Eisenbahn in ziemlich gerader Linie über Zizers nach Chur gezogen werden, wo Negrelli bereits den Standort des heutigen Bahnhofs mehr oder weniger vorwegnimmt:

«Unweit der Brücke von Haldenstein würde endlich die Bahn den Rheinfluß rechts liegen lassen, und würde über die von der Pleißur gebildeten ebenen Wiesen in gerader Richtung neben dem Exerzierplatz bis vor das neue Thor von Chur ziehen, wo ebenfalls die Verwaltungsgebäude, Magazine und Remisen, in Verbindung mit dem unweit davon gelegenen Kaufhaus von Chur, sehr geeignet angebracht werden könnten.»⁴³

Für Negrelli war aber gleichzeitig auch klar, dass Chur schon aus technischen Gründen Endstation dieser Eisenbahn bleiben würde. An eine Überquerung der Alpen war für ihn nicht zu denken – sogar eine Fortführung der Bahn im relativ flachen Gelände bis nach Thusis sah der Ingenieur als vollkommen unrealistisch an:

«Von Chur aus bis an den wirklichen Fuß der Alpen, nämlich bis Tisis, läßt sich die Eisenbahn

⁴¹ Ebd., S. 45.

⁴² Ebd.

⁴³ Ebd., 46.

durchaus nicht fortstrecken. Bis Reichenau wäre zwar die Anlage leicht, da nimmt aber die Gegend, wo die beiden 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 bis nach Bonaduz hin- auf, wo die Hauptstraße jetzt schon nur mit Kunst auf 7-8 Prozent Steigung angebracht werden konnte, kann man die Eisenbahn nicht führen. Es bliebe demnach der einzige Thal- weg des Hinterrheins offen, welcher sich aber, zwischen hohen Bergen eng eingeschlossen, in zu kurzen Krümmungen hin und her schlängelt, um eine Eisenbahn, wenn auch kein Geldopfer in Anschlag genommen werden wollte, in seiner der Zerstörung ausgesetzten Schluchten [...] zuzulassen. [...]. Unterzeich- neter ist demnach entschieden der Meinung,

daß eine Eisenbahn von Chur bis Tisis nie mit Vortheil angelegt werden könne, und daß man Chur als den nächsten Punkt der Eisenbahn zu den Alpenpässen wird annehmen müssen.»⁴⁴

Auch hier werfen diese Ausführungen ein helles Licht auf den damaligen Stand der Technik: Der erfahrene Ingenieur hielt es für durchaus ausgeschlossen, eine Eisenbahn nur schon im relativ flachen Gelände zwischen Chur und Thusis zu bauen. Wenn er weiter davon schwärmt, dass man zukünftig die Strecke zwischen Zürich und Chur in nur sieben Stunden zurücklegen könnte, «währenddem jetzt die gleiche Wegstrecke mit der Eilpost 23 1/2 Stunden in Anspruch nimmt»,⁴⁵ so wird aber zugleich auch die massive Reduktion in den Fahrzeiten deutlich, welche die neuen Verkehrsmittel hätten bringen können.

⁴⁴ Ebd., S. 47.

⁴⁵ Ebd.

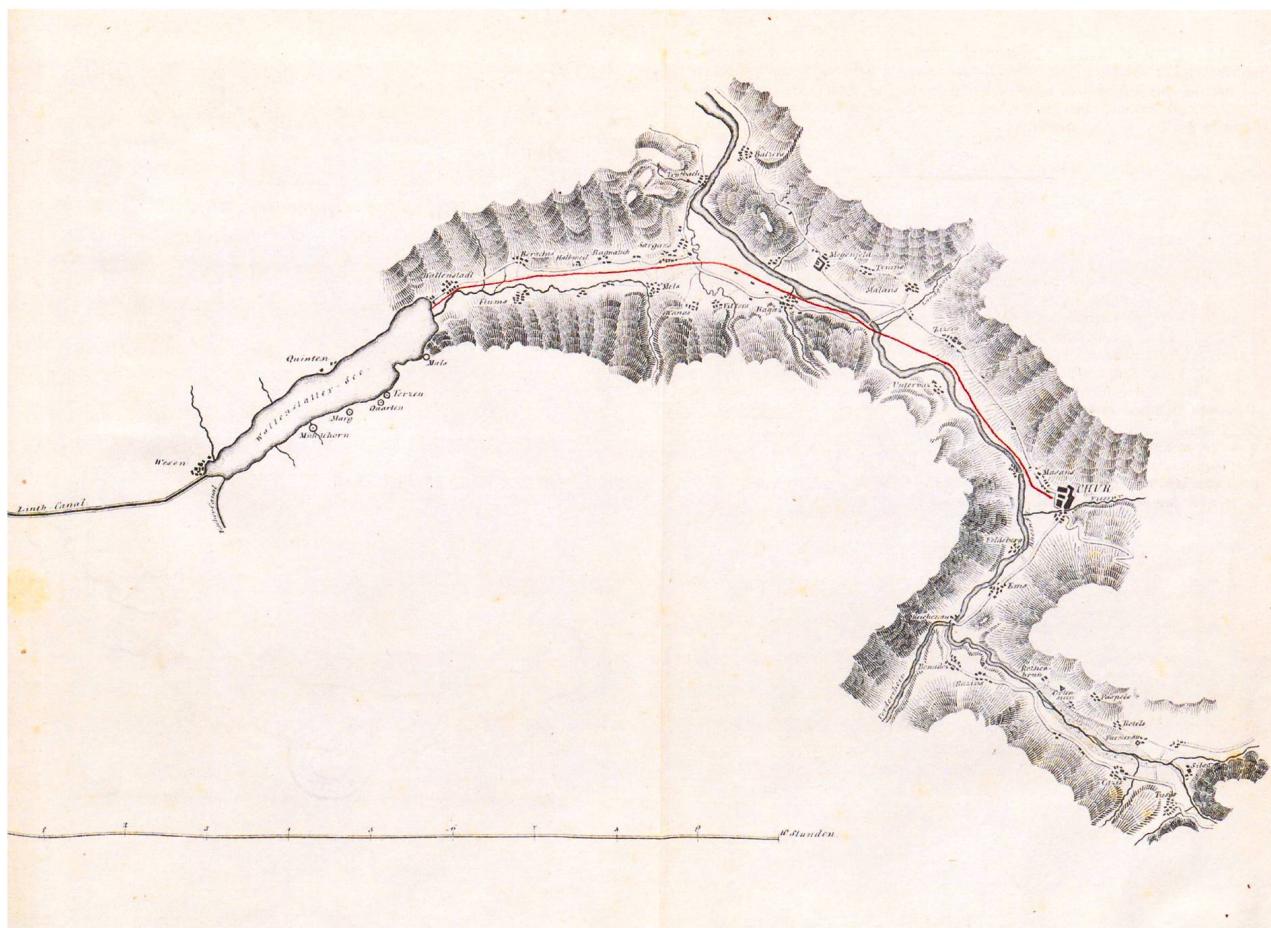


Abb. 3: Übersichtskarte (Ausschnitt) zu Negrellis Bericht an die Zürcher Handelskammer über eine Eisenbahn Walenstadt–Chur, 1837

Es wird hier deutlich, dass es bei diesen ersten Eisenbahnbestrebungen nicht darum ging, die Bahn gleich direkt über die Alpen zu bauen. Dass schon zu Beginn eine Route vom international vernetzten Industrie- und Handelsplatz Basel in das bevölkerungs- und industriearme Chur ins Auge gefasst wurde, zeigt indessen, dass man durchaus an den alpenquerenden Transitverkehr dachte. Das erkannten auch einige Bündner. Im Oktober desselben Jahres 1837 nahmen gleich mehrere Vertreter Graubündens an einer «Zusammenkunft und Besprechung einflußreicher Männer»⁴⁶ in Zürich teil. Dort äusserten sie den Wunsch, dass die Bahn von Anfang an für die ganze Strecke von Basel nach Chur geplant werde – was jedoch nicht erfüllt wurde.⁴⁷ Die Berichterstattung der *Zürcherischen Freitagszeitung* zeigt deutlich auf, wie verschieden die Interessen der an dieser Konferenz vertretenen Kantone und Regionen waren:

«Von der von beiden Basel, Aargau und Bündten besuchten Eisenbahnberathung ist ein Committé von 17 Mitgliedern ernannt worden, welches die Einladung zu vorläufigen Unterschriften einer Bahn von Basel nach Zürich besorgen soll. – Nach allem scheint sich das Partikularinteresse – aber vergeblich – dagegen zu rühren. – Luzern möchte Basel-Stadt umstimmen, auch Tessin hat sich deßwegen nach dieser Stadt gewendet; aber es scheint, als ob sie dem Zürcherproject sehr geneigt wäre. Auch St. Gallen sieht [...] scheel zu dieser Sache, die indeß früher als man glaubt, zu Stand kommen dürfte.»⁴⁸

Die an der Konferenz vertretenen Bündner glaubten ganz offensichtlich weiterhin an den Vorteil einer solchen Verbindung, denn auch nachdem die Statuten der zu gründenden Eisenbahngesellschaft lediglich «den Bau und die Benutzung einer Eisenbahn von Basel nach Zürich»⁴⁹ festlegten, nahmen mit Johann Baptista Bavier (1795–1856) und Ulrich von Planta (1791–1875) doch zwei Bündner im Komitee Einsitz. Indem die gedruckte *Einladung zur Antheilnahme an einer ersten in der Schweiz zu erbauenden Eisenbahn zwischen*

⁴⁶ Die von der Handelskammer niedergesetzte Comißion für die Eisenbahn berichtet, 7. Oktober 1837, StAZH.

⁴⁷ Actum Montag den 23. October 1837. 9 Uhr, StAZH. Vgl. Gubler (1915), S. 38–39; Metz (1991), S. 105.

⁴⁸ Zürcherische Freitagszeitung, 27. Oktober 1837.

⁴⁹ Statuten der Basel–Zürcher-Eisenbahn-Gesellschaft, 8. März 1838, StAZH.

Basel und Zürich die Frage nach der Fortsetzung gleich in allen Richtungen offen liess, sollte sie wohl möglichst breites Interesse wecken.⁵⁰ Dass (angeblich) der überwiegende Teil der nun ausgeschriebenen Aktien in Italien und Deutschland gezeichnet wurden, zeigt deutlich, dass die *Basel–Zürich Eisenbahngesellschaft*, wie sie bald hieß, auch von aussen nicht als rein regionales Projekt betrachtet wurde.⁵¹

Die Regierung Graubündens warb bereits zu diesem sehr frühen Zeitpunkt aktiv in der Lombardei um Unterstützung für diese Bahngesellschaft,⁵² der Bündner Kantonsingenieur Richard La Nicca (1794–1883) reichte (angeblich) sein Projekt einer «Nationalbahn» von Genf über Bern und Basel nach Zürich und Chur bei der neuen Gesellschaft ein,⁵³ und die *Bündner Zeitung* schwärmte in höchsten Tönen von der Eisenbahn, in der sie gar einen höheren Sinn erkannte:

«Was die Dampfschiffahrt für den See- und Flußverkehr, ist die Eisenbahndampfwagenfahrt für den Landverkehr. Ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Teuerung und Hungersnot, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians.»⁵⁴

Fast zeitgleich regten sich auch in der Innenschweiz erste Eisenbahnbestrebungen sowie Bemühungen, zu diesem Zweck auch die Unterstützung anderer Kantone, insbesondere Basel-Stadt, zu gewinnen.⁵⁵ Immerhin hatte man dort erkannt, dass die Zürcher Projekte darauf ausgelegt waren, «den Transit der Waren und Personen aus Deutschland über Zürich nach Italien zu leiten».⁵⁶ Deshalb dachte man in Luzern daran, eine direkte Bahnverbindung Richtung Basel zu realisieren, «um dadurch den Paß über den Gotthard nicht zu

⁵⁰ Einladung zur Antheilnahme an einer ersten in der Schweiz zu erbauenden Eisenbahn, 9. November 1837. Vgl. dazu auch BRUGGER (1909), S. 29–31.

⁵¹ WRUBEL (1897), S. 16–19; WEGMANN (1917), S. 33.

⁵² Herr Gouverneur der Lombardei, die Eisenbahn-Verbindung zwischen Zürich & Mailand, 20. Januar 1838, StAGR.

⁵³ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 121–122.

⁵⁴ Bündner Zeitung, 4. Dezember 1837, zit. nach WELTI (1946), S. 45.

⁵⁵ GUBLER (1915), S. 40, 117–121; WRUBEL (1897), S. 10; WELTI (1946), S. 38; JUNG (2006), S. 358.

⁵⁶ Wochenblatt für den Kanton Luzern, 25. April 1837, zit. nach: WELTI (1946), S. 34.

verlieren».⁵⁷ Allerdings stellten sich auch diesem Unternehmen gleich von Anfang an regionale Sonderinteressen in den Weg, wie die folgende Zeitungsnotiz zeigt: «Ein solches Unternehmen würde aber durch Uri scheitern, wenn es darauf bestünde die Dampfschiffahrt auf dem Waldstättersee durch seine Forderungen unmöglich zu machen; [...]. Bereits indeß spricht man von Retorsionsmaßregeln, die Luzern und Tessin gegen Uri im Fall der Noth ergreifen würden. Das alles wäre freilich sehr übel für die Gotthardsstraße.»⁵⁸ Auch in anderen Teilen der Schweiz wurden nun konkrete Eisenbahnprojekte diskutiert: In Genf, wo wie in Basel ein französischer Bahnanschluss in Aussicht stand, befasste man sich mit einer Verbindung an den Neuenburgersee, wo diese dann auf die Linie Basel–Zürich treffen sollte, und im Kanton Bern wurden erste Gespräche für eine Verbindung zwischen Bern und Thun geführt.⁵⁹

Abgesehen von den regionalen Querelen und den Ängsten um Verlust des traditionellen Geschäfts, die sich in diesen Zitaten deutlich zeigen, zog hier auch bereits ein Konflikt am Horizont auf, der sich schon in der Zürcher Konferenz angedeutet hatte und der den Rest des Jahrhunderts prägen sollte: Ostalpenbahn gegen Gotthardbahn.

Diese ersten Anläufe waren allerdings keineswegs von Erfolg gekrönt, wie die zürcherischen Bestrebungen exemplarisch aufzeigen: Da in vielen zentralen Fragen keine allseits befriedigende Lösung gefunden werden konnte, musste das Unternehmen bereits im Jahr 1841 wieder liquidiert werden, ohne dass auch nur ein Meter Schiene gelegt worden wäre.⁶⁰ Zwar ersteigerte daraufhin eine Gruppe unter der Leitung von Martin Escher-Hess (1788–1870) die zentralen Unterlagen und Dokumente, um das Projekt doch noch realisieren zu können. Doch es dauerte noch mehrere Jahre, bis es im Jahr 1846 endlich zur Konstituierung der *Schweizerischen Nordbahn* kam. Als Reaktion auf die wenig kooperative Haltung der beiden Basel plante die neue Unternehmung nun, den Anschluss Zürichs an die französischen Bahnen mit einer Strecke zu realisieren, die den Rhein bei Koblenz überqueren und auf dem deutschen Ufer nach Basel führen würde. Von diesem Projekt wurde dann aber infolge verschiedener Widerstände nur die Teilstrecke Zürich–Baden

ausgeführt, die im August 1847 eingeweiht werden konnte und damit die erste Bahnlinie auf ausschliesslich schweizerischem Gebiet war. Nach verheissungsvollen Anfängen geriet jedoch auch diese sogenannte «Spanischbrölibahn» in finanzielle Schwierigkeiten, so dass auf den weiteren Ausbau verzichtet werden musste. Die Anbindung an ein grösseres Streckennetz sollte sie erst im Jahr 1852 finden – nicht aber, wie geplant, nach Basel, sondern durch die *Zürich–Bodensee-Bahn* in nordöstlicher Richtung.⁶¹

Es ist immer wieder behauptet worden, dass das baldige Scheitern des ersten Anlaufs zur *Basel–Zürich-Eisenbahn* «nicht zuletzt auf den Dissens zwischen Zürich und Basel hinsichtlich des Alpenübergangs und seiner Zubringerlinien zurückzuführen»⁶² sei. «Der zwischen den Städten Basel und Zürich seit Jahrhunderten bestandene verkehrspolitische Gegensatz, der sich im wesentlichen auf die Gotthardpassinteressen einerseits (Basel) und auf die Ostalpenpassinteressen anderseits (Zürich) zurückführte», schrieb etwa der Berner Verkehrspolitiker Friedrich Volmar, habe sich «mit aller Schärfe auch auf die im Jahre 1836 erwachten ersten Bestrebungen eisenbahnpolitischer Natur im Schweizerlande» übertragen.⁶³ Tatsächlich stiessen die Zürcher Bahnprojekte in Basel von Anfang an auf wenig Gegenliebe und die *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ) vermutete bereits 1836, «dass Stadt-Basel nicht darauf eingehen will, weil es wohl die Strasse auf Luzern seinem speziellen Interesse angemessener glaubt», und warf den Baslern gar vor, sie würden im Grossherzogtum Baden deswegen «intriguieren».⁶⁴ In Basel hoffte man zweifellos, von der zukünftigen Stellung als Endstation ausländischer Bahnen profitieren zu können, weshalb man sämtlichen Bahnstrecken ins Landesinnere kritisch gegenüberstand. Obwohl die in Zürich kursierende Vermutung durchaus naheliegt, lässt sich aus den Quellen aber nicht feststellen, dass es dabei auch direkt um die Frage des Alpenübergangs ging.⁶⁵ Deutlich wird allerdings, dass die Hemmungen der Basler durchaus auch mit einer weit verbreiteten ablehnenden Einstellung gegen die Eisenbahn zusammenhingen, wie dies etwa in

⁵⁷ Ebd. Zur Geschichte der Nordbahn vgl. insbesondere WRUBEL (1897).

⁵⁸ KRAUS (2008), S. 28.

⁵⁹ VOLMAR (1924), S. 4.

⁶⁰ NZZ, 10. Juni 1836.

⁶¹ Vgl. GUBLER (1915), S. 117–119; VOLMAR (1924), S. 4–5; WEISSENBACH 1913, S. 1–2; WELTI (1946), S. 83.

⁵⁷ Zürcherische Freitagszeitung, 20. Oktober 1837.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ JUNG (2006), S. 358.

⁶⁰ Ebd.

einem offiziellen Schreiben von Basel-Landschaft an Zürich zum Ausdruck kommt:

«*Wir dürfen Euch, [...] nicht verschweigen, dass wir überhaupt in der Gewissheit leben, es werde keine Eisenbahn unserm Kanone die Vortheile jemals ersetzen können, welche derselbe bei den gegenwärtigen Verkehrsmitteln und der jetzigen und in Zukunft zu verhoffenden Entwicklung des Handels und des Wandels daraus zieht, und es würde die Ausführung einer Basel-Zürcher Eisenbahn [...] den Bewohnern der Landschaft eine Hauptquelle ihres Wohlstandes, welche sie in dem äusserst lebhaften Durchgang von Reisenden und Handelsgegenständen durch denselben findet, mit einem Mal abgraben. Wir finden sogar, dass die Landschaft, wenn sie zu dem in Frage liegenden Unternehmen behelfende Hand bieten würde, nicht einmal den vollen Trost für sich haben könnte, dass sie ein dem allgemeinen Vaterlande erspriessliches Werk fördere.*»⁶⁶

Zweifellos verzögerten solche Regional- und Partikularinteressen in der vor 1848 noch sehr lose organisierten Eidgenossenschaft die Eisenbahnbestrebungen um Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Ihr Einfluss auf die Alpenbahnbestrebungen sollte zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht überschätzt werden. Angenommen, man wäre sich damals über die Notwendigkeit eines Eisenbahn-Alpenübergangs einerseits und dessen Linienführung andererseits einig gewesen: Man wäre rasch an die Grenzen des technisch und finanziell Möglichen gestossen. Deutlich wird dies etwa in Negrellis Bericht: Einer der führenden Eisenbahningenieure schätzte eine Fortsetzung der Bahn über Chur hinaus, auch nur an den Fuss der eigentlichen Pässe – geschweige denn über diese Pässe oder unter ihnen hindurch – entweder als gänzlich unmöglich oder als unverhältnismässig teuer ein.

Dennoch markiert das Projekt der *Basel-Zürich-Eisenbahn* nicht nur den Auftakt der Eisenbahngeschichte im schweizerischen Mittelland, sondern brachte auch die Idee einer alpenüberquerenden Bahn (oder gleich zweier solcher Bahnen) in die Welt. Bei dem regionalen Bahnprojekt stand nämlich zunächst der internationale Aspekt

im Zentrum. Sein Konzept beruhte auf der Vorstellung, dass die Schweiz in Zukunft den europäischen Verkehr zwischen Norden und Süden vermitteln könne und müsse. Es passt ins Bild, dass die finanzielle Unterstützung dafür im Ausland gesucht und teilweise auch gefunden wurde. Erwähnenswerte politische Unterstützung aus den europäischen Nachbarregionen lässt sich allerdings nicht feststellen. Nur punktuell scheint auch der Versuch auf, grössere Kreise in der Schweiz von einem solchen Grossprojekt zu überzeugen. Es wurden noch keine umfassenden Schriften gedruckt, und auch in der Presse wurden die Projekte nicht besonders lebhaft diskutiert.

4.3 Richard La Nicca als Alpenbahnpionier (1838)

«*Es ist bekannt, daß [La Nicca] der erste war, welcher die Idee der Anlegung einer Eisenbahn über die rhätischen Alpen nicht nur ausgesprochen, sondern auch ihre Ausführbarkeit bewiesen hat*»⁶⁷ schrieb der erwähnte Richard La Nicca im Jahr 1876 ganz unbescheiden über seinen eigenen Anteil an der Alpenbahndee. Gemeinhin wird von 1838 als dem Auftaktjahr zu den Ostalpenbahnbestrebungen gesprochen. Wie oben gezeigt wurde, lässt sich diese Datierung schon allein deshalb nicht aufrechterhalten, weil der Gedanke der (Ost-)Alpenüberquerung bereits den ersten zürcherischen Eisenbahnbestrebungen inhärent war und dies durchaus auch in Graubünden erkannt wurde.

Im Jahr 1838 wurde allerdings die Regierung Graubündens in dieser Frage (erneut) aktiv, indem sie sich an die österreichisch-lombardischen Behörden wandte und den Wunsch aussprach, dass die norditalienischen Bahnen möglichst nahe an den Südfuss des Splügenpasses geführt würden.⁶⁸ Bereits im Jahr zuvor hatte sich Kantonsingenieur La Nicca aktiv mit Eisenbahnfragen beschäftigt und damit die Grundlage für sein jahrzehntelanges Engagement als sowohl technischer wie auch politischer Vorkämpfer für die Ostalpenbahn geschaffen. In jenem Jahr korrespondierte La Nicca mit einem Nürnberger Regierungsrat von Beischlag, mit dem er persönlich

⁶⁶ Der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft an Bürgermeister und Regierungsrath des Kantons Zürich, 4. Mai 1843, StAZH.

⁶⁷ LA NICCA, Chronik (1876), StAGR, S. 158.

⁶⁸ Herr Gouverneur der Lombardei, die Eisenbahn-Verbindung zwischen Zürich & Mailand betreffend, 20. Januar 1838, StAGR. Vgl. GUBLER (1915), S. 40, 121.

bekannt war. Dabei sei es hauptsächlich darum gegangen, wie weit man die Eisenbahnen «ins Gebirge hinaufzuführen im stande sein werde», worüber «nach den ersten in der Ebene erzielten Resultaten, noch kein Ingenieur Rechenschaft»⁶⁹ habe geben können, schrieb seine Tochter Anna Bänziger-La Nicca später. Der Oberst genoss weit über seinen Heimatkanton hinaus einen sehr guten Ruf und hatte sich bereits einen Namen im Strassen-, Brücken- und Wasserbau gemacht. Fortan prägte er die Diskussion um die Ostalpenbahnen während fast vier Jahrzehnten wie kein anderer. Der Techniker entwarf ein spektakuläres Projekt nach dem anderen und nutzte gleichzeitig seine Kontakte in der ganzen Schweiz, nach Italien, Österreich und Deutschland, um für das Projekt – nicht selten auch direkt vor Ort – zu werben.

Gemeinsam mit dem st. gallischen Strassen- und Wasserbauinspektor, Friedrich Wilhelm Hartmann (1809–1874), nahm La Nicca bereits 1838 Vermessungen im Grenzgebiet der beiden Kantone vor.⁷⁰ Zudem unternahmen die beiden gemeinsam eine mehrwöchige Studienreise nach Belgien und England, wo bereits grössere Eisenbahnlinien in Betrieb waren und/oder sich im Bau befanden.⁷¹ Nach seiner Rückkehr soll La Nicca – neben den laufenden Strassenbauarbeiten – auf eigene Kosten vergleichende Messungen an den Pässen San Bernardino, Splügen und Maloja vorgenommen haben, während Hartmann in St. Gallen den Auftrag erhielt, die Eisenbahnfrage genauer zu prüfen.⁷² Damit begann sich auch letzterer Kanton offiziell für die Frage der Alpenüberquerung mittels einer Eisenbahn zu interessieren und sollte bald der neben Graubünden wichtigste Akteur auf dem Gebiet werden.

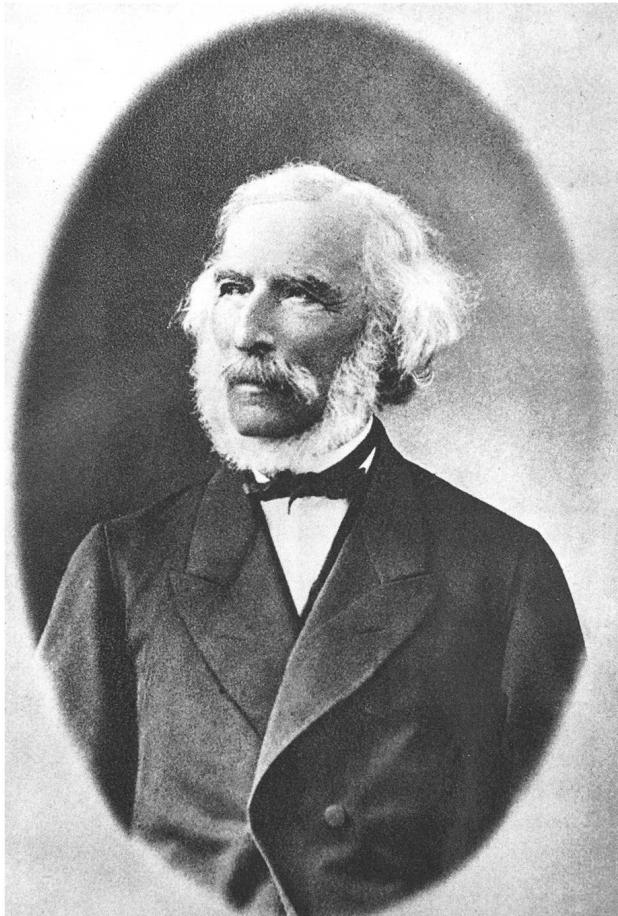


Abb. 4: Richard La Nicca (1794–1884).
Anonyme Fotografie, undatiert

⁶⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 89.

4.4 Zanino Voltas «Riesenprojekt» am Splügen (1839/40)

Die Ehre für das erste Gesuch an die Kantonsregierung zur Anlegung einer Alpenbahn in Graubünden kann La Nicca aber nicht für sich beanspruchen. Es war es ein gewisser Zanino Volta (1795–1869) aus Como – ein Sohn des berühmten Physikers Alessandro Volta⁷³ –, der sich im Juni 1839 mit einem eher ungewöhnlichen Schreiben an den Kleinen Rat von Graubünden wandte. In diesem bat er um Erteilung eines hundertjährigen Privilegiums zum Bau und Betrieb einer «Eisen- und Granitbahn» von der st. gallischen bis zur lombardischen Grenze, mit der Berechtigung, einen Tunnel unter dem Splügenpass zu bauen.

⁷⁰ GUBLER (1915), 122–123; von PLANTA (1885), S. 4; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 89; HUNGERBÜHLER (1846), S. 11–12; EDELMANN (1948), S. 11–12.

⁷¹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 90–95; HUNGERBÜHLER (1846), S. 11; EDELMANN (1948), S. 10–11.

⁷² von PLANTA (1885), S. 4; BERNHARDT (1903), S. 7; METTLER (1907), S. 12; MARGADANT (1972), S. 2; METZ (1991), S. 106; GUBLER (1915), S. 122.

⁷³ Über die Frage, ob Zanino ein Sohn von Alessandro war, war sich die Literatur nicht einig: von PLANTA (1885), S. 4 meint, er sei «vielleicht ein Nachkomme des berühmten Erfinders der Volta'schen Säule» gewesen, während METTLER (1907), S. 12 schreibt, dieser sei «möglicherweise ein näherer Verwandter des genialen Bahnbrechers auf dem unendlich vielgestaltigen Gebiet der Elektrizität» gewesen; MÜLLER (1922), S. 4 meint, Zanino Volta sei «der älteste Sohn des berühmten Physikers» gewesen – Letzteres ist korrekt.



Abb. 5: Zanino Volta (1795–1869).
Anonyme Fotografie, undatiert

Volta argumentierte,

«es sei dies die kürzeste Verbindung zwischen der Schweiz und Mailand und Venedig und zwischen der Nordsee und dem mittelländischen Meer; es werde eine solche Bahn einen ungeheuren Einfluß auf den Waaren- und Personenverkehr haben und ob auch das Werk gigantisch erscheine und nur langsam ausführbar sei, so sei dasselbe dennoch möglich».⁷⁴

Die immer wieder geäusserte Behauptung, dass dieses Gesuch kaum ernst gemeint sein konnte, ist zweifellos nicht richtig. Voltas aus späterer Sicht fragwürdige Idee, statt Eisenschienen eventuell Granitplatten zu verwenden, wirft vielmehr ein Licht auf den technischen Stand jener Zeit. Entgegen vielerlei Behauptungen in der Literatur zeigten sich sowohl Graubünden als auch St. Gallen – beide in ihrer Haltung allerdings inkonsistent – dem Ansuchen jedenfalls nicht abgeneigt. Zwar erhielt der Gesuchsteller auf seine zahlreichen Schreiben, in denen er immer wieder neue (vermeintliche) Lösungen für technische Schwierigkeiten präsentierte, verschiedentlich ausweichen-

⁷⁴ VON PLANTA (1885), S. 4.

de Antworten oder wurde auf später vertröstet. Doch, «nachdem der Kleine Rath [...] über die Verhältnisse des Petenten Erkundigungen eingezogen, und diese günstig ausgefallen»,⁷⁵ genehmigten im Jahr 1839 sowohl Regierung (Kleiner Rat) als auch Parlament (Grosser Rat) des Kantons Graubünden ein entsprechendes Privileg – unter der Bedingung allerdings, dass auch St. Gallen zustimme.⁷⁶ Der bündnerische Grosser Rat war dabei der bemerkenswerten Ansicht,

«daß es bei der immer mehr überhand nehmenden Anstrengung anderer Kantone und Staaten, ihren Straßenzügen die größtmöglichen Vortheile zuzuwenden, in der Pflicht der hiesigen Behörden liege, die zu Aufrechterhaltung und Vermehrung des Transits durch den hiesigen Kanton sich darbietenden Mittel zu ergreifen; daß das vorgeschlagene Unternehmen zwar als kühn und riesenhaft, dennoch aber nicht als unausführbar erscheine».⁷⁷

In der *St. Galler Zeitung* erschien unter dem Titel *Zanino Volta und sein Riesenprojekt* ein höchst positiv gesinnter Leitartikel, in dem es unter anderem hiess:

«Als der Lombarde Zanino Volta aus Komo sich im Laufe des vorigen Jahres an die Regierungen der Stande St. Gallen und Graubünden mit der Bitte wandte, es möchte ihm behufs Anlegung einer Eisen- oder Grantibahn vom Komerbis an den Zürchersee durch die Graubündnerschen und St. Gallischen Territorien eine Konzession auf hundert Jahre eingeräumt werden, meinte man da und dort dieses Ansuchen mit um so größerem Recht belächeln und den Petenten in die Klasse gemeiner Abentheurer und windige Projektmauler setzen zu dürfen, als derselbe in seinen Eingaben von meilenweiten Durchbohrungen der Granitberge sprach, welche zu Ausführung seines Projektes nötig würden. Wir haben, nicht ganz unbekannt mit dem Plane Volta's, und in der Ueberzeugung,

⁷⁵ Verhandlungen des ordentlichen Großen Rethes des Standes Graubünden von 1839, 27. Juni 1839, StAGR.

⁷⁶ Ebd.; Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 22. Juni 1838, StASG; Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 24. Dezember 1838, StASG. Vgl. dazu auch HUNGERBÜHLER (1846), S. 11; GUBLER (1915), S. 124–125.

⁷⁷ Verhandlungen des ordentlichen Großen Rethes des Standes Graubünden von 1839, 27. Juni 1839, StAGR.

daß dem menschlichen Verstande und Willen nach den neuesten Entdeckungen und Kunstwerken im Reiche der Mechanik, Chemie u. s. w. gar vieles möglich sei, was noch in keinem Kompendium zu lesen stehe und dem Alltagsverstande ans Abentheuerliche oder Wunderbare gränzt, – das Voltasche Unternehmen gleich von Anfang an einiger Aufmerksamkeit werth gehalten.»⁷⁸

Mit seinem raschen und drängenden Vorgehen hatte Volta auch den Bündner Kantonsingenieur förmlich aufgeschreckt, wie seine Tochter und Biographin Anna Bänziger-La Nicca später schilderte.⁷⁹ La Nicca gelangte innert kürzester Zeit ebenfalls mit einem Antrag für eine Eisenbahnkonzession an den Bündner Grossen Rat. Das Parlament hielt diesen Antrag jedoch für «nicht so umfassend» wie denjenigen Voltas – und «andererseits scheine es nicht im Interesse des Kantons zu liegen, daß ein solches Unternehmen dem Oberingenieur, welcher sämmtliche Straßenbauten zu beaufsichtigen und zu controlliren hat, übertragen werde».⁸⁰

Die von Graubünden an Volta gestellte Bedingung, dass er bei den st. gallischen Behörden ein gleiches Privileg erwerben müsse, konnte dieser aber nicht erfüllen. Denn die St. Galler zeigten sich nun äusserst zurückhaltend und behandelten Voltas Schreiben zur Beförderung seines Projekts am Ende wohl überhaupt nicht mehr.⁸¹ Danach verlief die Sache mehr und mehr im Sand und die sehr zögerliche Haltung St. Gallens wirkte hier «wie eine abkühlende ‹Douche› auf den Eisenbahneifer Graubündens»,⁸² wie bereits ein früherer Eisenbahnhistoriker festgehalten hat.

Nachdem nun das allererste konkrete Ansuchen für eine Alpenbahn nicht weiter verfolgt wurde, erteilte der Grossen Rat von Graubünden in seiner Junisession des Jahres 1840 der Exekutive den allgemeinen Auftrag, Anträge betreffend den Bau von Eisenbahnen durch den Kanton anzunehmen und zu prüfen, gegebenenfalls auch selbst anzubauen, sowie sich für die Beförderung sol-

cher Bahnprojekte nach Kräften zu verwenden.⁸³ Durch diesen Beschluss war es La Nicca künftig ausdrücklich gestattet (und wurde von ihm gewissermassen sogar erwartet), sich über den Rahmen der Pflichten seines Amtes hinaus mit der Frage der «Überschienung» der Alpen zu befassen.

Währenddessen beschäftigte sich auch die Regierung von St. Gallen intensiver mit Eisenbahnen. In ihrem Rechenschaftsbericht für das Jahr 1840 bedauerte sie, dass die Eisenbahnbestrebungen in Zürich zum Erliegen gekommen waren und konstatierte, dass der Kanton St. Gallen mit der Strasse vom Bodensee nach Chur sowie derjenigen vom Zürichsee nach Chur zwei Handelsstrassen besitze, die «für den großen Transit von Deutschland nach Italien zu Eisenbahnen eignen».⁸⁴

4.5 Neue Expertenvorschläge von aussen (1840/41)

Zur gleichen Zeit wurden die Möglichkeiten für Alpenbahnen in der Schweiz aber auch vom Ausland her neu begutachtet – und es kamen entscheidende Anstösse von dieser Seite. So bereiste ein Ingenieur A. W. Beyse als Abgesandter der *englisch-deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft* und des preussischen Handelsministeriums die Schweiz. In seinen äusserst fundierten und viel beachteten *Beiträgen zum practischen Eisenbahnbau* schilderte er in einem unter dem 11. Januar 1840 datierten (jedoch erst 1841 erschienenen) Artikel auf drei Seiten *Die schweizerischen Eisenbahnen*. Er begann sogleich mit der Feststellung: «Um zu begreifen, welche Eisenbahnen jetzt und künftig in der Schweiz möglich sind, muß man die Bildung derselben vorher wohl studiren; denn der erste Blick auf die Karte der Schweiz läßt an die Möglichkeit kaum glauben.»⁸⁵ Ausgehend von diesem Gedanken schlug Beyse ein Schienennetz für die nördlich der Alpenkette gelegenen Gebiete der Schweiz vor:

«Eine Hauptbahn der nördlichen Schweiz, die sich quer vor alle italienischen Handelsstraßen lagert, ist jene von Chur bis zum Wallenstädter See, eine Eisenbahn längs des Lintcanals bis zum Obersee und dann von Zürich bis Basel.

⁷⁸ St. Galler Zeitung, 13. Juni 1839.

⁷⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 96.

⁸⁰ Verhandlungen des ordentlichen Großen Rethes des Standes Graubünden von 1839, 27. Juni 1839, StAGR.

⁸¹ Vgl. die immer drängender werdenden Schreiben Voltas: Zanino Volta; die Unterhandlungen ..., 15. August 1839, StAGR; Zanino Volta in Como. Die zu Erbauung einer Eisenbahn ..., 22. November 1839, StAGR.

⁸² GUBLER (1915), S. 126.

⁸³ MARGADANT (1972), S. 6.

⁸⁴ Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates St. Gallen für das Jahr 1840, zit. nach HUNGERBÜHLER (1946), S. 11.

⁸⁵ BEYSE (1841), S. 103.

Alle übrigen Bahnen der nördlichen Schweiz müssen als Zweigbahnen der Chur–Baseler–Bahn angesehen werden.»⁸⁶

Nach einer ausführlichen Aufzählung solch möglicher Zweigbahnen (etwa von Zürich nach Zug oder von Solothurn nach Bern) machte sich Beyse Gedanken über die Überquerung der Alpen und kam dabei zum folgenden Schluss:

«Im Thale des Vorder-Rheines läßt sich von Chur bis Dissentis noch eine Eisenbahn für Locomotiv- und Pferdekraft anlegen, und von da bis St. Maria über Faido nach Biasca im Ticino-Thal wird sich eine gute Chaussee von 1/25 Steigung und Fall herstellen lassen.»⁸⁷

Beyse dürfte damit der erste gewesen sein, der zumindest ansatzweise eine Bahn über den Lukmanierpass – bzw. bis an dessen Fuss – vorschlug. Wie die darauffolgenden Zeilen zeigen, glaubte er selbst eher an die weitere Vormachtstellung der bisherigen Pässe Splügen, San Bernardino und Gotthard. Beyses Schrift wurde aber auch in der Schweiz gelesen – und der Gedanke an eine Lukmanierbahn war damit in der Welt.⁸⁸

Auch in der Schweiz machten sich nun Fachleute praktische Gedanken über die Optimierung des Verkehrssystems mittels Eisenbahnen. So gliederte der Zürcher Kartograph und Ingenieur Johannes Wild (1814–1894) in seiner Schrift *An-deutungen über eine zeitgemäße Handelsstraße von Basel nach Mailand* diesen Weg in Eisenbahnen, Wasserstrassen und Kunststrassen. «Nach diesem allgemeinen Umrisse wird Jeder, der mit der Zeit fortschreitet, die Nothwendigkeit, so wie die Möglichkeit dieser Handelsstraße einsehen», resümierte Wild und richtete einen Appell an die seiner Ansicht nach bisher zu trägen Schweizer: «Ihr gemeinnützigen Männer von Bünden bis Basel, vereinigt euch zu diesem großen Nationalwerk! Tretet zusammen mit dem Entschlusse, eine Gesellschaft zu gründen, die mit Umsicht arbeitet, und nicht eher auseinander geht, als bis das schöne Werk vollendet dasteht.»⁸⁹ Die Schrift von Wild hatte offensichtlich grossen Einfluss auf La Nicca, der die Argumente von Wild später immer wieder ins Feld führte.

⁸⁶ Ebd.

⁸⁷ Ebd., S. 103–104.

⁸⁸ Vgl. dazu MERIAN (1845), S. 11; GUBLER (1915), S. 127.

⁸⁹ WILD (1841), S. 10–11.

4.6 Die Bündner werden aktiv (1841/42)

Auch Richard La Nicca hatte während dieser Zeit nicht geruht. Schon Ende des Jahres 1841 schrieb er an Martin Escher-Hess, den späteren Präsidenten der *Nordbahn-Gesellschaft*, die *Zürich–Basel–Eisenbahn* sei seiner Meinung nach deshalb gescheitert, «weil sie zu klein war, um das Interesse des Auslandes genügsam in Anspruch zu nehmen, und doch zu groß für die eigenen inneren Kräfte». Denn diese Bahn wäre eben «nur ein Teil jenes Gliedes, welches die Verbindung der Nordsee mit dem Mittelländischen Meere auf dem kürzesten, bequemsten und billigsten Wege vermitteln sollte», gewesen. Der Gegenstand sei aber «für die Schweiz und namentlich für die längs der fraglichen Verbindungsstrecke gelegenen Kantonen von so hoher Wichtigkeit, daß man die Mühe nicht scheuen darf, einen Versuch zur Anbahnung eines Unternehmens unter diesen erweiterten Gesichtspunkte zu wagen».⁹⁰

Einen solchen Versuch hatte La Nicca zu diesem Zeitpunkt bereits gründlich geplant: Im Januar 1842⁹¹ erging eine ausführliche *Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft zur Erzweckung höchstmöglicher Transportvervollkommenung auf der Handelsstraße von Basel über Zürich und Chur nach Mailand* an die Einwohner des Kantons Graubünden. Die Druckschrift referierte kenntnisreich über die Eisenbahnverhältnisse in ganz Europa und kam zum Schluss, dass die Schweiz durch den Bau der erwähnten Handelsstrasse «der ihrer Lage gebührende Theil

⁹⁰ Brief von Richard La Nicca an Martin Escher-Hess, 13. Dezember 1841.

⁹¹ Über das Datum dieser Einladung und der Bildung der Vorbereitungsgesellschaft herrscht in der Literatur einige Verwirrung: Nach WEGMANN (1917), S. 33 hatte sich das Komitee bereits im Jahr 1839 als Folge der positiven Entwicklung in Sachen der *Zürich–Basel–Bahn* gebildet und sich «infolge des Scheiterns der Nordbahnbestrebungen» wieder aufgelöst. Laut MARGADANT (1972), S. 5 wäre die Einladung hingegen am «17. Januar 1840» verschickt worden. SCHMIDLIN (1916), S. 17 erwähnt ein «Zirkular vom 17. Januar 1841», während METTLER (1907), S. 12–13 das Jahr 1840 nennt. Letzteres stützt sich offensichtlich (jedoch ohne Quellenangabe) auf VON PLANTA (1885), S. 5–6. Dort ist zwar nur von einem «vom 17. Januar datierte[n] Zirkular» die Rede, doch ist dies wohl auf das Jahr 1842 zu beziehen; ebenso wie BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 125. Das Aktenstück (Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft) aus dem StAGR ist allerdings eindeutig auf den 24. Januar 1842 datiert, weshalb dieses Datum hier relevant sein wird.

am Transithandel zugesichert werden, den sie, gerade im jetzigen Augenblick mehr als je, ohne gleichmäßiges Fortschreiten mit andern Staaten zu verlieren in Gefahr steht».⁹²

Die Argumentation in der Druckschrift lässt deutlich erkennen, dass sie aus der Feder La Niccas stammt; in langen Ausführungen liefert sie den (angeblichen) Nachweis, dass bei entsprechendem Ausbau die schnellste und kürzeste Strecke von London nach Alexandria und weiter nach Indien über die Pässe Graubündens führen könnte. La Nicca wiederholte dieses Argument, das er wohl aus Wilds Schrift von 1841 hatte, worin Alexandria als zukünftiger Mittelpunkt des Welthandels galt, auch später immer wieder.⁹³ Die Druckschrift führt weiter aus, es solle eine «Vorbereitungsgesellschaft» gegründet werden, «welche alle jene Vorarbeiten [...] zu besorgen hätte, die ein so großartiges Unternehmen, welches der Schweiz einen unmittelbaren Anteil am europäischen Handel verschaffen soll, zur Ausführung zu bringen geeignet sein mögen».⁹⁴

Unterschrieben war die Einladung von Johann Friedrich von Tscharner (1780–1844), Johann Bap-tista Bavier und Richard La Nicca. Für die drei Herren, die sich damit für einige Zeit an die Spitze dieser frühen Ostalpenbahnbewegung stellten, ging es nun darum, die Stimmung in Graubünden und den benachbarten Gegenden zu sondieren – und zu beeinflussen, indem sie sich auch publizistisch stark einsetzten.⁹⁵ So argumentierte Tscharner in der konservativen *Churer Zeitung*, Graubünden liege «an der Grenzscheide deutscher und italienischer Völkerstämme»; es sei deshalb seine Aufgabe, den Verkehr von Norden nach Süden zu vermitteln. Im Bewusstsein der technischen Beschränkungen seiner Zeit blickte der Autor hoffnungsvoll in die Zukunft: «Technische Ergebnisse sind in unsren Tagen so häufigen und schnellen Veränderungen unterworfen, daß das, was heute noch mit Kopfschütteln und Achselzucken aufgenommen wird, gar leicht in naher Zukunft allgemeinen Beifall erhält.» Seiner Überzeugung «von der weitreichenden Bedeutung und der unabsehbaren Notwendigkeit einer Gebirgsbahn für den Weltverkehr» gab er deutlichen Ausdruck:

⁹² Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft, 24. Januar 1842, StAGR.

⁹³ WILD (1841), S. 4–5.

⁹⁴ Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft, 24. Januar 1842, StAGR.

⁹⁵ VON PLANTA (1885), S. 6–7; GUBLER (1915), S. 128; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 125



Joh. Fried. von Tscharner

Abb. 6: Johann Friedrich von Tscharner (1780–1844).
Lithografie von Heinrich Kraneck, 1831

«Bei der Betrachtung der großen völkerbunden und völkerverbindenden Bewegung in den Künsten der beschleunigten Fortschaffung von Menschen und Waaren sind wir von der tiefsten Ueberzeugung durchdrungen, es umfasse diese Erleichterung des Transportes auf dem gedachten Straßenzuge wie auf der andern mit ihm wetteifernden gemeinsame große und wesentliche Interessen einer mächtigen Ausdehnung von Ländern, Staaten und Handelsplätzen und es müsse die höchst befangene Meinung allmälig verschwinden, als ob jeder Staat, jede Landschaft sich nur auf die Theilnahme an solchen Unternehmungen zu beschränken habe, die einen jeden zu allernächst berühren und es werde mehr und mehr die Wahrheit zur Geltung gelangen, daß indirekte doch auch wirkliche Interessen sind.»⁹⁶

⁹⁶ Zit. nach VON PLANTA (1885), S 6–7.

Als ermutigendes Vorbild führte Tscharner den Bau der bündnerischen Handelsstrassen an, der von dem kleinen Kanton nur mit Hilfe der Nachbarstaaten und «durch Überwindung von Schwierigkeiten, von denen das jüngere Geschlecht sich keine Vorstellung mache», habe ausgeführt werden können.

Die Bestrebungen der Vorbereitungsgesellschaft fanden in einigen Kreisen offensichtlich Anklang. So schrieb etwa die bündnerische Zeitung *Der Morgenstern*:

«Ueberall bilden sich im Norden und Süden der Alpen Eisenbahnen; allein noch fehlen bis jetzt verbindende Mittelglieder. Wer hier die erste Brücke baut, zieht den Waarentransit zwischen Deutschland und Italien zu sich; [...] die Basler-Zürcher-Eisenbahn war ein Pfeiler dieser Brücke, der leider nicht über den Bauriß hinaus kam. Mögen die Graubündner glücklicher sein und es ihnen gelingen, ihr treffliches, bis jetzt den Meisten so unbekanntes Land an die Marken einer großen Straße des Welthandels zu rücken.»⁹⁷

Dieselbe Zeitung hatte bereits am 1. Januar 1842 ein fast doppelseitiges, flammendes Plädoyer für die Eisenbahn gehalten, die für Graubünden in Zukunft zur Lebensfrage werden würde.⁹⁸

Noch im selben Jahr erschien auch eine 48-seitige Schrift mit dem harmlosen Titel *Eisenbahnen im Kanton Graubünden, mit besonderer Beziehung auf Chur*, verfasst von einem anonymen «Churer-Bürger». Der offensichtlich gut informierte und weitgereiste Autor präsentierte in aller Ausführlichkeit verschiedenste ökonomische Argumente gegen die Eisenbahn überhaupt sowie vor allem in Bezug auf Graubünden, wo ein solches Werk gegen die Natur des Berglandes sei. Es sei unbegreiflich, dass «in einem so gewerblosen Städtlein, wie Chur, das Eisenbahnfieber so gewaltig um sich greifen konnte»,⁹⁹ heisst es – womit indirekt bestätigt ist, dass die Eisenbahnbestrebungen in Graubünden durchaus auf offene Ohren stiessen. Dieses gefährliche Fieber sei «von den sogenannten höhern Ständen entzündet und genährt worden», schrieb der Kritiker und schoss Giftpfeile gegen Tscharner, den er allerdings nicht namentlich nannte:

⁹⁷ *Der Morgenstern*, 10. Mai 1842.

⁹⁸ Ebd., 1. Januar 1842.

⁹⁹ ANONYM (1842), S. 10.

«Wer erinnert sich hiebei nicht eines Herrleins, lange Zeit im Ruf der Infraillibilität und immer noch ausgezeichnet durch Kunstfertigkeit im Summiren, Addiren und Multipliziren? Auch neben des Herrleins düsterer Burg [...] muß die Eisenbahn vorbeiziehen. Da könnetet Ihr schon in Gedanken das Herrlein sehen auf den Zinnen seiner düstern Burg, ihm zur Seite die kleine Herrin, [...]. Das hohe Pärlein mustert und kontrolirt die endlose Wagenreihe, die mit Pfeilschnelle vorüberschießt. Doch beim Mustern und Kontroliren allein hat es nicht sein Verbleiben. Denn das Herrlein ist sich stolz bewußt, daß die ganze Schöpfung lediglich sein Werk ist, wenn schon die Grundidee nicht unter seiner Glatze gereift.»¹⁰⁰

Mit der «Burg» ist Tscharners Schloss Reichenau gemeint, in dessen unmittelbarer Nähe jede Bahn nach Süden vorbeigeführt hätte (wie dies noch heute geschieht). In der Folge ergiesst sich der Spott des Verfassers über die soeben gegründete Vorbereitungsgesellschaft, wobei auch der Einfluss Zürichs auf solche Pläne kritisiert wird:

«Das Herrlein weiß, daß die Aeltesten des Volks an der Limmat, mit höhern Dingen beschäftigt, den Gedanken an die Basel-Zürcher Eisenbahn in den Hintergrund gestellt hatten; zwar zürnt das Herrlein mit dem größten Recht ob solch' unmännlicher Wankelmüthigkeit, ist selbst aber nur desto eifriger und unermüdlicher in Entdeckung, Erforschung und Auffindung neuer Pläne und Mittel: das Herrlein darf nicht lange grübeln; es sinnt eine Minute, es sinnt zwei Minuten, es sinnt drei Minuten, eins – zwei – drei – siehe, da enthüpfen seinem üppigen Gehirn Schwärme von Plänen. Das Herrlein fängt diese seine Geistesschwärme sorgfältig auf, wie der Bienenvater seine Bienenschwärme: es spreitet sie aus vor sich, es untersucht sie, entfaltet sie, enthüllt sie, entwickelt sie, setzt sie auseinander, zergliedert sie, vergleicht sie, wägt sie ab, und wählt dann unter diesen bunten Plänen natürlich den – Gelungensten; jetzt erst noch geflickt und gestickt, gemeißelt und gefeilt, so lange, ohne Rast und ohne Ruh' und ohne Ruh' und ohne Rast, bis die Geburt seiner Geistesfülle in unnachahmlicher Vollendung da steht. Jetzt endlich zur Taufe geschritten: *ich taufe dich,*»

¹⁰⁰ Ebd., S. 12.

spricht das Herrlein (ihm zur Seite die kleine Herrin, als Pathin) «vorbereitende Vorbereitung zur Vorbereitung einer Aktiengesellschaft, Be- hufs des Baues einer Eisenbahn von Zürich bis Chur.» Und kaum ist der Akt der Taufe vollzo- gen, wandert das Geisteskind in tausendfältigem «Ich» in alle Welten.»¹⁰¹

4.7 Erstes Lobbying und öffentliche Diskussion (1842/43)

Von solcher Kritik liessen sich die bündnerischen Eisenbahnfreunde kaum bremsen. Es kam ihnen entgegen, dass das süddeutsche Königreich Württemberg soeben ein umfassendes Eisenbahnsystem beschlossen hatte, dessen Hauptlinie an den Bodensee führen sollte.¹⁰² La Nicca, der damit einen neuen nördlichen Anschlusspunkt für seine Alpenbahnhilfe gefunden hatte, erkannte die Chance und unternahm noch im selben Jahr eine ausgiebige Reise, die ihn sowohl nach Stuttgart als auch nach Wien führte. An beiden Orten betrieb er Lobbying an einflussreicher Stelle, indem er etwa dem württembergischen Staatsminister Johannes von Schlayer (1792–1860) erklärte, dass der kürzeste Weg von London nach Alexandria durch Graubünden – und durch einen Splügentunnel – führe.¹⁰³ Man müsse deswegen «demjenigen Theil dieser Linie eine besondere Aufmerksamkeit widmen», der dies am meisten nötig habe, nämlich der Strecke durch die Schweiz. Man habe bisher den nördlichen Ausgangspunkt in Basel gesucht, weil bereits Bahnen in dessen Nähe führen und ausserdem «bereits ein lebhafter Dampfschiffahrtsverkehr» auf dem Rhein stattfinde. «Wenn sich aber Württemberg mit der Anlegung von Eisenbahnen beeile, und uns einen Anhaltspunkt am Bodensee darbieten würde, wir um so lieber auch diesem zusteuren, als die Richtung durch Württemberg kürzer sei, als diejenige über Basel». ¹⁰⁴

Bei einem österreichischen Minister reichte La Nicca ein Memorial ein, in dem er sich dafür einsetzte, dass die lombardische Eisenbahn nicht

in Mailand, sondern in Lecco und damit näher am südlichen Fuss des Splügenpasses ausmünde. Der Bündner Kantonsingenieur sah beim Endpunkt Mailand eine Gefahr für die Ostalpenbahn, die zu jenem Zeitpunkt noch kaum jemand im Auge hatte: «Erstlich wird der Transit dadurch mehr dem Gotthard genähert, und das in dem Maaße, in welchem der Weg, um nach dem Splügen zu gelangen, verlängert wird. Die Vortheile der italienischen Eisenbahnen werden also bei der Richtung über Mailand mehr dem Gotthard als dem Splügen zufallen.»¹⁰⁵ Zu jener Zeit wurde die Gefahr für den Warenverkehr über die Bündner Pässe allgemein weiter westlich und östlich gesehen: Es drohte eine Ablenkung des europäischen Verkehrs durch eine geplante Bahn von Paris über Lyon nach Marseille, während gleichzeitig auch der Verkehr über den Brennerpass eine stetige Zunahme verzeichnete. La Nicca hingegen sah bereits die Gotthardprojekte als Gefahr am Horizont aufziehen – und versuchte deshalb frühzeitig seine Korrespondenzpartner von der Splügenroute zu überzeugen.

Tatsächlich kamen zu jenem Zeitpunkt neue Impulse aus den Gotthardkantonen, die auch in Zürich teilweise Anklang fanden. So schrieb etwa die NZZ im November 1842: «Nimmt man die geographische Karte zur Hand und sucht die natürliche und vortheilhafteste Verbindungslinie, so findet man sie über Zug und Küssnacht; [...]. Nun wäre eine Linie gefunden, die dem Handelsstande alle Vortheile bietet, Sicherheit, Billigkeit und vermittels Dampfschiffe große Schnelligkeit». ¹⁰⁶

Die Bündner selbst führten ihre Anstrengungen auch publizistisch immer stärker aus, wie etwa eine Einsendung an den *Republikaner* zeigt, die auch im bündnerischen *Morgenstern* erschien. Ein Schreiber aus Thusis machte sich darin – nicht ohne Seitenhieb gegen Zürich – Gedanken über den zukünftigen Welthandel und die Rolle Graubündens darin:

«Es ist freilich in der Hauptsache für uns einerlei, ob eine Weltstraße, die sich unserer Alpenpässe bedient, um den Norden und Süden, England und Ostindien, zu verbinden, gerade über Zürich führt, oder statt dessen an den Bodensee und von da aus dem Rheine herauf zu uns, [...]. Es handelt sich dabei um Weltverhältnisse, und für uns in der Schweiz ist es, so

¹⁰¹ Ebd., S. 12–13.

¹⁰² Zu den damaligen württembergischen Eisenbahnplänen vgl. Der Erzähler, 15. März 1842; Der Morgenstern, 10. Mai 1842; HUNGERBÜHLER (1846), S. 14; GUBLER (1915), S. 130–131; VON PLANTA (1885), S. 8.

¹⁰³ VON PLANTA (1885), S. 8; GUBLER (1915), S. 130–131; SCHMIDLIN (1916), S. 19.

¹⁰⁴ Reisebericht [von Richard La Nicca], 17. November 1842, StAGR.

¹⁰⁵ Bemerkungen von Richard La Nicca über die Eisenbahnen in der Lombardei, 18. Oktober 1842, StAGR.

¹⁰⁶ NZZ, 23. November 1842.

gut wie für jedes andere Volk, welches in dem Bette liegt, durch welches irgend ein kleinerer oder größerer Arm vom Strome der Zeit seinen Lauf nimmt, einzig die Aufgabe, diese Weltverhältnisse nicht zu übersehen, und uns unsere Stellung zu denselben klar zu machen.»¹⁰⁷

Freilich liess die Antwort aus Zürich nicht lange auf sich warten – und die Überlegungen dürften den Bündnern keine Freude bereitet haben:

«Unsere Nachbarn ringsum arbeiten mit grösster Emsigkeit an Erbauung von Eisenbahnen. Und es frägt sich, welches Land die Hauptader des Verkehrs zwischen Norden und Süden erhalten werde. Ein gemeinvaterländisches Interesse gebietet uns, die Frequenz unsren Alpenpässen zu wahren, [...]. Wir müssen daher dem Verkehr eine möglichst kurze, sichere, Zeit und Geld ersparende Bahn eröffnen. [...]. Für Zürich, Stadt und Kanton, aber ist dieß eine Lebensfrage. [...]. Zürich hat in Bezug auf die Alpenpässe eine sehr unabhängige Stellung. Ob die Waaren von Zürich aus über den Splügen oder Gotthard gehen, kann ihm ziemlich gleichgültig sein, Basel dagegen hat ein spezielles Interesse die Frequenz des Gotthardspasses zu haben. [...]. Nach unserer Ansicht muß Zürich, seine Stellung erkennend, weder dem Splügen noch dem Gotthard einen besondern Vorzug geben, sondern sich zum Vereinigungspunkt beider Linien zu machen suchen. [...]. Also gebe Zürich seine einseitige Bevorzugung der Bündnerpässe auf, nehme es eine unparteiische Stellung ein zwischen Bünden und Uri, eröffne es [...] eine zweckmässige Verbindung mit dem Gotthard, und überlasse dem Verkehr die Wahl des Passes, alsdann wird Basel geneigter die Basel-Zürcher Eisenbahn zu unterstützen, und Zürich wird seine bisherige Bedeutung für den Transithandel unendlich vermehrt haben.»¹⁰⁸

Etwas ängstlich und zugleich mit fast prophetischem Blick in die Zukunft legte die *Neue Zürcher Zeitung* später noch nach: «Bald könnte vielleicht der Fall eintreten, daß Zürich, um nicht, wie man sagt, zwischen Stühle und Bänke zu fallen, als Gönnerin des Gotthardts figuriren müßte».¹⁰⁹

Es lässt sich in diesen Kontroversen erkennen, wie sich die alte Auseinandersetzung zwischen Gotthard- und Splügenpass immer deutlicher auch auf die Alpenbahndiskussion übertrug. Gleichzeitig wird die unabhängige Rolle Zürichs betont, die durchaus dazu führen könnte, dass Gewerbe und Politik aus diesem Kanton sich dem Gotthard als vorteilhafteren Alpenübergang zuwenden würden – besonders dann, wenn die Ostalpenbahn ihren nördlichen Anschlusspunkt am Bodensee statt in Basel finden würde.¹¹⁰

4.8 Umschwenken vom Splügen auf den Lukmanier (1842–46)

Im selben Jahr 1842, in dem ein anonymer Churer Autor schrieb, er würde «nur in einem Dringlichkeitsfall meine Wenigkeit einer perfiden Lokomotive überantworten»,¹¹¹ reichte der Bündner Oberingenieur erste Studien für eine Splügenbahn ein. Mittelfristig dachte La Nicca daran, den Pass durch einen mehr als drei Kilometer langen Tunnel zu unterqueren. Vorerst aber wollte er die Eisenbahn auf der Nordseite nur bis Thusis, an den Eingang der schwierig zu passierenden Viamala-Schlucht führen, während auf der Südseite vor allem Schiffskanäle zwischen den grossen Seen hergestellt werden sollten.¹¹² Ein technisches System, durch das die Bahn die erforderlichen Steigungen hätte bewältigen können, existierte damals nicht. Der findige Ingenieur hatte aber schon die Idee, die Bahn – ähnlich wie bei Schiffsschleusen – durch Wasserkraft statt durch Dampflokomotiven zu betreiben.

Während alle bündnerischen (und fast alle schweizerischen) Alpenbahnbestrebungen bis dahin einzig auf den Splügen konzentriert waren, verschoben sich in den Jahren 1844 und 1845 gleich mehrere Koordinaten gleichzeitig. Zum Ersten erreichte die allererste Eisenbahnlinie von Strassburg her die Schweiz, wofür man in Basel eigens ein neues Stadttor in die alten Mauern baute.¹¹³ Zweitens geriet nun das Tessin in den Blick der norditalienischen Eisenbahnen, und ein gewisser Rotta Vezzoli erhielt vom Tessiner Staatsrat die

¹⁰⁷ Vgl. dazu auch *Der Morgenstern*, 11. März 1843.

¹⁰⁸ ANONYM (1842), S. 37.

¹⁰⁹ Zu La Niccas Splügenprojekten vgl. von PLANTA (1885), S. 8–9; SCHMIDLIN (1916), S. 19; METTLER (1907), S. 13–14; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129.

¹¹⁰ WECKER (2014), S. 436.

¹⁰⁷ *Der Morgenstern*, 13. Dezember 1842.

¹⁰⁸ *NZZ*, 19. Dezember 1842.

¹⁰⁹ *NZZ*, 10. Februar 1843.

Bewilligung, «für den Bau einer Eisenbahn von Chiasso gegen den St. Gotthardt zu [...] die nöthigen technischen Vorarbeiten auszuführen».¹¹⁴ Damit entwickelte nun auch der Kanton Tessin seine eigene Eisenbahnpolitik und betrat als weiterer wichtiger Akteur die Bühne der Alpenbahndiskussion. Die Südschweiz konnte allerdings keinerlei Interesse an einer Splügenbahn haben, die von Graubünden direkt in die Lombardei geführt hätte.

Dies ist aber nur einer der Gründe, weshalb sich die Aufmerksamkeit der Bündner nun vom Splügenpass ab- und dem Lukmanierpass zuwandte. Dieser hatte sicherlich den entscheidenden Vorteil, dass seine Südrampe auf schweizerischem Gebiet mündete und daher auch dem Tessin eine Verbindung nach Norden verhiess. Daneben – und vielleicht vor allem – bot der Lukmanier aus rein bautechnischer Sicht einige Vorteile: Der Passübergang liegt auf «nur» etwas mehr als 1900 Meter über Meer und ist auch im Winter oft passierbar. Auf dem Weg bis an seinen nördlichen Fuss in Disentis liegen zudem keine bedeutenden Hindernisse (wie etwa die Viamala auf dem Weg zum Splügen). Von Disentis steigt das Val Medel relativ sanft gegen den Pass an, wobei die Strecke dann allerdings auf der Südseite gegen Olivone ziemlich scharf abfällt. Allerdings verlängerte der Umweg von Chur nach Disentis die Fahrstrecke über die Alpen um rund 50 Kilometer, was als gewichtigster Nachteil des Lukmanierpasses gelten muss.¹¹⁵

Als eigentlicher «Erfinder» der Lukmanierbahn gilt ein gewisser Cavaliere Carbonazzi aus Turin, der in seiner Schrift *Estratto con analisi della relazione di accompagnamento del progetto di massima per l'apertura di strade ferrate del Cantone Ticino* seine Regierung vor der Gefahr warnte, die dem Handel Sardinien-Piemonts und dem Hafen von Genua drohe, wenn der europäische Verkehr allein über die österreichischen Bahnen gelenkt werde. Eine Splügenbahn, die direkt in die österreichische Lombardei mündete, konnte keinesfalls im Interesse Piemonts liegen, weshalb Carbonazzi nach besser gelegenen Alpenübergängen Ausschau hielte. Vor den ungeheuren Schwierigkeiten einer Gotthardlinie warnend, lenkte der Ingenieur seinen Blick auf den Lukmanierpass, der seiner Meinung nach am günstigsten zu überqueren

¹¹⁴ NZZ, 3. Juli 1845.

¹¹⁵ BERNHARDT (1903), S. 3–4; KREIS/EGGER (1981), S. 197; VON PLANTA (1885), S. 10; GUBLER (1915), S. 136; METZ (1991), S. 108; HLS, Lukmanierpass; HLS, Splügenpass.

ren sei.¹¹⁶ Carbonazzis Vorschlag soll «sowohl bei den angesehensten und reichsten Häusern von Genua und Turin, als bei dem königlichen Ministerium und bei dem Könige selbst»¹¹⁷ auf grossen Anklang gestossen sein und neben dem Minister von Württemberg in Turin auch das englische Aussenministerium hellhörig gemacht haben.

Einen wichtigen Akteur galt es aber noch vom Lukmanier zu überzeugen – sofern er nicht bereits von sich aus überzeugt war: Richard La Nicca. Dieser hatte sich zwar bis ins Jahr 1845 auf den Splügenpass konzentriert, doch hatte er bei seinen Vermessungen und Untersuchungen stets auch andere Übergänge berücksichtigt. Als er von Wolfgang Killias (1795–1868), seinem Freund und späteren «Verbündeten» in der Ostalpenbahnsache, als ehemaligen Bauleiter der Eisenbahnlinie Mailand–Monza auf die positive Stimmung in Norditalien gegenüber dem Lukmanier aufmerksam gemacht wurde, soll La Nicca (durchaus konsistent mit seiner bisherigen Position) zunächst die Befürchtung geäussert haben, dass eine Lukmanierbahn aufgrund ihres weiten Umwegs dem Gotthardprojekt Auftrieb verschaffen würde.¹¹⁸

Im Mai 1845 gelangte der Kantonsingenieur mit einem Gesuch für eine «Konzession für die Anlegung einer Eisenbahn durch Graubünden» an die Kantonsregierung und erhielt kurz darauf das alleinige Recht «für Anlegung von Schienenwegen durch unsern Kanton», wobei ihm «die Wahl des Trace's freistehen sollte».¹¹⁹ Diese offene Formulierung und die sehr allgemein gehaltenen Bestimmungen der Konzession weisen darauf hin, dass auch für La Nicca der Splügenpass nicht mehr die einzige Option war.

«Unter Schilderung dringlicher Notwendigkeit, in den Kantonen St. Gallen und Graubünden eine Eisenbahn anzulegen, wenn der Transitverkehr [...] nicht der östlichen Schweiz gänzlich entzogen werden soll»,¹²⁰ wandte er sich nun mit einem ähnlichen Gesuch auch an die Regierung des Kantons St. Gallen. Diese hatte bereits ein Gut-

¹¹⁶ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 128–129; GUBLER (1915), S. 136; SCHMIDLIN (1916), S. 22–23.

¹¹⁷ HUNGERBÜHLER (1846), S. 17.

¹¹⁸ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 128; VON PLANTA (1885), S. 10; BERNHARDT (1903), S. 27; BERNHARDT (1905), S. 3.

¹¹⁹ HUNGERBÜHLER (1846), S. 15–16; VON PLANTA (1885), S. 10–11; GUBLER (1915), 133–134; CALONDER (1907), S. 3; SCHMIDLIN (1916), S. 20–21; METTLER (1907), S. 14; WEGMANN (1917), S. 33; MÜLLER (1922), S. 6.

¹²⁰ Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 18. Juni 1845, StASG.

achten bei seinem Baudepartement bestellt, das zum Schluss kam, die St. Galler Bahnen müssten «ihren Bestand hauptsächlich durch den Transit auswärtiger Waren und Personen von Deutschland nach Italien finden».¹²¹

Während Killias und La Nicca Kontakte in Turin und Genua knüpften und auch persönlich nach Mailand reisten, um dort überdies Verbindungen mit potentiellen Geldgebern aus England zu knüpfen, erhielten die Gotthardprojekte ebenfalls neuen politischen und publizistischen Auftrieb. So erschienen in Basel gleich zwei Schriften, die sich für ein schweizerisches Eisenbahnnetz einsetzten, dessen Alpenübergang am Gotthard gesucht werden sollte.¹²²

Im Juli 1845 fand in Sennwald eine von der St. Galler Regierung infolge des Konzessionsgesuches von La Nicca gewünschte Konferenz mit Graubünden statt – allerdings ohne direkte Konsequenzen zu zeitigen.¹²³ Währenddessen tauschten sich die Konzessionsinhaber Killias, Rotta Vezzoli, Carbonazzi und La Nicca bei einem Treffen am Lago Maggiore über gemeinsame Interessen aus.¹²⁴

Die Regierung des Tessins blieb derweil auch nicht untätig: Für die ordentliche eidgenössische Tagsatzung 1845 in Zürich (unter Vorsitz des späteren Bundesrats Jonas Furrer [1805–1861]) erhielt der Tessiner Abgeordnete (und spätere Bundesrat) Stefano Franscini (1796–1857) von seiner Regierung die Instruktion, zu Unterhandlungen «vor allem mit Zürich und Graubünden, dann mit den Gotthardkantonen, sowie auch mit Solothurn, Bern, Neuenburg und Genf».¹²⁵ Diese Unterhandlungen sollen allerdings wenig ergiebig gewesen sein.

Nicht ganz zufällig weilte auch La Nicca in Zürich, um mit den Tessiner Abgeordneten «eine Besprechung über die ostschweizerischen Alpenbahnfrage abzuhalten». Daraufhin nahmen die beiden Herren Franscini und Giovan Battista Pioda (1808–1882), ihren Heimweg über Chur, «wo sie ihre Unterhandlungen weiter fortsetzen und ihre bestimmte Absicht erklärten, für das wichtige Projekt mitzuwirken».¹²⁶

Die Tessiner Regierung beauftragte nun ihren Staatsingenieur, alle in Frage kommenden Eisenbahnprojekte, das heißt hauptsächlich die Gotthard- und die Lukmanierlinie, zu prüfen und entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Die Tessiner Ingenieure nahmen Vermessungen im Bleniotal auf der Südseite des Lukmaniers vor, während La Nicca das nördlich gelegene Val Medel untersuchte, wo die Ingenieure beider Kantone anfangs August 1845 zusammentrafen.¹²⁷

Parallel zu den Vermessungsarbeiten sollte Pioda gemäss Auftrag seiner Regierung die Unterhandlungen mit Zürich und Chur weiterführen, während die Eisenbahngesellschaft von Rotta Vezzoli mit möglichen Kapitalgebern sowie der piemontesischen Regierung verhandelte – und offenbar positive Signale erhielt.¹²⁸ Carbonazzi gab La Nicca angeblich die Zusicherung, «daß sowohl in Turin als Genua solide Häuser und eine große Zahl von einflußreichen Männern sich bereit erklärt hätten, an die Spitze eines Unternehmens zu treten, das die Aufgabe lösen werde, den Längensee mittels Eisenbahn mit dem Bodensee zu verbinden».¹²⁹ La Nicca wurde zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft nach Turin eingeladen, wo im September eine Konferenz stattfand.

Die Verhandlungen, an denen neben La Nicca und Killias «eine große Anzahl einflußreicher Persönlichkeiten und Vertreter der Genueser und Turinerhäuser»¹³⁰ teilnahmen, begannen am 16. September und dauerten bis in die Nacht vom 27. auf den 28. morgens. Um zwei Uhr wurde ein Vertrag zur Gründung einer Gesellschaft für die Ausführung einer Eisenbahn zur Verbindung des Mittelmeers mit dem Bodensee unterzeichnet.¹³¹

Das nun konstituierte Turiner Komitee (auch Turinerkomitee oder Turiner Lukmanierkomitee genannt) sollte in der Folge eine wesentliche Rolle in den Ostalpenbahnenbestrebungen spielen. Rotta Vezzoli und La Nicca traten ihre jeweiligen kantonalen Eisenbahnkonzessionen an diese Gründungsgesellschaft ab. Der Kanton Tessin beschloss, an der Konferenz von Graubünden und St. Gallen, die auf Anfang Oktober in Chur angesetzt

¹²¹ Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 27. Juni 1845, StASG.

¹²² ANONYM (1845); MERIAN (1845). Vgl. dazu auch: VOLMAR (1924), S. 9–10; GUBLER (1915), S. 133–135.

¹²³ Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 13. Juli 1845, StASG.

¹²⁴ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129; GUBLER (1915), S. 135.

¹²⁵ GUBLER (1915), S. 135.

¹²⁶ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 130.

¹²⁷ Vgl. Brief von Richard La Nicca an Johann Jakob Schneider, 29. Juli 1845.

¹²⁸ GUBLER (1916), S. 135–137; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129–130.

¹²⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129.

¹³⁰ Ebd., S. 130.

¹³¹ NZZ, 22. Oktober 1845; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129–130; GUBLER (1915), S. 138–139.; METZ (1991), S. 108–109.

war, ebenfalls teilzunehmen. La Nicca gab dort als Bevollmächtigter des Turiner Komitees einen beleuchtenden Bericht,¹³² der offensichtlich vom

Lukmanier zu überzeugen vermochte. So schrieb der an der Konferenz anwesende St. Galler Regierungsrat Matthias Hungerbühler (1805–1884):

¹³² Vgl. Herr Bundespräsident Johann Baptista Bavier: Die Vertretung ..., 1. Oktober 1845, StAGR; HUNGERBÜHLER (1846), S. 19–20; Der Erzähler, 18. November 1845; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 131–132; GUBLER (1915), S. 139; MARGADANT (1972), S. 8–9.

«Von einer Bahn [...] nach dem Splügen, um durch schnellen Anschluß eines Verkommnis-
ses dem Gotthard einen Vorsprung abzugewin-
nen, konnte nun nicht mehr die Rede sein. Das
neue Projekt zielt nach dem mittelländischen,

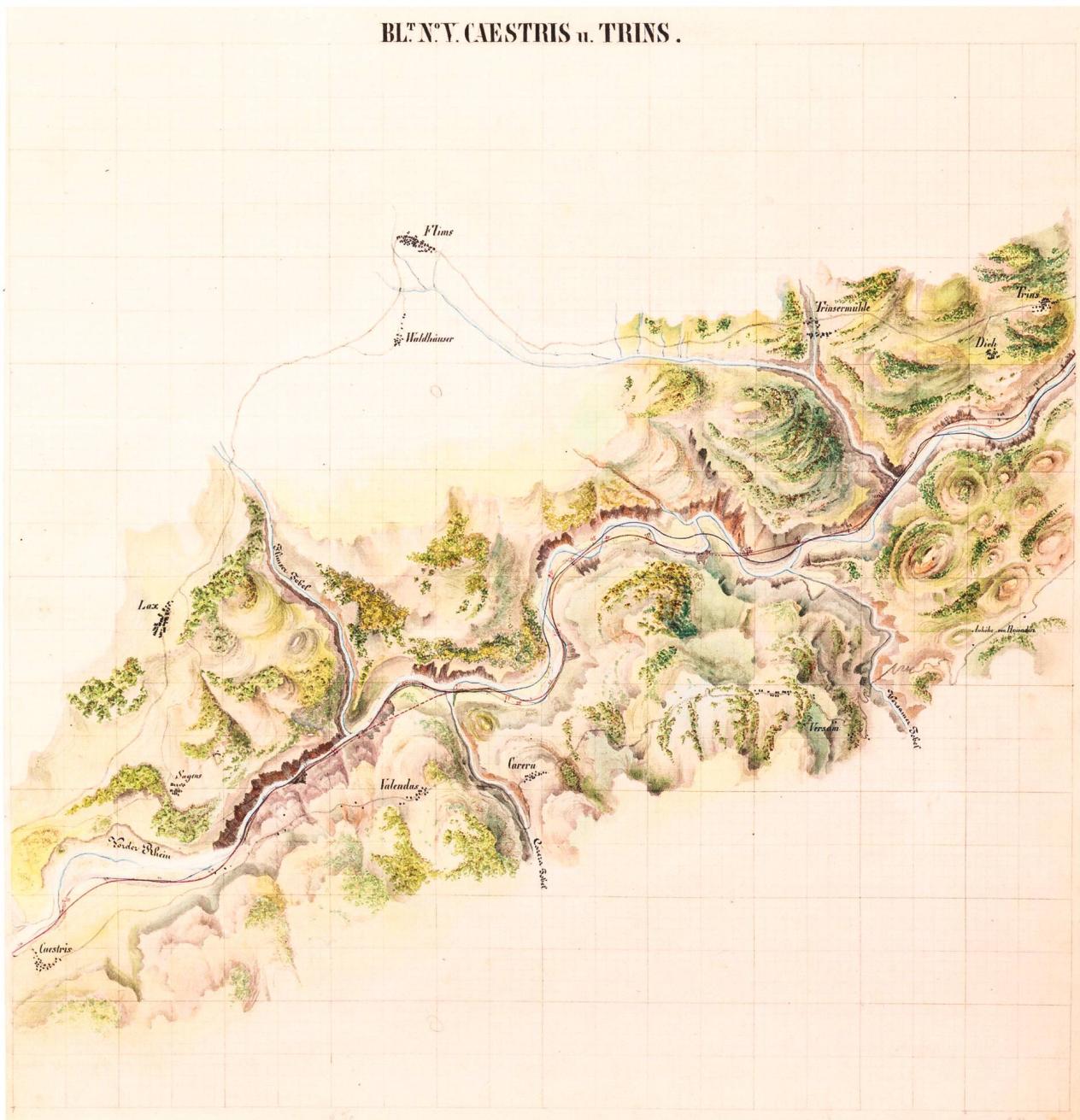


Abb. 7: Richard La Nicca, Situationspläne (54 x 69 cm, 1:20'000) für die Lukmanierbahn, 1846. Blatt V, «Caestris und Trins». Die für die Rheinschlucht vorgesehene Linienführung ist von der 1903 eröffneten RhB-Strecke detailgetreu umgesetzt worden – mit Ausnahme einer Tunnel-Variante auf der Höhe von Valendas.

nicht nach dem adriatischen Meere. Es läßt den Gotthard links, den Bernhardin und Splügen rechts liegen, bahnt sich den Weg mitten durch und sucht alle drei, theilweise in feindlicher Konkurrenz gestandenen Kantone für den unparteiischen Lukmanier in das gleiche gemeinschaftliche Interesse zu ziehen.»¹³³

Zunächst standen nur die Tessiner Vertreter entschieden hinter dem Lukmanierprojekt, während die beiden anderen Kantone nun plötzlich auch den San Bernardino in Betracht ziehen wollten. Doch La Niccas Argumente überzeugten: «Mochte auch einiges Mißtrauen, im Anfang wenigstens, unter den Konkurrenten durchblicken, die geographische Lage der Kantone musste bald Alle überzeugen, daß für keinen Theil Etwas zu verlieren sei.»¹³⁴

Die Emissäre entwarfen daraufhin die Grundlinien eines Staatsvertrages zwischen ihren drei Kantonen und setzten die Konzessionsbestimmungen fest. Die beiden entsprechenden Dokumente wurden auf einer zweiten Konferenz Ende Oktober bestätigt. Der *Staatsvertrag zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin über Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und nach dem Zürichsee*, der nun unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen war, definierte nicht nur die Strecken im Tessin, über den Lukmanier und durch Graubünden, sondern auch diejenigen von Sargans nach Walenstadt sowie zwischen Weesen am Walensee und Rapperswil am Zürichsee als integralen Bestandteil der Lukmanierbahn.¹³⁵

4.9 Heftige Diskussionen um den ersten Staatsvertrag (1845/46)

Damit bestanden gegen Ende des Jahres 1845 sowohl ein engagiertes Komitee in Turin als auch ein Staatsvertrag der drei schweizerischen Kantone für eine Lukmanierbahn. Als nächsten Schritt mussten die Kantonsparlamente dem Unternehmen möglichst gleichförmige Konzessionen erteilen. Hier schlug dem Projekt allerdings ein unerwartet heftiger Wind entgegen. In keinem

der drei Kantone fehlte es an Opposition, wobei die Gründe dafür sowohl Unterschiede als auch Gemeinsamkeiten aufweisen. Dabei nahmen die konkreten Streitgegenstände und Konflikte bereits einige spätere Entwicklungen vorweg.

Den Auftakt zu der Verhandlungsreihe machte der Kanton Tessin, dessen Regierung bereits im Dezember 1845 eine besondere Übereinkunft mit dem Königreich Sardinien-Piemont betreffend den Bau einer Eisenbahn von Genua an den Lago Maggiore getroffen hatte. Damit war nicht nur der Anschluss der Lukmanierbahn auf italienischer Seite, sondern auch die grundsätzliche Zustimmung der sardinischen Regierung zu diesem Unternehmen gesichert.¹³⁶ Im Kantonsparlament nun verursachte die Beratung über die Eisenbahnfrage jedoch einige Aufregung. «Es schien ein Unglücksstern über demselben zu walten», schrieb die NZZ mit Blick auf sämtliche Verhandlungen des Grossen Rates in diesem Dezember 1845 – und man kann es durchaus sinnbildlich für die Tessiner Politik in jenen Jahren lesen:

«An Worten hat es nicht gefehlt, wohl aber an Thaten. Vorschläge jeder Art fielen haufenweise [...] und über jede Kleinigkeit wurde so lange hin- und hergesprochen [...]. Thatsache ist es, daß im Laufe von 14 Tagen nichts zu Stande kam, das erwähnt zu werden verdiente. – Wird der Schaden allein im Zeitverluste bestehen? Wollte Gott, daß es dem so wäre!»¹³⁷

Die Eisenbahnfrage bilde derweil im Ganzen «immer noch den Gegenstand großer Hoffnungen und zahlloser Gespräche»,¹³⁸ so dieselbe Zeitung am nächsten Tag. Der Teufel lag im Detail: Es traten regionale Differenzen zutage, die sich mit politischen Gegensätzen überlagerten. In ihren bisherigen Beratungen auf den interkantonalen Konferenzen hatten sich die Kantonsvertreter auf die Hauptlinie der Bahn von Genua an den Lago Maggiore und von dort über den Lukmanier konzentriert. In den Staatsvertrag war einzig die Zweigbahn von Sargans an den Walen- und von dort weiter an den Zürichsee aufgenommen worden; das Tessin hingegen war nur zur Konzessionserteilung «vom Lukmanier über Bellenz [Bellinzona] nach Locarno» verpflichtet. Demgegenüber

¹³³ HUNGERBÜHLER (1846), S. 20. Vgl. auch VON PLANTA (1866), S. 32; VON PLANTA (1855), S. 12; MÜLLER (1922), S. 8.

¹³⁴ HUNGERBÜHLER (1846), S. 20–21.

¹³⁵ Staatsvertrag zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin, 30. Oktober 1845.

¹³⁶ VON PLANTA (1885), S. 13; SCHMIDLIN (1916), S. 26.

¹³⁷ NZZ, 3. Januar 1846.

¹³⁸ Ebd., 4. Januar 1846. Vgl. auch: Der Bündner Landbote, 8. Januar 1846.

forderten nun die Vertreter des Sottoceneri (der Region südlich des Monte Ceneri) lautstark, dass auch eine Verbindung nach Lugano aufgenommen werde. Doch dies lief den Interessen Sardinien-Piemonts geradewegs zuwider und wurde deshalb vom Turiner Komitee entschieden bekämpft.¹³⁹ Lokaler Widerstand kam auch noch aus einer anderen Region: Magadino erhoffte sich, am Lago Maggiore zum Umschlagplatz für Waren vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt zu werden, während diese Rolle gemäss dem Staatsvertrag Locarno zugeschrieben war.

Das drohende Zerwürfnis innerhalb der regierenden liberalen Partei konnte durch den Entscheid der grossrächtlichen Eisenbahnkommission noch vor den eigentlichen Verhandlungen einigermassen versöhnlich überwunden und die Konzession erteilt werden. Die kurze Episode zeigte aber deutlich auf, wie rasch verschiedenste Konflikte im Kanton Tessin ausbrechen konnten, und wie stark politisch aufgeladen selbst einfache Sachfragen waren.

Neuer Widerstand drohte dem Lukmanierprojekt nun im Norden – zuerst im Kanton St. Gallen, dessen Kantonsparlament als nächstes entschied. Erstmals angekündigt hatte sich solche Opposition bereits im November 1845, als der St. Galler Grosser Rat über ein allgemeines Eisenbahngesetz zu befinden hatte. Der damalige Regierungsrat Hungerbühler meinte noch im selben Jahr, dass «bis vor wenigen Monaten [...] im Kanton St. Gallen die Eisenbahnen neben Denjenigen, die sich von Amtswegen damit befassen müssten, beinahe ausschliesslich das kaufmännische Publikum beschäftigt»¹⁴⁰ hätten. Der Beschluss des Parlaments wurde dem verfassungsmässigen Veto – einem Vorläufer des Referendums der direkten Demokratie, den es nur im Kanton St. Gallen (seit 1831) gab¹⁴¹ – unterstellt. Es war wohl die erste Gelegenheit, bei der sich eine grössere Gruppe von Stimmbürgern über ein grösseres Eisenbahnprojekt hätte aussieren können. Zwar kam dieses Veto letztlich nicht zustande, doch zeigte sich in den Diskussionen darum ein weit verbreitetes Unbehagen, das auch die Regierung erkannte: «In den meisten Gemeinden war, wir irren uns kaum, der grössere Theil des Volkes, [...] über das Wesen, die Be-

deutung und nächsten Folgen der Eisenbahnen ohne Zweifel völlig im Unklaren», schrieb Regierungsrat Hungerbühler.¹⁴²

In dieser erstmals überhaupt von grossen Teilen des Volkes geführten Diskussion kamen verschiedene Befürchtungen zum Ausdruck. Darüber hinaus machten sich hier wiederum die Lokalinteressen deutlich vernehmbar. Wie im Tessin, ging es auch in St. Gallen zunächst um den konkreten Endpunkt: Was im Süden Magadino und Locarno am Lago Maggiore waren, das waren im Norden Rheineck und Rorschach am Bodensee. Als Endstation vorgesehen waren gemäss Staatsvertrag Locarno bzw. Rorschach – und beide Orte sollten diese Rolle denn auch behalten.¹⁴³ Auch die Forderung nach einer Bahn entlang des rechten Ufers des Walensees, der gemäss Staatsvertrag «nur» mit Dampfschiffen hätte befahren werden sollen, stand plötzlich im Raum.¹⁴⁴

Während diese lokalen Forderungen beigelegt wurden, erhob sich bereits eine viel weiter gehende Frage und gab Anlass zu ausgedehnten Diskussionen und allerlei Verdächtigungen: Seit einiger Zeit schon hatte man in St. Gallen die Eisenbahnbestrebungen Österreichs mit kritischem Blick verfolgt. Man sah die konkrete Gefahr, dass eine österreichische Bahn durch Vorarlberg oder Liechtenstein direkt – und damit unter Umgehung des Kantons St. Gallen – nach Graubünden und seinen Pässen geführt werden könnte. La Nicca hatte bereits in der Konferenz vom Oktober 1845 den Argwohn der St. Galler Vertreter auf sich gezogen, «weil er sich nicht habe dazu verstehen können, eine schriftliche Verzichtleistung auf den Bau, resp. Abnahme einer Eisenbahn auf dem rechten Rheinufer aufzustellen».¹⁴⁵ Wahrscheinlich hatte er die Handels- und Transitbegünstigungen Österreichs am Splügenpass nicht in Frage stellen wollen. In St. Gallen ging nun das Gerücht um, dass einflussreiche Bündner mit einflussreichen Österreichern die Anlage einer Bahn von Bregenz nach Chur besprechen würden, woraufhin die St. Galler Regierung gar ein Mitglied nach Chur abordnete. Dieses berichtete dann, «es seien allerdings zwei Abgeordnete aus dem Vorarlberg nach Wien gereist, allein, dass graubündnerische

¹⁴² HUNGERBÜHLER (1846), S. 4.

¹⁴³ Ebd., S. 28.

¹⁴⁴ GUBLER (1915), S. 145–146. Bis heute gibt es weder Bahn noch Strasse entlang dieses rechten Ufers des Walensees.

¹⁴⁵ Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 3. November 1845, StASG.

¹³⁹ St. Galler-Bote, 14. Januar 1846; HUNGERBÜHLER (1846), S. 23–24; GUBLER (1915), S. 142–144.

¹⁴⁰ HUNGERBÜHLER (1846), S. 3.

¹⁴¹ Vgl. HLS, Veto.

Abgeordnete an einer Konferenz in Bregenz teilgenommen hätten [...], scheine nicht richtig zu sein; von Amtswegen sei wenigstens niemand abgeordnet worden».¹⁴⁶

Zum selben Zeitpunkt befand sich der königlich-bayerische Zollinspektor Franz Carl Jörres (* 1786) in Chur, was in St. Gallen genügt haben soll, «um wieder das Gespenst der bayrisch-österreichischen Rheintalbahn an die Wand zu malen».¹⁴⁷ Tatsächlich war Jörres von seiner Regierung gesandt worden, um nähere Informationen über das *Lukmanierprojekt* einzuholen. Dies geht auch aus einem Schreiben des bayerischen Gesandten in der Eidgenossenschaft, Ferdinand von Verger (1806–1867), an La Nicca hervor. Verger schrieb, es müsse «bei den sich so häufig durchkreuzenden Nachrichten, für die bairische Regierung von Interesse sein, durch Erkundigungen, in der Schweiz an Ort und Stelle eingezogen, in Erfahrung zu bringen, welche Projekte, die eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Territorium der Eidgenossenschaft und Oberitalien bezeichnen, mehr oder minder Aussicht auf wirkliche Realisierung bieten». Da nun das Lukmanierunternehmen «die gewünschten Garantien eines glücklichen Gelingens» biete, sei Jörres «speziell angewiesen, [...] die Möglichkeit zu beraten, zwischen Ihrer Bahn und der baierischen Süd–Nordbahn eine unmittelbare Influenz herzustellen».¹⁴⁸ Allerdings hielt sich Verger in dem Schreiben stellweise bedeckt. Aus diesen Äusserungen des bayerischen Gesandten erhellt nicht, ob Bayern nun tatsächlich mehr am Lukmanierprojekt als an einer rechtsrheinischen Bahn interessiert sei – «ja selbst so weit möglich dazu mitwirken bereit ist, daß die projektirte Eisenbahn zur Verbindung des Lago maggiore mit dem Bodensee in Ausführung gebracht werde», wie der Korrespondent der NZZ «aus zuverlässiger Quelle» zu wissen glaubte. Auf jeden Fall, so dieselbe Zeitung weiter, beobachte Österreich «die dahерigen Vorgänge» genauestens, «um je nach der Wendung, welche die über die Lukmanierbahn eingeleiteten Unterhandlungen nehmen werden, seinerseits die geeigneten Schritte zur Wahrung der allerdings bedrohten eigenen Interessen vorzunehmen».¹⁴⁹

Die in St. Gallen gehegten Befürchtungen dürften jedenfalls nicht ganz unbegründet gewesen sein, auch wenn der NZZ-Korrespondent wenige Wochen später «das ausgesprengte Gerücht» als «grundlos und abgeschmackt» bezeichnete und in Kritik an den ständig hervortretenden Lokalinteressen eine subtile Drohung gegen St. Gallen formulierte:

*«Freilich, wenn unverhoffter Weise kleinliches Auffassen der Sache aus mehr kantonalem als allgemeinem Standpunkte und ein kurzsichtiges Festhalten bloß kantonaler Interessen hier und da vorwalten und das Unternehmen ob solcher kurzsichtiger Klugheiten oder klüngelnden Kurzsichtslogikern drohen sollte zu scheitern; dann würde bei der allerhöchst unerfreulichen Alternative: entweder Nichts oder ... Niemand es mit Billigkeit tadeln können, wenn im Schiffbrüche einer nach dem Aste greift, der ihm Hilfe und Rettung verspricht.»*¹⁵⁰

Die Forderung, die Eisenbahn gleich auf Staatskosten auszuführen, die nun in St. Gallen aufkam, stand wohl ebenfalls in diesem Zusammenhang. Diese sollte sogar so viel Auftrieb erhalten, dass auch die Kantonsregierung in ihrer Botschaft an den Grossen Rat bedauerte, «daß die finanziellen Verhältnisse des Kantons nicht erlauben, das große Unternehmen [...] in eigener, nationaler Hand zu behalten und auf Staatskosten auszuführen».¹⁵¹

Das St. Galler Parlament versammelte sich nun im Februar, um am Ende nach zweitägiger Beratung in geheimen Sitzungen die Konzession und den Staatsvertrag mit grosser Mehrheit zu genehmigen.¹⁵² «Aus den geschlossenen Wänden des Großrathsaales verlautet», schrieb die NZZ mit einiger Übertreibung und nicht ohne Häme, «daß Landamman Baumgartner einzig gegen das großartige Unternehmen opponiert habe, aber allein gestanden sei. Diese traurige Berühmtheit mögen wir ihm wohl gönnen!»¹⁵³ Es war derselbe Landamman Gallus Jakob Baumgartner, der in den folgenden Bestrebungen für die Lukmanierbahn eine entscheidende Rolle spielen sollte.

¹⁴⁶ Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 29. Dezember 1845, StASG.

¹⁴⁷ GUBLER (1915), S. 146.

¹⁴⁸ Brief von Ferdinand von Verger an Richard La Nicca, 22. Dezember 1845.

¹⁴⁹ NZZ, 3. Januar 1846.

¹⁵⁰ Ebd., 24. Januar 1846.

¹⁵¹ Zit. nach HUNGERBÜHLER (1846), S. 24–25.

¹⁵² Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, 19. Februar 1846; NZZ, 20. Februar 1846; Der Bündner Landbote, 21. Februar 1846; HUNGERBÜHLER (1846), S. 25–26.

¹⁵³ NZZ, 20. Februar 1846.

Noch bevor es im zentralsten der beteiligten Kantone verhandelt wurde, war das Lukmanierbahnunternehmen damit bereits «durch kantonalen Hader in Frage gestellt»¹⁵⁴ worden – und auch in Graubünden sollte ihm ein heftiger Wind entgegenwehen. So war bereits im September 1845, noch bevor der Staatsvertrag von den Regierungen unterschrieben war, ein Flugblatt mit dem Titel *Die lombardisch-bündnerische untere und obere Handelsstraße – in Verbindung mit der Eisenbahnfrage* in Umlauf gekommen, das noch einmal in deutlichen Worten eine Splügenbahn zu befördern versuchte. Die Urheber des Flugblatts versuchten ganz offensichtlich, die regionalen Rivalitäten gegeneinander auszuspielen, um auf diese Weise die Lukmanierbahn zu verhindern. So rief es die Einwohner dazu auf, sich dafür einzusetzen,

*«daß nicht die Nachbarn und getreuen lieben Bundesgenossen vom Vorderrheine, denen glänzende Eisenbahnprojekte bereits aus der Ferne entgegenschimmern, in der Folge der Jahre in Handel und Gewerbe und in der Kultur und Zivilisation den von Euch bisher ruhmvoll behaupteten Platz einnehmen. Und Euch, Prättigauer, Davoser, Engadiner, Münstertaler, Schanfigger zumal, deren 4 m breites Sträßlein zum Teil noch nicht einmal angefangen ist, Euch bleibt nichts anderes übrig, als eine Anti-Eisenbahn-Repeal-Assotiation.»*¹⁵⁵

Der Wunsch, möglichst lange am Status quo festzuhalten, vermischtete sich mit der Idee, dass die Eisenbahn nur bis nach Chur geführt werden sollte, und erhielt durch regionale Differenzen einigen Auftrieb. Die bündnerische Standeskommission befasste sich im November 1845 volle vier Tage lang mit der Eisenbahnfrage, um sich dann am Ende aber – trotz den bereits in den Jahren 1839 und 1840 erhaltenen Vollmachten – als nicht vollständig kompetent zur Erteilung der Konzession zu erachten. So musste der Grosse Rat anfangs 1846 ausserordentlich zusammenentreten. Der Korrespondent der NZZ blickte diesen Verhandlungen hoffnungsvoll entgegen, und meinte, man dürfe «zuversichtlich erwarten», dass der Grosse Rat die «großen Vortheile, die mit der Erstellung der Eisenbahn» verbunden seien, erkannt habe:

*«Denn das soll und darf nicht verkannt werden, daß im gegenwärtigen Augenblicke Vor- und Nachtheile für uns und unsere Nachkommen auf der Wage liegen und daß für den einen oder andern derselben mit dem Entscheid des Gr[osser] Raths auf eine lange, lange Zukunft, vielleicht auf Jahrhunderte der Ausschlag gegeben wird. Möge daher die oberste Kantonsbehörde den hochwichtigen Gegenstand mit Ernst und Umsicht prüfen und, mit Beseitigung untergeordneter Rücksichten und ängstlichem Festhalten an dem, was bei dem täglich raschern Umschwunge in den Verkehrsverhältnissen auf die Dauer doch nicht erhalten werden kann.»*¹⁵⁶

Doch bei ganz allen war diese «Einsicht» offensichtlich nicht vorhanden; denn es begann sich erneut Opposition zu formieren und sich über Flugblätter bemerkbar zu machen. Eine Versammlung entwarf einen *Plan und Vorschlag für ein dreifaches Nationalunternehmen in Graubünden*, welcher der Regierung unterbreitet werden sollte. Dieser Plan und Vorschlag umfasste erstens den Betrieb einer Eisenbahn von Chur abwärts bis zum Anschluss an deutsche Bahnen (über St. Gallen oder Liechtenstein) sowie an die *Schweizerische Nordbahn* in Zürich, zweitens die Erstellung einer Fahrstrasse über den Septimerpass und drittens eine umfassende Rheinkorrektion im Domleschg. Dahinter stand unter anderem die Befürchtung, dass die Bahn über den Lukmanier den bisherigen Routen über Julier-, Septimer- und Splügenpass den Verkehr gänzlich entziehen würde, weshalb zunächst diese Wege ausgebaut werden müssten.¹⁵⁷ Das «Nationalunternehmen», das am Anfang auf grosses Interesse stiess, zeigte erneut, wie stark die regional geprägten Abneigungen gegen die (Lukmanier-)Eisenbahn waren. Zugleich löste es aber auch eine breite Debatte aus; das Thema wurde nun in der Presse kontrovers diskutiert. So erschien beispielsweise im *Bündner Landboten* unter dem Titel *Die Eisenbahnfrage* ein sehr ausführlicher und positiver Grundsatzartikel, in dem es unter anderem hiess:

«Seitdem die Nachbarländer der Schweiz begonnen haben, Eisenbahnen bis an die Grän-

¹⁵⁴ GUBLER (1915), S. 146. Vgl. zu den weiteren Ausführungen ebd., S. 148–149.

¹⁵⁵ Zit. ebd., S. 149. Vgl. auch Der Erzähler, 18. November 1845.

¹⁵⁶ NZZ, 12. November 1845.

¹⁵⁷ HUNGERBÜHLER (1846), S. 30–34; GUBLER (1915), S. 149–151; METZ (1991), S. 110; MÜLLER (1922), S. 8; SCHMIDLIN (1916), S. 27–28.

zen der Schweiz zu ziehen, ist die Eisenbahnfrage für Bünden zu einer höchst wichtigen Frage geworden. [...]. Soll da Bünden ruhig zugehen? Sollen wir warten bis Eisenbahnen rechts und links uns von allem Personen- und Waarenverkehr ausschließen? Oder sollen wir nicht vielmehr alle Anstalten treffen, um den noch besitzenden Transithandel und Personen-Verkehr zu behalten? – Die Erleichterung beider ist für uns gleich nothwendig, wenn unser Kanton bei mehrseitiger gefährlicher Konkurrenz nicht verarmen soll. Diese Nothwendigkeit sieht nun wohl jeder einigermaßen der Ueberlegung Fähige ein, wenn auch sonst träge Gewohnheit seine Amme ist, und der bündnerische Landmann es in manchem Ding nicht bequemer haben will als sein Vater. Jetzt aber rüttelt an unsren Schneckenhäusern, man nöthigt uns die Fühlhörner zu schütteln und nach den Störnissen umherzulugen.»¹⁵⁸

Das «Nationalunternehmen» verschwand dann so rasch wieder, wie es aufgetaucht war – was aber nicht heisst, dass seine Ziele und Ideen deswegen verschwunden wären. Der Grosse Rat trat am 24. Februar ausserordentlich zusammen und Ratspräsident Alois de Latour (1805–1875) eröffnete die Sitzung mit einer Rede, «in welcher er mit lebhaften Farben die Folgen der Eisenbahnen für unser Land»¹⁵⁹ schilderte.¹⁶⁰

Nach tagelangen Verhandlungen verabschiedete der Rat die Konzession «für Erbauung einer Schienenbahn»,¹⁶¹ «mit einer an Einmuth grenzenden Mehrheit», wie es in der Presse hiess, wodurch, «wie wir hoffen, eine Lebensfrage für Bünden zum Heil und Frommen unseres Vaterlandes gelöst»¹⁶² sei. Der Entscheid wurde anschliessend von den Gemeinden, die über einige Punkte ebenfalls einzeln zu befinden hatten, mit grosser Mehrheit genehmigt, wobei sich das Misox aus Angst um die Konkurrenz für den San-Bernardino-Pass, ablehnend verhielt.¹⁶³

¹⁵⁸ Der Bündner Landbote, 14. Februar 1846.

¹⁵⁹ Ebd., 28. Februar 1846. Vgl. ebd., 14. Februar 1846; NZZ, 24. Januar 1846.

¹⁶⁰ Vgl. Verhandlungen des außerordentlichen Grossen Rethes des Standes Graubünden vom Februar 1846, StAGR.

¹⁶¹ Konzessionsentwurf für Erbauung einer Schienenbahn, 31. März 1846, BAR.

¹⁶² Der Bündner Landbote, 7. März 1846.

¹⁶³ GUBLER (1915), S. 154; NZZ, 26. April 1846, 8. Mai 1846.

Der Entscheid sei ausgefallen, «wie man es von den klugen Nachbarn erwarten durfte, die das mögliche Gute stets dem unmöglichen Bessern vorziehen», schrieb ein St. Galler Regierungsrat.¹⁶⁴ Und der *Bündner Landbote* kommentierte in hoffnungsvollen Worten:

«Lange und tapfer kämpfend sahen wir das Groß' und Schöne siegen, und nun werden bald die bedeutendsten Folgen in ökonomischer, sozialer und politischer Beziehung an den grossräthlichen Beschluß sich knüpfen sehen. Wenn die von Rorschach über Chur führende Eisenbahnlinie als Mittelglied einer europäisch-wichtigen Verbindungskette wirklich zu solcher Bedeutung gelangt, so werden zwar einzelne Klassen von Staatsbürgern sich keinen überschwenglichen Hoffnungen überlassen dürfen, im Allgemeinen bestätigt eine vieljährige Erfahrung, daß die Eisenbahnen durch Erleichterung des Um- und Absatzes die Reichthümer vermehren, die aus Ackerbau, Industrie und Handel quellen; auch ist zur Genüge bekannt, daß sie durch die Bewegung, welche sie mittelst der Reisen in die Menschheit bringe, die Menschheits-Bildung und die Genüsse des Lebens erhöhen.»¹⁶⁵

In derselben Sitzung des Grossen Rates kam aber auch – noch einmal – die Kompetenzfrage bei der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen zur Sprache. Es ging in der Hauptsache darum, ob die Standeskommission überhaupt ermächtigt gewesen sei, die Konzession 1845 an La Nicca zu erteilen. Der Rat kam zum Schluss, dass er diese Konzession «in ihrer Allgemeinheit und Ausschließlichkeit nicht gutheiße»¹⁶⁶ und errichtete in einem kurzen Beschluss ein kompliziertes Regelwerk über die Verteilung der Kompetenzen in Eisenbahnfragen. La Nicca war davon alles andere als begeistert und bezeichnete diese Beschlüsse mehrfach als höchst inkonsequent – in der Vorausahnung, dass das Bündner Parlament hier einen gefährlichen Dualismus geschaffen hatte.¹⁶⁷ Die komplizierte Verteilung der Kompetenzen zwischen Kleinem Rat, Grossem Rat und

¹⁶⁴ HUNGERBÜHLER (1846), S. 34.

¹⁶⁵ Der Bündner Landbote, 14. März 1846.

¹⁶⁶ Verhandlungen des Grossen Rethes des Standes Graubünden vom Februar 1846, 4. März 1846, StAGR.

¹⁶⁷ MARGADANT (1972), S. 12; MÜLLER (1922), S. 9–10; METZ (1991), S. 110.

Standeskommission¹⁶⁸ sowie eine ständige Auseinandersetzung darüber waren im Graubünden des 19. Jahrhunderts durchaus nicht aussergewöhnlich; sie sollten auch in der Alpenbahnfrage immer wieder hemmend wirken.

4.10 Suche nach Unterstützung und Staatsvertrag mit Sardinien-Piemont (1845–48)

Wenn auch nicht ohne Schwierigkeiten, so hatte nun das Turiner Lukmanierkomitee die Konzession in allen drei beteiligten Schweizer Kantonen erhalten. Innerhalb von nur sechs Jahren, das heisst bis 1852, hätten also die Zufahrtslinien von Rorschach und von Rapperswil nach Chur und von Locarno nach Biasca gebaut sein müssen. Auch unter günstigen Umständen wäre die Erfüllung dieser strengen Bedingungen schwierig gewesen. Von günstigen Umständen konnte in jenen Jahren jedoch kaum die Rede sein – und sie sollten das Lukmanierunternehmen bald zum Stillstand bringen.

Doch zunächst wurde sowohl in der Schweiz als auch in Norditalien und Süddeutschland im publizistischen, technischen und politischen Bereich fleissig weitergearbeitet. Während die Beschlüsse der drei Kantone im benachbarten Württemberg «freudige Sensation»¹⁶⁹ ausgelöst haben sollen, trat das Lukmanierkomitee in Turin zur Beratung weiterer Schritte zusammen. Die Regierung von Sardinien-Piemont zeigte sich dem Projekt sehr zugeneigt und beauftragte einen Offizier Ricci von Genua, gemeinsam mit La Nicca, Carbonazzi und zwei Tessiner Ingenieuren die notwendigen Planaufnahmen am Lukmanierpass zu machen. Diese machten eine Route vom bündnerischen Val Cristallina ins tessinische Val di Campo aus, die einen Tunnel von «nur» rund fünf Kilometern erfordert hätte.¹⁷⁰

Das Turiner Komitee bemühte sich derweil um die Geldbeschaffung, für die man neben Beiträgen von Schweizer Kantonen auch Zinsgarantien

von Sardinien-Piemont, Württemberg und Bayern erhoffte – sowie grössere Finanzmittel aus England, wohin sofort zwei Abgesandte geschickt wurden. Diese stiessen dort allerdings auf grössere Schwierigkeiten, worauf eine Fristverlängerung um ein Jahr für den Beginn des Baus bei den Kantonen beantragt werden musste.¹⁷¹

Doch nunmehr zeigte wiederum die bayerische Regierung grosses Interesse an der Lukmanierbahn, worauf La Nicca und Ricci eine Reise nach München machten.¹⁷² Ihre Bestrebungen seien dahin gerichtet gewesen, «diejenigen Männer für unsere Sache günstig zu stimmen, welche vermöge ihrer Stellung auf die Entschlüsse der bayerischen Regierung Einfluß ausüben können», schrieb La Nicca – heute würde man es Lobbying nennen. La Nicca versuchte diese Männer davon zu überzeugen,

«daß es sehr davon abhange, welches Gewicht Bayern hiebei in die Wagschale lege. Piemont habe sich entschieden für einen Ausgang nach Norden ausgesprochen und werde, um ihn zu erreichen, bedeutende Opfer nicht scheuen. Wenn es denselben nicht in der projektierten Richtung finde, werde es ihn in derjenigen des Gotthards zu erlangen suchen, wohin auch das erste Projekt Piemonts und Tessins sich gerichtet habe. Wenn man das jetzige Projekt fallen lasse, so werde Piemont das frühere wieder aufnehmen und laufe dabei Bayern mit Graubünden Gefahr, abgeschnitten zu werden.»¹⁷³

Dabei wies La Nicca die Bündner Regierung auch darauf hin, dass ein Staatsvertrag zwischen den drei Kantonen und dem Königreich Sardinien-Piemont grosse Vorteile bringen würde: «Solche Verträge zwischen Regierungen sind am ehesten geeignet hier Zutrauen einzuflößen, indem man sie als notwenige Grundlagen des Unternehmens ansieht».¹⁷⁴

Dass es in Graubünden durchaus noch kritische Stimmen gab, die in der Eisenbahn nicht das Allheilmittel für alle Probleme der Gegenwart und Zukunft sahen, zeigt ein fiktives Gespräch zwi-

¹⁶⁸ Die neunköpfige bündnerische Standeskommission bestand von 1814 bis 1892. Sie wurde vom Grossen Rat gewählt und hatte dessen Geschäfte vorzubereiten, besass aber auch exekutive und judikative Befugnisse. Vgl. HLS, Standeskommission.

¹⁶⁹ HUNGERBÜHLER (1846), S. 34.

¹⁷⁰ NZZ, 7. September 1846; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 133–140; GUBLER (1915), S. 155–156; VON PLANTA (1885), S. 14.

¹⁷¹ Der Bündner Landbote, 26. Dezember 1846; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 134–135; VON PLANTA (1885), S. 13–14.

¹⁷² BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 136–138; MARGADANT (1972), S. 13.

¹⁷³ Brief von Richard La Nicca an Philipp Hössli, November 1846.

¹⁷⁴ Ebd.

schen einem Pfarrer und einem Bundesstatthalter, das im *Bündner Landboten* erschien. Dabei drückte der Bundesstatthalter seine allgemeine Ansicht aus, dass er «die Eisenbahnen für ein die Armuth schnell beförderndes Mittel» halte. «Die Zahl der dadurch Verlierenden übersteigt diejenige der Gewinnenden gewiß bedeutend», so die fiktive Aussage, die sicherlich nicht gänzlich aus der Luft gegriffen war. Hoffnung fand der Sprechende aber darin, dass er eine Eisenbahn über die Alpen für gänzlich unmöglich hielt:

«In der ziemlich sichern Voraussicht, daß die Eisenbahnen nicht über unsere Berge geführt werden können und solche in unserm Kanton ausmünden und ausladen müssen, in welchem Falle dann der Weiterzug per Achse oder Schlitten fortgesetzt werden muß, halte ich eine Eisenbahn für uns Bündner vortheilhaft, besonders wenn sie bald in's Leben treten würde; allein ich glaube, daß wir beide, Sie und ich, dieselbe nicht sehen werden. [...]. Unsere Berge werden denn schon das Ziel setzen, wie weit man per Eisenbahn fahren kann.»¹⁷⁵

«Die Eisenbahnen sind nun einmal nothwendige Uebel geworden», schrieb der *Landbote* in seiner *Neujahrsbetrachtung* von 1847. Als «Hoffnungsstern» in schwierigen Zeiten erscheint darin die Eisenbahn: «Wir begrüßen ihn mit Freuden, und danken den Beförderern derselben von Herzen ihren Eifer und ihre Mühe.»¹⁷⁶

In der Zwischenzeit hatte die Regierung von Sardinien-Piemont das Heft in die Hand genommen und die Vertreter der drei Kantone nach Lugano zu einer Konferenz eingeladen.¹⁷⁷ Fast zwei Wochen dauerten die Verhandlungen. Sie endeten mit dem Abschluss eines Staatsvertrags, in dem die Regierung des Königs von Sardinien erklärte, «daß sie zur Förderung des Baues der Eisenbahn über den Lukmanier bereit sei, [...] sowohl durch ihren Einfluß als durch ihre Geldmittel beizustehen».¹⁷⁸

Von den Parlamenten der drei Kantone wurde der Vertrag fast ohne Widerspruch genehmigt, und die sardinische Regierung machte sich

rasch daran, auch die deutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden für das Projekt zu gewinnen.¹⁷⁹ Das Turiner Komitee richtete derweil ein (erfolgreiches) Bittgesuch zur Übernahme einer Zinsgarantie an den König von Sardinien und schickte einzelne Mitglieder nach Süddeutschland, Paris und London, um für finanzielle Beteiligung zu werben.¹⁸⁰ La Niccas Tochter und Biographin Anna Bänziger berichtete später über das politische Kalkül dieser Abordnung:

«Hoffte man für den Bau auf englische Kapitalien, so mußte England ebenfalls von einer Bahn, die direkt und in kürzester Linie an die südlichste Spitze des europäischen Kontinents führte und die raschste, leichteste und gefahrloseste Verbindung mit Aegypten und Indien bewerkstelligte, das größte Interesse nehmen. Dazu ließ dieselbe die Großstaaten Frankreich und Oesterreich unberührt und wurde durch Staaten geführt, von denen eine Teilnahme an einem Kriege nicht leicht erwartet werden konnte. Dieses sollte der englischen Regierung und den englischen Handelskreisen, besonders der ostindischen Kopagnie klar gemacht werden. Man hoffte, daß, wenn solche mächtigen Faktoren ins Interesse gezogen würden, man wohl am ehesten zum Ziele gelangen könnte.»¹⁸¹

Tatsächlich stiessen diese Bemühungen an verschiedenen Orten auf offene Ohren und die Anfragen gelangten über Beziehungen und Bitschriften an die obersten Stellen in mehreren Ländern.

Doch noch im selben Jahr spitzten sich die politischen Zustände in der Schweiz immer mehr zu, und bald «befand sich das ganze Land in großer Aufregung»,¹⁸² wie sich der Zeitzeuge Simeon Bavier später an die Rückkehr in die eigene Heimat erinnerte. Die Politiker und Lukmanierbahn-Vertreter waren nun zumeist an anderer Stelle gefragt: Oberst La Nicca kämpfte plötzlich im Tessin nicht mehr um Eisenbahnkonzessionen, sondern hatte da während des Sonderbundskrieges Truppen

¹⁷⁵ Der Bündner Landbote, 26. Dezember 1846.

¹⁷⁶ Ebd., 2. Januar 1847.

¹⁷⁷ VON PLANTA (1885), S. 14–16; MARGADANT (1972), S. 13–14; GUBLER (1915), S. 157–159.

¹⁷⁸ Staatsvertrag der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin mit dem Königreich Sardinien, 16. Januar 1847.

¹⁷⁹ Der Bündner Landbote, 13. Februar 1847, 13. März 1847.

¹⁸⁰ VON PLANTA (1885), S. 15–16; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 146–149; GUBLER (1915), S. 160; MARGADANT (1972), S. 14.

¹⁸¹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 147–148. Vgl. auch ebd., S. 148–149.

¹⁸² BAVIER (1925), S. 27.

zu kommandieren.¹⁸³ Neben einer allgemeinen europäischen Wirtschaftskrise führten nun auch Sardinien-Piemont und Österreich gegeneinander Krieg in Norditalien, während die deutschen Staaten von verschiedenen Revolutionsbewegungen erschüttert wurden. An eine Realisierung der Lukmanierbahn, der man sich so nahe geglaubt hatte, war nun nicht mehr zu denken. Erst als die Schweiz 1848 eine neue Bundesverfassung erhielt und sich damit vom Staatenbund zum Bundesstaat wandelte, konnte das Thema überhaupt wieder aufs Tapet gebracht werden. Die Vorzeichen hatten sich aber grundlegend verändert.

4.11 Zwischenfazit: Die Alpenbahnfrage vor 1848

Es ist oft festgestellt worden, dass in der lose organisierten Eidgenossenschaft vor 1848 Eisenbahnprojekte im grösseren Stil kaum Chancen auf Realisierung hatten. Dies hatte der spätere «Eisenbahnbaron» Alfred Escher bereits 1849 in seiner Rede als Nationalratspräsident festgestellt:

«Es ist ein ziemlich allgemein verbreitetes Gefühl, daß in der Schweiz bisher hauptsächlich darum so wenig befriedigendes in diesem Ge- biete geleistet worden sei, weil es nach dem Bundesvertrag von 1815 einzig den Kantonen, die dann sofort einen unerquicklichen Kampf von wohl oder übel verstandenen Sonder- interessen geriethen, und nicht dem Bunde zustand, den Eisenbahnbauten jene Unter- stützung von Regierungswegen angedeihen zu lassen, deren sie, wenn sie zu Stande kom- men sollen, durchaus bedürfen. Jetzt ist es aber in dieser Beziehung anders geworden, meine Herren!»¹⁸⁴

Das Scheitern der Eisenbahnbestrebungen zwischen Zürich und Basel, die letztlich aufgrund regionaler Rivalitäten in Baden steckenblieben, bestätigte dieses Urteil sowohl für die Zeitgenossen wie auch für die späteren Historiker. Tatsächlich war das System der Tagsatzung für derartige

¹⁸³ Der spätere Ostalpenbahn-Vertreter und Bundesrat Simeon Bavier war dabei La Niccas Sekretär. Vgl. dazu BAVIER (1925), S. 27–39. Zu La Niccas Beteiligung am Sonderbundskrieg vgl. BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 151–152.

¹⁸⁴ Rede des Herrn Amtsbürgermeister Dr. Escher, 12. November 1849, BAR.

Neuerungen viel zu träge und die strukturellen Voraussetzungen im kleinräumigen und nicht besonders wohlhabenden Staatenbund mit seinen vielen Zöllen, Massen, Währungen und Rechtssystemen – gepaart mit starken konfessionellen und regionalen Gegensätzen – waren alles andere als ideal zur Herstellung eines Eisenbahnnetzes – geschweige denn eines Grossprojekts wie einer Alpenbahn.¹⁸⁵ Wenn auch eine solche Sicht nicht bestritten werden kann, so verkennt sie doch eine wichtige Tatsache: Im Rahmen ihrer weitgehenden Souveränität hatten die einzelnen Kantone durchaus Spielräume. Im Falle des Lukmanierprojekts zeigt sich insbesondere, dass im Verbund mit ausländischen Gross- und Kleinstaaten Möglichkeiten zur Realisierung von Grossprojekten bestanden.

Besonders in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts muss aber die innenpolitische Schwäche der Staatswesen in Graubünden, Tessin und (etwas weniger) St. Gallen berücksichtigt werden. Graubündens kompliziertes «Bottom-up»-Politsystem verunmöglichte in vielen Fällen wichtige Entscheidungen und löste weittragende Kompetenzstreitigkeiten aus. Im Tessin führten regionale Differenzen und politisch-ideologische Auseinandersetzungen gar zu bürgerkriegsartigen Zuständen und Revolutionen. Und auch in St. Gallen wurden häufig konfessionelle, regionale und parteipolitische Konflikte ausgetragen. In einem solchen politischen Umfeld dürfen die Ostalpenbahnbestrebungen, die bis dahin mit erstaunlich wenigen Rückschlägen konfrontiert waren, als bemerkenswerter Erfolg bezeichnet werden. Tatsächlich hatten sie mit einigen Widerständen zu kämpfen, doch konnten solche meist rasch überwunden werden.

Gleichzeitig ist aus den bisherigen Ausführungen deutlich geworden, dass die Alpenbahnfrage nicht durch staatlichen Machtspur (weder auf eidgenössischer noch auf kantonaler Ebene) hätte entschieden werden können. Ihre Realisierbarkeit hing in hohem Masse vom Unternehmerwillen privater Trägerschaften sowie von der Beteiligung ausländischer Geldgeber ab.

In diesem Kontext müssen auch die bisher betrachteten Konzepte, Strategien und Argumente der Ostalpenbahn-Befürworter betrachtet werden. Dabei kann es nicht erstaunen, dass sowohl in den Konzepten als auch in den Argumenten sehr

¹⁸⁵ Vgl. zu den Gründen für das Scheitern früher Projekte in der Schweiz JUNG (2006), S. 359–364.

oft die internationale, ja sogar globale Dimension des Unternehmens im Zentrum stand. Bereits die beginnenden zürcherischen Eisenbahnbestrebungen waren zunächst einem übergeordneten Konzept gefolgt, das der Schweiz eine besondere Rolle in der Vermittlung des europäischen und weltweiten Verkehrs zugeschrieben hatte. Dies begründete auch das grosse Interesse der Bündner an einem solchen Unternehmen. Dass im Verlaufe dieser Diskussion der Alpenübergang immer mehr in den Hintergrund trat und die Bahn auf eine lokale Dimension zurückgestuft wurde, dürfte zu ihrem ersten Scheitern beigetragen haben: Rasch stiess das regionale Projekt auf lokalen Widerstand und verlor an politischer Unterstützung. Hier bestand ein entscheidender Unterschied zu den Alpenbahnbestrebungen der drei Kantone in der Ost-, Südost- und Südschweiz: Das Alpenbahnprojekt, das bald zum Lukmanierbahnunternehmen wurde, rückte in dieser gesamten frühen Zeit niemals vom übergeordneten europäischen (bzw. weltweiten) Verkehrskonzept ab, das man sich schon ganz früh zurecht gelegt hatte. Die Lukmanierbahn wurde in ihren grundsätzlichen Überlegungen und Ausführungen niemals für sich betrachtet, sondern sie sollte stets ein Mittelglied in der Vermittlung sowohl des innereuropäischen Nord-Süd-Verkehrs als auch der Verkehrswege von Europa in die asiatischen und afrikanischen Kolonien und Einflussbereiche darstellen.

Entsprechend war auch die Strategie der Befürworter und Vorkämpfer für diese Bahn ausgerichtet: Sie suchten ihre Sympathisanten und Unterstützer kaum aktiv in den beteiligten Kantonen oder in der Eidgenossenschaft, sondern begaben sich von Anfang an in die benachbarten Klein- und Grossstaaten. Da sowohl Richard La Nicca als auch andere Beteiligte bereits über ein dicht geknüpftes Beziehungsnetz verfügten, konnten sie in Baden, Württemberg, Bayern, England, Österreich und Sardinien-Piemont bald mehr als «nur» Sympathie für ihr Unternehmen finden. Es ist dieser Strategie zu verdanken, dass man mit dem Königreich Sardinien-Piemont einen äusserst wichtigen Förderer für sich einnehmen konnte, der das Unternehmen aus eigener Initiative vorantrieb. Gleichzeitig war man mit dem Turiner Komitee und verschiedenen Privatpersonen im Norden und im Süden auch aus unternehmerischer Sicht gut aufgestellt.

Je mehr solche Unterstützer und wohlwollende Beobachter man gewinnen konnte, desto besser konnte man solche wiederum als «Argu-

mente» verwenden, um weitere Kreise zur Unterstützung zu bewegen, und desto deutlicher schienen sich die zugrunde gelegten internationalen Konzepte zu bestätigen. Tatsächlich fanden diese Konzepte und Argumente oftmals Eingang in die publizistische Debatte und wurden auf vielen Zeitungsseiten ausgebreitet und weitergedacht. Allerdings scheinen diese Argumente nicht überall auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Sowohl verschiedene lokale (Zeitung-)Quellen wie auch die Diskussionen in allen drei beteiligten Kantonen im Vorfeld der Parlamentsverhandlungen über die Eisenbahnkonzession deuten an, dass solche auf die internationale Dimension gerichtete Argumente im Widerspruch zu den Sorgen und Problemen standen, welche die lokale Einwohnerschaft mit den Eisenbahnen verband. Die Argumente waren an internationale Förderer, nicht an die lokale Bevölkerung gerichtet. Letztere sorgte sich ganz offensichtlich viel mehr um den Verlust des eigenen Erwerbs durch die Konkurrenz der Eisenbahn als dass sie sich um Fragen internationaler Dimension gekümmert hätte.

Es ist daher fraglich, wie weit die Sympathie der lokalen Bevölkerung zum Projekt Ostalpenbahn überhaupt ging; Begeisterungsstürme löste sie jedenfalls keine aus, wütende Protestversammlungen allerdings auch nicht. Gerade im Vergleich mit anderen Regionen ist auch eine solche Haltung bemerkenswert. Dies zeigt etwa der Blick in den Kanton Bern, von dem der Verkehrspolitiker Friedrich Volmar später rückblickend schrieb: «Als man sich [...] in der Schweiz eingehend mit der Eisenbahnfrage zu befassen begann, zeigte der Kanton Bern für diese Neuerung wenig Begeisterung; ja, man darf sogar sagen, Bern stand den Eisenbahnen fast feindselig gegenüber.»¹⁸⁶ Zum selben Zeitpunkt hatten die Ost- und Südschweizer Kantone bereits einen Staatsvertrag mit einem grossen Nachbarn geschlossen und lobbiierten in ganz Europa für das Projekt, das in Graubünden bald zur «Lebensfrage» werden sollte.

¹⁸⁶ VOLMAR (1911), S. 5.

5 Die Alpenbahnfrage nach 1848

Die eidgenössische Tagsatzung hatte vor 1847/48 die Frage der Eisenbahnentwicklung im damaligen Staatenbund lediglich flüchtig gestreift und sich dabei regelmässig als für deren Behandlung unzuständig erklärt. Als die Berner Gesandtschaft im Jahr 1846 beantragte, die Eisenbahnlinien in der Schweiz in einheitlicher Spurbreite auszuführen, konnten die Abgeordneten nicht einmal auf diese Debatte eintreten, da sie keine diesbezüglichen Instruktionen ihrer Kantonsregierungen erhalten hatten.¹⁸⁷ Mit der Gründung des schweizerischen Bundesstaates von 1848 verband sich in weiten Kreisen die Erwartung, dass dem politischen Zusammenschluss eine Vereinheitlichung des Wirtschaftsraumes folgen müsse.

Zunächst stand die Eisenbahn allerdings nicht ganz oben auf der politischen Agenda des Bundesstaats – auch, weil das Thema einiges an politischer Sprengkraft hatte: In einer Zeit, in der man sich stark um die Zuschüttung konfessioneller Gräben bemühte, durften regionale Grabenkämpfe nicht aufkommen. Dennoch war den Vertretern fast aller Regionen klar, dass die Erstellung eines Eisenbahnnetzes unvermeidlich zu einer der ersten grossen Aufgaben des neuen Bundesstaates werden musste. Nicht zuletzt deshalb enthielt die neue Verfassung in ihrem Artikel 21 eine Bestimmung, die solches ermöglichte – wenn auch nicht explizit forderte: «Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.»¹⁸⁸ Für die drei Ostalpenbahn-Kantone (und für die ihnen mit eigenen Bahnbestrebungen folgenden Kantone) sollten auch die Verfassungsartikel 8 und 9 relevant werden, die festlegten, dass es allein dem Bund zustehe, «Staatsverträge, namentlich Zoll- und Handelsverträge mit dem Auslande einzugehen», und dass die Kantone nur ausnahmsweise die Befugnis erhalten könnten, «Verträge über Gegenstände der Staatswirtschaft, des nachbarlichen Verkehrs und der Polizei mit dem Auslande abzuschliessen». Konkret bedeuteten die zwei Artikel, dass es den drei Ostalpenbahn-Kantonen

künftig nicht mehr möglich sein würde, das Alpenbahnvorhaben zusammen mit nördlichen und südlichen Nachbarstaaten voranzutreiben – dass ihre bisherige Strategie also nicht mehr weitergeführt werden konnte. Die Kompetenz zu solchen Verhandlungen lag nun beim Bund, der gleichzeitig die Möglichkeit erhalten hatte, als mächtiger neuer Akteur die Bühne der Eisenbahnbestrebungen zu betreten. Die Frage, ob er dies überhaupt tun solle – mithin die Frage «Staatsbahn oder Privatbahnen?» – sollte in den folgenden Jahren zum Gegenstand einer grossen Auseinandersetzung im jungen Bundesstaat werden. Unabhängig von deren Ausgang musste den Ostalpenbahn-Vertretern aber vor allem eines klar sein: Ihre künftigen Konzepte, Strategien und Argumentationen hatten sich an der Eisenbahnpolitik des Bundes auszurichten – wie auch immer eine solche gestaltet werden sollte.

5.1 Neue Ausgangslage für die Ostalpenbahn (1849–50)

Bedingt durch die turbulenten politischen Ereignisse war der in den Konzessionen vereinbarte Termin für den Beginn der Bauarbeiten der Lukmanierbahn abgelaufen, weshalb er 1849 von den Kantonsregierungen auf unbestimmte Zeit verlängert wurde.¹⁸⁹ Während Luzern noch im selben Sommer versuchte, die ersten zögerlichen Eisenbahnbestrebungen am Gotthard über die *Schweizerische Centralbahn* und durch Aufruf an andere Kantone neu in Gang zu bringen, blickten die Bündner mit Sorge nach Osten, wo Österreich seine Eisenbahnlinien kräftig südwärts vorantrieb. Auf einer Konferenz Ende 1849 aus Anlass der ordentlichen Bundesversammlung in Bern – schon die Wahl des Versammlungsortes sagt viel über die neue Ausgangslage – stellten sich die Vertreter der Ostalpenbahn-Kantone auf die neue Situation ein und befanden, «daß der Weg der Verständigung auf eidgenössischem Boden notwendig sei, um die frühere Vielheit der Ziele, Projekte und Gegensätze durch ein schwei-

¹⁸⁷ JUNG (2006), S. 364.

¹⁸⁸ Bundesverfassung 1848, Artikel 21. Zu der neuen Bundesverfassung in Bezug auf Eisenbahnen vgl. JUNG (2006), S. 364–368.

¹⁸⁹ Regierung von Tessin. Mit großrätlichem Decret betreffend Fristverlängerung, 25. Februar 1846, StAGR. Vgl. auch BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 153; MÜLLER (1922), S. 11.

zerisches, im allgemeinen Interesse handelndes, planmäßiges Zusammenwirken abzulösen».¹⁹⁰ Es ist hier der Ansatz zu einem Strategiewechsel zu erkennen: Die Ostalpenbahn sollte nicht mehr nur im Interesse der daran beteiligten Kantone liegen, sondern zu einem gesamtschweizerischen Projekt werden.¹⁹¹

In derselben Session der neuen eidgenössischen Räte betrat ein gänzlich neuer Akteur die Bühne, die er fortan nicht mehr verlassen sollte: Der Zürcher Nationalrat Alfred Escher, «bisher in Bahnfragen ein unbeschriebenes Blatt»,¹⁹² hielt als Nationalratspräsident eine Rede, in der er nachdrücklich forderte, dass der Bund seine Kompetenz in Eisenbahnfragen wahrnehmen sollte. Escher rief dazu auf, «die bis zur Stunde noch todt gebliebenen Buchstaben der Bundesverfassung» nun anzuwenden, um rasch den Bau oder die Förderung eines Eisenbahnnetzes an die Hand zu nehmen. Dabei machte er sich eine Argumentation zu eigen, die von den Vertretern der Ostalpenbahn immer wieder geäussert worden war:

«Es tauchen Pläne auf, gemäß denen die Bahnen um die Schweiz herumgeführt werden sollen. Der Schweiz droht somit die Gefahr, gänzlich umgangen zu werden und in Folge dessen in der Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen. [...]. Ich hege die feste Ueberzeugung, meine Herren! daß Sie die ganze Bedeutung des gegenwärtigen Augenblickes mit Beziehung auf die Frage, welche ohne Uebertreibung eine Lebensfrage der Schweiz genannt werden darf, wohl erwägen werden.»¹⁹³

Sowohl die Gefahr der Umgehung der Schweiz wie auch die Hochstilisierung zu einer «Lebensfrage» für das Land waren Argumente, die bereits vertreten worden waren. Escher brachte sie in eine grössere und mächtigere Öffentlichkeit und akzentuierte sie noch einmal – und er wurde offen-

¹⁹⁰ GUBLER (1915), S. 263. Vgl. dazu das in Französisch gehaltene Protokoll dieser Konferenz sowie die entsprechende Korrespondenz: *Les Délégués des trois Cantons intéressés* ..., 21. Dezember 1849, StAGR; *Die Herren Bundespräsident Ganzoni & Bavier* ..., 28. Dezember 1849, StAGR.

¹⁹¹ *Der Liberale Alpenbote*, 2. Januar 1850; MARGADANT (1972), S. 17–19; GUBLER (1915), S. 271; BÄNZIGER-LANICCA (1896), S. 154.

¹⁹² KRAUS (2008), S. 25.

¹⁹³ *Rede des Herrn Amtsbürgermeister Dr. Escher*, 12. November 1849, BAR.

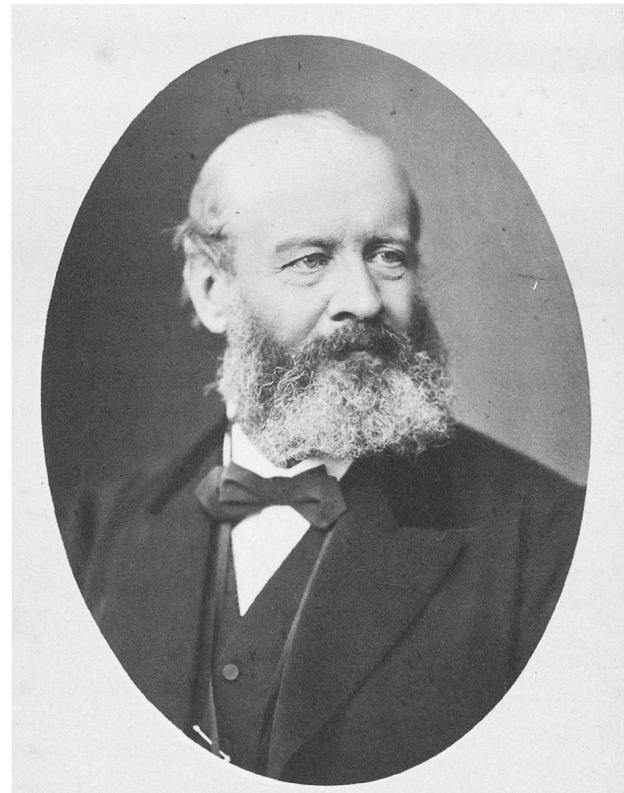


Abb. 8: Alfred Escher (1819–1882). Fotografie von Johannes Ganz, um 1875

sichtlich gehört: Dieselbe Bundesversammlung im Dezember 1849 beauftragte den Bundesrat «den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbannetze unter Zuziehung unbeteilter Experten»¹⁹⁴ aufzustellen. In der darauf gewählten nationalrätslichen Eisenbahnkommission, die von Escher präsidiert wurde, war die Ostschweiz klar untervertreten.¹⁹⁵

Davon, dass sich der neue Bundesstaat seine eigene Eisenbahnpolitik schuf, erhoffte man sich in Graubünden wenig – im Gegenteil. So schrieb der *Liberale Alpenbote*, der Plan des Bundes für ein Eisenbahnnetz lasse «uns Bündnern nicht die beste Hoffnung»: «Weit gewisser als die Anwärtschaft zuerst an die Reihe zu kommen, bleibt uns daher die Aussicht für die Baukosten anderer [...] Bahnlinien in Mitleidenschaft gezogen zu werden.» Graubünden liege, «wie der erste Blick auf die Karte zeigt, zu stark seitwärts», um von einer nationalen schweizerischen Eisenbahn profitieren

¹⁹⁴ Beschuß der Bundesversammlung ..., 18. Dezember 1849, BAR. Vgl. dazu GUBLER (1915), S. 264–268.

¹⁹⁵ KRAUS (2008), S. 25–26; GUBLER (1915), S. 268.

zu können. Deswegen solle man stattdessen auf die Privatwirtschaft setzen, welche die Vorteile einer Ostalpenbahn anerkennen würde:

«Daher müssen wir und unsere Nachbarn von St. Gallen, die in gleicher Lage sich befinden, für uns selber sorgen. [...]. Wenn schon der Gotthard uns möglicherweise um die Früchte unserer Bemühungen bringen kann, so muß doch hierseits das Augenmerk auf die Route von Genua durch Piemont nach dem Tessin gerichtet bleiben, [...]. Bedeutende Chancen hat das Projekt der drei Kantone jedenfalls für sich, denn auch abgesehen von aller und jeder Privatspekulation von großen Aktionären, die dessen Wichtigkeit zu würdigen wissen und deren Geldkräfte noch weiter reichen, als die der Bundeskasse, ist es für ganz Piemont eine Lebensfrage».¹⁹⁶

5.2 Neue Vorschläge und ein vernichtendes Gutachten (1850/51)

Damit standen zwei ganz verschiedene Strategien zur Umsetzung der Ostalpenbahn im Raum: Während die einen aus ihr ein schweizerisches Eisenbahnunternehmen machen wollten, sahen andere diesen Plan von Beginn an zum Scheitern verurteilt und wollten deswegen in Fortsetzung des bisherigen Vorgehens sowohl die Privatwirtschaft als auch den mächtigen Nachbarstaat Sardinien als Unterstützer (wieder)gewinnen. In diesem Sinne begab sich La Nicca zu Beginn des Jahres 1850 nach Turin, wo er sein weitverzweigtes Beziehungsnetz spielen liess und – trotz des misslungenen Krieges gegen Österreich – weiterhin eine günstige Stimmung und einigen Tatendrang in dieser Sache vorfand.¹⁹⁷ Das Turiner Komitee nahm seine Arbeit wieder auf und verhandelte mit der Regierung, deren hochrangige Minister sich nun persönlich um die Sache kümmerten und bereits wieder um die Gunst anderer Staaten – darunter selbstverständlich auch die Schweiz – warben.¹⁹⁸

¹⁹⁶ Der Liberale Alpenbote, 2. Januar 1850. Vgl. dazu GUBLER (1915), S. 270–271.

¹⁹⁷ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 154–159; VON PLANTA (1885), S. 17.

¹⁹⁸ NZZ, 6. März 1850, 9. März 1850; Brief von Alfred Escher an Johann Baptista Bavier, 9. März 1850, BAE; Regierung von Tessin. Mitteilung von Seite des Eisenbahncomité's in Turin, 25. Januar 1850, StAGR; Oberst Lanicca, die

Der Bundesrat erklärte den 1847 zwischen den drei Kantonen und dem Königreich Sardinien-Piemont abgeschlossenen Staatsvertrag als (soweit nicht durch die neue Verfassung obsolet geworden) weiterhin gültig, konnte aber keine verbindlichen finanziellen Zusicherungen machen, da solche in der Kompetenz der Bundesversammlung lagen.¹⁹⁹ Sardinien erklärte sich bereit, eine namhafte Zinsgarantie zu übernehmen, weshalb sich dessen Abgesandter, General Paolo Solaroli (1796–1878), mit der ausweichenden Antwort des Bundesrates nicht zufrieden geben wollte.²⁰⁰

Um die Eisenbahnvorarbeiten voranzutreiben hatte der Bundesrat auch ein eigenes Eisenbahnbüro geschaffen und den britischen Ingenieur Robert Stephenson, den Sohn des als Erfinder der Dampflokomotive geltenden George Stephenson, als Experten ins Land gerufen.²⁰¹ Während die NZZ ausführlich *Ueber schweizerische Eisenbahnprojekte* spekulierte und dabei die Beantwortung der Frage, ob Gotthard, Lukmanier, San Bernardino oder vielleicht sogar überhaupt kein Alpenpass zu überqueren wären, diesem Experten überlassen wollte,²⁰² tauchte plötzlich ein gänzlich neues Projekt auf: Ein gewisser Juvenal Vegezzi-Ruscalà veröffentlichte in Turin eine aufsehenerregende Schrift unter dem Titel *Esamen de la Ligne du chemin de fer projeté entre Gênes et l'Allemagne et proposition d'une ligne plus convenable*.²⁰³ Zwar eher eine Kampfschrift gegen Österreich als ein eigentliches Eisenbahnprojekt, brachte diese Publikation immerhin eine neue Linie – am Grimselpass – ins Spiel, die nun in hohen staatlichen Krei-

Eisenbahnangelegenheit ... betreffend, 27. Januar 1850, StAGR; All' Illustrissimo Sig. Cavaliere Colonello La Nicca, Februar 1850, StAGR; Herr Oberst Richard Lanicca, in Turin. Bericht über die Verhandlungen ..., 16. Februar 1850. Vgl. auch MARGADANT (1972), S. 19–20; GUBLER (1915), S. 271–272.

¹⁹⁹ NZZ, 9. März 1850; Antwort an den sardinischen Abgeordneten, Herrn Solaroli, 6. März 1850, BAR; Antwort an den sardinischen Abgeordneten, Herrn Solaroli, 7. März 1850, BAR. Vgl. auch: MARGADANT (1972), S. 20; GUBLER (1915), S. 272.

²⁰⁰ Brief von Alfred Escher an Johann Baptista Bavier, 9. März 1850, BAE; Der h. Bundesrat wünscht Beauftragung an die diesseitigen Abgeordneten ..., 27. März 1850, StAGR; Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 2. April 1850, BAR.

²⁰¹ NZZ, 6. März 1850; NZZ, 1. Mai 1850; GUBLER (1915), S. 275–276.

²⁰² NZZ, 1. Mai 1850.

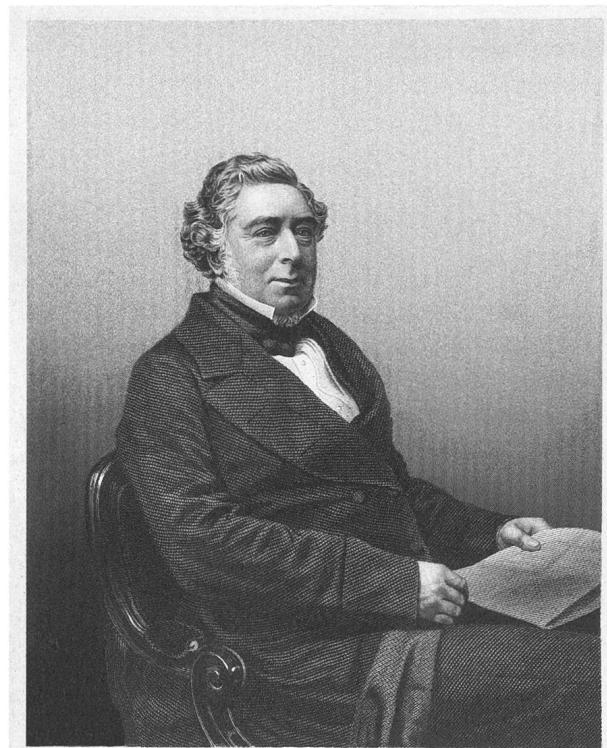
²⁰³ Die entsprechende Quelle ist nicht mehr auffindbar, wie bereits VOLMAR (1911), S. 10 feststellen musste.

sen Sardiniens diskutiert wurde. Begründet war dies weniger in der technischen Machbarkeit als vielmehr in politischen Motiven: Eine hart an der Grenze zur österreichischen Lombardei verlaufende Lukmanierbahn war aus militärstrategischen Gründen keinesfalls optimal, weshalb man weiter westlich nach Möglichkeiten der Alpenüberquerung suchte.²⁰⁴ Die Grimsel-Idee stand aber auf äusserst unsicherem technischen Fundament und erhielt zudem keine Unterstützung der Berner Regierung, während es in der Presse bereits zynisch hiess, man müsse «bald glauben, die fremden Ingenieure halten die Schweiz für einen in die Mitte Europas geworfenen Käse, in den man mit dem Bohrer beliebige Löcher und Gänge bohren kann».²⁰⁵ Dennoch nahmen sich im Jahr darauf einige englische Ingenieure des Grimselprojekts mit technischen Vermessungen an.²⁰⁶

Fast zur gleichen Zeit erschien eine Schrift von Ingenieur Jakob Melchior Ziegler (1801–1883), in der dieser wiederum ausschliesslich Gotthard- und Splügenpass für Alpenbahnen empfahl und den Lukmanier gleich ganz beiseitelassen wollte, was «besonders im Tessin allgemeines Interesse und teilweise Aufregung»²⁰⁷ hervorgerufen haben soll. Dort hatte bereits ein gewisser Valentino Pasini mit einer Schrift zugunsten des Grimselprojekts auf sich aufmerksam gemacht, die in einer ganzen Serie von Artikeln im bernischen *Bund* besprochen wurde.²⁰⁸

Damit war ganz neue Bewegung in die Alpenbahnfrage gekommen. Diese war auch notwendig, denn die Zeit drängte: Der alpenüberquerende Eisenbahnverkehr suchte sich seinen Weg bereits anderswo. Im Osten war die Semmeringbahn als Verbindung zwischen Wien und Triest im Bau (gebaut 1850–1854) und die Brennerlinie in Planung (gebaut 1864–1867), im Westen hatte der Mont-Cenis-Tunnel Aussicht auf Realisierung (gebaut 1857–1871).

In der Schweiz diskutierte man zur gleichen Zeit erst über den Bericht, den die vom Bundesrat berufenen englischen Experten kurz zuvor eingereicht hatten. Experte Stephenson war Ende August in



THE LATE
ROBERT STEPHENSON, ESQ. C.E.

Abb. 9: Robert Stephenson (1803–1858). Stahlstich von Daniel John Pound, 1860

der Schweiz eingetroffen, sein Assistent Henry Swinburne schon etwas früher.²⁰⁹ Die Experten hatten den Auftrag «diejenigen Hauptrichtungen zu bezeichnen, in welchen auf [...] die vortheilhafteste Weise Eisenbahnen erstellt werden sollen»; gleichzeitig sollten sie aber «auch begutachten, ob ein Uebergang über die Alpen mittelst eines Schienenweges mit Rücksicht auf das Verhältniß der Kosten zu dem muthmaßlichen Reinertrag ausführbar sei». Dazu sollten sie «das Lukmanierprojekt näherer Prüfung unterstellen und [...] untersuchen, ob nicht ein anderer Uebergang mit mehr Vortheil bewerkstelligt werden könnte.»²¹⁰ Es war

²⁰⁴ VOLMAR (1911), S. 9–11; GUBLER (1915), S. 273–275.

²⁰⁵ Zit. nach GUBLER (1915), S. 274.

²⁰⁶ VOLMAR (1911), S. 11–12.

²⁰⁷ MÜLLER (1922), S. 12. Vgl. ZIEGLER (1851), hier insbesondere S. 31–32.

²⁰⁸ Confronto del progetto di strada-ferrata tra il Lukmanier e il Grimsel ..., 25. September 1851, StAGR; Der Bund, 6. November 1851, 13. November 1851, 16. November 1851, 26. November 1851, 5. Dezember 1851.

²⁰⁹ Schweizerisches Post- & Baudepartement. Anzeige von dem bevorstehenden Eintreffen der englischen Ingenieure Stephenson & Swinburne, 11. Juni 1850, StAGR. Aus den Verhandlungen des Bundesrates, 1. Mai 1850, BAR. Vgl. auch BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 162; GUBLER (1915), S. 276–277.

²¹⁰ Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten ... Instruktion ..., 7. Juni 1850, BAR.

dies zwar nicht «die erste öffentlich zugängliche, offizielle Kundgebung über die Ostalpenbahn»,²¹¹ wie später behauptet wurde; doch immerhin konnte diese Instruktion von den Lukmanierbahn-Vertretern als Anerkennung für ihre bereits geleisteten Vorarbeiten betrachtet werden.

In den nächsten Monaten, so war man sich bewusst, würde viel von der «Hauptfrage dieser Tage» abhängen: «Was sagt Stephenson?»²¹² – La Nicca wurde von der Bündner Regierung beauftragt, die englischen Experten auf ihrer Reise über den Lukmanier zu begleiten,²¹³ während Sardinien (offenbar in diplomatischer Verstimmung) erklärte, man werde sich an dieser Untersuchung nicht beteiligen, «*jas qu'à ce que le Gouvernement Suisse n'ait également déclaré la suppression de la compagnie qui est actuellement en possession du privilège des trois cantons*».²¹⁴ La Nicca hingegen nahm seinen Auftrag besonders ernst, indem er im selben Jahr seine langjährigen Studien zu einem vorläufigen Abschluss brachte und an Stephenson gleich ein ausführliches Memorial einreichte, in dem er (einmal mehr) aufzeigte, «daß vermittelst einer Lukmanier-Bahn die Reisezeit von Alexandria bzw. von Indien nach London kürzer sein werde als über Marseille oder Triest».²¹⁵

Der Bericht der beiden englischen Experten erschien Ende des Jahres²¹⁶ – und er brachte wenig Gutes aus Sicht der Ostalpenbahn-Vertreter. So schlugen die Experten vor, von Basel aus zunächst das bevölkerungsreiche Mittelland zu erschließen und diese grosse Ost-West-Linie mit Luzern, «wodurch ihr der Gotthardpaß eröffnet wird», zu verbinden, «wie die Wasserstraße des Zürich- und Wallensees sie mit dem Splügen und den übrigen Graubündnerpässen verbindet», daneben aber auch «eine Linie gegen Süden von den Ufern des Bodensees (nebst einem Arm bis an den Wallenstadter- und Zürchersee) bis in das Herz Graubündens, von wo aus dieselbe schließlich unter Mitwirkung der dabei beteiligten Nachbarstaaten bis über die Alpen verlängert werden mag».²¹⁷

²¹¹ BERNHARDT (1910), S. 14.

²¹² GUBLER (1915), S. 277.

²¹³ Schreiben der Regierung von Graubünden an Herrn Oberst Richard Lanicca in Chur, 14. Juni 1850, StAGR.

²¹⁴ Extrait d'une lettre de Mr le Général Solaroli ..., 15. Juni 1850, StAGR.

²¹⁵ VON PLANTA (1885), S. 17–19 (Zitat: ebd., S. 19). Vgl. auch BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 162–163; SCHMIDLIN (1916), S. 31–32.

²¹⁶ Vgl. zusammenfassend zu diesem Gutachten JUNG (2006), S. 373–378; GUBLER (1915), S. 276–283.

²¹⁷ Bericht der Experten [Stephenson/Swinburne], 12. Oktober

Was zunächst durchaus verlockend klingen mochte, wurde jedoch bald entkräftet; dies umso mehr, als die Experten in Bezug auf die technische Umsetzung einer Lukmanierbahn kaum ein positives Wort finden konnten:

«*Die Verlängerung [...] zwischen und durch die höchsten Alpen mit Hilfe von Arbeiten, welche alles überschreiten, was bis jetzt in den industriellsten und bevölkertsten Gegenden geleistet wurde, ist auf so gewagte Berechnungen, auf solche den erfahrensten Ingenieurs ganz fremdartige Betrachtungen gegründet, daß für jetzt wenigstens über dieses Projekt nicht viel positives gesagt werden kann.*»²¹⁸

Zudem sprachen Stephenson und Swinburne die Ansicht aus, dass die Lukmanierbahn zugleich «den Verkehrsinteressen der benachbarten deutschen Staaten» diene, «welcher Umstand der Linie einen ausnahmsweisen Charakter gibt, der zu der Erwartung berechtigt, daß Bayern und Württemberg ebenfalls Beistand und Garantien für diese Bahn leisten werden».²¹⁹ Da «der Hauptvortheil dieser Linie, falls sie hergestellt [...] wird, Deutschland und Sardinien zufällt», sei es aber «um so weniger notwendig, dieselbe als einen Theil des schweizerischen Netzes zu behandeln».²²⁰

Das war nicht nur das negative Urteil, das die Ostalpenbahn-Vertreter aufgrund der Bevölkerungsverhältnisse befürchtet hatten, sondern es wurde durch die Ansicht der technischen Unmöglichkeit gar noch weiter ins Negative gesteigert.²²¹ Immerhin konnten sie sich dadurch trösten, dass das Gutachten (welches unzweifelhaft einige Mängel aufwies) zunächst kaum Konsequenzen hatte und lediglich zu weiteren Kontroversen führte. Denn noch immer war die Frage, ob die Eisenbahnen vom Staat oder von Privaten gebaut werden sollten, ungelöst. In seiner Botschaft an die Bundesversammlung im April 1851 allerdings machte sich der Bundesrat die Haltung der Experten zu eigen, was eher ernüchternd und mutlos klang:

1850, BAR, S. 432–433.

²¹⁸ Ebd., S. 478.

²¹⁹ Ebd., S. 477–478.

²²⁰ Ebd., S. 480–481.

²²¹ Vgl. dazu Der Liberale Alpenbote, 23. Oktober 1850, 4. Januar 1851; GUBLER (1915), S. 283; BERNHARDT (1910), S. 10; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 163.

«Wir dürfen uns übrigens nicht verhehlen, daß der Unterbruch der Eisenbahnen durch das Gebirg ein großer Uebelstand ist. Allein der Kranz der Alpen, der in weitem Korbogen von Marseille bis Triest um die nördliche Gränze Italiens sich herumzieht, stellt allen andern Konkurrenzlinien die gleiche Schwierigkeit entgegen. Die Zeit wird wohl auch noch erscheinen, in der es der Technik gelingen wird, diese Schwierigkeit zu überwinden. Bis dahin sind wir wenigstens nicht in schlimmerer Lage als Andere.»²²²

Noch bevor die ungelöste Frage im Bund beantwortet war, musste es für die Ostalpenbahn-Vertreter deutlich geworden sein, dass ihr Projekt ohnehin nur privat und/oder durch Fördermittel auswärtiger Staaten zu realisieren gewesen wäre. Noch einmal kam die Frage im selben Jahr auf eidgenössischer Ebene zur Sprache, als es um die Genehmigung eines Staatsvertrags mit Sardinien ging, in dem sich die Schweiz verpflichtete, so viel wie möglich zur Errichtung einer Eisenbahn von der südlichen Grenze nach Deutschland beizutragen.²²³ Der entsprechende Artikel 8, der von Sardinien mit Nachdruck gefordert worden war, gab in den Verhandlungen der Bundesversammlung Anlass zu einiger Kritik.²²⁴ Am Ende war er wohl genügend unbestimmt gehalten, um die Befürchtung vor grossen finanziellen Verpflichtungen wieder zu zerstreuen.

5.3 Graubünden wird selbst aktiv (1851/52)

Nicht nur im südlichen, auch im nördlichen Ausland wurden die schweizerischen Eisenbahn-diskussionen aufmerksam verfolgt – wobei die

²²² Botschaft des schweizerischen Bundesrates ... betreffend die Erstellung von Eisenbahnen, 7. April 1851, BAR, S. 354.

²²³ Traité de commerce entre la Confédération Suisse et S. M. le Roi de Sardaigne, 8. Juni 1851, BAR. Vgl. hier: Art. 8, S. 12–13. Die Vertragspartner einigten sich hauptsächlich auf die Meistbegünstigung, die freie Niederlassung im Rahmen der jeweiligen Gesetze sowie in verschiedenen Zollfragen. Vgl. dazu AUFDERMAUER (2013); VON PLANTA (1885), S. 19.

²²⁴ Bericht über den ... Handelsvertrag, ... Nationalrathskommission, Juli 1851, BAR; Bericht der Mehrheit der Kommission des Ständerates, betreffend den ... Handelsvertrag, 25. Juli 1851, BAR; Botschaft des schweizerischen Bundesrates an den schweizerischen Nationalrath, betreffend den ... Handelsvertrag, 14. Juli 1851, BAR.

Alpenbahnfrage gerade zu jener Zeit besonders stark interessierte, als sie in der Schweiz in den Hintergrund geriet. Dies erkannten die Politiker in St. Gallen und Chur besser als diejenigen in Bern: Sie setzten sich dafür ein, eine Konferenz der beteiligten Kantone mit Bayern und Württemberg zu veranstalten – was der Bundesrat ohne weitere Begründung ablehnte.²²⁵ Ohne überhaupt eine offizielle Antwort erhalten zu haben, reagierte der Kleine Rat von Graubünden, indem er nach St. Gallen schrieb:

«Da das Lukmanierprojekt in neuester Zeit nicht nur von den öffentlichen Blättern, sondern auch von competenter Seite, [...] sehr günstig beurtheilt worden, halten wir den Zeitpunkt für geeignet, um dieses Projekt bei den Regierungen Bayerns und Württembergs ernstlich zu dem Ende in Anregung zu bringen, um dieselben, welche an dem Zustandekommen einer Eisenbahn in der Lukmanierrichtung ein so unverkennbares Interesse haben, zu veranlassen, sich über eine allfällige von ihnen zu übernehmende Zinsengarantie auszusprechen. Nach unserm Dafürhalten wäre es aber sehr wichtig, daß dieser Zweck so schleunig als möglich erreicht würde, indem eine derartige Beteiligung der genannten Nachbarstaaten gewiss von bedeutendem Einfluss auf die Unterhandlungen der Bundesbehörden über die Eisenbahnfrage, sowie überhaupt auf die öffentliche Meinung rücksichtlich dieses Projekts sein würde. Zu diesem Ende haben wir nach Mitberathung unsers Oberingenieurs Oberst Lanicca gefunden, daß es zweckmäßig sein dürfte, Abgeordnete nach München und Stuttgart zu senden.»²²⁶

Das kurze Schreiben ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Ohne überhaupt eine Antwort des Bundesrates abzuwarten (da diese, wie man ganz richtig vermutete, ohnehin negativ sein wür-

²²⁵ Unterhandlungen mit den süddeutschen Staaten..., 27. Oktober 1851, BAR; Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrat, 15. Oktober 1851, BAR; Regierung von St. Gallen, beantragt die Anordnung einer Conferenz ..., 17. Oktober 1851, StAGR; Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 24. Oktober 1851, BAR; Auszug aus einem Schreiben des Oberbauraths Etzel ..., 7. April 1851, BAR; Der Liberale Alpenbote, 16. Juli 1851.

²²⁶ An Landamman und Kleinen Rath des Kantons St. Gallen, in St. Gallen, 25. November 1851, StAGR.

de), suchte die Bündner Regierung eine Allianz mit dem Nachbarkanton zu bilden. Ohne Genehmigung des Bundes sollen Emissäre nach Süddeutschland geschickt werden, um dort nicht nur Sympathie, sondern auch verbindliche Zusagen zu finden. Solche Zusicherungen und Sympathiebekundungen sollen anschliessend genutzt werden, um Einfluss sowohl auf die eidgenössische Politik als auch auf die öffentliche Meinung auszuüben. Damit suchten Graubünden und St. Gallen (das zwar grundsätzlich beipflichtete, sich aber nicht aktiv beteiligen wollte) das Heft wieder in die Hand zu nehmen und die fehlende Unterstützung im Inland gleich selbst im Ausland zu suchen – obwohl dies als Umgehung der Bundesverfassung zu werten gewesen wäre.²²⁷

Allerdings scheint dieses Vorgehen vorerst nicht direkt in die Tat umgesetzt worden zu sein. Stattdessen wurde die Lukmanierfrage noch einmal am Rande der Dezembersession von 1851 in Bern besprochen, und es kam zu einigen für die Ostalpenbahn vorteilhaften personellen Veränderungen in der nationalrätslichen Eisenbahnkommission: Der St. Galler Matthias Hungerbühler war bereits im Januar 1851 nach dem Tod eines Mitglieds in die Kommission gewählt worden; im November übernahm der Bündner Johann Baptista Bavier die Stelle des ausgeschiedenen Guillaume Henri Dufour (1787–1875) und setzte sich damit gegen die Anhänger der Grimsel/Simplon-Variante durch.²²⁸

Im März 1852 wandte sich die Regierung von St. Gallen noch einmal in einem ausführlichen Schreiben an den Bundesrat, beklagte mit Blick auf das Schreiben vom vorigen Herbst, man sei «bis zur Stunde [...] ohne alle und jede Antwort auf dieses unser Ansuchen geblieben» und führte aus:

«Inzwischen haben sich die Interessen an fraglichem Projekte [...] noch gemehrt, und die Aussichten für dasselbe, zumal in letzter Zeit, eher günstiger gestaltet. – Nicht bloß die genannten süddeutschen Staaten Württemberg und Bayern, sondern auch Baden, [...], ja selbst das entferntere Preussen nehmen regen Anteil an dem in Frage liegenden eisenbahnlichen Alpenübergang, den sie mit Recht als denjenigen anerkannt haben, welcher wesentlich geeignet ist, ihnen den Weg über

die Alpen nach dem mittelländischen Meere auf unabhängigen, dem allgemeinen Verkehr stets offenen und ihre eigenen Staatseisenbahnen belebenden und alimentirenden Gebiete zu sichern.»²²⁹

Für St. Gallen sei es «ein Gebot der Nothwendigkeit», «alles Mögliche für das Zustandekommen derselben zu thun, und damit vor allem zu verhindern, daß nicht der ganze Osten der Schweiz für immer den Verkehr und Transit von und nach Italien u. s. w., sei es aus diesen, oder jenen Okkurrenzen einbüße».

Neben der Tatsache, dass auch in St. Gallen einige Verbitterung über die Bundesbehörden herrschte, man dort die Frage aber immer noch durch Vermittlung des Bundesrats zu lösen suchte, sind zwei weitere Punkte in diesem Schreiben bemerkenswert: Zum einen fokussierten die St. Galler nun – mit pragmatischem Blick auf das Machbare wie auch auf die eigenen Interessen – nicht mehr auf die gesamte Lukmanierbahn, sondern auf die Linie von Rorschach nach Chur; zum anderen wurde das Argument, dass die Ostschweiz ohne diese Bahn vom ganzen künftigen Verkehr abgeschnitten wäre, hier so deutlich wie selten zuvor. In den künftigen Auseinandersetzungen sollten beide genannte Punkte eine zentrale Rolle spielen.

Während sich in diesem Schreiben bereits leise ein Strategiewechsel St. Gallens ankündigte, das in den folgenden Jahren eine ziemlich eigenmächtige Eisenbahnpolitik betreiben würde, hatten die Bündner in der Zwischenzeit ihre erwähnte Strategie in die Tat umgesetzt, wie es im *Bericht über die Landesverwaltung* hiess, der in der Presse ausführlich zitiert wurde:

«Nachdem die Versuche, gemeinschaftlich mit St. Gallen und Tessin eine Konferenz mit Abgeordneten der benachbarten süddeutschen Staaten zu veranstalten, zu dem Zwecke, um eine Beteiligung der letztern an der für eine Rorschach–Churer-Eisenbahn erforderlichen Zinsengarantie zu erwirken, erfolglos geblieben, beauftragten wir den Herrn Nationalrath Planta, bei Anlaß einer Reise nach Stuttgart auf dem Privatwege zu obigem Zwecke mitzuwirken, die in Süddeutschland diesfalls vorwaltenden Ansichten kennen zu lernen, Aufklärung

²²⁷ Regierung von St. Gallen. Betreffend die Abordnung von Deputirten ..., 1. Dezember 1851, StAGR. Vgl. auch GUBLER (1915), S. 333–334; MARGADANT (1972), S. 23–26.

²²⁸ JUNG (2008), S. 39.

²²⁹ Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrat in Bern, 6. März 1852, BAR.

gen über das gemeinschaftliche Interesse zu geben und wo möglich einflußreiche Personen günstig dafür zu stimmen.»²³⁰

Nationalrat Andreas Rudolf von Planta (1819–1889) von Samedan, der anlässlich seiner eigenen Hochzeit in Stuttgart weilte, nahm diesen Auftrag ausserordentlich ernst. Es war der Moment, in dem er sich selbst zu einem der wichtigsten Vorkämpfer für die Ostalpenbahn machte und «fortan mit dem ganzen Feuer seines Temperamentes und mit uneigennütziger Hingebung fast zwanzig Jahre lang der bündnerischen Alpenbahn-Angelegenheit sich widmete»,²³¹ wie sein Vetter Peter Conradin von Planta später festhielt. Noch von Stuttgart aus schrieb Andreas Rudolf von Planta zum ersten, aber keinesfalls letzten Mal in dieser Sache an Alfred Escher – und versuchte diesen von der Wichtigkeit der Lukmanierbahn für Zürich zu überzeugen:

«Für Zürich, für Bünden und den ganzen Osten ist es aber **nicht** gleichgültig, ob man den Transit monopolisiert [...] und die leichteste Alpenbahn einigen nicht ernstlich gemeinten Projekten zu lieb hintertreibt. [...]. Ausser den Bündnerpässen verliert vor Allem Zürich gewiß am meisten. [...]. Die kommerzielle Bedeutung, die es Jahrhunderte lang neben Basel eingenommen, reduziert sich auf diejenige einer Fabrikstadt. Bünden kann sich vermittelst Verständigung mit den südlichen und nördlichen Nachbarn theilweise retten, aber Zürich gibt an Basel soviel kommerziell ab, als politisch an den Bundessitz Bern.»²³²

Escher hatte sich bereits 1850 persönlich in der Alpenbahnfrage an einen der Ostalpenbahn-Vertreter gewandt, indem er sich bei Johann Baptista Bavier über die Strasse entlang des Walensees erkundigte und zu verstehen gab, dass er mit den aktuellsten Vorgängen rund um die Lukmanierbahn höchst vertraut war – und sogar einige besonders gut informierte Artikel in der NZZ geschrieben hatte.²³³

²³⁰ Der Liberale Alpenbote, 22. Juni 1852. Vgl. auch St. Galler-Zeitung, 25. Juni 1852; MÜLLER (1922), S. 12–14.

²³¹ VON PLANTA (1885), S. 29.

²³² Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. Februar 1852, BAE.

²³³ Brief von Alfred Escher an Johann Baptista Bavier, 9. März 1850, BAE. Vgl. auch Bavers Antwort: Brief von Johann Baptista Bavier an Alfred Escher, 13. März 1850, BAE.

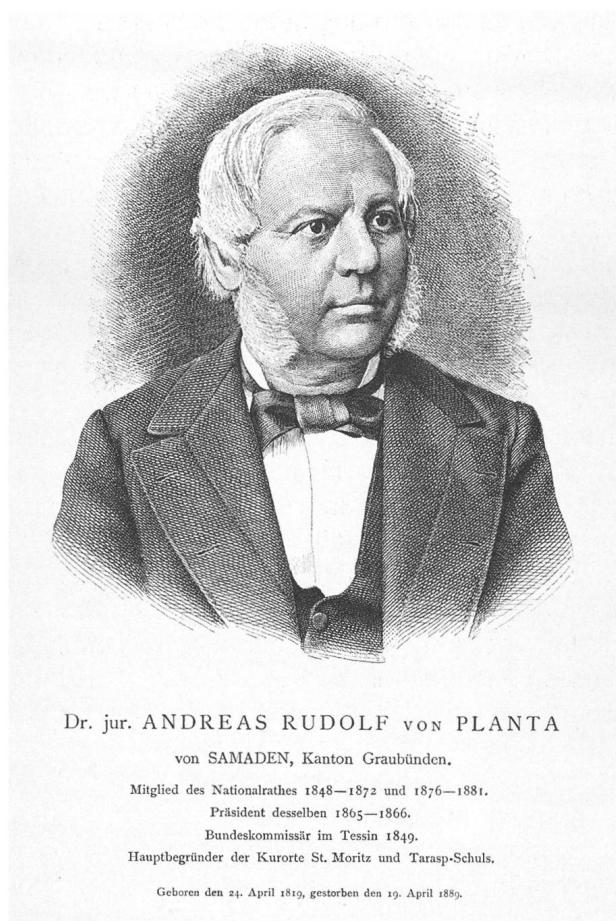


Abb. 10: Andreas Rudolf von Planta (1819–1882).
Anonyme Druckgrafik, 1889

Plantas Mission in Stuttgart brachte überraschende Erkenntnisse. Er konnte nämlich berichten, «die Wünschbarkeit einer Fortsetzung der Bodensee-Bahn gegen die Alpenpässe werde in Stuttgart vollkommen anerkannt, die Lukmanier-Bahn und eine Verbindung mit Piemont finde aber weniger Anklang, als die Richtung nach dem Splügenpass im Anschluß an Oesterreich». Daher sei es nötig, sich zunächst «die Zustimmung und Mitwirkung Oesterreichs» zu sichern; dort scheine die Stimmung «nach gewissen Anzeichen für die obschwebenden Verkehrsfragen sehr günstig zu sein, welche günstige Konjunktur ohne Zeitverlust benutzt werden sollte, ohne darum das Lukmanier-Projekt ganz aus dem Auge zu verlieren».²³⁴

Damit brachte Planta den in den letzten Jahren fast «vergessenen» Splügenpass wieder ins Spiel. Ob dafür in Württemberg und Österreich wirk-

²³⁴ Der Liberale Alpenbote, 22. Juni 1852.

lich eine gute Stimmung herrschte, lässt sich aus den Quellen weder bestätigen noch widerlegen. Jedenfalls befand es die Bündner Regierung für zweckmässig, «die angerathenen Schritte zu thun, um von Seite Oesterreichs eine entsprechende Unterstützung behufs Erstellung einer Eisenbahn vom Bodensee gegen den Splügen»²³⁵ zu erhalten. Indem die Regierung nun Planta zusammen mit Regierungsrat Johann Andreas von Sprecher (1819–1882) zu einer persönlichen Verhandlung mit dem k. k. Feldmarschall Josef Wenzel Radetzky (1766–1858) abordnete, wies sie ausdrücklich auf die Artikel 9 und 10 der Bundesverfassung hin, die es den Kantonen gestatten, in gewissen Fragen mit untergeordneten Stellen eines auswärtigen Staates direkt zu verhandeln.

Damit setzte die Bündner Regierung eine bereits angekündigte Strategie in die Praxis um. Sie wollte in der Alpenbahnfrage auf eigene Faust mit auswärtigen Staaten verhandeln – und brachte dies deutlich zum Ausdruck:

*«Bei dieser Maßnahme wurde der Kleine Rath von der Ueberzeugung geleitet, daß [...] unter keinen Umständen weder von der Eidgenossenschaft noch von dem gegenwärtig [...] total absorbirten Kanton St. Gallen so bald eine kräftige Beihülfe zu Gunsten der fraglichen Bahnen zu gewährtigen wäre, vielmehr alle Umstände sich offenbar so gestalten, daß unser Kanton, wenn er nicht irgendwie die Initiative ergreift, in nicht langer Zeit vollkommen auf die Seite geschoben würde.»*²³⁶

Erst wenn von Österreich «irgend welche Beihülfe zu dem angedeuteten Zwecke» zu erwarten sei, «würde alsdann der Bundesrat um geeignete Fortführung der Unterhandlungen angegangen werden», so der weitere Plan, der auch über die Presse in aller Öffentlichkeit kommuniziert wurde.

Als Antwort auf diese Bemühungen erhielt man aber lediglich die unverbindliche Zusicherung, «Oesterreich sei bereit, den Graubündner Wünschen betreffend möglichste Begünstigung des Transitverkehrs über den Splügen entgegenzukommen».²³⁷ Das Ergebnis war offensichtlich mager und blieb ohne konkrete weitere Folgen, doch zeigt die kurze Episode deutlich, dass die Bündner Regierung – zumindest

während einer gewissen Zeit – sogar bereit war, sich im eigenen Interesse gegen die Bundesbehörden zu stellen.

5.4 Erste Studien am Grimsel und am Gotthard (1851/52)

Den Bündnern war selbstverständlich nicht entgangen, dass der Bundesrat inzwischen in der Alpenbahnfrage aktiv geworden war – jedoch nicht in der Weise, wie sie sich gewünscht hätten. Die eidgenössische Exekutive hatte durchaus auch erkannt, dass «während wir mit den Projekten von Eisenbahnen in den ebern Theilen der Schweiz beschäftigt waren», sich «sowohl in dem Nachbarstaate Sardinien als in einigen Staaten Deutschlands eine rege Theilnahme an dem Projekte, mittels eines Schienenweges die Alpen zu überschreiten», gezeigt habe:

*«Das Projekt eines Alpenüberganges über den Lukmanier hatte eine Konkurrenz in dem Projekte eines Alpenüberganges über die Grimsel und den Albrunn erhalten, was zuerst die Regierung Sardiniens und bald nachher auch diejenigen von Preußen und Baden veranlaßte, Experten abzuordnen, um die Frage des zweckmässigsten Alpenüberganges an Ort und Stelle gründlich zu untersuchen.»*²³⁸

Als die Bestrebungen englischer Ingenieure für eine Grimselbahn regen Anteil gefunden hatten und auch der Gedanke einer Simplonbahn aufgekommen war, zeigte sich die sardinische Regierung ernsthaft an diesen Projekten interessiert, die sie aus strategischen Gründen nur begrüssen konnte. Gleichzeitig begann sich auch das weit entfernte Preussen intensiver mit Alpenbahnen zu beschäftigen.²³⁹ Die beiden Länder bildeten zusammen mit der Schweiz eine Kommission aus drei Ingenieuren, die den Auftrag erhielt, die verschiedenen Alpenübergänge zu prüfen und anschliessend Antrag zu stellen, welche Alpenbahn aus technischer und finanzieller Sicht am ehesten realisierbar wäre.²⁴⁰

²³⁸ Bericht des ... Bundesrates ... über seine Geschäftsführung im Jahr 1851 (Fortsetzung), BAR, S. 539.

²³⁹ Le Courrier Du Valais, 14. August 1851; GUBLER (1915), S. 331; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 165.

²⁴⁰ GUBLER (1915), S. 331–332; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 165; VOLMAR (1911), S. 12.

²³⁵ Ebd.

²³⁶ Ebd., 13. März 1852.

²³⁷ MÜLLER (1922), S. 14.

Die Ingenieure Negretti aus Sardinien und Hähner aus Preussen legten ihren Bericht im November 1851 vor; der schweizerische Beauftragte Gottlieb Koller (1823–1900) war aber mit den beiden Kollegen in zentralen Fragen nicht einig geworden und reichte deshalb im August 1852 einen eigenen Bericht ein. Untersucht wurden neben Lukmanier- und Grimselpass (die zu jenem Zeitpunkt im Zentrum standen) auch die Linien über San Bernardino, Gotthard, Albrun, Simplon, Grosser Sankt Bernhard und Mont Cenis. Allerdings wurden vier Linien gleich von vornherein wieder ausgeschlossen: San Bernardino (wegen bisher fehlender Studien sowie wegen den zu erwartenden Schwierigkeiten im Bereich der Viamala), Gotthard (aufgrund der zu erwartenden grossen Bauschwierigkeiten), Simplon sowie Grosser Sankt Bernhard (wegen des grossen Umwegs durch das Wallis). Von den verbliebenen drei Projekten waren die Experten der Grimsellinie aufgrund ihrer direkten Linienführung nicht abgeneigt, sahen aber deren enorme technischen und finanziellen Schwierigkeiten (die auch am Lukmanier nicht ganz zu vermeiden gewesen wären): «La ligne du Lukmanier [...] présente moins de difficultés que celle du Grimsel. Elle serait néanmoins une entreprise bien gigantesque et difficile, à cause des traveaux d'art considérables qu'elle exigerait.»²⁴¹ Die beiden ausländischen Experten vermochten die Frage damit nicht abschliessend zu entscheiden und liessen auch dem Mont Cenis eine grosse Tür offen.²⁴²

Kollers Bericht war hingegen deutlich sorgfältiger, und der Chef des eidgenössischen technischen Eisenbahnbüros lieferte erstmals detaillierte Berechnungen und Erörterungen für eine Gotthardbahn. Gleichzeitig zog er aber auch den Splügenpass in seine Berechnungen mit ein und kam zum Schluss, «que ni le Lukmanier ni la ligne du Grimsel ne méritent la préférence comme lignes les plus convenables.»²⁴³ Stattdessen müsse man die bereits bis anhin bekanntesten Alpenübergänge am Gotthard, Splügen und San Bernardino berücksichtigen.

Über diese Rückkehr des Splügen- und des San-Bernardino-Passes in die Berechnungen der Experten und auf die politische Bühne konnten



PASQUALE LUCCHINI

di LUGANO.

Ingegnere in capo del Canton Ticino dal 1844 al 1854.
Autore del Ponte-Diga fra Melide e Bissone.

Nato l'8 Aprile 1798, morto il 23 Febbraio 1891.

Abb. 11: Pasquale Lucchini (1798–1892).
Anonyme Druckgrafik, 1892

sich die Ostalpenbahn-Vertreter kaum freuen, denn Kollers Bericht hatte vor allem zur Folge, dass das Gotthard-Projekt sowohl in der Schweiz als auch in Sardinien vermehrt diskutiert wurde, während es den am Lukmanier geleisteten Vorarbeiten gewissermassen den Boden unter den Füssen wegzog.²⁴⁴

Noch im selben Monat veröffentlichte der Tessiner Kantonsingenieur Pasquale Lucchini (1798–1892) eine Schrift, in der er dazu aufrief, den Gotthard ernsthaft zu prüfen.²⁴⁵ Im neuen *Historischen Lexikon der Schweiz* (HLS) heisst es gar, Lucchini habe damit als erster aufgezeigt, «dass es technisch möglich war, den Gotthard mit der Eisenbahn zu durchstossen».²⁴⁶ Diese Aussage muss sicherlich relativiert werden, doch Lucchini

²⁴¹ HÄHNER/NEGRETTI (1851), S. 10.

²⁴² Vgl. dazu auch VOLMAR (1911), S. 13–16; BÄNZIGER-LANICCA (1896), S. 165; GUBLER (1915), S. 332; SCHMIDLIN (1916), S. 35–36.

²⁴³ KOLLER (1852), S. 50.

²⁴⁴ Der Liberale Alpenbote, 23. September 1852, 5. Oktober 1852; VOLMAR (1911), S. 14–17.

²⁴⁵ LUCCHINI (1852).

²⁴⁶ HLS, Pasquale Lucchini.

machte sich bald zum Vorkämpfer für die Gotthardbahn, indem er seinen Standpunkt im Laufe der Zeit immer deutlicher vertrat und zahlreiche weitere Schriften zugunsten der Gotthardbahn veröffentlichte, die durch technische Vermessungen gut fundiert waren. Diese Publikationen stiesen im Tessin auf grosses Interesse und wurden auch in Graubünden – hier aber mit einiger Besorgnis – gelesen.²⁴⁷

Während die Regierungen von Graubünden und St. Gallen diese neuen technischen Schriften dahingehend zu interpretieren versuchten, dass darin das Grimselpunkt «als unausführbar erfunden worden, und so gut als wie gefallen»²⁴⁸ sei, stellte die bündnerische Presse die Ostalpenbahn inzwischen als geradezu naturgesetzliche Notwendigkeit dar, deren Zustandekommen lediglich eine Frage der Zeit sein könne:

*«Daß die an der Schweizergränze ausmündenden Eisenbahnlinien bis an die Gebirgspässe, ja vielleicht, zum Behufe einer definitiven Vereinigung der Nord- und Südbahnen, bis über diese hinaus, so oder so sich verlängern werden und müssen, liegt so sehr in der Natur der Sache und in den Gesetzen der europäischen Verkehrsentwicklung, daß man höchst kurzichtig sein müßte, wenn man eine solche Erwartung nicht hegen wollte.»*²⁴⁹

In Genf würde man versuchen, «im Interesse des Mont-Cenis, nicht nur das Grimsel- sondern auch das Lukmanier-Eisenbahnprojekt [...] lächerlich zu machen», meinte dieselbe Zeitung später; doch: «In diesem Punkte hat Graubünden an der Macht der Natur den besten Bundesgenossen. Ist eine Alpenbahn überhaupt ausführbar, so wird sie wohl die Richtung einschlagen und einschlagen müssen, welche die Natur ihr angewiesen.»²⁵⁰

5.5 Privatbahnsystem und erste Konzessionsgesuche (1852/53)

Nach einigen Jahren politischer Auseinandersetzungen inner- und ausserhalb der Bundesversammlung fassten die eidgenössischen Räte

das heisse Eisen endlich an und verabschiedeten am 28. Juli 1852 ein Eisenbahngesetz. Gegen den Bundesrat und gegen die Mehrheit der nationalrätslichen Eisenbahnkommission sah dieses die privatwirtschaftliche Organisation des Bahnwesens vor. Sämtliche Bündner Parlamentarier hatten diesen Standpunkt vertreten, wobei Bavier und der St. Galler Hungerbühler damit – gemeinsam mit Alfred Escher – die Minderheitsposition in der Eisenbahnkommission einnahmen. Während Escher noch lange nach seiner Position gesucht hatte, hatten die Ostschweizer längst die Erfahrung gemacht, dass ihre aus Berner und Zürcher Sicht abgelegene Region von dem mit beschränkten finanziellen Mitteln ausgestatteten Bundesstaat wenig zu erwarten hatte.²⁵¹ Stattdessen konnten sie nun die eingeschlagene Strategie weiter verfolgen, ihre Bahnprojekte auf privater Basis und mit Unterstützung des Auslands umzusetzen.

Kaum war der Entscheid gefallen, ging das Rennen los: Überall wurden Eisenbahngesellschaften gegründet, überall entstanden Projekte, und überall wurde um die kantonalen Konzessionen nachgesucht. Nicht weniger als 16 Kantone liessen bereits in den Jahren 1852 und 1853 ihre erteilten Konzessionen vom Bund genehmigen; Ende des Jahres 1853 existieren bereits elf verschiedene Bahngesellschaften.²⁵² Die Bundeskompetenz hatte sich deutlich reduziert; der Bund konnte blass noch negativ wirken, indem er die den Kantonen erteilte Konzessionen verweigerte, falls er militärische Interessen beeinträchtigt sah. Er hatte zudem die Möglichkeit Zwangskonzessionen zu erteilen, falls ein Kanton aus nichtigen Gründen und gegen die Interessen der Eidgenossenschaft Konzessionen verweigern würde. Ausserdem war die Konzessionerteilung an einige gesetzlich vorgeschriebene Bedingungen geknüpft: Unentgeltliche Beförderung der Post, reduzierte Taxen für Militär und Kriegsmaterial, Erstellung von Telegraphenlinien entlang von Bahnlinien, Gewährung von Anschlüssen zwischen den Netzen der verschiedenen Bahngesellschaften. Zudem erhielt der Bund die Befugnis zur Festlegung von Normen sowie ein Rückkaufsrecht.²⁵³ Dennoch dürfen die indirekten Einflussmöglichkeiten der Bundespoli-

²⁴⁷ Vgl. dazu: Der Liberale Alpenbote, 7. September 1852.

²⁴⁸ Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrat, 6. März 1852, BAR.

²⁴⁹ Der Liberale Alpenbote, 8. Oktober 1851.

²⁵⁰ Ebd., 26. November 1851.

²⁵¹ KRAUS (2008), S. 26; JUNG (2008), S. 9–11; VON PLANTA (1885), S. 20; MARGADANT (1972), S. 25; METZ (1991), S. 113.

²⁵² VON PLANTA (1885), S. 21; KRAUS (2008), S. 26.

²⁵³ KRAUS (2008), S. 26–27.

titik weiterhin nicht unterschätzt werden, indem die Fäden in der Eisenbahnpolitik zu einem beträchtlichen Teil in Bern zusammenliefen.

Kaum war diese folgenreiche Session der Bundesversammlung vorüber, fand in Bad Ragaz eine Konferenz statt, unter deren 150 Teilnehmern die politische Prominenz von Graubünden und St. Gallen sehr gut vertreten war. Aus der Versammlung ging der Entwurf der Statuten für eine zu gründende *Schweizerische Ostbahn* hervor, zu deren Präsident Andreas Rudolf von Planta gewählt wurde und deren Zweck «die Ausführung einer Hauptlinie vom Bodensee nach Chur mit einer Zweigbahn nach dem Walensee» sein sollte.²⁵⁴ Wie es sich bereits auf kantonaler Ebene angekündigt hatte, konzentrierten sich die Bestrebungen von privater Seite damit nun (vorerst) auf das Projekt einer Rheintalbahn von Rorschach nach Chur mit einer Zweiglinie an den Walensee. Die Idee war an sich alles andere als neu; sie stand bereits seit 1836 in der einen oder anderen Form im Raum.²⁵⁵

La Nicca, der mit Recht von sich behaupten konnte, wie kein anderer für die Ostalpenbahn gearbeitet zu haben, konnte sich mit diesem Vorgehen aber gar nicht anfreunden. «Er sah durch dieses Vorgehen seinem heißerkämpften Plane einen schweren Schlag versetzt», schrieb seine Tochter später, denn er sei der Überzeugung gewesen, «daß das große Einheitsprojekt der direkten Verbindung vom Bodensee bis an den Langensee, zerrissen und dadurch die Führung der Bahn über die Alpen erst in zweiter Linie zur Berücksichtigung gelangen werde».²⁵⁶ Andreas Rudolf von Planta und der sich nun an seine Seite stellende St. Galler Gallus Jakob Baumgartner trieben derweil den neuen Plan unbeirrt voran. So richtete ersterer eine Bitte um finanzielle Beiträge an die Regierung von Graubünden und führte aus, die «Eisenbahnangelegenheit» sei «in ein solches Stadium eingetreten, dass ein längeres Zaudern im Vorgehen in unsern lokalen Eisenbahnbestrebungen ohne wesentliche Gefährdung dieser wahren Lebensfrage für unsere beiden Kantone nicht mehr rathsam noch möglich ist».²⁵⁷

²⁵⁴ Den 22ten August 1852. Nachmittags im Hof Ragatz [Protokoll], StAGR. Vgl. auch FÄRBER (2008), S. 154–156; MARGADANT (1972), S. 27–29; von PLANTA (1885), S. 21; WEGMANN (1917), S. 34–35; von PLANTA (1893), S. 98.

²⁵⁵ Der Liberale Alpenbote, 22. Oktober 1851. Vgl. FÄRBER (2008), S. 152–154.

²⁵⁶ BÄNZIGER-LA NICCA 1896, S. 166. Vgl. auch FÄRBER (2008), S. 151–152.

²⁵⁷ An den Hochlöblichen Kleinen Rath des Kantons

Kurze Zeit später beschloss die St. Galler Regierung, sich an dieser Rheintal-Eisenbahn mit zwei Millionen Franken zu beteiligen, sofern Graubünden denselben Betrag spreche und zu dem darauf verzichte, einer österreichisch oder liechtensteinischen Konkurrenzbahn eine Konzession zu erteilen.²⁵⁸ Daraufhin schrieb die *Churer Zeitung* in einem regelrechten Aufruf an das Volk: «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, [...]. Laßt euch, Graubündner!, von keiner materiellen Schwierigkeit abschrecken, welche anfangs einem folgenreichen Staatswerke im Wege zu stehen scheint».²⁵⁹

Nach zwei Konferenzen von Abgesandten der beiden Regierungen wurde Ende Dezember 1852 eine *Übereinkunft betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur und von Sargans nach dem Walensee* abgeschlossen, die allerdings noch vom Bündner Volk genehmigt werden musste.²⁶⁰ Auch im Kanton Glarus hatte sich in der Zwischenzeit eine Eisenbahnbewegung gebildet, die vom liberalen Johann Jakob Blumer (1819–1875) angeführt wurde, und deren Forderung nach einer Linie vom Walensee nach Glarus ebenfalls ins Programm der zu bildenden *Südostbahn* aufgenommen werden sollte.²⁶¹

5.6 Konzessionerteilung in Graubünden (1853)

Zu Beginn des Jahres 1853 kam deshalb der Große Rat in Chur zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen, um über die Konzessionerteilung

Graubünden, in Chur, 23. August 1852, StAGR.

²⁵⁸ Der Liberale Alpenbote, 19. Oktober 1852, 13. November 1852, 16. November 1852, 18. November 1852, 20. November 1852, 27. November 1852, 30. Dezember 1852, 18. Januar 1853.

²⁵⁹ Churer Zeitung, 20. November 1852, zit. nach FÄRBER (2008), S. 157.

²⁶⁰ Uebereinkunft ... betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur, 6. Mai 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 11. Januar 1853. Vgl. auch: FÄRBER (2008), 157.

²⁶¹ Der Liberale Alpenbote, 28. September 1852, 14. Dezember 1852, 22. Januar 1853, 19. Februar 1853; Brief von Johann Jakob Blumer an Alfred Escher, 30. November 1852, BAE; Beschuß der Landesgemeinde des Kantons Glarus, 2. Januar 1853, BAR.

sowie über die Beteiligung des Kantons mit zwei Millionen Franken an der Finanzierung der Bahn von Rorschach nach Chur zu beraten. «Noch nie sind der obersten Landesbehörde finanzielle Fragen von so großer Wichtigkeit vorgelegen wie die gegenwärtigen»,²⁶² schrieb die *Bündner Zeitung*, und der *Alpenbote* meinte, der Rat versammle sich «zu einer der wichtigsten Sitzungen, die in unserm Kanton abgehalten wurden».²⁶³

Regierungsrat Max Franz (1814–1889) eröffnete die Session mit einer Ansprache, in der er die Wichtigkeit der Eisenbahnen für den Kanton betonte und die anwesenden Grossräte aufforderte: «Wenn Sie die ganze Angelegenheit und die Lage unsers Kantons richtig auffassen, so werden Sie gewiß keinen Augenblick anstehen, selbst große Opfer für derartige mit unsren höchsten Interessen so innig verbundenen Unternehmungen willig darzubringen.» Durch «die Erstellung einen Schienenweges» werde der Kanton beim Import von Produkten «jährlich wenigstens Hunderttausend Franken gewinnen» und gleichzeitig seine «inländischen Produkte leichter und besser verwerten» können, führte Franz aus:

«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 anderseits, 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 mittelst einer Eisenbahn so zu sagen in die industriellen Kantone hineingezogen werden, was für unsren Kanton sehr wohlthätige Folgen haben, und demselben viele geistige und materielle Kräfte zuführen wird, im andern Fall aber mancher unternehmende Einwohner mit seinem Kapital den Kanton verlassen und sich anderswo in der Nähe eines Schienenweges und an belebten Verkehrs-orten niederlassen wird, wodurch ein großer Theil unserer Liegenschaften entwerhet, und das Nationalvermögen um Millionen verringert würde: Bedenken Sie dies Alles, so werden

Sie zu dem Schlusse gelangen, daß eine Eisenbahn für unsren Kanton und für die Hebung unsers materiellen Wohles zum unerlässlichen Bedürfniß geworden, und der Kanton jedes mögliche Opfer nicht scheuen muß, um recht bald in den Besitz dieser belebenden Verkehrsmittel zu gelangen.»²⁶⁴

Während Franz damit sehr stark die positiven ökonomischen Effekte einer Eisenbahn auf den Kanton Graubünden und seine Bewohner betonte, legte die Eingabe der Gründungsgesellschaft der *Schweizerischen Südostbahn* (der Namenswechsel von *Rorschach–Churerbahn* über *Schweizerische Ostbahn* zu *Schweizerische Südostbahn* war fliessend) grosses Gewicht auf die internationale Bedeutung der in Aussicht genommenen Linie, kam dann aber ebenfalls auf die ökonomischen Folgen zu sprechen:

«Ohne Eisenbahnen können wir nicht konkurrieren, sind auch die bisherigen Ausgaben für das Strassenwesen grössttentheils 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 [...] mehr als die halben jetzigen Transportkosten gewinnen.»²⁶⁵

Die Verhandlungen, die durch die Verbindung mit Strassenbau-Fragen besonders kompliziert waren und entsprechend viel Potenzial für Opposition boten,²⁶⁶ wurden zusätzlich verkompliziert, als La Nicca im Namen des Turiner Komitees ein konkurrierendes Konzessionsgesuch einreichte.²⁶⁷ Der Kantonsingenieur wollte nicht akzeptieren, dass die im Jahre 1845 an ihn erteilte Konzession im Sommer zuvor als durch Nichterfüllung erloschen erklärt worden war. La Niccas Mühe war vergebens, denn der Grosse Rat genehmigte die Konzessionserteilung an die *Südostbahn* sowie die entsprechende Subvention (ebenso

²⁶² Der Liberale Alpenbote, 6. Januar 1853. Vgl. Verhandlungen des ... Großen Rahts ..., 4. Januar 1853, StAGR.

²⁶³ Bündner Zeitung, 6. Januar 1853, zit. nach FÄRBER (2008), S. 158.

²⁶⁴ Vgl. dazu: Der Liberale Alpenbote, 26. Oktober 1852, 28. Oktober 1852, 16. November 1852, 20. November 1852.

²⁶⁵ Der Liberale Alpenbote, 6. Januar 1853, 8. Januar 1853.

²⁶² Bündner Zeitung, 8. Januar 1853, zit. nach FÄRBER (2008), S. 158.

²⁶³ Der Liberale Alpenbote, 4. Januar 1853.

eine solche an die Verbindungsstrassen).²⁶⁸ Das Turiner Lukmanierkomitee hörte faktisch zu existieren auf, als auch die Regierung von Sardinien diesem die Unterstützung entzog.²⁶⁹ La Nicca sah seine ganzen bisherigen Bestrebungen zunichte gemacht, brachte dies noch während den Grossratsverhandlungen zum Ausdruck und drohte gar an, den gerichtlichen Weg zu beschreiten (was er dann aber unterliess).²⁷⁰ Seine Vorbehalte würde er «nicht bloß wegen persönlichen Verhältnissen» anbringen, «sondern auch im Interesse des ganzen Landes, dessen Zukunft von der Gewinnung einer großen Verkehrsstrasse abhängt», so La Nicca. Die Aufhebung seiner Konzession und die Erteilung einer neuen erachte er «für höchst gefährlich», denn der Kanton Graubünden habe «wohl zu erwägen, welcher Fall für ihn vortheilhafter sei, ob die Anlegung einer Eisenbahn nur bis Chur, oder aber die Ausführung des ganzen Lukmanierprojektes, ob er sich eine Weltstellung im Verkehr sichern, oder aber sich der Gefahr aussetzen wolle, denselben auf den Umkreis seiner Gebirge einschränken zu lassen.»²⁷¹

In denselben Verhandlungen des Grossen Rates wurde auch ein Bericht von La Nicca und Killias über deren Abordnung nach Piemont verlesen. Die beiden waren Ende des Jahres 1852 nach Turin und Genua gereist, um einerseits abzuklären, ob die Turiner Gesellschaft an der Ausübung der ihr angeblich zustehenden Konzession überhaupt interessiert sei, und um andererseits die Stimmung in der Gegend zu sondieren. Schon Ende Dezember 1852 hatte Killias an Planta geschrieben, es sei «zur richtigen Beurteilung der Sachlage nicht zu übersehen, daß zwischen Turin und Genua eine Basel-Zürcher Rivalität besteht, die unauslöschlich ist, weil ihre Interessen sich überall entgegenstehen und durchkreuzen.» Man werde in Turin «schwerlich den nötigen, festen Boden finden», so Killias, «weil [...] Turin gar kein natürliches Interesse für unsere Linie hat, sondern vielmehr gegen dieselbe. [...]. Alle meine hiesigen

Besuche haben mich bis zur Stunde in der Meinung bekräftigt, daß wir uns definitiv nach Genua wenden müssen, um ein sicheres Fundament zu finden.»²⁷² La Nicca präsentierte diese Beobachtungen dem Grossen Rat und gab ihnen – nachdem er sich dort zu wenig gehört fühlte – in der Presse noch einmal deutlichen Ausdruck. Er habe in Piemont die Überzeugung gewonnen, «daß das selbst bedeutende Kräfte für das Lukmanier-Unternehmen (aber nur für dasselbe als ein Ganzes) sich darbieten», schrieb La Nicca. Die Regierung sei zwar nach wie vor von diesem Unternehmen überzeugt, doch die öffentliche Meinung dränge sie dazu, «ihre Kräfte einer andern Linie zuzuwenden [...], wenn man das Lukmanier-Projekt fallen lasse». Er fühle sich deshalb verpflichtet, diese Ansicht in seinem Vaterland auszusprechen:

«Ohne eine solche Kombination sei das Lukmanier-Projekt zerrissen, seine Gesellschaft, nur im Besitz der tessinischen Konzession und ohne eine nördliche Anknüpfung, müsse dasselbe aufgeben und es sei dann nur zu sehr zu befürchten, daß sich eine Gotthardsgesellschaft des tessinischen Terrains bemächtige, und dann die Lukmanierfrage zu unsren unersetzlichen Schaden dadurch gelöst werde, daß mit Hilfe der piemontesischen Millionen der Gotthard dem großen Verkehr gebahnt und unser Verkehrskreis dann, selbst mit einer Eisenbahn bis Chur, auf eine so bedenkliche Weise beschränkt werde, wie ich hier öffentlich aus Schonung für unsere Verhältnisse nicht auszusprechen mag.»²⁷³

Nun aber habe der Grosse Rat entschieden, stellte La Nicca mit Verbitterung fest: «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 dunklen Schoos der Zukunft verborgen. Möchten sich meine eindringlich ausgesprochenen Befürchtungen nicht erwähnen!»²⁷⁴

Andreas Rudolf von Planta sah sich daraufhin zu einer Stellungnahme veranlasst, in der er darlegte, «daß das jetzt der Südostbahn dem Luk-

²⁶⁸ Verhandlungen des außerordentlichen Großen Raths ..., Januar 1853, StAGR; Konzession des Kantons Graubünden, 8. Januar 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 11. Januar 1853, 13. Januar 1853.

²⁶⁹ Auszug aus einem Briefe des schweizerischen Konsulates in Turin, 28. Januar 1853, BAR; Der Liberale Alpenbote, 15. Februar 1853.

²⁷⁰ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 170–171; MÜLLER (1922), S. 15–17; FÄRBER (2008), S. 172–173.

²⁷¹ Bericht von Richard La Nicca an die Regierung von Graubünden, 4. Januar 1853, zit. nach MÜLLER (1922), S. 17.

²⁷² Brief von Wolfgang Killias an Andreas Rudolf von Planta, 21. Dezember 1852. Vgl. BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 167; VON PLANTA (1885), S. 21–22; MARGADANT (1972), S. 31.

²⁷³ Der Liberale Alpenbote, 13. Januar 1853.

²⁷⁴ Ebd.

manier-Projekt nicht nur niemals abgeneigt war, sondern es auch niemals sein wird, vielmehr eine Vereinbarung mit ersterem in dessen ernstlichem Willen liegt». Dabei betonte Planta,

«daß es kaum politisch sein möchte, die Schlüssel zu unsren Alpenpässen zu vorschnell aus den Händen zu geben. – Denn wenn man sardinischer Seits sich mehr dem Gotthard zuneigen sollte, so ist es gut, unserer Seits von Chur aus mehr nach Osten hin, dem Hinterrhein oder der Albula entlang sofort und ungehindert die Eisenbahn weiterführen zu können. [...]. Der Gotthard kann uns sehr gefährlich werden, aber dem Hafen von Genua kann es [sic!] niemals die gleichen Vortheile bieten, wie der Lukmanier. Und in Sardinien kennen sie ihre wahren Interessen so gut als irgendwo.»²⁷⁵

Es war mehr als ein persönlicher Konflikt, der sich hier zwischen zwei der wichtigsten Vorkämpfer für die Ostalpenbahn anbahnte: Zwischen La Nicca und Planta bestanden grundsätzlich unterschiedliche Ansichten darüber, wie die Lukmanierbahn zu realisieren sei. Planta war davon überzeugt, dass man zunächst die Linie von Norden her bis nach Chur bauen müsse, um dann von dort aus den Alpenübergang in Angriff zu nehmen. La Nicca sah sich durch dieses Vorgehen persönlich übergangen und konnte auch sachlich nicht zustimmen: Er befürchtete, dass die Bahn auf diese Weise ihre Endstation in Chur fände, während die Gotthardbahn gebaut würde. Interessanterweise hatte sich auch Planta über diesen Fall Gedanken gemacht und gleich die Idee ins Spiel gebracht, in einem solchen Falle die Bahn von Chur aus über Splügen- oder Albulapass fortsetzen zu können. Es sollte noch ein halbes Jahrhundert dauern, doch am Ende trat genau dieser Fall ein: Die Ostalpenbahn blieb 1858 in Chur stecken und sollte erst 1903 mit der *Rhätischen Bahn* eine Fortsetzung über den Albula ins Engadin finden. Der Engadiner Planta hatte für den Fall des Scheiterns der Lukmanierbahn ein solches Konzept schon immer im Hinterkopf gehabt. Es war dies wohl der erste Vorschlag für eine Albulabahn überhaupt.

Vorerst konnte der Konflikt jedoch vermieden werden, indem La Nicca einlenkte und betonte, es sei nicht sein Ziel gewesen, störend auf die Verwirklichung der Eisenbahn nach Chur einzutreten.

²⁷⁵ Der Liberale Alpenbote, 20. Januar 1853.

wirken, sondern er habe das Lukmanier-Projekt sicherstellen wollen. Nun sei er aber bereit, eine Verständigung zwischen den beiden Positionen und Unternehmen herbeizuführen und wolle sich auch im Hinblick auf einen anstehenden Volksentscheid dafür einsetzen. Zu dieser Abstimmung hatte Planta im Geiste protestantischer Ethik bereits geschrieben:

«Die größte Gewähr für unsere Zukunft müssen wir in uns selbst suchen. Diese Zukunft wird groß sein, wenn wir selbst uns ihrer würdig zeigen. Denn wer zunächst in sich selbst seine Hülfe sucht, dem hilft auch das Schicksal mit williger Hand. – Dieser Glaube an uns selbst hat unsere Unabhängigkeit begründet, dieser Glaube an uns selbst hat unsere Kommerzialstraßen ins Leben gerufen – und dieser Glaube an uns selbst wird auch unsere große Eisenbahn-Zukunft am ehesten, am besten sichern, indem wir mittelst unserer Beteiligung beim Bau der Eisenbahn bis Chur unser Land und unsere Pässe vor den Augen des In- und Auslandes von Neuem accreditiren. Möge Graubündens Volk nur jetzt keine schwache Stunde haben, dann wollen wir getrost der Zukunft entgegensehen!»²⁷⁶

Wie von La Nicca im Grossen Rat offenbar ganz richtig dargestellt, hatte man tatsächlich aus Sardinien-Piemont sowie dessen Städten und Regionen verschiedene verbindliche und unverbindliche Zusagen für finanzielle Unterstützung erhalten.²⁷⁷ Vorerst mussten die Beschlüsse des Grossen Rates aber – auf dessen eigenen Entscheid hin – auch noch von den Gerichtsgemeinden, also letztlich vom Volk genehmigt werden. Es ging nun darum, die abstimmenden Männer von der Wichtigkeit und Richtigkeit und Wichtigkeit der Eisenbahnssache (die zusammen mit der sogenannten Verbindungsstrassenfrage entschieden wurde) zu überzeugen.

Schon im Dezember 1852 hatte der liberale St. Galler Kantonsrat und Vorkämpfer für den Turnunterricht, Karl Völker (1796–1884), einen Aufruf mit dem Titel *Ein Wort an die Bürger der Kantone St. Gallen und Graubünden über die zu*

²⁷⁶ Der Liberale Alpenbote, 20. Januar 1853.

²⁷⁷ Regierung von Tessin. Mittheilungen über die Ausichten ..., 30. Dezember 1852, StAGR; Auszug aus einem Briefe des schweizerischen Konsulates in Turin, 28. Januar 1853, BAR; Der Liberale Alpenbote, 13. November 1852, 7. Dezember 1852.

erstellenden Eisenbahnen publiziert.²⁷⁸ Darin hob Völker die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen für die beiden Kantone hervor, sprach davon, «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»²⁷⁹ und verwies (als einer der ersten in diesem Zusammenhang) auf die Chancen für den im Entstehen begriffenen Tourismus. Er schloss mit einer Reihe von rhetorischen Fragen, die er auch gleich beantwortete:

«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 Grenze bringen? Erfordert unsere eigene, immer zunehmende Industrie und unser Verkehr im Innern und nach Aussen nicht ebenso gut schnellere, wohlfeilere und regelmäßige Verkehrsmittel, wie dies in den übrigen europäischen Staaten der Fall gewesen ist? [...]. Nein, nein, wir können, wir dürfen nicht zurückbleiben, wenn wir uns nicht selbst aufgeben wollen!»²⁸⁰

Im Vorfeld der Abstimmung in Graubünden erschien eine vier Folioseiten starke Propagandaschrift mit dem Titel *Aufruf an das Bündner-Volk in der Eisenbahn- und Verbindungsstrassensache*. «Noch nie sind in unserm Kanton so wichtige und grosse Geldfragen vorgelegen wie gegenwärtig», begann dieser Aufruf. «Von ihrer Entscheidung hängt es 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 forschreiten oder rückschreiten wird.» Leidenschaftlich wurde der erhoffte Fortschritt beschworen, der nun endlich seinen Weg nach Graubünden finden würde:

«Wo früher die langsame Wagenaxe unter der Last der Waaren seufzte [...] fliegen jetzt die Dampfwägen mit der Schnelligkeit eines Vo-

gels 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 zivilisierten Fürstentümern und Freistaaten sind schon jetzt kreuz und quer mit Eisenbahnen für die Dampfwägen 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.»²⁸¹

Die Eisenbahn werde nicht nur auf den Transit positive Auswirkungen haben, sondern auch für den Import und Export von Waren, und dies sei «der einzige Weg, um unsren so kümmerlichen graubündnerischen Industriezweigen auf die Füsse zu helfen». Gleichzeitig versuchte die Flugschrift, die offenbar vorhandenen Befürchtungen aus dem Weg zu räumen:

«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 leichten und schnellern 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.»²⁸²

Die Schrift schloss mit einem Aufruf, der eindringlicher kaum hätte sein können: «Liebe Mitbürger! Der Augenblick ist für die Zukunft unseres Kantons und seine Entwicklung entscheidend. [...]. Zeigen wir dem In- und Auslande, daß auch wir mit der Zeit Schritt halten, [...]. Die Achtung des In- und Auslandes, das Bewusstsein, nach besten Kräften zum Fortschritt und zur Begründung der Wohlfahrt unseres engen Vaterlandes beigetragen zu haben, werden uns belohnen.»²⁸³

Die Presse trug kräftig zur Verbreitung der Standpunkte bei, indem sie teilweise längere Ausschnitte aus diesen Schriften publizierte. Überhaupt befürwortete die gesamte Churer Presse die Eisenbahn- und Verbindungsstrassen-Vorlage

²⁷⁸ FÄRBER (2008), S. 162–165.

²⁷⁹ Ebd., S. 10.

²⁸⁰ VÖLKER (1852), S. 13.

²⁸¹ Zit. nach FÄRBER (2008), S. 165–166.

²⁸² Zit. ebd., S. 167.

²⁸³ Zit. ebd.

– es finden sich kaum kritische Stellungnahmen. Jedoch gab es auch unter den gebildeten Bürgern durchaus solche, welche die Eisenbahn nicht mit überschwänglicher Freude begrüssten, wie etwa eine anonyme Einsendung im *Bündner Tagblatt* zeigt, in der sich der Absender bitter beklagte, mit seinen Argumenten nicht gehört zu werden:

«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.»²⁸⁴

Das damals neu erscheinende und einen «liberal-eidgenössischen» Kurs verfolgende *Bündner Tagblatt* verhielt sich dabei noch am zurückhaltendsten. Der *Liberale Alpenbote*, der zu jener Zeit von Peter Condrad von Planta geführt und auch über die Grenzen des Kantons hinaus gelesen wurde, hatte sich der Eisenbahnsache schon länger verschrieben. Seine Artikel waren mit feiner Feder geschrieben und stellten aufgrund detaillierter Berechnungen die volkswirtschaftlich positiven Effekte der Eisenbahn dar.²⁸⁵ Während die Zeitung äusserst gewissenhaft über die Sache und die Stimmungen in den verschiedenen Regionen berichtete,²⁸⁶ waren eher versteckt in ihren Spalten auch Aufrufe zu finden, die an den Gemeinsinn appellierten und demokratische Werte beschworen:

«Der grösste Feind der bevorstehenden Volksabstimmung ist die Meinung einer jeden Thalschaft, daß sie zu kurz komme, daß sie den ihr gebührenden Anteil 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. [...]. Es ist im ganzen Kanton

kein Thal, kein Dorf, das nicht an der Annahme [...] in hohem Grade interessiert wäre, schon deßhalb, weil kein einzelnes Glied gesund sein kann, wenn das Ganze dahin siecht, dann auch deßhalb, weil die [...] in Aussicht gestellten Wohlthaten [...] auf die verschiedenen Thalschaften vertheilt sind. Vergegenwärtige sich daher ein Jeder, daß wir uns gegenwärtig auf einem Punkt befinden, von welchem aus wir entweder einen großen Schritt vorwärts oder einen eben so großen Schritt rückwärts thun müssen: Stillstand ist hier nicht möglich. Vergegenwärtige sich ein Jeder, daß es sich zugleich darum handelt, von der Welt ein ehrenvolles Zeugniß für die Einsicht unseres Volkes, wie für die Lebensfähigkeit unserer demokratischen Einrichtungen abzulegen, denn unser Volk ist in der weiten Welt das einzige, das über eine solche Frage seine Willensmeinung abzugeben berufen ist. Vergegenwärtige sich dies ein Jeder und stimme er dann nach seiner besten Ueberzeugung.»²⁸⁷

In anderen Zeitungen waren die detaillierten Berichte spärlicher gesät, die eindringlichen Aufrufe dagegen um so häufiger platziert. So veröffentlichte etwa die einer liberal-konservativen Grundhaltung verpflichtete *Churer Zeitung* seit Herbst 1852 eine ganze Reihe von positiven Artikeln, in denen sie die «Eisenbahnfreunde» überschwänglich lobte: «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 Gesamtwohl des Landes ein. Das muß Jeder einsehen, der auch nur einigermaßen über die Sache unbefangen nachdenkt».²⁸⁸ Unmissverständlich war deshalb der Leitartikel nach den Beschlüssen des Rates mit *Ja zur nächsten Volksabstimmung!* übergeschrieben. In einer Mischung aus hoffnungsvollem Blick in die Zukunft und mächtigem Schwingen der Droschke schrieb die *Churer Zeitung*:

«Es naht der Zeitpunkt einer Volksabstimmung, von welcher es abhängt, ob unser Kanton sich auch noch ferner des gedeihlichen materiellen

²⁸⁴ *Bündner Tagblatt*, 4. Januar 1853, zit. nach FÄRBER (2008), S. 171.

²⁸⁵ *Der Liberale Alpenbote*, 4. September 1852, 7. September 1852, 9. September 1852, 11. September 1852.

²⁸⁶ Ebd., 18. Januar 1853, 22. Januar 1853, 27. Januar 1853.

²⁸⁷ Ebd., 22. Januar 1853.

²⁸⁸ *Churer Zeitung*, 30. Oktober 1852, zit. nach FÄRBER (2008), S. 167.

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 es abhängt, ob die schönen Träume so Vieler [...] 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 bärder 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, [...]. 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 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. [...]. Will der Kanton nicht zu Grunde gehen, so muß er um jeden Preis eine Eisenbahn haben, [...]. Wer sein Vaterland lieb hat, der wird dem großräthlichen Rekapitulationspunkte ein freundliches «Ja!» zurufen! Und das gebe Gott!»²⁸⁹

Ebenso deutlich setzte sich die dezidiert liberal positionierte *Bündner Zeitung* für die Abstimmungsvorlage ein. Über Monate hinweg publizierte sie ganze Reihen von Leitartikeln, die auch mit einer Portion Moral geschrieben sein konnten:

««Eisenbahnen und wieder Eisenbahnen ist gegenwärtig der Schall und Wiederhall der Zeitungen» – sagt mancher Politikus jetzt gähnend und gedenkt mit Wehmuth der Zeiten der europäischen Revoluzionen [...] 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 zu hören.»²⁹⁰

Als sich das positive Resultat der Abstimmung abzeichnete, jedoch noch nicht alle Resultate in Chur eingetroffen waren, feierten die Zeitungen den Erfolg bereits. Als nun das Resultat nicht mehr gekippt werden konnte, veröffentlichte die *Churer Zeitung* eine aufwendig gestaltete Spalte, die mit *Ehre unserm Volke!* überschrieben war und in der es hiess: «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. [...]. Der Sieg ist errungen!»²⁹¹

Zwei Punkte sind bei diesem kurzen, aber intensiven «Abstimmungskampf» bemerkenswert: Zum einen stand in den Argumentationen der Flugblätter und Zeitungen die internationale Dimension der auszuführenden Bahn weniger stark im Zentrum als bisher. Stattdessen wurden nun die lokalen ökonomischen Folgen und die konkreten Auswirkungen auf das Leben der einzelnen Kantonsbewohner stark thematisiert. So versuchte man etwa, den Fuhrleuten und Säumern ihre Ängste vor Auftragsverlust zu nehmen. Dies kann auch damit erklärt werden, dass es vorerst «nur» um die Bahn von Rorschach nach Chur und nicht um das gesamte Lukmanierunternehmen ging. Diese Politik der kleinen Schritte hatte zur Folge, dass man das grosse Unternehmen immer mehr aus den Augen verlor. Im gleichen Masse aber, wie die Konzepte auf regionale Dimensionen schrumpften, wurden die Argumente zugespitzt. Das ist der zweite bemerkenswerte Punkt: Schon länger war die «Eisenbahnfrage» von verschiedener Seite zu einer «Lebensfrage» für den Kanton, ja für das ganze Land, gemacht worden. Nun kam hinzu, dass das Alpenbahnunternehmen geradezu als patriotisches Unterfangen verkauft wurde, das im Interesse des Vaterlandes liege. Es bildete damit viel mehr als «nur» eine Frage von ökonomischem Niedergang oder Aufschwung – es war zu einer Frage von «Vaterlandsliebe» geworden.

²⁸⁹ Ebd., 20. Januar 1853, zit. nach FÄRBER (2008), S. 168.

²⁹⁰ *Bündner Zeitung*, 25. Dezember 1852, zit. nach FÄRBER (2008), S. 168.

²⁹¹ *Churer Zeitung*, 3. Februar 1853. Vgl. auch FÄRBER (2008), S. 173–175.

5.7 Gründung der *Südostbahn* und Suche nach Unterstützung (1853)

Kaum war dieser Sieg errungen, wurde aus dem Gründungskomitee die Aktiengesellschaft *Schweizerische Südostbahn*, als deren provisorischer Verwaltungsratspräsident Andreas Rudolf von Planta gewählt wurde. Die neue Aktiengesellschaft hatte nicht nur die Konzessionen der Kantone Graubünden und St. Gallen in der Hand, sondern es waren ihr bereits Beiträge von je zwei Millionen Franken aus den Kantonen sowie einer Million Franken von der Stadt Chur zugesprochen worden.²⁹² Mit Zuversicht konnte das Unternehmen sich deshalb auf die Suche nach weiterem Kapital für die auf 25 Millionen Franken Baukosten veranschlagte Strecke machen. Dabei wurde direkt an die in der Volksabstimmung aufgekommene Argumentation angeknüpft: «Die Patriotismusglocke wurde geläutet und veranlaßte manchen Vaterlandsfreund, sein sauer erspartes, wohl gehütetes Schärflein dem Unternehmen zu weihen»,²⁹³ schrieb La Niccas Tochter Anna Bänziger.

In der – gleich in mehreren Sprachen gedruckten – *Einladung zur Aktienzeichnung* für die erste Sektion vom Bodensee sowie vom Zürichsee nach Chur wurde aber gleichzeitig auch betont, dass die Bahnlinie europäische Bedeutung haben werde, indem zwei Weltstrassen an den Fuss der Bündner Alpen und von dort nach Italien führen würden: die eine von der Nord- und Ostsee nach dem Bodensee, die andere von Frankreich, England, Belgien und Holland nach Basel und Zürich.²⁹⁴

Die *Südostbahn* führte die vor der Volksabstimmung aufgekommene Argumentation weiter und appellierte an den patriotischen Sinn, indem sie etwa einen Aufruf «an die zahlreichen graubündnerischen Landsleute, welche zur Zeit in den auswärtigen Staaten weilen», verschickte. Man sei überzeugt, «daß die bewährte Vaterlandsliebe unserer Mitbürger im Ausland auch bei diesem entscheidenden Anlaß sich bethätigen werde», hieß es. «Es ist entscheidend, weil durch einen und denselben Plan dem Lande Graubünden der große Verkehr vom Zürcher- und vom Bodensee her gesichert, der Personen- und Waarentrans-

port zwischen Deutschland und Italien für die graubündnerischen Alpenpässe in erweiterter Ausdehnung gewonnen, verderblicher Konkurrenz anderer Transitrouten der Schweiz abgewendet werden kann. Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab, den die Gesellschaft der Südostbahn übernimmt.»²⁹⁵

In der bündnerischen Presse nahm man die Finanzierungsfrage – zu Unrecht, wie sich bald zeigen sollte – auf die leichte Schulter. Man liess sich dabei ganz offensichtlich blenden von ausländischen Spekulanten, die sich seit einigen Monaten immer wieder über den Stand der Eisenbahnfrage erkundigt hatten. «Es scheint in England viel Geld vorrätig zu sein, das man bei gehöriger Sicherheit gerne in der Schweiz anlegt»,²⁹⁶ schrieb die *Bündner Zeitung*, während die *Churer Zeitung* zu wissen glaubte, «daß sich das Ausland immer mehr für unsere Projekte interessiert, und die Aussichten täglich sich günstiger gestalten».²⁹⁷

Entgegen diesen grossartigen Aussichten gestaltete sich die Aktienzeichnung allerdings sehr schwierig. Statt den erhofften 12 Millionen Franken kamen bis Juni aus der Schweiz nur etwas mehr als 9 Millionen Franken zusammen, wobei die Unterstützung vor allem von Gemeinden im Kanton Graubünden und zum Teil im Kanton St. Gallen kam. Von privater Seite blieb die Beteiligung hingegen äusserst mager, weshalb sich der *Alpenbote* noch einmal zu einer umfassenden ökonomischen Analyse veranlasst sah. Diese schloss mit dem Aufruf: «Rom ist auch nicht in einem Tage gebaut worden – aber doch zu Stande gekommen! So wirds auch unserer Eisenbahn gehen – besonders wenn die zunächst Interessirten sich entschließen können, kräftig und rasch Hand anzulegen ans große Werk. Also Graubündner: «Besinnet Euch nicht mehr länger» und zeichnet nun baldigst Eure Aktien! Amen.»²⁹⁸

Aus diesen Gründen sah sich die Gesellschaft gezwungen, im Ausland nach zusätzlichem Kapital zu suchen.²⁹⁹ Während Killias nach England reiste, begab sich Baumgartner nach Süddeutschland. Von den Münchener Bankhäusern erhielt er die deutliche Aussage, «daß von seiten

²⁹² FÄRBER (2008), S. 175–178; WEGMANN (1917), S. 32–36;

Der Liberale Alpenbote, 15. Februar 1853, 17. Februar 1853, 22. Januar 1853; 19. Februar 1853, 3. März 1853.

²⁹³ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 171.

²⁹⁴ Einladung zur Aktienzeichnung für die schweizerische Südostbahn, 24. Februar 1853, StAZH.

²⁹⁵ An die Graubündner im Auslande, 24. Februar 1853.

²⁹⁶ Bündner Zeitung, 4. Dezember 1852, zit. nach FÄRBER (2008), S. 178.

²⁹⁷ Churer Zeitung, 18. Dezember 1852, zit. nach FÄRBER (2008), S. 178.

²⁹⁸ Der Liberale Alpenbote, 3. Mai 1853.

²⁹⁹ WEGMANN (1917), S. 34–41; FÄRBER (2008), S. 178–181;

Der Liberale Alpenbote, 15. März 1853, 3. Mai 1853.

der Bankiers in Bayern nichts zu erwarten sei» und auch ein staatlicher Vertreter «gab wenig Hoffnung auf Beteiligung des Staates, da Bayern selbst augenblicklich bei 400 Stunden eigener Bahnen bauen müsse».³⁰⁰ Einige Tage später hatte Baumgartner eine Audienz beim bayerischen Minister Ludwig von der Pfordten (1811–1880). Darüber berichtete er:

«Finanzielle Beteiligung sei nicht wahrscheinlich, bei der Kammer schwer durchzusetzen, [...]. Uebrigens großes Interesse an der Sache. [...]. Ich empfahl, was und wie ich konnte: [...]. Folgte noch eine politische Allocution seitens Sr. Excellenz; die Schweiz sollte die politischen Mißverhältnisse heben, wenn sie erwarten wolle, daß Verkehrserleichterungen eintreten. Oesterreich sei sehr schwierig, und die Schweiz in schlimmer Lage; gelinge es nicht, die Politik zu ändern, so sei ihre Unabhängigkeit durchaus gefährdet; es brauche nur ein Einverständniß zwischen Frankreich und Oesterreich, so werde die Schweiz absolut fügen müssen; denn England fange wegen der Schweiz keinen Krieg an.»³⁰¹

Immerhin erhielt Baumgartner vom bayerischen Finanzminister noch die unbestimmte Aussage, «daß Bayern wohl mit ein paar Millionen Francs sich an dem Unternehmen beteiligen würde», bevor er sich mit diesem Hoffnungsschimmer an die Bankhäuser in Augsburg wandte (ohne Erfolg) und sich dann nach Stuttgart begab. Dort erklärte ihm der württembergische Finanzminister, «daß die Beteiligung auf große finanzielle Schwierigkeiten stoßen werde», vermittelte ihm aber eine Audienz bei König Wilhelm I. (1781–1864), der gerade zur Kur in Baden-Baden weilte. Baumgartner berichtete:

«Der König hörte aufmerksam zu, sprach dann von seinen eigenen Eisenbahnnöthen, [...]. Zudem habe das Land sehr gelitten, die ehedem so blühenden Finanzen seien es nicht mehr und müßten erst noch restaurirt werden. Dann war ihm die Sache wegen Oesterreich nicht recht: unsere Bahn (Lukmanier) werde nur von Genua angestrebt, liege einzig im Interesse Sardinien, schneide Venedig und Triest ab. Ich beschwichtigte so gut als möglich. Der König

ließ gleichwohl kein Wort fallen, welches unmittelbare Beteiligung voraussetzen ließ, gab nur in einem Moment von etwas günstigerer Stimmung allgemeine Theilnahmeversicherungen. Der König ging dann auf die Politik über, er habe nicht anders gekonnt, als die letzte Warnung nach dem Wunsche Oesterreichs vor sich gehen zu lassen; jedenfalls stehen der Schweiz sehr ernste Zeiten bevor, wenn der Bundesrat nicht vollkommene Befriedigung gebe. [...]. Der König war ausnehmend einfach, vertraulich und gefällig im Gespräch, bewies Zutrauen in meine Sendung wie in meine Person. Aber sehr große Sorge trug er, Oesterreich nicht zu nahe zu treten. Das war bei ihm die Hauptsache. Der Wichtigkeit der Verkehrsfrage schien er in dieser Sache nicht genug Gewicht beizulegen.»³⁰²

Baumgartner hatte damit sowohl von einem hohen bayerischen Minister als auch vom württembergischen König höchstpersönlich nicht nur Absagen in Bezug auf finanzielle und politische Unterstützung, sondern auch explizite Warnungen betreffend den politischen Konflikt zwischen der Schweiz und Österreich erhalten. Es ging um ein Problem, das für die Alpenbahnfrage noch im selben Jahr ganz direkt relevant werden sollte: Nach der Niederschlagung eines Aufstands in Mailand im Februar 1853 waren (erneut) zahlreiche Oppositionelle in den Kanton Tessin geflüchtet. Bereits zuvor hatte die radikale tessinische Regierung zwei katholische Schulen dem Staat unterstellt und 22 Kapuziner ausgewiesen. In scharfer Reaktion auf diese (erneut) Vorfälle hatte Österreich alle Tessiner (mehr als 6000) aus seinem gesamten Gebiet ausgewiesen und dem Kanton Tessin den Verkehr mit allen Lebensmitteln abgeschnitten, was eine schwere wirtschaftliche Schädigung bedeutete. Als Baumgartner in Süddeutschland auf Geldsuche war, hatte der Konflikt seinen Höhepunkt noch nicht erreicht. Anfangs August bot der Bundesrat Truppen auf, um die Südgrenze zu überwachen, den Ansturm an Flüchtlingen zu bewältigen und unerwünschte Personen auszuweisen. Es folgten heftige Auseinandersetzungen innerhalb des Kantons Tessin sowie der Eidgenossenschaft über die Rolle des Kantons Tessin und die Kompetenzen des Bun-

³⁰⁰ BAUMGARTNER (1892), S. 359.

³⁰¹ Ebd. (Zitat von Gallus Jakob Baumgartner, 21. Mai 1853).

³⁰² Ebd., S. 360–361 (Zitat von Gallus Jakob Baumgartner, 2. Juni 1853).

desstaates in einem solchen Fall.³⁰³ In den drastischen Aussagen, die gegenüber Baumgartner gemacht wurden – ein hoher bayerischer Minister befürchtete gar einen Krieg – zeigt sich, wie stark der Konflikt auch im Ausland beobachtet wurde und in welch heikler Lage sich die Schweiz befand. Dass die süddeutschen Regierungen in dieser Situation kaum Interesse an der Unterstützung einer Lukmanierbahn haben konnten, ist verständlich – die Angst, das mächtige Österreich zu brüskieren, war deutlich präsent.

Dass sich die Schweiz einige Jahre später mit Österreich auf einen Kompromiss einigen und einen grösseren Gewaltausbruch vermeiden konnte, war dann übrigens auch von der weltpolitischen Lage mitbestimmt: In denselben Monaten des Jahres 1853 hatten sich die notorischen Konflikte zwischen Russland und dem Osmanischen Reich zu einem Krieg entwickelt, der (unter Beteiligung von Frankreich, Grossbritannien und Sardinien-Piemont) drei Jahre dauern sollte. Zwar blieb Österreich im Krimkrieg nominell neutral, doch zwang es Russland durch die Aufstellung einer Armee zum Rückzug vom Balkan und besetzte Rumänien. Diese Macht demonstrierungen hatten starke innen- und aussenpolitische Folgen für Österreich und brachten den Kaiserstaat zeitweise in schwere finanzielle Bedrängnis. Für die schweizerischen Alpenbahnen bestrebungen zeitigte der Krimkrieg unterschiedlichste Konsequenzen: Auf den europäischen Finanzmärkten war das Kapital weniger verfügbar, die Schweiz wurde in komplizierte diplomatische Verwicklungen verstrickt, und der Kanton Tessin befand sich politisch und wirtschaftlich in einer schwierigen Situation.

Hoffnung für die Lukmanierbahn kam nun aber wieder aus Grossbritannien (das erst 1854 nominell in den Krimkrieg eintrat): Killias hatte in London äusserst positive Signale erhalten; es habe sich dort aber gezeigt, «daß nicht für eine Lokalbahn, sondern nur für die große Verbindungsbahn über die Alpen eine Beteiligung des englischen Kapitals zu erwarten war», schrieb La Niccas Tochter später. Die Bankiers hätten erklärt, «daß sie nur dann in das Geschäft eintreten würden, wenn die Konzession des Kantons Tessin, diejenige Piemonts und vor allem eine finanzielle Beteiligung des letzten Staates gesichert sei.»³⁰⁴ Am

Bemühen um die Lukmanierkonzession, welches das von Killias gewonnene englische Konsortium in der Folge an den Tag legte, zeigt sich, dass La Niccas Behauptung, das Geld sei nur für eine ganze Alpenbahn, nicht aber für den Teil einer solchen erhältlich, wohl richtig gewesen war.³⁰⁵

5.8 Die «orientalische Frage der Schweiz» im Tessin (1853)

Nachdem sich die *Südostbahn* die Konzessionen von Rorschach bis nach Chur sowie an den Walen- und Zürichsee und nach Glarus gesichert hatte und die Bündner Standeskommission ihr provisorisch auch eine solche für die Fortsetzung der Bahn bis an die Kantongrenze auf dem Lukmanierpass erteilt hatte – und da auch die Aussichten in England vielversprechend waren –, fehlte dem grossen Lukmanierbahnunternehmen auf den ersten Blick nur noch eine Kleinigkeit: die Konzession des Kantons Tessin. Es wurde bestimmt, dass diese von dem in London gebildeten Konsortium erworben werden sollte, woraufhin das Letztere dann mit der *Südostbahn* fusionieren würde.³⁰⁶

Doch im Süden zogen bereits wieder bedrohliche Wolken auf: Während sich der Kanton im Zentrum eines internationalen politischen Sturms befand, geriet er auch von anderer Seite wieder ins Interesse. Als Ende Mai bekannt wurde, dass dort angeblich die Konzession für eine Gotthard-Eisenbahn nachgesucht worden sei, sah sich die Bündner Regierung genötigt, den Landrichter Giuseppe a Marca (1799–1866) nach Bellinzona zu schicken, um «die tessinischen Behörden [...] von dem ernsten und loyalen Willen, von welchem die hiesigen für das Lukmanier-Unternehmen beseelt sind zu überzeugen, und gleichzeitig den denselben feindlichen Bestrebungen entgegenzuwirken».³⁰⁷ Gleichzeitig richtete die Bündner Regierung ein eindringliches Schreiben an die Tessiner Regierung und führte in Bezug auf die Lukmanierbahn

³⁰³ WEGMANN (1917), S. 41–45; MARGADANT (1972), S. 36–39; Der Liberale Alpenbote, 5. April 1853, 17. Mai 1853, 21. Mai 1853.

³⁰⁴ Verhandlungen des ordentlichen Großen Raths, Juni 1853, StAGR; Verwaltungsrath der *Südostbahn*. Concessionsgesuch, 2. Juni 1853, StAGR; Uebereinkunft, 3. Juni 1853, StAGR; Verwaltungsrath der *Südostbahn*. Gesuch, 25. Juni 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 7. Juni 1853. Vgl. auch MARGADANT (1972), S. 38–39.

³⁰⁵ An Herrn Landrichter Joseph Marca in Chur, 4. Juni 1853, StAGR.

³⁰³ Vgl. dazu BONJOUR (1970), S. 331–334; MÜLLER (2009), S. 102–103, 134–135; HLS, Tessin (Kanton).

³⁰⁴ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 172.

aus, «dass man annehmen darf, es werde das Projekt entweder jetzt, aber aber nie mehr zur Ausführung gebracht werden».³⁰⁸

Der Abgesandte a Marca bestätigte das Gerücht, dass die Basler *Schweizerische Centralbahn* ein Konzessionsgesuch für die Linie Locarno–Biasca eingereicht habe, dessen Genehmigung «das definitive Zustandekommen der Lukmaniergesellschaft und die ganze Ausführung des Lukmanierunternehmens» verhindern würde; zudem herrsche «eine sehr grosse Agitation – und die Meinung scheint immer mehr Boden zu gewinnen, beiden Concessionsgesuchen zu entsprechen».³⁰⁹ Beiden Konzessionsgesuchen, die am selben Tag beim Tessiner Staatsrat eingereicht wurden, hätte derselbe jedoch gar nicht gleichzeitig entsprechen können. Während nämlich La Nicca im Namen der englischen Gesellschaft die Konzession für die Bahn über den Lukmanier eingefordert hatte, war die SCB gleich auf Ganze gegangen und hatte nicht nur die Konzession für eine Bahn über den Gotthard, sondern auch noch für eine solche über den Lukmanier gefordert.

Es war nichts weniger als der Beginn einer Auseinandersetzung, welche die nächsten dreissig Jahre der schweizerischen Politik prägen sollte. «Die orientalische Frage der Schweiz, der Kampf zwischen Gotthard und Lukmanier, wird gegenwärtig in Bellinzona verhandelt», kommentierte die NZZ schon zu diesem Zeitpunkt – und konnte bei ihrem Rückgriff auf diesen Begriff der europäischen Diplomatiegeschichte noch nicht ahnen, wie richtig sie damit lag. In jenem Jahr, in dem der als «orientalische Frage» bezeichnete Interessenkonflikt europäischer Grossmächte beim Niedergang des Osmanischen Reiches in den Krimkrieg mündete, meinte das liberale schweizerische Leitblatt:

«In Tessin, das die Dardanellen für den einen und den andern Paß besitzt, hat sich der Kampf konzentriert. Dort in Bellinzona ist das Schachbrett, auf welchem sich unsere schweizerischen Russen und Engländer, Österreicher und Franzosen mit Bauern und Läufern, Rittern

und Thürmen bekämpfen, bis der König der einen Partei matt geworden.»³¹⁰

Während also die Zürcher Zeitung dieser Frage bereits eine Wichtigkeit zuschrieb, die sie zu jenem Zeitpunkt noch nicht hatte, steigerte der Bündner *Alpenbote* diese noch weiter, indem er – in Zeiten politischer Konflikte mit einer Grossmacht – postulierte, das Lukmanierunternehmen biete «eine sicherere Gewähr für die freie ungeplagte und selbständige Zukunft der Schweiz [...], als alle Neutralitätsklauseln der diplomatischen Verträge». Denn «mittelst dieser Alpenbahn wird die Schweiz als Mittelglied von Zentraleuropa eine ganz andere und gewichtigere Stellung im europäischen Staatenkomplex einnehmen, als bisher».³¹¹

5.9 Zürich wird aktiv (1853)

Auch der Regierungsrat des Kantons Zürich befasste sich mit der Frage, als dessen Präsident Alfred Escher eine telegraphische Nachricht erhalten hatte, dass sich Emissäre aus Luzern, Uri und Basel aus Anlass der bevorstehenden Grossratsverhandlungen über die Konzessionsfrage nach Bellinzona begeben würden, «deren Bestreben dahin gehe, der Ausführung des Lukmanierprojektes Schwierigkeiten entgegen zu stellen»; daher sei es «sehr wünschbar, daß die bei diesem Projekte interessirten Kantone ihrerseits Schritte thun, um derartigen Einflüsterungen entgegen zu wirken».³¹² Nachdem der Präsident gleich selbst ausserhalb der regulären Regierungsratssitzungen verfügt hatte, ein entsprechendes Schreiben an die Tessiner Regierung zu erlassen, beschloss das versammelte Gremium zwei Tage später, die bereits «gethanen Schritte wegen des Lukmanierprojekts zu verstärken» und den damaligen Grossratspräsidenten (und späteren Bundesrat) Jakob Dubs (1822–1879) nach Bellinzona abzuordnen, um die – nicht näher spezifizierten – Gesinnungen Zürichs «persönlich durch geeignete Schritte bei den teßinischen Behörden nachdrucksam zu unterstützen».³¹³ Zwei Tage

³⁰⁸ An Präsident und Staatsrath des Kantons Tessin in Bellinzona, 4. Juni 1853, StAGR. Vgl. auch: Verwaltungsrath der Südostbahn ersucht ..., 3. Juni 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 21. Mai 1853.

³⁰⁹ Herr Landrichter Joseph Marca, Regierungsabgeordneter. Bericht, 6. Juni 1853, StAGR. Vgl. auch: Der Liberale Alpenbote, 7. Juni 1853; NZZ, 8. Juni 1853.

³¹⁰ NZZ, 9. Juni 1853.

³¹¹ Der Liberale Alpenbote, 7. Juni 1853.

³¹² Schreiben an die Regierung von Teßin betreffend das Lukmanierprojekt, 4. Juni 1853, StAZH.

³¹³ Absendung einer Abordnung in der Person des Hrn. Dubs nach Teßin, 6. Juni 1853, StAZH.

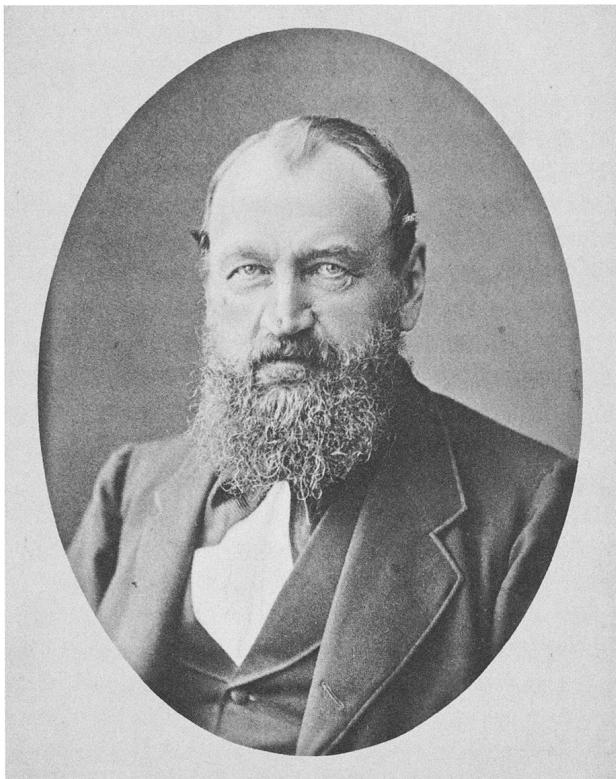


Abb. 12: Jakob Dubs (1822–1879).
Anonyme Fotografie, um 1875

später berichtete Dubs dem Regierungspräsidenten persönlich, seine Anwesenheit komme gut an, «nicht wegen der Person des Abgeordneten, sondern wegen der Thatsache, daß Zürich diesen Schritt gethan hat».³¹⁴

Neben Dubs waren zu diesem Zeitpunkt La Nicca und Killias (im Auftrag des englischen Konsortiums), a Marca (im Auftrag der Bündner Regierung) sowie ein Vertreter der SCB in Bellinzona. Wie Dubs berichtete, waren die Abgesandten von Uri und Luzern bereits wieder zurückgereist; jedoch spreche man davon, dass noch weitere Basler (wohl Vertreter der SCB) eintreffen könnten. Dubs berichtete weiter an Escher, das «schlimmste» sei derzeit, «daß Pioda für Basel ist». Er habe ihm gegenüber betont, dass Zürich grossen Wert «auf die Frage setze»:

«Er sprach seine Freude darüber aus, da Zürich sich sonst bisher in Sachen sehr passiv verhalten & z. B. H[err] Escher in letzter Wintersitzung in Bern wenig Antheil gezeigt habe. Ich respostierte, man habe damals in Zürich an

einen Alpenübergang noch nicht recht glauben können; man sei in Zürich ebenso überrascht, daß man in Tessin sogar jetzt an deren **zwei** glaube. – Er beschwerte sich dann über die Haltung von Grabündten, es wage aber auch kein Churer herzukommen. Die Basler haben sich zuerst [...] ihnen genähert, nicht Bündten mit dem Lukmanier, es sei unwahr, daß diese jetzt erst auftreten; es sei ihnen Ernst, [...]; sie **versprechen**, auch eine Concession für Biasca–Chiasso zu verlangen; dieß in Verbindung mit dem Gotthardt sei auch ein patriotisch-europäisches Unternehmen. Gegenüber diesem Plaidoyer für die Interessen Basels (ihres lojalen alten Freundes) machte ich ein etwas skeptisches Gesicht & drang auf den Detail. Er bemerkte nun im Verfolge, es sei allerdings richtig, daß die Begehren Basels noch der nötigen Bestimmtheit entbehren; man solle sich verständigen. Ich erwiederte ihm, ich sei nicht gegen eine Verständigung, die Grundlagen derselben seien mir aber unklar; überhaupt betrachte ich das Lukmanierprojekt schon als ein großartige Verständigung. Der Lukmanier scheine mir der Vermittler zwischen Gotthardt & Splügen, zwischen Tessin & Graubündten zu sein & auch im Norden der Schweiz habe er die gleiche Vermittlerrolle zwischen St. Gallen, Zürich & Basel.»³¹⁵

Das persönliche Schreiben ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Zum einen bringt es deutlich zum Ausdruck, dass sich Alfred Escher und mit ihm das offizielle Zürich bisher kaum für die Alpenbahnfrage interessiert hatten. Ganz offensichtlich waren es die Pläne der baslerischen *Centralbahn*, welche den zürcherischen Präsidenten der konkurrierenden *Nordostbahn* auf den Plan gerufen hatten. Damit war für den einflussreichen Zürcher nicht nur eine wirtschaftliche Konkurrenzsituation entstanden, sondern zugleich auch die alte Rivalität mit Basel aufgekommen. Zum anderen zeigt das Schreiben nicht nur, dass man im Tessin Vertrauen in die baslerischen Bestrebungen setzte, sondern auch, dass man ein gewisses Misstrauen gegenüber Graubünden hegte. Zudem konnte Dubs zwar dem Lukmanierprojekt eine Vermittlerrolle zusprechen, doch fiel es ihm schwer, das Interesse Zürichs zu begründen, was insbesondere in seinem nächsten Schreiben deutlich wird:

³¹⁴ Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher 8. Juni 1853, BAE.

³¹⁵ Ebd.

«Man bestritt [...] sehr oft das Interesse Zürichs, sich in dem Streite zwischen Luckmanier und Gotthardt zu betheiligen, indem der Luckmanier von Sardinien hauptsächlich auch wegen der direkten Verbindung mit dem Bodensee angestrebt werde. – Diesen Punkt anbelangend verhielt ich mich nach den Umständen; ich hob stets heraus, daß es Zürich vor allem aus einem Alpenübergang gelegen sei & daß allerdings die andre Frage, ob Gotthardt od[er] Luckmanier in gewisser Beziehung nur sekundair Bedeutung habe, sprach mich dann aber für den Luckmanier aus wegen seiner vermittelnden Stellung, wegen der hier schon vorhandenen Vorarbeiten, der Zusicherungen Sardiniens u. s. f. & suchte namentlich das Interesse Tessins am Luckmanier aufzuzeigen.»³¹⁶

Tatsächlich war es zu jenem Zeitpunkt erstaunlich, dass Dubs zwei Tage später an Escher schrieb, er werde mit La Nicca über den Lukmanier heimgehen, «da ich den geliebten Sohn Zürichs von Aug zu Aug besehen möchte & dazu niemals einen bessern Führer auswählen könnte».³¹⁷ Zwar hatte sich Dubs, wie seinen Schreiben deutlich zu entnehmen ist, mit allen Kräften im Tessin für den Lukmanier eingesetzt, doch war zu jenem Zeitpunkt die Frage nach dem Standpunkt des offiziellen Zürichs in der Alpenbahnfrage noch gänzlich ungeklärt. In der Zürcher Bevölkerung waren die Meinungen noch keinesfalls gemacht, wie etwa eine Einsendung in der NZZ mitten während der Tessiner Verhandlungen zeigt, welche die Frage aufwarf,

«ob es wirklich im Interesse Zürichs sei, sich dem einen dieser Projekte mehr als dem andern anzuschließen, ob es ratsam sei, auf Kosten des einen das andere ausschließlich zu unterstützen, ob es wohl nicht am zweckmäßigsten wäre, hier entweder beide gleich oder keins von beiden zu befürworten, – ja sogar ob der Gotthardt für Zürich nicht vielleicht die wichtigeren Interessen in sich fasse?»³¹⁸

In den folgenden Monaten, Jahren und Jahrzehnten sollte es in der Alpenbahndiskussion eine grosse Rolle spielen, welchem Projekt Zürichs finanzielles und politisches Gewicht zufallen würde.

³¹⁶ Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 10. Juni 1853, BAE.

³¹⁷ Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 12. Juni 1853, BAE.

³¹⁸ NZZ, 9. Juni 1853. Vgl. auch ebd., 16. Juni 1853.

5.10 Sardinien's neues Lukmanierbekenntnis (1853)

Wie Dubs schon früh vermutet und berichtet hatte, sollte der Tessiner Grosse Rat in jenen Juni- tagen in der Alpenbahnkonzessionsfrage zu keinem Entscheid kommen, sondern diesen auf den Herbst verschieben. Konsterniert musste der Zürcher Abgesandte im Tessin feststellen, dass «fast von Stunde zu Stunde die Sachlage wechselt». Es waren – einmal mehr – die Grossratsmitglieder aus dem Sottoceneri, die sich gegen eine Lukmanierbahn stellten. Diese bevorzugten das Gottardprojekt, weil die SCB gleichzeitig auch die Konzession für eine Bahn über den Monte Ceneri beantragt hatte. «Natürlich suchen wir den Transcenerinern begreiflich zu machen, daß man sie mit derartigen bloßen Versprechungen, die widersinnig seien, rein anlügen», berichtete Dubs. Einmal mehr wurden verschiedenste politische und regionale Konflikte rund um die Sachfrage ausgetragen. «Temperirendes, beschwichtigendes Verhalten wirkt in diesem Moment der Aufregung wenig», so Dubs weiter, «bloßen Versprechungen trauen sie ab Seiten der Luckmaniergesellschaft nicht; Basels bloßen Versprechungen, obgleich sie mit ihren übrigen Plänen ganz widersprechend sind, trauen sie doch einigermaßen, weil sie hier mehr gleichartige Interessen vermuten.»³¹⁹

Bedingt durch die mit dem Lukmanierunternehmen erlebten ständigen Enttäuschungen setzten die Tessiner wenig Vertrauen in die englische Gesellschaft. Nach dem Verschiebungentscheid war deshalb umso klarer, was Dubs bereits zuvor ausgesprochen hatte: «Die Hauptschlacht muß offenbar in Turin geschlagen werden».³²⁰ Damit nahm er nicht nur die kriegerische Rhetorik vorweg, die im Zusammenhang mit den Eisenbahnprojekten nun aufkam, sondern wies vor allem darauf hin, dass konkretere Garantien von Seite Sardinien-Piemonts notwendig waren, wenn der Lukmanier gegen den Gotthard erfolgreich sein wollte. Für die Bündner war klar, dass die SCB im Tessin nur auf Zeit gespielt hatte und die am Gottard interessierten Kantone diese Zeit sicherlich gut nützen würden.³²¹ «Die Unverschämtheit,

³¹⁹ Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 10. Juni 1853, BAE.

³²⁰ Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 8. Juni 1853, BAE.

³²¹ Herr Landrichter Joseph Marca. Bericht ..., 11. Juni 1853, StAGR; Regierung von Tessin. Anzeige ..., 17. Juni 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 14. Juni 1853, 18. Juni 1853.

mit welcher die Basler Zentralbahngesellschaft in Tessin sich breit macht, ist wirklich klassisch», kritisierte der *Alpenbote* in ungewöhnlich scharfem Ton, konnte sich aber gleichzeitig darüber freuen, dass man neue Freunde in Zürich gefunden hatte:

«Das Gute scheint aber dieses Baslerische Zutappen bisher gehabt zu haben, daß dadurch Zürich aus seinem Winterschlaf emporgeschreckt wurde. [...]. Uns will bedünken, als ob Zürich, das von der Natur zum Schwerpunkt des östlichen Eisenbahnwesens bestimmt scheint, bisher seine Aufgabe schlecht begriffen habe. Um so mehr freuen wir uns der bessern Erkenntniß.»³²²

Auf Gesuch der *Südostbahn* entschied die Bündner Regierung, ihren Abgesandten Giuseppe a Marca gleich «für so lange als ständigen Kommissär des Kantons Graubünden bei der obersten Staatsbehörde von Tessin in Wirksamkeit zu halten, bis ein solcher Bescheid von Seite derselben erfolgt sein wird, wie sie die Wohlfahrt des Kantons Graubünden und die Interessen unserer Unternehmung gebieten»³²³ – was auch durch eindringliche Schreiben aus Chur und St. Gallen nach Bellinzona unterstützt wurde.³²⁴

Noch im selben Monat wurde in Bad Ragaz eine Konferenz zur Besprechung des weiteren Vorgehens abgehalten, wobei man sich entschloss, erneute Verhandlungen mit Sardinien über die Fortdauer des Staatsvertrages von 1847 aufzunehmen und Emissäre nach Turin zu senden. Dabei traten – wieder einmal – Differenzen zwischen den Regierungen von Graubünden und St. Gallen über die Frage auf, ob eine Genehmigung des Bundesrates für solche Verhandlungen einzuholen sei.³²⁵ Obwohl die Bündner dies – wieder einmal – nicht für nötig hielten und lieber auf eigene Faust handeln wollten, wurde die bundes-

rätliche Bewilligung eingeholt³²⁶ und a Marca und Hungerbühler in Begleitung von Killias nach Turin abgeordnet, wo sie in einer Konferenz mit der Regierung von Sardinien-Piemont sämtliche gewünschten Zusicherungen erhielten.³²⁷

Die zwei Staatsverträge von 1845 und 1847 behielten demnach auch aus Sicht Piemonts (ungeachtet des neu mit der Eidgenossenschaft abgeschlossenen Handelsvertrages) ihre Gültigkeit; an die Stelle des Turiner Komitees war rechtmässig die *Südostbahn* getreten. Mindestens ebenso wichtig war aber die Zusicherung, dass die bereits im Mai und Juni von Piemont gesprochenen Alpenbahnhubsiden von 10 Millionen Franken ausschliesslich dem Lukmanier – und auf keinen Fall dem Gotthard – zugedacht seien.³²⁸ Jedoch berichteten die Abgesandten aus Genua auch, dass grosse Teile der einst von verschiedenen Regionen und Städten zugesicherten Beiträge nicht mehr als gesichert gelten könnten.³²⁹

Zur selben Zeit wurde auch die anfangs Jahr beschlossene Beteiligung des Kantons Graubünden am Lukmanierunternehmen vom Grossen Rat und vom Volk auf das neue Unternehmen übertragen und die Konzession erteilt.³³⁰ Der sardinische

³²⁶ Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen, an den ... Bundesrat, 24. Juni 1853, StAGR; Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrat, 4. Juli 1853, BAR; Regierung von St. Gallen. Betreffend die von ihr eingeleiteten Unterhandlungen, 4. Juli 1853, StAGR; Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den ... Bundesrat in Bern, 6. Juli 1853, BAR.

³²⁷ An Herrn Landrichter Josef Marca, Soazza, 30. Juni 1853, StAGR; An Landamman u. Kleinen Rath des h. Standes St. Gallen, 30. Juni 1853, StAGR; Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den Kleinen Rath des Kantons Graubünden, 30. Juni 1853, StAGR; Verwaltungsrath der *Südostbahn*. Wünscht sofortige Abordnung des Herrn Landrichter Marca, 8. Juli 1853, StAGR; An Herr Landrichter Joseph Marca in Soazza, 9. Juli 1853, StAGR; Protokoll der Konferenz ... über die Interpretation der Konkordate von 1845 und 1847, 18. Juli 1853, StAGR; Graubünden, 12. Juli 1853, BAR; Vertrag zwischen Sardinien einerseits, Graubünden, Tessin und St. Gallen andererseits, über den Bau und Betrieb einer Lukmanierbahn, 5. August 1853, StAGR.

³²⁸ Der Liberale Alpenbote, 14. Juni 1853, 11. August 1853, 27. August 1853, 30. August 1853, 6. September 1853.

³²⁹ Herr Landrichter Josef Marca, Delegirter. Bericht ..., 15. Juli 1853, StAGR; Herr Landrichter à Marca, Abgeordneter nach Turin in Eisenbahnangelegenheiten. Schlußbericht ..., 21. Juli 1853, StAGR; Herr Landrichter Josef Marca, Abgeordneter nach Turin in der Eisenbahnssache. Bericht ..., 25. Juli 1853, StAGR.

³³⁰ MARGADANT (1972), S. 43–44; Der Liberale Alpenbote, 25. Juni 1853, 27. Juli 1853; An den I. Verwaltungsrath der Süd-Ost-Bahn, in Chur, 22. August 1853, StAGR.

³²² Der Liberale Alpenbote, 14. Juni 1853.

³²³ Verwaltungsrath der *Südostbahn*, ersucht ..., 21. Juni 1853, StAGR. Vgl. auch: An Landrichter Josef Marca in San Vittore, 25. Juni 1853, StAGR; An Landamman & Kleinen Rath des Kantons St. Gallen, 27. Juni 1853, StAGR.

³²⁴ Regierung von St. Gallen an die Regierung von Tessin: Vorstellung ..., 18. Juni 1853, StAGR; An Präsident & Staatsrath des Kantons Tessin in Bellenz, 24. Juni 1853, StAGR; Der Liberale Alpenbote, 2. Juli 1853.

³²⁵ Regierung von St. Gallen betreffend die beim h. Bundesrat eingeleiteten Schritte, 27. Juni 1853, StAGR.

Abgesandte Luigi Torelli (1810–1887), der zur Vertragsunterzeichnung eigens nach Graubünden geist war und die Tessiner Entscheidung abwarten wollte, forderte den Bundesrat auf, sich gegen den Gotthard zu stellen.³³¹ Auch die Bündner Regierung benutzte die Gelegenheit, um beim Bundesrat «das großartige Unternehmen einer Lukmanierbahn be-hufs direkter Verbindung des Langen- mit dem Bodensee, des Süden mit dem Norden, dessen Realisierung der ganzen Schweiz zur Ehre gereichen müsste, Ihrem Wohlwollen anzuempfehlen».³³²

Als die auf den 12. September angesetzte Verhandlung des Tessiner Grossen Rates näher rückte, waren sowohl die beiden nördlichen Ostalpenbahn-Kantone als auch die *Südostbahn* einige entscheidende Schritte weiter gekommen und a Marca berichtete aus dem Tessin, dass die Stimmung gegenüber dem Lukmanierunternehmen nun sehr positiv sei.³³³ Dennoch hielt man die Tessiner Konzession noch keineswegs in den Händen – auch die Gotthard-Kantone und die SCB hatten inzwischen ihr Möglichstes getan.

5.11 Die Gotthardkantone werden aktiv (1853)

Als die Abgesandten von Graubünden und St. Gallen gerade zurück aus Turin und Genua waren, suchte auch die Regierung von Luzern beim Bundesrat um die Erlaubnis nach, «mit der sardinischen Regierung, betreffend Erstellung einer Gotthardbahn in direkte Unterhandlung zu treten».³³⁴ Der Schritt kam zu spät. Sardinien hatte bereits zugesichert, seine Unterstützung einzig dem Lukmanier – und ausdrücklich nicht dem Gotthard – zuzuwenden.

Am 19. August 1853 fand aber in Luzern eine äusserst folgenreiche Konferenz unter Beteiligung von nicht weniger als acht Kantonen statt, die «nicht geringes Aufsehen in der Schweiz»³³⁵ erregte – und deswegen auch von den Ostalpenbahn-Vertretern genauestens beobachtet wurde.

³³¹ A Son Excellence Monsieur le Dr Naeff, Président de la Confédération Suisse, 19. August 1853, StAGR.

³³² Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 28. August 1853, BAR.

³³³ Herr Landrichter Joseph Marca. Bericht über die Stimmung & Gerüchte im Kanton Tessin ..., 5. August 1853, StAGR.

³³⁴ Ermächtigung an Luzern zu Unterhandlungen mit Sardinien, 28. Juli 1853, Dodis.

³³⁵ WANNER (1880), S. 42.

Escher, der über diese Vorgänge offenbar nur marginal informiert war (oder zumindest so tat), schrieb an Planta, die Gotthardkantone würden «Conferenzen» halten: «Wissen Sie, was in denselben vorgeht?»³³⁶ Tatsächlich wusste Planta genauestens, was in Luzern vorgegangen war und schrieb – mit der dringenden Bitte, die Mitteilungen diskret zu behandeln «und die Herkunft nicht ahnen zu lassen» – an Escher, «daß ein Sonderbund darunter sich entwickelt».³³⁷ Die mitfolgende – aus der Hand Baumgartners stammende – Abschrift enthielt unter anderem den in Luzern gefassten Beschluss, dass im In- und Ausland kräftig für den Gotthard geworben werden soll: «Einwirkung auf Aargau und Zürich daß sie sich dem Gotthard zu wenden. Das Gotthardprojekt soll in diesem Sinn planirt seyn.»³³⁸ Gleichzeitig ist davon die Rede, dass man den Tessinern eine Bahn nach Chiasso versprechen solle und dass «für Stimmenerwerbung im Teßin» sogar Geld aufgewendet werden solle. «Statt Geld und Gesellschaften und Subsidien bringen die Leute Intrigen, [...] technische Lügen en gros [...] und Bestechung nach Tessin», klagte Planta in einem späteren Brief und meinte, man hätte diese «Luzerner Viehhandelsconferenze» besser gleich nach Bellinzona verlegt, «um bequemer Kantonsräthe statt Kalbsköpfe zu erschachern».³³⁹

Auch der *Alpenbote* (dessen Redaktor seit 1852 Peter Condrin von Planta war) hatte von den Beschlüssen aus Luzern erfahren und meinte beschwichtigend: «Nur ruhig im Glied! Es kommt nicht darauf an, wie viele Bomben abgeschossen werden, sondern wie viele davon treffen.»³⁴⁰ Mit der martialischen Rhetorik war die Zeitung keineswegs allein; selbst Luigi Torelli, der in offiziell Auftrag der sardinischen Regierung in der Schweiz weilte, bezeichnete die Beschlüsse der Luzerner Konferenz in einem Schreiben an Alfred Escher als «déclaration de guerre»: «Il semble même qu'on veut joué à tout jeu et il ne serat pas le choix des moyens qu'embarrasserat ces Messieurs coalisées.»³⁴¹

³³⁶ Brief von Alfred Escher an Andreas Rudolf von Planta, 21. August 1853, BAE.

³³⁷ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. August 1853, BAE.

³³⁸ Ebd., Anmerkungen.

³³⁹ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE.

³⁴⁰ Der Liberale Alpenbote, 27. August 1853.

³⁴¹ Brief von Luigi Torelli an Alfred Escher, 27. August 1853, BAE.

Innert kurzer Zeit verfasste die Regierung von Luzern nun ein *Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn*, das sie an den Bundesrat einreichte und durch Kreisschreiben auch an die Regierungen verschiedenster Kantone sandte. Das Schreiben ging an Zürich, Glarus, Freiburg, Schaffhausen, Aargau, Thurgau, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf – und gelangte selbstverständlich auch zur Kenntnis der übrigen Kantonsregierungen (Graubünden erhielt umgehend eine Abschrift aus Glarus).³⁴² «Bei dem regen Eifer, den namentlich die Ostschweiz für Erstellung einer solchen Bahn über den Lukmanier entwickelte, konnte auch der Kanton Luzern nicht gleichgültig blieben», heisst es in dem Kreisschreiben, «indem ihm alles daran liegen mußte, daß der Handel zwischen Italien & eines großen Theils der Schweiz & Deutschlands den bisher üblichen nächsten Verkehrsweg über den St. Gotthard auch für die Zukunft beibehalte».³⁴³ Das beigelegte, fünf Druckseiten umfassende Memorial war nicht nur eine Propagandaschrift für den Gotthard, sondern griff auch die Lukmanierprojekte direkt an, indem es sämtliche Vorteile dieses Übergangs zu widerlegen suchte, oder, um es in den Worten des Archivars der *Gotthardbahngesellschaft* zu sagen: «Das denkwürdige Actenstück [...] hob in umfassender Weise die Vorzüge der Gotthardlinie gegenüber dem Lukmanier hervor und bewies [...], dass den östlichen Pässen ein nicht zu unterschätzender Rivale entgegenstehe.»³⁴⁴

Wenn also der Kleine Rat von Graubünden an seinen Abgesandten im Tessin schrieb, «daß, nach unserer vorläufigen Ansicht, das betreffende Memorial kaum geeignet sein dürfte, die Lukmanierinteressen zu gefährden»,³⁴⁵ so täuschte er sich. Die kleine Schrift machte rasch «die Runde durch alle Schweizerblätter»,³⁴⁶ und der *Alpenbote* vermeldete bald, dass im Streit zwischen Gotthard und Lukmanier «die ganze schweizerische Presse mit Ausnahme derjenigen von St. Gallen, Bünden, Glarus und zum Theil Tessin für erstern Partei nimmt».³⁴⁷

³⁴² Schreiben der Regierung von Luzern betreffend die Gotthardkonferenz, 6. September 1853, StAZH; Die Standescommission des Cantons Glarus an Präsident und Kleinen Rath löblichen Standes Graubünden, 6. September 1853, StAGR.

³⁴³ Schultheis & Regierungsrath des Kantons Luzern an die Tit Regierungen ..., 2. September 1853, StAGR.

³⁴⁴ WANNER (1880), S. 42.

³⁴⁵ An Herrn Landrichter Joseph Marca in Bellinzona, 7. September 1853, StAGR.

³⁴⁶ Der Liberale Alpenbote, 10. September 1853.

³⁴⁷ Ebd., 13. September 1853. Vgl. z. B. *Courrier du Valais*,

Das kleine Memorial der Regierung von Luzern legte eine feste Grundlage für die künftige Argumentation zugunsten des Gotthards. Es lohnt sich deshalb, diese eingehend zu analysieren und gleichzeitig zu untersuchen, ob und wie diese Argumente Verbreitung fanden.

In Worten, die geradezu aus einer Schrift für die Lukmanierbahn abgeschrieben sein könnten, verwies das Memorial zunächst auf die Wichtigkeit einer Alpenbahn im Allgemeinen:

*«Bei der lebhaften Entwicklung, die das schweizerische Eisenbahnwesen in der neuesten Zeit genommen hat, mußte sich die Aufmerksamkeit auf das Zustandekommen einer Schienenverbindung über die Alpen lenken. Indem man von Norden und Süden die bedeutendsten europäischen Verkehrslinien unseres Grenzen sich nähern sah, gelangte das Bedürfniß immer mehr zur Geltung, auf schweizerischem Boden das verbindende Mittglied jener Linien herzustellen und unserm Lande die alten Vortheile des Besitzes der vorzüglichen Alpenpässe und seiner Lage zwischen Italien und Mittel-Europa zu sichern.»*³⁴⁸

Im Widerspruch dazu wird dann aber behauptet, die Alpenbahnenbestrebungen hätten ihren Anfang in Piemont genommen – was, wie die Zeitgenossen wussten, nicht der Wahrheit entsprach. Der Grund, weshalb sich Piemont den Lukmanier «dem viel günstiger gelegenen und mit den großen europäischen Verkehrslinien in viel näherer Verbindung stehende Gotthard» vorgezogen hatte, lag nicht, wie im Memorial behauptet, darin, «eine der westlichen Mont-Cenis-Linie möglichst ostwärts entfernt liegende Richtung zu suchen», sondern darin, dass am Lukmanier bereits Vorarbeiten geleistet worden waren, während der Gotthard aus technischer Sicht als absolut ungeeignet für eine Eisenbahn galt.

«Vielleicht, ja wahrscheinlich, wird auch Piemont, wenn es einmal die Verhältnisse gründlicher untersucht [...], die wesentlichen Vorzüge des Gotthardt anerkennen», folgerte das Memorial weiter – was zu diesem Zeitpunkt nachweislich falsch war: Es war bekannt, dass Sardinien eben erst bestätigt hatte, seine Unterstützung *auschliesslich* einer Lukmanierbahn zukommen zu

11. September 1853.

³⁴⁸ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

lassen und es war ebenso bekannt, dass sich Sardinien sehr wohl mit Projekten am Gotthard- und Grimselpass auseinandergesetzt hatte, da solche aus strategischer Sicht tatsächlich bedeutend vorteilhafter gewesen wären.

Eines der wichtigsten und stärksten Argumente der Ostalpenbahn-Befürworter, die bereits zu gesicherte oder versprochene finanzielle und politische Hilfe auf dem südlichen (und nördlichen) Ausland wurde hier als Argument *gegen* die Lukmanierbahn verwendet:

*«Der oberflächliche Blick auf die Karte zeigt, daß die Lukmanierlinie höchstens fremden, aber nicht schweizerischen Interessen zu diesen geeignet ist, daß sie den schweizerischen Boden nur benutzt, um von der Schweiz den Verkehr abzuleiten.»*³⁴⁹

Wie verschiedene Aussagen sowohl in persönlichen Briefen als auch in Zeitungsartikeln zeigen, war die Unterstützung Sardiniens noch immer eines der wichtigsten, wenn nicht gar *das* wichtigste Argument für den Lukmanier – und damit gegen den Gotthard.³⁵⁰ Das Gotthard-Memorial legte das Fundament, um diese Argumentation durch sich selbst zu entkräften, indem es den Lukmanier zu einer *ausländischen*, den Gotthard hingegen zu einer *schweizerischen* Unternehmung machte.

In kaum zutreffender Weise wurde weiter dargelegt, dass die Parlamentarier des Tessins erkannt hätten, «wie viel größere Vortheile die Gotthardtslinie [...] ihrem Kanton, sowie der übrigen Schweiz gewähren würde», weshalb im Juni die Lukmanierkonzession nicht erteilt worden sei. Bei einer Gotthardbahn, so das Memorial weiter, würden «die Interessen der überwiegenden Mehrzahl der Kantone, sowie der Gesamtiedge-nossenschaft in so hohem Maße betheiligt» sein, dass es die Pflicht des Bundes sei, sich zugunsten dieser Linie einzusetzen: «Vom Gesichtspunkte der schweizerischen Verkehrsinteressen ist diejenige Linie die vortheilhafteste, welche die meisten Kantone, die volkreichsten und industriellsten Gegenden der Schweiz auf dem kürzesten Wege

mit Italien verbindet.» Die aufgeführten Bevölkerungs- und Distanzzahlen würden aufzeigen, «daß diese Linie diejenige über den Gotthardt ist», während die Lukmanierbahn «einzig für Graubündten von erheblicher Bedeutung sein kann».³⁵¹

Das Argument, dass *allein* der Gotthard, nicht aber der Lukmanier, den allgemeinen schweizerischen Interessen dienen würde, war (soweit sich sehen lässt) im Sommer 1853 erstmals aufgekommen. Noch im Juni hatte ein neutraler Einsender in der NZZ geschrieben: «Für den Lukmanier läßt sich vom allgemein schweizerischen Standpunkte aus gerade so viel anführen als für den Gotthardt.»³⁵² Nur wenige Tage später nahm ein anderer Einsender die gegenteilige Position ein: «Thatsache ist jedenfalls, wenn man von höhern, staatlichen und miliärischen Rücksichten reden will, daß der Gotthardt unbedingt der entsprechende schweizerische Paß für eine Eisenbahnanlage sein wird und offenbar den größten Theil der schweizerischen Interessen in sich vereinigt.»³⁵³ Das Argument fand rasch Verbreitung und wurde in den gotthard-freundlichen Zeitungen immer wieder erwähnt, wie der *Alpenbote* wusste.³⁵⁴ Nachdem sie auf fast zwei ganzen Seiten den Inhalt des Memorials vollkommen kritiklos dargelegt hatte, wollte die bündnerische Zeitung dieses Argument gar nicht erst bestreiten, sondern betonte stattdessen die *europäische* Bedeutung der Lukmanierbahn:

«Wenn es sich nur um einen Alpenübergang für die Schweiz, ihrem größern Theile nach, handelte, so wären sie in mancher Beziehung wohl auch nicht so ganz im Unrecht. Allein es handelt sich um eine Verbindung des Nordens mit dem Süden, um eine Route von europäischer Bedeutung, und da der Lukmanierpaß an sich trotz Allem, was die Gotthardianer dagegen sagen, weit weniger natürliche Schwierigkeiten darbietet, als der Gotthardpaß, so hat sich nun einmal die Gunst des Auslandes unserm Lukmanier zugewendet. [...]. Wir wollen uns daher nicht anstrengen zu beweisen, was Experten schon als erwiesen annehmen, – daß nämlich der Lukmanier befähigt sei, mit dem Gotthard selbst in der Richtung nach

³⁴⁹ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

³⁵⁰ Vgl. z. B. Brief von Luigi Torelli an Alfred Escher, 27. August 1853, BAE; Der Liberale Alpenbote, 27. August 1853, 10. September 1853, 17. September 1853; Processi verbali del Gran Consiglio, 15. September 1853, ASTI.

³⁵¹ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

³⁵² NZZ, 23. Juni 1853.

³⁵³ NZZ, 1. Juli 1853.

³⁵⁴ Der Liberale Alpenbote, 6. September 1853.

Basel zu konkurrieren. Von der Richtung nach Süddeutschland kann auch ein sonst Ungleicher dies als ausgemacht annehmen.»³⁵⁵

In Fortsetzung dieses Arguments griff die Regierung von Luzern auch einen Punkt auf, der in der bisherigen Diskussion erstaunlicherweise kaum eine Rolle gespielt hatte, im weiteren Verlauf aber entscheidend sein würde. Es war sicherlich auch den turbulenten aussenpolitischen Zeiten geschuldet, dass die militärische Sicht auf die Lukmanierbahn im Memorial an den Bundesrat viel Platz einnahm – und es war entscheidend, weil dem Bundesrat gemäss dem Eisenbahngesetz die Kompetenz zustand, Konzessionen aus militärischen Gründen zu verweigern. «Es darf ohne Scheu behauptet werden, in militärischer Beziehung sei der Lukmanier für die Schweiz noch viel schädlicher als in kommerzieller Hinsicht», konnte der Bundesrat deshalb in dem Memorial lesen:

«In dieser Beziehung dürfen wir vorweg behaupten, daß eine Lukmanierlinie wohl in keinem Lande die Genehmigung der obersten Behörden erhalten würde. In weitem Bogen führt sie längs dem äußersten östlichen Grenzraum hin: auf einer Strecke von 12 Stunden (vom Bodensee bis nach Sargans) liegt dieselbe im buchstäblichen Sinn des Wortes unter den Kanonen einer angrenzenden großen Macht [Österreich], die zu jeder Zeit mit einigen Batterien die Bahn auf jedem beliebigen Punkt zerstören kann. Wenn erst diese Linie [...] vom Feinde genommen wäre, was wohl unter allen Umständen schwer zu verhindern sein dürfte, so würde jedes an der südlichen Grenze stehende Armeekorps von der Benutzung des Schienenweges als Kommunikationsmittel gänzlich abgeschnitten sein.»³⁵⁶

«Wie ganz anders verhält sich hingegen die Gotthardtslinie», hiess es weiter:

«In unmittelbarer Verbindung stehend mit den Hauptverkehrsadern der Schweiz, sowie des Auslandes, nimmt sie von allen Seiten auf

dem direktesten Weg alle innern und äußern Kommunikationslinien auf und führt dieselben mitten durch das Herz des Landes. Und wie sie allen Bedürfnissen des Friedens entspricht, so befriedigt sie auch die militärischen Interessen im vollsten Maße, indem ihre ganze Richtung [...] von allen Seiten fast unangreifbar ist.»³⁵⁷

Sämtliche angeführten Argumente für die Gotthardbahn gingen selbstverständlich davon aus, dass eine solche Bahn aus technischer Sicht realisiert werden könnte. Schon immer (und noch immer) lag eines der stärksten Argumente für die Lukmanierbahn darin, dass sie am leichtesten (oder besser gesagt: am ehesten) gebaut werden könnte, während allen anderen Übergängen die technische Machbarkeit abgesprochen wurde. Dieser Aspekt war sogar entscheidend dafür gewesen, dass in der Ostschweiz der Lukmanier allen anderen Übergängen vorgezogen wurde, obwohl er auf dem Weg nach Süden einen grossen Umweg bedeutet hätte. Die Verfasser des Memorials wollten deshalb nachweisen, «daß auch hinsichtlich der Ausführbarkeit die Gotthardtslinie mindestens eben so viel Vorzüge über diejenige des Lukmanier besitzt».

Dies gelang jedoch nur bedingt – einerseits deshalb, weil sich die Schwierigkeiten des Gotthardpasses kaum bestreiten liessen, andererseits, weil für diesen noch kaum technische Studien gemacht worden waren. «Es ist versucht worden», hiess es deshalb im Memorial, «und, man muß es gestehen, mit vielem Erfolg, die Schwierigkeiten einer Gotthardtslinie als unüberwindbar, diejenigen des Lukmanier als verhältnismässig darzustellen». Weil aber noch für keinen der beiden Pässe hinlängliche Studien gemacht worden seien, «hatte die Rede, die aber Zahlen gegenüber nichts beweist, freies Feld». Diesen Zahlen, die eindeutig für den Lukmanier sprachen, musste aber auch die Regierung von Luzern ins Auge sehen, und sie verlegte ihre Argumentation deshalb eine Ebene höher:

«Und bei einem Unternehmen so großartiger Natur, wie der Bau einer Alpenbahn, liegt das Maß der Wahrscheinlichkeit ihrer Ausführung im umgekehrten Verhältniß des Maßes der damit verbundenen Schwierigkeiten. Wie

³⁵⁵ Ebd., 10. September 1853.

³⁵⁶ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR. Bundesrat Jonas Furrer meinte dazu in einem Brief an seinen Freund Escher (9. September 1853, BAE): «Gar lächerlich nehmen sich die Oester[reichischen] Kanonen aus, die die Bahn im Rheintal beherrschen, weil diese Strecke gerade schon definitiv concedirt ist.»

³⁵⁷ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

sehr müßte man es später bereuhen, wenn auf Grund der höchst unvollständigen Untersuchungen und zu Gunsten ausländischer Interessen einem in jeder Hinsicht unzweckmäßigen Unternehmen Vorschub geleistet und dadurch die Ausführung eines Werkes vielleicht auf lange Zeit verhindert würde, das so unwiderleglich alle schweizerischen Interessen in sich vereinigt.»³⁵⁸

Dass für beide Pässe hinlängliche Studien fehlten, war allenfalls bedingt richtig – einen deutlichen Vorsprung hatte der Lukmanier auf jeden Fall. Von den Ingenieuren war der Gotthard gerade erst ins Auge gefasst worden; auch La Nicca hatte dies selbstverständlich erkannt und eine Schrift in italienischer Sprache publiziert, die – in Anbetracht des Autors kaum verwunderlich – zu folgenden Resultaten kam (referiert von der NZZ):

«Eine Eisenbahn über den Gotthard hat fast unübersteigliche Terrainschwierigkeiten, fast unüberwindliche Gefällsverhältnisse, kostet viel mehr, braucht mehr Zeit zum Bau, hat einen sehr schweren unregelmässigen und unsicheren Betrieb, eine sehr kleine Fahrgeschwindigkeit und kann daher mit dem Lukmanier in keiner Richtung konkurrieren.»³⁵⁹

Nur wenige Wochen später erhielt der Bündner Kantonsingenieur deutliche Gegenrede von seinem Tessiner Amtskollegen, Pasquale Lucchini, der auf 17 Seiten die Berechnungen und Behauptungen La Niccas widerlegen und damit auch Einfluss auf die Beratungen der tessinsichen Grossrats-Eisenbahnkommission ausüben wollte.³⁶⁰ Beide Autoren waren durchaus nicht unvoreingenommen, und beide Studien hatten ohne Zweifel zahlreiche Schwachpunkte; die vorgeschlagenen Steigungsverhältnisse und Tunnellängen wären in jedem Fall mindestens an der Grenze des eisenbahn- und bautechnisch Machbaren gelegen.

Die Ansicht, dass der Lukmanier aus technischer Sicht aber im Vorteil sei, war noch immer verbreitet, wie eine Einsendung an die NZZ zeigt, welche die Möglichkeit einer Gotthardbahn bezweifelte:

«Wäre im Ernste von der Herstellung eines Schienenweges von Zürich über den Gotthardt die Rede oder könnte hievon mit Aussicht auf Erfolg die Rede sein, so ließe es sich begreifen, wenn Zürich sich ebensowohl dieser als der Lukmanierbahn zuwenden würde. Allein eben die Möglichkeit einer Gotthardtbahn ist's, die wir bestreiten und wahrlich mit gutem Gewissen bestreiten. [...]. Wir wollen es darauf ankommen lassen, ob nicht jeder Unbefangene, der die Gotthardtstraße hinansteigt, abgesehen von der völligen Unmöglichkeit in den Schöllenen die erforderliche Entwicklung zu finden, mit uns den Kopf schütteln wird über den Gedanken, dort eine Eisenbahn anzulegen. – Dagegen hat noch Niemand bestreiten können, daß der von Dissentis ganz allmälig sanft ansteigende Lukmanierpaß ein außerordentlich günstiges Terrain bietet, [...]. Wer über die in Betracht kommenden Alpenpässe je gegangen ist, wird soviel zugeben müssen, daß sofern die Frage, ob ein Schienenweg über unsere Alpen nach Italien möglich sei, nicht von vorneherein verneint wird, der Lukmanier weitaus die geringsten Schwierigkeiten bietet.»³⁶¹

Die Meinung, dass für beide Pässe noch genaue re Studien notwendig seien, war weit verbreitet, und ein Lukmanierbefürworter musste in der NZZ viel Platz darauf verwenden, dies zu widerlegen:

«Vorerst finden wir die Behauptung [...] etwas stark, daß nämlich so wenig über den Lukmanier als über den Gotthardt gründliche Studien vorliegen. Mit Bezug auf den Gotthardt ist dieß allerdings insofern der Fall, als die höchst oberflächlichen Untersuchungen Lucchinis und Kollers die ungeheure Schwierigkeit, ja Unaufführbarkeit eines Schienenweges über diesen Paß auch dem Laien einleuchtend zu machen geeignet sind. Mit Bezug auf den Lukmanier dagegen, welcher nicht nur untersucht, sondern vermessen worden ist, liegen jedem, der sehen will, die gründlichsten auf langjährigen Beobachtungen beruhenden Berichte La Nicca's vor; wer diese unbefangen und ohne Vorurtheil prüft, der wird sich auch von der Ausführbarkeit einer Lukmanier-Eisenbahn überzeugen müssen.»³⁶²

³⁵⁸ Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

³⁵⁹ NZZ, 16. Juni 1853. Vgl. LA NICCA (1853).

³⁶⁰ LUCCHINI (1853). Vgl. auch Der Liberale Alpenbote, 30. Juli 1853.

³⁶¹ NZZ, 5. Juli 1853.

³⁶² Ebd., 23. Juni 1853.

Das Defizit der fehlenden Vermessungen und Berechnungen, das eindeutig beim Gotthard lag, suchte die SCB im Sommer 1853 auszugleichen. Schon Ende Juni hatte eine Ingenieurequipe unter der Leitung von Karl Emanuel Müller (1804–1869) mit Vermessungsarbeiten begonnen, wobei Müller an der Gotthardkonferenz Ende August erste Resultate hatte präsentieren können. «Die Basler bringen, wie ich glaube, alle Tage neue Pläne aufs Tapet», bemerkte Anton von Salis (1819–1902) dazu mit ironischem Unterton in einem Brief an Alfred Escher. «Am Gotthard arbeiten sie Tag & Nacht, ich vermuthe sie schaufeln ihn geradezu weg, aber ihr Geldsack wird von der Sache nicht berührt: bezahlen müssen die Leventiner.»³⁶³

Allerdings arbeiteten nicht nur die Basler am Gotthard, sondern auch die Bündner und die Engländer bzw. deren Ingenieur Hemans am Lukmanier, «welcher dort [...] seine Beobachtungen und Vermessungen machte und sich [...] sehr günstig über die Beschaffenheit des Bergübergangs und das Projekt des Hrn. Lanicca aussprach, indem er gleichzeitig das Gotthardprojekt für eine Absurdität erklärte». ³⁶⁴ Die Frage sei deshalb für das Tessin nicht, so der *Alpenbote* an anderer Stelle, «welche von beiden Linien konveniert uns besser?», sondern «welche von beiden ist möglich?», oder auch nur: «welche von beiden hat mehr Chancen für ihre Erstellung?» Die Beantwortung dieser Fragen könnte dabei «unmöglich zweifelhaft sein»:

*«Jeder Unbefangene, sei er Techniker oder nicht, wird bei der ersten Begehung des Gotthards und des Lukmaniers sofort sich überzeugen, daß eine Alpenbahn, sei es mit sei es ohne Tunnel, wenn sie überhaupt möglich ist, nur über den Lukmanier erstellt werden kann, daß wenigstens dieser vor dem Gotthard weit aus den Vorzug verdient; es darf in der That dieser Vorzug [...] als technisch zur Genüge entschieden und auch als von allen Unbefangenen anerkannt angesehen werden.»*³⁶⁵

5.12 Tessiner Konzessionsverhandlungen (1853)

«Wir überlassen es Ihrer weisen Einsicht und Ihrem unbefangenen, von dem rein schweizerischen Standpunkt ausgehenden Urtheil, zu entscheiden, welche der beiden konkurrierenden Linien im Interesse des Gesammtvaterlandes liegt, und somit die Unterstützung der obersten Bundesbehörde verdient»,³⁶⁶ schloss der Aufruf der Gotthardkantone an den Bundesrat. Der Empfänger konnte kaum anders als zu antworten, «daß sich der Bundesrat nicht veranlaßt finde, von den [...] Grundsätzen abzuweichen, nach welchen es ihm nicht zustehe, sich für die eine oder andere Linie besonders zu interessiren»,³⁶⁷ oder, wie Bundesrat Jonas Furrer an seinen Freund Escher schrieb: «Sage den Ängstlichen, sie sollen ohne Sorge seyn wegen unsrer Beteiligung contra Lukmanier. Das Gesuch ist so gegen das Gesetz u[nd] gegen die Natur unsrer Stellung, daß es ohne alle Discussion in einer Minute abgewiesen wurde.»³⁶⁸

Zumindest einige der Ostalpenbahn-Befürworter waren aber weiterhin ängstlich, so etwa Anton von Salis, der Escher gebeten hatte, es solle doch auch ein Zürcher an der «Schlacht in Bellinzona»³⁶⁹ teilnehmen. «La bataille de Bellinzona décidera»,³⁷⁰ «die Schlacht von Bellinzona wird entscheiden», schrieb der sardinische Abgesandte Torelli an Escher, und meinte damit die im Rahmen von Parlamentsverhandlungen im Tessin stattfindende Eisenbahnkonzessionserteilung. Allein schon die militante Rhetorik, deren sich allen voran Andreas Rudolf von Planta bediente, zeigt, dass es den Beteiligten dabei um sehr viel ging. «Der Kampf muß jetzt durchgekämpft werden und da müssen und sollen alle Factoren mit aller Macht gleichzeitig und concentrisch operiren»,³⁷¹ schrieb von Planta etwa in einem Brief an Escher – und in einem anderen meinte er gar:

³⁶³ Memorial in Sachen der Gotthards-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

³⁶⁴ Gotthardbahn., 7. September 1853, BAR.

³⁶⁵ Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

³⁶⁶ Brief von Anton von Salis an Alfred Escher, 13. August 1853, BAE.

³⁶⁷ Brief von Luigi Torelli an Alfred Escher, 27. August 1853, BAE.

³⁶⁸ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. August 1853, BAE.

³⁶³ Brief von Anton von Salis an Alfred Escher, 13. August 1853, BAE.

³⁶⁴ Der Liberale Alpenbote, 2. August 1853.

³⁶⁵ Ebd., 27. August 1853. Vgl. auch ebd., 13. September 1853.

«Tessin muß Schlag auf Schlag erobert und eingeschüchtert werden. Die Centralbahn in ihrer Unnatur von Osten und Westen her Schlag auf Schlag noch zum Capituliren [...] veranlaßt werden. Vous verrez, cela ira! Die Nothwendigkeit der Dinge bricht sich doch am Ende siegreiche Bahn – sofern man rechtzeitig noch sie functioniren läßt.»³⁷²

In den persönlichen Briefen treten auch Gehässigkeiten und Vorurteile zutage, wie man sie in offizieller Korrespondenz nicht findet. So etwa, wenn Planta schrieb, man müsse gegenüber dem Kanton Tessin nun endlich einmal eine klare und bestimmte Haltung einnehmen, denn

«solange die Eidgenossenschaft Tessin in allen Richtungen **hätschelt** wie ein enfant gaté wird sie nie Freude erleben. Der Boden ist nicht dazu. Dort herrschen die Leidenschaften und gegen diese braucht es adequate Correcturmittel.»³⁷³

Es müsse deshalb «mit allen Mitteln, die ein ehrenwerther und auf Ehre haltender Eidgenosse anwenden darf, auf Tessin los operirt werden», so Planta. «Hiezu ist vor Allem nöthig, daß man sich überzeuge, daß eine gewiße Persönlichkeit gar *keinen* Character besitzt», schrieb er und meinte damit Giovan Battista Pioda; dieser «sollte recht an die Wand gedrückt und gegen Seitensprünge sichergestellt werden».

Nach seinen Schriften und persönlichen Briefen an Escher zu urteilen, legte Planta allerdings diese bestimmte Haltung, die er von den Tessinern erwartete, selbst nicht an den Tag. Vielmehr schwankte er – getrieben von seiner eigenen Leidenschaft – fast von Tag zu Tag in seinen Ansichten. Dabei fürchtete er sich vor Intrigen und Indiskretionen im Tessin, die dem Lukmanierunternehmen zum Verhängnis werden könnten. Aus diesem Grunde meinte er, müsse «die ganze östliche Schweiz, namentlich Zürich», so auftreten, «daß der Vernunft der Sieg bleibt und nicht den Umtrieben Basels und der [...] Kässschweiz» (womit die agrarische Innerschweiz gemeint war). Dabei fürchtete er sich ernsthaft vor einem Bruch mit Sardinien, der «gewiß noch eine größere Tragweite als eine bloße marcantile Niederlage» hätte. Es scheint, als ob ausgerechnet Planta, der buch-

stäblich mit Leidenschaft an die Vernunft appellierte und tessinische Intrigen fürchtete, selbst ein solch undurchsichtiges Manöver versucht hätte. So schrieb er in ziemlich mysteriösen Worten, die sich aus keinen anderen Quellen bestätigen lassen, an Escher, er wolle es ihm überlassen,

«ob Sie den befreundeten Bundesräthen das Avertissement zukommen läßt wollen daß wie man aus guten Quellen vernimmt, das piemont[esische] Ministerium **entschlossen** ist, wenn Tessin allen Verträgen entgegen mit üppigem Fußtritt die Ertheilung der Concession für Lukmanier zu ertheilen sich weigert, sofort Tessin oder wenigstens die Getreideausfuhr zu sperren. – Ob ein zweiter Conflict im Moment der Theuerung mit unsren nächsten Verbündeten zur Verbesserung des Leumunds von Tessin in Europa, zum Besten der Schweiz und zum Vortheil der Regierung ausfallen [kann?], die weder auf Ehre, noch Pflicht, noch wahr[es?] Interesse schaut, laßt ich dahin gestellt. Wir sind nicht Schuld daran, dagegen scheint in Piemont die Erbitterung täglich zu steigen.»³⁷⁴

Dass solche Verdächtigungen und Gerüchte nicht zur Entspannung der verzwickten aussen- und innenpolitischen Lage beitragen würden, muss Planta klar gewesen sein. Escher wusste dies wohl selbst und leitete diese fragwürdigen Ausführungen seinen «befreundeten Bundesräten», womit insbesondere Jonas Furrer gemeint war, wohl nicht weiter. Jedenfalls schrieb Letzterer eine Woche später in eher gegenteiligem Sinne an Escher – und brachte dabei gleich neue Vorschläge, wie die Lukmanierbahn auch gegen den (anfänglichen) Widerstand Tessins gebaut werden könnte:

«Um wieder auf die Lukmanier Bahn zu kommen, so scheint die Sache im guten Zuge zu seyn; [...]. Wenn Tessin so verrückt seyn sollte, seine ganze Zukunft zu verkennen, so finde ich man sollte gleich wohl bis an den Lukmanier u[nd] von Piemont bis an den Langensee bauen; dadurch entsteht eine vis major für Tessin, später concediren zu müssen.»³⁷⁵

³⁷² Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE.

³⁷³ Ebd.

³⁷⁴ Ebd.

³⁷⁵ Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

Solche konkreten Vorschläge oder neue «kreative» Strategien und Ideen liess Planta gänzlich vermissen. Er kam weder von seiner kampflustigen Rhetorik noch von seiner Theorie über Racheaktionen aus Piemont ab – sondern steigerte diese noch weiter:

«Die Lukmanierbahn kommt nun einmal doch zu Stande. Wenn Tessin Dummheiten macht, wird es per Hungercur zur Vernunft gebracht! Denn Piemont sperrt wegen Vertragsbruches? Ob Oestreich dann öffnet weiß ich nicht; wir in Bünden steuern dann schwerlich wieder Geld ebensowenig sonst im Osten. – Ob dann Uri Luzern und Vater Trog viel senden werden, laße ich dahingestellt. – Piemont wäre ganz sicherlich wüthend besonders die Genuesen!»³⁷⁶

In seiner diesbezüglich schwankenden Art rief Andreas Rudolf von Planta mit Blick auf die Vorgänge rund um die Tessiner Grossratsverhandlungen im September 1853 einmal dazu auf, die gesamte Presse solle «diesem Treiben entgegentreten»,³⁷⁷ meinte dann aber nur drei Tage später schon wieder, man habe beschlossen, dass «unsre Zeitungen noch nicht reden» sollten.³⁷⁸ Die Zeitungen redeten selbstverständlich so oder so. Namentlich der Planta nahestehende *Alpenbote* warf in den Tagen und Wochen vor den Tessiner Konzessionsverhandlungen sämtliche Argumente für den Lukmanier in die Waagschale, bezweifelte alle guten Intentionen der SCB, holte gleich mehrfach zu regelrechten Rundumschlägen gegen das Gotthardprojekt aus und hielt sich mit Kritik am Kanton Tessin und seinen Politikern nicht zurück. Dabei brachte das Blatt auch ein juristisches Argument in Spiel, indem es die Tessiner aufforderte, sich gefälligst an den im Jahre 1847 abgeschlossenen Staatsvertrag zu halten, durch den man sich zur Erteilung einer Lukmanierkonzession verpflichtet habe.³⁷⁹

Auch die Regierungen der involvierten Kantone bereiteten sich nicht gerade gelassen auf den erwarteten grossen «Kampf» in Bellinzona vor. Es war bekannt, dass die Luzerner Regierung alle möglicherweise an einer Gotthardbahn interessierten Kantone aufgerufen hatte, «unsere Bemü-

hungen im Kanton Tessin – einen für den Gotthard nachtheiligen Beschluss des dortigen großen Rates [...] zu verhindern, – gefälligst unterstützen zu wollen».³⁸⁰ Die Bündner Regierung ordnete deshalb nicht nur a Marca noch einmal nach Bellinzona ab,³⁸¹ sondern bat auch die Regierung des Kantons Zürich, sie möge ebenfalls einen Abgesandten benennen, «zumal man hierorts grossen Werth darauf legt, daß die gewichtige Stimme Zürichs mit möglichster Entschiedenheit zu Gunsten des Lukmanier in die Wagschaale falle».³⁸² Noch bevor das Gremium einen Entscheid getroffen hatte, wandte sich Planta auch an dessen Präsidenten Escher und meinte: «Am besten wäre es, Sie gingen selber hinein, weil Sie fürchten.»³⁸³ Mit der Person des Absandten von St. Gallen, Regierungsrat Basil Ferdinand Curti (1804–1888), war Planta nicht einverstanden, und überhaupt meinte er, man müsse jetzt auch noch «Aargau, Thurgau, Appenzell und Glarus zu östlichem Aufsehen resp. Dreinschlagen mahnen» und verband dies mit dem Aufruf: «Die industrielle Schweiz wird ihre Handelsstellung wohl nicht an die Käskantone abtreten wollen!»³⁸⁴ Deshalb:

«Sollten die östlichen Cantone vereinigt gemeinschaftliche Schritte thun. [...]. Also einstweilige Missionen [...] nach Tessin, um Ihnen dort zu sagen, daß eine Million industrieller Schweizer sicher die Oeffnung des Lukmaniers erwarten, daß diese 7 regenerirten Kantone im verneinenden Fall den Beschluss des Kantons Tessin nach Gebühren würdigen und jene Bevölkerung nicht nur für Tröpfe halten, sondern auch demgemäß künftig behandeln würde. Man muß den unwissenden Selbstgöttern einmal ad oculos demonstrieren, daß mit der Basler Centralschweizerischen Theorie eben nichts ist, sondern daß das Schwergewicht eben für den Lukmanier ist. – Kurz! Staarstechen und imponiren!»³⁸⁵

³⁷⁶ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

³⁷⁷ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. August 1853, BAE.

³⁷⁸ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE.

³⁷⁹ Der Liberale Alpenbote, 27. August 1853.

³⁸⁰ Schultheis & Regierungsrath des Kantons Luzern an die Tit Regierungen ..., 2. September 1853, StAGR.

³⁸¹ An Herrn Landrichter Joesph Marca in Soazza, 1. September 1853, StAGR.

³⁸² Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den Regierungsrath des Kantons Zürich, 29. August 1853, StAZH.

³⁸³ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE.

³⁸⁴ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE.

³⁸⁵ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE.

Auch hier zeigt sich wieder Plantas kämpferische Einstellung den Parlamentsverhandlungen gegenüber, die in der Feststellung gipfelte: «Hier gilt einmal der Satz: Wer nicht für uns ist, ist gegen uns.»³⁸⁶

Escher, der im Tessin wenig Sympathien genoss, seit er 1848 als Repräsentant der Tagsatzung dort für die neutrale Haltung der Eidgenossenschaft während der Aufstände in der Lombardei gegen die österreichische Besatzung gesorgt hatte, dachte kaum daran, diese Aufgabe selbst zu übernehmen. Ironischerweise fiel sie aber am Ende demjenigen zu, der Escher damals auf seinem Posten im Tessin abgelöst hatte: Georg Joseph Sidler (1782–1861). Eigentlich war erneut Dubs ersucht worden, «sich auf die Sitzung des Großen Rethes des Kantons Tessin nach Bellinzona zu begeben, um im Sinne der ihm [...] ertheilten Instruction den diesseitigen Wünschen Eingang zu verschaffen». ³⁸⁷ Wie diese Instruktion genau lautete, und wie die Wünsche des Kantons Zürich zu jener Zeit aussahen, ist aus den Quellen nicht ersichtlich. Dubs, der sich im Juni mit viel Engagement für die Lukmanierbahn eingesetzt und sich in persönlichen Briefen äusserst positiv über dieses Projekt geäussert hatte, war dann jedoch «wegen des plötzlich erfolgten Todes seines Vaters»³⁸⁸ verhindert, weshalb nun Sidler mit der Mission betraut wurde. Die Regierung von Graubünden verdankte diesen Entscheid, hielt es aber für nötig, ihre Überzeugung mitzuteilen, «daß das Memorial der Gotthardt-Conferenz die beabsichtigte Wirkung bei Euch verfehlt habe, und Ihr mit uns das Bestreben, im Interesse des Bundes gegen die Lukmanierbahn zu provozieren, als durchaus unstatthaft ansehen werdet».³⁸⁹

Sidler war gerade erst in Bellinzona angekommen, als er bereits an Escher schrieb, er habe von Pioda vernommen, «die Sachen stehen zu Gunsten des Lukmaniers ziemlich gut». ³⁹⁰ Am selben Abend fand eine Konferenz zwischen der Tessiner Regierung, der englischen Gesell-

schaft sowie den Abgesandten von Sardinien, Graubünden und St. Gallen statt, «die bis tief in die Nacht dauerte»³⁹¹ und auf der sich die englische Gesellschaft nun doch verpflichtete, auch den Bau der Eisenbahn über den Monte Ceneri nach Lugano sowie zusätzlich noch den Betrieb eines Dampfschiffes auf dem Lago di Lugano zu übernehmen.³⁹² «Die Nothwendigkeit habe geboten, die Bahnbauten bis Lugano anzubieten, sonst hätten die Grossrathsmitglieder der Bezirke Lugano u[nd] Mendrisio die Bewilligung zweifelhaft gemacht»,³⁹³ schilderte Sidler. Dabei wären die englischen Unternehmer sogar bereit gewesen, die Bahn bis an die südliche Landesgrenze nach Chiasso zu führen, doch legte Torelli als sardischer Abgesandter aus strategischen Gründen dagegen klaren Protest ein.³⁹⁴

Am nächsten Tag zogen die Emissäre der *Centralbahn* und der Gotthard-Kantone ihr erneutes Gesuch um Aufschub zurück, reichten stattdessen ein förmliches Konzessionsbegehr (unter Ratifikationsvorbehalt) ein und boten für dieses die Leistung einer Kautions von einer halben Million Franken an. Dennoch beschloss der Staatsrat, beim Grossen Rat die Genehmigung der Lukmanierkonzession zu beantragen. «Unter solchen Verhältnissen können die allfälligen Wendungen im Großen Rathe unmöglich zuverlässig vorgesehen werden», schrieb Sidler und fügte den äusserst aufschlussreichen Satz bei:

*«Ich meinerseits werde fortfahren, wo ich es für thunlich halte, dem mehr gesicherten, als dem weniger gesicherten Unternehmen das Wort zu reden; durch das Anerbieten einer halben Million Kautions scheint mir unter den gegebenen Verhältnissen die Gotthardsbahn der Realisierung nicht so nahe gebracht, als es die Lukmanierbahn durch ein glückliches Zusammentreffen günstiger Verumständigungen geworden ist.»*³⁹⁵

Hier kommt der Auftrag zum Ausdruck, den Sidler von der Zürcher Regierung (oder von deren Präsidenten persönlich) erhalten hatte, der sich jedoch

³⁸⁶ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE.

³⁸⁷ Schreiben der Regierung von Graubünden und Abordnung ..., 3. September 1853, StAZH.

³⁸⁸ Abordnung des Herrn Landammann Sidler in den Kanton Tessin, 9. September 1853, StAZH.

³⁸⁹ Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den Regierungsrath des Kantons Zürich, 10. September 1853, StAZH.

³⁹⁰ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 10. September 1853, BAE.

³⁹¹ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 11. September 1853, BAE.

³⁹² Der Liberale Alpenbote, 13. September 1853.

³⁹³ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 11. September 1853, BAE.

³⁹⁴ Der Liberale Alpenbote, 15. September 1853.

³⁹⁵ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 11. September 1853, BAE.

nirgendwo formuliert findet. Wenn Sidler also an Escher schrieb, er habe in dem Sinne gesprochen, «wie Sie es mir vor der Abreise verdeuteten»,³⁹⁶ dann hiess das nicht, dass er unter allen Umständen das Lukmanierprojekt befördert hatte, wie dies der zürcherische Abgesandte Dubs noch im Juni getan hatte. Wenn Sidler schrieb, er habe «an geeigneten Stellen die hohe Wünschbarkeit, daß die gebotene Gelegenheit zur Realisierung einer Lukmanier-Eisenbahn durch Zögerungen nicht verscherzt würde»³⁹⁷ ausgedrückt, dann muss hier die Betonung auf *gebotene Gelegenheit* liegen. Es hiess, dass Sidler das Lukmanierprojekt nicht unter allen Umständen unterstützt hätte, sondern nur deshalb, weil er dieses zu jenem Zeitpunkt für das aussichtsreichere der beiden Gesuche hielt. Für die weitere Entwicklung der Lukmanierbahn, insbesondere für die angestrebte Staatsbeteiligung Zürichs, sollte dieser Punkt entscheidend sein. Sidler informierte Escher weiter treu über die neuesten Entwicklungen in Bellinzona und tat dies fortan sogar per Telegramm.³⁹⁸ Nach seiner Rückkehr in Zürich lieferte er nicht etwa einen schriftlichen Bericht an die Regierung, in deren Auftrag er nach Bellinzona gereist war (was bei einer solchen Abordnung üblich war), sondern stattete «mündlichen Bericht» ab – an «Herrn Regierungspräsidenten Dr Escher».³⁹⁹

«Aller Augen sind jetzt nach Bellinzona gerichtet», schrieb nun der *Alpenbote*, der als gedruckte Zeitung selbstverständlich immer einige Tage Verspätung hatte, aber dennoch erstaunlich gut informiert war. «Soviel man vernimmt, haben die Angelegenheiten der Lukmanierbahn eine überraschend günstige Wendung genommen. Tessin hat viel, sehr viel von den Unternehmern verlangt, und – nach längern Unterhandlungen [...] immer noch sehr viel erhalten.»⁴⁰⁰

Die Verhandlungen wurden weiter kompliziert, indem das Parlament zunächst darüber zu entscheiden hatte, ob es nicht die «politische Frage», den drängenden Konflikt mit Österreich, vor der

«Eisenbahnfrage» behandeln wolle. Dabei gab es nicht nur «heftige Diskussionen»,⁴⁰¹ sondern es kamen gleich eine ganze Reihe von Konflikten und ungelösten Fragen auf den Tisch, als der Grossrat Leone Stoppani (1825–1895), Führer des ultraradikalen Flügels der liberalradikalen Partei, den Antrag stellte, die Eisenbahnverhandlungen zu verschieben und gleichzeitig weitere Schritte einzuleiten:

*«Durch ein Manifest sollen dem Schweizervolk die Gründe dieses Verschubs angezeigt und dasselbe eingeladen werden, die Bundesbehörden zu Gewährung bundesgemäßer Hilfe anzugehen. Zwei Standesdeputirte sollen an den Bundesrat das Verlangen stellen, daß er Oesterreich zur Aufhebung seiner Zwangsmaßregeln gegen Tessin bestimme. Entsprechend die Schritte des Bundesrates seiner Erwartung nicht, so sollen die Deputirten dem Bundesrat erklären, daß Tessin für sich selbst sorgen werde.»*⁴⁰²

Es waren solche Entwicklungen, welche Planta dazu verleitet hatten zu schreiben, dass im Tessin einzig die Leidenschaften herrschen würden und dass die Eidgenossenschaft aufhören müsse diesen Kanton zu verhätscheln. Sie zeigen auf, in welch' drängender Situation sich der zerstrittene Kanton zu jenem Zeitpunkt befand. Was zu offenen Sezessionsforderungen führte, hatte auch Auswirkungen auf die Eisenbahnverhandlungen. «Aus Allem sieht man, daß die schwache Unterstützung Tessins von Seiten des Bundes in der Stellung zu Oesterreich Ursache des Umschwungs der dortigen öffentlichen Meinung zu Gunsten des Lukmanier ist oder wenigstens als solche hingestellt wird»,⁴⁰³ folgerte der Korrespondent des *Alpenboten*. Man scheine im tessinischen Grossen Rat «die Vernachlässigung des Tessins von Seite des Bundesraths [...] als Motiv betrachtet zu haben, um die Gunst dem englisch-sardinischen Projekte zuzuwenden», schrieb der Redaktor zwei Tage darauf als Erklärung zu einem Artikel, der verkündete:

«Zufolge telegraphischer Depesche hat nach heißem Kampfe der Große Rath von Tessin mit großer Mehrheit in der Frage der Konzes-

³⁹⁶ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 10. September 1853, BAE.

³⁹⁷ Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 11. September 1853, BAE.

³⁹⁸ Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 12. September 1853, StAZH; Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 14. September 1853, StAZH; Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 15. September 1853.

³⁹⁹ Herr alt Landammann Sidler wird die Uebernahme der Mission verdankt, 22. September 1853, StAZH.

⁴⁰⁰ Der Liberale Alpenbote, 15. September 1853.

⁴⁰¹ Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 14. September 1853, StAZH.

⁴⁰² Der Liberale Alpenbote, 15. September 1853.

⁴⁰³ Ebd.

sionsertheilung für den Lukmanier Eintreten beschlossen. Hierauf wurde sofort die Konzession ertheilt mit 90 gegen 11 Stimmen. Also der Lukmanier hat gesiegt! Wohl denn!»⁴⁰⁴

Man sei fast versucht zu glauben, dass jene aus senpolitische Frage den Ausschlag zu diesem Entscheid gegeben habe, und die Art, wie man versucht habe, den Konflikt mit Österreich «als Sturmbock voranzuschicken, um darauf in einer freilich auf den ersten Blick etwas ferne liegenden Kombination die Konzessionerteilung an den Lukmanier, resp. den Absagebrief an die Gotthardinteressenten folgen zu lassen, scheint dies zu beweisen». ⁴⁰⁵

Um den Entscheid des Tessiner Grossen Rates – und damit auch den Meinungsumschwung, der zwischen Juni und September 1853 stattgefunden hat – nachvollziehen zu können, lohnt sich ein Blick in die Botschaft der Regierung an das Parlament, in der die Erteilung der Lukmanierkonzession beantragt wurde. Der Staatsrat schilderte darin zunächst, dass er nicht umhin komme zu betonen, dass die Anfrage der *Centralbahn* für eine Gotthardkonzession «einen ungünstigen Eindruck macht, indem der frühere Delegierte bereits im letzten Juni eine Verlängerung von etwa drei Monaten beantragte, nun aber eine neuerliche Verlängerung von 3 Monaten verlangt wird». ⁴⁰⁶ Diese Anfrage habe nicht nur deshalb nicht überzeugen können, weil sie keine ausreichende Sicherheit zu bieten habe, «sondern sie macht uns deutlich, dass mehr darauf abgezielt wurde, Zeit zu schinden, als eine Eisenbahn auszuführen». ⁴⁰⁷ Anschliessend kam die Regierung auf die Gotthardkonferenz vom August zu sprechen, die zwar «una rispettabile conferenza di Cantoni» gewesen sei, sich aber seither weder besonders aktiv im

Tessin für das Gotthardprojekt interessiert noch irgendwelche konkrete Massnahmen, etwa durch Zusicherung von Subventionen, ergriffen habe. ⁴⁰⁸

Besonders aufschlussreich für die weitere Entwicklung der Alpenbahnangelegenheit wird die Botschaft dort, wo sie auf das Gotthardprojekt zu sprechen kommt: «Sicherlich knüpfen sich viele Bundesinteressen an die Gotthardlinie, und wenn die Eidgenossenschaft mit ihren Mitteln helfen würde, wird sich der Preis dieses Werkes lohnen.» ⁴⁰⁹ In diesem Satz kommt klar eine Ansicht zum Ausdruck, die bereits von der Gotthardkonferenz und von der Luzerner Regierung in ihrem Memorial an den Bundesrat geäussert worden war: Eine Gotthardbahn würde im Interesse des Bundes liegen – und deshalb sollte sich der Bund für das Zustandekommen derselben einsetzen. In den nächsten Sätzen der Botschaft entfernte sich die Tessiner Regierung aber wieder von den im Gotthard-Memorial aufgeführten Argumenten, indem sie diese etwas genauer unter die Lupe nahm. Dadurch konnte sie diese Argumente in einer Weise entkräften, wie es den Ostalpenbahnvertretern bisher erstaunlicherweise nicht gelungen war:

«Aber es ist nicht korrekt, auch die westlichen neben den zentralen Kantonen zu den Kantonen für den Gotthard zu zählen; das ist, wie wenn man Graubünden, St. Gallen und die gesamte Ostschweiz zu den Kantonen zählen würde, welche den Simplon und Grossen Sankt Bernhard gutheissen. Die Wahrheit ist, dass es drei Gruppen gibt: Die östlichen Kantone, die für den Lukmanier sind, die zentralen für den Gotthard, die westlichen für den Simplon, Grossen Sankt Bernhard und Mont Cenis.»⁴¹⁰

⁴⁰⁴ Der Liberale Alpenbote, 17. September 1853.

⁴⁰⁵ Ebd. Vgl. Konzessionsakt des Großen Rethes von Tessin für den Bau einer Eisenbahn, 15. September 1853, BAR.

⁴⁰⁶ Eigene Übersetzung. Processi verbali del Gran Consiglio, 15. September 1853, ASTI, S. 39: «Venendo ora alla domanda del delegato della Direzione della strada ferrata centrale non poteva non farci sfavorevole impressione, che, dopochè appunto sulle istanze del delegato precedente era stata in giugno prossimo passato assentita una proroga di circa tre mesi, la sua attuale domanda fosse die nuovo un'altra proroga di 3 mesi.»

⁴⁰⁷ Eigene Übersetzung. Ebd., S. 40: «Nè ci rassicura la posteriore domanda sostituita a quella del giugno, nella quale la lunghezza e indeterminatezza di termini e la lieve garanzia, ci fecero evidente che più che ad eseguire la strada ferrata, si mira a frapporre tempo in mezzo.»

⁴⁰⁸ Eigene Übersetzung. Ebd.: «Una rispettabile conferenza di Cantoni si univa ultimamente in Lucerna: ma fuori di calde dichiarazioni di interessamento, non consta che risolvesse d'interessarsi direttamente, o con prendere azioni, o con assicurare un minimum d'interesse o con sussidi.»

⁴⁰⁹ Eigene Übersetzung. Ebd.: «Certamente alla linea del Gottardo sono annessi molti interessi federali, e se la Confederazione vorrà coi suoi mezzi venirle in aiuto, sarà cosa che varrà il prezzo dell'opera.»

⁴¹⁰ Eigene Übersetzung. Processi verbali del Gran Consiglio, 15. September 1853, ASTI, S. 40: «Non è però esatto l'annoverare in favore del Gottardo oltre i Cantoni centrali, anche gli occidentali; gli è come se, trattandosi del Sempione o del S. Bernardo, si volesse annoverare i Grigioni, S. Gallo e tutta la Svizzera orientale in favore del Gottardo. La verità è, che vi sono tre gruppi: i Cantoni orientali favorevoli al Lukmanier; i centrali al S. Gottardo; gli occidentali al Sempione, als S. Bernardo od al Cenisio.»

Damit entkräftete die Tessiner Regierung nicht nur das stärkste Argument der Gotthardverterter in einem einzigen Satz, sondern nahm gleichzeitig auch die spätere Verteilung der politischen Interessen in der Alpenbahnfrage vorweg. Es sollte noch einige Zeit dauern, bis sich innerhalb der Eidgenossenschaft eine Spaltung in diese drei Lager zeigen würde.

Gleichzeitig wurden die im Memorial aufgestellten Wegstrecken für die einzelnen Kantone und auch die internationale Dimension der Projekte betrachtet:

*«Wenn Basel mit Bern, Solothurn, Luzern und den kleinen [Innerschweizer] Kantonen am Gotthard interessiert sind, so sind Graubünden mit St. Gallen und Appenzell, Zürich mit Thurgau und Glarus und Schaffhausen am Lukmanier ausserordentlich interessiert. Wenn der Gotthard einen näher an Basel bringt, wo sich die französischen und badischen Bahnen treffen, bringt der Lukmanier einen näher an den Bodensee, wo die Linien von Württemberg und Bayern ankommen (eine badische Linie wird in Konstanz ankommen) – und schliesslich nach Zürich und über Zürich in das Herz der Schweiz.»*⁴¹¹

Diese internationale Dimension war von Anfang an eines der wichtigsten Argumente für die Lukmanierbahn gewesen; im Gotthard-Memorial wurde sie eindeutig zugunsten der gesamtschweizerischen Interessen beiseitegeschoben. Indem die Tessiner Regierung diese zurück ins Spiel brachte, legte sie den Vertretern der Lukmanierbahn ein altes Argument zurück in die Hand.

In Weiterführung dieser Betrachtungen und der daraus sich ergebenden Vor- und Nachteile für den eigenen Kanton kam sie auf einen weiteren Punkt zu sprechen – und widersprach damit einer von allen Seiten als unverrückbar angenommenen Diskussionsgrundlage:

*«Schliesslich ist es möglich, dass nach dem Bau der Lukmanierbahn auch noch eine Gotthardbahn gebaut wird; das Umgekehrte scheint aber unmöglich: Während der Gotthard die Rivalität des Splügen erregen würde, würde der Lukmanier diese absorbieren, und uns davon freimachen; während der Gotthard kommerzielle Feindseligkeiten mit den Kantonen Graubünden und St. Gallen und der ganzen Ostschweiz auslösen würde, würde der Lukmanier die Interessen zusammenführen und uns zu untrennbaren Freunden machen.»*⁴¹²

Was auf den ersten Blick wie eine einfache Überlegung aus ökonomischer und politischer Sicht scheint, ist bei genauerem Hinsehen viel mehr als das. Zunächst brachte es – zum wohl ersten Mal überhaupt – die Möglichkeit des etappenweisen Baus von mehreren Alpenbahnen in der Schweiz ins Spiel, was bisher aus finanziellen, politischen und wirtschaftlichen Gründen als unmöglich gegolten hatte. Ausgehend von dieser Überlegung sah die Tessiner Regierung einen Vorteil darin, wenn zunächst die Lukmanierbahn gebaut worden wäre: Diese hätte den Verkehr über den Splügenpass in Richtung Tessin umgeleitet, während für den Verkehr von und nach dem Schweizer Mittelland noch immer der Gotthard benutzt worden wäre – und damit auch die Gotthardbahn weiterhin hätte realisiert werden können. Wenn allerdings zuerst die Gotthardbahn gebaut würde, so die Ansicht des Staatsrates, dann würde die Ostschweiz das Lukmanierprojekt fallen lassen und sich stattdessen auf den Splügen konzentrieren, der den Verkehr am Tessin vorbei direkt nach Italien geleitet hätte. Auch in diesem Punkt nahm die Tessiner Regierung die weitere Entwicklung vorweg: Als später der Bau der Gotthardbahn beschlossen wurde, war dies die Wiedergeburt des Splügenbahnprojekts – und dieses hatte in der Schweiz deswegen einen schweren Stand, weil es eine Bahn direkt nach Italien vorsah. In dieser kurzen Botschaft kamen aber nicht nur einige neue Argumente sowie eine erstaunlich gute Voraussicht zum Ausdruck, sondern es lässt sich

⁴¹¹ Eigene Übersetzung. Ebd.: «Se al S. Gottardo s'interessano Basilea con Berna, Soletta, Lucerna, coi piccoli Cantoni; al Lukmanier vivamente s'interessano i Grigioni con S. Gallo ed Appenzello, Zurigo con Turgovia e Glarona, e Sciaffusa. Se il S. Gottardo mette più presto a Basilea, ove s'incontrano le strade francese e badese, il Lukmanier mette più presto al lago die Costanza ove arrivano le linee del Wurtemberg e di Baviera, e arriverà a Costanza una badese; – e mette a Zurigo e per Zurigo nel cuore della Svizzera.»

⁴¹² Eigene Übersetzung. Ebd., S. 40–41: «Infine se è possibile che dopo il Lukmanier si costruisca il S. Gottardo, non ci pare possibile viceversa: se il S. Gottardo ecciterebbe la rivalità dello Splügen, il Lukmanier l'assorbe, e ce ne libera; se il S. Gottardo provoca l'ostilità commerciale dei Cantoni dei Grigioni e di S. Gallo, e della Svizzera orientale, il Lukmanier li rende, accomunandone gli interessi, indissolubilmente amici.»

auch aus der damaligen Haltung der Tessiner Regierung einiges für die weitere Entwicklung der Alpenbahnenbestrebungen ablesen.

Ganz zum Schluss der Botschaft wird deutlich, dass sich die Tessiner keineswegs gegen das Gotthardprojekt stellen wollten, dass sie sich aber deswegen hinter das Lukmanierprojekt stellten (oder stellen mussten), weil dieses zu jenem Zeitpunkt deutlich bessere Chancen auf eine Realisierung bot:

«Wenn wir diese Qualitäten des Lukmaniers aufzählen, ist es nicht unsere Absicht, den Gotthard schlechtzureden. Wenn die Bedingungen die gleichen wären, gäbe es viele Gründe, ihn zu bevorzugen. Aber die Frage ist nach unserer Meinung nicht die zwischen Gotthard und Lukmanier; sondern die, ob wir den Lukmanier, der bessere Chancen hat, verweigern und am Gotthard eine greifbare Enttäuschung umarmen.»⁴¹³

5.13 Der Bundesrat mischt sich ein (1853)

Nach der von der Lukmanierbahn gewonnenen «Schlacht von Bellinzona» verlagerte der «Krieg um die Alpenbahn» seinen Schauplatz sogleich nach Bern – um einmal bei der martialischen Wortwahl Plantas zu bleiben, die dieser weiter fortsetzte: «Ich halte nämlich dafür, man sollte nun nicht nach dem Sieg die Hände falten sondern die neue Position *sichern* und dann gleich dem Erzgegner offensiv näher auf den Pelz rücken.»⁴¹⁴ Für einmal hatte die kriegerische Rhetorik ihre Berechtigung – denn nun ging es tatsächlich um militärische Angelegenheiten. Der Angriff kam aus der Mitte des Bundesrates, wie dessen Mitglied Furrer sorgenvoll an Escher mitteilte:

«Es scheint, daß die Feinde der Lukmanierbahn ihre Minen bis in den Bundesrat hinein graben wollen. Heute legte das Departement

⁴¹³ Eigene Übersetzung. Ebd., S. 41: «Coll'annoverare questi pregi della linea del Lukmanier, non è nostra intenzione deprimere il S. Gottardo; se le condizioni fossero uguali egli avrebbe molti dati di preferenza. Ma la questione non è secondo noi posta tra il S. Gottardo e il Lukmanier: ma tra il rifiutare il Lukmanier che sie offre colle maggiori probabilità, e l'abbracciare nel S. Gottardo una palpabile delusione.»

⁴¹⁴ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. September 1853, BAE.



Abb. 13: Jonas Furrer (1805–1861). Lithografie von Friedrich Hasler, 1868

[...] den Entwurf einer Genehmigung der Concession von Tessin vor, in der Meinung, daß man sogleich darauf eintrete, weil die Bedingungen ja stereotyp die nämlichen sind, wie bei andern Bahnen. Da verlangte Herr D. die Ansetzung eines andern Tages, weil die Sache zu wichtig sey u[nd] Herr O. verlangte die Überweisung an sein Departement, weil bey dieser Bahn, wie bei keiner andern, militärische Rücksichten ins Auge zu fassen seyen. Natürlich mußte man diese Überweisung beabschließen. Allein dieser Vorgang beweist, daß sich im Bundesrat eine Opposition findet.»⁴¹⁵

Mit «Herr D.» war Bundesrat Henri Druey (1799–1855) aus dem Kanton Waadt, Vorsteher des Finanzdepartements, gemeint, mit «Herr O.» der Berner Bundesrat Ulrich Ochsenbein (1811–1890), Vorsteher des Militärdepartements. Furrer formulierte nun diese Zeilen an Escher,

⁴¹⁵ Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 30. September 1853, BAE.

«weil ich zur Zeit nicht weiß, wie Herr Frey denkt, u[nd] weil ihr gewiß Mittel u[nd] Wege findet, etwa auf ihn einzuwirken. Denn wir bedürfen seiner nothwendig einer Mehrheit, insofern O[chsenbein] u[nd] D[rey] wirklich gegen die Bahn auftreten sollten.»⁴¹⁶

Ob Escher daraufhin seine Mittel und Wege wirklich in Gang setzte, um den Aargauer Bundesrat Friedrich Frey-Herosé (1801–1873) («Herr Frey») zu beeinflussen, ist nicht bekannt. Bekannt ist allerdings, dass «O.» nun tatsächlich in einer selbst in jener Zeit und für seine Person ungewöhnlichen Heftigkeit gegen die Lukmanierbahn auftrat und in einem äusserst ausführlichen Antrag an das Gremium appellierte, es möge seine (sehr beschränkten) Rechte wahrnehmen und die Konzession an die Lukmanierbahn aus militärischen Gründen rundum verweigern. Er wolle «keineswegs behaupten, dass jede Eisenbahn über die Alpen, abgesehen von der Linie, die eingeschlagen wird, [...], die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft gefährde», schrieb der Vorsteher des Militärdepartements, bevor er zu einem regelrechten Rundumschlag gegen die Lukmanierbahn ausholte und zu einer Verteidigung des Gotthardprojekts ansetzte. Dabei beschränkte er sich in beiden Fällen keineswegs auf militärische Argumente, wie etwa folgender Ausschnitt zeigt:

«Die Lukmanierbahn ist [...] höchst unpolitisch. Vermittelst der Eisenbahnen wird der Verkehr thatsächlich monopolisiert. Dieses Monopol wird auf den Eisenbahnlinien betätigt. Auf eine solche Linie konzentriert sich ein grosser Theil des Verkehrs eines Landes und und insofern die Industrie von der Existenz einer solchen abhängt, ein grosser Theil des Nationalreichthums. Ja es können die materiellen Interessen verschiedener Länder auf eine solche Bahn sich grösseren Theils gleichsam concentriren. Gerade dieses ist bei der Lukmanierbahn der Fall. Durch dieselbe würden wesentlich die Interessen der industriellen Schweiz und des Handels von einem grossen Theil von Sardinien gefördert.»⁴¹⁷

Dabei nahm Ochsenbein ganz direkt Bezug auf das Memorial der Regierung von Luzern sowie die darin geschilderten Argumente, führte diese weiter aus und legte ihnen ausführliche Überlegungen zugrunde. Teilweise überschneiden sich die Formulierungen des Memorials und diejenigen des Antrags aus der Mitte des Bundesrats – letztere ergänzt durch einen (vermeintlich) militärischen Gesichtspunkt:

«Diese [Gotthard-]Linie würde mit den mehrsten und grössten Kantonen in directe Verbindung gebracht. Dadurch würde es möglich, sowohl dem Canton Tessin, als einem Theil der südöstlichen Vertheidigungslinie möglichst schnell alle und jede personelle und materielle Hülfe angedeihen zu lassen. Es könnte durch diese Bahn, die gleichsam die militairische Hauptpulsader des Landes wäre, die Armee vermittelst des schnellen Transports auf den jeweiligen bedrohten Punkt unendlich vervielfältigt werden. [...] – ein Vortheil, der unberechenbar ist.»⁴¹⁸

Erstaunlicherweise war Killias am selben Tag, unter dem Ochsenbein seinen Antrag datierte, bereits detailliert über dessen Inhalt informiert und wandte sich damit an Escher (der freilich bereits von Furrer unterrichtet war).⁴¹⁹ Aus welchen Quellen Killias derart gut informiert war, ist (im Gegensatz zu Escher) nicht bekannt; derartige Vorgänge, die sich einzig durch Indiskretionen und persönliche Verstrickungen der Bundesratsmitglieder oder hochrangiger Beamter erklären lassen, werfen ein Licht auf die Bundespolitik jener Jahre, als sich auch Exekutivmitglieder zugleich als Interessens- und Regionalpolitiker verstanden.

Auf ähnliche Weise muss die Zusammenfassung von Ochsenbeins Antrag noch tags zuvor den Weg per Telegraph von Bern nach Chur und in die Druckmaschine des *Alpenboten* gefunden haben: «Kaum trauten wir unsren Augen, als wir von dem neuen patriotischen Anlauf des Gotthardsvorortes Luzern lasen, der sich bemüht gefunden, beim Bundesrat gegen die ihm obliegende Genehmigung der tessinischen Lukmanier-Konzession [...] zu protestiren», schrieb die Zeitung mit wütendem Unterton: «Der gute Vorort hat aber nur vergessen [...] daß es höchst

⁴¹⁶ Ebd.

⁴¹⁷ Proposition du Chef du Département militaire, U. Ochsenbein, au Conseil fédéral, 6. Oktober 1853, Dodis.

⁴¹⁸ Ebd.

⁴¹⁹ Brief von Wolfgang Killias an Alfred Escher, 6. Oktober 1853, BAE.

lächerlich und einer Regierung unwürdig ist – den Patriotismus so weit zu treiben.»⁴²⁰ Weiter hiess es, der Bundesrat habe sich davon nicht beeindrucken lassen und die Konzession bereits bewilligt – was allerdings zum Zeitpunkt des Erscheinens zweifellos falsch war, denn laut Protokoll geschah dies erst tags darauf, am 7. Oktober 1853.⁴²¹

Damit setzte der Bundesrat «einen vorläufigen Schlußstrich unter die regionalen Querelen»,⁴²² wobei die Betonung hier auf *vorläufig* liegen muss: Der Zankapfel war definitiv zwischen die Kantone und Interessenvertreter geworfen; bald sollte es sich zeigen, dass sich die Querelen noch deutlich steigern konnten. Einen Vorgeschmack darauf, was noch folgen sollte, gab die entsprechende Bundesratssitzung, in der sich ein Berner (Ochsenbein) und ein Tessiner (Franscini) regelrecht in die Haare gerieten, wie dies ein Zürcher (Furrer) schilderte:

*«In heutiger Sitzung wurde die Lukmanierbahn debattirt. Weitläufiger Vortrag des Militair Departementes gegen die Concession aus Militairischen Rücksichten! [...] Ich habe Franscini seit langem nicht so wüthend plaidiren gehört, wie gegen diesen Vortrag des Militair Departements. – Hierauf folgte eine Strafrede gegen Tessin geschleudert, worin sich unverhohlen der westliche Verdruß kund gab, daß Tessin es gewagt habe, die Concession zu ertheilen.»*⁴²³

5.14 Suche nach Unterstützung in Zürich (1853)

Die Kantone Graubünden und St. Gallen (und teilweise Glarus) hatten sich stark politisch, personell und nicht zuletzt auch finanziell an der *Südostbahn* und dem Lukmanierunternehmen beteiligt. Obwohl gerade die Vertreter des liberalen und industriellen St. Gallen im jungen Bundesstaat über einigen Einfluss verfügten, sah man im Osten schon früh, dass ein Unternehmen dieser Dimension ohne Unterstützung aus dem politisch und wirtschaftlich einflussreichen Zürich kaum zu realisieren gewesen wäre. Schon Ende 1852

hatte Andreas Rudolf von Planta versucht, indirekt auf die Vertreter Zürichs einzuwirken, indem er an den Glarner Johann Jakob Blumer schrieb, er möge doch auch Einfluss auf Zürich nehmen.⁴²⁴ Im Juni des Jahres 1853, als die *Südostbahn* sich bereits die Konzessionen in Graubünden, St. Gallen und Glarus gesichert hatte und sich auf der Suche nach Kapital befand, sandte Planta namens und im Auftrag des provisorischen Verwaltungsrates ein ausführliches Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Zürich, in dem er diesen von einer finanziellen Beteiligung des Kantons (und auch der Stadt) an der *Südostbahn* zu überzeugen versuchte. «In allen Zeiten haben die zürcherischen Eisenbahnbestrebungen nirgends einen so lebhaften Anklang gefunden als in dem von jeher im Verkehrsleben so eng mit Zürich verbundenen Kanton Graubünden», begann Planta seinen einleitenden Überblick über die Geschichte der Ostalpenbahn, mit dem er die Zürcher Regierung von einem besonderen Verhältnis zwischen den beiden Kantonen zu überzeugen versuchte:

*«Als im Jahr 1839 die schweizerische Nordbahn zuerst dem Eisenbahnwesen in der Schweiz eine Gasse machte fand sie nicht blos bei Privaten in Graubünden eine verhältnismässig rege Privatbeteiligung, sondern es bildete sich sofort ein Vorbereitungs Komité um jenes Projekt dem im Norden der Weg verschlossen wurde, im Süden eine Fortleitung bis an den Fuß der Alpen zu bereiten. Wenige Jahre später [...] hatte bereits der Oberingenieur Graubündens, den deutlichen Winken der Natur folgend, für die Schweiz und Mitteleuropa einen Weg gefunden auf welchem man [...] bei dem damaligen Stande der technischen Hülfsmittel die Scheidewand zwischen dem Norden und Süden Europas mittelst der Locomotive überwinden könnte. Das Lukmanierproject des Herrn Obersten La Nicca tauchte auf um, von Vielen zuerst als eine bloße kühne Idee bewundert, in den jetzigen Tagen, nach kaum einem Decennium, bereits seiner Verwirklichung entgegen zu gehen. – Die zürcherischen Bahnen hatten es angeregt, der Kanton Zürich wird und kann gegenüber diesem [...] nicht gleichgültig bleiben.»*⁴²⁵

⁴²⁰ Der Liberale Alpenbote, 6. Oktober 1853.

⁴²¹ Genehmigung der tessinischen Konzession für die Lukmanierbahn, 7. Oktober 1853, BAR.

⁴²² KRAUS (2008), S. 48.

⁴²³ Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 7. Oktober 1853, BAE.

⁴²⁴ Brief von Johann Jakob Blumer an Alfred Escher, 30. November 1852, BAE.

⁴²⁵ Andreas Rudolf von Planta, An den hohen Regierungsrath des Kantons Zürich, 10. Juni 1853, StAZH.

Leider sei das Projekt durch «die Ereignisse von 1848 bis 1852» zum Stillstand geraten, und im neuen schweizerischen Bundesstaat habe es einen schweren Stand gehabt: «Besonders das Unternehmen einer Alpenbahn wurde in den Hintergrund gedrängt und einzelnen andern Localinteressen fast gänzlich zum Opfer gebracht.» Nun, mit dem neuen Eisenbahngesetz, sei wieder Bewegung in die Sache gekommen und die provisorisch gegründete *Südostbahn* habe bereits die Linie von Sargans über Walenstadt nach Rapperswil in ihr Programm aufgenommen. Gerade wegen dieser Linie habe auch Zürich ein grosses und direktes Interesse daran. «Leider! aber nahmen unterdessen die andern daselbst an die Hand genommenen Eisenbahnprojekte die Aufmerksamkeit und die Privatkraft Zürichs zu sehr in Anspruch, so daß die Beihilfe Zürichs bei seiner *Südbahn* bis jetzt fast gänzlich ausblieb.» Da sich auch in St. Gallen in letzter Zeit immer stärker eine Abneigung gegen diese Linie an den Zürichsee zeige, wende er sich aber,

*«in diesem kritischen Augenblicke vertrauensvoll um die Unterstützung und kräftige Beteiligung am projectirten Unternehmen an den Kanton Zürich, und zwar um so mehr als dieser nach allen andern drei Hauptrichtungen, sie nunmehr seiner Stellung bereits zugesichert sieht, und nach der Vereinigung der Nord- Ost u[nd] Westbahn nunmehr nur noch der Linie nach Süden zu bedarf um sein Eisenbahnnetz vervollständigt zu haben. Der Kanton Zürich [...] wird daher schwerlich einem Unternehmen seine Beteiligung versagen, das dem aufgewendeten Kapital nunmehr eine schöne Rente verspricht, das ferner den Kanton Zürich in der für seinen Handel und seine Industrie wichtigen Richtung das vollkommenste Verkehrsmittel hinstellt, und welches einmal ausgeführt Zürich zu einem der bedeutendsten Mittelglieder auf der großen europäischen Verkehrslinie zwischen Norden u[nd] Süden zwischen der Nordsee und dem Mittelmeere erhebt.»*⁴²⁶

Die *Südostbahn* habe sich zum Ziel gesetzt, «Deutschland und Frankreich mit Italien mittelst einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie miteinander in Verbindung zu setzen» und dazu müsse ihr Ziel «in der Ueberschreitung der Alpen mittelst Ausführung des technisch nunmehr von den

competentesten Autoritäten als ausführbar anerkannten Lukmanierprojectes» bestehen. Dazu habe man bereits in Sardinien und England Unterstützung gefunden, doch sei es entscheidend, dass auch Zürich dieses Projekt mit seinen Mitteln unterstütze: «Wir schließen daher mit der zuversichtlichen Hoffnung unser Gesuch um moralische sowohl als materielle kräftige Unterstützung unserer Bestrebungen seitens Ihres Kantons», beendete Planta sein ausführliches Gesuch an den Zürcher Regierungsrat.

Auf dem Schreiben Plantas, das im *Staatsarchiv Zürich* (StAZH) liegt, ist die handschriftliche Notiz «Geht an die Direktion der Finanzen zur Antragstellung» sowie das Datum «11. Brachmonat 1853», d. h. 11. Juni 1853, zu bemerken. Tatsächlich fand unter diesem Datum eine Sitzung des Regierungsrates statt, doch enthält deren Protokoll keinen Hinweis auf das Schreiben Plantas – stattdessen aber einen Beschluss, Regierungspräsident Escher sei ersucht, «mit der königlich sardinischen Gesandtschaft wegen des Lukmanierprojektes Rücksprache zu nehmen, derselben die Wünsche Zürichs zu eröffnen und dieselbe zu ersuchen, ihre Verwendung zu Gunsten dieses Unternehmens eintreten zu lassen».⁴²⁷ In den Beständen des StAZH findet sich zudem ein Schreiben der zur Antragstellung eingeladenen Finanzdirektion, adressiert an den Regierungsrat und datiert vom 17. Juni, also nur wenige Tage nach Eingang des Schreibens Plantas. Jedoch wurde dieser schriftliche Antrag offensichtlich im Gremium nicht verhandelt bzw. in jenen Tagen (in denen die ersten Tessiner Grossratsverhandlungen über die Konzessionserteilungen stattfanden) noch nicht entschieden. Ein Entscheid fiel erst am 22. September, also nachdem das Tessin die Konzession definitiv erteilt hatte. Das erwähnte Schreiben der Finanzdirektion nennt indessen nicht nur Gründe für diese Verzögerung, sondern es enthält auch deutliche Hinweise auf die Überlegungen, die in jenen Monaten im Zürcher Rathaus gemacht wurden:

«Immerhin aber ist die Ausführung [einer Alpenbahn] so äusserst schwierig und ungewiss, daß es sich gegenwärtig nicht rechtfertigen ließe, um dieser bloßen Möglichkeit willen hierseits der einen Linie den Vorzug geben, wenn Aussicht vorhanden [wäre?], durch Be-

⁴²⁶ Ebd.

⁴²⁷ Besprechung des Herrn Regierungspräsident Escher mit dem sardinischen Gesandten, 11. Juni 1853, StAZH.

theiligung bei der andern die Erbauung von Schienengeleisen auf beiden Seiten bis an den Fuß der Alpen zu Stande zu bringen. Die Erreichung dieses Ziels dürfte wohl das Äußerste sein, was den vereinten Anstrengungen der Schweiz und der andern bei diesem Unternehmen interessirten Länder gelingen wird. Sobald man aber zu dieser Überzeugung gelangt ist, verliert der Übergang über den Lukmanier, isolirt betrachtet, den Vorrang vor dem St. Gotthard. Würde auch der K[an]t[on] Zürich die äusserste Anstrengung nicht scheuen, [die?] Ausführung der vom Zürichsee nach Chur führenden Linie zu unterstützen, so würde doch durch diese Beteiligung die Summe der [...] Geldmittel nicht hoch genug aufsteigen, um von vornherein alle für einen Alpenübergang zu gewinnenden Hülfsmittel dem Lukmanier zuzuwenden und jedes Konkurrenzprojekt auszuschließen. So lange aber dieses nicht der Fall ist, wovon zur Stunde – abgesehen von allem andern schon wegen des gegenwärtigen Standes der Konzessionsfrage im Kanton Tessin – nicht die Rede sein kann, – läuft der Kanton Zürich Gefahr, den Kräften, die er der Südostbahn zuwenden würde, für den dabei beabsichtigten Zweck zu verlieren [sic!] und seine Opfer in erhöhtem Maße wiederholen zu müssen, um denselben zu erreichen. Wenn es aus diesen Gründen ratsam ist, dem vorliegenden Gesuche gegenwärtig zu entsprechen [sic!],⁴²⁸ so läßte sich dagegen nicht leugnen, daß der Kanton Zürich wünschen muß, dass das Lukmanierprojekt über das Gotthardsprojekt den Sieg davon trage. Die den Anschluß an das Erstere vermittelnde Linie hat von verschiedenen Seiten erhebliche Beihülfe zu gewärtigen, während ein Anschluß an die Gotthardlinie Zürich fast allein zur Last fallen dürfte. Ueberdies hat der Erstere für den hiesigen Kanton namentlich auch wegen der Zweigbahn nach Glarus einen bedeutend größern selbständigen Werth als der letztere. Wenn sich daher neuerdings Gelegenheit zeigen sollte, in denjenigen Kantonen oder auswärtigen Staaten, denen einen Einwirkung auf diese Unternehmungen zu steht, oder von denen eine Unterstützung der

selben erwartet werden kann, – Verwendung zu Gunsten des Lukmanierprojektes eintreten zu lassen, so erfordert das Interesse des Kantons Zürich, dieses nicht zu versäumen. Im gegenwärtigen Augenblick dürfte aber nach der Ansicht der Finanzdirektion in dieser Richtung kaum ein anderer Schritt angemessen sein, als daß dem provisorischen Verwaltungsrath der Südostbahn die Zusicherung ertheilt wird, der R[egierungs] R[rath] wünsche, daß die Südostbahn sich zur schweizerischen Alpenbahn entwicke & sei geneigt zu diesem Zwecke dem Groß[en] R[al]th eine Beteiligung aus Staatsmitteln zu beantragen, sobald mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen sei, daß kein anderes Alpenbahnprojekt neben dem Lukmanier Aussicht auf Erfolg habe.»⁴²⁹

Aus diesen Zeilen erhellen sich verschiedene relevante Fragen, wie aus keinem anderen Quellenstück; erstens, dass das Lukmanierprojekt zwar bei der Zürcher Regierung aus verschiedenen Gründen Sympathie genoss; zweitens, dass man aber an deren Zustandekommen (noch) nicht recht glauben konnte; drittens, dass man sich vor den finanziellen Folgen fürchtete; und viertens, dass man das Gotthardprojekt keinesfalls rundum ablehnte, die Möglichkeit dessen Zustandekommens jedoch noch kleiner einschätzte – und sich vor den finanziellen Konsequenzen noch mehr fürchtete, da man glaubte, diese wären noch stärker von Zürich zu tragen. Es handelt sich um die Ansicht der Finanzdirektion (was die Rolle der Finanzen erklärt), doch spricht dieser Antrag aus, was bereits bei rund um die Tessiner Konzessionsverhandlungen festgestellt werden konnte: Zürich nahm 1853 bewusst eine abwartende Stellung ein und wollte erst konkrete Schritte unternehmen, wenn es das Lukmanierprojekt als gesichert ansehen könnte. Das war erst nach der Konzessionerteilung im September der Fall. Dies erklärt auch, weshalb die Zürcher Regierung bis im Herbst mit einem Antrag an den Grossen Rat zuwartete: Hätte Tessin seine Konzession an die Gotthardbahn erteilt, so hätte Zürich seine Subventionen noch immer diesem Projekt zuwenden können.

Ob Andreas Rudolf von Planta jemals eine Antwort auf sein Schreiben vom 10. Juni 1853 erhalten hat, ist ungewiss. Es darf aber als unwahrscheinlich

⁴²⁸ Dieser Halbsatz steht im deutlichen Widerspruch zu dem vorher und nachher Ausgeführten. Vermutlich müsste er heißen: «Wenn es aus diesen Gründen ratsam ist, dem vorliegenden Gesuche gegenwärtig nicht zu entsprechen, ...».

⁴²⁹ Die Finanzdirektion an den Regierungsrath des Kantons Zürich, 17. Juni 1853, StAZH.

gelten, wenn man seine weiteren Ausführungen in der Sache betrachtet. So ersuchte er beispielsweise bereits zehn Tage später den bekannten und geschätzten Zürcher Geologen Arnold Escher von der Linth (1807–1872), «mittelst einiger Bemerkungen über die Ausführbarkeit der Lukmanierlinie das Gewicht *Ihres* Namens und Einflußes in der Schweiz und namentlich in Zürich in die Waagschale der Südostbahn legen zu wollen! Ich bin überzeugt, daß nur einige wenige Bemerkungen in obigem Sinne nicht verfehlt würden, manches schwankende Gemüth zu gewinnen».⁴³⁰

Schwankende Gemüter gab es in Zürich in jenen Monaten ganz offensichtlich viele, wie sich an den in der *Neuen Zürcher Zeitung* ausgetragenen Differenzen zeigt; Planta glaubte deshalb sogar, Chefredaktor Peter Jakob Felber (1805–1872) habe «die öffentliche Meinung über Zürich ganz corrumpt».⁴³¹ Seit sie am 9. Juni einen Leitartikel zu Gunsten des Gotthardprojektes veröffentlicht hatte, galt die NZZ als gotthardfreundlich – und damit als Gegnerin der Lukmanierbahn. Für ihren redaktionellen Teil mag dies stimmen, doch räumte die Zeitung auch Einsendungen von Vertretern des Lukmanierprojekts grossen Platz in ihren Spalten ein. Im Gesamtbild ergibt sich daraus eine Vielfalt von Meinungen, wie man sie in einer einzelnen Zeitung jener Zeit kaum je findet – und es kommen darin die Überlegungen der informierten Zürcher Öffentlichkeit zum Ausdruck. «Eisenbahnen baut man nicht mit Zeitungs-Polemik»,⁴³² hiess es zwar in einem dieser Artikel, doch kann diese Aussage nur beschränkt gelten – immerhin hatte die öffentliche Meinung durchaus Einfluss auf die Politik, und damit auch auf den Bau von Eisenbahnen.

Den eigentlichen Auftakt machte die erwähnte Einsendung vom 9. Juni, welche die Zeitung mit folgenden Worten einleitete: «Da es von großer Bedeutung ist, auf welche Seite sich Zürich neige, so begreift man die Hoffnungen, welche der Lukmanier auf Zürich setzt; auch der Gotthardt macht aber seine Ansprüche auf Zürich, dafür zeugt folgende Einsendung, welcher wir, der Ueberzeugung getreu, daß in materiellen Fragen die Zahlen und nicht die Wünsche den Ausschlag geben, gerne die Spalten unseres Blattes geöffnet

⁴³⁰ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Arnold Escher von der Linth, 20. Juni 1853, E-manuscripta.

⁴³¹ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE.

⁴³² NZZ, 23. Juni 1853.

haben.»⁴³³ Die Einsendung zugunsten des Gottardprojekts lautete wie folgt:

«Der Kampf zwischen dem Lukmanier und dem Gotthardt hat bereits zu verschiedenen Fragen Anlaß gegeben, ob es wirklich im Interesse Zürichs sei, sich dem einen dieser Projekte mehr als dem andern anzuschließen, ob es ratsam sei, auf Kosten des einen das andere ausschließlich zu unterstützen, ob es wohl nicht am zweckmäßigsten wäre, hier entweder beide gleich oder keins von beiden zu befürworten, – ja sogar ob der Gotthardt für Zürich nicht vielleicht die wichtigern Interessen in sich fasse? [...]. Zürich hat bis jetzt in der schweiz[erischen] Eisenbahnfrage den Grundsatz beobachtet, sich auf dem möglichst kürzesten Wege mit den anstoßenden auswärtigen Bahnen, sei es nach dem Bodensee, sei es nach Basel oder nach dem Westen in Verbindung zu setzen. Dieser Grundsatz muß wohl mehr als für irgend eine Richtung nach dem Süden gelten. Wie nun, wenn die Verbindung von Zürich über Chur und den Lukmanier nach Bellinzona 14 Stunden länger ist als über den Gotthardt?»⁴³⁴

Am 23. Juni erschien eine Einsendung, die sich wiederum für den Lukmanier aussprach:

«Bis jetzt stand in Zürich die Ansicht fest, daß die Bündnerstraßen nach Italien für uns zum Mindesten dieselbe oder eher größere Wichtigkeit haben als der Gotthardt; [...]. Mit dem Richtscheite gemessen liegt der Gotthardt allerdings in geradester Linie zwischen Zürich und Bellinzona. Aber leider nur auf der Karte. [...]. Jetzt handelt es sich aber nicht um eine Straße, sondern um einen Schienenweg und da frägt sich's: Ist die Lukmanierbahn ausführbar oder nicht? Ist dieß auch mit Bezug auf eine Eisenbahn über oder durch den Gotthardt der Fall? Und wenn beide Fragen bejaht werden sollte, welche liegt am meisten im Interesse unsers Kantons und der östlichen Schweiz.»⁴³⁵

Die Einsendung kam zum Schluss, dass eine Gottardbahn nicht ausführbar wäre, eine Lukmanierbahn hingegen schon, und dass Zürich deswegen dieses Projekt unterstützen sollte.

⁴³³ Ebd., 9. Juni 1853.

⁴³⁴ Ebd.

⁴³⁵ Ebd., 23. Juni 1853.

In Antwort auf eine Einsendung vom 1. Juli, die ausführte, dass eine Gotthardbahn aufgrund der kürzeren Distanz eher im Interesse Zürichs läge,⁴³⁶ kam eine solche vom 5. Juli zum Schluss:

«Wäre im Ernste von der Herstellung eines Schienenweges von Zürich über den Gotthard die Rede oder könnte hievon mit Aussicht auf Erfolg die Rede sein, so ließe es sich begreifen, wenn Zürich sich ebensowohl dieser als der Lukmanierbahn zuwenden würde. Allein eben die Möglichkeit einer Gotthardbahn ist's, die wir bestreiten und wahrlich mit gutem Gewissen bestreiten. [...]. Kommt die Lukmanierbahn zu Stande, wovon wir bei tüchtigem Zusammenhalten und gehöriger Vereinigung der vorhandenen Kräfte ebenso sicher, als von der Unausführbarkeit einer Gotthardbahn überzeugt sind, so fällt der Hauptsatz des Gegners, daß die Lokalinteressen Zürichs überwiegend für den letztern Paß sprechen, von selbst dahin, dann mit einer Eisenbahn wird eine Straße nicht konkurriren können.»⁴³⁷

Auch in diesen und weiteren «Zeitungspolemiken» zeigt sich, dass die Frage nach Lukmanier oder Gotthard in Zürich keinesfalls entschieden war. Offensichtlich hatte hier das Gotthardprojekt einen Auftrieb erhalten (woran die NZZ selbst nicht unschuldig sein dürfte), und es findet sich keine einzige Einsendung, die ein solches Projekt rundum abgelehnt hätte. Stattdessen wird die Lukmanierbahn deswegen bevorzugt, weil ihre Ausführbarkeit als wahrscheinlicher eingestuft wurde, und nicht etwa deswegen, weil Zürich ein grösseres wirtschaftliches oder politisches Interesse daran hätte – was sich mit der Haltung der Zürcher Regierung deckt. Dieser Punkt vermag in der konfessionell gespaltenen Eidgenossenschaft zu erstaunen: Zwar findet sich immer wieder der Hinweis auf eine (angeblich) althergebrachte «Freundschaft» der Zürcher mit den Bündnern, doch wurde umgekehrt kein einziges Mal eine «Feindschaft» des liberalen und reformierten Zürich gegenüber Luzern und den katholisch-konservativen Innerschweizer Kantonen als Argument gegen die Gotthardbahn ins Feld geführt – im Gegenteil:

«Man hat wohl schon davon gehört, daß jemand, um einem schlechten Nachbar auszuweichen, einen Umweg gemacht oder um bei einem guten Freunde vorbeizukommen, einen weitern Weg eingeschlagen habe, neu ist dagegen, daß auch im Handel derartige Sympathien und Antipathien entscheiden. – Nein! Da hört, wie schon das Sprichwort sagt, die Freundschaft auf und frägt sichs lediglich, welches der kürzeste und billigste Weg sei.»⁴³⁸

Während sowohl aus den Zeitungsspalten als auch aus den bisherigen Bestrebungen und Äusserungen der Zürcher Regierung und ihres Präsidenten Escher klar wird, dass Zürich in der Frage nach Lukmanier- oder Gotthardbahn noch unentschlossen war, so wird daraus auch deutlich, was Jakob Dubs (der bekanntlich als Abgesandter Zürichs den Tessiner Konzessionsverhandlungen Anfangs Juni beigewohnt hatte) in seiner Eröffnungsrede als Präsident des Zürcher Grossen Rates Ende Juni betonte: «Trügt mich mein Blick nicht, so fällt der letzte Entscheid um Zürichs kommerzielle und geistige Zukunft dort drinnen im Gebirge, am Thore Italiens.»⁴³⁹ Wenn Zürich also mit einem Entscheid bewusst noch zögerte, so nicht etwa deshalb, weil es die Bedeutung einer Alpenbahn nicht erkannt hätte, sondern weil es mit seinen finanziellen und politischen Mitteln das aussichtsreichere Projekt unterstützen wollte.

«Wie sieht es denn mit der Staatsbeteiligung Zürichs an der Südostbahn aus?», fragten die Bündner derweil immer wieder nach – hier in der Person von Anton von Salis. «Weder von Canton noch Stadt erfahren wir das Geringste & doch sollte die Sache wo immer möglich noch vor der Behandlung der Concessionsfrage im Tessin'schen Grossen Rathe abgewickelt werden um auch Ihr Gewicht in die Wagschale für den Lukmanier legen zu können»,⁴⁴⁰ betonte Salis gegenüber Alfred Escher – nicht wissend, dass Zürich mit seinem Entscheid bis nach der Entscheidung der Tessiner Konzessionsfrage warten würde. Wenn sich Andreas Rudolf von Planta gegenüber Escher veranlasst sah, «Ihnen aus dem Hochgebirg herab zuzurufen, um alle Götter und Göttinen Willen Zürich jetzt zur Theilnahme bei der Südost resp Luckmanierbahn zu bewegen!», dann konnte das

⁴³⁶ Ebd., 1. Juli 1853.

⁴³⁷ Ebd., 5. Juli 1853.

⁴³⁸ Der Liberale Alpenbote, 9. Juli 1853 (Zitat Jakob Dubs).

⁴⁴⁰ Brief von Anton von Salis an Alfred Escher, 13. August 1853, BAE.

Mitte August nichts nützen; der Absender schien dies, wenn nicht zu wissen, so doch zumindest zu ahnen:

«Eine Beteiligung erst im Momente wo Alles bereits entschieden und ohne Zürichs Mitwirkung zu Stande gebracht ist, hat keinen sonderlichen Werth mehr! – Der Einfluß und die Stellung Zürichs zum großen Unternehmen ist und bleibt dann eine sehr secundaire. Im umgekehrten Fall müßen das Unternehmen selbst, sowie Zürich bedeutend en relief gewinnen.»⁴⁴¹

Escher antwortete Ende August, er habe «gestern die Südostbahn – beziehungsweise Lukmanierfrage auf die Tagesordnung der Sitzung des Regierungsrathes vom nächsten Donnerstage gesetzt», und fügte unter Hinweis darauf, dass man über die Vorgänge in der *Südostbahn* zum gegenwärtigen Zeitpunkt viel zu wenig informiert sei, bei: «Sie sehen also, daß von meiner Seite geschieht, was möglich ist.» Dabei mag es zweifellos richtig sein, «daß in unsren Behörden, in denen mit bedächtlicher Solidität zu Werke gegangen wird», alles ein bisschen länger dauern konnte, doch waren da seit dem ersten förmlichen Antrag Plantas mehr als zwei Monate vergangen, in denen die Sache fast gänzlich stillgelegen war. Auch nachdem Planta von Escher die Zusicherung erhalten hatte, «dass ich für die Wahrung der Interessen der Südostbahn bedacht bin, ohne dass Sie & die Behörden der Südostbahngesellschaft es nur wissen!»,⁴⁴² wurden die Schreiben Plantas immer drängender: «Aber wenn Kanton und Stadt Zürich nicht energisch helfen, so stehen wir schlecht trotz allen schönen Aussichten!»⁴⁴³

Für Planta und Salis, ja für alle bei der *Südostbahn* engagierten Bündner, ging es dabei offensichtlich um mehr als «nur» um finanzielle und «moralische» Fragen, die sie immer wieder betonten. Schon in seinem Antrag an den Regierungsrat hatte Planta die Zürcher damit zu überzeugen versucht, dass sich die St. Galler immer mehr gegen eine Verbindung vom Walen- an den Zürichsee sträuben würden und man deshalb auf

die Hilfe Zürichs angewiesen sei. In weiteren Schreiben kommt zudem zum Ausdruck, dass Planta den St. Galler Vertretern bei der *Südostbahn* persönlich misstraute und sich davor fürchtete, dass diese zu viel Einfluss gewinnen könnten. Dass die Bündner Zürich auch als Gegengewicht zu St. Gallen ins Boot holen wollten, wird in einem Schreiben deutlich, in dem Planta zunächst die «Geheimnißkrämerei» Baumgartners kritisiert und danach auf den Punkt kommt:

«Überhaupt ist dieser Herr sehr auf sich bedacht und gut zu brauchen als Gegenhacken gegen Hungerbühler, aber soweit es von ihm abhinge möchte er Zürich ebenfalls gern aus dem Spiele haben; und ich möchte au contraire, Zürich dabei als Gegenmacht gegen St. Gallen! Ihr als unser Interesse erheischt Ihre Beteiligung dringend!!»⁴⁴⁴

Im selben Brief appellierte Planta an Escher, er müsse ihn «bei allen *Grazien* der alten und neuern Zeit [...] bitten und beschwören, sorgen sie dafür, daß St. Gallen sich nicht rühmen könne, durch seinen Impuls allein die Lukmanierbahn zu Wege gebracht zu haben», und führte dies auch noch näher aus:

«Die Rapperschwyler wünschen sehr Ihre Beteiligung, die Herrschlinge dagegen weniger! Für uns Bündner und Glarner wäre es äußerst wichtig, dann hätten wir drei stets die Mehrheit und der moralische Eindruck auf den Börsen, in Tessin und Piemont und in der Schweiz selbst wäre von den besten Folgen! Bei mir ist es ein felsenfester Glaubensartikel, daß Zürich einen ungeheuren politischen und mercantilen Fehler begeht, wenn es bei der Südostbahn resp. Lukmanierlinie unbeteiligt und einflußlos bleibt!»⁴⁴⁵

Wenn Planta Escher sogar den Einsatz im Generalkomitee der *Südostbahn* anbot, so wusste er, dass dies in St. Gallen auf jeden Fall auf Widerstand stossen würde; Zürich befand sich zu jener Zeit in komplizierten Auseinandersetzungen über Streckenführung und Finanzierung der Linie in Richtung Bodensee. Planta hoffte deshalb, dass Zürich seinen Einfluss und seine Finanzkraft

⁴⁴¹ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 17. August 1853, BAE.

⁴⁴² Brief von Alfred Escher an Andreas Rudolf von Planta, 21. August 1853, BAE.

⁴⁴³ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE.

⁴⁴⁴ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

⁴⁴⁵ Ebd.

anderswo gegen St. Gallen ausspielen würde – das erhoffte Resultat erreichte er vorerst nicht.

Als sich die *Südostbahn* anfangs September – die Tessiner Konzession war noch immer nicht erteilt – noch einmal an die Zürcher Regierung wandte und dabei betonte, es seien «in neuester Zeit entscheidende Schritte»⁴⁴⁶ für das Zustandekommen der Lukmanierbahn gemacht worden, beschloss der Regierungsrat nun endlich, eine «Kommission niederzusetzen, welche die Angelegenheit der Südostbahn an die Hand zu nehmen und dem Regierungsrathe jeweilen die nötigen Vorlagen zu machen hat».⁴⁴⁷ Die Kommission bestand aber lediglich aus zwei Regierungsmitgliedern, wovon eines selbstverständlich Präsident Escher war. So ging auch das offizielle Schreiben, das die Bündner Regierung eine Woche später – immer noch vor den Tessiner Konzessionsverhandlungen – nach Zürich sandte, an diese Zweierkommission.⁴⁴⁸ Der Bündner Kleine Rat betonte darin, es sei «bei dieser Sachlage äußerst wünschbar, daß auch Euer Stand sich zu einer namhaften Aktienbeteiligung entschliessen würde» und sie glaube, «im Hinblick auf die wichtigen Interessen Eures Kantons an der Lukmanierbahn» die «zuversichtliche Erwartung aussprechen zu dürfen, daß der dortseitige Große Rath eine namhafte Aktienübernahme dekretiren werde».⁴⁴⁹

Nach den vorangehenden Ausführungen vermag es nicht zu erstaunen, dass der Regierungsrat seine diesbezüglichen Beschlüsse erst am 22. September – nachdem die Konzession im Tessin erteilt war – fasste. Nun endlich beschloss die Exekutive, «nach Anhörung eines Antrages der verordneten Spezialkommission», bei der Legislative eine Beteiligung des Kantons an der *Südostbahn* von 500'000 Franken zu beantragen – unter der Bedingung, dass die Stadt Zürich sowie weitere Gemeinden mindestens ebensoviele Aktien übernehmen würden.⁴⁵⁰ Fast gleichzeitig schrieb Planta an Escher und betonte noch einmal mit allem Nachdruck:

⁴⁴⁶ Der Verwaltungsrath der Südostbahn an den Regierungsrath, 2. September 1853, StAZH.

⁴⁴⁷ Bestellung einer Kommission zur Vorberathung, 3. September 1853, StAZH.

⁴⁴⁸ Die Regierung von Graubünden verdankt die Absendung einer Abordnung nach Tessin, 22. September 1853, StAZH.

⁴⁴⁹ Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den Regierungsrath des Kantons Zürich, 10. September 1853, StAZH.

⁴⁵⁰ Antrag an den Großen Rath, 22. September 1853, StAZH.

«Wir erwarten täglich sehnüchtest einen endlichen Entscheid von Zürich in der Beteiligungfrage. – Wie sehr eine solche Beteiligung im größten Interesse Zürichs liegt und wie sehr sie beitragen würde, sofort unser Unternehmen ganz zu consolidiren will ich nicht wiederholen. [...]. Ceterum censeo, Zürich sollte um Alles in der Welt ja! bald seine Beteiligung bei der Südostbahn aussprechen!»⁴⁵¹

Planta wusste noch nicht, dass der Regierungsrat seinen Entscheid nun getroffen hatte. Zunächst erteilte dieser eine aufschlussreiche Absage an Luzern:

«Da für die Ausführung einer Gotthardbahn keinerlei gegründete Aussichten haben eröffnet werden können, so habe der Regierungsrath, abgesehen von weitern Erwägungsgründen, seine Aufmerksamkeit dem Lukmanierprojekte zuzuwenden zu sollen geglaubt.»⁴⁵²

In dieser diplomatisch formulierten Absage kommt zum Ausdruck, was bereits gezeigt wurde: Die Zürcher Regierung lehnte das Gotthardprojekt nicht etwa aus politischen Überlegungen ab (solche liessen sich höchstens in den erwähnten «weitern Erwägungsgründen» finden), sondern, weil man keine Chancen auf eine baldige Realisierung erblicken konnte – dies im Unterschied zum Lukmanierprojekt, das damit nun endlich (für einige Zeit) auch zum Favoriten der Zürcher wurde. So schrieb der Regierungsrat in seiner Weisung (Botschaft) an den Grossen Rat auch, im Rückblick auf die im Juni eingegangenen Gesuche:

«So wenig man im Zweifel darüber sein konnte, daß das Zustandekommen einer solchen Bahn den Interessen des Kantons Zürich in hohem Maße zusagen würde, so war der Regierungsrath damals noch außer Stande, dem Großen Rath Anträge zu einem entscheidenden Schritte vorzulegen. Denn es konnte Zürich der Südostbahn eine allfällige Beteiligung nur dann zuwenden, wenn gegründete Aussicht auf günstigen Erfolg der ganzen Unternehmung vorlag, indem eine Linie, die bloß bis Chur führen würde, für unsern Kanton bei

⁴⁵¹ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. September 1853, BAE.

⁴⁵² Antwort von Luzern auf die Eröffnungen betreffend die Gotthardbahn, 24. September 1853, StAZH.

weitem nicht so große Bedeutung hätte. Obgleich dieselben Gründe, aus welchen Zürich so lange sich für die Erstellung einer Wallen-seestraße interessirte auf die Südostbahn hinwiesen, und obgleich die in Aussicht gestellte Zweigbahn von Glarus nach Wesen ihr neuen Zuwachs versprach, so fehlte ihr doch noch die Konzession des Tessins u[nd] war die Hoffnung Vieler auf Erstellung einer Gotthardbahn noch nicht erloschen, und die Furcht Anderer, daß durch eine solche Konkurrenz die Kräfte gespilittert werden, noch nicht beseitigt.»⁴⁵³

Nun aber habe sich die Ausgangslage verändert, indem sich eine englische Gesellschaft für den Bau verpflichtet habe und die Konzession des Kantons Tessin nun erteilt sei, was «sehr wichtig für das Unternehmen der Südostbahn» sei, denn dieser Kanton habe nun auch «das Begehrn der Centralbahn für Konzessionirung einer Gotthardbahn abgewiesen»:

«Der Stand der Angelegenheit hatte sich zum Vortheil der Südostbahn wesentlich verändert. Nicht nur befindet sich jetzt die Gesellschaft im Besitze der nötigen Konzessionen für die ganze Strecke und sind die Aussichten auf die Realisirung des Projektes eine Gotthardbahn, welche man glaubte eröffnen zu können, und welche der Beteiligung an dem Unternehmen einer Lukmanierbahn hemmend entgegentreten, wohl kaum nur vorübergehend beseitigt, sondern es ist ihr auch gelungen, einflußreiche auswärtige Geldkräfte in ihr Interesse zu ziehen.»⁴⁵⁴

In Bezug auf die erste Sektion, das heisst die Linien bis nach Chur sowie nördlich und westlich davon, seien die Unterhandlungen bereits so weit, «daß ohne Eintreten außerordentlicher Ereignisse gegründete Zweifel in die Ausführung derselben kaum mehr gesetzt werden können».

«Ungleich größere Schwierigkeiten bietet freilich die zweite Sektion, soweit sie den eigentlichen Alpenübergang in sich faßt, dar. Es wird ganz außergewöhnlicher Anstrengungen bedürfen, um hier dem neuen Verkehrsmittel Bahn zu brechen. Indessen ist ein Alpenüber-

gang durch eine Eisenbahn eine Strecke von europäischer Bedeutung, und die angestellten Untersuchungen haben nicht nur gezeigt, daß die Ausführung möglich ist, sondern daß von allen Alpenübergängen gerade der Lukmanier die günstigsten Verhältnisse darbietet. Auf die Erstellung dieses Alpenüberganges werden sich daher die Kräfte aller derjenigen konzentrieren, welche in der Errichtung einer ununterbrochenen Schienenverbindung der Nord- und Ostsee mit dem mittelländischen und adriatischen Meere eine Förderung des allgemeinen Verkehrs und ihrer eigenen Interessen erblicken. Die Stellung welche Zürich von jeher zu behaupten suchte, erlaubt es nach der Ansicht des Regierungsrathes nicht länger, in einer Frage unthätig zu bleiben, die zu allernächst die Interessen der oestlichen Schweiz und Zürichs insbesondere in handelspolitischer, wie in staatlicher Beziehung so lebhaft berührt.»⁴⁵⁵

In der Weisung, die unverkennbar Eschers Handschrift trägt, wurde das Interesse Zürichs an einer Alpenbahn deutlich betont. Jedoch kommt darin an keiner Stelle zum Ausdruck, dass Zürich ein grösseres Interesse an einer Lukmanier- als an einer Gotthardbahn hätte. Die Formulierungen hätten ebenso gut in einem Antrag zur Unterstützung einer Gotthardbahn stehen können:

«Und in der That, wie könnte der Kanton Zürich, ohne seine Interessen zu gefährden, unthätig zusehen, ob eine Eisenbahnverbindung, welche, abgesehen von dem Verkehr mit den übrigen an derselben liegenden Kantonen, einen beträchtlichen Theil des Europäischen Verkehrs vermittelst und durch den gewerbreichsten Theil seines Gebietes ziehen soll, zu Stande komme, welche uns einem befreundeten Staate, welche uns Häfen näher bringt, deren Bedeutung im steten Wachsen begriffen ist und die nicht nur dem Handel, sondern namentlich in Zeiten drohender Theuerung der gesammten Bevölkerung Vortheil bieten, deren Umfang jetzt schon kaum ganz ermessen werden kann.»⁴⁵⁶

Die Weisung schloss mit dem erwähnten Antrag sowie dem Hinweis auf das mündliche Referat im Rat, das Regierungspräsident Escher persönlich

⁴⁵³ Weisung an den Großen Rath, 29. September 1853, StAZH.

⁴⁵⁴ Ebd.

⁴⁵⁵ Ebd.

⁴⁵⁶ Ebd.

übernahm. Dieser hielt nun am 3. Oktober – unter Ausschluss der Öffentlichkeit⁴⁵⁷ – im Grossen Rat eine Rede zugunsten der *Südostbahn*, die nicht weniger als eineinhalb Stunden dauerte und in der er (gemäss seinem Biographen Ernst Gagliardi) «mit gewohnter Meisterschaft die Entstehung der Bahn, den Gang der Verhandlungen, die Interessen Zürichs, den Grund und die Notwendigkeit der Bedingungen auseinandersetzte».⁴⁵⁸ Daraufhin wählte die Versammlung eine Spezialkommission unter Eschers Vorsitz, die noch am gleichen Tag ihre Beratung aufnahm.⁴⁵⁹ Tags darauf präsentierte Escher – weiterhin in geheimer Sitzung – während zwanzig Minuten den Kommissionsvorschlag, der noch einige genau ausformulierte Auflagen und Bedingungen enthielt. Ohne ein weiteres Votum und ohne eine einzige Gegenstimme hiess der Zürcher Grosse Rat daraufhin die finanzielle Beteiligung an der *Südostbahn* gut. Zwei Wochen später zog die Stadt Zürich mit einem analogen Angebot nach.⁴⁶⁰

In Graubünden freute man sich zwar über den «Beitritt Zürichs als Mitaktionär für das Südostbahnunternehmen», der «ohne Zweifel höchst wünschenswerth, mehr noch um des moralischen Gewichtes, das dadurch in dessen Wagenschale fällt, als um der finanziellen Hülfeleistung willen», wichtig sei, wie der *Alpenbote* ausführte. «Der Beitritt Zürichs nämlich vervollständigt die an der Südostbahn und dem Lukmanier interessirte Gruppe ostschweizerischer Kantone auf eine Weise, wodurch der Kredit und die Bedeutung jener Unternehmungen nothwendig gehoben werden muß.» Hingegen fand es die Zeitung «weniger erfreulich»,

«daß dieser Beitritt sowohl ab Seiten der Regierung als der Stadt nicht frisch und unbedingt geschieht, sondern mehrfache mißtrauliche Klauseln beantragt werden, unter denen uns die am meisten befremdet hat, wonach die gleichzeitige Vollendung der Linth- und der Rheinlinie bedungen würde, [...]. Zu wünschen ist jedenfalls, daß sowohl Stadt als der Kanton in einer

⁴⁵⁷ Festsetzung einer geheimen Sitzung, 3. Oktober 1853, StAZH.

⁴⁵⁸ GAGLIARDI (1919), S. 237.

⁴⁵⁹ Vorlegung der dießfälligen Weisung des Regierungsrathes, 3. Oktober 1853, StAZH.

⁴⁶⁰ Beschlüsse betreffend Beteiligung des Kantons Zürich bei der schweizerischen Südostbahngesellschaft, 4. Oktober 1853, StAZH; NZZ, 4. Oktober 1853; NZZ, 5. Oktober 1853; GAGLIARDI (1919), S. 237.

solchen Sache ihre Animositäten gegen St. Gallen (denn diesen scheinen jene Klauseln hauptsächlich entsprungen zu sein) fallen ließen.»⁴⁶¹

Tatsächlich waren die erwähnten Klauseln bzw. Bedingungen auf die divergierenden Interessen St. Gallens und Zürichs zurückzuführen. Zwar konnte die *Südostbahn* eine Einzahlung von vier Millionen Franken nachweisen, und ausserdem sollten Linth- und Rheinlinie gleichzeitig vollendet werden, womit die ersten beiden Bedingungen erfüllt waren. Jedoch gestalteten sich die Auseinandersetzungen über die dritte Bedingung, die sich auf einen im Dezember 1852 zwischen Zürich und St. Gallen abgeschlossenen Staatsvertrag bezog, derart kompliziert, dass die Einzahlung der von den Behörden Zürichs zugesicherten Beteiligung von einer Million Franken am Ende niemals vollzogen wurde.⁴⁶²

5.15 Die *Südostbahn* auf dem Weg zum Erfolg (1853)

Andreas Rudolf von Planta hegte nicht nur Misstrauen gegen die bei der *Südostbahn* vertretenen St. Galler allgemein, sondern auch ganz konkret und direkt gegen Gallus Jakob Baumgartner. Dies kann auch damit zusammenhängen, dass Letzterer nicht mit voller Überzeugung hinter dem Unternehmen stand, wie er später in seinen eigenen Schriften ausführte. So schrieb er, er habe Ende 1852 eine persönliche «Finanznoth» aufkommen sehen und deswegen die Gelegenheit ergriffen, «in den Dienst einer Eisenbahn-Gesellschaft zu treten».⁴⁶³ Anfangs Januar 1853 schrieb er zudem in einem Brief, er könne sich nicht (mehr) vorstellen, «Eisenbahndirector» zu werden, da er eine «innere Abneigung zu solchem Gewerbe habe. Meine innere Regsamkeit geht zu Höherem und Edlerem, als nach Auffassung und Publication von Tarifstabellen, Fahrtenanzeigen und Rentabilitätsrechnungen eines Stückes Eisenbahn; am Ende ist es nichts anderes als ein großes Fuhrmannsgewerbe, dessen Seele die Tabellenmechanik ist».⁴⁶⁴ Diese distanzierte, ja geradezu ablehnende Haltung

⁴⁶¹ Der Liberale Alpenbote, 1. Oktober 1853.

⁴⁶² WEGMANN (1917), S. 40–41.

⁴⁶³ BAUMGARTNER (1892), S. 357 (Zitat Gallus Jakob Baumgartner).

⁴⁶⁴ Brief von Gallus Jakob Baumgartner an Johann Jakob Reithard, 9. Januar 1853.

Baumgartners steht in deutlichem Widerspruch zu dem Elan, den die beteiligten Bündner, namentlich Planta und La Nicca, an den Tag legten. Während Letztere beständig von der grossen Bedeutung ihres Unternehmens schwärmt, schrieb Baumgartner in aller Deutlichkeit: «Der Pöbel erwartet es jetzt von den Eisenbahnen; ich mache mit, um dem Volke nicht ganz fremd zu werden.»⁴⁶⁵

Überhaupt spielten persönliche Differenzen über und unter der Oberfläche bei fast allen an der *Südostbahn* Beteiligten eine grosse Rolle. Simeon Bavier, der später geholt werden musste, um die Differenzen zwischen den Schweizern und Engländern zu klären, schrieb in seinen *Lebenserinnerungen*, die *Südostbahn* habe sich konstituiert, «nachdem persönliche Eitelkeit, Eifersucht und Leidenschaft, deren Hauptvertreter eine graubündnerische Persönlichkeit war, zu unliebsamen Auftritten geführt und die besten Männer beseitigt hatten».⁴⁶⁶ Entgegen der Vermutung von Margadant dürfte Bavier damit nicht La Nicca (der zweifelsfrei eine streitbare Persönlichkeit war) gemeint haben, indem er diesen sogar ziemlich explizit ausnimmt: «Herr Oberst La Nicca, welcher Kenntnisse des Baues besaß, trat erst später in die neugewählte Direktion».⁴⁶⁷ Eher dürfte Bavier mit der «graubündnerischen Persönlichkeit» Planta gemeint haben, der mit seinem Elan und seiner immer wieder zutage tretenden Leidenschaft verschiedenste Leute vor den Kopf stiess.⁴⁶⁸ Das Misstrauen war gegenseitig, wie ein Brief des St. Galler Regierungsrates Basil Ferdinand Curti zeigt: «Ich fürchte, Herr Killias arbeitet für sich und Lanicca und dieses Verhältnis kann schwere Nachteile zur Folge haben.»⁴⁶⁹ Währenddessen hielt Baumgartner die beiden für «schlaue Patrone, die nur für sich arbeiten wollten [...]. Ich sah bald, daß es darauf abgesehen sei, meine Stellung zu brechen. [...] Die Stellung schien so schlimm zu werden, daß ich beinahe auf dem Puncte war, die Ernennung zum Director abzulehnen!!»⁴⁷⁰

Damit stand das Unternehmen und mit ihm das Ziel einer Lukmanierbahn von Anfang an unter einem schlechten Stern. «Politische Spannung zwischen der Schweiz und dem Ausland, sich kreuzende Interessen der Grenzländer wie der verschiedenen Schweizerkantone, Eifersucht zwischen St. Gallen und Graubünden, politische und persönliche Gegensätze unter den mitwirkenden Factoren erschwerten die ersten Schritte des Unternehmens in hohem Grad»,⁴⁷¹ so fasste Baumgartners Sohn Alexander die Situation später treffend zusammen. Der *Vertrag zur Gründung einer Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bodensee und vom Zürichsee nach Chur, mit Rücksicht auf deren Fortsetzung über den Lukmanier an den Langensee*, der im August 1853 zwischen der *Südostbahn* und der englischen Gesellschaft abgeschlossen wurde, konnte inhaltlich zwar durchaus als grosser Erfolg gewertet werden,⁴⁷² und Planta prahlte geradezu gegenüber Escher: «Die englische Gesellschaft beruht aus den bekannten [...] Persönlichkeiten die Sie aus den Zeitungen kennen.»⁴⁷³ – «Also haben wir nur alle Chancen für uns kein Risico», bemerkte er mit Genugtuung. «No doubt of it. – Die Engländer haben große Vorliebe zum Unternehmen und führen es sicher durch.»⁴⁷⁴

Es sollte schon sehr bald deutlich werden, dass der Jubel verfrüht war. Zunächst stieg die Unsicherheit in England rasch an, nachdem sich nun auch Grossbritannien am Krimkrieg beteiligte, und das versprochene Geld liess auf sich warten.⁴⁷⁵ Bald darauf wurde auch deutlich, dass die Beteiligten aus der Schweiz und England von unterschiedlichen Vorstellungen über die zu bauende Bahn ausgegangen waren. Bavier führte dies später darauf zurück, dass die Herren der *Südostbahn* «gar nichts vom Eisenbahnbau verstanden», weshalb «ein ganz ungeheuerlicher Vertrag mit dem englischen Bauunternehmer Pickering abgeschlossen» worden sei: «Es wurden Bedingungen aufgestellt, wie sie nur für eine kleine, sogenannte

⁴⁶⁵ Ebd.

⁴⁶⁶ BAVIER (1925), S. 42.

⁴⁶⁷ Ebd.

⁴⁶⁸ Dies wird oftmals auch in Plantas eigenen Ausführungen deutlich. Vgl. Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE; Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

⁴⁶⁹ Basil Ferdinand Curti an Matthias Hungerbühler, 30. Juni 1853, zit. nach MÜLLER (1922), S. 22.

⁴⁷⁰ BAUMGARTNER (1893), S. 364–365 (Zitat von Gallus Jakob Baumgartner).

⁴⁷¹ Ebd., S. 363.

⁴⁷² MARGADANT (1972), S. 44–48; Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE; Der Liberale Alpenbote, 2. August 1853, 30. August 1853; St. Galler-Zeitung, 4. September 1853.

⁴⁷³ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853, BAE. Vgl. Der Liberale Alpenbote, 2. August 1853.

⁴⁷⁴ Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853, BAE.

⁴⁷⁵ Brief von Wolfgang Killias an Alfred Escher, 6. Oktober 1853, BAE.

Regionalbahn passen, alle Arbeiten nicht näher spezifiziert und das Ganze, Hochbau und Rollmaterial mit inbegriffen, à forfait zu 25 Millionen Franken dem Unternehmer übergeben. Dieser glaubte ein sehr gutes Geschäft abgeschlossen zu haben, richtete alles auf das wohlfeilste ein und schickte sich an, eine Bahn dritten Ranges zu erstellen.» Diese Erkenntnis reifte bei der Südostbahn nur langsam – zunächst jubelte man:

«Das Komitee empfing den Unternehmer auf das festlichste. Er kam mit einem Stab von Ingenieuren, prächtigen Wagen und Pferden. Man hieß Bankette, Reden, feierte den ersten Spatenstich mit Kanonenschüssen, sprach in allen Zeitungen von der großen Weltbahn, deren erstes Glied die Südostbahn bilde, und es lebte einige Zeit Unternehmer und Komitee in dulci jubilo. Aber nach und nach trat es zutage, wie ganz verschieden die Auffassung der beiden Teile in Bezug auf den Bau war.»⁴⁷⁶

Das Jahr 1853 konnte für die Lukmanierbahn und damit für alle bisherigen Ostalpenbahnbestrebungen zunächst aber als grosser Erfolg gewertet werden: Man hatte ein Unternehmen gegründet, die erforderlichen Konzessionen und die Staatsbeteiligung der Kantone Graubünden, St. Gallen, Glarus und Zürich gesichert, eine (vermeintlich) finanziert englische Gesellschaft gewonnen – und nicht zuletzt auch in der ersten direkten Konfrontation mit der Gotthardbahn obsiegt. Vieles hatte sich dabei schon abgezeichnet, was die weitere Entwicklung negativ beeinflussen würde. Doch zunächst glaubte man, die grössten Hindernisse überwunden zu haben, und war deshalb frohen Mutes. So konnte Baumgartner an der Generalversammlung im November 1853 trotz aller Schwierigkeiten mit Zuversicht in die Zukunft blicken:

«Nur mit Widerstreben gedenken wir einen Augenblick selbst der Hindernisse, welche uns liebe Eidgenossen in andern Kantonen entgegengestellt haben, weil sie für die fertere Bedeutung ihrer Verkehrslinie ernste Gefahr besorgten. Auch dieser Widerstand ist gehoben, gehoben auf dem besten bundesgemässen Wege, und wie unsere Unternehmung in ihrer weitesten Ausdehnung des Schutzes und der Theilnahme der nächstbeheimelten Kantone sich erfreut, so stützt sie

sich auch auf die verfassungsmäßige Anerkennung der Bundesbehörden. Mag nun die Centralbahn mit der Südostbahn, der alte Gotthard mit dem durch die mittelalterlichen Kaiserritte noch früher zu Ehren gekommenen Lukmanier-Paß einen lebhaften Wettkampf eröffnen: wir wollen uns dies gefallen lassen; aber was wir als Herren unserer Entschlüsse und unserer Kräfte uns nicht hätten nehmen lassen können, das ist die freie Ausübung des zu einer europäischen Wichtigkeit berufenen Schienenweges von unsren schönen und belebten Seen der östlichen Schweiz hinweg an die Gestade des Langensees und des Sees von Lugano; was wir uns nicht nehmen lassen können, das ist unser ernster Wille, zwei Hauptverbindungen von den nordischen Meeren nach dem Mittelmeer durch unsere Rhein- und die Linthlinie unseren Kantonen und dadurch auch der gesammten Schweiz zu gewinnen. Die Eisenbahn über den Lukmanier soll und wird die erste der schweizerischen Alpenbahnen sein; ob auch die einzige, darüber ziemt uns am besten, das beobachtende Stillschweigen zu wahren.»⁴⁷⁷

An derselben Generalversammlung vom 8. November 1853 wurde zum ersten Mal die schweizerische Sektion des Generalkomitees der Südostbahn gewählt. Neben den Bündnern Andreas Rudolf von Planta und Max Franz, dem Glarner Johann Jakob Blumer und den St. Gallern Basil Ferdinand Curti und Christian Rohrer (1811–1886) nahm als neuer Vertreter Zürichs der Bankier Gustav Anton von Schulthess-Rechberg (1815–1891) Einstiz ins Gremium. Alfred Escher, der an der Versammlung nicht anwesend war, wurde zwar von seinem Freund Blumer zur Wahl portiert, aber nicht gewählt. Über die Folgen dieses Entscheids kann man bis heute nur spekulieren.⁴⁷⁸

5.16 Zwischenfazit: Die Alpenbahnfrage nach 1848

Die Gründung des schweizerischen Bundesstaates von 1848 war für die Ostalpenbahn Segen und Fluch zugleich. Im gleichen Masse, wie die neue Verfassung klare Regeln geschaffen hatte,

⁴⁷⁷ Auszug aus der Rede von Gallus Jakob Baumgartner an der Generalversammlung, 8. November 1853.

⁴⁷⁸ Vgl. KRAUS (2008).

⁴⁷⁶ BAVIER (1925), S. 42.

brachte sie auch Unsicherheit über die weitere Entwicklung im Verkehrswesen. Zwar konnten die Befürworter der Ostalpenbahn mit Blick auf den internationalen Transit die Abschaffung der inländischen Zölle und die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes nur begrüßen, doch nahm die Eidgenossenschaft im Zuge dessen auch wichtige Kompetenzen an sich, die Graubünden und St. Gallen lieber selbst behalten hätten.

In den ersten Jahren sollte sehr vieles davon abhängen, ob und wie der neue Bundesstaat seine potentiell weitgehenden Rechte im Eisenbahnwesen ausüben würde. Die Frage nach staatlichem oder privatem Eisenbahnbau war nichts weniger als die Frage nach der Rolle des neuen Bundes im künftigen wirtschaftlichen und politischen Leben der Schweiz. Weil noch viele andere wichtige Fragen gelöst werden mussten und weil viele das «heisse Eisen» lieber noch nicht anpacken wollten, ging die Diskussion zögerlich voran. Doch schon bei der Genehmigung der neuen Bundesverfassung hatten sich einschneidende Veränderungen der Ausgangslage für die Ostalpenbahn ergeben: Da es den einzelnen Kantonen künftig nicht mehr gestattet sein würde, auf eigene Faust Staatsverträge mit benachbarten Staaten oder Regionen abzuschliessen, konnte die bisherige Strategie zur Realisierung einer Ostalpenbahn nicht weitergeführt werden. Graubünden und St. Gallen konnten nicht mehr ohne Weiteres eigene Unterhändler nach Turin, München oder London schicken, sondern mussten dafür den Weg über Bern einschlagen.

Letztendlich bedeutete dies alles, dass im Bundesstaat ein Konsens über die zu erstellende Alpenbahn gefunden werden musste. Bereits früh finden sich deshalb Ansätze, die Ostalpenbahn zu einem grossen *schweizerischen* Unternehmen zu machen und eine Mehrheit der Kantone hinter sich zu bringen. Doch Graubünden lag zu wenig zentral und hatte einen zu geringen Bevölkerungsanteil, als dass Erfolgsaussichten für entsprechende Konzepte bestanden hätten. Sowohl die mit dem Bund und seinen Institutionen gemachten Erfahrungen als auch die entmutigenden Einschätzungen der von diesen berufenen Fachexperten, brachten nicht nur wenig Hoffnung, sondern auch neue Varianten an Grimsel, Simplon und Gotthard ins Spiel. Ernüchterung machte sich breit in der Ostschweiz, als immer deutlicher wurde, dass die *schweizerische* Alpenbahn nicht im Osten liegen würde. Während Tessin noch stärker als zuvor mit

dringenderen Problemen beschäftigt war und als verlässlicher Verbündeter wegfiel, machte sich in Graubünden und St. Gallen immer stärker das Gefühl breit, fortan «für sich selber» sorgen zu müssen. Daraus ergab sich eine Strategie, welche die Bündner Regierung für eine gewisse Zeit ernsthaft verfolgte, indem sie auf eigene Faust politischen und wirtschaftlichen Rückhalt in den benachbarten Staaten suchte und dabei den Konflikt mit dem Bund nicht scheute. Während St. Gallen, das weiterhin den Weg über die Bundesbehörden suchte, verstärkt die auf seinem eigenen Kantonsgebiet liegenden Teile der Lukmanierbahn in den Fokus nahm und damit die lokalen Interessen betonte, erbrachten die Bündner Bestrebungen in der schwierigen politischen Lage nicht viel mehr als Sympathiebekundungen aus dem Ausland – und beförderten Andreas Rudolf von Planta an die Spitze der Ostalpenbahnbewegung.

Die häufigen personellen Veränderungen in der Bündner Regierung verhinderten ein langfristiges Festhalten an einer kohärenten Strategie, und das schweizerische Eisenbahngesetz von 1852 veränderte die Ausgangslage noch einmal grundlegend. Kaum war der Entscheid zugunsten des privatwirtschaftlichen Eisenbahnbau gefallen, ging das Rennen auf die Eisenbahnkonzessionen los, und neben vielen anderen Gesellschaften wurde auch die *Schweizerische Südostbahn* gegründet. Indem diese finanzielle Beteiligungen sowohl der interessierten Kantone und ausländischer Staaten als auch der nationalen und internationalen Privatwirtschaft anstrehte, führte sie eine bereits eingeschlagene Strategie fort. Indem sie sich aber auf das Machbare beschränken und deshalb zunächst die Eisenbahn nur bis nach Chur bauen und damit die eigentliche Lukmanierbahn auf die lange Bank schieben wollte, schlug sie einen neuen Weg ein.

Als die finanzielle Beteiligung des Kantons in Graubünden vom Volk genehmigt werden musste, entstand über Druckschriften, Flugblätter und Zeitungen eine regelrechte Propaganda, die nur noch eine Richtung kannte. «Will der Kanton nicht zu Grunde gehen, so muß er um jeden Preis eine Eisenbahn haben», hiess es sinnbildlich für die ganze Debatte. Von der Realisierung einer Alpenbahn erhoffte man sich die Lösung einer ganzen Reihe wirtschaftlicher Sorgen und Probleme der Gegenwart und Zukunft. Die Bündner Presse stellte die Ostalpenbahn gar als geradezu naturgesetzliche Notwendigkeit dar, deren Zustandekommen nur eine Frage der Zeit sein könne und deren Umgehung von der topographischen

Beschaffenheit der Alpen schlechterdings ausgeschlossen werde. Die «Eisenbahnfrage» wurde nun definitiv zur «Lebensfrage» für Graubünden: «Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab».

Öffentlich geäusserte Kritik und Widerspruch gab es in jenen Monaten nur ganz vereinzelt, was auch damit zusammenhing, dass überall die positiven regionalen und lokalen Effekte der Eisenbahn betont wurden. Dabei verlor man den eigentlichen Übergang über die Alpen zeitweise gänzlich aus dem Blick, und es war nicht zuletzt Richard La Nicca zu verdanken, dass die interessierten Kräfte aus Sardinien und England die Lukmanierbahn als Weltbahn, die sie immer sein wollte, wieder aufs politische Tapet brachten. Doch damit geriet das Unternehmen auch in den Strudel der weltpolitischen Ereignisse, die nicht nur politische Unterstützung entzogen und Finanzmärkte austrockneten, sondern gerade im Kanton Tessin auch direkte Auswirkungen hatten. Das unglückliche Zusammentreffen einer ganzen Reihe von Problemen ausgerechnet in Bellinzona wurde durch ein erstes Gotthard-Konzessionsgesuch aus Basel – verbunden mit grossen Versprechungen und dem Schüren regionaler Konflikte – soweit verkompliziert, dass die Verhandlungen um einige Monate verschoben werden mussten. Als es dann im September 1853 endlich zum ersten direkten Aufeinandertreffen von Gotthard- und Lukmanierbahn in der politischen Arena kam, trug Erstere vordergründig den Sieg davon.

Die erworbene Konzession sowie die Unterstützung Sardiniens täuschen aber darüber hinweg, dass sich im Verlaufe dieser Diskussion die tieferliegenden Faktoren deutlich verändert hatten. Namentlich hatten sich die an einer Gotthardbahn interessierten Kantone zu einer politischen Allianz vereinigt und ihre Argumente erstmals deutlich formuliert: Die Gotthardbahn sollte zu der *schweizerischen* Alpenbahn gemacht werden, welche die Ostalpenbahn nicht hatte sein können. Dass sich der Bund und die Mehrheit der Kantone nicht von Anfang an hinter dieses Projekt stellen konnten, lag nicht nur an rechtlichen Einschränkungen, sondern auch an der am Lukmanier bereits geleisteten Vorarbeit. Namentlich das wirtschaftlich starke und politisch einflussreiche Zürich stellte sich aus diesem Grund hinter die Lukmanierbahn. Aber auch dort hatte der Gotthard deutlich an Boden gewonnen – und selbst im Bundesrat wollten nicht alle bei der gesetzlich vorgeschriebenen neutralen Haltung bleiben.

Freilich waren die Vertreter der Ostalpenbahn Ende des Jahres 1853 noch guten Mutes, doch sahen auch sie, dass ihre dominante Position bereits an vielen Stellen bröckelte: Der Zankapfel war unter die Kantone geworfen, die Diskussion sollte sich bald auf allen Ebenen intensivieren.

6 Fazit 1833–53

Im Auftakt zu dieser Studie ist die Leitfrage formuliert worden, *weshalb die Ostalpenbahn niemals gebaut wurde*. Wie angekündigt, lässt sich diese Frage aufgrund des betrachteten Zeitraums nicht abschliessend beantworten. Indem der Fokus auf die Originalquellen gelegt wurde, konnte die vorangehende chronologische Analyse aber wichtige Punkte herausstellen. Um bei der einleitend formulierten Metapher zu bleiben: Die Analyse konnte grosse Teile des Eisbergs freilegen, mit dem die Ostalpenbahn später kollidieren sollte; gleichzeitig (und vielleicht noch viel mehr) hat sie zahlreiche schwache Stellen des grossen Schiffes aufgezeigt und konnte das Verhalten seiner Kapitäne viel klarer als jemals zuvor nachverfolgen. Nachdem sowohl die Hindernisse wie auch der Kurs des Schiffes bestimmt sind, kann die spätere Kollision gewissermassen vorausgesagt werden. Vieles davon ist bis heute vernachlässigt geblieben, war Gegenstand spekulativer Überlegungen oder wurde nur oberflächlich betrachtet. Der komplexe diskursive Prozess, welcher der Entstehung von aufwendigen Verkehrsinfrastrukturen immer vorausgeht, konnte nun in vielen Teilen freigelegt werden und die Ideen in den Köpfen der Anhänger wie auch der Gegner einer Ostalpenbahn liegen offen da.

Um zu einem abschliessenden Bild zu gelangen, muss die einleitend formulierte Fragestellung in Erinnerung gerufen werden, die nach Konzepten, Strategien und Argumentationen der jeweils relevanten Personen, Institutionen, Behörden und Gremien gefragt hat. Abschliessend sollen deshalb die genannten Punkte und ihr Wandel über die betrachtete Zeit noch einmal unter Berücksichtigung der Ausgangslage einzeln betrachtet werden. Freilich lassen sich die drei formulierten Leitfragen mit ihren vielen inhaltlichen Überschneidungen nicht gänzlich auseinanderhalten, weshalb dies bisher auch nicht getan worden ist. An dieser Stelle sollen sie dennoch für einmal gesondert betrachtet werden, um anschliessend wieder zu einem Gesamtfazit zusammengefügt zu werden. Dazu ist es auch notwendig, sich über die Bedeutung der bisher nicht näher definierten Begriffe klar zu werden.

Konzepte

Von welchen ökonomischen und politischen Vorstellungen gingen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten aus?, lautete die eingangs formulierte Frage. Gemäss dem Standardwörterbuch *Duden* bezeichnet der Begriff Konzept sowohl «skizzenhafter, stichwortartiger Entwurf» als auch «klar umrissener Plan, Programm für ein Vorhaben» wie auch «Idee, Ideal; aus der Wahrnehmung abstrahierte Vorstellung». In dieser Ambivalenz umfasst der Begriff eine breite Palette von verschiedensten Vorstellungen.

Überblickt man alle frühen Konzepte für eine Ostalpenbahn im obigen Sinn, so springt dabei vor allem eines ins Auge: Die Ostalpenbahn war von Anfang an als internationale Verkehrsader konzipiert. Bereits die allerersten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz waren geprägt von einem Konzept, das dem Land eine besondere Rolle in der Vermittlung des europäischen und weltweiten Verkehrs zuschrieb. Die Anfangs- und Endpunkte der Alpenbahn wurden nicht an den südlichen und nördlichen Landesgrenzen gesehen, sondern mussten zwangsläufig an der Nordsee und am Mittelmeer liegen, wenn das technisch und finanziell anspruchsvolle Projekt im wirtschaftlich schwierigen Umfeld der Schweiz ausgeführt werden sollte. Das Denken im europäischen und globalen Massstab sollte nicht nur die ausserordentlichen Kosten und Schwierigkeiten legitimieren, sondern auch die Unterstützung anderer Staaten sichern, die ein Interesse an der Vernetzung Europas durch moderne Verkehrsmittel hatten.

Dabei fällt auf, dass dem eigentlichen Verkehrsmittel eine eher zweitrangige Bedeutung zugeschrieben wurde. Wenn von der *Bahn* gesprochen wurde, die zukünftig von London nach Indien führen sollte, so war damit nicht zwingend und nicht durchgehend die *Eisenbahn* gemeint. Das neuartige Landverkehrsmittel, das die Wege verkürzte und die Reisezeiten verringerte, war nur eines von mehreren Gliedern auf der langen Wegstrecke. Daneben – und häufig auch ganz zentral – musste das Dampfschiff nicht nur auf den Meeren, sondern auch auf Seen, Flüssen und Kanälen eine grosse Rolle spielen. Der Weg über die eigentlichen Alpenpässe sollte zwar mittel- oder langfristig mittels Eisenbahn (manchmal mit längeren Tunnels, manchmal aber auch fast gänzlich ohne solche)

bewerkstelligt werden; für die meisten Ostalpenbahn-Vertreter war zumindest im Moment auch die Erschliessung des eigentlichen Passübergangs durch eine moderne Fahrstrasse denkbar. Die Ostalpenbahn war damit nicht einfach eine *Eisenbahmlinie*, sondern vielmehr eine grosse Linie des europäischen Verkehrs, die teilweise über Eisenbahnschienen hätte führen sollen.

Besonders in Graubünden, das dem Verkehr über seine Pässe eine hohe wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung zuschrieb, fielen solche Konzepte auf fruchtbaren Boden. Man sah darin die Fortführung eines angeblich althergebrachten Zustands und zugleich auch eine revolutionäre Modernisierung desselben. Indem Graubünden sich dadurch an die moderne Zeit anpassen würde, könnte es seine Rolle als Vermittlerin zwischen Ländern und Kulturen und damit seine politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit und Überlebensfähigkeit sichern, so die Vorstellung. Nur allmählich gerieten auch die eigentlichen Probleme der lokalen Bevölkerung in den Blick, indem die berechtigten Sorgen von Säumern und Anwohnern bisheriger Transportrouten durch das Versprechen positiver wirtschaftlicher Folgen entkräftet werden sollten. Dadurch geriet das grosse Projekt aber auch in einen Konflikt, der bereits anderen Eisenbahnprojekten zum Verhängnis geworden war: Sobald das internationale Konzept auf regionale Dimensionen zurückgestuft wurde, bestand die Gefahr, auf lokalen Widerstand zu stossen.

Als zu Beginn der Jahres 1853 in Graubünden über die Konzessionserteilung an die neu gegründete *Südostbahn* abgestimmt wurde, war sowohl in der politischen als auch publizistischen Debatte kaum mehr von der grossen Weltbahn über den Lukmanier, sondern nur noch von der (über-)regionalen Eisenbahn die Rede. Breite Unterstützung wollte sie sich dadurch sichern, dass das Konzept einer Bahn von Rorschach nach Chur auch Zweiglinien an den Zürichsee und nach Glarus umfasste – erstmals schien es nun aber auch denkbar, dass die Bündner Hauptstadt zur Endstation der Eisenbahn werden könnte. Auf diese Weise gelang es, die politischen Entscheidungsträger und die Stimmbevölkerung in verschiedenen Kantonen von dem Vorhaben zu überzeugen; die internationale Dimension der Bahn geriet dabei aber in den Hintergrund. Es war nicht zuletzt Richard La Nicca und seinen Mitstreitern zu verdanken, dass sie rasch wieder ins Spiel gebracht wurde, da nur auf diese Weise die politische Unterstützung Sardiniens und die Finanzkräfte aus London mobilisiert werden konnten.

Im selben Sommer 1853 sollten sich aber auch die Schwachpunkte eines solchen Konzepts deutlich herausstellen. Einerseits musste eine internationale Bahn zwangsläufig auch in den Strudel internationaler Ereignisse hineingezogen werden, wie sich dies bei der gespannten Lage in Europa und dem Ausbruch des Krimkrieges nur allzu deutlich zeigen würde. Andererseits hatte die Ostalpenbahn im selben Jahr erstmals ernsthafte Konkurrenz im Inland erhalten (die freilich durchaus ihre Vorläufer hatte): Das Konzept der Gotthardbahn betonte zunächst nicht die internationale Dimension dieses Vorhabens, sondern legte den Fokus auf das Verbindende im Inland, indem sie sich zu einem grossen *schweizerischen* Vorhaben zu machen suchte und die Lukmanierbahn als *ausländisches* Projekt angriff. Auf diese Weise gelang es, die Unterstützung mehrerer Kantone zu gewinnen und auch bei den Bundesbehörden einige Sympathie zu erhalten.

Dass die Lukmanierbahn aus dieser ersten grossen Auseinandersetzung in der «orientalischen Frage der Schweiz» siegreich hervorging, war zu diesem Zeitpunkt bereits mehr den bereits geleisteten Vorarbeiten und den beschränkten technischen Möglichkeiten als ihren eigentlichen Konzepten zu verdanken. Auch die Gotthardbahn musste letztlich ein europäisches Unternehmen werden, wenn sie Aussicht auf Realisierung haben wollte; doch zunächst war sie viel mehr ein *schweizerisches* als ein *internationales* Projekt. Die ausländische Unterstützung war noch immer auf Seite der Ostalpenbahn, doch als die Gotthardbahn im Inland deutlich an Boden gewann, untergrub sie diese Position. Es sollte noch fast zwei Jahrzehnte dauern, doch indem sich die Gotthardbahn die Unterstützung eines immer grösseren Teils der Schweiz zusicherte, gewann sie bald auch die einflussreichen ausländischen Geldgeber und Entscheidungsträger.

Argumente

Mit welchen Argumenten und Argumentationsketten versuchten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn aussenstehende Kreise zu überzeugen?, lautete die dritte der formulierten Teilfragen, die hier als zweites beantwortet werden soll. Da die internationale Dimension dieser Bahn nicht nur den Kern aller Konzepte bildete, sondern auch auf verschiedenste Weise als Argument verwendet wurde, hängen die beiden

Punkte eng zusammen. Gegenüber potenziellen internationalen Förderern der Bahn wurden diese Konzepte aus offensichtlichen Gründen beständig wiederholt. Dabei ging es auch häufig darum, dass die Ostalpenbahn-Linie nicht nur durch die neutrale Schweiz, sondern auch durch viele deutsche Kleinstaaten geführt werden sollte und damit von den Grossmächten Frankreich und Österreich unabhängig sein würde – woran nebst jenen Kleinstaaten auch Grossbritannien im Norden und Sardinien im Süden ein Interesse haben mussten.

Gegenüber der lokalen Bevölkerung in Graubünden wurde während langer Zeit ganz ähnlich argumentiert – das eine ergab sich aus dem anderen. Die Unterstützung aus dem Ausland bestätigte nicht nur die genannten Konzepte, sondern konnte auch als wichtiger Punkt der Argumentation gegenüber regionalen Entscheidungsträgern verwendet werden: Wenn England und Sardinien (oder Bayern oder Württemberg usw.) an diese Bahn glauben und zu ihrem Zustandekommen beitragen, muss sie geradezu ausgeführt werden; sichert sie doch Graubünden und der Schweiz nicht nur grosse Einkünfte, sondern auch eine bedeutende Position in Europa. Und eben deshalb muss Graubünden seine Tradition in der Vermittlung des internationalen Verkehrs weiterführen, wenn es nicht seine Unabhängigkeit und sein Einkommen verlieren will.

Diese Argumente, sowohl von privaten Förderern der Bahn als auch zunehmend von staatlichen Vertretern geäussert, wurden in der publizistischen Debatte nicht nur ausgebreitet, sondern beständig weitergedacht. Inwieweit sie aber auch auf fruchtbaren Boden gefallen sind und inwieweit sich die Ostalpenbahn dadurch die Unterstützung der lokalen Bevölkerung sichern konnte, muss mangels aussagekräftiger Quellen ein Stück weit offenbleiben. Zwar wird immer wieder Kritik fassbar, die manchmal auch starke Ausdrucksformen finden konnte; meist kam sie aus Kreisen, die den Verlust des eigenen Einkommens durch die Substitution des eigenen Berufs oder den Niedergang der eigenen Region fürchteten. Doch zu keinem Zeitpunkt formierte sich eine breite Oppositionsbewegung gegen die Ostalpenbahn, die über mehr als vereinzelte Flugblätter und kleinere Protestversammlungen hinauskam. Gerade im Vergleich mit anderen Regionen in ganz Europa, darunter auch in der Schweiz, ist diese insgesamt wohlwollende Einstellung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel bemerkenswert.

Als es 1853 endlich auch um die konkreten Auswirkungen der Bahn auf die regionalen Verhältnisse ging, wurden diese Argumente zwangsläufig angepasst. Ihre Grundlinien blieben weitgehend dieselben, doch mussten nun viel stärker als bisher nicht nur die politischen, sondern auch die ökonomischen Effekte dieser Bahn für die Region aufgezeigt werden, indem man insbesondere auch den um ihre eigene Position besorgten Gruppen positive Effekte einer Eisenbahn versprach. Graubünden würde durch eine Ostalpenbahn also nicht nur seine Unabhängigkeit sichern, sondern auch seinen Handel ausweiten, seine landwirtschaftlichen Produkte exportieren, aber auch schon seinen Tourismus aufbauen, sein Gewerbe fördern und seine bescheidene Industrie ankurbeln können.

Je länger die Diskussion dauerte, desto blühender wurde die Zukunft gezeichnet. Bald erhoffte man sich von einer Ostalpenbahn die Lösung einer ganzen Reihe von wirtschaftlichen Sorgen und Problemen der Gegenwart und Zukunft. Die «Ostalpenbahnfrage» wurde zur «Lebensfrage»: «Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des großen Baues ab», hiess es geradezu.

Hier liegt ein wichtiger Grund, weshalb das Vorhaben einer Ostalpenbahn in Graubünden noch lange Zeit nicht aufgegeben wurde und trotz schwindenden Aussichten immer wieder neue Projekte ausgearbeitet wurden. Im gleichen Masse, wie der Groll auf die Bundesbehörden im Verlauf des 19. Jahrhunderts immer weiter stieg, schwand der Sinn für mögliche Alternativen zu einer grossen Ostalpenbahn. Viel zu stark lag der Fokus auf der «Lebensfrage», als dass man in pragmatischer Weise mit der Erschliessung des eigenen Kantons durch leistungsfähige Regionalbahnen begonnen hätte. In dieser Hinsicht war es kein Zufall, dass es mit Willem Jan Holsboer (1834–1898) einen eingewanderten Niederländer brauchte, der in den 1880er-Jahren diese Konzepte scharf kritisierte und beinahe im Alleingang die ersten Strecken der auf Schmalspur verkehrenden *Rätischen Bahn* realisierte. Die Ostalpenbahn, nun hauptsächlich als Splügen- oder Greinabahn, war damit keinesfalls vom Tisch. Doch auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war eine «sachliche» Diskussion nur teilweise möglich.

Strategien

Mit welchen Strategien und konkreten politischen Handlungen suchten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn dieses Projekt zu realisieren?, lautete die zweite Teilfrage, die hier als letztes beantwortet werden soll. «Genauer Plan des eigenen Vorgehens, der dazu dient, ein militärisches, politisches, psychologisches, wirtschaftliches o. ä. Ziel zu erreichen, und in dem man diejenigen Faktoren, die in die eigene Aktion hineinspielen könnten, von vornherein einzukalkulieren versucht», lautet die Definition des *Duden* zum Begriff *Strategie*. Daraus wird deutlich, dass für jede Strategie die Begleitumstände und Handlungsspielräume zentral sind und berücksichtigt werden müssen.

Dies zeigt sich bei den bevorzugten Strategien der Befürworter einer Ostalpenbahn, die sich beständig dem raschen politischen und wirtschaftlichen Wandel anpassen mussten. Die föderale Struktur des eidgenössischen Staatenbundes verhinderte gemeinsame politische Projekte, was an den ersten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz deutlich wurde. Die Ausführung einer Alpenbahn als *schweizerisches* Projekt im Sinne eines gemeinsamen Willens oder der Finanzierung eines solchen Vorhabens war deshalb vor 1848 zu keinem Zeitpunkt eine Option. Das Gewirr an unterschiedlichsten Regelungen, Gesetzen, Währungen und Zöllen schränkte die politischen und wirtschaftlichen Handlungsspielräume des Gesamtstaates zusätzlich ein. Für seine einzelnen Glieder bestanden hingegen durchaus Möglichkeiten, die eigene Kleinräumigkeit und Handlungsunfähigkeit durch Abkommen über die Landesgrenzen hinaus zu kompensieren.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand die politische Landkarte Europas aus einem Gemenge aus Gross- und Kleinstaaten, die durch verschiedenste Bündnisse mehr oder weniger stark miteinander vernetzt waren. Für die frühen Anhänger einer Alpenbahn war dies Chance und Risiko zugleich. Die Bündner rund um den weithin geschätzten Richard La Nicca knüpften früh Kontakte nach Norden ins Grossherzogtum Baden, ins Königreich Württemberg und ins Königreich Bayern, nach Osten und Südosten ins Kaiserreich Österreich und das mit diesem verbundene Königreich Lombardo-Venezien, sowie ganz besonders nach Süden ins Königreich Sardinien-Piemont. Über effizientes Lobbying gelang es, einflussreiche Personen in diesen äusserst ungleichen politischen

Gebilden von der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer Verbindung europäischer Dimension zu überzeugen, deren grösste Errungenschaft die Überquerung der bündnerischen Alpen durch das moderne Verkehrsmittel Eisenbahn gewesen wäre.

Auf diese Weise setzte sich das auf seinen Mittelmeerhafen Genua ausgerichtete Sardinien-Pimont zwischenzeitlich sogar an die Spitze der Bewegung für eine Lukmanierbahn und warf sowohl seinen politischen Einfluss als auch seine wirtschaftlichen Möglichkeiten in die Waagschale. Ihre internationale Ausrichtung führte aber auch dazu, dass die Ostalpenbahn in den Strudel der «grossen» politischen Ereignisse mit hineingezogen wurde, etwa als der in Norditalien schwelende Konflikt zwischen Österreich und Sardinien 1848 durch Waffen ausgetragen wurde. Dadurch erlitten die Ostalpenbahnbestrebungen nicht nur einen plötzlichen Rückschlag zu einem äusserst aussichtsreichen Zeitpunkt, sondern das veränderte Klima liess die Skepsis gegenüber einem solchen «verbindenden» Vorhaben deutlich ansteigen, da es nicht nur wirtschaftliche Partner, sondern auch militärische Gegner einander näher gebracht hätte.

Auch den politischen Konflikten *innerhalb* der Eidgenossenschaft fehlte es nicht an Brisanz. Und als auch diese mit Waffengewalt (glücklicherweise mit wenig Blutvergiessen) ausgetragen wurden, hatte dies mehr als nur vorübergehende Auswirkungen: Sie führten durch die neue Bundesverfassung zu einem neu organisierten und viel stärker integrierten Bundesstaat. Bis dahin war es besonders die innenpolitische Schwäche der drei an einer Ostalpenbahn interessierten Kantone Graubünden, St. Gallen und Tessin gewesen, die ein effizientes staatliches Handeln verunmöglichte. Die privaten Tätigkeiten einflussreicher Einzelpersonen, die durchaus in der einen oder anderen Weise mit der institutionellen Politik verbunden waren, konnte solche Schwächen jedoch ein Stück weit kompensieren. (Das beste Beispiel hierfür ist der Bündner Kantonsingenieur La Nicca, dessen offizielle und private Tätigkeiten sich unmöglich auseinanderhalten lassen.)

Mit dem neuen schweizerischen Bundesstaat änderte sich vieles auf einen Schlag – einiges blieb aber gleich: Zwar sollte die neue Verfassung mittelfristig zu mehr Klarheit über die Kompetenzen in Eisenbahnfragen bringen, doch war in den ersten Jahren noch nicht entschieden, inwieweit der Bund seine verfassungsmässigen Kompetenzen auf dem Gebiet wahrnehmen sollte. Für Graubünden

den und die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn brachte diese Diskussion immer wieder neue Rückschläge: Die Befürchtungen, dass eine (dezentrale) Bahn durch Graubünden keine Chance auf Unterstützung der Eidgenossenschaft haben würde, wurden immer wieder von neuem bestätigt, während gleichzeitig mit Grimsel-, Simplon- und Gotthardbahn mehrere neue Konkurrenten ins Alpenbahnrennen einstiegen. Nun war es ein grosses Problem, dass die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn bisher kaum nach Sympathie und politischem Rückhalt in der Eidgenossenschaft und ihren Kantonen gesucht hatten. Stattdessen suchte Graubünden weiterhin auf eigene Faust Unterstützung im Ausland, was nicht nur als Verfassungsverstoss gewertet werden konnte, sondern auch wenig Erfolg brachte.

In dem staatlichen Bau von Eisenbahnen lagen für die bevölkerungsarme und dezentral gelegene Ostschweiz wenig begründete Hoffnungen, und so setzten sich ihre Vertreter in Bundesbern (auch dank der Unterstützung des einflussreichen Alfred Escher aus dem mächtigen Zürich) erfolgreich für den Privatbau ein. Es war deutlich, dass eine Alpenbahn niemals alleine durch inländisches Privatkapital zu realisieren sein würde, und es blieben deshalb zwei Möglichkeiten: Entweder man suchte das Kapital im Ausland, oder man würde von einer Mehrheit der Kantone (oder sogar direkt vom Bund) substantielle Unterstützung erhalten. Die Vertreter der Lukmanierbahn versuchten beide Wege zu kombinieren: Sie sicherten sich die Unterstützung der direkt beteiligten Kantone St. Gallen und Graubünden, bevor sie sich an ausländische Staaten und internationale Finanzmärkte wandten. Dies schien durchaus erfolgreich zu sein, barg jedoch mehrere grosse Hindernisse, deren Umgehung zu Problemen führte: Zum einen stand die politische Unterstützung der Lukmanierbahn in der Schweiz auf äusserst wackligen Füßen. Wollte man diese Unterstützung ausdehnen, mussten das Bauprogramm ausgeweitet und verschiedene Konzessionen gemacht werden, so etwa auch eine Bahnlinie nach Glarus und an den Zürichsee als integraler Teil einer Lukmanierbahn.

Insbesondere Andreas Rudolf von Planta hatte erkannt, dass der politische Einfluss und die wirtschaftliche Kraft Zürichs die fehlende Unterstützung aus anderen Kantonen kompensieren könnte. Wenn er und seine Mitstreiter kaum einen Weg unversucht liessen, Stadt, Kanton und einflussreiche Personen von ihrem Vorhaben zu überzeugen, so ging es dabei nicht zuletzt darum,

diese Unterstützung dem neuen Konkurrenten in der Innerschweiz zu entziehen. Das Gotthardprojekt stand noch ganz am Anfang, doch entwickelte es innert kürzester Zeit eine grosse politische Schlagkraft, indem sich die Regierung von Luzern an die Spitze des Unternehmens stellte und die Unterstützung eines grossen Teils der Schweiz gewinnen wollte. Dies gelang im ersten Anlauf nur teilweise – doch unter der Oberfläche verschoben sich einige Koordinaten: Zürich schwankte bereits zwischen Gotthard- und Lukmanierbahn, das politische instabile Tessin geriet in die Rolle des lachenden Dritten; beide konnten ihre Unterstützung dem aussichtsreicheren Projekt zuwenden und machten kein grosses Geheimnis daraus, dass sie bei gleichen Voraussetzungen lieber eine Bahn am Gotthard als am Lukmanier gesehen hätten. Der Sieg, den Letzterer im Jahre 1853 erringen konnte, hatte deshalb einen sehr unangenehmen Beigeschmack.

Gleichzeitig wurde die Unterstützung aus dem Ausland beständig unsicherer, da die Interessen von so ungleichen Partnern wie England, Sardinien und den vielen deutschen Kleinstaaten zwangsläufig divergierten. Erst zwanzig Jahre später, nach der politischen Vereinigung sowohl Deutschlands als auch Italiens, bestanden bessere Voraussetzungen, indem die beiden neuen Mächte ihre Kräfte auf ein einziges Projekt konzentrieren konnten. Dieses Projekt war dann aber nicht mehr die Ostalpenbahn, sondern die Gotthardbahn. In einem beständigen Wechselspiel von Innen- und Aussenpolitik war es deren Vertretern gelungen, einflussreiche politische und wirtschaftliche Kreise hinter sich zu bringen und die Unterstützung des Auslandes zu sichern. Hier lag ein entscheidender Unterschied zum Lukmanierbahnprojekt: Dieses konnte nie zu einem *schweizerischen* Projekt gemacht werden, sondern war im Gegenteil gerade deshalb angreifbar, weil es als *ausländisches* Projekt angesehen werden konnte, was es in mehrfacher Hinsicht tatsächlich auch war. Die Gräben, die sich um diese Frage innerhalb der Schweiz auftun würden, traten erstmals im Zuge der Konzessionsverhandlungen des Jahres 1853 hervor: Weder die Ost- noch die Westschweiz waren jemals günstig gegenüber der Gotthardbahn gestimmt, die Interessen gingen weit auseinander. Im Westen sollte einige Jahrzehnte darauf eine zweite Alpenbahn durch Lötschberg und Simplon realisiert werden. Der Osten ging noch einmal leer aus – und konnte sich damit nur schwer abfinden.

Nach dem Dargestellten können einige zentrale Thesen festgehalten werden, die sich aus dem betrachteten Zeitraum ergeben haben. Es handelt sich um vorläufige Antworten auf die Leitfrage, *weshalb die Ostalpenbahn niemals realisiert wurde*. Sie werfen an vielen Stellen einen Blick voraus und können deshalb als wichtige Anhaltspunkte für die Betrachtung des weiteren Verlaufs der Alpenbahndiskussion und der Ostalpenbahnfrage dienen.

- Wenn von der Ostalpenbahn gesprochen wurde, meinte dies nicht zwingend eine durchgehende Eisenbahn. Vielmehr war damit eine grosse Verkehrslinie gemeint, die Norden und Süden Europas über die Bündner Pässe verbinden sollte und neben der Eisenbahn- durchaus auch Dampfschiff- oder Strassenstrecken umfassen konnte. Insofern war die Ostalpenbahn eher ein Verkehrskonzept als ein Eisenbahnprojekt. Mit dem Fortschreiten der Eisenbahn-technik fielen solche Konzepte immer mehr aus der Zeit und wurden von durchgehenden Eisenbahnprojekten verdrängt. Die Ostalpenbahn-Konzepte hielten mit dieser Entwicklung nicht immer Schritt.
- Die Ostalpenbahn war von Anfang an als internationales Projekt angelegt. Ihre Anfangs- und Endpunkte lagen nicht an den Grenzen der Schweiz, sondern an den Weltmeeren. Dies brachte ihr während einiger Zeit Unterstützung aus dem Ausland, entzog ihr im Gegenzug aber die Unterstützung weiter Teile der Schweiz und machte sie stark abhängig vom raschen Wandel der politischen Verhältnisse in Europa.
- Während die Ostalpenbahn von ihren Vertretern stets als internationales Vorhaben betrachtet wurde, war die Gotthardbahn zu Beginn ganz deutlich als schweizerisches Projekt definiert. So gewann sie rasch viel Unterstützung im Inland. Für eine aus schweizerischer Sicht dezentral verlaufende Ostalpenbahn stand dieser Weg niemals offen.
- In Graubünden sah man in der Ostalpenbahn sowohl die Fortführung eines althergebrachten Zustands als auch eine revolutionäre Modernisierung desselben, indem die wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung des Passverkehrs auf ein zukunftsträchtiges Niveau gehoben werden sollte. Durch die Rolle als Vermittler zwischen Ländern und Kulturen wollte der Kanton politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit und Überlebensfähigkeit sichern. Je mehr aber der Fokus der Eliten auf das grosse Vorhaben gerichtet war, desto weniger war eine pragmatische Politik der kleinen Schritte möglich.
- Indem die Ostalpenbahn immer stärker zu einer «Lebensfrage» für Graubünden hochstilisiert wurde und breiten Bevölkerungsgruppen die Lösung einer ganzen Reihe von wirtschaftlichen Problemen der Gegenwart und Zukunft versprochen wurde, erlangte das Projekt für Graubünden eine immense Bedeutung. Eine «sachliche» Diskussion, die neue Ideen und mögliche Alternativen ins Spiel gebracht hätte, war immer weniger möglich.
- Während Graubünden seine Zukunft von der Ostalpenbahn abhängig machte, sahen sich die anderen interessierten Kantone auch nach anderen verkehrspolitischen Varianten um. Je mehr aber St. Gallen auf die Eisenbahn nach Zürich und Tessin auf eine mögliche Gotthardbahn fokussiert waren, desto weniger war ein gemeinsames Vorgehen möglich. Oftmals gelang es kaum, in zentralen Fragen einen Konsens zwischen den drei ungleichen Partnern herzustellen.
- Die innenpolitische Schwäche, die komplizierten politischen Systeme sowohl der Schweiz als auch der an einer Ostalpenbahn interessierten Kantone und die oftmals unklare Verteilung der Kompetenzen in zentralen Fragen traten dem Projekt zu verschiedensten Zeitpunkten auf verschiedenste Weise hindernd in den Weg. Es erforderte viel Zeit und war nur selten möglich, alle Hindernisse gleichzeitig zu überwinden.
- In allen genannten Punkten konnten die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn innerhalb eines relativ kurzen Zeitraumes dennoch erstaunlich viel erreichen. Um so verbitterter mussten sie sein, als die Gotthardbahn am Ende die Früchte ernten konnte. Diese profitierte enorm von den Grundlagen, die sie geschaffen hatten: Die Idee einer alpenüberquerenden Bahn hatten sie seit Jahrzehnten in die Köpfe gestreut, sowohl in der Schweiz als auch im Ausland hatten sie viele politische Wege geebnet, und ihre Konzepte liessen sich problemlos vom einen auf das andere Projekt übertragen. Ohne die Ostalpenbahn wäre die Gotthardbahn nicht so bald möglich geworden.

Dritter Teil: 1853–1992

Der dritte Teil dieses Buches befasst sich mit der Geschichte der Ostalpenbahn ab 1853 bis zum Beschluss zum Bau der NEAT im Jahr 1992. Er war nicht Bestandteil der zugrunde liegenden Masterarbeit (erster und zweiter Teil des Buches), knüpft aber dort an, wo diese endet. Mit einem ausführlichen Überblick über die weitere Entwicklung soll er das Buch abrunden, so dass die chronologische Geschichte der Ostalpenbahn vollständig dargestellt wird. Aufgrund des schwierigen Literaturbestandes und der an vielen Stellen fehlenden oder veralteten Forschung kann es sich dabei ledig-

lich um einen Überblick handeln, der sich seiner Schwächen bewusst sein muss. Er folgt keiner durchgehenden Fragestellung, sondern versucht, die jeweils relevanten Punkte für die Entwicklung der Ostalpenbahn und des Eisenbahnwesens in Graubünden darzustellen. Dabei stützt er sich zu sehr grossen Teilen auf die vorhandene Literatur und kann nur ganz punktuell direkt auf zentrale Quellenstücke eingehen.⁴⁷⁹ Er versteht sich daher nicht als wissenschaftliche Forschung, sondern als Grundlage zu einer solchen.

7 Erbitterte Kämpfe bis zum Abschluss des Gotthardvertrages (1853–71)

7.1 Schlechter Start der *Südostbahn* (1853–59)

Im November 1853 startete die Ende August gegründete Gesellschaft der *Südostbahn* (SOB) ihre Tätigkeit. Die Zuständigkeit für die Bahn-technik wurde in die Hände von Richard La Nicca gelegt, Oberingenieur war der vom englischen Konsortium ernannte Engländer George W. Hemans (1814–1885), und es wurde ein Bauvertrag mit dem Engländer Edward Pickering für die Ausführung des gesamten Streckennetzes abgeschlossen, wobei Letzterer auch die Hälfte der Aktien der Engländer übernahm. Die Pläne sahen im Wesentlichen eine möglichst gerade Linienführung vor, was im Laufe des Bahnbaus zu erheblichen Diskussionen, Petitionen und Einsprachen der sich benachteiligt fühlenden Gemeinden führte.

Im Juni 1854 wurde in Bad Ragaz und Maienfeld feierlich mit den Bauarbeiten begonnen, die in der Folge jedoch nur langsam fortschritten. Am Ende jenes Jahres hegte die Verwaltung aber noch «die zuversichtliche Erwartung, es werden die verschiedenen Theile der gesammten Südostbahn innert der konzessionsgemässen Frist zu wirklicher Vollendung gelangen.»⁴⁸⁰ Konzessionsmässige Frist bedeutete Fertigstellung der Linien Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt bis Ende 1856. Bald schon stellten sich diese Erwartungen der Direktion aber als Zweckoptimismus heraus, und die schon länger schwelenden Probleme traten bald an die Oberfläche: Die finanziellen Schwierigkeiten der *Südostbahn*, die sich bereits im Jahr 1853 abgezeichnet hatten, blieben ungelöst und spitzten sich immer weiter zu. Der tobende Krimkrieg wirkte sich negativ auf die Börsenlage insbesondere in Grossbritannien aus und die finanziell ohnehin übermäßig belasteten englischen Partner kamen in Zahlungsschwierigkeiten. Bald zeigte sich auch, dass die Vorstellungen der englischen und der schweizerischen Sektion der Gesellschaft über die Ausführung des Baus weit auseinandergingen.

Das immer grössere Misstrauen gegenüber den beteiligten Engländern führte zu radikalen Massnahmen seitens der Direktion, die zu einer ganzen Reihe von Anklagen und Prozessen, zur Suche nach neuen Investoren sowie letztlich zum völk-

⁴⁷⁹ Dieser Teil stützt sich im Wesentlichen auf folgende Arbeiten: CATRINA (1972), FÄRBER (2008), FISCHER (2008), FRIES (2008), GYGAX (1914), JUNG (2006), KRAUS (2008), KREIS/EGGER (1981), VON PLANTA (1885), RHÄTISCHE BAHN (1939), SCHMIDLIN (1916), SCHÜRCH (2000), WANNER (2005), WEGMANN (1917). Hinzu kommen folgende Artikel aus dem HLS: Jura-Simplon-Bahn (JS); Simplonverträge; Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS); Gotthardvertrag; Vereinigte Schweizerbahnen (VSB). Die verwendete Literatur wird jeweils kapitelweise zusammenfassend nachgewiesen. Im Weiteren werden einzelne Stellen aus dieser Literatur sowie aus vereinzelten Quellenstücken für direkte Zitate nachgewiesen.

⁴⁸⁰ Zit. nach FÄRBER (2008), S. 184.

ligen Bruch mit den Engländern führte. Zunächst annullierte und kassierte die Direktion im Januar 1856 kurzerhand die Aktien der Engländer (wogen diese natürlich heftig protestierten) und im April ging man ebenso resolut gegen Bauleiter und Hauptaktionär Pickering vor, indem man ihm faktisch sämtliche Kompetenzen entzog. Die ganze Angelegenheit warf hohe Wellen und so vermeldete das *Bündnerische Monatsblatt* bereits im Februar 1856, es habe 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.»⁴⁸¹

Um die Jahreswende 1855/56 hatte sich Andreas Rudolf von Planta nochmals bemüht, den Kanton Zürich zur Übernahme von 1000 SOB-Aktien zu bewegen. Die kantonale Eisenbahnkommission, vorsichtig geworden durch die negativen Schlagzeilen der *Südostbahn*, forderte weitere Informationen. So gab der Zürcher Regierungsrat bei Johannes Wild, seit 1855 als Professor am Polytechnikum (heute ETH) in Zürich und zuvor als Eisenbahningenieur bei der *Nordostbahn* tätig, ein Gutachten in Auftrag. Wild lieferte dieses 1856 ab und sparte darin nicht mit Kritik an der Qualität der bereits ausgeführten Arbeiten auf den Linien Chur–Sargans, der Linthlinie und der Rheintalllinie. Nach diesem äusserst ungünstigen Urteil scheint sich der Zürcher Regierungsrat nicht weiter mit der SOB beschäftigt zu haben – möglicherweise auch, weil sich infolge der Fusion zu den *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB) die Sachlage grundlegend änderte.

In ihren finanziellen Nöten versuchte die SOB unter der Schirmherrschaft des französischen Bankhauses *Rothschild* und dessen *Réunion Financière* im Frühjahr 1856 zu einer grossen Ostschweizer Eisenbahngesellschaft zu fusionieren. Mit von der Partie sollten die *Nordostbahn* Alfred Eschers, die *St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn* Daniel Wirth-Sands sowie optional die *Glatthalbahn* und die *Rheinfallbahn* sein. All diese relativ kleinen potenziellen Partner der NOB waren finanziell mehr oder weniger angeschlagen und hatten sich in der Vergangenheit teils äusserst heftig bekämpft. Die *Réunion Financière*, die bereits an den bayrischen und den lombardisch-venezianischen Bahnnetzen beteiligt war, strebte letztlich einen Zusammenschluss aller Schweizer Eisenbahngesellschaften und deren internationale

Vernetzung an. Dasselbe Ziel verfolgte auch das zweite grosse französische Finanzinstitut, der *Crédit Mobilier*. Beide Akteure lieferten sich ein veritable Seilziehen um den Schweizer Eisenbahnmärkt. So verhandelte die NOB gleichzeitig auch mit der *Schweizerischen Centralbahn* (SCB), die sich ebenfalls an einer Fusion interessiert zeigte und von der *Crédit Mobilier* unterstützt wurde. Dabei stand der Verdacht im Raum, die SCB meine es nicht wirklich ernst mit einem Zusammenschluss, sondern wolle nur die Ostschweizer Fusion verhindern. Im März 1857 kam es zwar tatsächlich zur Unterzeichnung eines Vertrags; doch dieser konnte nicht ratifiziert werden, da ihn die Generalversammlung der SCB ablehnte. In diesen Diskussionen war verschiedentlich von einer möglichen zukünftigen Gotthardbahn die Rede gewesen, welche die beiden grossen Gesellschaften gemeinsam hätten realisieren können. Alfred Escher verneinte dabei die Dringlichkeit der Angelegenheit und wies auf die ausschliesslich dem Lukmanier zugeschriebenen Subventionen Sardinien-Piemonts hin. Indessen schrieb er auch, die NOB würde «eine Gotthardbahn gar nicht ungern ins Leben treten sehen». ⁴⁸²

Trotz mehreren Anläufen konnte die NOB nicht für das geplante grosse ostschweizerische Fusionsprojekt gewonnen werden; sie konnte sich nicht mit den ausgehandelten Bedingungen einverstanden erklären. Die Generalversammlungen der restlichen involvierten Bahngesellschaften stimmten jedoch einer solchen Fusion zu. Für den Anschluss an das wichtigste Wirtschaftszentrum Zürich konnte die VSB lediglich ein Mitbenutzungsrecht auf der NOB-Linie Wallisellen–Zürich durchsetzen.

Im September 1856 regelte die SOB ihren Streit mit den englischen Aktionären und den beteiligten Unternehmern durch einen Vergleichsvertrag. Neben einer Entschädigungssumme wurden ihnen die bereits einbezahlten Anteile sowie Baumaterialien und aufgeführten Arbeiten grosszügig angerechnet. Für die SOB resultierte aus dem Vergleich ein hoher Verlust, doch die Lösung des Verhältnisses mit den Engländern war Bedingung für eine erfolgreiche Fusion. Zwei Tage später schlossen die drei Bahnen den Fusionsvertrag ab, und die Konstituierung zu den *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB) mit Sitz in St. Gallen erfolgte im April 1857. Auch der Weiterbau der Linien schritt bald

⁴⁸¹ *Bündnerisches Monatsblatt*, Februar 1856.

⁴⁸² Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Speiser, 6. August 1856, zit. nach KRAUS (2008).

zügig voran: Bereits im Oktober 1857 konnte man in Graubünden mit der Verlegung von Schienen beginnen, und am 27. Mai 1858 sah man in Chur erstmals überhaupt eine Lokomotive in den provisorischen Bahnhof einfahren. Da die Bahnlinie Rorschach–Chur insgesamt 40 Millionen Franken statt der vorgesehenen 25 Millionen Franken gekostet hatte und die finanziellen Mittel der VSB weiterhin äusserst knapp waren, hatte man bei den Hochbauten gespart, um die Tiefbauarbeiten vollenden zu können. Im Jahr darauf wurde dann auch noch die Teilstrecke dem Walensee entlang eröffnet.⁴⁸³

7.2 Neue Lukmanierprojekte vom neuen Lukmanierkomitee (1857–60)

Mit dem Zusammenschluss zu den VSB stiegen die Ostschweizer Bahnen zu einem der drei Unternehmen auf, welche die Eisenbahnlandschaft der Deutschschweiz in den folgenden Jahren dominierten – blieben aber mit einem Streckennetz von 269 Kilometern Länge der schwächste der grossen Eisenbahnkonzerne der Schweiz. Diese Grossunternehmen hatten deutlich verschiedene Präferenzen hinsichtlich der Alpenbahnfrage: Während sich die VSB weiterhin für die Lukmanierbahn stark machte, strebte die SCB (bis dahin noch eher vorsichtig) mittelfristig eine Gotthardbahn an. Die von Alfred Escher dominierte und stark mit Zürich verbundene NOB hingegen hatte zu diesem Zeitpunkt keine klaren Präferenzen und liess sich vorerst noch nicht festlegen. Die beiden geographisch aneinander angrenzenden Gesellschaften VSB und NOB lieferten sich bald schon einen erbitterten Konkurrenzkampf mit entsprechendem Preistreiben. Verschiedene Vertreter der VSB versuchten dennoch (oder gerade deshalb) weiterhin, die NOB in die grosse Ostschweizer Bahngesellschaft zu integrieren. Es ist offensichtlich, dass eine solche Fusion die Chancen auf eine Lukmanierbahn erheblich erhöht hätte. «Das Scheitern dieser Fusion war für unsere Alpenbahnfrage verhängnißvoll», hielt P. C. von Planta später fest,

«denn es darf wohl als höchst wahrscheinlich angenommen werden, daß, wenn Zürich an die Spitze eines ostschweizerischen Eisen-

bahnnetzes getreten wäre, dasselbe dadurch an die Interessen seiner alten rätischen Handelsstraße gefesselt worden und vermöge seines Einflusses das Lukmanier-Projekt, dessen Chancen so günstig waren, bald zur Ausführung gebracht hätte, wie denn auch ohne Zürich die Gotthardbahn nimmer zu Stand gekommen wäre.»⁴⁸⁴

Nach der Fusion zur VSB bildete sich rasch ein neues Lukmanierkomitee. Bereits im Dezember 1856 hatte Wirth-Sands in St. Gallen domizierte *Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank* im Auftrag der VSB (und auf Veranlassung der *Réunion Financière*) die Lukmanierkonzessionen Graubündens und Tessins übernommen (mit Ausnahme der Linie Bellinzona–Chiasso, die an eine tessinisch-lombardische Gesellschaft ging). Die strikte Weigerung des Bankhauses *Rothschild*, die Lukmanierkonzession zu übernehmen, hatte in Graubünden einige Spekulationen verursacht und hatte zu den Auslösern für La Niccas Rücktritt als Bahndirektor gehört, da dieser dadurch den Verlust der Konzession und die Nichtrealisierung der Lukmanierbahn fürchtete.

Politisch und wirtschaftlich bestanden zu jener Zeit kaum begründete Aussichten auf Realisation eines solchen Grossprojekts, weshalb sich das Komitee auf technische Studien konzentrierte. Im Jahr 1857 wurde daher der Zürcher Ingenieur Kaspar Wetli (1822–1889) mit Terrainaufnahmen am Lukmanier betraut. Wetli, der einige Jahre später auch Pläne für das Gotthardkomitee zeichnete, schlug in seiner 1859 publizierten Studie zwei neue Varianten der Linienführung mit einem 10 bzw. 20,5 Kilometer langen Tunnel unter der Greina mit Kulminationspunkten auf 1350 bzw. 1110 Meter über Meer vor. Um die gleiche Zeit stellte der englische Eisenbahnunternehmer Thomas Brassey (1805–1870) im Einverständnis mit dem Lukmanierkomitee eigene Vermessungen an und verfasste einen Projektvorschlag mit zwei verschiedenen langen Tunnelvarianten von 10 bzw. 13 Kilometern unter dem Lukmanier. Beim Lukmanierkomitee kamen beide Varianten nicht besonders gut an, da sie aufgrund der vorgeschlagenen Tunnellängen und dem damaligen Stand der Technik auf potenzielle Unterstützer wohl mehr abschreckend als ermunternd wirken würden.

⁴⁸³ KRAUS (2008); FÄRBER (2008), S. 182–196; JUNG (2006), S. 466–482; WEGMANN (1917), S. 44–63; GYGAX (1914), S. 12–19; VON PLANTA (1885), S. 29–30.

⁴⁸⁴ VON PLANTA (1885), S. 32.

Dennoch trat man mit diesen Studien an die Öffentlichkeit und regte die Bildung einer Baugeellschaft an. Doch just zu diesem Zeitpunkt waren Sardinien-Piemont und Österreich in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt, und dem Lukmanierkomitee waren die Hände vollkommen gebunden. Dennoch wollte man die Zeit nicht unbenutzt verstreichen lassen und beauftragte Oberingenieur Ludwig Pestalozzi (1825–1867), zusammen mit Jean Antoine Michel, Direktor der VSB und Beauftragter des Bankhauses *Rothschild*, auf der Grundlage von Wetlis Terrainaufnahmen ein neues Projekt über den Lukmanier auszuarbeiten, das bald in zwei Varianten eingereicht wurde. Beide Varianten führten über etliche Spitzkehren (die teilweise gleichzeitig als Bahnhöfe dienten) bis über 1800 Meter über Meer hinauf und kamen daher mit relativ kurzen Tunnels von maximal fünf Kilometern Länge aus. Zwar waren zu jener Zeit Spitzkehren bei Eisenbahnen nicht ganz unbekannt, doch erschwerten solche den Betrieb massiv. Daher stiessen die Pläne von Pestalozzi und Michel fast nirgends auf Gegenliebe. Auch der sardinisch-piemontesische Ministerpräsident Camillo Benso di Cavour (1810–1861) und sein Bauminister äusserten sich negativ. Einzig Paulin Talabot (1799–1855), ebenfalls Repräsentant von *Rothschild* und selbst Ingenieur, zeigte sich Michel gegenüber angetan von dessen Projekt. Offenbar machten sich die beiden Franzosen aber keine Vorstellung von den Bedingungen im Gebirge und unterschätzten insbesondere auch den Winterbetrieb. Das Interesse des auch am Brenner engagierten Bankiers *Rothschild* am Lukmanier und die Haltung seiner Exponenten wirft jedoch einige Fragen auf und bleibt letztlich undurchsichtig.⁴⁸⁵

7.3 Neue Vereinbarung mit Italien und erneutes Scheitern (1860/61)

Im Frühjahr 1860 nahm das Lukmanierkomitee Fühlung mit den politischen Repräsentanten des südlichen Nachbarlandes auf. Kaum war die Lombardei nicht mehr Teil von Österreich – war doch inzwischen der italienische Nationalstaat gegründet und der sardinische König Vittorio Emanuel II. (1820–1878) zum König von Italien gekrönt worden –, wurde das Lukmanierkomitee bereits wie-

der in der Hauptstadt Turin empfangen. Dort sah sich das Parlament allerdings veranlasst, die Alpenbahnfrage unter den neuen Gegebenheiten von einer speziellen Kommission beurteilen zu lassen. Rasch wurden Vermessungen in Auftrag gegeben und vorgenommen, doch bald schon zogen sich diese Arbeiten und Abklärungen immer mehr in die Länge – auch deshalb, weil die Kommission nicht nur Lukmanier und Gotthard, sondern gleich auch San Bernardino, Splügen und Septimer untersuchen liess.

Nachdem immer wieder wichtige Repräsentanten des Lukmanierkomitees und der SOB nach Turin gereist und bei der dortigen Regierung und den Parlamentariern vorstellig geworden waren, fällte die italienische Alpenbahnkommission am 8. April 1861 endlich ihren Entscheid. Dieser ging dahin, dass der Splügen als Verbindung zwischen Rheintal und Comersee grundsätzlich allen anderen Pässen vorzuziehen sei, während der Lukmanier die beste Verbindung des Tessins mit dem Rest der Schweiz ermögliche – unter Berücksichtigung aller Umstände sei jedoch der Lukmanier klar dem Splügen vorzuziehen.

Noch im selben Monat kam es zur Unterzeichnung einer *Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft* zwischen dem Königreich Italien und der *Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank* als Konzessionsinhaberin. Diese Übereinkunft sah die Erstellung von Talbahnen bis Disentis und Olivone, den vorläufigen Bau einer Fahrstrasse über den Pass sowie anschliessend den Bau der Bergstrecke nach einem von Italien frei wählbaren Projekt vor. Italien war bereit, die ganze Bergstrecke zu bezahlen und sich bei den Talbahnen mit unverzinslichen Vorschüssen zu beteiligen.

Allerdings waren an dieses Anerbieten mehrere Bedingungen geknüpft – darunter auch die Leistung einer halben Million Franken Kaution bis Ende April 1861. Dies brachte das Lukmanierkomitee in Bedrängnis, zumal gleichzeitig die Frist für den in der Tessiner Konzession geforderten Beginn der Erdarbeiten ablief. In einem dramatischen Wettlauf gegen die Zeit versuchten die Verantwortlichen das Pariser Bankhaus *Rothschild* zu Leistung der Kaution zu bewegen. Die drei beteiligten Kantone wurden um Garantieleistung zur Absicherung und um Verlängerung ihrer Konzessionen angegangen. Während St. Gallen sich dazu bereit erklärte, stellen sich Graubünden und Tessin plötzlich quer: Wieder einmal erklärte sich die Bündner Standeskommission für nicht zuständig (und der Grosse Rat konnte angeblich aus Zeitmangel nicht

⁴⁸⁵ KRAUS (2008); VON PLANTA (1885), S. 32–39; WEGMANN (1917), S. 127–131; FÄRBER (2008), S. 191–195; GYGAX (1914), S. 19–22.

rechtzeitig zusammentreten), und wieder einmal verschob der Tessiner Grosse Rat den Entscheid (und verlängerte die Konzession nur provisorisch um einen Monat). Zumindest in Graubünden dürfte dieser unerwartete Entscheid auch emotionale und taktische Gründe gehabt haben, wie P. C. von Planta später schrieb:

«Für die Nichteinberufung des Großen Rethes konnte nicht der Mangel an Zeit als Entschuldigung dienen, [...]. Daß dies dennoch nicht geschah, läßt sich nur daraus erklären, daß es dem damaligen Kleinen Rath am guten Willen fehlte, dem Lukmanier-Komitee unter die Arme zu greifen. Während, daß die Hoheitsrechte des Kantons durch das selbständige Vorgehen des Lukmanier-Komitee's gefährdet sein könnten und wohl auch von persönlichen Beweggründen geleitet, trug sich nämlich derselbe schon damals mit dem Gedanken, das Lukmanier-Komitee durch ein Konsortium der drei beteiligten Kantonsregierungen zu ersetzen – eine Idee, die auch La Nicca geteilt zu haben scheint, die aber in diesem entscheidenden Augenblick, selbst wenn sie an sich zu billigen gewesen wäre, nur verderblich sein konnte. Ja, es hatte einer der Regierungsräthe für gut gefunden, in dieser eminent bündnerischen Sache Herrn Alfred Escher zu konsultiren!»⁴⁸⁶

Bereits vor den verhängnisvollen Beschlüssen (oder besser: Nicht-Beschlüssen) aus Graubünden und dem Tessin waren mehrere Vertreter des Lukmanierkomitees bei Verhandlungen mit den Finanzhäusern und Baugesellschaften in Paris gewesen. Dort liess sich *Rothschild* auf dringendes Gesuch hin auch ohne kantonale Garantieleistung zur Hinterlegung der geforderten Kautionsbewege- gen, doch traf diese statt am 30. April erst am 2. Mai 1861 bei der italienischen Regierung ein – und wurde darum nicht mehr akzeptiert.

Über die Gründe dieses strikten Formalismus seitens der zuständigen Italiener wurde später viel spekuliert und gestritten. Allerdings ist auch fraglich, ob bei einer Behandlung der Übereinkunft im Tessiner Grossen Rat eine Einigung überhaupt hätte erzielt werden können. Einmal mehr standen sich die Interessen verschiedener Regionen diametral gegenüber – diesmal Italiens und Tessins: Die Italiener wünschten eine möglichst direkte Zufahrt zum Pass entlang dem linken Ufer

des Lago Maggiore, während die Tessiner vor allem im Sottoceneri um die Verbindung zwischen Bellinzona, Lugano und Chiasso fürchteten.

Die mühevoll abgewartete, ausgehandelte und am 18. April 1861 unterzeichnete *Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft* fiel damit jedenfalls wieder dahin. Hinter die Rolle La Niccas – der mit dem Lukmanierkomitee zerstritten war und mit der Bündner Regierung in engem Kontakt stand – bei diesen Vorgängen muss sicherlich ein Fragezeichen gesetzt werden. Klar ist, dass er sich (in vollkommenem Einklang mit seinen bisherigen Ansichten) mit der in der Übereinkunft vorgesehenen Erstellung einer Fahrstrasse statt einer Eisenbahn über den Lukmanierpass ganz und gar nicht einverstanden erklären konnte. Allerdings gingen La Niccas Motive für seine wenig konstruktive Haltung ganz offensichtlich über sachliche Gründe hinaus, wie P. C. von Planta schilderte (der damals in engem Kontakt mit dem Lukmanierkomitee stand und somit auch nicht als unbefangen gelten kann):

«La Nicca war nämlich schon längst dem Lukmanier-Komitee abgeneigt – sei es weil er, das Lukmanier-Unternehmen als seine Schöpfung betrachtend, den Ruhm seiner Verwirklichung auch selbst zu erndten wünschte, sei es weil er sich mit demselben über die Abtretung seiner Pläne nicht hatte verständigen können. Da aber das Konsortium der drei Kantonsregierungen unmöglich den Staatsbau bezwecken konnte, sondern nur dazu dienen sollte, um eine anonyme Baugesellschaft zu bilden, so war hiezu das Lukmanier-Komitee vermöge seiner vielfachen Verbindungen und durch die geschäftskundigen und rastlosen Männer, die an seiner Spitze standen, ungleich geeigneter, als die schwerfällige Trias der Kantonsregierungen. Abgesehen hievon war ja durch die Bundesverfassung den Kantonsregierungen untersagt, ohne Intervention des Bundesrates mit auswärtigen Regierungen zu verhandeln – ein Hinderniß, das dem Lukmanier-Komitee, als Privatgesellschaft, nicht im Wege stand. Vollends war es unter keinen Umständen angezeigt, in einem Moment die Stellung des Lukmanier-Komitee zu untergraben, in welchem dasselbe im Interesse der Sache am meisten der Unterstützung bedurfte. So mußte denn diese Schwäche des sonst so bedeutenden und verdienten Mannes dazu beitragen, das Werk zu nichte zu machen, an

⁴⁸⁶ VON PLANTA (1885), S. 48–49.

welches er selbst schon zwanzig Jahre seines Lebens gewendet, das aber nur durch vereinte Kräfte und durch selbstlose Hingebung Aussicht auf Erfolg haben konnte!»⁴⁸⁷

Auf diesem Scherbenhaufen versuchten die Vertreter der Kantone St. Gallen und Graubünden trotzdem mit Italien und Tessin zu einer Einigung zu gelangen. In der festen Überzeugung, dass die Übereinkunft vom 18. April noch gerettet werden könnte, reisten Abgeordnete der Regierungen von St. Gallen und Graubünden zunächst ins Tessin. Für Graubünden nahm der damalige Ständerat Peter Conradin (P. C.) von Planta an einer Konferenz in Locarno teil. Mit ihm betrat eine weitere in der Folge sehr wichtige Person die Bühne der Ostalpenbahnbestrebungen, weshalb seine Schriften hier etwas ausführlicher zitiert werden können.

Auf der genannten Konferenz erklärte der Tessiner Staatsrat seine Unterstützung für die Lukmanierbahn – jedoch unter der Bedingung *sine qua*

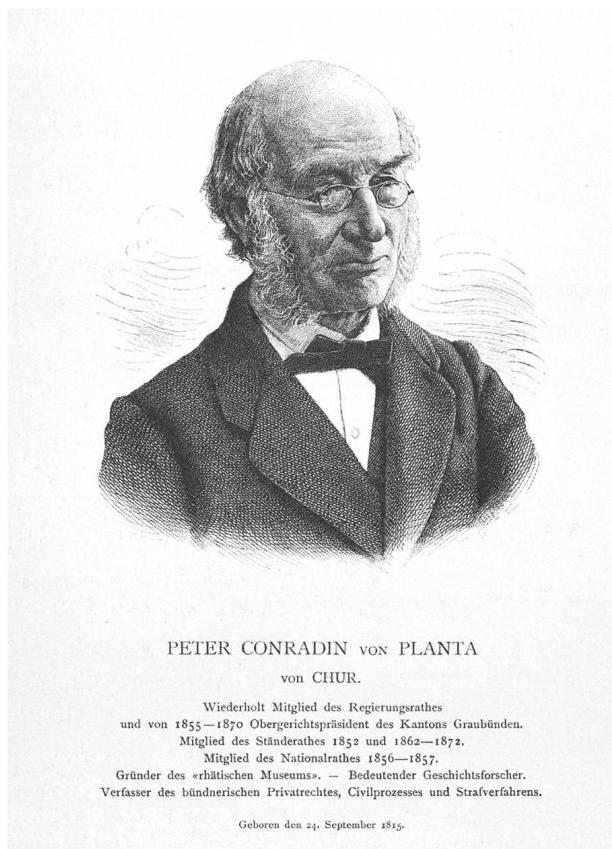


Abb. 14: Peter Conradin von Planta (1815–1902).
Anonyme Druckgrafik, 1889

⁴⁸⁷ Ebd., S. 46–47.

non, dass zugleich die vom Sottoceneri geforderte Linie Bellinzona–Lugano–Chiasso realisiert werde, da das Lukmanierprojekt ansonsten keine Chance im Grossen Rat habe. Zusammen mit einem Vertreter des Tessins begaben sich die Delegierten nun nach Turin, wo sie mit dem italienischen Bauminister und dem Stadtpräsidenten von Genua zusammenkamen und wieder positivere Signale erhielten. Allerdings erklärten diese Herren auch, «Italien habe übrigens kein Interesse nach Uebersteigung der Alpen [Lukmanier] ohne Noth noch einen zweiten Berg [Monte Ceneri] zu überwinden, sondern vielmehr, auf dem kürzesten Wege in die Po-Ebene zu gelangen.»⁴⁸⁸ Als *conditio sine qua non* für die Lukmanierbahn formulierten die Vertreter Italiens daher eine Linie von Magadino entlang des Ufers des Lago Maggiore nach Luino und Cittiglio auf italienischem Staatsgebiet. «Den Abgeordneten von St. Gallen und Graubünden war inzwischen klar geworden, daß die Monte-Cenere-Linie oder die sog. Meridonale der Knoten war, von dessen Lösung das Schicksal des Lukmanier abhing, indem sich hier eine tessinische und eine italienische *conditio sine qua non* diametral entgegenstanden»⁴⁸⁹ schilderte P. C. von Planta. Ein Vermittlungsvorschlag sah vor, die Linie vom Lago Maggiore nach Agno am Lago di Lugano zu führen und von dort eine Zweigbahn nach Lugano zu erstellen. Als sich abzeichnete, dass diese Linie im Sottoceneri auf wenig Gegenliebe stiess, wurde zusätzlich auch noch eine Linie von Lugano nach Mendrisio und von dort nach Italien vorgeschlagen.

In der Zwischenzeit waren aber eine ganze Reihe von neuen Konzessionsbewerbern auf den Plan getreten, darunter auch solche, die vom Gotthardkomitee ins Rennen geschickt worden waren, mit dem alleinigen Ziel, das Lukmaniervorhaben zu verhindern, sowie gewisse andere – «nicht ernsthafte Unternehmer, sondern Abenteurer, die blos auf eine lukrative Uebertragung ihres Privilegs, sei es auf eine Lukmanier-, sei es auf eine Gotthard-Gesellschaft spekulirten.»⁴⁹⁰ Das ursprünglich für den Lukmanier so vorteilhafte Blatt begann sich damit immer mehr zugunsten des Gotthards zu wenden.⁴⁹¹

⁴⁸⁸ Ebd., S. 55.

⁴⁸⁹ Ebd., S. 56–57.

⁴⁹⁰ Ebd., S. 64.

⁴⁹¹ KRAUS (2008); VON PLANTA (1885), S. 39–40, 45–64; WEGMANN (1917), S. 130–141; SCHMIDLIN (1916), S. 54–72; GYGAX (1914), S. 22–28.

7.4 Gotthardkonferenz und Neulancierung des Konkurrenzkampfs (1859–61)

Auf den ersten Blick hatte das Lukmanierkomitee 1860 noch immer die besseren Karten für die Umsetzung eines schweizerischen Alpenbahnprojekts in der Hand, während die Anhänger einer Gotthardbahn klar weniger Grund für eine optimistische Lagebeurteilung hatten. Es lagen zwar vereinzelte Studien für eine Gotthardbahn vor, und nach der Gotthardkonferenz von 1853 hatte in Luzern eine weitere Kantonskonferenz im Jahr 1857 stattgefunden. Daraus hatten aber nicht viel mehr als symbolische Bekenntnisse für eine zentrale Alpenbahn resultiert. Doch ab 1860 wurden die Gotthardbefürworter deutlich aktiver, was einerseits mit dem offenkundigen Vorsprung des Lukmanierprojekts und andererseits mit der inzwischen real gewordenen Gefahr, im Falle einer anhaltenden Untätigkeit gänzlich vom internationalen Nord–Süd-Verkehr umfahren zu werden, zu tun hatte. In den Nachbarländern befanden sich nach der Erstellung der Semmeringbahn mit der Mont-Cenis-Bahn und der Brennerbahn bereits zwei weitere Alpenbahnprojekte im Realisierungsstadium. In immer weiteren Kreisen verstärkte sich daher die Befürchtung, dass die Schweiz künftig vom internationalen Transitverkehr umfahren und ihre traditionelle Stellung als Transitland verlieren würde.

Diese Bedenken fanden ihren Niederschlag etwa in einem Antrag, den Bundespräsident Jakob Stämpfli (1820–1879), ein Vorkämpfer für eine Staatsbahn, Ende November 1859 dem Bundesrat unterbreitete: Der Bund solle, ohne sich für eine bestimmte Route jetzt schon zu entscheiden, die Initiative für eine Alpenbahn ergreifen, die erforderlichen Studien anordnen und die nötigen Verhandlungen mit Sardinien sowie mit den Kantonen und Bahngesellschaften einleiten. Stämpfli argumentierte, die drohende Umfahrung der Schweiz mit allen ihren Folgen stehe unmittelbar bevor, und die Schweiz werde bald den verödetsten Teil der Alpenkette bilden. Mit der bisherigen Haltung der Bundesbehörde sei die Verwirklichung einer schweizerischen Alpenbahn unmöglich, und solange jede Bahngesellschaft und jeder Kanton nur seinen eigenen Standpunkt im Auge habe, würde in der Schweiz niemals eine Alpenbahn entstehen können. Es sei daher an der Zeit, die passive Politik des Bundes aufzugeben und von sich aus aktiv zu werden. Der Bundesrat beschloss jedoch lediglich, das Geschäft an das Post- und Baudepartement zurückzuweisen, und beauftragte dieses, weiteres Material in dieser Frage zu sammeln. Der Mehrheit der Kantone war die bundesrätliche Zurückhaltung offenbar recht. Auch noch mehr als drei Jahre später lehnte der Ständerat eine Motion ab, die den Bundesrat zu einer aktiveren Haltung in dieser Frage einladen wollte.



Abb. 15: Jakob Stämpfli (1820–1879). Fotografie von Charles Corrodi, um 1870

Am 15. September 1860 schlossen sich in Luzern die Gotthardkreise in ein breit abgestütztes Komitee zur Anstrengung einer Gotthardbahn zusammen, das schon bald 15 Mitglieder zählte. Neben den Teilnehmern der Konferenz von 1853 (Luzern, Bern, Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Landschaft) hatten diesmal auch die Kantone Zug, Freiburg und Aargau sowie die Stadt Luzern eine Vertretung an die Konferenz entsandt, während sich nun auch die SCB und die französischen *Ostbahnen* zur Gotthardstrecke bekannten. Mit diesem neuen Zusammenschluss intensivierten sich die Aktivitäten zugunsten der zentralschweizerischen Alpenbahn deutlich. Geleitet von einem im Januar 1861

ernannten fünfköpfigen engeren Komitee unter der Führung des Basler SCB-Direktors Wilhelm Schmidlin (1810–1872) als Präsident und des Luzerner Regierungsrats Vinzenz Huber (1821–1877) als Vizepräsident, machte es sich das Gotthardkomitee zur Aufgabe, «das Projekt einer Gotthardteisenbahn der Verwirklichung näher zu rücken». Es vertrat die Ansicht, mit einem solchen Projekt

«einerseits einer eidgenössisch-nationalen Sache zu dienen und andererseits für die Interessen der großen Mehrzahl der schweizerischen Kantone und der dieselben durchziehenden Bahnen zu wirken und endlich auch allen Ansprüchen des internationalen Verkehrs volle Rechnung zu tragen».⁴⁹²

Mit dieser Reorganisation und Erweiterung der Gotthardbahninteressenten war der Konkurrenzkampf um die Linienvielfalt der zukünftigen schweizerischen Alpenbahn definitiv neu lanciert und trat gleichzeitig in die entscheidende Phase. Sowohl die Lukmanier- als auch die Gotthardbefürworter versuchten in den frühen 1860er-Jahren das eigene Projekt gegenüber ihrem Rivalen voranzubringen. Beide warben um politische Unterstützung im In- und Ausland, und beide versuchten, die Finanzierung zu sichern, die notwendigen Konzessionen zu beschaffen und immer detailliertere Projekte zu entwerfen.

Vertreter beider Parteien engagierten sich zudem weiterhin sehr stark in eigentlicher Lobbyarbeit, indem sie einflussreiche Persönlichkeiten für ihre Sache gewinnen wollten – allen voran Alfred Escher, der sowohl als politischer Repräsentant Zürichs wie auch als NOB-Direktionspräsident von beiden Seiten immer wieder schriftlich angegangen und um Unterstützung und Beitritt zum Komitee gebeten wurde. Dazu liess er sich aber nicht bewegen. Seine Korrespondenz vermittelte den Eindruck, dass er eher mit den liberalen Promotoren des Lukmanier sympathisierte, da er sich auf deren ausgedehntes und verlässliches politisches Netzwerk stützen konnte. Zur katholisch-konservativen Zentralschweiz und damit zum Gotthardprojekt fanden Escher und seine radikal-liberalen Parteigänger in Zürich hingegen nur schwer Zugang. Dennoch hielt zumindest Escher selbst immer auch eine gewisse Distanz zu den Lukmanierpromotoren. Insbesondere das wenig

professionelle Vorgehen der Lukmaniervertreter, deren Stärken offensichtlich mehr in der Diplomatie hinter den Kulissen als in schriftlich fixierten Verträgen, Finanzplänen und dergleichen lagen, dürfte ihn irritiert haben.

Überhaupt hatte Escher in der Alpenbahnfrage in jenen Jahren äusserste Zurückhaltung gezeigt. Gemäss seiner Korrespondenz hielt er eine Alpentransversale aus volkswirtschaftlichen, politischen und militärischen Gründen zwar für vorteilhaft, sah dafür aber keine günstigen finanziellen Aussichten und war der Überzeugung, dass dazu etliche Millionen Bundessubventionen notwendig wären. Auch für «seine» NOB konnte er wenige Vorteile ausmachen, da er davon ausging, dass der zusätzliche Verkehr, den eine Alpenbahn der NOB zuführte, ihr durch neu entstehende Konkurrenzlinien wieder streitig gemacht würde. Seine Haltung dürfte aber auch damit zusammenhängen, dass sich mit der SCB die Hauptkonkurrentin der NOB für eine Gotthardbahn stark machte. Jedenfalls konnte Escher – trotz einer grösseren Anzahl überlieferter Schreiben führender Persönlichkeiten – niemals zu einer Mitgliedschaft im Lukmanierkomitee überredet werden, was P. C. von Planta später als ausschlaggebend für die weitere Entwicklung betrachtete:

«Wenn Escher damals Mitglied des Lukmanier-Komites geworden wäre, so führte die Alpenbahn – das unterliegt keinem Zweifel – heute nicht über den Gotthard, sondern über den Lukmanier: so geringfügig sind oft die Umstände, durch welche in großen Angelegenheiten das Zünglein der Wage hierhin oder dorthin gelenkt wird!»⁴⁹³

Im November 1860 nun erreichten die NOB gleich mehrere offizielle Schreiben sowohl des Lukmanier- als auch des Gotthardkomitees mit der Bitte um finanzielle Beteiligung. Nach eingehenden Beratungen sowohl intern wie auch mit Vertretern der Stadt und des Kantons Zürich (die ebenfalls von beiden Komitees angeschrieben worden waren) antwortete die NOB-Direktion schliesslich im Mai 1861 positiv auf das Gesuch des Lukmanierkomitees und negativ auf dasjenige des Gotthardkomitees – wobei ganz offensichtlich zuerst die Antwort der italienischen Alpenbahnkommission abgewartet worden war. Die NOB-Direktion konstatierte, es sei nur eine Alpenbahn realisierbar,

⁴⁹² Schreiben des Gotthardkomitee an die Direktion der NOB, 21. November 1860, zit. nach FRIES (2008).

⁴⁹³ VON PLANTA (1885), S. 37.

wobei das Lukmanierprojekt aufgrund der geringeren baulichen Schwierigkeiten und der Bevorzugung durch die Geldgeber in Italien «wenigstens zur Zeit» die besseren Aussichten habe. Dabei behielt sie sich jedoch ausdrücklich vor, auf diesen Entscheid zurückzukommen, falls «die gegenwärtige Sachlage sich verändern sollte».⁴⁹⁴ Zu diesem Zeitpunkt sicherten indessen sowohl die NOB wie auch Stadt und Kanton Zürich (offenbar in enger gegenseitiger Abstimmung der Antworten) der Lukmanierbahn Aktenbeteiligungen in der Höhe von insgesamt drei Millionen Franken zu – allerdings auch dieses Mal mit der Bedingung, dass die Linthlinie gegenüber der Rheinlinie nicht benachteiligt werde. NOB-Direktionspräsident Escher hielt dazu in seinen persönlichen Notizen die folgenden aufschlussreichen Zeilen fest:

«Falls Sardinien s[ich] entgegen den Aussichten, wie sie zur Zeit zu bestehen scheinen, für den Gotthard & gegen den Lucmanier erklären & die Ausführung des letztern s[ich] in Folge dessen als unmöglich oder wenigstens im höchsten Grade unwahrscheinlich herausstellen sollte, so werde d[ie] Direction e[ine] ähnliche Beteiligung für den Gotthard wie für den Lucmanier beantragen, an dieselbe aber d[ie] gleiche Bedingung knüpfen, wie es für den Lucmanier geschehen.»⁴⁹⁵

Die aufgestellten Bedingungen (die ganz ähnlich bereits 1853 formuliert worden waren) konnten in der Folge nicht erfüllt werden – und so sollte die Zürcher Beteiligung erneut ausbleiben.

Die Zusicherungen aus Zürich mochten 1861 zwar als Erfolg für das Lukmanierunternehmen erscheinen, doch weisen die vielen kritischen Zwischenfälle gleichzeitig darauf hin, dass sich hinter den Kulissen einige Koordinaten verschoben hatten. Anstelle der angestrebten Grossfusionen mit der SCB oder zur VSB hatte sich die NOB ebenfalls noch 1856/57 mit der kleinen *Rheinfallbahn* vereinigt. Obwohl diese nur die kurze Linie Schaffhausen–Winterthur einbrachte, erlaubte sie den Anschluss ans Bahnnetz des Grossherzogtums Baden, wodurch ein grosser Teil des Verkehrs aus verschiedenen deutschen Ländern in Richtung Basel und Frankreich nun über Schaffhausen und Zürich gelenkt werden konnte. Damit wurde es

für die NOB auch immer interessanter, den Verkehr von Zürich aus über die Innerschweiz nach Süden zu lenken.

Noch im Jahr 1861 musste das Gotthardkomitee eingestehen, dass trotz einiger Vorarbeiten sowohl in finanzieller wie auch in technischer Hinsicht noch keine ausreichenden Kenntnisse über die Gotthardstrecke vorhanden seien. Man zeigte sich aber entschlossen, diese notwendigen Arbeiten unverzüglich in Angriff zu nehmen. Schon nach der ersten Gotthardkonferenz von 1853 und der damaligen Konzessionerteilung für die Lukmanierbahn hatten die Anhänger einer Gotthardbahn viel daran gesetzt, nicht nur den erwähnten Projektierungsrückstand aufzuholen, sondern gleichzeitig auch den Gedanken an die Gotthardbahn in der eidgenössischen Politik aufrecht zu erhalten. Basierend auf den noch rudimentären Studien und Kampfschriften von Gottlieb Koller, Karl Emanuel Müller und Pasquale Lucchini aus den frühen 1850er-Jahren wurden nun rasch weitere Abklärungen in Angriff genommen. So beauftragte das Komitee im Mai 1861 den Ingenieur Kaspar Wetli (der bereits 1857 am Lukmanier Terrainaufnahmen gemacht hatte), die Strecke Flüelen–Lugano zu vermessen und ihre Topographie aufzunehmen, was als Grundlage für die Planung beliebiger Streckenführungen dienen konnte. Ein ganz entscheidender «Befund» aus dieser Arbeit war Wetlis Prognose, dass der Bau einer Gotthardbahn im Vergleich mit anderen schweizerischen Alpenbahnprojekten auf keine unverhältnismässigen Schwierigkeiten stossen würde und dass sogar im Vergleich zu dem im Bau befindlichen Mont-Cenis-Tunnel ein Tunnel unter dem Gotthard entschieden günstigere Verhältnisse biete.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ Schreiben Dir. NOB an Gotthardkomitee, 19./23. März 1861, zit. nach FRIES (2008).

⁴⁹⁵ Zit. ebd.

⁴⁹⁶ KRAUS (2008); FRIES (2008); VON PLANTA (1885), S. 36–43; JUNG (2006), S. 552–560; KREIS/EGGER (1981), S. 200–201.

7.5 Neue Konzessionsstreitigkeiten im Tessin (1862/63)

In der Zwischenzeit setzten die Lukmaniervertreter alles daran, ihren planerischen Vorsprung in politische Realitäten zu verwandeln. Nachdem der Kanton Tessin bereits 1853 eine Konzession für die Erstellung einer Alpenbahn von Brissago am Lago Maggiore bis auf die Lukmanier-Passhöhe erteilt hatte (die inzwischen wieder verfallen war), gelangten ab dem Jahr 1862 sowohl die Gotthard- als auch die Lukmanierpromotoren mit neuen Konzessionsgesuchen an den Südschweizer Kanton. Da immer weitere, teilweise höchst spekulative Gesuche eintrafen, verschob der Tessiner Grosse Rat die Behandlung dieser Fragen immer wieder. Sowohl die Gotthard- als auch die Lukmaniervertreter versuchten, die dadurch entstehenden Zeitfenster jeweils möglichst produktiv zu nutzen, indem sie Studien machten, Vereinbarungen abschlossen und finanzielle Zusicherungen einholten. P. C. von Planta schilderte die Ausgangslage für die Lukmanierbahn an der Jahreswende 1861/62 wie folgt:

«So glaubte man denn wieder zuversichtlich, einem definitiven günstigen Entscheide des tessinischen Großen Rethes entgegenzusehen [...]. Daß diese große Angelegenheit baldigst zum Abschluß gelange, war um so dringender zu wünschen, als durch den schon im Juni dieses Jahres erfolgten Tod Cavour's der Lukmanier seine Hauptstütze in Italien verloren hatte und durch die Neugestaltung dieses Landes die spezifisch piemontesischen Interessen mehr und mehr zurücktreten mußten. Zudem begann [Bauminister] Peruzzi des langen Herumziehens der Lukmanierfrage müde zu werden und seine Blicke ernstlicher auf den Gotthard zu richten. [...]. Im Kanton Tessin hielt der in seiner Mehrheit noch immer lukmanierfreundliche Staatsrath nur mit Mühe die Stimmung zu Gunsten des Lukmanier aufrecht, denn das Unter-Cenere war nur durch die Linie ganz zu befriedigen, die von Bellinzona über den Monte-Cenere nach Lugano und Chiasso führte, und die das Gotthard-Komitee, sie in sichere Aussicht stellend, eben durch Wetli studiren ließ, und auch im oberen Kantonsteil wurden [...] Symptome einer mißtrauisch gewordenen Ungeduld bemerkbar, die schließlich nur dem Gotthard zu Statten kommen konnte. Es war somit klar, daß man einem entschei-

denden Moment entgegenging: durch jede weitere Unterbrechung konnte der Lukmanier nur verlieren, der Gotthard nur gewinnen.»⁴⁹⁷

Wie von den Lukmaniervertretern befürchtet, kam es aber zu immer weiteren Unterbrechungen und Verschiebungen. So erteilte der Tessiner Grosse Rat (entgegen dem Antrag der Regierung) im Januar 1862 eine Konzession an einen gewissen Herr Strousberg, der sich aber schon wenige Wochen später als Hochstapler herausstellte. So war einmal mehr *tabula rasa* im Tessin, und es gelang den Lukmaniervertretern in dieser Zeit, den bedeutenden englischen Eisenbahnunternehmer Thomas Brassey für ihre Sache zu gewinnen, dem die Konzessionen von St. Gallen und Graubünden auch sofort erteilt wurden. P. C. von Planta fasste die nun vorteilhafte Lage zusammen (wobei diese Hoffnung schon rasch wieder zerstört wurde):

«Bemerkt mag hier werden, dass Brassey der größte Eisenbahnunternehmer nicht nur in England, sondern in ganz Europa und selbst außerordentlich reich war, so daß, wenn er sich sogar um viele Millionen verrechnet hätte, er finanziell noch lange stark genug gewesen wäre, das Werk auszuführen. [...]. Da diese, von der italienischen Regierung ohnehin für den Bau in Aussicht genommenen Konzessionsbewerber zugleich schon den Bau übernahmen und für ihre Solidität [...] alle wünschbare Garantie boten, und da ferner ihr Konzessionsbegehren sich auch auf die vielgenannte Schicksalslinie Bellinzona–Chiasso erstreckte, somit allen Wünschen des Kantons Tessin entgegenkam; so bestand in der That für den letzteren kein vernünftiger, geschweige loyaler Grund, diesem Begehr nicht zu entsprechen. Dessenungeachtet geschah es!»⁴⁹⁸

Das Gotthardkomitee hatte nämlich die eingetretenen Verzögerungen ausgenutzt: Eine im Einvernehmen mit dem Gotthardkomitee agierendes schweizerisch-englisches Konsortium um den Genfer Geologieprofessor Carl Vogt (1817–1895) beantragte im Frühsommer 1862 bei den Kantonen Luzern, Schwyz, Uri und Tessin eine Konzession für eine Gotthardbahn. Da dieses Gesuch «offenbar [...] für die Ausführung keinerlei Garantien bot», konnte es nach P. C. von Planta «nur den Zweck

⁴⁹⁷ VON PLANTA (1885), S. 65–66.

⁴⁹⁸ Ebd., S. 68–69.

haben, dem Lukmanier Hindernisse in den Weg zu legen, was wirklich in so weit gelang, als der tessinische Große Rath in seiner Juni-Sitzung beide Konzessionsgesuche an den Staatsrat zur Begutachtung für seine Novembersitzung überwies».⁴⁹⁹

Die Lage wurde weiter verkompliziert, indem der Londoner Bankier Robert George Sillar (gemäß Planta «ein neuer Abenteurer»)⁵⁰⁰ ein weiteres Konzessionsgesuch für die Tessiner Talbahnen Biasca–Chiasso und Bellinzona–Locarno stellte. Dieses Ansinnen veranlasste Brassey, nach Verhandlungen mit dem Pariser Bauunternehmer Lorenz Ludwig Mouton im April 1863 ein neues Konzessionsbegehrn sowohl für diese Tallinien als auch für den Lukmanier einzureichen, woraufhin die Gesellschaft um Vogt ihr Gotthardkonzessionsgesuch zurückzog – und sich im Tessin eine lebhafte Auseinandersetzung zwischen den Befürwortern dieses oder jenes Konzessionsgesuchs entspann.

Der Tessiner Staatsrat befürwortete dabei – gemeinsam mit den Regierungen von Graubünden und St. Gallen – entschieden das Gesuch von Brassey, da er der Überzeugung war, dass die innerkantonalen Bahnen nur als Bestandteil einer internationalen Bahn lebensfähig sein würden. Im Juni 1863 entschied der Grosse Rat aber gegen die Regierung und übertrug die Konzessionen an Sillar. «Unter solchen Umständen ist es nicht mehr möglich, an die Lauterkeit der Beweggründe zu einer solchen Schlussnahme zu glauben!»,⁵⁰¹ resümierte der frustrierte P. C. von Planta daraufhin und begründete seine Enttäuschung wie folgt: «Während durch dieses hartnäckige Widerstreben des Kantons Tessin die Bemühungen für den Lukmanier lahm gelegt wurden, ward dagegen dem Gotthard die ihm so nöthige Frist für Vollsiedlung seiner Pläne gewährt.»⁵⁰²

Tatsächlich war die Tessiner Konzessionerteilung an Sillar von entscheidender Bedeutung für den weiteren Verlauf des «Alpenbahnrennens»: Da nur Konzessionen für Talbahnen, nicht aber für einen Alpenübergang erteilt worden waren und da Biasca den südlichen Ausgangspunkt sowohl der Lukmanier- als auch der Gotthardlinie bildete, war die Entscheidung über den Alpenübergang weiterhin völlig offen. Indem Sillar zusätzlich auch verpflichtet worden war, «Studien für einen Al-

penübergang vornehmen zu lassen und bei den beteiligten Staaten die notwendigen Unterhandlungen einzuleiten»,⁵⁰³ gewann das Gotthardkomitee nicht nur entscheidende Zeit, sondern erhielt auch noch die Möglichkeit, seinen Anfang der 1860er-Jahre noch immer sehr deutlichen Projektierungsrückstand gegenüber der Lukmanierpartei aufzuholen.⁵⁰⁴

7.6 Eschers «Kurswechsel» und die Gotthardkonferenzen von 1863 (1860–63)

Zeitgleich mit der Fusionswelle der Bahngesellschaften von 1856 war das Thema «Gotthard» in einem anderen Zusammenhang auf den Tisch gekommen: Ende Mai 1856 hatte die Zürcher Regierung die NOB über den Eingang mehrerer Konzessionsbegehren für Bahnen von Zürich Richtung Zug informiert – teilweise mit Verlängerung gegen den Gotthard – und sie dazu aufgefordert, sich bezüglich des ihr zustehenden Prioritätsrechts für diese Linien zu erklären. Zwar wurde in der Folge ein Gutachten zu den Linienführungen erstellt, doch schließt die Angelegenheit wieder ein. Sie erwachte erst Ende 1860 zu neuem Leben, als die *Schweizerische Ost–West-Bahn*, Inhaberin der Konzession von Luzern über Zug bis zur Zürcher Grenze, in Konkurs ging.

Im Dezember 1861 konnte zwischen den betroffenen Kantonen und der NOB ein Vertrag zur Gründung einer Bahn von Zürich über Zug nach Luzern abgeschlossen werden – und bereits Ende 1864 wurde diese Linie eingeweiht. Mit der neuen Zweigbahn nach Luzern veränderte sich die Ausgangslage für Alfred Escher und seine NOB in Sachen Alpenbahn grundlegend, indem sie das Netz nach Süden und damit Richtung Gotthard erweiterte – was die NZZ bereits anlässlich deren Eröffnungsfeier in einem kurzen Gedicht festhielt: «Zürich, Zug, Luzern / Sind sich nicht mehr fern; / Nun hoffen sie auf den goldenen Stern / Der sie führe durch des Gotthards Kern.»⁵⁰⁵

Die Tatsache, dass das Lukmanierkomitee gleichzeitig die Bedingungen für die Zürcher Subventionen (Priorität der Linthlinie) nicht erfüllen konnte, schwächte nun dessen Position gegenüber dem Gotthard deutlich. Darüber hinaus

⁴⁹⁹ Ebd., S. 69–70.

⁵⁰⁰ Ebd., S. 70.

⁵⁰¹ Ebd., S. 71.

⁵⁰² Ebd.

⁵⁰³ Zit. nach FRIES (2008)

⁵⁰⁴ Ebd.

⁵⁰⁵ Zit. ebd.

hatten sich die Eisenbahnnetze der Schweiz und ihrer Nachbarländer so entwickelt, dass Escher nun zum Schluss kam, die Interessen Zürichs und der NOB könnten mit der Gotthardlinie besser gewahrt und gefördert werden als mit einer Ostalpenbahn: «Unser ganzes Netz convergirt gegen den Gotthardt & wird v[om] Lucmanier umgangen.»⁵⁰⁶ Auch der Bündner Lukmanier-promotor P. C. von Planta hatte dies festgestellt: «Hiedurch war die Stellung der Nordostbahn und des Kantons Zürich in der Alpenbahnfrage bleibend fixirt, aber auch letztere thatsächlich schon zu Gunsten des Gotthard entschieden». ⁵⁰⁷

Bereits im April 1862 (also noch vor Fertigstellung der NOB-Linie von Zürich nach Luzern) hatte Escher den Luzerner Regierungsrat Niklaus Dula (1814–1883) gebeten, eine Versammlung der Komitees der NOB und der SCB zu organisieren und «die Gelegenheit zu benützen, für den Gotthard zu demonstrieren». ⁵⁰⁸ Im Herbst 1862 sprach er sich gegenüber Bundesrat Jakob Dubs für eine Bundes-subvention zugunsten des Gotthardprojekts aus, und wenig später machte er sich daran, zusammen mit anderen Gotthardinteressenten eine weitere Konferenz zu organisieren, die im August 1863 in Luzern stattfand. Dieser (vermeintliche) «Kurswechsel» Eschers vom Lukmanier zum Gotthard (oder vielleicht besser: von einer neutralen Haltung zum Gotthard) wurde von den Lukmaniervertretern während den folgenden Jahrzehnten heftig kritisiert. Geradezu exemplarisch kommt dies in den folgenden Zeilen P. C. von Plantas zur Geltung, in denen er die Situation nach der nicht erhaltenen Tessiner Konzession im Juni darzustellen versuchte:

«Nun, nachdem der Lukmanier-Löwe durch Fallstricke niedergeworfen lag, war für den zürcher Diktator [Escher], der ein feines Organ für den Strömungen hatte, der Moment gekommen, um demselben mittelst Anschlusses des Kantons Zürich und der Nordostbahn an die Gotthard-Union den Tritt zu geben und dafür wohlfeile Lorbeeren zu ernten.»⁵⁰⁹

Auch von einem weniger kritischen Standpunkt aus betrachtet gaben die Motive Eschers immer wieder zu Spekulationen Anlass. In einem langen und aufschlussreichen Brief im Oktober 1863 er-

klärte Escher gegenüber seinem Glarner Freund (und Lukmanierbahnpromotor) Johann Jakob Blumer die Gründe für seinen vordergründig plötzlichen Enthusiasmus für das Gotthardprojekt:

«Ich habe schon seit längerer Zeit die Überzeugung gewonnen, daß in Folge der Gestaltung des Eisenbahnnetzes der Schweiz & unserer Nachbarländer eine Eisenbahn über den Gotthard den Interessen Zürich's & der Nordostbahn viel förderlicher wäre als eine Eisenbahn über den Bündnerischen Alpenpaß. [...]. Meine Hauptmotive liegen in der Überzeugung, daß der Gotthard uns die kürzere Linie nach Italien bietet & daß er uns einen großen Theil des Transites von Deutschland und Italien & vice versa sichert. Ich kann nun noch beifügen, daß ich mich mit Widerstreben dieser Anschauungsweise ergab. Meine Sympathieen hätten mich wünschen lassen, daß das Gewicht der Gründe mir meinen Platz auf Seiten eines Bündnerischen Alpenpasses angewiesen hätte! Deshalb habe ich auch so lange als möglich gezögert, mein Programm in der Alpenbahnfrage öffentlich werden zu lassen, obgleich ich es schon vor bald 2 Jahren Hrn. [Johann Baptist] Weder vor ¾ Jahren Hrn. [Basil Ferdinand] Curti, vor ½ Jahre Hrn. [Daniel] Wirth-Sand dargelegt habe: ich müßte mich sehr täuschen, wenn es nicht auch Dir & Deinem Schwager [Joachim Heer] bekannt gewesen wäre. Als im letzten Frühsommer die Alpenbahnfrage wieder an die Tagesordnung kam & es an einem Haare gehangen hat, ob der Ctr. Tessin die Conzession für eine Lukmanierbahn oder bloß für die Thaleisenbahn ertheile, da schien mir diese Frage unsererseits nicht mehr dem Spiegle dem Winde Preis gegeben werden zu können. Ich empfing den Eindruck, daß die Angelegenheit der Schienenverbindung mit Italien bei längerem bloßen Zusehen von unserer Seite leicht in einer Zürich & der Nordostbahn nachtheiligen Weise präjudizirt werden könnte. Ich betrachtete es daher, um mich eines trivialen, aber bezeichnenden Ausdrückes zu bedienen, als meine «verfluchte Schuldigkeit», nunmehr offen für den Gotthard Partei zu nehmen & diejenigen Schritte zu veranlassen, welche eine nachdrucksame Anstrengung des Gotthardprojektes herbeizuführen geeignet waren.»⁵¹⁰

⁵⁰⁶ Zit. ebd.

⁵⁰⁷ VON PLANTA (1885), S. 72.

⁵⁰⁸ Zit. nach FRIES (2008).

⁵⁰⁹ VON PLANTA (1885), S. 72.

⁵¹⁰ Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Blumer, 11./12. Oktober 1863, BAE.

Fortan setzte nun also Alfred Escher sein ganzes wirtschaftliches Gewicht für die Anstrengung einer Gotthardbahn ein und es lag nun in seinem Interesse, auch auf politischer Ebene mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Gotthardbahn zu lobbyieren. Die von Escher initiierte und neu auch von Abordnungen der NOB und des Kantons Zürich besuchte Gotthardkonferenz vom August 1863 in Luzern zeugt in aller Deutlichkeit vom Bedeutungsgewinn der Gotthardidee und wird wohl zu Recht als «Wendepunkt in der Geschichte des schweizerischen Alpenbahnbaus»⁵¹¹ bezeichnet. Begründete die Luzerner Regierung im Einladungsschreiben an die Konferenzteilnehmer den Rückstand des Gotthardprojekts noch damit, dass «die Gesamtheit der Interessenten am Gotthard bisher für denselben nicht mit derjenigen Thätigkeit und Energie eingestanden ist, welche für andere Alpenpässe entfaltet worden sind»,⁵¹² so verstärkte sich die Position der Gotthardbefürworter durch den Beitritt der NOB und des Kantons Zürich ganz entscheidend. Insbesondere Escher scharte als einflussreicher neuer Befürworter der Gotthardbahn gewichtige Interessenvertreter um sich, um dem Gotthardprojekt zum Durchbruch zu verhelfen. Die zwei grössten, traditionell heftig konkurrierenden Eisenbahngesellschaften SCB und NOB verschrieben sich in einem historischen Schulterschluss demselben Ziel, dessen Bedeutung der Luzerner Regierungsrat Josef Zingg (1828–1891) in seiner Eröffnungsrede der Konferenz wie folgt würdigte:

«Eine Bahn durch oder über die schweizerischen Alpen ist ein großes u[nd] gewaltiges Werk. Wenn Sie heute durch bündesbrüderliche Handreichung die demselben entgegenstehenden Schwierigkeiten ebnen und für die Ausführung eines der größten Werke unsres Jahrhunderts nur einen guten Grundstein legen, so wird das Vaterland Ursache haben, Ihnen dafür dankbar zu sein.»⁵¹³

Auf Eschers Vorschlag hin wurde ein Organisationskonzept erstellt, welches er den Konferenzteilnehmern als Präsident einer siebenköpfigen

Fachkommission innert weniger Stunden zur Beratung vorlegte. Die Schlussfassung dieser so genannten Gotthardübereinkunft formulierte als Zweckbestimmung der Gotthardvereinigung die «Anstrengung einer über den Gotthard führenden Alpeneisenbahn»,⁵¹⁴ wobei eine ständige Kommission aus Abgeordneten sämtlicher Mitglieder der Gotthardvereinigung auf dieses Ziel hinwirken sollte. Knapp zwei Monate später, Ende September 1863, kamen die Vertreter der Gotthardvereinigung erneut in Luzern zusammen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten bereits 16 Kantonsregierungen sowie die NOB und die SCB die Gotthardübereinkunft entweder bereits angenommen oder dem Kantonsparlament einen entsprechenden Antrag gestellt.⁵¹⁵

7.7 Scharfe Reaktion und Kampf auf dem publizistischen Feld (1863–66)

Man kann also diese Vorgänge im Jahr 1863 als innenpolitisch entscheidende Wende zugunsten des Gotthards bezeichnen, denn die politischen Koordinaten waren ab diesem Zeitpunkt vollkommen andere, wie dies bereits ein ziemlich frustrierter P. C. von Planta festgestellt hat:

«Denn fortan waren – dies ließ sich mit Sicherheit voraussehen – weder technische noch finanzielle Gründe, noch auch das geltende Bundesrecht, sondern lediglich das Machtverhältnis maßgebend. Daß die große Uebermacht der Gotthard-Partei ihr Ziel rücksichtslos verfolgen, die Bundesbehörden, in welchen sie durch ihre Mehrzahl herrscht, in ihr Interesse ziehen, die Bundesfinanzen für sich in Anspruch nehmen, gegenüber Italien und den mitinteressirten deutschen Staaten als «schweizerische Eidgenossenschaft» imponierend auftreten und dieselben mit Hilfe der Diplomatie für sich gewinnen werde: dies Alles stand nun schon am 7. August 1863 durch den Eintritt Zürichs und der Nordostbahn in die Luzerner Konferenz – gleichviel ob Alfred Escher persönlich mitwirkte oder nicht – als «Logik der Thatsachen» zum Voraus fest, so gewiß als der Lukmanier gesiegt hätte, wenn Zürich und die Nordostbahn, wie es ihre natürliche Stellung mit sich brachte, sich demselben zugewendet

⁵¹¹ FRIES (2008).

⁵¹² Schreiben von Schultheiss und Regierungsrat des Kantons Luzern an die Direktion der NOB, 22. Juli 1863, zit. nach FRIES (2008).

⁵¹³ Protokoll der Gotthardkonferenz vom 7./8. August 1863, zit. ebd.

⁵¹⁴ Zit. ebd.

⁵¹⁵ Ebd.; KRAUS (2008); JUNG (2008), S. 490–499, 557–569; von PLANTA (1885), S. 58–76.

haben würden. Es ist also selbstverständlich, daß wir von diesem entscheidenden Wendepunkt an nur Rückgangsstationen der rätischen Alpenbahn zu registrieren haben werden. Aber dieser ihr Rückgang war nicht minder ehrenvoll als ihr bisheriges Fortschreiten; denn noch acht Jahre lang machte sie heroisch jeden Fuß breit dem auf seine Uebermacht pochenden Gegner streitig.»⁵¹⁶

Wie diesen Zeilen Plantas zu entnehmen ist, erregte die Konstituierung der Gotthardvereinigung grossen Unmut auf Seiten der Ostalpenbahnvertreter (und auch der Westalpenbahnvertreter). Und wie diesen Zeilen ebenfalls zu entnehmen ist: Letztere wollten noch lange nicht aufgeben. Sogleich wurde deshalb eine von den Kantonen Glarus, Appenzell-Innerhoden, Appenzell-Ausserrhoden, St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf besuchte Gegenkonferenz einberufen, die bereits Mitte September 1863 in St. Gallen stattfand.

In einer aus dieser Konferenz hervorgegangenen *Denkschrift* an den Bundesrat wurde die Gotthardvereinigung für unrechtmässig erklärt, da es nach schweizerischem Recht unzulässig sei, dass industrielle Unternehmungen wie Eisenbahngeellschaften mit Kantonen Konkordate abschlössen und sich auf diesem Weg die Unterstützung der Eidgenossenschaft zu sichern suchten. Mit Nachdruck verwehrte sich die Gotthardgegner- schaft gegen eine Intervention des Bundes in der Alpenbahnfrage und namentlich auch gegen die Gewährung von Bundessubventionen zugunsten der Gotthardbahn, was «im Widerspruch stünde mit Wortlaut und Geist»⁵¹⁷ des Eisenbahngesetzes von 1852. Um den mit der Konstituierung der Gotthardvereinigung geschaffenen Tendenzen entgegenzuwirken, beschloss die Konferenz, sich

*«mit aller Energie gegen alle Schlußnahmen und jede Beihilfe zu erheben, in deren Zweck es läge, den Alpenübergang über den Gotthard mit Auschluß jedes anderen, als den einzigen schweizerischen Alpenübergang zu begünstigen, ihm eine besondere Unterstützung angedeihen zu lassen und die eidgenössischen Finanzen für denselben in Anspruch zu nehmen».*⁵¹⁸

Hintergrund dieses deutlich formulierten Schriftstücks war die Tatsache, dass die Gotthard-Kantone den Bundesrat ersucht hatten, ihre Übereinkunft an die ausländischen Staaten weiterzuleiten (und gleich auch entsprechende Verhandlungen zugunsten des Gotthards einzuleiten). Die Ostschweizer Kantone forderten daraufhin, dass der Bundesrat mit denselben ausländischen Regierungen auch betreffend Lukmanierbahn in Unterhandlungen trete. Erst im April 1864 entschied der Bundesrat nun, die Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England über die Gotthardübereinkunft in Kenntnis zu setzen und künftig den amtlichen Verkehr sowohl der Gotthard- als auch der Lukmanier- und Simplon-Kantone mit ausländischen Staaten zu vermitteln. Dies wiederum veranlasste Graubünden und St. Gallen, die genannten Staaten – durch Vermittlung des Bundesrates – über den Stand der Lukmanierarbeiten in Kenntnis zu setzen, woraufhin sich Baden, Württemberg und insbesondere Bayern sehr interessiert zeigten.

Wie in den Jahren und Jahrzehnten zuvor, lag es daher weiterhin in den Händen der privaten und kantonalen Interessengruppen, im In- und Ausland um Unterstützung für ihr jeweiliges Projekt zu werben. Dies geschah in der Folge noch ausgeprägter als zuvor auf dem publizistischen Feld, indem beide Seiten beständig neue Schriften publizierten, welche die kommerziellen, volkswirtschaftlichen, technischen und auch militärischen Vorzüge des favorisierten Alpenübergangs aufzuzeigen versuchten – wofür wiederum beständig neue Grundlagen durch Studien im Feld und auf technischer Ebene geschaffen wurden.

Angesichts der bereits zahlreich erschienenen Untersuchungen über die Ostalpenbahnprojekte und der noch geringen Unterstützung für ihr eigenes Projekt im Ausland hatten die Gotthardbefürworter die dringende Notwendigkeit solcher Studien erkannt und taten sehr viel, ihren Rückstand aufzuholen. Anfang August 1864 wurde ein von Gottlieb Koller, Wilhelm Schmidlin und Georg Stoll (1818–1904) im Auftrag der Gotthardvereinigung verfasstes Gutachten mit dem Titel *Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung* fertiggestellt. Diese Arbeit wurde in einer Replik von Georges-Thomas Lommel unter dem Titel *Simplon – Gotthard – Lukmanier. Etude comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par ces passages alpins italo-suisse*s kritisiert, worauf Koller, Schmidlin und Stoll ihre Position in der Duplik *Die Gotthardbahn und*

⁵¹⁶ VON PLANTA (1885), S. 72–73.

⁵¹⁷ Zit. nach FRIES (2008).

⁵¹⁸ Zit. ebd.

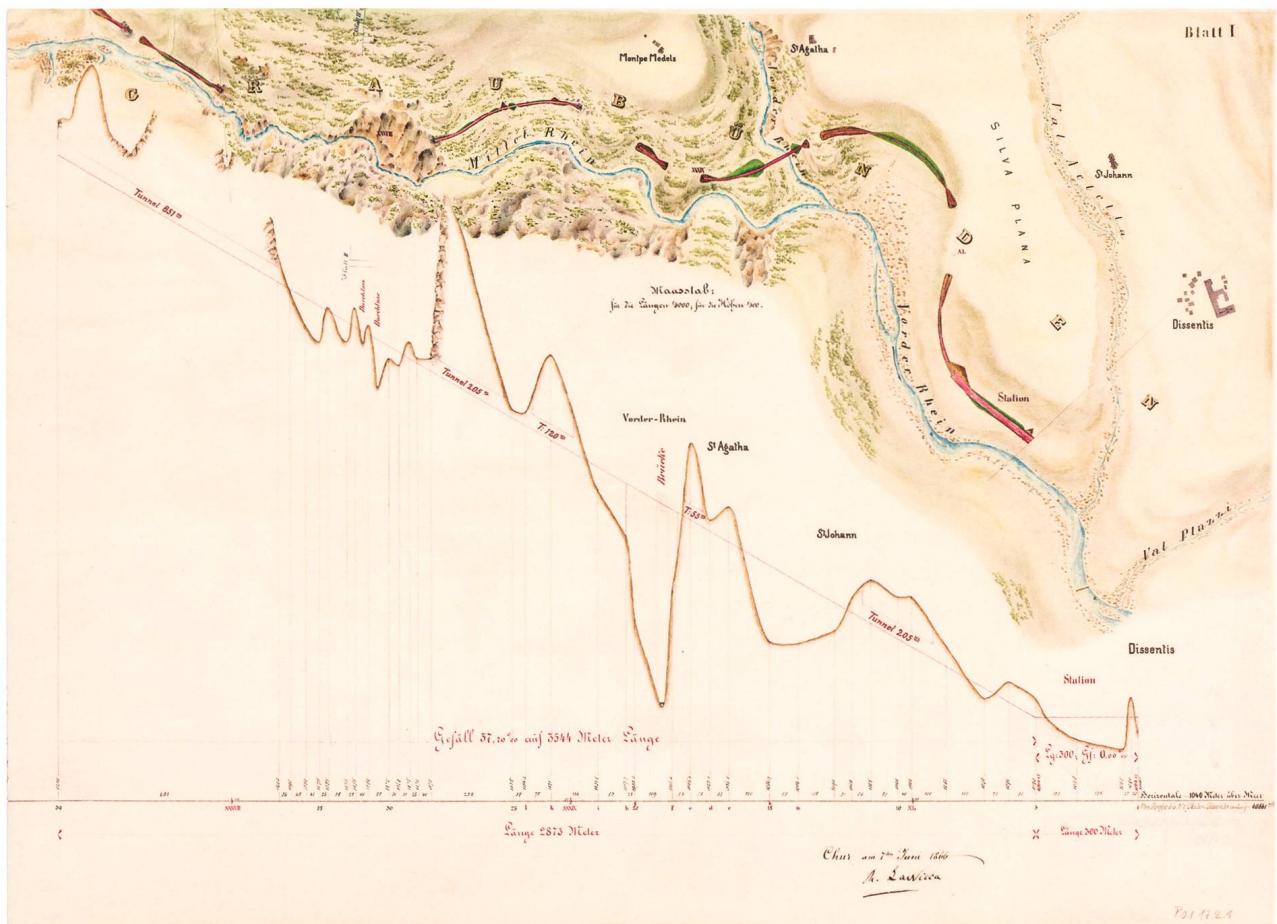


Abb. 16: Richard La Nicca, Situationspläne (74 x 54 cm, 1:5000) für die Lukmanierbahn, 1866. Blatt I, Disentis bis Curaglia. Die dem heutigen Strassenverlauf entsprechende Linienführung bedingt, nebst einer Brücke über den Vorderrhein, einige kurze Tunnels. Mit zehnfach überhöhtem Längsprofil.

ihre Konkurrenten. Erwiederung auf die Schrift 'Simplon, St. Gotthard et Lukmanier' verteidigten. Ein knappes Jahr später – im Mai 1865 – veröffentlichten die Ingenieure August von Beckh (1809–1899) und Robert Gerwig (1820–1885) im Auftrag der Gotthardvereinigung unter dem Titel *Die Gotthardbahn in technischer Beziehung und Rentabilitäts-Berechnung auf Grundlage des kommerziellen und technischen Gutachtens* ein technisches Gutachten zur Gotthardbahn.

Ziemlich gleichzeitig publizierten Oberst Samuel Schwarz (1814–1868) und Oberstleutnant Hermann Siegfried (1819–1879) eine Untersuchung mit dem Titel *Die Gotthard-Bahn in militärischer Beziehung*. Als Reaktion erschien prompt eine mit *Die schweizerischen Alpenbahnen in militärischer Beziehung* überschriebene Schrift über die militärischen Vorzüge des Lukmaniers von den eidgenössischen Obersten Eduard von Salis (1802–1884), Jakob von Salis (1815–1886) und Gustav von

Hoffstetter (1818–1874). Das Lukmanierkomitee wiederum veröffentlichte 1865 eine Schrift mit dem Titel *Die Lukmanierbahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung und Vergleichungen mit der Gottahrdtbahn*. Noch im selben Jahr konterten die Fachleute der Gotthardbahn ihrerseits mit einer neuen Studie, betitelt *Die Gottthardbahn und der Lukmanier. Erwiederung auf die Schrift 'Die Lukmanierbahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung'*. Veröffentlicht wurden auch die gesammelten und erweiterten Expertisen von Richard La Nicca. Zudem erscheinen Untersuchungen, die sich mit den klimatischen Verhältnissen der verschiedenen Pässe auseinandersetzten, beispielsweise *Le climat du Gothard et du Lucmanier* von Oswald Heer (1809–1883), und es wurden Untersuchungen über die geologischen Aspekte angestellt, so durch die Professoren Arnold Escher von der Linth und Bernhard Studer (1794–1887). Gemäss P. C. von

Planta erschienen in der Schweiz und in Italien in den Jahren 1865 und 1866 insgesamt mehr als 70 Druckschriften über die Alpenbahnfrage.⁵¹⁹

7.8 Festhalten am Lukmanier und zögerliches Aktivwerden des Bundesrates (1860–64)

Schon P. C. von Planta resümierte im Jahr 1885, für Graubünden und St. Gallen wäre die Gotthardkonferenz von 1863 eigentlich «der Moment gewesen, um den Lukmanier, der unter diesen Umständen die Konkurrenz mit dem Gotthard kaum mehr bestehen konnte, zu verlassen und sich dem Splügen zuzuwenden, der gegenüber dem Gotthard – abgesehen von den geringern Baukosten – den Vorzug der kürzeren Linie und der großen Sympathien, die ihm in Mailand entgegenkamen, hatte.»⁵²⁰ Dies geschah jedoch nicht – die Ostalpenbahnvertreter hielten noch für einige Jahre strikt am Lukmanier fest. Planta begründete dies damit, dass der Bundesrat am 2. Juli 1863 eine Note an die italienische Regierung erlassen habe, durch die der Splügen bereits zum Vornherein ausgeschlossen worden sei.

Der Bundesrat erkundigte sich nämlich unter diesem Datum bei Italien über den Stand der Alpenbahnabklärungen und sprach den Wunsch aus,

*«daß ihm von den Linien, welche in Untersuchung fallen & bezüglich welcher die königliche Regierung eine Wahl zu treffen im Falle sein wird, Kenntniß gegeben werde, um zu vermeiden, daß man zu sehr einer Richtung sich zuwende, welche von vornherein durch die Schweiz abgelehnt werden müßte, wie z. B. wenn es sich um eine Linie handelte, durch welche der Kanton Tessin umgangen würde».*⁵²¹

Damit gab die Landesregierung klar zu verstehen, dass eine Konzession für den Splügen kaum Aussicht auf Genehmigung durch die Bundesbehörden hatte, solange noch keine Verbindung zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin bestand. «Auch durfte man nicht erwarten, daß Italien angesichts dieser, wenn auch durchaus inkompetenten, so doch offiziellen Außerung der

Bundessexekutive sich zu einer staatlichen Handreichung für den Splügen herbeilassen werde», so P. C. von Planta weiter. «Es blieb also nichts anderes übrig als, wenn man nicht die Waffen strecken wollte, im Kampf mit dem Lukmanier bis zum definitiven Entscheide auszuhalten.»⁵²²

Die durchaus politische Stellungnahme des Bundesrates vom Juli 1863 ist Ausdruck eines langsam, aber stetigen Meinungsbildungsprozesses, der sich in diesen Jahren innerhalb der Landesregierung vollzog und der – auch unter dem Druck ausländischer Vorstöße – mehr und mehr in eine (vorerst noch bescheidene) Alpenbahnpolitik ausmündete. Auch wenn sich nun eine gewisse Favorisierung abzeichnete, konnte von einer Monopolisierung der einen oder anderen Variante noch keine Rede sein. Bis dahin hatte sich der Bundesrat gegenüber den rivalisierenden Interessen – zumindest gegen aussen – neutral verhalten.

Allerdings hatte Bundesrat Josef Martin Knüsel (1813–1889), Vorsteher des Handels- und Zolldepartements, bereits 1860 in einer Vernehmlassung zu einer Note der sardinischen Regierung auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Linie in jedem Fall durch das Tessin zu legen. Diese Bedingung (an der auch später festgehalten wurde) hätten zwar beide damals konkurrierenden Varianten erfüllt. Indessen sprach sich der Luzerner Knüsel gleichzeitig auch klar für die Gotthardvariante aus: Das Tessin würde damit fester an die Schweiz geknüpft, während eine Lukmanierbahn die deutschen Staaten dazu veranlassen könnte, ihren Verkehr nicht über Basel und Rorschach, sondern auf ihrem Gebiet über Stuttgart nach Rorschach zu leiten.

Die bundesrätliche Stellungnahme vom Juli 1863 und die Betonung seiner alleinigen Kompetenz, mit dem Ausland Verträge abzuschliessen, zeugen von einem stärker werdenden Engagement des Bundesrates in der Alpenbahnfrage. Im Februar 1864 nun unternahm der neu gewählte Bundesrat Karl Schenk (1823–1895) einen weiteren Versuch, die Landesregierung zu einer aktiveren Alpenbahnpolitik zu bewegen. In seinem Vorstoss wies Schenk auf die grossen Alpenbahnprojekte der Nachbarländer hin und warnte noch einmal vor dem drohenden Verlust des Transitverkehrs durch die Schweiz. Die erforderliche Konzentration der Kräfte für eine Alpenbahn sei bei einer neutralen Stellung des Bundesrates unmöglich

⁵¹⁹ FISCHER (2008); VON PLANTA (1885), S. 75–84.

⁵²⁰ VON PLANTA (1885), S. 74.

⁵²¹ Italienische Gesandtschaft. Verbalnote betreffend die Eisenbahnangelegenheiten, 2. Juli 1863, BAR.

⁵²² VON PLANTA (1885), S. 75.

zu erreichen, argumentierte Schenk und warf einen kritischen Blick zurück auf die bisherigen Entwicklungen im schweizerischen Eisenbahnwesen:

*«So hat denn der ganze Zeitraum seit Anlegung der Eisenbahnen in der Schweiz bezüglich Verbindung mit dem Süden zu nichts anderem geführt als zur Trennung der Kantone in drei verschiedene Lager, zu Verträgen im Osten, zu Konventionen im Westen, zu Übereinkünften im Zentrum, zu gegenseitiger Befehdung im Inland und Ausland und zu einer Reihe von Versuchen zur Bildung von Gesellschaften für den Bau dieses oder jenes Alpenpasses, welche samt und sonders missglückt sind.»*⁵²³

Schenk führte weiter aus, es sei peinlich, wenn bald Delegierte des Lukmanierkomitees, bald Delegierte des Gotthardkomitees an den Turiner Hof pilgerten, beide ausgestattet mit Empfehlungen des Bundesrates.

*«Nun hat die schweizerische Nation an dem neuen Bunde gerade das mit Freuden begrüssst, dass er die Schweiz nach aussen als einiges Ganzes hinstellte, dass er dem separaten, oft sehr unpatriotischen und selbstsüchtigen Verhandeln einzelner Kantone mit auswärtigen Regierungen ein Ende mache, dass er für die Zukunft die traurige Erscheinung von schweizerischen Abgeordneten, welche an fremden Höfen gegeneinander intrigierte, gänzlich zu verbannen schien.»*⁵²⁴

Die Haltung des Bundesrates und seine *laissez-faire*-Politik würden nicht nur der Ehre und dem Wohlstand des Landes schaden, sondern auch ausländische Interessen begünstigen, so Schenk weiter. Dabei sei das System der Passivität gar nicht bis ans Ende durchführbar, denn der Bundesrat werde schliesslich doch reden müssen, wenn es um den Abschluss von Staatsverträgen gehe; er solle sich daher offiziell zu einem bestimmten Projekt bekennen und Verhandlungen mit fremden Staaten aufnehmen. Selbst eine finanzielle Beteiligung des Bundes an einer Alpenbahn wäre analog zu den Subventionen von Alpenstrassen und Flusskorrekturen nicht auszuschliessen.

Schenk wollte mit seinem Vorstoss zugleich das Gotthardprojekt zur offiziellen schweizerischen Variante erheben. Sein Vorpreschen war zwar auf den ersten Blick wenig erfolgreich. Zur gleichen Zeit lobbiierten aber auch die Vertreter der neuen Gotthardvereinigung intensiv bei der Landesregierung, und nicht zuletzt wandte sich Alfred Escher immer wieder an die mit ihm befreundeten Bundesräte (in jener Zeit vor allem Jakob Dubs und Karl Schenk). Der Bundesrat beschloss nun, zu Schenks Vorstoss noch keinen definitiven Beschluss fassen zu wollen, jedoch den amtlichen Verkehr der Gotthard- und der Lukmanier-Kantone mit dem Ausland zu vermitteln und an diesbezüglichen Vorverhandlungen mit einem Beobachter teilzunehmen. Insbesondere Letzteres zeigt deutlich, dass die Landesregierung – bei gleichbleibender Rechtslage – ihr Engagement in der Alpenbahnfrage mehr und mehr verstärkte.⁵²⁵

7.9 Verhandlungen im südlichen und nördlichen Ausland (1865)

Mindestens ebenso wichtig waren zu diesem Zeitpunkt aber weiterhin die persönlichen Kontakte zu den als Geldgebern in Frage kommenden Staaten und deren Vertretern. Auch auf diesem Feld konnten die Gotthardbefürworter ihren anfänglichen Rückstand immer weiter aufholen, was zu einem grossen Teil damit zu tun hatte, dass nun national bekannte Persönlichkeiten ihre Netzwerke zugunsten des Gotthards nutzten. So wurden etwa Alfred Escher und der Basler Bürgermeister Johann Jakob Stehlin (1803–1879) als Vertreter der Gotthardvereinigung vom Aussenminister des Grossherzogtums Baden, Franz von Roggenbach (1825–1907), einem engagierten Befürworter des Gotthardprojekts, zu Gesprächen über die Alpenbahnfrage eingeladen. Nicht nur in Baden, auch in Preussen und Württemberg schien sich die Stimmung immer mehr zugunsten des Gotthards zu wenden, während Bayern aufgrund seiner geographischen Lage weiterhin zur Ostalpenbahnvariante tendierte.

Im Frühjahr 1865 schien den Gotthardvertretern der Augenblick günstig, bei den Verhandlungen der Eidgenossenschaft mit dem Deutschen Zollverein über einen Handelsvertrag einen Artikel mit Bestimmungen zur Alpenbahnfrage aufzunehmen. Zunächst wollte der Bundesrat die Angelegenheit lediglich zur Sprache bringen. Doch bei der

⁵²³ Zit. nach KREIS/EGGER (1981), S. 201.

⁵²⁴ Zit. ebd.

⁵²⁵ Ebd., S. 201–203; FISCHER (2008).

Überarbeitung der Instruktionen für die eidgenössischen Kommissäre setzte sich Bundesrat Jakob Dubs, Vorsteher des Departements des Innern und enger Freund von Alfred Escher, mit dem Antrag durch, die Aufnahme eines entsprechenden Artikels anzustreben. In der Folge wurde bei den Verhandlungen in Stuttgart ein die Alpenbahnen betreffender Artikel ins Schlussprotokoll aufgenommen. Jedoch verweigerten mehrere deutsche Regierungen den Verträgen ihre Genehmigung.

Auch in Italien gewann das Gotthardprojekt Mitte der 1860er-Jahre immer mehr Unterstützung. Bislang hatte die Lukmaniervariante – wie übrigens auch mögliche und unmögliche Splügenprojekte – in Norditalien, seinen Regionen und Städten grossen Rückhalt genossen. Die grossen Anstrengungen der Gotthardvertreter liessen aber auch dort immer mehr die Ansicht aufkommen, dass ein Schienenweg über den Gotthard nach den Industriezentren der Deutschschweiz, dem deutschen Rheinland, nach Belgien und Holland den Interessen des vereinigten Königreichs Italien besser entsprechen würde als eine östliche Alpentransversale in Richtung Bodensee. Zu dieser allmählichen Gesinnungsänderung trug wohl auch bei, dass zu Beginn des Jahres 1865 die Hauptstadt Italiens von Turin nach Florenz verlegt wurde, wodurch das stets lukmanierfreundliche Piemont weiter an Gewicht verlor.

Das Gotthardprojekt schien nun nördlich wie südlich der Schweiz auf verlässliche Unterstützung zählen zu können, so dass die Gotthardvereinigung im August 1865 glaubte, vorpreschen und bereits einen Beteiligungsplan ausarbeiten zu können. Nach diesem sollte das Königreich Italien den Bau des Tunnels selbst übernehmen und an die Baukosten von geschätzten 70 Millionen Franken von den anderen Staaten eine Beteiligung von zusammen 35 Millionen Franken erhalten; davon wiederum rund 20 Millionen aus der Schweiz und der Rest vornehmlich aus Deutschland. Die italienische Regierung distanzierte sich jedoch von diesem Plan, da es aus politischen und völkerrechtlichen Gründen nicht vertretbar schien, ein derart aufwändiges Projekt auf dem Gebiet eines fremden Staates durchzuführen. Immerhin erklärte sie, Italien sei weiterhin bereit, sich finanziell am Bau einer Alpenbahn zu beteiligen – eine Entscheidung zugunsten eines bestimmten Passes war indessen noch nicht gefallen.

Da aber immer noch kein Projekt bis zum Stadium der praktischen Umsetzung gereift war, waren weiterhin Abgeordnete der verschiedenen

Alpenbahnkomitees im Ausland um politische und finanzielle Unterstützung für ihre Pläne. So sprachen etwa Escher und Stehlin auch mit Wirtschafts- und Behördenvertretern in Italien, wo auch der spätere Gotthardbahn-Inspektor Gottlieb Koller oft im Interesse des Gotthardprojekts unterwegs war und Lobbying betrieb. Im Spätsommer 1865 trafen Escher, Stehlin und Georg Stoll, Mitglied der NOB-Direktion, in Baden-Baden erneut mit Franz von Roggenbach zusammen und bekamen dabei auch die Gelegenheit zu einer Unterredung mit Otto von Bismarck (1815–1898), dem mächtigen Ministerpräsidenten Preussens – der sich bald als Befürworter des Gotthardprojekts erwies. Auf seinen Rat hin suchte Stoll um die Unterstützung verschiedener deutscher Handelskammern nach und fand auch einige Zuspruch, so dass sich diese bei der preussischen Regierung für eine Unterstützung der Gotthardvariante aussprachen.

Ende 1865 und Anfang 1866 war aber auch Arnold Otto Aepli (1816–1897), Regierungsrat des Kantons St. Gallen und Verwaltungsratsmitglied der VSB, für das Lukmanierprojekt in Berlin, während der bayerische Diplomat Ferdinand von Hompesch (1824–1913) in Florenz für das Splügenprojekt warb. Gleichzeitig waren Stoll und Schmidlin in Berlin bei Bismarck und in Süddeutschland unterwegs. Am 31. Januar 1866 konnten die Gotthardbefürworter aus diesen Bemühungen einen konkreten und wichtigen Erfolg verzeichnen: Auf Antrag Badens hin erklärte Preussen seine Bereitschaft zur Organisation einer Konferenz deutscher Staaten – eventuell unter Einbezug Belgiens und Hollands – zur Verständigung über die Subventionsfrage.

In Italien hatte derweil Stefano Jacini (1826–1891), Minister für öffentliche Arbeiten, die Bildung einer neuen Alpenbahnkommission durchgesetzt, die insbesondere die «kommerziellen» Aspekte zu untersuchen hatte. Auf die Resultate dieser Kommission war man in der Schweiz äusserst gespannt: «Insbesondere begann man den Splügen zu fürchten», meinte P. C. von Planta, «denn dieser hatte in Italien, sobald man von den technischen Vorzügen des Lukmanier ansah, die meisten Anhänger, theils als die direkteste Linie aus Mitteldeutschland nach Mailand, theils weil dessen südlicher Abhang auf italienischem Gebiet sich befindet, theils endlich weil einzig durch eine Splügenbahn eine Eisenbahn von Lecco nach Chiavenna und Sondrio gesichert beziehungsweise einträglich schien.»⁵²⁶ In Mailand hatte sich

⁵²⁶ VON PLANTA (1885), S. 86.

deswegen bereits ein Splügenkomitee gebildet, während die Bündner offenbar der festen Überzeugung waren, die Gotthardvertreter und ihre Freunde in der eidgenössischen Politik würden einer Splügenbahn hinter den Kulissen Steine in den Weg legen.

Eine im bündnerischen Südtal Bergell abgehaltene Kreisversammlung er hob daher Protest gegen die (angebliche) Absicht der Bundesbehörden, eine Splügenbahn zu verhindern, und forderte die Kantonsbehörden zu einem energischen Eingreifen auf. Bald schon schlossen sich fast alle politischen Kreise des Kantons dieser Aufforderung an, woraufhin der Kleine Rat des Kantons Graubünden ein Schreiben an den Präfekten der Provinz Mailand erliess, das öffentlichkeitswirksam auch in verschiedenen italienischen Zeitungen gedruckt wurde. Dies brachte dem Kanton Graubünden die scharfe Missbilligung des Bundesrates ein, doch die Bündner wollten für den Splügen kämpfen: «Aber auch durch die That wollte man den entschlossenen Willen des Kantons Graubünden beurkunden, in diesem entscheidenden Moment das Aeußerste für Rettung seiner alten Verkehrsstraße zu leisten»,⁵²⁷ so P. C. von Planta. Die Standeskommision beschloss deshalb im November 1865, dem Grossen Rat die Subventionierung einer bündnerischen Alpenbahn mit 4 Millionen Franken zu beantragen – was in der Folge sowohl vom Parlament als auch vom Volk genehmigt wurde. «Es war dies gewissermaßen ein Akt der Verzweiflung, die nicht mehr rechnet; denn die votirte Summe stand außer Verhältniß zu den kargen Hülfsmitteln des Landes.»⁵²⁸

Auch die eidgenössische Politik beschäftigte sich nun mit dieser Frage. Ein vom späteren Bundesrat Emil Welti (1825–1899) im Ständerat eingereichter Antrag verlangte Auskunft vom Bundesrat über die Alpenbahnfrage und hielt gleich klar fest, dass einer Splügenbahn keine Konzession erteilt werden dürfte. Die ohnehin bereits aufgeigte Stimmung in Graubünden steigerte sich nun noch weiter: An einer von etwa 2000 Männern besuchten Volksversammlung in Chur drückte sich dies eindrücklich aus und es wurden bereits Unterschriften für eine Petition gesammelt.

Die italienische Alpenbahnkommission hatte sich in der Zwischenzeit die Vertreter der Lukmanier-, Splügen- und Gotthardlinien angehört und kam zu entscheidenden Schlussfolgerungen,

die noch im Februar 1866 dem Parlament vorge stellt und durch den italienischen Gesandten in der Schweiz dem Bundesrat übermittelt wurden. Das Schreiben stellte in aller Deutlichkeit klar, dass für Italien an erster Stelle der Gotthard stehe, an zweiter der Splügen und erst an dritter der Lukmanier – andere Pässe kämen gar nicht mehr in Frage. Dieser Entscheid gründete vornehmlich auf «kommerziellen» Gesichtspunkten – gleichzeitig hatte aber auch die Erkenntnis gereift, dass ein langer Tunnel unter dem Gotthard inzwischen im Bereich des technisch Möglichen lag, und es war die Feststellung durchgedrungen, dass nördlich der Alpen hinter der Gotthardvariante die einflussreichsten und finanzkräftigsten Interessen standen. Südlich der Alpen herrschte aber keineswegs Einigkeit über diese Frage: Namentlich Mailand zeigte weiterhin grosses Interesse am Splügen.⁵²⁹

7.10 Innenpolitische Schwierigkeiten und aussenpolitische Blockade (1864–66)

Die deutschschweizerische Allianz für den Gott hard bröckelte jedoch öfter einmal. Insbesondere der Kanton Bern stand nicht immer vorbehaltlos hinter diesen Unternehmen, da ihn seine eigenen Regionalinteressen auf ein anderes Projekt schielen liessen. Obwohl Bern Mitglied der Gott hardvereinigung war, kam es dort im September 1864 zur Bildung eines Grimselkomitees, dessen engerem Ausschuss unter anderem alt Bundesrat Jakob Stämpfli als Vizepräsident angehörte. Die Grimselvariante war bereits 1850 ins Gespräch gekommen, doch erst 1862 und 1864 veröffentlichte ein Ingenieur Emil Schmid konkrete Studien, wobei er plante, die Bahn nach Überwindung der Grimsel in den Kanton Tessin weiterzuführen. Das Grimselkomitee versuchte, diesem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen, was zu einer gewissen Missstimmung zwischen Bern und der Gotthardvereinigung führte. Die verschiedenen Vertreter Bern nahmen nur noch teilweise an den Sitzungen der Gotthardvereini gung und ihrer Ausschüsse teil und fehlten häufig unentschuldigt.

Die vorgeschlagene Route über die Grimsel ins Wallis und weiter über den Nufenenpass ins Tessin schien den Berner Interessen selbst

⁵²⁷ Ebd., S. 87.

⁵²⁸ Ebd.

⁵²⁹ FISCHER (2008); VON PLANTA (1885), S. 85–89; JUNG (2006), S. 570–572.

verständlich besser zu entsprechen, da sie eine direkte Anbindung der Bundesstadt an die Alpentransversale schon fast garantiert hätte. Allerdings nährte sich die Berner Zurückhaltung auch aus der weit verbreiteten positiven Haltung zu gunsten einer Verstaatlichung der Eisenbahnen, die sie durch die starke Position der Privatbahnen in der Gotthardvereinigung gefährdet sah. Namentlich Stämpfli befürchtete eine Stärkung des Privatbahnsystems, wenn die Gotthardbahn durch ein privates Unternehmen gebaut werden sollte. Im Januar 1866 beriet der Grosse Rat des Kantons Bern endlich die Alpenbahnfrage in aller Ausführlichkeit. Hier nun war es nicht zuletzt das Votum Stämpfli, das den Rat veranlasste, einen Kredit für weitere Grimselstudien abzuweisen – dieser war nämlich zu der Überzeugung gelangt, dass das Berner Interesse hier hinter das eidgenössische Interesse zurücktreten müsse. Trotz der Entscheidung gegen die Grimselvariante votierte der Grosse Rat aber nicht vorbehaltlos für den Gotthard, sondern lehnte auch eine Subvention für diesen vorerst ab.

Eine andere innenpolitische Schwierigkeit bestand immer noch für die verschiedenen Alpenbahnkomitees: Die Konzessionerteilung auf dem Gebiet des Kantons Tessin war weiterhin von entscheidender Bedeutung. Und weiterhin konnten sich die Vertreter dieses Kantons nicht auf das eine oder andere Projekt einigen. Dass der Tessiner Grosse Rat im Mai 1864 nachträglich ausdrücklich die Teilnahme der Kantonsregierung an der Gotthardkonferenz von 1863 guthiess, aber bereits Februar 1866 den Austritt aus der Gotthardvereinigung beschloss, ist geradezu symptomatisch. Letztere bemühte sich weiter aktiv um die Unterstützung des Projekts in der Südschweiz – zunächst jedoch ohne nachhaltigen Erfolg.

Im Mai 1864 hatte das Tessiner Parlament die Konzessionen für die Talbahnen an den Unternehmer Sillar und seine Partner erteilt, wobei sich diese (gemäss P. C. von Planta) «bald wieder als bloße Spekulationsgesellschaft erwiesen, die lediglich darauf ausging, durch Abtretung der Konzession ein gutes Geschäft zu machen».⁵³⁰ Dies gelang bereits im Januar 1864, als die Konzessionen an eine sogenannte *European Central Railway Limited* aus London abgetreten wurden. Diese Unternehmung begann dann tatsächlich mit den Arbeiten – und verlangte bald schon eine Konzession für den Lukmanier. Das brachte das

Gotthardlager in einige Aufregung und führte zu einer Motion im Nationalrat, die den Bundesrat beauftragte, die Solidität dieser Gesellschaft zu überprüfen. Diese Prüfung übernahm die Tessiner Regierung aber gleich selbst und erklärte im Oktober desselben Jahres die Konzessionsinhaberin für unfähig, ihre Verpflichtungen zu erfüllen. Nun gelang es dem Pariser Bankhaus *Hentsch, Lütscher & Cie.* im Einvernehmen mit den VSB, eine Einigung mit der *European Central Railway Limited* zu finden. Im Februar 1866 erteilte der Tessiner Grosse Rat die Lukmanierkonzession sowie die Konzessionen für die Talbahnen an diese Gesellschaft, trat aus der Gotthardvereinigung aus – und erteilte gleichzeitig eine Gotthardkonzession an eine andere Gesellschaft. Da nun aber die politische Landschaft rund um die Schweiz immer mehr in Bewegung geriet und die Zeiten daher unsicherer wurden, verzichteten die konzessionshaltenden Gesellschaften schon rasch wieder auf ihre Eisenbahnbestrebungen.

Denn nachdem der Gotthard sowohl national als auch international immer stärker ins Zentrum des Interesses gerückt war, veränderte sich die innenpolitische Situation der Nachbarländer im Norden nun rasch und deutlich. So brach im Juni 1866 der sogenannte Deutsche Krieg zwischen Preussen und Österreich aus, der nach einem Sieg Preussens zur Spaltung des seit 1815 bestehenden Deutschen Bundes, zur Gründung des Norddeutschen Bundes unter dem Vorsitz Preussens sowie zur Bildung der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn führte. Obwohl während des Krieges noch an noch auf der Seite Österreichs stehend, näherten sich die süddeutschen Staaten in der Folge wieder Preussen an. Als weitere Folge dieses Krieges erhielt das geeinte Königreich Italien, das als Verbündeter Preussens in den Krieg eingetreten war, von Österreich die Provinz Veneto und wurde dadurch endgültig zu einem den ganzen Apennin umfassenden Wirtschafts- und Interessengebiet. Diese entscheidenden Veränderungen der politischen Landschaft Europas verstärkten sowohl das Interesse Preussens an einer Eisenbahnverbindung nach Italien als auch das Interesse Italiens an einer Alpentransversale nach den deutschen Ländern. Beide bevorzugten eine Verbindung ihrer Wirtschaftsräume, welche die mächtigen Nachbarstaaten Frankreich und Österreich beiseite liess und auf direktem Weg durch die neutrale Schweiz führen würde. Für die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen konnte dies grundsätz-

⁵³⁰ VON PLANTA (1885), S. 84.

lich nur positiv sein. Nichtsdestoweniger sollte es noch einige Jahre dauern, bis die Verhandlungen zu einem greifbaren Resultat führten.⁵³¹

7.11 Drängen der Schweizer in Deutschland und Italien (1867/68)

Aufgrund dieser veränderten Ausgangslage schien im Sommer 1867 die Gelegenheit günstig, die durch die internationalen Entwicklungen ins Stocken geratene Alpenbahnangelegenheit wieder in Gang zu bringen. Da auf eidgenössischer Ebene ohnehin Verhandlungen über die künftigen Beziehungen zu den Nachbarstaaten Preussen und Italien anstanden, hielt Alfred Escher nun ein Eingreifen des Bundesrates für angebracht. Mit Emil Welti war einige Monate zuvor ein Mann in den Bundesrat gewählt worden, der nicht nur ein enger Freund Eschers war, sondern sich bereits im November 1865 mit einer Motion im Ständerat für eine starke Einflussnahme des Bundes in der Alpenbahnfrage eingesetzt hatte und diese Linie auch nach seiner Wahl in die Regierung weiterverfolgte. Allerdings wirkten der Gotthardangelegenheit innenpolitische Einflüsse von anderer Seite entgegen. Neben den fortwährenden Auseinandersetzungen über die Wahl des richtigen Alpenübergangs gewann auch die Demokratische Bewegung zunehmend an Gewicht und stellte sich offen sowohl gegen die mächtigen «Eisenbahnbarone» (allen voran Alfred Escher) als auch gegen die von liberalen Politikern geprägte Gotthardvereinigung. Diese versuchte sie insbesondere durch eine Verhinderung der Finanzierung der Gotthardbahn durch verschiedene Kantone zu schwächen.

Auch die Ostalpenbahnvertreter waren selbstverständlich bestrebt, die aussenpolitische Situation zu ihren Gunsten zu nutzen. Im Frühjahr und Sommer 1867 wurden daher Abordnungen des Lukmanierkomitees bei den Regierungen von Preussen, Bayern, Württemberg, Baden und Italien vorstellig und stiessen dabei mit ihrem Projekt auf positive Resonanz. Die angestrebten Subventionszusicherungen konnten allerdings nicht erreicht werden; die deutschen und italienischen Gesprächspartner gingen auf diese Frage gar nicht erst ein.

Im September 1867 beauftragte der Bundesrat auf Antrag des Innenministers Schenk den schweizerischen Gesandten in Florenz, die Alpen-

bahnangelegenheit beim italienischen Ministerium wieder zur Sprache zu bringen,

«sich nach den jezigen Intentionen desselben bezüglich dieser Frage zu erkundigen, und [...] auf welchem Wege die italienische Regierung die Sache weiter zu betreiben gedenke: ob sie es nicht für passend erachten würde, andere Staaten mit ins Interesse zu ziehen, namentlich die deutschen Staaten und vorab Preußen, und ob sie gemeinsame Schritte der Schweiz und Italiens in dieser Beziehung für wünschbar erachte.»⁵³²

Obwohl der italienische Gesandte in der Schweiz, Luigi Amedeo Melegari (1805–1881), das Interesse seines Landes an der Alpentransversale und dessen Vorliebe für die Gotthardroute bekundete, und obwohl sich auch Maximilian Heinrich von Roeder (1804–1884), der Gesandte Preussens und des Norddeutschen Bundes, in ähnlichem Sinne aussprach, wurde seitens beider Ländern vorderhand nichts unternommen. So zeigte sich der Bundesrat denn auch wenig überrascht, als er nach einiger Zeit auf seinen Vorstoss in Italien die Antwort erhielt,

«daß Italien zwar fortwährend großes Interesse an der Erstellung eines schweizerischen Alpenüberganges nehme, die gegenwärtige politische Lage des Landes jedoch ein Eintreten auf die näheren Verhältnisse der Angelegenheit nicht günstig erscheinen lasse.»⁵³³

Dennoch setzten sich Melegari im Süden und Roeder im Norden bei ihren jeweiligen Regierungen für ein aktives Vorgehen in der Alpenbahnfrage ein – und machten dabei auch keinen Hehl daraus, dass sie den Gotthard favorisierten. In seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1867 (verfasst im Frühjahr 1868) zeigte der Bundesrat nicht nur auf, dass er künftig eine aktive Rolle in der Alpenbahnfrage einzunehmen gedachte, sondern gab auch einen eindrücklichen Überblick über den aktuellen Stand dieser Frage:

«Der [...] Krieg [...] endigte, so weit es Italien betrifft, mit der Besizergreifung Venetiens und mit einem Friedensvertrag zwischen

⁵³² Bericht des schweizerischen Bundesrates an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1867, 15. Mai 1868, BAR, S. 281.

⁵³³ Ebd., S. 283–284.

⁵³¹ FISCHER (2008); VON PLANTA (1885), S. 84–86.

Oesterreich und Italien, in welchem sich die beiden Länder unter Anderm auch verpflichteten, den Bau neuer Eisenbahnlinien zur Verbindung des italienischen und österreichischen Eisenbahnnetzes zu begünstigen und die k. österreichische Regierung namentlich das Versprechen gab, so viel als möglich die Vollendung der Brennerbahn zu beschleunigen. Dieselbe wurde dann auch in der Weise gefördert, daß sie bereits Ende August des Jahres 1867 eröffnet werden konnte, womit eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen Italien und dem östlichen Deutschland hergestellt war. Daneben wurden von Italien auch während des Krieges die Arbeiten an der Durchbohrung des Mont-Cenis ununterbrochen fortgesetzt, und es ist dieselbe so weit vorgerückt, daß nicht nur das Gelingen des lange bezweifelten Werkes so viel als sichergestellt ist, sondern auch dessen Vollendung und damit die direkte Eisenbahnverbindung Italiens mit dem ganzen Westen von Europa in naher Zukunft bevorsteht. Der Schweiz kommt wieder die eine noch die andere Veränderung unerwartet, und alle Bestrebungen zur Erstellung schweizerischer Alpenbahnen mußten längst auf die Verwirklichung dieser großen westlichen und östlichen Konkurrenzlinien rechnen. Den Verkehrsbedürfnissen eines großen Gebietes, wozu nicht nur die Schweiz, sondern auch ein Theil von Italien und von Mitteleuropa gehört, ist durch jene Verbindungen immerhin nicht Genüge geleistet, und es werden die Interessen jenes Gebietes an der Erstellung für sie günstigerer Linien nach wie vor fortbestehen und je länger desto dringender werden. [...]. Andererseits ist aber nicht zu verkennen, daß während der kürzern oder längern Zwischenzeit, wo die Schweiz ohne Alpenbahn sein wird, ihre Interessen nach allen Seiten hin schwer zu leiden haben werden. Jetzt schon ist eine merkliche Abnahme des Verkehrs auf einem Theil unserer Alpenpässe vorhanden, welche viele Quellen von Arbeit und Verdienst plötzlich versiegen macht [...]. Wenn sich dies so verhält, so ist die Frage nach dem jezigen Stande der Bestrebungen zur Erstellung einer schweizerischen Alpenbahn eine Frage von der größten und allgemeinsten Bedeutung für die Eidgenossenschaft. Die Antwort, welche wir darauf zu geben haben, ist leider eine nicht sonderlich beruhigende. Auf der Grundlage unseres Eisenbahngesetzes, welches den Bau

und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen hat, haben sich die Interessen der östlichen, mittleren und westlichen Schweiz in der Weise geschieden und gruppiert, daß jeder dieser Theile seinen besondern Alpenpaß in Aussicht genommen hat und die Verwirklichung desselben mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anstrebt. Man kann den Vertretern dieser Unternehmungen die Anerkennung nicht versagen, daß sie zur Förderung derselben eine Thätigkeit und Ausdauer entwickelt haben, welche wohl längst von Erfolg gekrönt sein würde, wenn es sich um Eisenbahnunternehmungen von gewöhnlichen Dimensionen und gewöhnlichen Verhältnissen gehandelt hätte. Die Projekte sind sämmtlich in der sorgfältigsten Weise studirt und ausgearbeitet, [...], und so weit dies im Bereiche der Privatthätigkeit lag, ist das Möglichste gethan worden, um in und außer der Schweiz die erforderliche Beteiligung zu suchen. Hier aber nun stellen sich den Bestrebungen die größten Schwierigkeiten entgegen. Sämmtliche Alpenbahnprojekte sind der Art, daß ihre Verwirklichung auf dem Wege gewöhnlicher Gesellschaftsbildung keine Aussicht hat. Eine bescheidene Rente kann das eine wie das andere nur für einen Theil des Kapitals in Aussicht stellen, welches zur Erstellung der Bahn erforderlich ist, und alle sind somit darauf angewiesen, in erster Linie einen bedeutenden Theil des Baukapitals durch Subventionen aufzubringen, welche gar keinen Zins oder einen solchen nur in letzter Reihe beanspruchen. Diese Subventionen können in genügender Größe in der Schweiz einzig um so weniger aufgebracht werden, als sich drei Unternehmungen in dieselben theilen und die Unterstützungen, welche von Kantonen und Eisenbahngesellschaften für einen der drei Alpenpässe votirt sind, nicht eventuell auch für die andern gelten. So ist an ein Zustandekommen dieser Unternehmungen oder auch nur eines einzelnen derselben nicht zu denken, wenn es nicht gelingt, das Ausland, beziehungsweise diejenigen Staaten, deren Interessen an der Eröffnung einer schweizerischen Alpenbahn mitbeteiligt sind, zu einer thätigen, namentlich finanziellen Mitwirkung zu veranlassen. An Bemühungen auch in dieser Richtung haben es die Vertreter der schweizerischen Alpenbahnprojekte nicht fehlen lassen und wohl auch

günstige Rückäußerungen erhalten, [...]. Allein dabei ist es geblieben, und von keiner auswärtigen Regierung sind uns Mittheilungen zugekommen, welche auf ernstliche Anhandnahme der Frage schließen ließen und bestimmte Schritte zu gemeinsamer Lösung derselben in Aussicht stellten. [...]. Für die Schweiz wird sie von Tag zu Tag mehr zu einer Frage von der allergrößten Bedeutung. Zwanzig Jahre sind verflossen, seit der erste Vertrag zwischen einer Anzahl von Schweizerkantonen und Sardinien betreffend Ausführung einer Alpenbahn abgeschlossen worden ist, und heute stehen die Dinge im Wesentlichen noch auf demselben Punkte wie damals, mit dem einzigen, freilich entscheidenden Unterschied, daß jetzt die Alpen östlich von der Schweiz überschient sind und die Alpen westlich der Schweiz in Bälde überschient sein werden. Immer größer wird die Verantwortlichkeit der Träger der schweizerischen Alpenbahnprojekte gegenüber dem Lande, welches den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit, die Erstellung der Eisenbahnen überlassen und dies in dem Vertrauen gethan hat, daß durch sie die Interessen der Schweiz gewahrt und die zur Aufrechterhaltung ihrer bisherigen Verkehrsstellung nothwendigen Eisenbahnverbindungen werden erstellt werden können: immer klarer aber auch für den Bundesrat die Pflicht, so weit ihm das Gesetz solches zuläßt, alles dasjenige zu thun, was zur baldigen Lösung der Frage beitragen kann.»⁵³⁴

Die durch den Deutschen Krieg unterbrochenen Handelsvertragsverhandlungen, welche die Schweiz 1867 wieder aufnehmen wollte, schienen dem Gotthardkomitee und seinen Vertretern geeignet, die Alpenbahnfrage auf diplomatischer Ebene zu thematisieren. Als es nach Verzögerungen, die durch die innenpolitische Situation in den deutschen Staaten unmittelbar nach dem Krieg bedingt waren, im Frühjahr 1868 nun zu solchen Verhandlungen kam, nutzten insbesondere Escher und Stehlin ihre guten Kontakte zum Bundesrat, um sich für die Aufnahme eines Artikels zur Erstellung einer Alpenbahn einzusetzen. Ein entsprechender Antrag Schenks, der nahezu identisch mit einem damals bereits angenommenen Antrag Dubs aus dem Jahr 1865 war, stiess im Bundesrat mehrheitlich auf Zustimmung – drei

Jahre zuvor hatten jedoch mehrere deutsche Staaten den ausgearbeiteten Verträgen ihre Genehmigung verweigert.

Zwischen März und Mai 1868 führten nun Joachim Heer (1825–1879) und der Basler Grossrat und SCB-Verwaltungsrat August Stähelin-Brunner (1812–1886) in Berlin erneut Vertragsverhandlungen mit dem Deutschen Zollverein, die aber ergebnislos abgebrochen wurden: In Bezug auf die Alpenbahnfrage erklärten die deutschen Verhandlungspartner, dass der Zollverein als solcher keine derartigen Engagements eingehen können und die Schweiz deshalb mit jedem seiner Mitgliedsstaaten einzeln verhandeln müsse. Dabei kritisierten sie auch, dass kein konkretes Projekt vorliege. Erst ein Jahr später, am 13. Mai 1869, konnte der Zoll- und Handelsvertrag mit dem Deutschen Zollverein durch den neuen Gesandten Bernhard Hammer (1822–1907) in Berlin endlich unterzeichnet werden. Dieses Mal hatte die Gotthardvereinigung aber auf Versuche verzichtet, die Aufnahme eines Alpenbahnartikels in den Vertrag zu erwirken.

Fast zeitgleich, im ersten Halbjahr 1868, wurden auch die kriegsbedingt ausgesetzten Verhandlungen mit Italien über einen Handelsvertrag wieder aufgenommen. Schon bei den ergebnislosen Konferenzen zwischen 1864 und 1866 hatte Dubs, der für die Schweiz die Unterhandlungen in Bern geführt hatte, besonderen Wert darauf gelegt, dass eine grundsätzliche Übereinkunft zur Alpenbahnfrage in den Vertragstext aufgenommen werde. Bei den erneuten Verhandlungen, die durch den Schweizer Gesandten Giovan Battista Pioda in Florenz und durch Bundespräsident Dubs in Bern geführt wurden, wünschte der Bundesrat weiterhin die Aufnahme eines Alpenbahnartikels in den Vertrag. Wie bereits die deutschen Staaten, äusserte auch Italien sein grundsätzliches Interesse, die Errichtung einer Alpenbahn zu fördern, wies aber zugleich darauf hin, dass die Schweiz zuerst eine klare Position zugunsten eines bestimmten Passes einnehmen müsse. Nach einigem Zögern stimmte Italien endlich einem allgemein gehaltenen Artikel zu, wonach sich die Regierungen der Schweiz und Italiens zur Förderung von Eisenbahnunternehmen verpflichteten, welche die Verbindung der Eisenbahnnetze beider Länder durch die schweizerischen Alpen zum Zwecke hätten. Die Verträge konnten bereits im Juli 1868 unterzeichnet und im Dezember desselben Jahres von Ständerat und Nationalrat genehmigt werden.⁵³⁵

⁵³⁴ Ebd., S. 280–284.

⁵³⁵ FISCHER (2008).

7.12 Entscheidende Wendungen und der Gotthardvertrag von 1869

Nach Abschluss dieser Handelsvertragsverhandlungen mit den Nachbarstaaten kehrte für einige Monate etwas Ruhe in der Alpenbahnfrage ein. Um so wichtiger wurde das Jahr 1869, als einige entscheidende Weichen zugunsten des Gotthardprojekts gestellt wurden.

Auch die Befürworter einer ostschiweizerischen Alpenbahn waren selbstverständlich weiterhin sehr bemüht gewesen, Unterstützung für ihre Pläne zu gewinnen. Da sie nach den Erfahrungen von 1865/66 überzeugt waren, dass eine eidgenössische Konzessionerteilung für den Splügen unmöglich sei, hielten sie am Lukmanier fest. Bereits im Frühling 1867 wurde ein neues Projekt vorgestellt, das nun über die Greinaebene geführt hätte und das mit einem Wohlwollen aufgenommen wurde. Daniel Wirth-Sand, nach wie vor Mitglied des Lukmanierkomitees und Verwaltungsrat der VSB, hatte Ende 1868 Roeder mitgeteilt, dass sich eine konsolidierte Gesellschaft zur Förderung des Lukmanierprojekts gebildet habe, die in Berlin vorstellig werden wolle. Nun stellte sich Preussen allerdings auf den Standpunkt, in Alpenbahnfragen nur mit den Bundesbehörden direkt verhandeln zu wollen. Ohnehin war inzwischen immer deutlicher geworden, dass einflussreiche Kreise in Preussen das Gotthardprojekt favorisierten, da die Linienführung der Lukmanierbahn entlang der österreichischen Grenze aus strategischen Erwägungen von Nachteil war.

Im April 1869 gelang es Wirth-Sand namens der VSB dennoch, nach mehrwöchigen Verhandlungen mit privaten Kreisen in Paris einen Finanz- und Bauvertrag für die Lukmanierlinie abzuschliessen. Der Zeitpunkt dafür schien günstig: Im Oktober dieses Jahres sollte eine vom Kanton Tessin für den Gotthard erteilte Konzession ablaufen, und die Ostalpenbahnvertreter waren zuversichtlich, dass sie nun alle Voraussetzungen für den Erhalt der Lukmanierkonzession erfüllen würden. Wieder einmal kam es anders: Der Kanton Tessin verlängerte die Gotthardkonzession – und schlug sich damit endgültig auf die Seite des Gotthards. Der Pariser Vertrag fiel damit dahin, und die Lukmanierbahn musste endgültig aufgegeben werden. Dies war die erste entscheidende Wende des Jahres 1869.

Roeder bemühte sich derweil weiterhin, Preussen zur Anhandnahme der Alpenbahnfrage zu veranlassen. Auch eine im Februar 1869 im

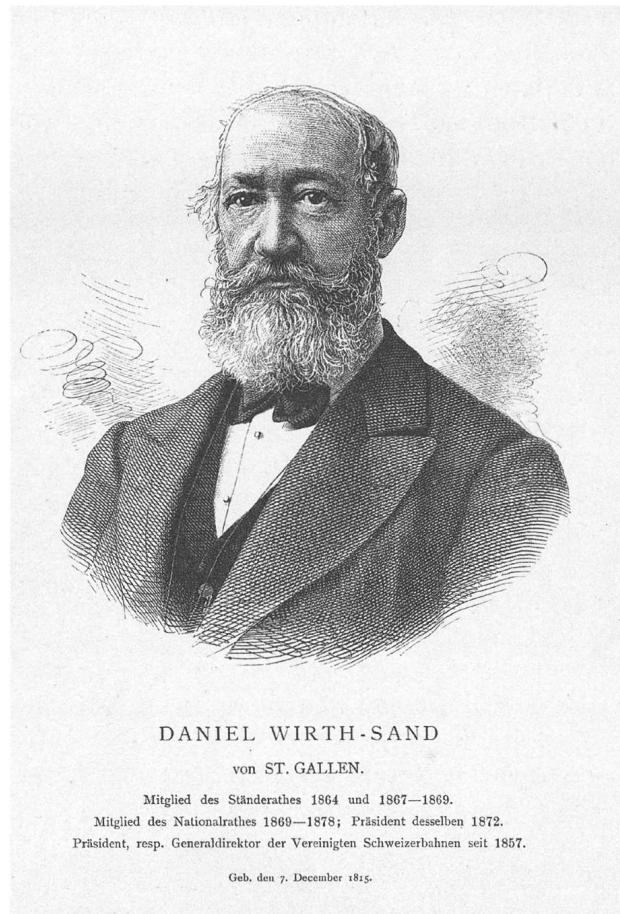


Abb. 17: Daniel Wirth-Sand (1815–1901).
Anonyme Druckgrafik, 1889

preussischen Abgeordnetenhaus eingereichte Interpellation Alexander von Sybels (1823–1902), des Vorsitzenden des Vereins für Handel und Gewerbe im Rheinland und Westfalen, war darauf ausgerichtet, Preussen diesbezüglich zu einem aktiven Vorgehen zu veranlassen. Die Berliner Minister reagierten jedoch auf diese Anregungen mit dem Hinweis, auf eine Einigung zwischen den verschiedenen Komitees und eine Initiative vonseiten der Schweiz warten zu wollen.

Neben den politischen Schwierigkeiten nahmen weiterhin auch technische Fragen bei den Diskussionen eine zentrale Rolle ein. So wurde insbesondere im Ausland verschiedentlich auf ungelöste Probleme des Tunnelbaus und Un gewissheiten bezüglich der Bauzeit verwiesen. Noch im Frühjahr 1868 sprach sich Bismarck, nun preussischer Ministerpräsident und Kanzler des Norddeutschen Bundes, gegen einen langen Tunnel mit einer Bauzeit von 12 bis 15 Jahren aus. Die technischen Fortschritte der 1860er-Jahre,

die sich in den Erfahrungen der italienischen Ingenieure beim zwischen 1857 und 1871 ausgeführten Bau des Mont-Cenis-Tunnels in aller Deutlichkeit aufzeigten, verbesserten die Position der Gotthardbefürworter aber massiv: Der Lukmanier büsstes damit seinen bisher behaupteten Vorteil der technisch einzige möglichen Variante ein. Das wiederum trug dazu bei, dass der Gotthard mehr und mehr die politische Oberhand gewinnen konnte.

Die definitive Wende zugunsten des Gotthards kam im Jahr 1869 aber aus dem Ausland. Da innerhalb der Schweiz weiterhin keine Einigung auf einen Alpenübergang absehbar war, ergriff nun Italien die Initiative. Es wandte sich an den Norddeutschen Bund und an das Grossherzogtum Baden, um den schweizerischen Bundesrat durch förmliche Erklärungen dahin zu bringen, dass er die Angelegenheit an die Hand nehmen musste. So liessen die Regierungen dieser drei Länder im März und April 1869 dem Bundesrat diplomatische Noten zukommen, in denen sie versicherten, einzig den Gotthard zu unterstützen, und ihn zugleich ersuchten, die Initiative zu ergreifen und ein Projekt zu erarbeiten, das als Grundlage für die Verhandlungen zwischen den interessierten Staaten dienen könnte.

Bereits vor dem Eintreffen dieser Noten hatte der Ausschuss der Gotthardvereinigung im März 1869 eine neue Studie über die technischen und finanziellen Aspekte des Unternehmens veröffentlicht. Auf die offizielle Mitteilung der Noten durch den Bundesrat antwortete der Ausschuss sogleich mit der Einsendung von Bauplänen, einer Mitteilung über den Stand der Konzessionsverhandlungen und eines Finanzplans. Auf der Basis dieser Pläne und der Noten Italiens, Badens und des Norddeutschen Bundes schlug der Bundesrat im Mai 1869 den Regierungen der drei Staaten eine Konferenz vor, an der die vorliegenden Materialien diskutiert werden sollten.

Nachdem bis Ende August alle Eingeladenen zugestimmt hatten, lud der Bundesrat die Konferenzpartner auf den 15. September nach Bern ein. Bis zum 13. Oktober wurden dort unter dem Vorsitz des Bundespräsidenten Welti 15 Plenarsitzungen abgehalten. Im Laufe der Verhandlungen stiess auch noch das Königreich Württemberg hinzu, das seine Unterstützung in der Zwischenzeit ebenfalls ausschliesslich dem Gotthardprojekt zugesichert hatte. Neben den fünf Ländern war zudem die Gotthardvereinigung mit einer Delegation vertreten.

Die Gesamtkosten des Baus inklusive Tunnel wurden auf 187 Millionen Franken beziffert, von 85 Millionen Franken durch Subventionen der beteiligten Staaten übernommen werden sollten. Im Schlussprotokoll der Konferenz erklärte sich Italien zur Übernahme von 45 Millionen Franken bereit, die Schweiz sollte 20 Millionen Franken beitragen; die übrigen 20 Millionen Franken sollten von den deutschen Staaten gemeinsam übernommen werden. Bereits am 15. Oktober unterzeichneten die Schweiz und Italien einen auf dem Schlussprotokoll aufbauenden Staatsvertrag mit dem Ziel der Errichtung einer Eisenbahn über den Gotthard. Für den Beitritt der übrigen Staaten und die Vervollständigung der Subvention wurde eine Frist von sechs Monaten festgelegt. Diese Zeitspanne wurde immer wieder verlängert, so dass der Norddeutsche Bund noch am 20. Juni 1870 dem Vertrag beitreten konnte – woraufhin die Frist wiederum bis auf den 31. Januar 1871 verlängert wurde.

Der Vertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn vom Oktober 1869 legte die wesentlichen Punkte und Bedingungen fest. Das Netz der geplanten Gotthardbahn umfasste die Linien Luzern–Küssnacht–Immensee–Goldau, Zug–St. Adrian–Goldau, Goldau–Flüelen–Biasca–Bellinzona, Bellinzona–Lugano–Chiasso und Bellinzona–Magadino–italienische Grenze gegen Luino, mit einer Zweigbahn nach Locarno. Das ergab eine Gesamtlänge von rund 263 Kilometer, wobei die Linien von Biasca bis zum Lago Maggiore und von Lugano nach Chiasso drei Jahre nach Konstituierung der Gesellschaft vollendet sein mussten, die übrigen Linien aber bei Fertigstellung des Tunnels zwischen Göschenen und Airolo, dessen Bauzeit auf neun Jahre veranschlagt wurde. Die Eidgenossenschaft übernahm die Verpflichtung zur Vollziehung der Vertragsbestimmungen; insbesondere hatte sie von der Gesellschaft eine Kautionssumme in angemessener Höhe zu verlangen. Über alle Fragen zum Bau des Gotthardtunnels entschied der Bundesrat.⁵³⁶

⁵³⁶ FISCHER (2008); VON PLANTA (1885), S. 89–91.

7.13 Neue Splügenbahnprojekte und Genehmigung des Gotthardvertrags (1869–71)

Nachdem das Lukmanierprojekt nun endgültig als chancenlos betrachtet werden musste, wandten sich die ostschweizerischen Interessen (wieder) dem Splügen zu, «in der Meinung, daß durch diese Diversion, die in Italien großen Anklang finden mußte, noch immer der Gotthard in Frage gestellt werden konnte».⁵³⁷ Auf Bundesebene waren diese Bemühungen insofern erfolgreich, als das eidgenössische Parlament im Oktober 1869 zugleich mit den Gotthardkonzessionen auch die vom Kanton Graubünden erteilte Splügenkonzession genehmigte. Die Ostalpenbahnvertreter waren dabei der Überzeugung, dem Gotthard mit einem möglichst günstigen und möglichst rasch realisierbaren Projekt noch zuvorkommen zu können. Da sich aber kurz zuvor die interessierten Staaten an der internationalen Gotthardkonferenz zur Finanzierung der Gotthardbahn bereit erklärt hatten, gestaltete sich die Situation der Splügenanhänger nun wenig aussichtsreich.

Das Splügenkomitee, das inzwischen an die Stelle des Lukmanierkomitees getreten war und im Wesentlichen von denselben Personen getragen wurde, erreichte aber im Mai 1870 in Paris die Unterzeichnung eines Finanz- und Bauvertrags mit privaten Unternehmern. Der vom Komitee aufgestellte Finanzplan sah bei Gesamtkosten von rund 100 Millionen Franken eine Teildeckung durch Subventionen in der Höhe von 48 Millionen Franken vor. Der Vertrag von Paris legte nun die Kosten auf maximal 90 Millionen Franken fest, wobei 45 Millionen Franken als Subventionen beschafft werden sollen. Um diese Mittel aufzutreiben, wurden Emissäre zu den Regierungen und Handelskreisen Italiens und der deutschen Staaten gesandt. Diese trafen zwar überall auf grundsätzliches Wohlwollen für den Splügen – doch angesichts des Fortschritts, den die Gotthardangelegenheit mittlerweile gemacht hatte, konnten sie nicht mehr auf finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite hoffen. Gleichwohl warb das Komitee weiterhin für den Bau der Splügenlinie. Durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71 wurden diese Bestrebungen zunichte gemacht und der Pariser Vertrag fiel wieder dahin. Das Splügenkomitee gab aber noch nicht auf – und startete bereits 1871 einen neuen Anlauf.

Nachdem verschiedene Fragen im Zusammenhang mit den Subventionszusicherungen aus der Schweiz geklärt oder beinahe geklärt waren, entschloss sich der Bundesrat, dem Parlament den Staatsvertrag über die Gotthardbahn bereits in der Sommersession 1870 vorzulegen. Erwartungsgemäss kam es zu intensiven Debatten, wobei die Lager klar abgesteckt waren (was sich bereits bei den Konzessionserteilungen von 1869 für Gotthard *und* Splügen gezeigt hatte): Die Gotthardgegner im Osten und Westen der Schweiz sprachen dem Bund weiterhin jegliches Recht auf Einflussnahme in Eisenbahnangelegenheiten ab, während die Vertreter des Kantons Bern mit ihrer Forderung nach Ausführung der Gotthardbahn durch den Bund ziemlich alleine dastanden. In beiden Kammern setzten sich jedoch die Vertreter der Kantone der Gotthardvereinigung durch, die zwar den Privatbau befürworteten, dem Bund jedoch gewisse Kompetenzen einzuräumen bereit waren. Der Staatsvertrag war damit genehmigt.

Die von verschiedenen Kantonsregierungen zugesicherten Subventionsbeteiligungen mussten meist noch vom Volk gutgeheissen werden, was beispielsweise in den Kantonen Bern und Zürich mit klarer Mehrheit geschah. An der Schweizer Subvention von insgesamt 20 Millionen Franken waren schliesslich NOB und SCB (je 3,51 Millionen Franken), der Kanton Tessin (3 Millionen Franken), Stadt und Kanton Luzern (2,15 Millionen Franken), Stadt und Kanton Zürich (1,5 Millionen Franken), Stadt und Kanton Bern (1,1 Millionen Franken), Basel-Stadt (1,2 Millionen Franken), Uri und Schwyz (je 1 Million Franken), Aargau (1,02 Millionen Franken) sowie die Kantone Solothurn, Zug, Basel-Landschaft, Schaffhausen, Thurgau, Ob- und Nidwalden (mit Beträgen zwischen 20'000 und 300'000 Franken) beteiligt. Der gemäss den Vereinbarungen der internationalen Gotthardkonferenz auf insgesamt 20 Millionen Franken festgelegte Beitrag der deutschen Staaten an die Gottahardsubvention wurde in den Jahren 1869 und 1870 ebenfalls in langwierigen Verhandlungen und vielen Kompromissen zusammengetragen.

Der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 und infolgedessen die Gründung des Deutschen Reichs schuf jedoch eine vollkommen veränderte Ausgangslage. Im Oktober 1871 stimmte der deutsche Bundesrat dem Gesetz über den Beitritt und die Beitragsleistung des Deutschen Reichs und damit auch der Ratifizierung des Staatsvertrags zu. Die Subvention setzte sich zusammen

⁵³⁷ VON PLANTA (1885), S. 93.

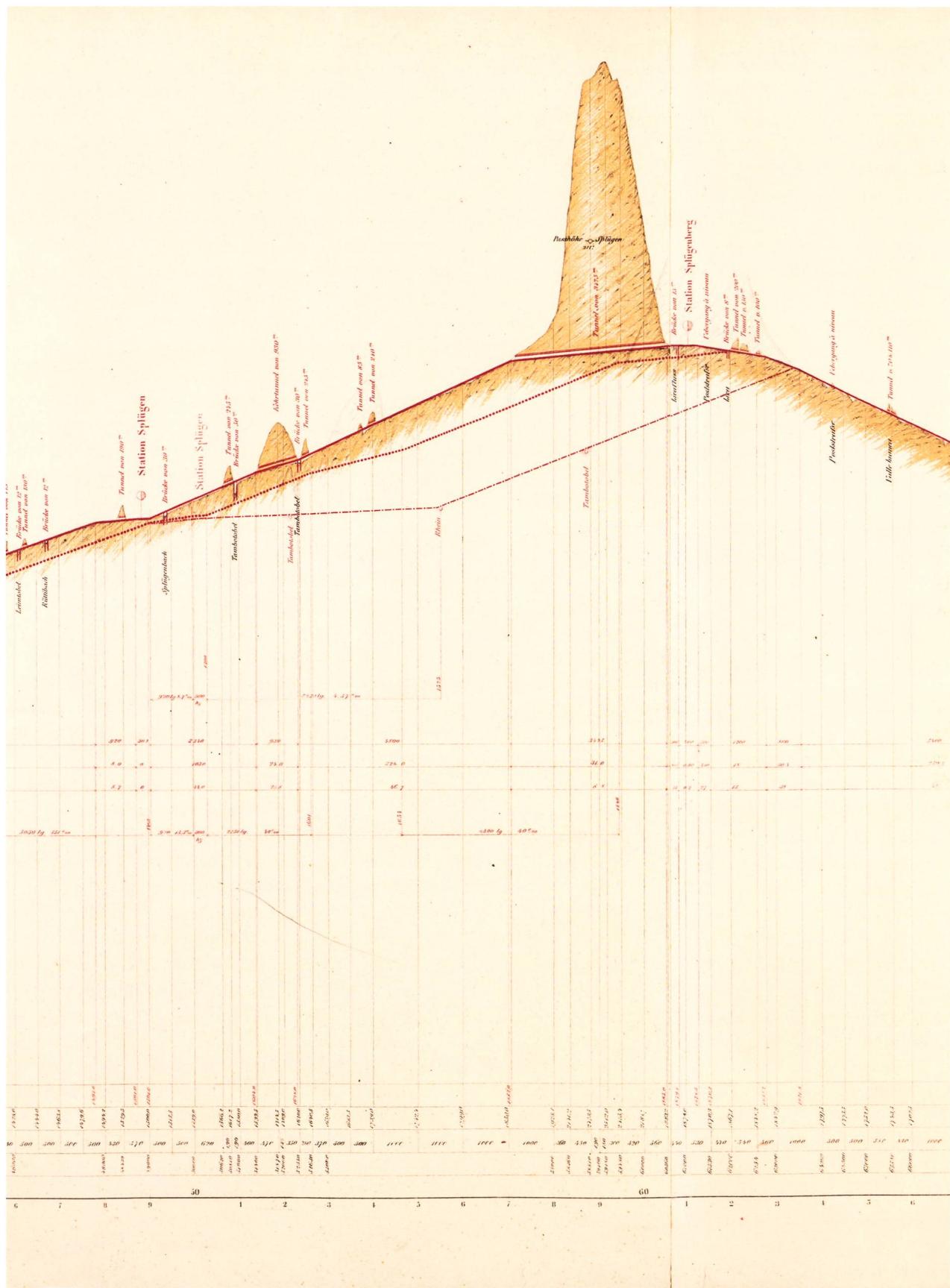


Abb. 18: Richard La Nicca, Plan (212 x 57 cm) für die Splügenbahn, Lithografie, 1871. Längsprofil in zehnfacher Überhöhung. Ausschnitt: Station Splügen bis Station Madesimo. Mit 3475 Meter langem Scheiteltunnel an der Passhöhe.

aus Beiträgen des Grossherzogtums Baden (inzwischen ein teilautonomer Gliedstaat des Reichs), der preussischen Regierung als Eigentümerin einiger westdeutscher Bahnen, verschiedener Bahngesellschaften sowie insbesondere des Deutschen Reichs selbst (im Umfang von rund acht Millionen Franken).

Der Beitrag Italiens an die Gotthardsubvention betrug gemäss den Vereinbarungen der internationalen Gotthardkonferenz von 1869 insgesamt 45 Millionen Franken, womit Italien die Hauptlast am Bau der Gotthardbahn zu tragen hatte. Aber es waren dort längst nicht alle Widerstände gegen das Gotthardprojekt ausgeräumt; zudem liess ein Wechsel des Ministeriums Zweifel am Willen Italiens aufkommen, an den Abmachungen von 1869 festzuhalten. Namentlich in Mailand herrschte nach wie vor grosse Sympathie für eine Ostalpenbahn. Dennoch sprach das Parlament dieser Stadt im Mai 1870 eine Beteiligung von 1,5 Millionen Franken, während die Provinz Genua (wo das Gotthardunternehmen einen breiteren Rückhalt genoss, da man dort eine Aufwertung des Hafens erwartete) beträchtliche 7 Millionen Franken beisteuerte. Derweil versuchten Schweizer Politiker, das Königreich Italien dazu zu bewegen, den Staatsvertrag noch im Sommer 1870 zu genehmigen. Die Behandlung der Geschäfte durch das italienische Parlament wurde zudem durch eine auf breite Unterstützung stossende Interpellation zweier Abgeordneten beschleunigt. So entschied das Parlament mit grosser Mehrheit auf Dringlichkeit der diesbezüglichen von der Regierung vorgelegten Verhandlungsgegenstände. Angesichts des Ausbruchs des Deutsch-Französischen Krieges wurde die Vorlage dann aber doch auf Frühjahr 1871 verschoben. Im Juni 1871 trat nun das italienische Parlament in langwierige Verhandlungen über den Staatsvertrag ein. Über dieser Session schwiebte allerdings stets die Drohung einer Verschiebung, da der Umzug der Regierung und des Parlaments in die neue Hauptstadt Rom bevorstand, wo eine Session wegen einer Malariaepidemie nicht sogleich hätte stattfinden können. Schliesslich stimmten beide Parlamentskammern im Juni – und noch in Florenz – dem Vertrag zu. An die Subvention des Königreichs Italien trug die Oberitalienische Eisenbahngesellschaft SFAI 10 Millionen Franken bei, weitere 10,5 Millionen Franken kamen von verschiedenen Städten und Provinzen und der italienische Staat übernahm den nicht gedeckten Betrag von annähernd 25 Millionen Franken.

Der Abschluss der Übereinkunft zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien fand nun am 28. Oktober 1871 in Berlin statt. Die Ostalpenbahn-Vertreter hatten aber noch nicht aufgegeben: Nachdem der damalige Nationalrat und spätere Bundesrat Simeon Bavier als Mitglied des Splügenkomitees das Projekt zur weiteren Reduktion der Bauzeit und der Kosten überarbeitet hatte, erreichte Wirth-Sand im Oktober 1871 in Basel tatsächlich die Unterzeichnung eines Vertrags über Bau und Betrieb einer Splügenbahn sowie über die Bildung einer Aktiengesellschaft. Daran beteiligt waren Bankhäuser aus Mailand und aus Frankfurt am Main sowie Ingenieure aus Mailand – obwohl das italienische Parlament und auch das Deutsche Reich dem Gotthardvertrag bereits zugestimmt hatten. Die Aussicht auf Verwirklichung war daher von Anfang an gering, und es zeigte sich bald, dass das im Vertrag festgesetzte Kapital von 85 Millionen Franken (davon 25 Millionen Franken Subventionen) nicht beschafft werden konnte.

Mit zunehmender Unterstützung des Gotthardprojekts wurde aber auch die Vorstellung einer Kombination von Gotthard- und Lukmanierlinie propagiert. Als erster hatte der Winterthurer Anwalt Johann Jakob Forrer (1814–1872) im Jahr 1860 die Idee publiziert, eine Linie vom Reuss- ins Maderanertal und unter dem Chärzlipass hindurch nach Sedrun zu führen und hier mit der Linie von Chur her zu vereinen. Auch August von Beckh, ehemaliger Oberingenieur der NOB und Verfasser eines Gutachtens zur Lukmanierbahn, versuchte mit einer solchen Variante, die günstigen topographischen Verhältnisse des Lukmaniers mit der zentralen Lage der Innerschweiz zu kombinieren. Um die gleiche Zeit soll auch La Nicca diese Idee studiert und mit Guillaume Henri Dufour beraten haben. La Nicca trat damit 1863 über die Presse an die Öffentlichkeit und publizierte seine detaillierten Pläne 1869 und 1870 in zwei Schriften. Um die Interessen der Zentralschweiz und diejenigen der Ostschweiz unter einen Hut zu bringen, entwarf La Nicca eine doppelarmige Bahn. Nach diesem Projekt hätte die Gotthardbahn bei Silenen das Reusstal verlassen und wäre über das Maderanertal und durch einen Tunnel nach Rueras in der Surselva und von dort nach Curaglia geleitet worden, wo sie sich mit einer von Chur heraufkommenden Rheintalbahn vereinigt und mit ihr zusammen über den Lukmanier bzw. unter diesem hindurch geführt hätte.⁵³⁸ P. C. von

⁵³⁸ KRAUS (2008); FISCHER (2008); VON PLANTA (1885), S. 91–98; KREIS/EGGER (1981).

Planta fasste die dahinterstehenden Überlegungen treffend zusammen:

«So befremdend es auf den ersten Blick erscheinen mag, daß für die nämliche Linie zwei große Tunnel, statt eines gebohrt werden sollten, so muß doch zugestanden werden, daß der Gedanke, mittelst des nämlichen Alpenüberganges die sich bekämpfenden schweizerischen Interessen ebenmäßig zu befriedigen und zugleich mittelst der vom Vierwaldstätter-See und dem Bodensee her zusammenlaufenden Bahnen dem nämlichen Alpenübergang den gesammten deutschen Verkehr, den westlichen wie den östlichen, zuzuführen, eben so genial als großartig war. Allein als dieses Fusionsprojekt auftrat, war das Gotthard-Projekt schon zu weit gediehen, als daß ihm ernstliche Beachtung hätte zu Theil werden können.»⁵³⁹

⁵³⁹ VON PLANTA (1885), S. 93.

8 Vom Bau der Gotthardbahn bis zum Ersten Weltkrieg (1872–1914)

8.1 Baubeginn am Gotthard und das erste «Ostalpenbahnversprechen» von 1872

Nachdem die finanziellen Zusagen vorlagen und die entsprechenden Verträge abgeschlossen waren, schritten die Vorbereitungen für den Bau der Gotthardbahn zügig voran. Der offizielle Baubeginn wurde auf den 1. Oktober 1872 fixiert und der Bauunternehmer Louis Favre (1826–1879) verpflichtete sich, den grossen Tunnel bis zum 1. Oktober 1880 fertigzustellen. Der Staatsvertrag von 1869 hatte für das gesamte Netz der Gotthardbahn eine Bauzeit von neun Jahren vorgesehen, womit dieses bis zum 1. Oktober 1881 fertiggestellt sein musste.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Gotthardbahn wurde seitens des Bundesrates auch eine Revision des Eisenbahngesetzes von 1852 angestrebt. Das neue *Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft* vom 23. Dezember 1872 bescherte der schweizerischen Eisenbahnpolitik wesentliche Veränderungen. Bereits durch den ersten Artikel wurde die Erteilung von Konzessionen den Kantonen entzogen und zur Bundessache gemacht. Dadurch sahen die Anhänger des Ostalpenbahnprojekts die Verwirklichung ihres Projekts erneut gefährdet; denn für sie war die Bundespolitik inzwischen identisch mit Gotthardpolitik. Dies hatte bereits der Bundesrat erkannt und daher bereits in der Botschaft deutlich angemerkt:

«Der Hauptgrund, nach welchem gegen das System der Bundeskonzessionen einige Abneigung besteht, liegt in der Befürchtung, es könnte der Bund seine Gewalt mißbrauchen zur Unterdrückung der Eisenbahnbestrebungen einzelner Landestheile, insbesondere der Bestrebungen der Ost- und Westschweiz nach selbständigen Alpenbahnen. Wir haben im Allgemeinen durch die Fassung des Art. 4, welcher den Kantonen das Recht des Selbstbaues wahrt, diesen Befürchtungen zu begegnen gesucht. Was die Alpenbahnen im Besondern betrifft, so sind diese Befürchtungen bekanntlich schon bei der Genehmigung der Gotthardverträge laut geworden [...]. Da aber jene Be-

fürchtung immer wiederkehrt, so halten wir es für weit besser, in das Gesetz selbst eine dieselbe gründlich erledigende Bestimmung aufzunehmen, als deswegen das ganze System in Frage stellen zu lassen. Die Erstellung von Alpenbahnen stößt auf so gewaltige natürliche und ökonomische Schwierigkeiten, daß es sich völlig rechtfertigt, wenn den Bundesbehörden im Gesetze die Weisung gegeben wird, solchen Bestrebungen im Osten, im Centrum und im Westen möglichste Förderung angedeihen zu lassen und dabei keinerlei [...] Bevorzugung oder Benachtheiligung einzelner Landestheile eintreten zu lassen.»⁵⁴⁰

Die Überlegungen des Bundesrates flossen direkt in das Gesetz ein, dessen Artikel 3 in aller Deutlichkeit bestimmte:

«Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder anderen dieser Bestrebungen eintreten lassen.»⁵⁴¹

Mit dem Eisenbahngesetz von 1872 und dem zitierten Artikel 3 trat daher eine völlig neue Situation ein: Dem seit 1852 zur Passivität verurteilten Bund wurde nun ein Förderungsauftrag überbunden – ein Auftrag, in dem die Freunde der Ostalpenbahn ein erstes Versprechen erblickten.⁵⁴²

⁵⁴⁰ Botschaft des Bundesrates an die h. Bundesversammlung, zum revidirten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. (Vom 16. Juni 1871.), 24. Juni 1871, BAR, S. 661–662.

⁵⁴¹ Zit. nach KREIS/EGGER (1981), S. 205.

⁵⁴² JUNG (2006), S. 402–406; SCHMIDLIN (1916), S. 131–133.

8.2 Erste Vorschläge für bündnerische Talbahnen und weitere Splügenprojekte (1873/74)

Nach dem Unterliegen des Lukmaniers im Kampf gegen den Gotthard um die erste durchgehende schweizerische Alpenbahn befasste man sich da und dort in Graubünden allmählich mit Plänen für sogenannte interne Talbahnen – wobei man allerdings kaum je über das Stadium tastender Versuche hinausgelangte. Wie vorher schon bei der Ostalpenbahn, wurden diese Lokalbahnbestrebungen vollständig der Privatinitiative überlassen.

Für die Popularisierung dieses Gedankens trat schon früh der Ingenieur, Politiker und spätere Bundesrat Simeon Bavier ein. Dieser projektierte im Jahr 1873 eine Bahn zwischen den Oberengadiner Kurorten, für welche die *Bank in Winterthur* tatsächlich auch die Konzession erwarb, was eine grössere Kontroverse in der Bündner Presse auslöste. Dabei zeigte es sich, dass in weiten Kreisen das Verständnis für die positiven Effekte des neuen Verkehrsmittels im Lokalverkehr fehlte, während die Fuhrleute und Kutscher ihren Erwerb gefährdet sahen – weshalb sich selbst die betroffenen Gemeinden ablehnend zum Projekt verhielten. Im Jahr darauf veröffentlichte Bavier unter dem Titel *Einige Bemerkungen über Eisenbahnen im Gebirge* eine Schrift, in der er feststellte, dass sehr viele Bündner Täler zum Bau von Bahnen geeignet seien, wobei er die Linien Chur–Thusis–Splügen, Reichenau–Ilanz–Sumvitg, Landquart–Klosters–Davos, Scuol–S-chanf–Samedan und Thusis–Tiefencastel für gut realisierbar erachtete.

Fast gleichzeitig verfasste der ansonsten kaum bekannte Anwalt Sebastian Hunger (1830–1911) aus Thusis unter dem Titel *Bemerkungen über Eisenbahnen in Graubünden* eine kleine Schrift, worin er das Interesse des Kantons am Zustandekommen eines internen Bahnnetzes – selbstverständlich in Ergänzung einer internationalen Alpenbahn – betonte. In seiner Veröffentlichung *Eisenbahnen in Graubünden, Wege zur Volkswohlfahrt* von 1875 legte Hunger den Vorschlag zur Schaffung eines kantonalen «Sekundärbahnetzes» mit den Stammlinien Chur–Thusis, Reichenau–Ilanz und Landquart–Küblis vor. Dabei wies er auf die erfreuliche, durch die neuen Strassen ermöglichte Entwicklung des Fremdenverkehrs in Davos und im Engadin hin und empfahl (unter Berufung auf die touristischen Konkurrenzgebiete im Berner Oberland und am Vierwaldstättersee) die Erstellung von Eisenbahnen, die Personen und Waren



Abb. 19: Sebastian Hunger (1830–1911). Fotografie von Lienhard & Salzborn, undatiert

billiger, schneller und in grösseren Mengen näher an ihren Bestimmungsort befördern könnten. Es handle sich nicht nur darum, neue Fortschritte zu erreichen, sondern auch darum, die alten, teuer errungenen zu erhalten und zu bewahren.

Um die gleiche Zeit kam auch in den Behörden die Frage der Förderung des Eisenbahnbaus durch Kanton und Gemeinden zur Sprache (wobei dieses Problem allerdings erst zwei Jahrzehnte später, im Jahr 1897, gelöst werden konnte). Veranlasst durch eine parlamentarische Motion des liberalen Oberengadiner Politikers Thomas von Albertini (1829–1921) hatte der Grosse Rat im Oktober 1873 den Kleinen Rat und die Standeskommission beauftragt, im Allgemeinen und prinzipiell Bericht und Antrag einzubringen, ob und in welcher Weise der Kanton mit Rücksicht auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse die Erstellung interner Talbahnen von allgemeinem Interesse unterstützen könnte. Es wurde eine Kommission eingesetzt, deren Vorsitzender der Antragsteller war, und welche bereits im März 1874 einen fundierten Bericht vorlegte. Anhand des Strassenbaus, für den der Kanton grosse Summen aufgewendet hatte, wurde darin nachgewiesen, wie sich gute Verkehrswege positiv auf die Volks-

wirtschaft auswirken würden. Dank der Strassen über die Pässe Albula, Julier und Maloja habe der Fremdenverkehr im Oberengadin einen grossen Aufschwung genommen und habe sich der dortige Steuerertrag innert vierzehn Jahren verdreifacht. «Bekanntlich sind Eisenbahnen nur verbesserte Strassen»,⁵⁴³ so der Bericht weiter, und Bahnen durch die Haupttäler würden im ganzen Kanton positive Auswirkungen zeitigen. Warum also, fragten die Verfasser des Berichts, «sollten nicht auch das Oberland, Domleschg, Prättigau, Davos, Unterengadin zu einer sehr bedeutenden Erhöhung ihrer Steuerkraft gelangen können?»⁵⁴⁴

Die Spezialkommission legte einen detaillierteren Gesetzesentwurf vor, der dann in der Stadtkommission zu ausgedehnten Diskussionen führte. Der Entwurf wurde nun dem Grossen Rat vorgelegt, der sofort eine Kommission aus sieben Vertretern aller Kantonsteile wählte. Als die Frage aber eineinhalb Jahre später im Parlament wieder zur Sprache kommen sollte, stellte sich heraus, dass der Kommissionspräsident im Urlaub weilte, «kein schriftlicher Bericht desselben vorliegt und die anwesenden, übrigen Mitglieder der Kommission keine sachbezüglichen Mittheilungen machen»⁵⁴⁵ könnten, weshalb das Traktandum auf die nächste Session verschoben wurde – wo es aber gar nicht mehr zur Sprache kam. Erst sechs Jahre später erinnerte sich ein Ratsmitglied des Gesetzesentwurfs und verlangte, diesen noch einmal auf die Traktandenliste zu nehmen. Doch dies wurde nun vom Rat verworfen.

Um derweil die Splügenkonzession nicht dahinfallen zu lassen, ersuchte die VSB 1873 nochmals um Fristerstreckung, die nun bis April 1876 genehmigt wurde. Gleichzeitig machte sie den Bündner Behörden den Vorschlag, den Bau der Linie Chur–Thusis als erste Etappe der Splügenbahn auszuführen. Der Kleine Rat und die Stadtkommission lehnten dies jedoch ab, da ihnen die von den VSB erwarteten Subventionen und Vorschüsse als zu belastend für die Staatsfinanzen erschienen.

Derweil warf nun Andreas Rudolf von Planta ein gänzlich neues Ostalpenbahnprojekt in die Runde: die sogenannte Triest–Engadin–Chur–Bahn, die den Alpendurchstrich noch weiter östlich und diesmal nicht von Norden nach Süden, sondern von Osten nach Westen suchte: in einer Höhe von

1945 Metern über Meer zwischen Preda am Albulapass und dem Val Bever, einem Seitental des Oberengadins. Zwar gelangte dieses Projekt nicht über das embryonale Dasein in der Tagespresse hinaus, doch hatte Planta damit gewissermassen die Zukunft vorhergesehen: Man kann das Projekt als ersten konkreten Vorschlag für die Albulabahn betrachten, welche schlussendlich zwischen 1898 und 1903 realisiert wurde – und den Alpendurchstrich an genau dieser Stelle fand. Vorerst aber war die Zeit offenbar noch nicht reif.⁵⁴⁶

8.3 Zweites «Ostalpenbahnversprechen» und Eröffnung der Gotthardbahn (1873–82)

Bald wurde die Alpenbahnfrage aber wieder auf der nationalen Ebene verhandelt. Schon 1875 wurden erste Besorgnisse laut, die vorhandenen Mittel würden zur Vollendung der Gotthardbahn nicht ausreichen. Dadurch sah sich der Bundesrat sah veranlasst, von der *Gotthardbahngesellschaft* (GB) einen Bericht über den finanziellen Stand des Unternehmens zu verlangen, der im März 1876 eintraf – und eine bedenkliche finanzielle Schieflage des Unternehmens enthüllte. Es entstand eine heillose Verwirrung; die Bauarbeiten wurden sistiert; der Bundesrat setzte eine Expertenkommision ein und benachrichtigte die beteiligten Staaten über diese Misere.

Einige findige Bündner glaubten nun, von dieser Situation profitieren zu können und sahen die Rettung der Gotthardbahn in einem neuen Ostalpenbahnprojekt: Da die Strecke im Tessin bis Biasca bereits vollendet war, sollte die Bahn nun statt über den Gotthard- über den San-Bernardino-Pass und von dort über Thusis nach Chur geführt werden – was allerdings eine Zahnradbahn zwischen Biasca und San Bernardino sowie auch stelenweise auf der Nordseite erfordert hätte. Insbesondere aufgrund des speziellen Betriebs und der ungünstigen Steigungsverhältnisse stiess dieses Projekt auf wenig Interesse.

Stattdessen machte man sich in Deutschland, Italien und in der Zentralschweiz an die «Rekonstruktion» bzw. Rettung der Gotthardbahn. Am 4. Juni 1877 fand in Luzern eine internationale Konferenz statt, auf welcher zusätzliche Subventionen von insgesamt 28 Millionen Franken für

⁵⁴³ Zit. nach CATRINA (1972), S. 10.

⁵⁴⁴ Zit. ebd., S. 11.

⁵⁴⁵ Zit. ebd., S. 13.

⁵⁴⁶ RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 5–7; CATRINA (1972), S. 9–14, 18–20; SCHMIDLIN (1916), S. 133–137.

die Gotthardbahn vereinbart wurden, wovon acht Millionen Franken auf die Schweiz entfielen. Da einige Kantone die von ihnen erwarteten Subventionsanteile nicht übernehmen wollten und die Eisenbahngesellschaften keine substanziellen Beiträge sprachen, musste wohl oder übel der Bund in die Bresche springen, wenn das ganze Unternehmen nicht scheitern sollte. So beantragte der Bundesrat dem Parlament eine Bundessubvention an die Gotthardbahn von 6,5 Millionen Franken. Dagegen erhob sich nun eine starke Opposition aus dem Osten und Westen der Schweiz. Eine *Denkschrift* der Kantone Freiburg, St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf ersuchte den Bundesrat gar, von einer solchen Vorlage gleich gänzlich abzusehen – worauf die Landesregierung aber nicht einging.

Die heftigen Auseinandersetzungen wurden daher nun in die eidgenössischen Räte verlegt, wo sich die Ostalpenbahnvertreter ausgiebig zu Wort meldeten. Der bundesrätliche Subventionsantrag von 1878 sah bloss eine Unterstützung der Zentralalpenbahn vor, weshalb die Ost- und Westschweizer Parlamentarier eine ganze Reihe von Anträgen einreichten, um dies zu verändern. *Das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidiien für Alpenbahnen* vom 22. August 1878 war ein Kompromiss, der wiederum das Resultat einer vierzehntägigen (!) Redeschlacht im Nationalrat war.

Demnach bewilligte der Bund den Gotthardkantonen eine Subvention von 4,5 Millionen Franken für die Gotthardbahn und dem Kanton Tessin eine solche von zwei Millionen Franken für die Monte-Ceneri-Bahn. In Artikel 5 dieses Gesetzes findet sich eine Stelle, die von Anfang an und noch für viele Jahrzehnte als *zweites «Ostalpenbahnversprechen»* verstanden wurde:

«Eine Subvention vom gleichen Betrag, wie die den in den Art. 1 bezeichneten [Gotthard] Kantonen gewährte, nämlich von je 4 ½ Millionen, wird ein für allemal auch je für eine [...] Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden. Die Bundesversammlung wird seinerzeit die näheren Bedingungen dieser Subvention endgültig festsetzen.»⁵⁴⁷

⁵⁴⁷ Zit. nach KREIS/EGGER (1981), S. 205–206.

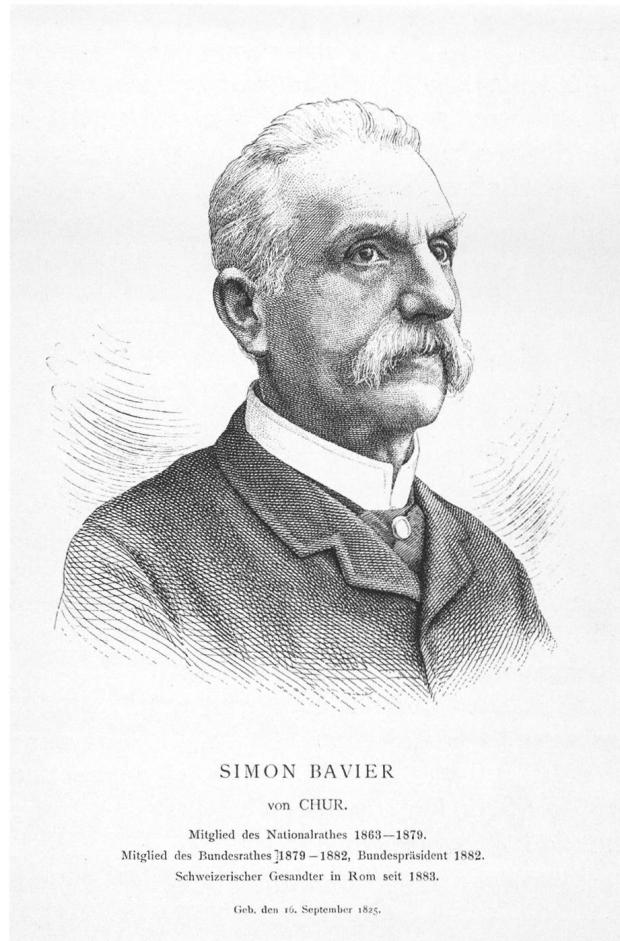


Abb. 20: Simeon Bavier (1825–1896).
Anonyme Druckgrafik, 1889

Gegen dieses Bundesgesetz wurde das Referendum ergriffen. In der Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 wurde das *Subsidiengesetz* mit 70 Prozent Ja-Stimmen angenommen. In Graubünden hatte jedoch nur ein Viertel der Stimmberechtigten der Vorlage zugestimmt – im Kanton Waadt waren es nicht einmal 12 Prozent.

Durch die Kostenüberschreitungen bei der Gotthardbahn gerieten die Verantwortlichen an der Unternehmensspitze und im Bundesrat – namentlich Alfred Escher und Emil Welti – zunehmend unter Druck. Besonders Escher wurde zum Ziel von Angriffen der Gotthardgegner; selbst Politiker aus seinen eigenen Reihen und der langjährige Weggefährte Welti drängten ihn zum Rücktritt. Mit Verweis auf das durch die Angriffe auf seine Person gefährdete Gotthardprojekt sowie auf seine angegriffene Gesundheit reichte Escher ein Rücktrittsbegehr ein und liess es in der NZZ als Abschiedsbrief veröffentlichen.

Bald wurde es still um den Politiker und Unternehmer Escher, der wegen der öffentlichen Hinterfragung seiner Fähigkeiten und seiner guten Absichten in eine tiefe Depression fiel. Obwohl mehrfach eingeladen, sah er sich aus gesundheitlichen Gründen nicht in der Lage, an der Eröffnungsfeier der Gotthardbahn vom 2. Mai 1882 teilzunehmen. Bundespräsident Simeon Bavier, der als Bündner Nationalrat für die Ostalpenbahn und gegen die Gotthardbahn gekämpft hatte und als Ingenieur sogar selbst zwei Projekte für eine Splügenbahn verfasst hatte, sah sich nun unversehens in der Rolle, die Gotthardbahn zu eröffnen und an der Feier die erste Rede zu halten.

Bei den offiziellen Feiern zum Durchstich und zur Eröffnung der Gotthardbahn wurde der zeitweise heftig kritisierte Bauunternehmer Louis Favre in höchsten Tönen gelobt – durch seinen Tod im Tunnel im Juli 1879 war er zum tragischen Helden geworden, dem es nicht mehr vergönnt war, die Vollendung seines Werkes zu erleben. Ähnlich sollte es bald auch Escher ergehen: Kaum war er im Dezember 1882 verstorben, begannen die Vorbereitungsarbeiten für sein Denkmal vor dem Hauptbahnhof Zürich.⁵⁴⁸

8.4 Talbahnen gegen Splügen gegen Septimer (1880–86)

Paradoxerweise gerieten die regionalen Bestrebungen der Ostschweiz gerade dann ins Stocken, als auf eidgenössischer Ebene mit den Gesetzen von 1872 und 1878 die juristischen Voraussetzungen besser denn je waren. Allerdings war inzwischen auch die nicht unwesentliche Belastung hinzugekommen, die Notwendigkeit und Rentabilität einer zweiten Alpenbahn nachweisen zu müssen. In Graubünden begann sich das Interesse zudem immer weiter von der internationalen Transitbahn weg und zum Aufbau der internen Tallinien hin zu verschieben.

Die Splügenkonession war zwar 1876 nochmals um zwei Jahre verlängert worden, doch nachdem auch diese Frist unbenutzt abgelaufen war, erklärte der Bundesrat die Konzession von 1869 als erloschen. Die Verwaltung der VSB verzichtete daraufhin vorläufig auf die Ausführung des grossen Unternehmens, was auch Ausdruck einer gewissen Resignation über die vielen gescheiterten Anläufe war.

Ein gewisser M. A. Rikli, Kaufmann aus St. Gallen, machte im Jahr 1880 nochmals einen Versuch zu einem «Fusionsprojekt», indem er zwei Flügelbahnen an die Gotthardbahn anschliessen wollte, wovon die eine von Brig über den Nufenenpass nach Airolo, die andere von Chur via Disentis nach Göschenen hätte führen sollen. Es fand sich jedoch niemand, der die Initiative für die Ausführung eines solchen Projektes hätte übernehmen wollen.

Stattdessen bildete sich 1881 in Graubünden ein Initiativkomitee für eine Normalspurbahn von Chur nach Thusis, die das erste Teilstück der Splügenbahn bilden würde. Kaum hatte dieses Initiativkomitee im Jahr 1883 ein Konzessionsgesuch eingereicht, folgte gleich ein zweites für die sogenannte «Graubündnerische Centralbahn», die Sebastian Hunger bereits 1880 entworfen hatte: Sie sollte von Thusis noch weiter ins Albulatal bis nach Bellaluna bei Filisur führen, wo der Verkehr von der Bahn einer ausgebauten Strasse über den Albulapass übergeben werden sollte. Hunger legte die Vorteile dieser Linie in mehreren Schriften dar: Keine Bündner Bahmlinie gleicher Länge hätte auch nur ein annähernd so grosses Einzugsgebiet. Einerseits durchzog die «Centralbahn» zwischen Chur und Thusis eine der am dichtesten besiedelten Regionen des Kantons, andererseits mündeten die Strassen des Oberlands (Lukmanier- und Oberalppass), des Hinterreintals (Splügen- und San-Bernardinopass), des Oberhalbsteins (Juili- und Septimerpass) und des Albulatals (Albulapass) ins Verkehrsgebiet der Bahn ein; das Landwassertal und die Landschaft Davos wären mittels Erstellung einer neuen Strasse von Davos nach Filisur mit einbezogen worden, während die Erschliessung des Engadins über den Albulapass deutlich verbessert worden wäre. Hunger plante seine Bahn normalspurig, damit die Züge der VSB auf ihr zirkulieren könnten und «damit sie ferner für eine künftige Alpenbahn als Zufahrt dienen kann.»⁵⁴⁹ Wahrscheinlich tat er dies mehr aus politischen Überlegungen, als aus Überzeugung, denn Hunger selbst scheint schon zu diesem Zeitpunkt nicht mehr recht an die Ostalpenbahn geglaubt zu haben, und die Vorteile der Schmalspurbahnen waren ihm offensichtlich bereits bekannt.

Die Bündner Regierung konnte sich aber mit beiden Projekten nicht anfreunden. Sie argumentierte, nur durch eine den ganzen Kanton durchziehende Alpenbahn nach Italien könne die Isolierung Graubündens wenigstens teilweise behoben

⁵⁴⁸ KRAUS (2008); JUNG (2006), S. 608–721.

⁵⁴⁹ Zit. nach CATRINA (1972), S. 27.

werden. Die Erstellung von Teilstücken einer später auszuführenden Alpenbahn betrachtete die Regierung als unvorteilhaft: Dadurch würde nur das einfachste und billigste Stück vorweggenommen, und der Alpenübergang rücke in weite Ferne. «So will es uns scheinen, dass die vorliegenden Projekte durchaus keine Gewähr für Förderung einer bündnerischen Alpenbahn bieten»,⁵⁵⁰ schrieb der Kleine Rat Graubündens daher an den Bundesrat in Bern, was ihm heftige Vorwürfe von Hunger und den ihm nahestehenden Kreisen eintrug.

Im Mai 1883 verhandelte der Grosse Rat erneut eine Gesetzesvorlage über eventuelle Subventionen für Talbahnen in Graubünden, wobei es nun um die grundsätzliche Frage ging, entweder den Bau eines innerbündnerischen Eisenbahnnetzes zu fördern oder weiterhin alle Kräfte für die Verwirklichung einer Ostalpenbahn einzusetzen. Hier setzte sich wiederum Thomas von Albertini mit einem flammenden Plädoyer für den Bau von Talbahnen ein. Mit Blick auf die Situation Graubündens nach dem Bau der Gotthardbahn, führte er aus:

*«Da nun die Aussichten auf eine bündnerische Alpenbahn gering sind, so muss allen Ernstes auf successive Erstellung von Talbahnen, wenn auch nur Secundär- oder Strassenbahnen Bedacht genommen werden, welche in unsere verschiedenen Flussgebiete hineinführen.»*⁵⁵¹

In der langen Eintretensdebatte äusserten sich bedeutend mehr Gegner als Befürworter der Gesetzesvorlage – nur vereinzelt kamen auch Stimmen auf, welche überhaupt nicht mehr an die Realisierung einer bündnerischen Alpenbahn glaubten.

Insgesamt war die grossrätsliche Debatte vom Widerspruch geprägt, dass man vor den finanziellen Konsequenzen der Talbahnsubventionierung zurückschreckte – und gleichzeitig noch immer unablässig vom grossen Ziel der Alpenbahn sprach. Die Gesetzesvorlage wurde vom Grossen Rat mit überwiegender Mehrheit verworfen, da dieser offensichtlich die Überzeugung der Regierung teilte, dass nur eine Transitbahn Graubünden den Anschluss an den internationalen Handel zurückgeben könnte. Allerdings spielten auch regionale Rivalitäten bei diesem Entscheid mit: Besonders Chur hatte heftig gegen das Talbahngesetz opponiert, da es in der Strecke nach Thusis nicht die erste Sektion der Splügenbahn, sondern die

Verlegung der Vorteile der Kopfstation von Chur nach Thusis erblickt hatte.

Während sich nun die beiden Gesuchsteller für die Konzession einer zentralen bündnerischen Normalspurbahn (Chur–Thusis oder Chur–Thusis–Bellaluna) befiehdeten, teilte der Kleine Rat Graubündens am 19. September 1883 dem Bundesrat mit, die Vorarbeiten für ein Projekt Chur–Septimer–Chiavenna seien im Gange, und verlangte, dass die Entscheidung über die Konzessionsfrage so lange verschoben werde, bis diese vollendet seien.

Tatsächlich hatte sich ein neues internationales Komitee gebildet, das die erforderlichen Finanzen für die Erstellung umfassender Vorarbeiten für eine Septimerbahn aufbrachte. Bereits im November 1884 reichte die Baufirma Zschokke & Co. aus Aarau auf Grundlage dieser Vorarbeiten ein Konzessionsgesuch für eine Septimerbahn ein, die von Chur über Thusis und Tiefencastel nach Bivio geführt hätte, von wo aus zwei Varianten (über Septimer- oder Julierpass) bestanden, welche beide nach Maloja und von dort aus ins Bergell und nach Chiavenna geführt hätten.

In der Presse stiess dieses Projekt zunächst auf einige Sympathie, da es das Engadin berührte und «damit unsere beiden Aufgaben, die internationale sowohl als die innerkantonale»⁵⁵² hätte lösen können, wie das *Bündner Tagblatt* mit einiger Voraussicht schrieb. Speziell an diesem Projekt waren nicht nur die grossen Steigungen und der vorgeschlagene Zahnradbetrieb, sondern insbesondere auch, dass die Bahn schmalspurig (Spurweite: 1 Meter) ausgeführt werden sollte.

Um zu einer Stellungnahme gegenüber den Bundesbehörden zu kommen, liess die Bündner Regierung das Projekt von namhaften Ingenieuren begutachten, die zu höchst ungünstigen Resultaten gelangten. Namentlich wurde hervorgehoben, dass die projektierte Bahn lediglich als Touristenbahn dienen könnte und daher in keiner Weise als Ersatz für die angestrebte leistungsfähige, internationale Ostalpenbahn betrachtet werden könne.

In offensichtlicher Übereinstimmung mit der öffentlichen Meinung erklärte die Bündner Regierung daher gegenüber den Bundesbehörden, dass von einer Inanspruchnahme der eidgenössischen und kantonalen Alpenbahnsubventionen nur bei einer normalspurigen Bahn mit tieferliegendem Tunnel die Rede sein könne. Gleichzeitig stellte sie die Bedingung auf, dass bei einer allfälligen

⁵⁵⁰ Zit. ebd., S. 28.

⁵⁵¹ Zit. ebd., S. 14–15.

⁵⁵² Bündner Tagblatt, 20. Oktober 1885, zit. ebd., S. 24.

Konzessionierung der Septimerbahn die mit einer späteren Splügenbahn zusammenfallende Strecke bis Thusis normalspurig gebaut werden müsse.

Dadurch sah sich die Firma Zschokke veranlasst, das Projekt einer durchgehenden Linie wenigstens für den Moment fallen zu lassen und das Konzessionsgesuch nur für das Teilstück Maloja–Castasegna (Malojapass bis italienische Grenze) aufrechtzuerhalten. Diese Konzession wurde im Dezember 1885 denn auch erteilt, und ein Jahr später zusätzlich auch noch die Konzession für die Oberengadiner Strecke Samedan–Maloja.

Der *Freie Rhätier* behielt recht, als er schrieb, Zschokke habe «das Verdienst, unserer Eisenbahnfrage zuerst wieder Leben eingehaucht zu haben»;⁵⁵³ denn auch das «alte» Splügenprojekt tauchte nach und nach wieder auf – wobei die Anregung diesmal aus Italien, namentlich von Vertretern der Provinzen Mailand, Bergamo, Como und Sondrio kam. Dort war ein Komitee gebildet worden, das die lokalen Verkehrsinteressen der genannten Regionen wahrzunehmen suchte und 1883 das inzwischen fast in Vergessenheit geratene Splügenbahnprojekt in sein Programm aufnahm.

Ein Jahr später stellte dieses *Comitato interprovinciale* bereits eine Projektstudie auf, woraufhin die Bündner Regierung den Kontakt nach Süden suchte und ihre Bereitwilligkeit aussprach, diese Bestrebungen im Norden in jeder ihr möglichen Weise zu unterstützen. Es wurde sogar an kompetenter Stelle in Rom vertraulich nachgefragt, ob eine italienische Subvention der Splügenbahn möglich wäre – was jedoch negativ beantwortet wurde.

Die immer besseren Bündner Kontakte zum norditalienischen Komitee führten 1885 dazu, dass sich Letzteres den umständlichen neuen Namen *Comitato interprovincialie per la ferrovia Lecco–Colico ed il valico dello Spluga* gab. Außerdem veröffentlichte es ein Memorial, um die Splügenfrage in den interessierten Kreisen Italiens wieder anzuregen, und reichte eine entsprechende Petition an das italienische Parlament ein.

Auch die Bündner Regierung war derweil wieder aktiv geworden. Sie hatte einen Spezialdelegierten zum italienischen Komitee benannt und betrieb bereits wieder Lobbying in Süddeutschland, von wo eine positive Stimmung gegenüber einer Splügenbahn vermeldet wurde. Man liess nun neue Kostenberechnungen auf Grundlage der inzwischen fortgeschrittenen Technik ausarbeiten und lud gleichzeitig die im Entstehen begriffene

große Betriebsgesellschaft des adriatischen Teils des italienischen Eisenbahnnetzes, die *Società adriatica*, ein, sich an diesen technischen Vorarbeiten zu beteiligen und eventuell deren Leitung zu übernehmen. Letztere war jedoch noch ganz von der Organisation ihres 4000 Kilometer umfassenden Bahnnetzes in Anspruch genommen und erklärte daher, vorerst nicht an der Lösung neuer Aufgaben mitwirken zu können.

Der Bericht des Spezialdelegierten vom Juni 1886 konstatierte nun, dass in gewissen Kreisen und vor allem in bestimmten Regionen Norditaliens nach wie vor grosses Interesse an einer Splügenbahn bestehe. Nach Erledigung ihrer dringenden Organisationsaufgaben zeigte sich nun auch die *Società adriatica* sehr interessiert an einer Ostalpenbahn: Sie erblickte in ihr die Möglichkeit einer eigenen und von Konkurrenzgesellschaften unabhängigen Verbindung nach Norden. Mit finanzieller und ideeller Unterstützung aus Graubünden liess die italienische Gesellschaft nun umfassende Studien über mögliche Splügenbahnen erstellen und schickte ihre Ingenieure ins Gelände.

Während im Sommer 1886 die nötigen Erhebungen für eine Splügenbahn vorgenommen wurden, entstand in Norditalien eine Kontroverse zwischen den Anhängern einer Splügen- und denjenigen einer Septimerbahn. Bereits 1885 hatte ein Ingenieur Giuseppe Vassoni unter dem Titel *La ferrovia del Settimo, variante bassa* ein neues normalspuriges Septimerprojekt mit langem Tunnel veröffentlicht. Im April 1886 legte er nun das Werk *Le ferrovie del Settimo, dello Spluga e del Maloja per Landeck* vor, worin er Splügen und Septimer verglich. Für Letzteren schlug er einen mehr als 26 Kilometer langen Tunnel zwischen Vicosoprano und Savognin vor, während gleichzeitig eine Bahn nach Maloja und durch das Engadin nach Landeck erstellt werden sollte. Ende März 1886 hatte auch das *Comitato interprovinciale* ein unter dem Titel *Nuovo progetto per la ferrovia dello Spluga* ein zweites Memorial publiziert, worin die Baukosten für eine Splügenbahn auf 83 Millionen Franken berechnet wurden.

So standen sich 1886 die beiden Projekte am Splügen und Septimer gegenüber. Aus Sicht der bündnerischen Binnenerschliessung hätte der Kanton wohl Letzterem den Vorzug geben müssen, indem dadurch ein weit grösserer Teil des Kantonsgebiets erschlossen worden wäre. Man war aber weiterhin der Überzeugung, dass nur eine mit den bereits bestehenden Transitlinien Gotthard und Brenner konkurrenzfähige Bahn die

⁵⁵³ Der Freie Rhätier, 14. Mai 1885, zit. ebd., S. 25.

grossen Opfer wert wäre und Aussicht auf Unterstützung von Italien und Deutschland finden könnte. In dieser Weise hatte sich auch der angesehene Bahningenieur Robert Moser (1838–1918) geäussert, welcher 1885 festgehalten hatte, dass die künftige Ostalpenbahn keinerlei Bedingungen aufweisen dürfe, die ungünstiger seien als diejenigen der Gotthardbahn – eine Septimerbahn könnte die geforderte Leistungsfähigkeit niemals erfüllen. In der Verteidigungsschrift *In difesa dello Spluga* eines gewissen Herrn Paravincini vom Dezember 1885 wurde zudem hervorgehoben, dass besonders die Tunnellänge von 26 Kilometern das Septimerprojekt unmöglich mache, während das damals im Zentrum stehende Splügenprojekt einen Tunnel von «nur» 16 Kilometern auf 1250 Metern über Meer erfordert hätte.

Aufgrund dieser Opposition von technischer und politischer Seite liessen die Anhänger des Septimerprojekts ihre Bestrebungen nach und nach wieder fallen, und man konzentrierte sich wieder auf den Splügen.⁵⁵⁴

8.5 Splügenkonferenzen und weitere Bündner Talbahnprojekte (1886–89)

Die Bündner Regierung wurde nun auch wieder auf nationaler Ebene aktiv und suchte nach Verbündeten in der Splügensache. Auf ihre Einladung fand am 12. Februar 1887 in Zürich eine Konferenz statt, die von Vertretern der Kantone Zürich, St. Gallen, Glarus und Graubünden besucht wurde. Dort wurde vereinbart, dass das Interesse für das Zustandekommen einer bündnerischen Alpenbahn ausschliesslich auf das Projekt einer mit den bereits bestehenden Alpenbahnen unbedingt konkurrenzfähigen Splügenbahn zu konzentrieren sei. Die Bündner Regierung wurde zudem beauftragt, eine umfassende Informationsbroschüre ausarbeiten zu lassen, welche noch im selben Jahr unter dem Titel *Memorial betreffend Wiederaufnahme der Bestrebungen zugunsten der Erstellung einer bündnerischen Alpenbahn seit dem Jahre 1883* erschien.

Bereits im April 1887 fand eine zweite Splügenkonferenz in St. Gallen statt, wobei nun auch Vertreter Thurgaus sowie der VSB anwesend waren, während Schaffhausen, beide Appenzell und die NOB auf eine Beteiligung verzichtet hatten. Die

Delegierten der fünf Kantone sowie der VSB formierten sich nun zum schweizerischen Splügenkomitee. Rasch wurde ein Fonds für weitere Studien gebildet, und die VSB wurden gemeinsam mit der Bündner Regierung beauftragt, sich mit den italienischen Mitinteressenten über den Abschluss eines Vertrags über die Erstellung eines definitiven Projekts zu verstündigen, so dass dieser Vertrag nach Möglichkeit bereits der nächsten Konferenz unterbreitet werden könnte. Darin müssten unbedingt die Endpunkte der neuen Alpenbahn (Lecco, Colico oder Chiavenna im Süden; Chur oder Thusis im Norden) klar definiert werden, wobei der südliche Ausgangspunkt möglichst nahe ans Bergell gelegt werden sollte, um damit die Erschliessung des Engadins zu ermöglichen.

Derweil erklärten sich die VSB (noch immer vertreten durch Daniel Wirth-Sand) zur Förderung der Splügenbahn bereit, sofern in Graubünden die Rivalität zwischen Splügen und Septimer fallen gelassen und die Unterstützung der offiziellen Kreise ausschliesslich der Splügenbahn zugewendet würde. Als Bedingung für ihre Unterstützung der Splügenbahn forderten die VSB zudem, die Bündner Regierung habe darauf hinzuwirken, dass die vom schweizerischen Nationalrat in die Konzession für eine Eisenbahn Chur–Thusis–Filisur aufgenommene Klausel, im Fall der vorgesehenen obligatorischen Abtretung der Linie Chur–Thusis an eine Alpenbahngesellschaft müsse der dadurch eventuelle bedingte Minderwert der Sektion Thusis–Filisur der Gesellschaft Chur–Filisur durch die Alpenbahngesellschaft vergütet werden, beseitigt werde.

Dieses Servitut, welches das Zustandekommen einer Splügenbahn offensichtlich erheblich erschwerte, ist nur als Resultat jahrelanger Auseinandersetzungen auf anderer Ebene zu verstehen. Seit 1883 hatte ein heftiger Kampf um verschiedene Projekte für eine «Centralbahn» in Graubünden getobt: Während Sebastian Hunger zunächst eine Normalspurbahn von Chur über Thusis bis nach Bellaluna (zwischen Filisur und Bergün im Albulatal) hatte realisieren wollen, änderte er sein Projekt schon 1884 in dem Sinne, dass die Strecke zwischen Thusis und der neu geplanten Endstation «Filisurerbrücke» (zwischen Filisur und Alvaneu Bad im Albulatal) nun als Schmalspurbahn gebaut worden wäre.

So wurden nun von zwei verschiedenen Komitees fast gleichzeitig Konzessionsbegehren für die Projekte Chur–Thusis und Chur–Thusis–Filisur eingereicht und vom Bundesrat den Bünd-

⁵⁵⁴ SCHMIDLIN (1916), S. 138–151; CATRINA (1972), S. 14–17, 23–29; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 16.

ner Behörden zur Stellungnahme zugestellt. Die Standeskommission beschloss im März 1886, es sei dem Projekt Chur–Thusis der Vorzug zu geben – allerdings unter der Bedingung, dass diese Konzession jederzeit an die Gesellschaft für die weiter projektierte Bahn bis Filisur abgetreten werden müsse.

Einen Monat später veröffentlichte das Komitee für die Bahn bis nach Filisur ein Memorial über dieses Projekt, versehen mit einem Rentabilitätsgutachten des Eisenbahningenieurs Robert Moser, der darin folgende interessante Bemerkungen über den Zusammenhang zwischen der Ostalpenbahn und der Linie Chur–Thusis machte:

«Nach Erstellung der Gotthardbahn darf als feststehend angenommen werden, dass bei Anlage einer durchgehenden bündnerischen Alpenbahn nur noch der Splügen in Betracht kommen wird, da alle andern scheinbar ebenfalls geeigneten Pässe die Konkurrenz mit dem Gotthard nicht bestehen können und es sich nicht denken lässt, dass eine Gesellschaft sich veranlasst sehen könnte, nicht dem günstigsten, einzig konkurrenzfähigen Passe d. h. dem Splügen, den Vorzug zu geben. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und in der sicheren Voraussetzung, dass das Zustandekommen einer Splügenbahn nur noch als eine Frage der Zeit betrachtet werden darf, wird es angezeigt sein, die Ausführung der Strecke Chur–Thusis, welche einen Bestandteil der Splügenbahn bilden würde, nach Grundsätzen vorzunehmen, wie sie an eine internationale Linie gestellt werden und dieselbe mit andern Worten als ein erstes Glied der zukünftigen Alpenbahn zu gestalten.»⁵⁵⁵

Entsprechend empfahl Moser, den Streckenabschnitt bis Thusis unbedingt normalspurig zu bauen, während die Verlängerung nach Filisur schmalspurig ausgeführt werden könne.

Im Juni 1886 beantragte der Bundesrat dem Parlament, nicht die Projekte Chur–Thusis und Chur–Filisur einander gegenüberzustellen, sondern die Linie Thusis–Filisur für sich (und damit nicht als Teil der Linie Chur–Filisur) zu vergeben. Von einer Konzessionerteilung solle gegenwärtig abgesehen werden; stattdessen sollten die Konzessionsbedingungen festgestellt und der Bundesrat ermächtigt und beauftragt werden,

demjenigen unter den Bewerbern die Konzession zu erteilen, der zuerst den Besitz genügender Mittel für den Bau ausweisen könne. Der Nationalrat beschloss jedoch im Dezember 1886, dass der Bundesrat noch in der laufenden Session einen Antrag für eine Konzession auf der gesamten Streckenlänge einzubringen habe.

So wurde bereits tags darauf Sebastian Hunger zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Chur bis Thusis und einer schmalspurigen Fortsetzung bis zur «Filisurerbrücke», eventuell bis Bellaluna, erteilt. In der Konzession wurde jedoch festgelegt, dass dem Bund und dem Kanton Graubünden die Befugnis zustehe, diese Eisenbahn zu übernehmen, sobald eine durchgehende Alpenbahn in Betrieb gesetzt werde. Aufgrund einer Petition des Oberengadiner Kreisrats an die Bundesversammlung nahm der Nationalrat in seinen Beratungen auch noch den von den VSB kritisierten Zusatzartikel betreffend Rückkauf auf.

An der zweiten Splügenkonferenz erklärten die Delegierten Graubündens denn auch, dass die Standeskommission bei der Bundesversammlung gegen diese Begünstigung eines Lokalbahnprojekts protestiert habe und dass selbst die Mehrzahl der Mitglieder des Eisenbahnkomitees Chur–Thusis–Filisur die Aufrechterhaltung dieser Klausel nicht wünsche, da diese eine Beeinträchtigung des Splügenprojekts darstelle.

In Graubünden kamen vereinzelte Stimmen auf, welche eine Zurückstellung des gesamten «Centralbahn»-Projekts bis nach definitivem Entscheid der Splügenfrage forderten. Offensichtlich hatte sich die öffentliche Meinung aber inzwischen gewandelt: Da viele anscheinend nicht mehr an das Splügenprojekt glaubten, sollte das Glück (zumindest vorerst) in dieser Lokalbahn gesucht werden. Dadurch könnte zudem wenigstens ein bescheidener Teil des alpenquerenden Verkehrs in Richtung der Bündner Pässe Albula und Julier gelenkt werden.

Mit Bundesbeschluss vom 26. April 1887 wurde nun Sebastian Hunger tatsächlich die entsprechende Konzession für eine Bahn von Chur über Thusis nach Filisur erteilt. Gemäss den Forderungen der VSB wurde jedoch der von dieser bekämpfte Zusatzartikel betreffend die Entschädigung für die Linie Thusis–Filisur wieder fallen gelassen. Hunger konnte sich über seinen Erfolg aber nicht richtig freuen: Die Vorschriften betreffend Spurweite entsprachen nicht seinen Plänen

⁵⁵⁵ Zit. nach SCHMIDLIN (1916), S. 157.

und die zweigeteilte Bahn vermochte kein Kapital anzuziehen, so dass noch während Jahren nichts Konstruktives geschah, während eine ziemlich unfruchtbare Pressetätigkeit die Atmosphäre vergiftete. Hunger, der nun die Konzession, aber noch immer kein Geld hatte, verfasste daher 1887 eine Flugschrift mit dem Titel *Alpenbahn und Lokalbahn in Graubünden*, in der er das Streben nach einer Ostalpenbahn (als dessen Opfer er sich sah) scharf kritisierte.

Nachdem die Ingenieure der *Società adriatica* bereits die Planaufnahmen für die Splügenbahn begonnen hatten, fand im September 1887 in Chur eine dritte Splügenkonferenz zur Behandlung der Entwürfe für einen Vertrag betreffend die Planstudien zwischen den italienischen und schweizerischen Splügeninteressenten statt. Die Verhandlungen zwischen dem Splügenkomitee und den Italienern führten jedoch nicht zum Ziel, so dass im Mai 1888 in Bad Ragaz eine vierte Konferenz zur Beratung eines vollständig überarbeiteten Vertrags stattfand, der im August abgeschlossen wurde.

An der fünften Splügenkonferenz vom März 1889 in St. Gallen konnten nun die von der *Società adriatica* ausgearbeitete Pläne und das dazu eingeholte Ingenieurgutachten beraten werden. Das neue Projekt sah auf der Gesamtstrecke von 98,5 Kilometern zwischen Chur und Chiavenna einen grossen Tunnel von 18,6 Kilometern auf einer Höhe von 1153 Metern über Meer vor, wobei die Bahn zwischen Campodolcino auf der Süd- und Andeer auf der Nordseite (inklusive Tunnel) doppelspurig geführt würde. Aufgrund der vorgesehenen insgesamt 58 Tunnels und 149 weiteren Kunstbauten stieg der Kostenvoranschlag jedoch auf 142 Millionen Franken, weshalb gleich von Anfang an grösste Zweifel über die Finanzierbarkeit einer derartigen Bahn geäussert wurden. An der Splügenkonferenz herrschte jedoch die Ansicht vor, dass sich die Anlage der Bahn so modifizieren lasse, dass weniger kostspielige Galerien und Tunnels notwendig sein würden und die Kosten entsprechend gesenkt werden könnten. Allerdings war dabei fraglich, ob sich dies durch eine blosse Korrektur des vorliegenden Projekts bewerkstelligen lasse oder ob gar nochmals eine gänzlich neue Linienführung studiert werden müsse.

An der Konferenz wurde beschlossen, diesbezüglich nochmals Kontakt mit der NOB aufzunehmen und diese nochmals zu einem Beitritt ins Splügenkomitee einzuladen. Die NOB antwortete im September 1886, dass sie es einstweilen nicht

für tunlich erachte, dem Komitee beizutreten, dass sie jedoch dem Splügenbahnprojekt durchaus nicht abgeneigt sei und ihrem Oberingenieur Robert Moser gestatte, das vorliegende Projekt detailliert zu prüfen. Da nun die VSB dadurch ihre Interessen gefährdet sahen, verschickten sie eine Einladung an das bestehende Splügenkomitee, sich an einem von ihnen neu gebildeten zweiten Splügenbahnkomitee durch die bündnerische Delegation vertreten zu lassen und diesem Finanzmittel für weitere Vorstudien zu überlassen. Selbstverständlich erweckte dieses Vorgehen der VSB einen befremdlichen Eindruck, wie an der sechsten Splügenbahnkonferenz im September 1889 in Chur konstatiert wurde. Gegenüber dem Verwaltungsrat der VSB wurde daher erklärt, dass das neue Splügenkomitee vom bisherigen Splügenkomitee nicht anerkannt werden könne, dass man jedoch bereit sei, der VSB eine ihre bisher dieser Sache entgegengebrachte Interesse sowie ihrer Beteiligung an den Kosten entsprechende stärkere Vertretung im Komitee einzuräumen. Im Weiteren wurde einstimmig beschlossen, Robert Moser mit der nochmaligen Prüfung und eventuellen Umarbeitung des Projekts der *Società adriatica* zu beauftragen. Mit Genehmigung der NOB nahm Moser dieses Mandat an und beging noch im Oktober 1889 das Gebiet des Splügenbahn in Begleitung des bekannten Geologieprofessors Albert Heim (1849–1937).

Zur selben Zeit trieb auch Sebastian Hunger sein «Centralbahn»-Projekt weiter voran. In einer *Denkschrift* vom April 1888 suchte er, gestützt auf Artikel 21 der Bundesverfassung, beim Bundesrat um eine Subvention für sein Projekt Chur–Filisur nach, die jedoch gesondert und ohne Schmälerung oder Präjudizierung anderer Subventionen verabfolgt werden solle – sprich: die beantragte Subvention dürfe keinesfalls als Einlösung des «Ostalpenbahnversprechens» betrachtet werden.

Im Juni 1888 konnten sich die beiden Eisenbahnkomitees Chur–Thusis–Filisur und Chur–Thusis, die zuvor im Streit gelegen hatten, endlich auch einigen. In ihrem Fusionsvertrag wurde deutlich festgehalten, dass in das Konzessionsbegehren Thusis–Filisur keine Bedingungen aufgenommen werden dürften, welche das Zustandekommen einer bündnerischen Alpenbahn erschweren könnten. Im Oktober 1888 lief die Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen für die Konzession Chur–Filisur ab. Mit mehreren Schreiben und der Einreichung eines weiteren Memorials suchte Hunger beim

Bundesrat um eine Fristverlängerung nach und erklärte sich eventuell sogar bereit, die Konzession an das neue vereinigte Initiativkomitee abzutreten. Allerdings hatte der Kleine Rat des Kantons Graubünden bereits im Juni 1888 das Gesuch an den Bundesrat gestellt, dass Hungers Konzession nicht verlängert werde, sondern eine neue Konzession dem neuen «Centralbahn»-Komitee erteilt werde, wofür letzteres ebenfalls ein Gesuch einreichte. Der Bundesrat jedoch beantragte der Bundesversammlung, Hungers Konzession noch einmal bis 1890 zu verlängern, was vom Parlament im Juni 1889 genehmigt wurde.

Das zähe Festhalten am Ostalpenbahngedanken und die bis dahin noch mangelnde Erkenntnis der Notwendigkeit grösserer Beiträge der öffentlichen Hand schufen keinen günstigen Boden für die Talbahnbestrebungen, die sich aber trotz allem immer kräftiger geltend machten. Solange die Fortsetzung der Hinterrheinlinie in Richtung Albulatal und Engadin noch nicht im Bereich des Wahrscheinlichen lag, wirkte zudem die Hauptstadt Chur noch als starke Bremserin, indem sie sich einer Verschiebung des Eisenbahnendpunktes nach Thusis mit allen Mitteln widersetzte. Die internen Streitigkeiten verschiedener Komitees sowie die belastenden Servituten zugunsten der künftigen Ostalpenbahn halfen den «Centralbahn»-Bestrebungen ebenfalls nicht weiter. Es bedurfte ganz offensichtlich eines Anstosses von dritter Seite und einer gemeinsamen Gefahr, um die streitenden Bündner zu einigen: das Auftauchen und die rasche Verwirklichung des Projekts einer Eisenbahn von Landquart nach Davos.⁵⁵⁶

8.6 Holsboers schmalspurige Prättigauerbahn (1884–90)

Für den stark aufstrebenden «Luftkurort» Davos, dessen Ruf insbesondere durch den bekannten Arzt Alexander Spengler (1827–1901) Mitte der 1860er-Jahre begründet worden war, stellte sich schon länger das Problem der Verbesserung der beschwerlichen Zufahrtswände. Hier trat nun ein gewisser Willem Jan Holsboer auf den Plan, der fortan die Hauptrolle beim Aufbau des bündnerischen Eisenbahnnetzes spielen sollte. Holsboer stammte ursprünglich aus den Niederlanden, war Kapitän eines Hochseeschiffes und Direktor einer

Privatbank in England gewesen, bevor er in Hoffnung auf Heilung mit seiner kranken Frau 1867 nach Davos gekommen war, wo er später Mitbegründer und Leiter einer Klinik wurde.

Bereits im Jahr 1872 hatte sich Holsboer mit der Möglichkeit einer Eisenbahn nach Davos beschäftigt und ein Komitee ins Leben gerufen, das Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse des Prättigaus und der Landschaft Davos anstellte. Dabei gelangte man zu der Einsicht, dass der gegenwärtige Verkehr zur Finanzierung der vorgesehenen Normalspurbahn nicht ausreichte, weshalb man dieses Projekt zurückstellte.

Da man in der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 eine gefährliche Konkurrenz für den Flüelapass und damit für Davos erblickte, wurden die Bestrebungen für eine Prättigauerbahn wieder aufgenommen. Die von angesehenen Ingenieuren angestellten Berechnungen brachten das Ergebnis, dass der Gedanke an eine Normalspurbahn zugunsten einer deutlich günstigeren Schmalspurbahn aufgegeben wurde. Eine Versammlung im August 1886 in Fideris-Au stimmte den Anträgen des Komitees mit Begeisterung zu. Das jetzt durch Vertreter der Prättigauer Gemeinden erweiterte Komitee betonte nun in einem Schreiben an die betroffenen Gemeinden die drohende Gefahr des Verlusts des Verkehrs ins Oberengadin durch bereits erstellte oder geplante Eisenbahnen in Kantonsnähe oder im Kanton selbst (namentlich die «Centralbahn»). Mit eindringlichen Worten wurde die Notwendigkeit raschen Handelns betont, und mit Blick auf die Geschichte der Alpenstrassen und Alpenbahnen wurde hervorgehoben, «wie derjenige, der einen klaren Blick in die Zukunft hat und rechtzeitig die nötigen Opfer nicht scheut, denjenigen weit überflügelt, der zaudert und ängstlich rechnet».⁵⁵⁷ Aufgrund des erstellten Kostenvoranschlags von rund fünf Millionen Franken (ohne Landerwerb) wurde aufgezeigt, dass die geplante Schmalspurbahn von Landquart nach Davos nur durch erhebliche Beiträge der beiden Talschaften finanziert werden könne. Die Gemeinden wurden angefragt, das notwendige Land zur Verfügung zu stellen bzw. zu erwerben sowie grössere Mengen Baumaterial (Sand, Steine, Kies, Holz) unentgeltlich zu liefern. Das Schreiben schloss mit einem dringlichen Aufruf an alle Gemeinden:

«Es ist das erste Mal, daß alle Gemeinden von der Klus bis Davos zur Durchführung eines

⁵⁵⁶ SCHMIDLIN (1916), S. 151–169; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 8, 14–19; CATRINA (1972), S. 30–35.

⁵⁵⁷ Zit. nach RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 10.

großen und segenbringenden Werkes zusammentraten, möge daher das kleinste wie das größte Gemeinwesen nicht vergessen, daß nur durch die Zustimmung aller das Unternehmen zur Verwirklichung gelangen kann! Möge jeder daher daran denken, daß unserm Kanton und unserer Talschaft durch Verkennung des richtigen Momentes schon oft schwere und dauernde Schädigungen erwachsen sind! Wir haben daher die frohe Hoffnung und die feste Überzeugung, daß keine Gemeinde wegen geringfügiger Bedenken die folgenschwere Verantwortlichkeit auf sich laden wird, durch ein verneinendes Votum das segensreiche Unternehmen zu Fall bringen und unser schönes Tal vielleicht der Verödung preiszugeben.»⁵⁵⁸

Das Initiativkomitee wurde in seinen grossen Hoffnungen und Erwartungen nicht enttäuscht: Bereits am 12. September 1886 stimmten sämtliche Gemeinden den Anträgen des Komitees zu! Schon einen Monat später wurde das Konzessionsgesuch eingereicht, die Bündner Standeskommission wurde damit vor vollendete Tatsachen gestellt, und im April 1887 lag die Konzession des Bundes vor.

Nach verschiedenen erfolglosen Versuchen im In- und Ausland gelang es nun Holsboer, bei ihm bekannten Finanzkreisen in Basel die notwendige finanzielle Unterstützung zu sichern: Am 7. Februar 1888 wurde die Firma *Schmalspurbahn Landquart–Davos AG* (LD) gegründet. Wie bereits die Gründung und Finanzierung des Unternehmens, wurde auch der im Frühjahr 1888 begonnene Bau von verschiedenen Seiten stark gefördert. Bereits im Oktober 1889 konnte die erste Sektion zwischen Landquart und Klosters eröffnet werden, die Verlängerung nach Davos folgte im Juli 1890.⁵⁵⁹

8.7 Scaletta- gegen «Centralbahn»: «Peripherie» gegen «Centrum» (1889/90)

Die Freunde der «Centralbahn» hatten selbstverständlich die Tätigkeit im Prättigau genau beobachtet und derweil (mit spürbarer Nervosität) ihre eigenen Projekte vorangetrieben. Im Februar 1889 nun richteten sich ein Gesuch um finanzielle Beteiligung an den Kanton.

⁵⁵⁸ Zit. ebd., S. 11.

⁵⁵⁹ Ebd., S. 8–14; CATRINA (1972), S. 36–40.

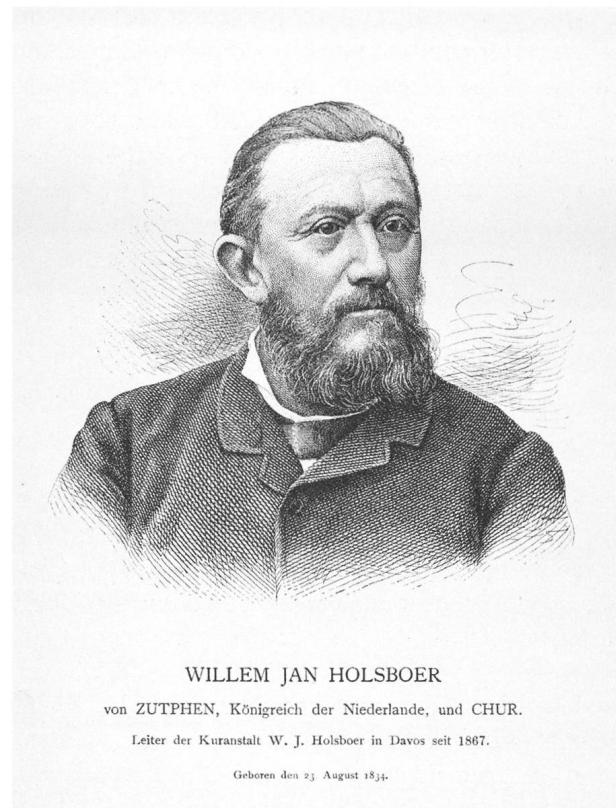


Abb. 21: Willem Jan Holsboer (1834–1898).
Anonyme Druckgrafik, 1889

Um die gleiche Zeit aber gelangte auch Holsboer mit einem Projekt an die Öffentlichkeit, das er schon seit längerer Zeit gehegt hatte und das auch seinen Bestrebungen für die Landquart–Davos-Bahn zugrunde gelegen war: Er hatte stets an eine Fortsetzung dieser Bahn von Davos über den historischen Passweg des Scaletta ins Engadin und von dort nach Chiavenna gedacht – eine internationale Touristenbahn zwischen den oberitalienischen Seen und den wichtigsten Bündner Kurorten, die gleichzeitig auch Lokalbahn sein konnte. Von Davos aus sollte die nun bereits bestehende Schmalspurbahn durch das Sertigtal hinauf und mit einem 8,1 Kilometer langen Tunnel unter dem Scaletta-Kühalphorn und durch das Val Susauna hinab nach S-chanf geführt werden (eine zweite vorgeschlagene Variante führte durch das Dischma-, statt durch das Sertigtal). Von dort würde die Fortsetzung der Scalettabahn das Engadin hinauf nach Maloja und anschliessend durch das Bergell hinab bis nach Chiavenna geführt werden. Der Winterbetrieb sollte durch Galerien, Tunnels und Verbauungen sichergestellt werden, so dass die geplante Bahn ganzjährig verkehren könnte.

Nun also war die Katze aus dem Sack und Holsboers Scalettabahnprojekt in der Öffentlichkeit. Mit diesem Projekt hatte Holsboer das Kantonszentrum und namentlich die Kantonshauptstadt Chur geradezu schockiert: Eine Scalettabahn hätte bedeutet, dass der Verkehr ins Engadin künftig nicht mehr über Chur und die Albula- oder Julierroute, sondern über das Prättigau und Davos geführt worden wäre. Nach einigen geradezu schockierten Meldungen und der mehrfach gedruckten Befürchtung, die Kantonshauptstadt würde künftig «umfahren» werden, räumte der *Freie Rhätier* dem als erfolgreichen Geschäftsmann anerkannten Holsboer bald schon die Frontseite der Zeitung für einen grossen Leitartikel ein, in dem dieser nun seinen Standpunkt in der bündnerischen Eisenbahnfrage in aller Deutlichkeit darlegte – und dabei mit Kritik an den Bündner Politik und ihren Vertretern nicht sparte:

«Als grösstes Gut dachte man sich Jahre lang den Besitz einer Splügenbahn [...]. Anstatt nach dem Bau der Gotthardbahn den Verlust des Splügen als Tatsache zu betrachten und sich nach etwas anderem umzusehen, was als Ersatz des verlorenen Transitverkehrs dienen konnte, bemühte man sich auf alle Weise, weil hunderte von Jahren die Güter über diesen Berg geführt worden waren, diesen verlorenen Verkehr wieder herzustellen. Es war nicht genug, dass alle Ländertheile, welche mit diesem Splügenverkehr zu thun gehabt haben, sich mit diesem unfruchtbaren Gedanken beschäftigten und dadurch Schaden litten, sogar jede weitere Entwicklung des Verkehrs musste an dieser unglückseligen Splügenkrankheit scheitern.»⁵⁶⁰

Holsboer verteidigte seine Scalettabahn, die in Kürze bis auf eine Höhe von 1600 Metern über Meer (Davos) fertiggestellt sei, während eine eventuelle Albulabahn von 600 Metern über Meer (Chur) weg gebaut werden müsse. Holsboers hier dargelegtes Konzept sah vor, auf die Splügenbahn zu verzichten und alle Kraft und kantonale Subvention in die Schaffung eines kantonalen Schmalspurnetzes mit dem Scaletta als Verbindung ins Engadin und später nach Italien und Österreich zu stecken.

Selbstredend formierte sich rasch schon grössere Opposition gegen das Scalettabuprojekt. Zu-

nächst kam diese aus Davos selber: Viele Davoser sahen ihre lokalen Interessen einem höheren Zweck geopfert. Dass Holsboer unumwunden zugab, dass er das Scalettabuprojekt «fest von Anfang an im Auge hatte»,⁵⁶¹ mit dessen Veröffentlichung aber bis nach Fertigstellung der Strecke nach Davos gewartet habe, war nicht gerade geeignet, diese Wogen zu glätten. So erklärten die Gemeindebehörden von Davos gegenüber dem Bundesrat, «dass unsere Landbevölkerung dem neuen Projekt ungemein kühl gegenüber steht, und dass somit von Sympathie seitens derselben nicht die Rede sein kann».⁵⁶² Auch seitens der Kantonsregierung konnte von Sympathie gegenüber dem Scalettabuprojekt keine Rede sein. Zwar konnte sie dieser Linie einen «gewissen Vorteil» nicht absprechen, wies aber den Bundesrat zugleich darauf hin, dass sie zu sehr am Rande des Kantons verlaufe,

«während bei der so vielgestaltigen Topographie unseres Landes [...] sich günstigere, mehr central gelegene Linien finden lassen, welche einem weit grössern Theil der Bevölkerung Graubündens nutzbringend gemacht werden können. Wir stellen in dieser Beziehung die Linie Chur–Thusis–Filisur mit Fortsetzung über Bergün nach dem Beverser-Thal und Samaden in die erste Linie.»⁵⁶³

Das Scalettabuprojekt hatte die Wirkung, dass die verschiedenen Interessenten an einer Linie von Chur nach Thusis und übers Albulatal Richtung Engadin gewissermassen in eine Kampfgemeinschaft getrieben wurden, die bald auch die Unterstützung der Kantonsregierung erhielt. Nun wiederholte sich innerhalb Graubündens der Kampf, der zwanzig Jahre früher in der Eidgenossenschaft ausgetragen worden war: der Kampf um die richtige Linienführung für den Alpendurchstich, auch diesmal ein Kampf zwischen Zentrum und Peripherie – diesmal allerdings nur als innere Verbindung zwischen dem nördlichen Kantonsteil und dem Engadin.

Zur Bekämpfung der Scalettabahn verfasste Hunger unter dem Titel *Centrum oder Peripherie? Bündnerische Eisenbahnpolitik* eine neue Flugschrift, in der er ausführte, dass die Natur die

⁵⁶⁰ Der Freie Rhätier, 24. Februar 1889, zit. nach CATRINA (1972), S. 42.

⁵⁶¹ Wochenblatt der Landschaft Davos, 13. Februar 1889, zit. ebd., S. 42.

⁵⁶² Zit. ebd., S. 45.

⁵⁶³ Zit. ebd., S. 44–45.

geeignetste Linie für die Verbindung mit dem Engadin durch das Albulatal gezeichnet habe und der Durchstich zwischen Preda und dem Val Bever auf 1800 Meter über Meer erfolgen müsste. Vorläufig könne es sich nur darum handeln, die Talstrecke der inneren Linie zu sichern, an die man in Filisur die Davoserlinie anschliessen sollte, um später mit vereinten Kräften die zweite Sektion Filisur-Samedan zu verwirklichen.

Im Juni 1889 gelangte nun das Subventionsgesuch des «Centralbahn»-Komitees in Verbindung mit einem zweiten regierungsrätlichen Entwurf für ein Talbahngesetz im Grossen Rat zur Behandlung. Nach dreitägigen lebhaften Verhandlungen verwarf das Parlament das von der Regierung eingebrachte umfassende Subventionsgesetz (zum bereits dritten Mal) und empfahl stattdessen dem Stimmvolk, die «Centralbahn» Chur-Thusis-Filisur (eventuell auch Chur-Thusis-Tiefencastel) mit einem Kantonsbeitrag von 1,2 Millionen Franken zu unterstützen – entsprechend den für die Anpassung an die Normen einer Alpenbahn verursachten Mehrkosten des normalspurigen Teilstücks Chur-Thusis.

Im ganzen Kanton setzte nur eine leidenschaftlich geführte Debatte über die Bewilligung dieser Subvention ein: Prättigau und Davos, die ihre Bahn aus eigener Kraft finanziert und gebaut hatten, bekämpften die Subvention als einseitige Bevorzugung des Zentrums; ihnen schloss sich die Mehrheit des Unterengadins an, wo man sich von der näheren Scalettabahn mehr Vorteile als von einer Bahn ins Albulatal versprach. Die Anhänger der «Centralbahn» zogen geschickt auch die Splügenbahn in ihren Abstimmungskampf mit ein, indem sie etwa unter Parolen wie «Rettet den Splügen und den Albula» dem Stimmvolk die Gefahr an die Wand malten, dass ein Sieg der Scalettabahn sämtliche Hoffnungen auf eine Ostalpenbahn für immer zunichte machen würde und dass man daher den Scaletta mit der «Centralbahn» bekämpfen müsse. Die implizite Frage an der Abstimmungsurne vom 24. November 1889 lautete daher nicht mehr Centralbahnsubvention ja oder nein?», sondern «Scaletta- oder Albulabahn?» – und das Verdikt an der Abstimmungsurne war deutlich: Mit 12'640 gegen 5'338 Stimmen bewilligte das Volk die Subvention der Centralbahn und bekundete damit unmissverständlich den Willen, die Bahnverbindung ins Engadin durch die Mitte des Kantons zu führen.

In diesem kritischen Augenblick für den Kanton Graubünden war es noch einmal Willem Jan

Holsboer, welcher den Ausgleich zwischen den Anhängern von Scaletta und Albula und damit zwischen den verschiedenen Regionen des Kantons suchte. Während unmittelbar nach der verlorenen Volksabstimmung in Davos Protestversammlungen abgehalten und das Festhalten an der Scalettabahn angekündigt wurde, mahnte Holsboer in einer ganzen Artikelserie in der Bündner Tagesspresse in eindringlichen Worten zur Verständigung. Wolle Graubünden den Verkehr, den es noch habe, aufrechterhalten, so müsse es neue Verkehrswege schaffen, und zwar durch ein einheitliches Eisenbahnnetz, wofür sich das System der «schmalspurigen Adhäsionsbahn» am besten eigne. Nur auf diese Weise könne es gelingen, genügend Kapital für diese Sache zu gewinnen, und es sei dem Urteil der Techniker und Statistiker zu überlassen, welche Route für die Verbindung mit dem Engadin gewählt werden sollte. Holsboer bestritt vehement die oft geäusserte Befürchtung, dass ein bündnerisches Schmalspurnetz und besonders eine Tunnelverbindung mit dem Engadin die Splügenbahn – sprich: die internationale Alpenbahn zwischen Norden und Süden – gefährde: Während das Schmalspurnetz dem Lokal- und speziell dem Fremdenverkehr zu dienen bestimmt sei und letzteren entscheidend fördern könnte, könne man niemals erwarten, den Handelsverkehr zwischen den Ländern nördlich und südlich der Alpen, mit dem der Splügen rechnen müsse, auf das Schmalspurnetz zu ziehen. Die Talbahnen seien die Aufgabe der Gegenwart, der Splügen aber der Zukunft, resümierte Holsboer vorausschauend: «Der Splügen wird kommen, sobald er für Deutschland und Italien zu einer Notwendigkeit geworden ist, früher nicht.»⁵⁶⁴

Während nun sowohl das «Centralbahn»-Komitee als auch die Regierung sich um die Finanzierung (ein schweizerisches Bankensyndikat erklärte sich dazu bereit), den Bau (die Firma *Moser und Gärtner* in Zürich erklärte sich dazu bereit) und den Betrieb (die VSB erklärten sich dazu bereit) bemühten, hegte man in Davos und dem Prättigau noch immer die (berechtigte) Befürchtung, künftig vom innerkantonalen Eisenbahnverkehr abgeschnitten zu werden. Deshalb suchten Holsboer (der sein Scalettabahnprojekt noch nicht aufgegeben hatte) und die hinter ihm stehende Basler Finanzgruppe eine Annäherung an die hinter dem «Centralbahn»-Komitee stehenden Kreise mit dem Ziel, die Idee eines normalspurigen Baus bis

⁵⁶⁴ Der Freie Rhätier, 7. Dezember 1889, zit. ebd., S. 56.

Thusis gänzlich zu verwerfen und an dessen Stelle für den ganzen Kanton und die angrenzenden Gebiete ein einheitliches Schmalspurnetz zu sichern. Der Anfang dazu sollte mit der Fortsetzung der Schmalspurbahn Landquart–Davos in Richtung Chur und Thusis gemacht werden.

Diese Verhandlungen waren erfolgreich, und zu ihrer Verwirklichung wurde im Oktober 1890 in Basel die *Schweizerische Eisenbahnbank* gegründet, in deren Verwaltungsrat neben Vertretern der beteiligten Banken auch Holsboer und Wirth-Sand sassen. Die Gesellschaftsstatuten hielten ausdrücklich fest, dass die Bank sich nur an der Finanzierung eines Schmalpurnetzes beteiligen würde. Dies löste in Graubünden gemischte Gefühle aus: Der *Freie Rhätier* kommentierte, es sei «ein inhaltsschwerer, man möchte fast sagen ein geschichtlicher Augenblick für Alt-Frei-Rhätien», merkte aber gleichzeitig auch an: «Mit nicht geringem Schmerz werden die Splügenfreunde den Gegenstand ihrer Hoffnungen in den Hintergrund treten sehen.»⁵⁶⁵

Schon kaum einen Monat später schloss die *Eisenbahnbank* einen Vertrag mit dem «Centralbahn»-Komitee ab, gemäss dem Letzteres auf die Konzession Chur–Thusis–Filisur verzichtete und die Bank sich im Gegenzug verpflichtete, erstens keinen anderen Pass als den Albula für den Bau einer Bahn ins Engadin zu wählen (sofern entsprechende Subventionen von Bund und Kanton fliessen würden) und zweitens den Bau einer *schmalspurigen* Linie bis Thusis im Jahr 1891 zu beginnen, ohne Unterbrechung fortzusetzen und dabei soweit möglich die für eine Normalspurbahn vorgeschriebenen Minimalsteigungen und Minimalradien einzuhalten. Der damalige Nationalrat Alfred von Planta (1857–1922) fasste diese Situation im Rückblick aus dem Jahr 1913 wie folgt zusammen:

«Damit hatte der Gedanke der Erstellung eines zusammenhängenden schmalspurigen Bahnnetzes im Kanton Graubünden endgültig über das Axiom der Normalspur bis Thusis gesiegt. Damals kostete dieser Sieg harte Kämpfe und löste vielfach Zweifel darüber aus, ob nicht die Regierung und das Komitee Verrat an der guten Sache und an vitalen Verkehrsinteressen unseres Landes begangen haben. Und heute? Es gibt wohl niemanden mehr im Lande, der nicht vorbehaltlos anerkennen

würde, daß jene Lösung nicht nur eine glückliche, sondern auch die einzige mögliche Lösung gewesen sei.»⁵⁶⁶

Diese Erkenntnis setzte sich aber nicht sofort durch. Und es war noch einiges zu tun bis dahin. Noch im Oktober 1892 erklärte ein Bündner Regierungsrat an einer Konferenz im österreichischen Landeck, die Bündner Regierung lege mit Rücksicht auf die Anschlüsse nach Graubünden grosses Gewicht darauf, dass die geplante Bahn zwischen Meran in Südtirol und Landeck in Tirol «derart hergestellt werde, dass sie den Bedürfnissen des grossen Weltverkehrs vollkommen genügen könne.»⁵⁶⁷ Als Holsboer dieses Protokoll gelesen hatte, schrieb er geradezu wütend an den Kleinen Rat: «Wie uns die trübe Eisenbahngeschichte unseres Landes lehrt, kommen wir nicht einen Schritt weiter, wenn wir immer und immer wieder diesen sogenannten Weltbahnprojecten nachjagen, die sich bei näherer Prüfung noch in jedem Falle als eitle Phantome erwiesen haben.»⁵⁶⁸

Doch die Befürworter von Schmalspurbahnen wurden unzweifelhaft zahlreicher, und zu ihnen gesellte sich auch bald der bekannte und besonders in Graubünden sehr geschätzte Oberst Theophil Sprecher von Bernegg (1850–1927), der nun in ausführlichen Zeitungsartikeln über die militärischen Vorteile eines Schmalpurnetzes referierte.

Wie viele Bündner immer befürchtet hatten und wie Holsboer dies immer prophezeit hatte, wurde die Frage letztlich aber nicht nur von den Bündnern selbst, sondern zu einem grossen Teil auch von auswärtigen «Kapitalisten» entschieden, die in der Form der *Eisenbahnbank* schon bereits zwei Schritte voraus waren.⁵⁶⁹

8.8 Eisenbahnkrise und Gründung der Rhätischen Bahn (1890–96)

In Ausführung des erwähnten Vertrages bewarb sich nun Holsboer im Namen der *Eisenbahnbank* um die Konzession für eine Schmalspurbahn von Chur nach Thusis sowie von Landquart nach Chur. Die Standeskommission war inzwischen zur Überzeugung gelangt, dass die Schmalspur vorläufig

⁵⁶⁶ Zit. nach RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 23.

⁵⁶⁷ Zit. nach CATRINA (1972), S. 57.

⁵⁶⁸ Zit. ebd., S. 58.

⁵⁶⁹ SCHMIDLIN (1916), S. 169–172; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 19–23; CATRINA (1972), S. 40–60.

⁵⁶⁵ Der Freie Rhätier, 10. Oktober 1890, zit. ebd., S. 60.

das einzig Erreichbare sei, glaubte aber gleichzeitig feststellen zu dürfen, dass in ihrer Zustimmung noch keine Preisgabe des Splügengedankens liege. Die Kantonsregierung wollte daher die Konzessionärin verpflichten, «beim Zustandekommen der Splügenbahn zu Lasten derselben in allen denjenigen Punkten ihre Bahnlinie zu verlegen, wo dies durch eine rationelle Bahnanlage bedingt wird. Hierauf ist bei der Anlage der Schmalspurbahn schon jetzt Rücksicht zu nehmen».⁵⁷⁰ Der Bundesrat beantragte jedoch eine Ablehnung dieser Bestimmung, und auch die Bundesversammlung nahm diesen Artikel nicht in die Konzession auf, welche Holsboer bereits Ende Dezember 1890 erhielt. Die Konzession für die Strecke Landquart–Chur folgte im April 1891.

Nach zehnjährigen wechselvollen Kämpfen und Bemühungen rückte nun die Erstellung einer Eisenbahn über Chur hinaus ins Zentrum des Kantons nach Thusis (mit Aussicht auf Fortsetzung Richtung Engadin durch den Albula) endlich in greifbare Nähe. Gespannt wartete man zwischen Chur und Thusis auf den Spatenstich – doch dieser erfolgte nicht. Denn genau in jenem Moment entstanden von aussen her neue Schwierigkeiten, indem die schweizerische Wirtschaft im Jahr 1891 von einer heftigen Börsenkrise getroffen wurde. Die 1880er-Jahre waren geprägt gewesen von starker Spekulation mit Aktien schweizerischer Bahngesellschaften, die wiederum stark von Bestrebungen und Gerüchten um tatsächliche und angebliche bevorstehende Verstaatlichungen der grossen Bahngesellschaften getrieben war. Als im Dezember 1891 der Rückkauf der SCB durch den Bund in einer Referendumsabstimmung vom Volk verworfen wurde, stürzten die Kurse von Eisenbahnaktien jäh ein; viele Banken schrieben grosse Verluste, was einige nicht überstanden. Unter diesen Umständen sah sich auch die *Eisenbahnbank* nicht mehr in der Lage, die vertraglich versprochene Finanzierung der Strecken zwischen Landquart und Thusis zu übernehmen. Stattdessen bot sie als Ersatz den Bau und Betrieb der Linie Chur–Thusis durch die *Schmalspurbahn Landquart–Davos AG* (LD) an, wozu sich letztere gar unter gewissen Bedingungen bereit erklärte. Diese Bedingungen, die unter anderem Steuerbefreiungen enthielten, wurden jedoch von der Politik nicht genehmigt, woraufhin die *Eisenbahnbank* gerichtlich auf Vertragserfüllung belangt wurde.

⁵⁷⁰ Zit. nach SCHMIDLIN (1916), S. 172.

Erst nachdem sich die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder etwas erholt hatten, kam im Jahr 1894 eine Verständigung der Beteiligten zustande. Die LD schloss nun mit der *Eisenbahnbank* einen Finanz- und Bauvertrag ab und übernahm die entsprechenden Konzessionen. Derweil verpflichtete sich die Bank zur Finanzierung, zum Bau und zur betriebsfertigen Ausrüstung der Linien auf Grundlage eines gegenüber früher vereinfachten Projektes unter Einhaltung eines vorgegebenen Zeitplanes. Trotz langsamem Fortgangs der Verhandlungen mit verschiedenen Gemeinden – insbesondere Chur und Thusis wegen Lage und Ausbau der Stationsanlagen – und den VSB konnten die Linien termingerecht im Juli und August 1896 eröffnet werden.

Entsprechend ihrem geänderten und erweiterten Zweck änderte die Bahngesellschaft ihren Namen in *Rhätische Bahn AG* (RhB) und verlegte auf Druck der kantonalen und städtischen Behörden sowie letztendlich durch Entscheid der Bundesversammlung ihren Sitz von Davos in die Kantonshauptstadt Chur (obwohl sich Verwaltungsrat und Generalversammlung für Landquart entschieden hatten, wohin nun allein die Hauptwerkstätte und die Materialverwaltung kamen). Damit war die wohl wichtigste Etappe der Entwicklung des bündnerischen Eisenbahnnetzes abgeschlossen, und eine zusammenhängende schmalspurige Stammlinie von 92 Kilometern Länge wies den Weg des weiteren Ausbaus.⁵⁷¹

8.9 Albulabahn gegen «Engadin-Orientbahn» (1889–96)

Mit dem Bau der Linie von Landquart über Chur nach Thusis war die Eisenbahn nun zwar dem Zentrum des Kantons etwas näher gerückt; weite Teile des Kantonsgebiets, darunter insbesondere das Engadin, wurden davon aber nach wie vor nicht bedient. Dazu bedurfte es insbesondere noch eines Alpendurchstichs für die Schmalspurbahn, der bekanntlich am Ende am Albulapass gefunden wurde.

Als geistiger und vor allem technischer Urheber der Albulabahn darf wohl der damalige Kantonsingenieur Giovanni Gilli (1847–1913) bezeichnet werden. Mit seinem Projekt vom Oktober 1889, aufgrund dessen ihm im Jahr darauf die

⁵⁷¹ SCHMIDLIN (1916), S. 172–173; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 23–27; CATRINA (1972), S. 60–63.

Konzession von Filisur (Bellaluna) nach Samedan erteilt wurde, rechnete er vorläufig nur mit Sommerbetrieb und eventuell mit einem kombinierten System zwischen Adhäsions- und Zahnradbahn. Im Juni 1891 wurde Gilli auch die Konzession für die Strecke Thusis–Filisur erteilt, welche zuvor Sebastian Hunger inne gehabt hatte.

Seit dem Jahr 1889 bestand auch ein aus namhaften Persönlichkeiten zusammengesetztes Geschäftskomitee zur Förderung des Albulabahnprojektes, das die notwendigen Terrainaufnahmen veranlasste und die geologischen Verhältnisse begutachten liess. Im Jahr darauf wurde von den interessierten Gemeinden und Kreisen ein offizielles Initiativkomitee gewählt, das die Aufgabe erhielt, zusammen mit dem Konzessionär und dem Geschäftskomitee die erforderlichen Grundlagen zu erarbeiten und die zur Erreichung entsprechender Subventionen notwendigen Schritte zu unternehmen. Bei den kantonalen Behörden, die während dieser Zeit durch das von Holsboer energisch geförderte Scalettabahnprojekt beunruhigt waren, stiess das Komitee auf offene Ohren, und der Kleine Rat nahm bald aktiv zugunsten des Albula Stellung, den er vom eidgenössischen und kantonalen Standpunkt aus als den allein subventionsberechtigten Alpenpass bezeichnete. Ein nun vom Albulabahnkomitee veröffentlichtes Gutachten von Oberingenieur Robert Moser zeigte die technische und wirtschaftliche Überlegenheit des Albula gegenüber den Scaletta und anderen Pässen auf und Moser empfahl den Albula als «den von der Natur klar vorgezeichneten Weg»⁵⁷² für eine Bahnlinie ins Engadin.

Im Frühjahr 1895 sah sich zudem auch noch der «Nordostbahnkönig» Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) zu einer Intervention zugunsten einer Normalspurbahn in Graubünden berufen: Unter dem Titel *Alt fry Rätien wach auf!* beschwor er im *Freien Rhätier* das Bündner Volk, die Bahn von Chur nach Thusis nun doch nicht schmalspurig zu bauen, da dies einem Verrat an der Splügenbahn gleichkäme. Guyer-Zeller schlug vor, die *Eisenbahnbank* solle eine Strecke von Davos über Filisur nach Thusis schmalspurig bauen und die Strecke Chur–Thusis als Normalspurbahn den VSB überlassen. Dieser Alarmruf sorgte für grosses Aufsehen im Kanton und darüber hinaus, blieb aber ohne direkte Konsequenzen. Bald schon zog sich Guyer-Zeller (vorläufig) wieder zurück und erklärte, er habe nur als Privatmann gehandelt und

könne weder die VSB noch die NOB verpflichten. Wenige Wochen später trat jedoch derselbe Adolf Guyer-Zeller im Zusammenhang mit einem ganz anderen Projekt noch einmal energisch in Graubünden in Erscheinung. Dabei ging es um die sogenannte «Engadin–Orient-Bahn».

Mit der zunehmenden Fokussierung auf die schmalspurige Binnenerschliessung des Kantons war der Gedanke an die grosse Ostalpenbahn mehr und mehr in den Hintergrund getreten. Im Jahr 1890 hatte zwar Oberingenieur Robert Moser noch einmal ein überarbeitetes Splügenbahnprojekt mit einem 18,2 Kilometer langem Tunnel zwischen Andeer und Campodolcino vorgestellt. Dieses Projekt hätte gegenüber des letzten Projekts der *Società adriatica* eine Kostenersparnis von nicht weniger als 34 Millionen Franken gebracht, was hauptsächlich in der Verkürzung der Tunnellängen und in der Abkürzung der gesamten Linie um rund fünf Kilometer begründet war. Trotz dieser verbesserten Grundlagen gelang es aber weiterhin nicht, die Finanzierung zu sichern, da die Baukosten von total 112,6 Millionen Franken noch immer sehr hoch waren und die finanzielle Lage Italiens zu jener Zeit besonders prekär aussah.

Doch nun tauchte plötzlich ein neues Projekt zur Verwirklichung der Ostalpenbahnidee auf: eine Verbindung mit Tirol – und damit eine Verschiebung der Achse der geplanten Transitbahn von Nord–Süd nach West–Ost. Die Idee war nicht ganz neu: Schon in den 1880er-Jahren hatte Andreas Rudolf von Planta eine Eisenbahn von Zernez über den Ofenpass (auch Ofenberg genannt) nach Müstair als Anschluss an die Linie Meran–Landeck vorgeschlagen, was damals insbesondere an der Abneigung Tirols gescheitert war.

Auch als 1891 eine Konzession für eine schmalspurige Ofenbergbahn verlangt wurde, war wieder der Vorschlag aufgetaucht, eine solche Bahn normalspurig zu bauen. Rasch hatte sich dafür in Chur ein Initiativkomitee mit dem liberalen Publizisten und Politiker Florian Gengel (1834–1905) an der Spitze gebildet. Das Projekt, für das im März 1893 ein Konzessionsgesuch eingereicht wurde, sah eine Bahn mit einem Albula- und einem Ofenbergtunnel vor. Die Gemeinden des Val Müstair richteten ein Gesuch an die Kantonsregierung, angesichts der bereits eingeleiteten Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen den Bundesbehörden die Erstellung einer östlichen Alpenbahn Chur–Müstair via Albula durch den Bund zu beantragen und eine Koalition aller beteiligten Kantone und Gesell-

⁵⁷² Zit. nach CATRINA (1972), S. 79.

schaften anzuregen, wobei der Bund diplomatische Verhandlungen mit Österreich betreffend die Fortführung nach der Grenze aufnehmen solle. Der Bund trat auf diese Anregung jedoch nicht ein. Die parallel dazu angestrebte private Ausführung dieses Unternehmens bekundete selbstredend von Anfang an Mühe mit der Finanzierung der berechneten Baukosten von rund 85 Millionen Franken, woraufhin das Projekt wieder zur verschwinden drohte.

Im April 1895 jedoch nahm sich plötzlich Adolf Guyer-Zeller dieses Projekts mit Eifer an und verursachte dadurch einigen Wirbel in Graubünden – wobei allerdings früh schon der Verdacht bestand, die NOB wolle damit die Ausführung der Schmalspurbahn Chur–Thusis verhindern. Der spätere RhB-Verwaltungsratspräsident Alfred von Planta schoss daher in scharfen Worten gegen Guyer-Zeller, forderte diesen indirekt auf, seine Idee nochmals zu überdenken und folgte:

«Wenn er dies thut, so muss er mit uns zur Ueberzeugung gelangen, dass zwar der Splügen nie aus dem Auge gelassen werden darf, dass aber die Verbindung mit dem Engadin und mit Italien zunächst über den Albula zu suchen ist und dass wir vorerst alle Kräfte diesem einen grossen und erreichbaren Ziele zuwenden müssen.»⁵⁷³

Die Bündner Regierung hingegen schöpfe noch einmal Hoffnung und setzte sich tatkräftig ein: Im September 1895 begann eine Begehung der gesamten Strecke, an der neben Vertretern der VSB, der NOB, des Kantons Graubünden und des Oberengadins auch solche der Städte Bozen und Meran, der Region Vinschgau und sogar der österreichischen Regierung teilnahmen. Auf einer anschliessenden Konferenz in Meran erklärten die Tiroler Teilnehmer, ein solches Projekt insbesondere auch zur Förderung des Fremdenverkehrs zu begrüssen, und auch die schweizerischen Delegierten äusserten sich äusserst wohlwollend. Der anwesende Bündner Regierungsrat Franz Peterelli (1847–1907) erklärte gar, das Hauptziel des Kantons sei seit jeher die Normalspurbahn gewesen und «falls die Normalspur ermöglicht würde, werde der Kanton mit beiden Händen danach greifen.»⁵⁷⁴ Guyer-Zeller erläuterte bei dieser

Gelegenheit das hinter seiner Idee stehende verkehrspolitische Konzept, wie es im Konferenzprotokoll heisst:

«Diese Ostbahnenlinie sei eine Orientbahn; dieselbe stelle die kürzeste Verbindung der Schweiz bis Triest her und führe über Bozen und das Pusterthal in kürzester Linie an die Orientanschlüsse und werde mit der Zeit sogar bis Indien über Bagdad nach Bombay fahren können. Es handele sich um eine Linie im grossen Style und dieselbe dürfe durch die Schmalspur nicht verdorben werden.»⁵⁷⁵

Auch das Orientbahnprojekt rief wieder Holsboer auf den Plan: In einer in der NZZ erschienenen Artikelserie unter dem Titel *Orientbahn und Schmalspurbahnnetz, Betrachtungen aus Graubünden* zerfleckte er bereits im September 1895 das gegenüber dem Gotthard und auch dem Splügen kommerziell nicht konkurrenzfähige Projekt mit beissendem Spott. Holsboer verglich das Bündner Volk mit dem sagenhaften Geissbuben Luzi, der immer einer goldenen Uhr nachträumt, wie sie seine Kameraden am Gotthard und am Simplon besitzen, dann aber vom Bergmannli, wenn er brav und sparsam sei, eine silberne Uhr versprochen bekommt, die für ihn angemessener wäre. Graubünden müsse den goldenen Weltbahntraum vorläufig begraben und sich so rasch wie möglich selber helfen, argumentierte Holsboer weiter, denn die Fortdauer des bahnlosen Zustands würde zur Verarmung des Landes führen. Dank seines vorzüglichen Klimas und seiner heilkraftigen Quellen sei Graubünden dazu bestimmt, der grosse Sommer- und Winterkurort Europas zu werden; der bündnerischen «Fremdenindustrie» – und auch der wirtschaftlich weiterhin bedeutenden Landwirtschaft – sei aber durch ein Schmalspurnetz in den Haupttälern und mit Verbindung an die Nachbarländer viel besser gedient, wie dies der Erfolg der Landquart–Davos-Bahn bereits bewiesen habe. Das Mittel, dem Geissbuben Luzi zur silbernen Uhr zu verhelfen, sei der Bau eines bündnerischen Schmalspurnetzes mit vereinten Kräften von Gemeinden, Kanton und Bund.

Guyer-Zeller war es offenbar durchaus ernst, und er steckte erstaunlich viel in seinen Plan: Ingenieur Friedrich Hennings (1838–1922) arbeitete für den schweizerischen Teil ein vollständiges technisches Projekt aus, das 1898 von der NOB in einer

⁵⁷³ Der Freie Rhätier, 2. April 1895, zit. nach CATRINA (1972), S. 80.

⁵⁷⁴ Zit. ebd., S. 81.

⁵⁷⁵ Zit. ebd.

hundertseitigen Broschüre veröffentlicht wurde. Aufgrund der grossen Steigungen bei Bergün und innerhalb des Albulatunnels wurde dabei von Anfang an der elektrische Betrieb (mindestens auf einer Teilstrecke) vorgeschlagen, wofür bei Cinuos-chel im Engadin ein Wasserkraftwerk erstellt werden sollte. Guyer-Zeller resümierte, dass eine weitere Nord–Südverbindung keine Chance mehr habe, man benötige stattdessen «eine diagonale Verbindung nach dem adriatischen Meer hin». ⁵⁷⁶ Die bereits teilweise bestehende RhB solle mit dem Bau der zusammenhängenden Linien Chur–Thusis–Filisur–Davos–Landquart–Chur zu einem «Caroussel» ausgebaut werden: «Damit hätten nach unserer Ansicht die Schmalspurbahnen ihre Aufgaben in Bünden erfüllt.» ⁵⁷⁷ Er schlug vor, das gesamte «Engadin–Orient»-Projekt etappenweise auszuführen; die NOB hatte daher bereits 1896 der Bündner Regierung den Vorschlag unterbreitet, als erstes Teilstück die Strecke Chur–Tiefencastel zu bauen, woran sich der Kanton und die VSB zu beteiligen hätten. Derartige Vorschläge hatten schon früh Zweifel an der wirklichen Intention Guyer-Zellers aufkommen lassen – und sie kamen nun schlicht zu spät, um überhaupt noch in Frage zu kommen: Im gleichen Jahr 1898 fand der Spatenstich für eine schmalspurige Albulabahn statt. So verschwand dieses für kurze Zeit zu grossen Hoffnungen Anlass gebende «Orientbahn»-Projekt ebenso rasch wieder, wie es erschienen war. ⁵⁷⁸

8.10 Graubündens Eisenbahngesetz und Verstaatlichung der *Rhätischen Bahn* (1895–97)

Inzwischen hatte auch die Bündner Kantonsregierung energisch und offensichtlich mit Überzeugung im Sinne der schmalspurigen Albulabahn gehandelt. 1895 bezeichnete sie in einer Botschaft die Erstellung einer durch das Herz des Kantons führende Verbindung mit dem Engadin als dringlichste Aufgabe. Der Kanton könne das so entstehende Bahnnetz aber nicht selbst bauen, sondern diesen Bau nur mit seinen beschränkten Möglichkeiten fördern. Neben den kantonalen seien daher auch eidgenössische Subventionen zwingend

notwendig. Der Bund sei zur tatkräftigen Mithilfe beim Auf- und Ausbau des bündnerischen Schienennetzes nicht nur konstitutionell berechtigt, sondern auch moralisch verpflichtet, argumentierte die Bündner Regierung. Die Möglichkeit zur Hilfeleistung ergebe sich nicht nur aus der Bundesverfassung, sondern auch das dem Präjudiz der im Jahre 1878 beschlossenen Subventionierung der Linie über den Monte Ceneri im Tessin als Teil der Gotthardbahn. Die «moralische Verpflichtung» hingegen folgte der Kleine Rat aus dem Interesse des Bundes am Wegfall der defizitären Alpenpostkurse sowie aus der Tatsache, dass nach Ansicht von Oberst Theophil von Sprecher durch die Befestigungsbauten an der schweizerischen Südfront die strategische Lage Graubündens wesentlich verschlechtert worden sei – ein Zustand, gegen den nicht durch kostspielige Festungsbauten, sondern am zweckmässigsten durch Verbesserung der Verkehrswege im Innern des Kantons, das heisst durch den Bau der Schmalspurlinien Thusis–Engadin und Reichenau–Ilanz–Disentis, Abhilfe geschaffen werden könne.

Am Ende dieser Botschaft fügte die Regierung noch an, dass sich ihr Vorschlag zwar auf ein Schmalpurnetz beziehe, dass sie aber «nachdem der Gedanke an eine normalspurige Verbindung in neuerer Zeit kräftig hervortrete, diesen thunlichst begrüsse, weil alle für Schmalspurbahnen aufgeführten Gründe in erhöhtem Maße für Normalbahnen sprechen». ⁵⁷⁹ Damit zeigte der Kleine Rat auch, dass er sich vom Gedanken der grossen Ostalpenbahn noch längst nicht verabschiedet hatte.

Das Parlament schloss sich der Meinung der Regierung vorbehaltlos an und erteilte dieser die Vollmacht zur Einreichung eines Subventionsgesuches beim Bund. Solange noch Hoffnungen auf Realisierung der «Orientbahn» bestanden, wurde die Regierung offensichtlich nicht aktiv, woraufhin der *liberal-demokratische Verein Chur* im Januar 1897 eine Petition einreichte, der sich auch der Stadtrat von Chur anschloss und die dem Erstaußen Ausdruck gab, dass der Kleine Rat von der gemäss einstimmigem Beschluss des Grossen Rates erhaltenen Ermächtigung noch keinen Gebrauch gemacht habe. Das Versäumte müsse nun rasch nachgeholt werden, aber der Kanton und die Gemeinden müssten den ersten Schritt auf dem Weg der Opferwilligkeit tun und nennenswerte Subventionen sprechen.

⁵⁷⁶ Zit. ebd., S. 82.

⁵⁷⁷ Zit. ebd.

⁵⁷⁸ SCHMIDLIN (1916), S. 173–180; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 27–31; CATRINA (1972), S. 76–82.

⁵⁷⁹ Zit. nach RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 30.

Inzwischen war auf eidgenössischer Ebene die Gesetzgebung, die den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund vorbereiten sollte, in die Wege geleitet worden. Im Oktober 1895 war das *Bundesgesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung* in Kraft getreten. Gegen den erbitterten Widerstand der Privatspekulanten und verschiedener «Eisenbahnbarone» (darunter Guyer-Zeller) nahm das Stimmvolk im Oktober 1896 zudem ein revidiertes *Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen* an, das strenge Bestimmungen über Reinertrag und Anlagekapital der Bahnen enthielt.

Die *Schweizerische Eisenbahngesellschaft* befürchtete von diesem Gesetz eine lähmende Wirkung auf die Privatinitiative, weshalb ihr Interesse für das bündnerische Schmalspurnetz weiter sank und sich innerhalb ihrer Verwaltung Stimmen geltend machten, die auf eine Liquidation des Engagements bei der RhB drängten.

Auch in dieser kritischen Lage wurde wiederum Willem Jan Holsboer aktiv und besprach schon im Winter 1896/97 mit gewissen Politikern seinen Plan, den er im März 1897 in einem schriftlichen Memorial an die Verwaltung der RhB und den Kleinen Rat sowie in einer Artikelserie unter dem Titel *Die ostschweizerische Alpenüberschreitung, Betrachtungen aus Graubünden* in der NZZ veröffentlichte. Dort führte Holsboer aus, dass sein früherer Gedanke des Ausbaus des bündnerischen Schmalspurnetzes durch eine Finanzgesellschaft unter den veränderten Verhältnissen mit gleichzeitigem Bau und Betrieb der Linie Chur–Thusis durch die RhB nicht durchführbar sei. Diese voneinander getrennten Linien könnten in der ursprünglich geplanten Form nie rentieren. Die RhB, welche die guten Linien besitze, werde niemals aus eigenem Antrieb an den Bau teurer Linien gehen, zumal ihre Interessen für eine Bevorzugung des Scaletta sprechen würden. Der einzige Weg, zu erreichen, dass die Fortsetzung der RhB nicht von Davos, sondern von Thusis aus gebaut werde, sei die Erwerbung der im Besitze der Eisenbahngesellschaft befindlichen 5000 Aktien dieses Unternehmens. «Lange haben wir uns gefragt», schrieb Holsboer weiter, «ob man es wagen dürfte, das öffentlich zu sagen.»⁵⁸⁰ Aber die von gewissen Kreisen als «Geldbarone» beschimpften Aktionäre der *Eisenbahngesellschaft* seien in Tat und Wahrheit «Freunde Graubündens» und «rechte Leute», welche die-

se Aktien zu einem guten Preis abgeben würden, «wenn sie sehen, daß Bünden selbst sein Bahnnetz ausbauen will». Durch die Übernahme dieser Aktien wäre der Kanton Graubünden «sozusagen alleiniger Besitzer der Rhätischen Bahn».

«Will der Kanton sicher sein, die Richtung des Bündner Eisenbahnnetzes nach seinem Willen zu gestalten (Albula), so hat er diejenigen zu entschädigen, die er benachteiligt, er hat Prättigau und Davos ihre Subvention an die Rhätische Bahn zurückzuerstatten, [...]. Dann sind es nicht mehr die Gemeinden von Prättigau und Davos, sondern dann ist es der Kanton, der die Rhätische Bahn subventioniert hat. Werden die Einwohner des Kantons diese nachträgliche Subventionierung der Rhätischen Bahn gutheißen? Wir glauben: ja, wenn man ihnen zugleich ein richtiges Tracé für den zweiten Teil des bündnerischen Schmalspurnetzes vorlegt.»⁵⁸¹

Holsboer untersuchte dann im Einzelnen die Möglichkeiten der Finanzierung seines Ausbauvorhabens und schloss seine Vorschläge mit ausführlichen Überlegungen und eindringlichen Aufrufen ab, wobei auch sehr deutlich wurde, dass er den Scaletta noch immer nicht aufgegeben hatte – und aus dem Stillstand der Eisenbahnentwicklung in Graubünden sogar neue Hoffnung schöpfte. Der Kanton müsse den Gemeinden des Prättigaus und Davos die an die LD bezahlte Subvention in der Höhe von 1,625 Millionen Franken zurückzuerstatten. Sollte dies von der Politik nicht beschlossen werden,

«ist durch diesen Volksbeschluß konstatiert, daß die Albularoute nicht die Richtung ist, welche die meisten Interessenten auf sich vereinigt, und ist der Versuch zu machen, ob bei der Wahl der Richtung über Davos und durch den Scaletta die fehlenden Fr. 3'375'000 gezeichnet werden. Ist solches der Fall, so ist das Tracé über den Scaletta als das Richtige zu wählen. Wird vom Volke der Beschluß in diesem Sinne gefaßt, dann ist das rhätische Bahnnetz gesichert. Und sollte das Unerwartete eintreten, daß die erwähnten Fr. 3'375'000 nicht von den Albula-Interessenten des Oberlandes und Bergells bewilligt werden, dann würden allerdings die gealterten Überreste

⁵⁸⁰ Zit. ebd., S. 32.

⁵⁸¹ Zit. ebd., S. 33.

des Initiativ-Komitees Landquart–Davos ihre ergrauten Köpfe noch einmal zusammenstecken und den Beweis zu führen suchen, daß auf der Route Landquart–Davos–Capella–Samaden–Chiavenna und Capella–Martinsbruck die bessern Bündner Patrioten wohnen, oder daß man von dieser Richtung mehr Vorteile für das Bündnerland im großen und ganzen erwartet. Die Aktien für die Sicherung der Albularoute müßten bis spätestens zum 31. Dezember 1897 genommen werden, von den Gemeinden oder Privaten. Nach dieser Zeit müßte es frei stehen, zu versuchen, was die Freunde des Scaletta vermögen.»⁵⁸²

Er sei sich sehr bewusst, so Holsboer weiter, «dem Volke Graubündens hier einen Vorschlag von großer Tragweite gemacht zu haben» und er wolle dabei noch eine Frage ansprechen, «die wahrscheinlich mehr als einem Leser des vorstehenden Artikels auf den Lippen schwelt. Wie steht es um die Verbindung des Kurortes Davos [...] mit der Albula-Bahn?» Er habe bisher über diesen wichtigen Punkt bewusst geschwiegen. Wenn das Bündner Volk geneigt sei, auf den formulierten Vorstoss einzutreten, dann würde man in Davos die Verbindung an die Albulabahn über Filisur suchen, «dann wird es gelingen [...], das bündnerische Schmalspurnetz mit dem Übergang über den Albula zu finanzieren.» Obwohl er hier einen sehr pragmatischen Kompromissvorschlag vorbrachte, liess Holsboer noch einmal deutlich durchblicken, dass er eine Scalettabahn noch immer als weit besser als eine Albulabahn betrachtete:

«Über die Verbindung von Davos mit einer Bahnlinie Landquart–Chur–Thusis–Albula–Samaden–Chiavenna sich zu verbreiten, ist eine heikle Sache. Denn sobald man eine solche Verbindung ins Auge faßt, muß es jedermann ins Auge springen, daß die rationelle Linie für den Fremdenverkehr die Linie Zürich–Landquart–Davos–Scaletta–Capella–Samaden–Chiavenna und Capella–Schuls–Martinsbruck wäre, und daß es viel richtiger wäre, die wenigen Reisenden der Landbevölkerung, die ins Engadin wollen, mit einer Lokalbahn Thusis–Tiefenkastel–Filisur nach Davos und von da mit der Hauptlinie weiter zu befördern, als Davos durch eine Lokalbahn mit dem Albula zu verbinden. Da man aber dies nicht einsehen will,

da man die ersten Männer unseres Kantons immer wieder sagen hören kann: Lieber keine Verbindung mit dem Engadin als eine über den Scaletta, so wird hoffentlich das Konsortium der Gemeinden in den Talschaften Prättigau und Davos sagen: Der Gescheitere gibt nach, wenn es das Wohl der Gesamtheit fordert. Und so haben wir dem Bündner Volk einen Plan vorgelegt, der vom Scaletta absieht und den Albula ins Auge faßt.»⁵⁸³

Mancher werde wohl im ersten Augenblick «von diesem Vorschlag, der tief in das Leben der Gemeinden und des Kantons eingreift, erschrecken», so Holsboer weiter.

«Er wird sich sagen, daß wir damit bei dem Graubündner Volk viel Energie, einen weiten Blick und viel Verständnis für die Bedürfnisse der Zeit voraussetzen. Das mag richtig sein. Aber wir glauben, damit vom Bündner Volke nicht zu viel zu verlangen. Wir trauen ihm zu, daß die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte, die bitteren Enttäuschungen, die es auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik gemacht hat, ihm die Augen geöffnet haben über seine Lage. Vermag das Bündner Volk nicht, in allernächster Zeit einen großen, einmütigen Entschluß zu fassen, so wird es keine Eisenbahnen erhalten. Und was sein Schicksal sein wird, wenn es ohne ein Bahnnetz bleibt, brauchen wir ihm nicht zu sagen. Die Erfahrungen, die man mit der Rhätischen Bahn gemacht hat, sprechen so deutlich und sind so ermutigend, daß wir uns der Hoffnung hingeben, auch im abgelegesten Tale des Kantons werde man verstehen, daß Graubünden durch einen mutigen Schritt nur gewinnen könne. Die Opfer, die man wird bringen müssen, sind in Wahrheit keine Opfer, denn sie werden sich reichlich lohnen, sie werden den Wohlstand der Gemeinden heben, sie werden die wirtschaftliche Zukunft unseres Kantons für geraume Zeit sichern, der Bau des rhätischen Schmalspurnetzes wird für den Kanton weit größere Bedeutung gewinnen als der des Straßennetzes, den die letzte Generation durchgeführt hat. Es ist nicht zu bestreiten: Wir haben mehr als einmal schon den richtigen Augenblick verpaßt. Unsere Lage ist die jenes Mannes im Restaurationslokal Landquart, der aus Eigensinn und im Eifer der eisenbahnpo-

⁵⁸² Zit. ebd., S. 34–35.

⁵⁸³ Zit. ebd., S. 35

litischen Diskussion den Zug versäumt hat. Aber noch ist nichts verloren, noch kann vieles wieder gutgemacht werden, wenn wir ohne Zögern tun, was die Situation fordert. Mit Zu-warten gewinnen wir nichts, wir müssen rasch handeln, und von andern haben wir keine Hülfe zu erwarten, wir müssen selbst handeln. Alt Fry Rhätien, wach auf!»⁵⁸⁴

Holsboers Vorschläge und eindringliche Zürfi fielen bei den Behörden auf einen erstaunlich günstigen Boden. Die Ostalpenbahnhoffnungen waren zu diesem Zeitpunkt so weit geschwunden, dass nun auch die Kantonsregierung ener-gisch auf die Karte des Schmalspurnetzes setzte. Bereits im April 1897 unterschrieb die Regierung einen Kaufvertrag unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat und das Volk für die 5000 Aktien sowie die sich im Besitze der *Eisen-bahnbank* befindlichen Obligationen der RhB. Sie erwarb ferner die bündnerischen Konzessionen, Pläne und Gutachten dieser Bank und verpflich-tete sich, die erforderlichen Beschlüsse der Le-gislative auf den gesetzlich kürzesten Zeitpunkt zu ermöglichen.

Fast gleichzeitig legte die Regierung dem Parlament deshalb den Entwurf eines *Gesetzes betreffend Beteiligung des Kantons am Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes* vor. Die begleitende Botschaft machte die Erwägungen Holsboers über die Notwendigkeit dieses Schrittes und des weiteren Ausbaus des Schmalspurnetzes zu den ihrigen, um dann in eindringlichen Worten fortzufahren:

«An diesen Ankauf sollte sich unseres Erach-tens naturgemäß die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens knüpfen. Der Kanton erwirbt sich dadurch maßgebenden Einfluß auf die Rhätische Bahn, die die Grundlinie des bünd-nerischen Eisenbahnnetzes ist und stets sein wird. [...]. Es kommt dadurch Organisation und einheitliche Aktion in unsere Eisenbahn-bestrebungen, woran es bekanntlich bis jetzt, zum Schaden der Sache, sehr gefehlt hat. [...]. Gelingt dies – und wir zweifeln gar nicht daran, daß es [...] gelingen muß – und tritt dann all-mäßig eine finanzielle Erstarkung der Bahn ein – wir zweifeln auch daran nicht –, so wächst sich die Rhätische Bahn, die dannzumal über eine Bahn-länge von ca. 170 km verfügen wird,

zu einer Macht aus, die es ruhig wagen darf, mit Hilfe des Kantons und der Gemeinden, wie im Gesetz vorgesehen, auch die anderen in ih-rem Rayon liegenden Linien auszubauen.»⁵⁸⁵

Indem die RhB unter der Ägide des Kantons «in ihren Entschlüssen sich weniger von spekulativen als volkswirtschaftlichen Gründen leiten lassen» werde, so sei ihr künftiger Ausbau zur Erschlies-sung weiterer Regionen des Kantons praktisch bereits gesichert. Gleichzeitig demonstrierte die Kantonsregierung aber auch, dass sie sich zwar von den bisherigen Ostalpenbahnplänen, nicht aber von den grossen Weltbahnräumen verabschiedet hatte:

«So wird die Fortsetzung der Linie nach Chia-venna eine sichere und wahrscheinlich nicht lange ausbleibende Folge der Bahn ins Engadin sein. Ebenso wird die Bahn durchs Engadin nach Martinsbrück erstellt werden, [...]. Beide Lini-en werden nach Ansicht gewiegender Fachmänner nicht nur aus volkswirtschaftlichen, son-dern auch aus finanziellen Erwägungen seitens der Rhätischen Bahn postuliert werden müs-sen, und es begreift sich dies, wenn man be-denkt, daß eben der Anschluß an den großen Weltverkehr den kleinen Linien Leben und Ver-dienst bringt. Die Vorteile der Oberländerlinie von Ilanz bis Disentis, vielleicht auch einmal bis zur Gotthardbahn, wird ein weiterer Zielpunkt der Tätigkeit der Rhätischen Bahn sein.»⁵⁸⁶

Allerdings zeigt die Botschaft auch, dass man den Zeitplan der Realisierung dieser Träume inzwischen deutlich realistischer (um nicht zu sagen: pessimistischer) sah:

«Wir haben selbstverständlich nicht die Mei-nung, daß dieses ganze Netz in kurzer Zeit, etwa im nächsten Dezennium, erstellt werden könne. Es wird dazu wohl ein halbes Jahr-hundert, vielleicht noch mehr bedürfen. Aber kommen wird es, wenn wir uns einmal ent-schließen, den ersten unerlässlichen Schritt zu tun und als solchen sehen wir den Ankauf der Aktien der Rhätischen Bahn an.»⁵⁸⁷

⁵⁸⁴ Zit. ebd., S. 37.

⁵⁸⁶ Zit. ebd.

⁵⁸⁷ Zit. ebd.

Nach Besprechung der einzelnen Bestimmungen des Gesetzes schloss die Botschaft mit einer ausführlichen Würdigung der finanziellen Tragweite desselben: Ab dem Jahr 1899 könne der Reingewinn der Kantonalbank für die Finanzierung des Eisenbahnprogramms verwendet werden, da in jenem Jahr voraussichtlich die kantonale Strassenschuld getilgt sein werde, auf die ebenfalls sogleich mit einiger Genugtuung Rückschau gehalten werden konnte:

*«Am Anfang dieses Jahrhunderts besaß der Kanton noch sozusagen keine fahrbaren Straßen, am Ende desselben aber zirka 1000 Kilometer Kunststraßen in alle Täler, über Berge und durch Schluchten. Der Bau kostete über 20 Millionen Franken und doch ist die ganze Schuld abbezahlt, trotzdem der Unterhalt dieser Straßen, deren Verbesserung und die Wiederherstellung zerstörter Bauobjekte weitere ungezählte Millionen kosteten, [...]. Für ein armes agrikoles Bergland mit nur 95'000 Einwohnern war das eine Riesenleistung, auf die wir stolz sein dürfen, denn kein anderes Land der Erde wird im Verhältnis für das Straßenwesen gleiches geleistet haben. Daß diese Leistungen ihre Früchte getragen, kann jeder beurteilen, der unser Land vor 30 und 40 Jahren kannte und der nun stolze Flecken und Städtchen da findet, wo früher Weiler und arme Dörfchen lagen. [...]. Wenn also unsere Vorfahren bei viel beschränkteren Mitteln ein so gewaltiges Unternehmen kühn in Angriff nahmen, so dürfen wir ihrer nicht unwürdig sein und uns nicht abschrecken lassen von der Größe der nun uns gestellten Aufgabe.»*⁵⁸⁸

Bereits Ende Mai verabschiedete der Grosse Rat nach eineinhalbtägigen Beratungen das erste Bündner Eisenbahngesetz bei nur einer einzigen Gegenstimme und richtete gleichzeitig die Einladung an die Regierung, beim Bund ein Subventionsgesuch einzureichen. Für einmal standen Politik und Presse beinahe geschlossen hinter dem Vorhaben und richteten eindringliche Aufrufe an das Stimmvolk. Schon am 20. Juni 1897 stimmte das Volk diesem Gesetz mit überwältigendem Mehr von 9'325 gegen 2'455 Stimmen zu. Damit war die Grundlage für den Auf- und Ausbau des Schmalspurnetzes im Kanton Graubünden ge-

schaffen. Angesichts der Tragweite dieses Entscheides meinte Nationalrat Alfred von Planta später einmal, «diese Tat der Behörden und des Volkes Graubündens» dürfe ohne Übertreibung «als eine der glänzendsten Erscheinungen auf dem Gebiete der neuzeitlichen Demokratie bezeichnet werden, als ein Ruhmesblatt in der Geschichte Graubündens».⁵⁸⁹

Das Bündner Eisenbahngesetz von 1897 bezeichnete die Erstellung von Eisenbahnen (nicht zwingend nur Schmalspurbahnen) zur Erschließung des Kantons für den allgemeinen Verkehr und zur Verbindung der Haupttalschaften unter sich. Zur Förderung dieses Zwecks hatte sich der Kanton die Aktienmehrheit an der RhB gesichert und bald darauf eine Statutenänderung veranlasst, welche die Bahngesellschaft zum Ausbau des Streckennetzes verpflichtete. Im Weiteren wurden die Subventionen des Kantons sowie die zwingend erwarteten Subventionen der interessierten Gemeinden pro Kilometer detailliert festgeschrieben. Das Gesetz bestimmte weiter, dass in erster Linie der Ausbau des Bahnnetzes von Reichenau oder Bonaduz nach Ilanz und von Thusis bis ins Engadin erfolgen solle (sogenannte Prioritätslinien) und zwar so, dass diese Strecken gleichzeitig und als einheitliches Unternehmen zu finanzieren seien.

Willem Jan Holsboer war mit der Beschränkung der ersten Ausbauetappe auf die beiden genannten Linien und namentlich mit dem Verzicht auf die sofortige Fortsetzung des Netzes bis Chiavenna durch das Eisenbahngesetz ganz und gar nicht einverstanden gewesen. Er nahm an, dass die RhB durch den Bau der beiden Prioritätslinien derart geschwächt würde, dass «ein halbes Jahrhundert, vielleicht noch mehr»⁵⁹⁰ vergehen würden, bis endlich die restlichen Linien realisiert seien, wobei ihm persönlich auch die Verbindung zwischen Davos und Filisur (und damit die Verbindung der Landquart–Davos- mit der Albulabahn) am Herzen lag. Auch aus touristischen Gründen wollte Holsboer so rasch wie möglich die Auslandsanschlüsse der RhB realisieren: «Wir wollen, dass von Italien, von Oesterreich, von Oberbayern, von allen Seiten her die Fremden einen bequemen Zugang zu unseren Thälern finden.»⁵⁹¹ Für seine eigenen Pläne hatte er sich die Unterstützung der Firma

⁵⁸⁸ Zit. ebd., S. 39.

⁵⁸⁹ Davoser Zeitung, 1. September 1897, zit. nach CATRINA (1972), S. 84.

⁵⁹¹ Bündner Tagblatt, 17. November 1897, zit. ebd., S. 85.

⁵⁸⁸ Zit. ebd., S. 38.

Philipp Holzmann in Frankfurt a. M., der Erstellerin der Stammlinie Landquart–Davos, gesichert. Diese reichte im Oktober 1897 eine Bau- und Finanzierungsofferte für die Linien Reichenau–Ilanz–Disentis, Thusis–Filisur–Davos, Filisur–St. Moritz–Bad–Chiavenna und Bever–Scuol ein und verpflichtete sich, das Netz bis zum 1. Juli 1903 fertig zu stellen (mit Ausnahme der Linien Ilanz–Disentis und Bever–Scuol, für die der Termin 1. Juli 1904 vorgesehen war). Der Bau dieses 250 Kilometer langen Netzes sollte 64,5 Millionen Franken kosten, woran gesetzliche Subventionen von Kanton und Gemeinden von 27,7 Millionen Franken zu leisten gewesen wären, während die Firma Philipp Holzmann den Rest übernommen hätte. RhB-Verwaltungsratspräsident Theophil von Sprecher warf Holsboer vor, er mache damit einen «Vorschlag zur Totalrevision des Eisenbahngesetzes».⁵⁹² Kanton und Gemeinden könnten sich einen derartigen finanziellen Aufwand nicht leisten, meinte er weiter. Im Einverständnis mit der Regierung trat der Verwaltungsrat der RhB daher auf dieses Angebot nicht ein.^{5⁹³}

8.11 Drittes «Ostalpenbahnversprechen» und Subvention der RhB (1897–1904)

Im gleichen Jahr 1897, in welchem sich Graubünden erstmals ein Eisenbahngesetz gab, wurde in der Eidgenossenschaft definitiv der Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem eingeleitet. Das bezügliche *Gesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen* vom 15. Oktober 1897 brachte eine vollkommene Umwälzung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Es lag auf der Hand, dass die Interessenten an einer West- und Ostalpenbahn auch bei diesen Gesetzesverhandlungen wiederum dafür besorgt waren, dass durch das neue Bundesgesetz die «Versprechen» von 1872 und 1878 aufrechterhalten werden könnten.

In der bundesrätlichen Botschaft vom März 1897 (und später auch im entsprechenden Gesetz) erhielt die Ostschweiz daher ein *drittes «Ostalpenbahnversprechen»*. So bekundete der Bundesrat unmissverständlich die Überzeugung,

«dass der Bund im Falle der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen die Bestrebungen der Ostschweiz zur Erreichung eines Alpenüberganges im Osten in gleicher Weise fördern wird, wie er dies dem Simplonunternehmen gegenüber zu tun beabsichtigt».⁵⁹⁴ Während nun also für den Westen bereits ein ganz konkretes Projekt im Fokus stand, war dies im Osten ganz und gar nicht der Fall, wie der Bundesrat feststellte:

«Für den Alpenübergang im Osten besteht noch völlige Unklarheit. Früher war ausschliesslich ein Übergang von Nord nach Süd, in erster Linie der Splügen in Aussicht genommen, in neuerer Zeit wird auch ein wesentliches Gewicht darauf gelegt, die Interessen der Ostschweiz und speziell Graubündens durch eine direkte Verbindung mit dem Engadin zu fördern. Diese Bestrebungen sind aber noch zu wenig abgeklärt, als dass die Bundesbehörde zurzeit Stellung nehmen könnte; es ist vielmehr noch eine gründliche allseitige Erörterung durch die beteiligten Kantone erforderlich. [...]. Das schweizerische Bahnnetz kann solange nicht als abgeschlossen betrachtet werden, als nicht die Täler Graubündens in rationeller Weise an dasselbe angeschlossen sind.»^{5⁹⁵}

Entsprechend dieser Botschaft wurde in Art. 49 des Gesetzes selbst denn auch festgehalten: «Der Bund wird in gleichem Masse [wie die Simplonbahnbestrebungen] auch die Bestrebungen für die Realisierung einer [...] entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.»^{5⁹⁶}

So wurde denn das «Ostalpenbahnversprechen» noch einmal erneuert. In Graubünden selbst wurden zu jenem Zeitpunkt jedoch keinerlei weiteren Schritte zur Ausführung einer Ostalpenbahn unternommen, und die grosse Splügenbahn schien beinahe in Vergessenheit zu geraten. Es bedurfte hier wieder eines Anstosses von aussen – in diesem Fall der Aufstellung eines Konkurrenzprojektes in Form der Greinabahn –, um den Splügen wieder zum Leben zu erwecken.

Zunächst aber war Graubünden noch ganz und gar mit der Umsetzung des kantonalen Eisenbahngesetzes beschäftigt. Schon wenige Tage nach Annahme dieses Gesetzes kam der Kleine Rat auch dem zweiten vom Grossen Rat erteilten

^{5⁹²} Zit. ebd., S. 85.

^{5⁹³} RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 29–40, 43–44; CATRINA (1972), S. 70–75, 82–83, 84–86.

^{5⁹⁴} Zit. nach SCHMIDLIN (1916), S. 181.

^{5⁹⁵} Zit. ebd.

^{5⁹⁶} Zit. ebd.

Auftrag nach und reichte in Form eines 36-seitigen Memorials ein Gesuch um eine Bundessubvention von acht Millionen Franken an die auf 24 Millionen Franken veranschlagten Kosten der Linien nach Samedan und nach Ilanz ein. Mittels beigelegten Plänen, Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, kommerziellen und militärischen Gutachten – jeweils aus der Feder von auf ihrem Gebiet anerkannten Experten – sowie einer ausführlichen Betrachtung des volkswirtschaftlichen Zustands des Kantons und der Verkehrsverhältnisse in seinem Inneren und um ihn herum wurde die Notwendigkeit dieser Subvention dargelegt und argumentiert, dass Kanton und Gemeinden mit den Opfern, die sie sich mit den neuen Eisenbahngesetz für die Verbesserung ihrer Verkehrsmittel auferlegt hatten, bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien.

Die bekannten Argumente der wegfallenden defizitären Postkurse und der verbesserten militärischen Erschliessung der Grenze wurden vom Bundesrat in seiner Botschaft an das Parlament vom April 1898 noch um ein entscheidendes neues Argument erweitert: die durch die Erschliessung Graubündens zu erwartende wesentliche Belebung des Personen- und Güterverkehrs auf dem Bundesbahnenetz. Massgebend für die bundesrätliche Befürwortung des Subventionsgesuches war gemäss der Botschaft aber die ganz spezielle und ausserordentliche Lage Graubündens – und namentlich des Engadins:

«Ganz abgesehen von der hohen strategischen Bedeutung eines internen bündnerischen Eisenbahnenetzes im Kriegsfalle, von der Tatsache, daß [...] die eidgenössische Postverwaltung um jährlich Fr. 180'000 entlastet wird, von der Hebung bündnerischer und schweizerischer wirtschaftlicher Interessen, sind es namentlich Erwägungen politischer Natur, welche, wie seiner Zeit bei der Monte Cenere-Bahn-Subvention, den Ausschlag zugunsten des bündnerischen Subventionsbegehrens geben müssen. Der Bund kann dieser Entfremdung des langgestreckten, herrlich gelegenen und entwickelten Hochtals auf unserer Südfront, des Engadins, welche mit jedem weiteren Ausbau der Eisenbahnen der angrenzenden Länder, mit jedem weiteren Vordringen der italienischen und österreichischen Eisenbahn-Endstationen bedrohliche Fortschritte macht, nicht untätig zusehen. Und wenn es richtig ist, daß einerseits die einzige Rettung

aus einer bedauerlichen wirtschaftlichen und politischen Lage, welche jetzt schon das Engadin in wirtschaftlicher Beziehung zum größten Teile von Italien abhängig macht, herauszukommen, in der Verbindung des Engadins durch einen Schienenstrang mit dem schweizerischen Hinterlande liegt, und wenn andererseits die im Bereich der Möglichkeit liegenden Anstrengungen und finanziellen Opfer der Regierung und Gemeinden des Kantons Graubünden nicht genügen, um den Ausbau des bündnerischen internen Netzes finanziell zu sichern, darf der Bund diesem seinen Bundesgliede seine Mithilfe nicht versagen.»⁵⁹⁷

Nachdem der Kleine Rat in einem Nachtrag zum bereits eingereichten Memorial noch die Verlegung des Endpunkts der Albulalinie von Samedan nach St. Moritz und damit die Erhöhung des Kapitalbedarfs auf 25 Millionen Franken mitgeteilt und begründet hatte, stimmten die eidgenössischen Räte am 30. Juni 1898 mit seltener Einstimmigkeit der Subvention der beiden Linien mit acht Millionen Franken zu. «Diese weitblickende freundegenössische Hilfeleistung gestattete dem Kanton Graubünden, endlich den systematischen Ausbau seines Schalspurnetzes vorzunehmen»,⁵⁹⁸ heisst es über diesen Beschluss geradezu dankbar in der Festschrift zum 50-jährigen Bestehen der *Rhätischen Bahn* von 1939.

Inzwischen hatte der Bau der beiden Schmalspurlinien in Graubünden bereits begonnen; aufgrund weiterer Studien war die Frage des Übergangs ins Engadin definitiv zugunsten des Albula entschieden worden. Nach der Wahl von Friedrich Hennings als Oberingenieur und nach Überwindung einiger Schwierigkeiten erlangte man von sämtlichen Gemeinden die erforderlichen Verpflichtungsscheine, womit die Finanzierung definitiv gesichert war. Bereits im Jahr 1898 wurde mit dem Bau des Albultunnels begonnen, und die weiteren Streckenabschnitte wurden nach und nach in Angriff genommen (mit Ausnahme der Strecke Samedan–St. Moritz, deren Projektierung und Ausführung durch langwierige Verhandlungen über die Lage der Station St. Moritz stark verzögert wurde). Programmgemäß konnte am 1. Juni 1903 die Strecke Reichenau–Ilanz und exakt einen Monat später die Strecke Thusis–Samedan eröffnet werden.

⁵⁹⁷ Zit. nach RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 41.

⁵⁹⁸ Ebd.

Bei diesen Eröffnungen gab es einen grossen Abwesenden, ohne den diese Bahnen wohl kaum je zustande gekommen wären: Willem Jan Holsboer. Er war im Juni 1898 im Alter von nur 64 Jahren einem Schlaganfall erlegen.⁵⁹⁹

8.12 Splügen gegen Greina (1898–1907)

Im Jahr 1898, als Graubünden vollständig auf den Auf- und Ausbau seines internen Schmalspurnetzes konzentriert war, kam durch einen Anstoss von aussen plötzlich wieder neue Bewegung in die Ostalpenbahnangelegenheit. Im Oktober dieses Jahres reichte ein «interkantonales Komitee für eine Lukmanierbahn» (das grösstenteils aus Tessiner Persönlichkeiten bestand) dem Bundesrat ein Konzessionsbegehr für eine Normal- oder Schmalspurbahn von Biasca in die Surselva ein. Indem verschiedene Varianten ausführlich diskutiert wurden, liess das Komitee (offensichtlich ganz bewusst) offen, ob das Wiederaufgreifen des alten Gedankens der Lukmanierbahn als Fortsetzung der bereits konzessionierten Linie nach Disentis oder als neuer Anlauf für eine internationale Ostalpenbahn betrachtet werden sollte.

Der Tessiner Staatsrat erklärte sofort, er bringe diesem Projekt das grösste Interesse entgegen, während der Kleine Rat Graubündens mitteilte, er habe grundsätzlich gegen das Gesuch nichts einzuwenden, könne sich allerdings keine definitive Meinung bilden, da im Gesuch zahlreiche Eventualitäten formuliert seien. Er empfahl dem Komitee eine schmalspurige Linie nach Norm der RhB zu bauen; für den Fall der Ausführung der Linie in Normalspur frage es sich, ob dieselbe in Chur an die VSB oder an den westlichen Endpunkt der RhB angeschlossen werden solle. Würden die Bundesbehörden das Erstere verlangen, so müsste Graubünden darauf bestehen, dass die parallel laufende RhB ab Reichenau von den Konzessionären zu einem festgesetzten Preis übernommen würde. Endlich müsste unter allen Umständen die Frage offenbleiben, ob eine Lukmanierbahn die Lösung des ostschweizerischen Alpendurchstiches enthalte, oder ob eine solche Bahn nicht vielmehr lediglich als drittes Gleis der Gotthardbahn anzusehen sei.

Das interkantonale Lukmanierbahnkomitee hielt jedoch an diesem Konzessionsgesuch fest

und erklärte auch, wenn einmal der Moment komme, wo die Schweiz zwischen Lukmanier und Splügen definitiv zu entscheiden habe, werde diese Wahl sicherlich auf den Lukmanier fallen. Im Auftrag des Bundesrates untersuchte das Eisenbahndepartement nun die Frage, welche Stellung die Bundesbehörden gegenüber einem Lukmanierbahnprojekt einnehmen sollten. Dabei hielt es fest, dass von der Lösung eines östlichen Alpendurchstiches gegenwärtig keine Rede sein könne. Es müsste zunächst abgewartet werden, wie sich die Verkehrsverhältnisse entwickeln würden, wenn einmal der Simplontunnel im Betrieb und das bündnerische Schmalspurnetz ausgebaut sei. Unter diesen Umständen sei es nicht gerechtfertigt, die Konzession für eine Lukmanierbahn zu erteilen. Hingegen stehe einer Konzession für eine Eisenbahn durch das Bleniotal auf der südlichen Seite des Passes von Biasca bis Olivone nichts im Wege. An konferenziellen Verhandlungen der beteiligten Interessenten im Juni 1899 einigte man sich daher darauf, die Bahn schmalspurig und nur bis Olivone zu bauen. In diesem Sinne erteilte denn auch die Bundesversammlung im Oktober 1899 die Konzession für eine Schmalspurbahn von Biasca nach Olivone. Im Jahr 1911 wurde eine private Schmalspurbahn zwischen Biasca und Acquarossa (unterhalb von Olivone) eröffnet, deren Betrieb 1973 wieder eingestellt wurde.

Der neue Anstoss für eine Lukmanierbahn im Jahr 1898 hatte in der ganzen Schweiz und insbesondere im Tessin rasch einige Anhänger gefunden, und im Frühjahr 1901 wurde ein Basistunnelprojekt mit einem 41 Kilometer langen Tunnel vorgestellt, zu dem sich bald schon ein zweites, ganz ähnliches Projekt gesellte. Dies rief nun auch die Freunde des seit etwa 1890 vernachlässigten Splügenprojekts wieder auf den Plan und im März 1902 wurde auf einer Konferenz in Bad Ragaz ein interkantonales Splügenkomitee gegründet. Dieses ergänzte nun die alten Studien mit den modernen Anforderungen, knüpfte Kontakte in Deutschland und Italien und sorgte vor, dass die Wasserkräfte längs der Splügenlinie für einen allfälligen elektrischen Betrieb derselben zugesichert blieben.

Mitten in dieser energischen Tätigkeit des Splügenkomitees rückte 1903 die Regierung des Kantons Tessin das Greinaprojekt in den Vordergrund, woran sich bald auch die von einer solchen Bahn berührten Gegenden in der Surselva sowie Interessengruppen in St. Gallen (und spä-

⁵⁹⁹ SCHMIDLIN (1916), S. 180–182; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 40–44; CATRINA (1972), S. 82–90.

ter auch in Glarus) anschlossen. Das sich nun bildende interkantonale Greinakomitee bestand aus Vertretern der Kantone Zürich, Glarus, beider Appenzell, St. Gallen, Graubünden und Tessin. Ende Dezember 1903 gelangte die Tessiner Regierung mit einem Gesuch um finanzielle Unterstützung der nötigen Studien für eine Greinabahn an die Kantone Graubünden und St. Gallen. Nach einer bald einberufenen Konferenz sagte St. Gallen diese Unterstützung zu, während die Bündner Regierung eine finanzielle Beteiligung definitiv ablehnte.

Auf beiden Seiten wurde nun eifrig an der technischen Ausarbeitung der Projekte gearbeitet; das Splügenkomitee liess insbesondere untersuchen, ob die Bahn durch einen längeren Tunnel und elektrischen Betrieb in tieferer Lage gebaut werden könnte. Und bald schon tauchten auch hier wieder Bestrebungen zur «Fusion» der beiden Projekte am Splügen und am Greina auf – diesmal in Form einer «Bernhardinbahn», d. h. einer Bahn unter dem San-Bernardino-Pass. Ein Projekt eines Ingenieurs B. April aus dem Jahr 1902 sah einen Tunnel von Andeer bis nach Mesocco mit einer Abzweigung nach Chiavenna vor. Die enorm grosse Bausumme, welche dieses Projekt erfordert hätte, nahm ihm von Anfang an jegliche Aussicht auf Verwirklichung. Daher vermochte es auch im Streit zwischen den Anhängern des Splügen und des Greina zu nicht zu schlachten – und so fand dieses Projekt weder in Graubünden noch im Tessin nennenswerte Unterstützung.

Derweil liefen nun die Splügen- und Greinabstrebungen wetteifernd nebeneinander her und es entstand rasch eine ganze Menge von Gutachten, Streitschriften und auch seriöser Literatur, wie etwa Robert Bernhardts umfassendes Werk *Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung*, das in drei Teilen zwischen 1903 und 1905 erschien. Es befasste sich einlässlich mit beiden Projekten und sprach sich für die Greinabahn aus – womit es sogleich selbst wieder neuen Grund zu umfangreichen Auseinandersetzungen schuf.

Im Januar 1904 fand im Bündner Oberland eine Kundgebung zugunsten des Greina statt, und noch im selben Jahr sprach sich die Handelskammer für Schwaben und Neuburg deutlich für den Splügen aus und bemerkte, der Greina könne von Bayern aus weder moralisch noch materiell unterstützt werden. Derweil liess die Tessiner Regierung die vorliegenden Greinapläne nochmals

neu bearbeiten und veröffentlichte diese im Juni 1905. Das Splügenkomitee veröffentlichte wiederum im August 1905 ein neues Projekt mit elektrischem Betrieb.

Bald schon sah sich der Kleine Rat Graubündens in der Pflicht, wieder aktiv in die Ostalpenbahnfrage einzutreten und berief auf Anfang Januar 1906 eine Versammlung der ostschweizerischen Kantone in Rapperswil ein. In einer Eingabe an die Bundesbehörden sollte die bestimmte Forderung erhoben werden, dass nach Gotthard und Simplon nun ein Ostalpenbahndurchstich vor allen anderen Projekten an die Reihe zu kommen habe. Der bündnerische Vorschlag einer gemeinsamen Aktion der Ostschweizer Kantone für eine selbständige Ostalpenbahn sowie auch die Idee einer gemeinsamen Konzessionsbewerbung wurde jedoch von den anderen Kantonsregierungen abgelehnt. Damit stand die Bündner Regierung mit ihrer Unterstützung einer Splügenbahn isoliert da.

Daraufhin erliess der Kleine Rat von Graubünden eine Botschaft an den Grossen Rat, worin er die Sachlage darlegte und beantragte, ein Konzessionsbegehr für eine Splügenbahn zu stellen, um eine Abklärung in der Gesamtschweiz zu erzielen. Im Januar 1906 sprach sich der Grossen Rat mit grosser Mehrheit für den Splügen aus; der Greina könne nur akzeptiert werden, wenn jede Möglichkeit und Hoffnung auf Realisierung des Splügenprojekts als endgültig dahingefallen angesehen werden müsste, das heißt: wenn ihm die Konzession vom Bund verweigert würde.

Einen Monat später bereits fand in Chur eine Konferenz statt, an der neben der gesamten Bündner Regierung und einigen Nationalräten auch Vertreter des Splügenkomitees und der Direktor der *Rätischen Bahn* teilnahmen. Die Konferenz beschloss, vorerst noch kein Konzessionsgesuch zu stellen, sondern stattdessen noch einige Ergänzungsarbeiten am Splügenprojekt vorzunehmen und die von Oberst Theophil von Sprecher im *Bündner Tagblatt* vorgeschlagene Variante einer Splügenbahn mit südlichem Tunneleingang im Bergell (und damit auf schweizerischem Territorium) zu prüfen.

An einer weiteren Konferenz im Mai 1906 wurde beschlossen, dass die Bündner Regierung nun ein Konzessionsgesuch für ein Projekt mit einem 26 Kilometer langen Basistunnel einreichen solle. Das interkantonale Splügenkomitee solle fortan in der ganzen Ostalpenbahnfrage in gegenseitigem Einvernehmen mit der Kantonsregierung vorgehen, wobei dem Komitee der «kommerzielle»

Teil, der Regierung hingegen mehr die offizielle Vertretung und der Verkehr mit den Behörden zu falle. Bei Einreichung des Konzessionsbegehrens im November 1906 betonte die Bündner Regierung noch einmal, dass aus ihrer Sicht für die Ostalpenbahn kein anderer Pass als der Splügen in Betracht kommen könne.

Aber auch das Greinakomitee war derweil aktiv gewesen und hatte einen Monat vorher, im Oktober 1906, ein Konzessionsgesuch für ein Projekt mit einem 30 Kilometer langen Tunnel eingereicht. Als dieses Gesuch der Bündner Regierung zur Vernehmlassung zugestellt wurde, beauftragte sie RhB-Direktor Achilles Schucan (1844–1927) mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. Dieses traf im Januar 1907 ein, und Schucan sprach sich darin deutlich gegen den Greina und für den Splügen aus. Der Bericht der Bündner Regierung an den Bundesrat vom Mai 1907 schloss daher mit dem Antrag, es sei die nachgesuchte Greinakonzession nicht zu erteilen, da die Greinabahn den Anforderungen einer selbständigen Ostalpenbahn nicht genüge. Der Bundesrat beauftragte nun die Generaldirektion der SBB mit einem Gutachten über die beiden Konkurrenz-Konzessionsbegehren für Splügen und Greina.

Inzwischen hatte sich zum Projekt der Greinabahn noch das einer Tölibahn gesellt, die eine direkte Verbindung zwischen Glarus und der Surserna und damit eine Anbindung des Glarnerlandes an die Greinabahn gebracht hätte – allerdings wäre dadurch wiederum ein grosser Teil des Kantons Graubünden abseits dieser Linie gelegen. Solche Vorschläge waren bereits 1903 diskutiert worden, 1905 beauftragte der glarnerische Landrat die Kantonsregierung, diese Frage genauer zu prüfen, und 1906 lag ein Projekt für eine Linie Linthal–Sumvitg vor.

Auch in Italien begann sich das Interesse für eine Ostalpenbahn wieder zu regen, wobei dort die Priorität nach wie vor eindeutig bei der Splügenvariante lag, was durch eine parlamentarische Anfrage und eine offizielle Stellungnahme der Regierung verdeutlicht wurde. Im März 1906 führte der italienische Bautenminister aus, die Regierung habe nicht das geringste Interesse an einer Greinabahn und werde einer solchen weder direkte noch indirekte Unterstützung zukommen lassen. Das Südportal des zu bauenden Tunnels müsse auf italienischem Boden liegen, damit die Interessen des Landes gewahrt werden.

In Deutschland beschäftigte man sich derweil schon seit einiger Zeit mit dem sogenannten

Fern–Ortler-Projekt, einer geplanten Bahn über den Fernpass nach Tirol und von dort über den Reschenpass (beim Berg namens Ortler) nach Südtirol und Norditalien, wobei zeitweise auch über einen Ast dieser Bahn von Tirol ins Engadin und bis nach Maloja diskutiert wurde. Als die Ostalpenbahnfrage im Januar 1905 im deutschen Reichstag zur Sprache kam, erklärte der Präsident des Reichseisenbahnamtes, dass der Reichstag auf die Frage einer Fern–Ortler-Bahn nicht eintreten könne, da der Mangel einer Bahn zwischen Gotthard und Brenner nur durch den Bau einer Splügenbahn beseitigt werden könne.

In der Schweiz suchten derweil die beiden Komitees durch möglichst vorteilhafte Verbesserungen ihren Projekten den Vorrang zu verschaffen. Im Juni 1907 wurde RhB-Direktor Schucan nochmals mit der Ausarbeitung eines Gutachtens über die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Splügen- und Greinabasistunnelprojekte beauftragt. In seinem Bericht führte er aus, dass dem neuen Greinaprojekt zwar technisch mit Bezug auf Steigungs- und Richtungsverhältnisse sowie Kulminationshöhe gewisse Vorteile nicht abzusprechen seien. Wenn man aber die gesamte Linie Chur–Mailand berücksichtige, würden diese Vorteile durch die Nachteile der Monte-Ceneri-Linie wieder wettgemacht. Aufgrund der grösseren Summe von Interessen verbleibe dem Splügen ein grosser Vorteil, so Schucan weiter.⁶⁰⁰

8.13 Pietro Caminadas «via d'acqua transalpina» am Splügen (1905–08)

Zu den zahlreichen Projekten zur Überquerung des Splügenpasses mit moderner Infrastruktur gesellte sich im Jahr 1905 eines, das wohl mit Recht als «das kühnste von allen»⁶⁰¹ bezeichnet werden darf: Pietro Caminada (1862–1923) schug vor, den Splügen mit einem transalpinen Wasserweg zu überqueren. Der italienische Ingenieur mit Bündner Wurzeln hatte sich zuvor bereits in Brasilien und später in Italien einen Namen als kühner Verkehrs- und Städteplaner gemacht.

Schon in Südamerika hatte Caminada damit begonnen, sich intensiv mit der Schiffbarmachung aller grösseren Flüsse Europas und deren Verbindung über die Alpen hinweg zu beschäftigen. Derweil bestand in Italien grosses Interesse

⁶⁰⁰ SCHMIDLIN (1916), S. 182–195.

⁶⁰¹ WANNER (2005), S. 110.

am Ausbau der Wasserwege, wobei insbesondere der Po sowie dessen Verbindung über den Apennin nach Genua und über die Alpen nach Mitteleuropa im Zentrum des Interesses stand. In diese Diskussion trat Caminada 1905 mit seiner Publikation *Canaux de montagne – nouveau système de transport naturel par voie d'eau*, die auf europaweites Interesse stiess. Der Ingenieur hatte in dieser Schrift nämlich die Schiffsverbindung des Mittelmeers mit der Ostsee durch Mitteleuropa – und damit nichts weniger als die «Schiffbarmachung» des Splügenpasses – vorgeschlagen. Der geplante Wasserweg hätte zwischen Genua und Basel (Anschluss an die Rheinschifffahrt) eine Länge von 591 Kilometer aufgewiesen, wovon 230 Kilometer auf Seen (vor allem Lago di Como und Bodensee) und schiffbare Flüsse (vor allem Po und Rhein) entfallen wären. Der Splügenpass wäre mit einem 15 Kilometer langen Tunnel mit Gefälle zwischen dem Dörfchen Isola (1250 Meter über Meer) und der Rofflaschlucht (1100 Meter über Meer) durchstochen worden. Durch das bündnerische Schams und die Viamala hätte der Kanal Thusis und Chur erreicht, wo je ein kleines Hafenbecken vorgesehen war. Via Rhein, Bodensee und Schaffhausen wäre die Wasserstrasse schliesslich nach Basel vorgerückt. Zur Überwindung der grossen Höhenunterschiede insbesondere am Splügenpass schlug Caminada ein vollständig neues und optimiertes Schleusensystem vor, das er in späteren Schriften weiter verfeinerte – womit er bei weltweit führenden Ingenieuren auf grosses Interesse stiess.

In Italien gewann Caminada bald einige Mitstreiter, und seine «navigazione transalpina» weckte das öffentliche Interesse, als der *Corriere della Sera* im Dezember 1907 auf der Frontseite in grossen Lettern fragte: «È possibile traversare le Alpi con un canale?»⁶⁰² Neben zahlreichen Berichten in Italien, Frankreich und Deutschland stiess das Projekt auch in Übersee auf Interesse. So veröffentlichte die *New York Times* im Februar 1908 unter dem Titel *Project for a Waterway across the Alps* eine reich illustrierte Darstellung von Caminadas Vorhaben. Die Schweizer Fachpresse reagierte zumindest interessiert. Das *Schweizerische Baublatt* etwa meinte nach einer aufführlichen Besprechung der technischen Fragen, das Projekt gehöre auf jeden Fall «nicht zu den unsinnigen Plänen.»⁶⁰³ Sowohl im Tessin als

auch in Graubünden wurde Caminadas Vorschlag hingegen weniger positiv aufgenommen. Während man in der Südschweiz ohnehin sämtlichen Splügenplänen mit Argwohn begegnete, befürchtete man in Graubünden offenbar negative Auswirkungen auf die damaligen Bahnprojekte am selben Pass. So schrieb die in Thusis gedruckte *Bündner Post* im Januar 1908:

«*Es ist nicht zu leugnen, dieses Projekt ist grossartig; es wird aber noch viel Wasser den Rhein hinunterfliessen, bis das nötige Baukapital zusammengebracht und der Kanal gebaut sein wird. Die jetzige Generation wird dies kaum mehr erleben. Uns wäre besser gedient, wenn die Italiener sich einmal energisch auffassen und fest erklären würden, wir geben so und so viele Millionen an die Splügenbahn.*»⁶⁰⁴

Zwar fehlte es auch in Italien nicht an kritischen Stimmen zu Caminadas Idee der «via d'aqua transalpina», doch offensichtlich überwog hier das Wohlwollen, das teilweise sogar in Begeisterung umschlug. König Vittorio Emanuele III. (1869–1947) empfing Caminada im Januar 1908 sogar zu einer Privataudienz, um sich das Projekt persönlich erläutern zu lassen, und der Monarch soll abschliessend erklärt haben: «Wenn ich schon längst vergessen sein werde, wird man immer noch von Ihnen reden.»⁶⁰⁵ Ganz offensichtlich sahen gewisse Kreise in Italien in Caminadas Projekt eine wirtschaftliche Chance für Italien und insbesondere für seinen Transithafen Genua. Dennoch wurden kaum ernsthafte politische Schritte dazu unternommen, und durch die kriegerischen Ereignisse der folgenden Jahre (1911/12 annektierte Italien ehemals osmanische Gebiete in Libyen, 1915–18 nahm es auf Seiten der Entente am Ersten Weltkrieg teil) rückten derartige Vorhaben in weite Ferne.⁶⁰⁶

8.14 Realisierung der «Westalpenbahn» und Ausbau der *Rhätischen Bahn* (1890–1913)

In den Jahren 1890/91 entstand aus einer Fusion der wichtigsten Westschweizer Bahnen die *Jura-Simplon-Bahn* (JS), deren 937 Kilometer langes

⁶⁰² Zit. ebd., S. 116–117.

⁶⁰³ Zit. ebd., S. 121.

⁶⁰⁴ Zit. ebd., S. 122.

⁶⁰⁵ Zit. ebd.

⁶⁰⁶ Ebd., S. 110–124.

Streckennetz nach Basel, Genf, Luzern, Meiringen und Brig reichte. Obwohl die JS nur 13 Jahre lang Bestand hatte, verhalf sie den jahrzehntelangen Bemühungen Berns und der Westschweiz um die Vollendung der Westalpentransversale zum Durchbruch. Die bis dahin zersplitterten und in manchen Fällen chronisch defizitären Westschweizer Bahnen hatten die Kraft für den Bau eines Alpentunnels am Simplonpass nicht aufgebracht. Während der Kanton Bern seine Eisenbahnen mehrfach subventioniert (und zwischenzeitlich sogar staatlich geführt) hatte, hatten sich in der Genferseeregion immer wieder neue Bahngeellschaften gebildet, die einen Simplontunnel bauen wollten. Diese Vorläuferbahnen der JS hatten indessen bedeutende Vorleistungen für eine Westalpenbahn erbracht, etwa den Bau der schwierigen Bahnstrecken durch den Jura.

Als nun grösster Bahnkonzern der Schweiz legte die JS bereits 1891 dem Bundesrat ein definitives Simplontunnelprojekt vor. 1895 gelang der Abschluss eines Staatsvertrags mit Italien (sogenannte Simplonverträge), und 1898 begannen die Bauarbeiten für den damals mit 19,8 Kilometern längsten Tunnel der Welt. Die Kantonalbanken von Bern, Waadt, Neuenburg, Zürich und Solothurn beteiligten sich mit einer Anleihe an den Kosten, wobei die Eidgenossenschaft die Bürgschaft übernahm. Der nach den damals höchsten technischen Standards durchgeführte Tunnelbau wurde 1906 von den SBB vollendet, da die JS inzwischen verstaatlicht worden war.

Die Vollendung des Simplontunnels löste den letzten Eisenbahnbauboom in der Schweiz aus, indem im Norden neue Privatbahnstrecken als Zubringer zur Simplonlinie realisiert wurden. Im selben Jahr wurde die *Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn* (BLS) für den Bau der Berner Alpenbahn Frutigen–Brig gegründet. Dieser hauptsächlich vom Kanton Bern, der Eidgenossenschaft und Gemeinden getragenen Aktiengesellschaft gelang 1913 mit der von Anbeginn voll elektrifizierten Lötschbergbahn (mit dem 14,6 Kilometer langen Tunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein) der krönende Abschluss der Westalpenbahn.⁶⁰⁷

Auch in Graubünden herrschte in dieser Zeit ein kleiner «Eisenbahnbauboom», der nicht allein von der RhB geprägt war. Nach Erstellung der beiden «Prioritätslinien» über den Albula und nach Ilanz machte sich die RhB schon rasch an die Um-

setzung ihres Ziels, den gesamten Kanton dem modernen Verkehr zu erschliessen. Ein frühes Anliegen war die Verbindung der Oberengadiner Touristenorte miteinander – die Konzession für eine Berninabahn ab St. Moritz über Pontresina hatte sich allerdings 1898 eine private Firma gesichert. Da dieser die Finanzierung nicht gelang, übernahm die RhB das Recht zum Bau der Strecke bis Pontresina und konnte die Linie 1908 eröffnen. Bereits im Herbst 1897 hatte die Davoser Landsgemeinde die notwendigen Subventionen für die Verbindung nach Filisur und damit an die Albulabahn gesprochen. Zwar konnte der Davoser Wunsch nach gleichzeitiger Realisierung der Davoser- und der Albulalinie nicht erfüllt werden, doch wurde der Anschluss in Filisur von Anfang an eingeplant. Die Planung und Ausführung dieser sehr anspruchsvollen Linie durch die Zügenschlucht und über das Wiesner Viadukt (bis heute das höchste Viadukt der RhB) nahm einige Zeit in Anspruch, und so konnte diese Linie erst 1909 eröffnet werden.

Bald stellten die RhB und auch die Kantonsbehörden fest, dass Kanton und Gemeinden bereits an die Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit gekommen waren und der Bau der beiden Linien Davos–Filisur, Samedan–Pontresina wie auch der weiteren geplanten Linien Bever–Scuol und Ilanz–Disentis kaum gesichert war. Auf derselben Grundlage wie bereits 1898 wurde deshalb noch einmal ein Subventionsgesuch (diesmal in der Höhe von fünf Millionen Franken) an den Bund gestellt. In seiner Botschaft an die Bundesversammlung warf der Bundesrat zunächst einen Blick zurück auf das erste Subventionsgesuch und folgerte:

«Dieses Einschreiten verfolgte den Zweck, dem Kanton zu einem Eisenbahnnetze zu verhelfen, das seine abgelegenen Talschaften dem Verkehr erschliessen und es ihnen ermöglichen sollte, aus ihrer Abgeschlossenheit herauszutreten. Dieser Zweck ist aber bis heute nur teilweise erreicht worden, nämlich nur für das Oberengadin und in beschränktem Masse für das Oberland. Das Unterengadin und der obere Teil des Oberlandes dagegen müssen sich immer noch ohne Eisenbahn behelfen. Wir sind deshalb der Meinung, dass der Bund noch ein letztes Opfer bringen sollte, damit auch diese Landesteile der Wohltat einer Eisenbahnverbindung teilhaftig werden.»⁶⁰⁸

⁶⁰⁷ HLS, Jura-Simplon-Bahn (JS); HLS, Simplonverträge; HLS, Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn (BLS).

⁶⁰⁸ Zit. nach CATRINA (1972), S. 107.

Die Landesregierung erachtete insbesondere den Bau der Linie ins Unterengadin als vordringlich, da das Tal zunehmend von der Schweiz abgeschnitten sei; der Bundesrat hatte aber auch den zukünftigen Anschluss ans österreichische Bahnnetz im Blick. Für den Bau der Linie nach Disentis hingen wurden hauptsächlich militärische Überlegungen angeführt. Das eidgenössische Parlament stimmte dieser Subvention mit grosser Mehrheit zu, womit der Weg für die Erstellung dieser Linien geebnet war.

Die Strecke Ilanz–Disentis wurde in den Jahren 1910–12 gebaut, die (von Anfang an elektrisch betriebene) Linie Bever–Scuol zwischen 1909 und 1913, wobei hier der Kostenvoranschlag von 15,5 Millionen Franken mit totalen Aufwendungen von 20,5 Millionen Franken deutlich überschritten wurde. Trotz anderslautenden Plänen sollte dies bis zum Bau des 1999 eröffneten Vereinatunnels die letzte von der RhB geplante und realisierte Linie bleiben. Die weiteren Bahnen in Graubünden wurden zunächst von Privaten gebaut und erst später von der RhB übernommen.

Bei der Planung der Linie nach Scuol interessierte sich Österreich für einen Anschluss an sein Schienennetz. Nach einigen Streitigkeiten über die Linienführung erteilte der Bund der RhB bereits 1907 eine entsprechende Konzession, und es begannen die notwendigen Planungen. Ein neuer Vorstoss für eine Ofenbergbahn von österreichischer Seite verkomplizierte die Sache allerdings sehr. Es kam zu weiteren Diskussionen über Art und Lage des Anschlusses der RhB an das österreichische Bahnnetz, dessen geplante Erweiterungen ebenfalls beständig im Fluss waren. Bis nach der Realisierung der Linie nach Scuol geschah wenig Nennenswertes in dieser Angelegenheit.

Für den Ausbau der Bahnlinien im Oberengadin bestanden derweil begründete Hoffnungen und Pläne, namentlich für die Bergellerbahn bis ins italienische Chiavenna. Bereits im Jahr 1885 hatte die Baufirma Zschokke die Konzession für eine Zahnrad-Schmalspurbahn über den Malojapass von Maloja nach Castasegna erworben. Auch das Projekt des bündnerischen Schmalspurnetzes von Willem Jan Holsboer (mit Alpenübergang am Scaletta) hatte diese Linie und mit ihr den Anschluss ans italienische Bahnnetz in Chiavenna vorgesehen und so hatte Holsboer bereits 1889 die betreffende Konzession von Zschokke erworben – womit er sich sämtliche Konzessionen zwischen Martina an der österreichischen Grenze und Castasegna an der italienischen Grenze gesichert hat-

te. Die von Holsboer gestellten Subventionsforderungen an sämtliche Gemeinden an dieser Linie stiessen aber im Bergell auf grossen Widerstand, und weite Teile des noch sehr agrarisch ausgerichteten Tales betrachteten einen solchen Beitrag gar als «ökonomischen Selbstmord».⁶⁰⁹ Die Abstimmung in den Bergeller Gemeinden im Jahr 1890 endete dementsprechend in einem Fiasco. Dieses ist aber auch im Zusammenhang mit den damaligen kantonalen Diskussionen zu sehen, da zu diesem Zeitpunkt Holsboers Scaletaprojekt ohnehin stark in Frage gestellt war.

Nach Annahme des Eisenbahngesetzes von 1897 ging die Bergellerbahn-Konzession an die RhB über. Als sich um die Jahrhundertwende gleich mehrere ausländische Firmen für das Projekt interessierten und zum Teil sogar attraktive Angebote unterbreiteten, lehnte die RhB mit der Begründung ab, diese Linie selber bauen zu wollen. Tatsächlich sicherte sie sich dazu vorsorglich Boden in St. Moritz und bekräftigte öffentlich bei jeder Gelegenheit, dass die Bergellerlinie auf jeden Fall in ihr Programm gehöre. In nicht-öffentlichen Schreiben äusserte sich der RhB-Verwaltungsrat allerdings zunehmend kritischer, indem er bereits 1902 bemerkte, dass «unsere Eisenbahnbestrebungen eine andere Richtung genommen»⁶¹⁰ hätten. Dabei sparte er und auch nicht mit Kritik am Bergell, das «nicht den geringsten Versuch unternommen hat, die Finanzierung durchzuführen».⁶¹¹

Dies änderte sich aber spätestens im Jahr 1910, als eine Volksversammlung in Stampa beschloss, «energisch für eine Bahn von St. Moritz nach Chiavenna einzustehen»⁶¹² und zu diesem Zweck ein Komitee wählte. Da die Konzession der RhB auslief, bewarb sich nun das Bergeller Komitee um dieselbe und liess von Ingenieur Robert Moser ein Projekt ausarbeiten. Die RhB äusserte sich kritisch zu diesen Plänen, worauf das Komitee der Bahnunternehmung falsche Planung vorwarf: Zuerst seien die «minderwertigen Unternehmungen» gebaut worden seien, während «die Bergellerbahn, die verkehrsreichste Route im Kanton, hintangesetzt wurde».⁶¹³ Es begann ein eigentliches Tauziehen um die Konzession; die Standpunkte verhärteten sich immer weiter, und

⁶⁰⁹ Der Freie Rhätier, 28. Februar 1890, zit. nach CATRINA (1972), S. 111.

⁶¹⁰ Zit. ebd., S. 113.

⁶¹¹ Zit. ebd.

⁶¹² Zit. ebd., S. 114.

⁶¹³ Zit. ebd., S. 115.

aus dem Südtal wurden schwere Vorwürfe gegen die Kantonsregierung erhoben. Der Kleine Rat reagierte und legte den Streitfall dem Grossen Rat vor, der zugunsten der RhB entschied und gleichzeitig Gelder für umfassende Studien sprach. Diese wurden allerdings nur zögerlich an die Hand genommen und endeten in einem Projekt, das 31 Millionen Franken verschlungen hätte – ein Betrag, der bei der schwierigen Finanzlage des Kantons sowie der Bergeller Gemeinden nicht aufzubringen war.

Anders sah es in den beiden anderen Bündner Südtälern Misox und Puschlav aus. Bereits im Jahr 1891 war die Gemeinde Mesocco durch eine Petition eingeladen worden, die Planung einer Eisenbahn in die Wege zu leiten. Die damals geplante elektrische Strassenbahn von Bellinzona nach Mesocco wurde jedoch nicht realisiert. Im Jahr 1898 aber konstituierte sich ein Initiativkomitee, das bald darauf die Konzession erhielt. Der Kanton Graubünden, der durch das Eisenbahngesetz die Möglichkeit zur Subventionierung von anderen Bahnen hatte, beteiligte sich am Bau zunächst mit 686'000 Franken; der Rest der Bau summe von 3,105 Millionen Franken wurde durch Leistungen des Kantons Tessin, der interessierten Gemeinden, von Privaten und durch ein Bankdarlehen gedeckt. Die Linie konnte bereits im Jahr 1907 eröffnet werden – und sogleich wurde ein Konzessionsgesuch für die Fortsetzung von Mesocco über den San-Bernardino-Pass bis nach Thusis eingereicht. Diese Pläne wurden jedoch rasch wieder begraben, als die Bahn schon in den ersten Jahren grössere Verluste schrieb.

Auch die Pläne für eine Berninabahn ins Puschlav tauchten schon im Jahr 1899 auf, als die private Firma *Froté und Westermann* ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Strassenbahn einreichte, von der man sich einen starken Touristenverkehr von Tirano und Norditalien her erhoffte. Da die RhB eine solche Bahn nicht realisieren wollte und die Politik sowohl im Puschlav als auch im Rest des Kantons Graubünden positiv gestimmt war, stand der Konzessionerteilung nichts im Wege. Das Projekt sowie verschiedene Folgeprojekte scheiterten jedoch an der Finanzierung, woraufhin die *Schweizerische Eisenbahnbank* und ihr nahestehende Kreise die *Berninabahn-Gesellschaft* gründeten, die im Gegensatz zu allen anderen Bündner Bahnen – am Anfang wenigstens – ein reines Privatunternehmen war. Die für «nur» 18,5 Millionen Franken erstellte «Touristenbahn» zwischen St. Moritz und Tirano konnte bereits 1910

eröffnet werden. Doch bereits mit der Betriebsaufnahme begannen die finanziellen Probleme des Unternehmens.

Die Pläne für die Bahnlinie zwischen Chur und Arosa wiederum gingen auf den Aufschwung zurück, den Arosa als Tourismusort genommen hatte. Da die RhB mit dem Bau ihrer Hauptlinien ausgelastet war, formierte sich ein Komitee, das im Jahr 1911 von Kanton und Gemeinden grosse Subventionen zugesichert bekam. Die Linie konnte kurz vor Ausbruch des Erstens Weltkriegs gerade noch realisiert werden.

Im Jahr 1918 nun brach der Erste Weltkrieg aus. Die auf den Tourismus angewiesenen Bündner Bergtäler wurden schwer getroffen – und mit ihnen auch die RhB, die ihren Betrieb drastisch einschränken und unter anderem auch die Löhne kürzen musste. Das Unternehmen, das am Rande des finanziellen Ruins stand, konnte damit nicht mehr an seine Erweiterung denken. «Mit ziemlicher Sicherheit darf angenommen werden, dass für längere Zeit an Neubauten nicht zu denken ist», schrieb der RhB-Verwaltungsrat deshalb 1915. «Die Bergellerbahn, auf die man für die Entwicklung des Unternehmens grosse Hoffnungen gesetzt hat, wird lange auf sich warten lassen, noch länger die Fortsetzung der Unterengadinerlinie nach dem Tyrol.»⁶¹⁴

8.15 Das Ringen des Bundes in der Splügen-Greinafrage (1907–1914)

In ihren Bestrebungen für die Splügenbahn war die Bündner Kantonsregierung zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder deutlich aktiver geworden. Im Jahr 1907 versuchte sie, die Subventionsfrage rechtlich neu zu regeln: Der Volksbeschluss von 1871 betreffend Beteiligung des Kantons an einer Ostalpenbahn wurde in der Weise abgeändert, dass diese Subvention ausschliesslich für eine Splügenbahn gesprochen werden konnte – was 1908 vom Stimmvolk genehmigt wurde.

Fast gleichzeitig erstattete die Generaldirektion der SBB den vom Eisenbahndepartement verlangten Bericht über die beiden konkurrierenden Ostalpenbahn-Konzessionsgesuche Splügen und Greina, wobei sie nicht nur diese beiden, sondern gleichzeitig auch noch ein von ihr selbst aufgestelltes San-Bernardino-Projekt begutachtet hatte. Sowohl das verkehrspolitische als auch das

⁶¹⁴ Zit. ebd., S. 120.

bautechnische Gutachten lauteten zugunsten der Greinabahn, weshalb die SBB-Generaldirektion dem Bundesrat vorschlug, der Bundesversammlung Nichteintreten auf die beiden Gesuche beantragen und stattdessen innerhalb von acht Jahren dem Parlament den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die SBB vorzulegen. Doch es geschah weder das eine noch das andere – der Bundesrat blieb untätig.

In seinem Geschäftsbericht 1909 hiess es unter dem Stichwort «Ostalpenbahn» immerhin noch, diese Angelegenheit sei im Berichtsjahr «derart gefördert» worden, «dass wir in der Lage sein werden, Ihnen über dieselbe im Laufe des Jahres 1910 Bericht und Antrag zu unterbreiten.»⁶¹⁵ Im Jahr 1910 hiess es dann aber, der Bundesrat erachte «die Vorlage einer Botschaft an die Bundesversammlung über die Ostalpenbahnfrage zurzeit als nicht tunlich. Mit dieser Angelegenheit werden wir uns erst wieder beschäftigen, nachdem über den neuen Gotthardvertrag entschieden sein wird.»⁶¹⁶ Erst hier wird deutlich, weshalb der Bundesrat bis dahin die Konzessionsfrage für Splügen und/oder Greina nicht an die Hand genommen hatte (und weshalb er dies auch in der Folgezeit nicht so bald zu tun gedachte): Nach dem Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft schien der Erwerb der *Gotthardbahn-Gesellschaft* (GB) aus wirtschaftlicher und politischer Sicht zwingend. Nach Auffassung der Bundesbehörden entsprach dies einem souveränen Recht, das nicht der Einwilligung der Gotthard-Subventionsstaaten Deutschland und Italien unterlag – doch dies sahen diese Staaten anders.

Inzwischen hatten die Splügenfreunde starke Unterstützung aus der italienischen Nachbarschaft erhalten. Dort hatten sich nämlich die Regionen von Venedig bis Genua für die Splügenbahn ausgesprochen; lediglich Turin und Novara traten für die Greinavariante ein. Als sich der Bund nun anschickte, die GB zurückzukaufen, wollten gewisse Kreise in Italien das Mitspracherecht, das sich der italienische Staat durch die Mitsubventionierung erworben hatte, nur gegen die Zustim-

mung zu einer Splügenbahn abtreten. Schweizerischerseits war man jedoch in keiner Weise bereit, auf diesen Vorschlag einzugehen. So schrieb Bundespräsident Eduard Müller (1848–1919) 1907 an den schweizerischen Gesandten in Rom:

*«Mit Bezug auf den Splügen sind wir noch weit davon entfernt, eine Vorlage an die Bundesversammlung machen zu können. Die Frage, ob Splügen oder Greina, ist noch nicht abgeklärt, und andere Fragen nehmen das Eisenbahndepartement so vollständig in Anspruch, dass noch geraume Zeit vergehen dürfte, bevor die Splügen-Greinafrage ernstlich angepackt werden kann. Auch hat Italien unsere Anfrage betreffend den Rückkauf der Gotthardbahn bis zur Stunde nicht beantwortet, und dieser Rückkauf wird nun doch wohl in erster Linie in Angriff genommen werden müssen.»*⁶¹⁷

Erst im Februar 1909 erhielt der Bundesrat eine gemeinsame Antwort der beiden Subventionsstaaten Deutschland und Italien, worin diese definitiv erklärten, dass das Rückkaufsrecht von ihrer vorherigen Zustimmung abhängig sei. Eine Konferenz von Vertretern der drei Regierungen im März und April 1909 resultierte in der Unterzeichnung eines Vertrags. Als Ausgleich für den Verzicht auf eine Kapital- und Betriebsgewinnbeteiligung erhielten Berlin und Rom Tarifvergünstigungen. Dies wurde jedoch von weiten Kreisen in der Schweiz als Einschränkung der nationalen Souveränität betrachtet und hatte eine breite Protestbewegung zur Folge.

Der Bundesrat wurde derweil im Oktober 1910 durch ein Schreiben des Kleinen Rates des Kantons Graubünden gedrängt, das Konzessionsbegehren für den Splügen «nun endlich» der Bundesversammlung vorzulegen. «Der Umstand, dass der neue Gotthardvertrag noch nicht erledigt sei, können wir nicht länger als Grund weiterer Verzögerungen gelten lassen.»⁶¹⁸ Die Landesregierung hingegen argumentierte in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1910 weiterhin, dass die allseitige Ratifikation des Gotthard-Vertrags von 1909 eine Voraussetzung für das Eintreten auf die Begehren aus der Ostschweiz sei. Der Vertrag wurde erst im Jahr 1913 vom Parlament ratifiziert, woraufhin eine Initiative zur Einführung des fakultativen Referendums für Staatsverträge

⁶¹⁵ Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, 29. März 1910, BAR, S. 506.

⁶¹⁶ Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1910, 27. März 1911, BAR, S. 540.

⁶¹⁷ Zit. nach KREIS/EGGER (1981), S. 208.

⁶¹⁸ Zit. ebd.

lanciert und 1921 (nach kriegsbedingter Verschiebung der Abstimmung) mit grossem Mehr angenommen wurde.

In der Zwischenzeit waren nun immer wieder neue Projekte für mögliche und unmögliche Ostalpenbahnen ins Spiel gebracht worden. Im Februar 1909 hatte das Splügenkomitee sein Konzessionsprojekt auf ein solches mit kürzerem Tunnel (24,3 Kilometer) abgeändert; im Mai 1909 hatte Robert Moser neue Studien für eine San-Bernardino- und eine Fern-Ortler-Bahn vorgestellt; derweil wurden neue Basistunnelprojekte für Splügen (Thusis–Santa-Croce, 41 Kilometer Tunnel) und Greina (Tavanasa–Crumo, 30 Kilometer Tunnel) vorgeschlagen; ein Ingenieur Vignoli aus Parma reichte beim Bundesrat gar Konzessionsgesuche für seine neuen Projekte am Splügen und am Greina ein; ein Herr Gelpke warf nun ein Projekt für eine schweizerische «Adriabahn» in den Ring, die durch das Prättigau und einen Silvrettatunnel nach Osten geführt hätte. Derweil beschäftigte man sich in Österreich und Italien mit neuen Fern-Ortler-Projekten.

Während einige Ingenieure und verschiedene Interessenvertreter mit solchem Aktionismus hervortraten, mahlten die Mühlen der schweizerischen Bundespolitik weiterhin sehr langsam. Als Reaktion auf die beiden sich für den Greina aussprechenden Gutachten der SBB hatte die Bündner Regierung beim RhB-Mitarbeiter Gottlieb Würmlis eine Spezialuntersuchung der «kommerziellen» Aspekte in Auftrag gegeben, die sich nun wieder für den Splügen aussprach. Der Bundesrat beauftragte wiederum die SBB-Generaldirektion mit der Prüfung dieser und weiterer Schriften, weshalb die Angelegenheit weiterhin nicht dem Parlament vorgelegt wurde. Das Greinakomitee verfasste eine Replik auf das Gutachten Würmlis, woraufhin eine Duplik des Splügenausschusses folgte, während die SBB-Generaldirektion die Resultate Würmlis anzweifelte, was wiederum eine Entgegnung des letzteren sowie weitere Streitschriften auslöste. Auf diese Weise entstand ein heftiger publizistischer Kampf zwischen den Anhängern der Splügen- und der Greinabahn, der auch in der Tages- und Wochenpresse ausgefochten wurde. Die Auseinandersetzung wurde ergänzt durch verschiedene Volksversammlungen und Protestveranstaltungen an etlichen Orten in den Kantonen Graubünden, St. Gallen und Glarus. Auf offizieller Ebene fand im September 1913 in Bern eine Konferenz zwischen der Bündner Regierung, der SBB-Generaldirektion und des Eisen-

bahndepartements statt, doch es konnte keine Einigung erzielt werden.

Gegen das Splügenprojekt waren inzwischen aber auch wieder militärische Bedenken laut geworden. So äusserte Oberst Gottfried Immenhauser 1912 in seiner Schrift *Schweizerische Alpenbahnen. Ihre Bedeutung für unsere Unabhängigkeit, Landesverteidigung und Volkswirtschaft* die Ansicht, eine Splügenkonzession müsse aus militärischen Gründen unbedingt verweigert werden. Auch der Bündner Generalstabschef Theophil von Sprecher erblickte in der Tatsache, dass das Südportal des Splügentunnels auf italienischem Boden zu liegen gekommen wäre, eine Gefährdung der Sicherheit der Schweiz, weshalb er im Laufe der Jahre mehrere Vorschläge für einen Tunnel mit Südportal im bündnerischen Bergell vorlegte. Im Oktober 1912 fand in Chur eine Konferenz betreffend eine solche Linie Andeer–Bondo statt, die von Vertretern der Kantonsregierung und der RhB sowie von verschiedenen Eisenbahnexperten besucht wurde. Die Konferenz kam zum Schluss, dass sich Graubünden auch mit dieser Lösung zufriedengeben könne, wenn der Bund sich verpflichte, dieselbe in angemessener Frist zu realisieren. Deshalb machte der Kleine Rat Graubündens im Januar 1914 eine entsprechende Eingabe an den Bundesrat.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs nur wenige Monate nach dieser Eingabe zeigt deutlich auf, dass diese militärischen Überlegungen durchaus ihre Berechtigung hatten. Der «grosse europäische Krieg» brachte sämtliche Eisenbahnplanungen in der Schweiz zum Stillstand «und hat den Abschluss der Ostalpenbahnkampagne wieder in so weite Ferne gerückt, dass heute ein baldiges, eine sichere Lösung bringendes Ende nicht abzusehen ist»,⁶¹⁹ schrieb Hans Schmidlin 1916 in seiner umfassenden Studie über die Ostalpenbahn. Der Autor gibt eine gute Übersicht über den damals aktuellen Stand der «Ostalpenbahnfrage» (so der Titel des Buches):

«Und heute noch herrscht lauter Hader in den interessierten Kreisen. Graubünden will den Splügen, Tessin und Appenzell die Greina, Glarus den Tödi, St. Gallen, Thurgau, Zürich und Schaffhausen schwanken zwischen Splügen und Greina. Eine ungeheure Summe eisernen Willens und unendlicher Mühe hat sich seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts an das

⁶¹⁹ SCHMIDLIN (1916), S. 203.

Ostalpenbahnprojekt geheftet. Und dennoch war ihm nie ein positiver Erfolg beschieden. Äussere und innere Kämpfe haben stets, oft im letzten Augenblick, alle diese Bestrebungen zu Schanden gemacht. Und doch haben seine Befürworter in St. Gallen, Graubünden und Tessin den Kampf nie dauernd aufgegeben. Immer wieder unternahmen sie einen neuen Anlauf, strebten neue Pläne an und hofften fest auf den endlichen Sieg. Sie tun's auch heute noch.»⁶²⁰

⁶²⁰ Ebd., 203–204.

9 Vom Ersten Weltkrieg bis zum NEAT-Beschluss (1924–1992)

9.1 Zögerliche Vorschläge und «Sanierungen» zwischen den Weltkriegen (1924–41)

Der Erste Weltkrieg und dessen wirtschaftliche und politische Folgen verunmöglichten jegliche Bahnprojekte für längere Zeit. Im Spätsommer 1924 gelangten jedoch Meldungen in die Schweiz, wonach Italien eine Bahn durch das Stilfserjoch zwischen dem Veltlin und Tirol planen würde, was in Graubünden wieder Gedanken an eine Splügenbahn aufkommen liess. Es fand daher im Februar 1925 eine Aussprache über die bündnerischen Verkehrsprobleme statt, an der die Kantonsregierung und Vertreter der *Rhätischen Bahn* teilnahmen. RhB-Direktor Gustav Bener (1873–1946), der sich lange Zeit für eine Splügenbahn eingesetzt hatte, äusserte dort seine Meinung, dass die RhB für Graubünden einen wesentlich grösseren Nutzen habe als dies eine Ostalpenbahn je könnte. Die Gotthardbahn habe einen allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung gebracht, meinte er, «Uri und Tessin aber, die am Gotthard die gleiche Stellung einnehmen, wie Graubünden an der Ostalpenbahn, heisse sie nun wie sie wolle, sind heute noch so arme und verschuldete Kantone wie vor 40 Jahren.»⁶²¹ Aufgrund der veränderten Ausgangslage an der Ostgrenze (Südtirol gehörte nun zu Italien), des unsicheren Verkehrsaufkommens und der schwierigen Finanzierbarkeit schlug Bener vor, die Ostalpenbahnfrage vorderhand nicht wieder anzugehen. Stattdessen solle das RhB-Netz weiter ausgebaut und eine Schmalspurbahn über den San Bernardino ins Auge gefasst werden.

Dennoch stellte die Kantonsregierung in einer gedruckten Eingabe 1925 an den Bundesrat in aller Deutlichkeit klar, dass Behörden und Volk in Graubünden ihren Anspruch auf eine selbständige Ostalpenbahn weiterhin aufrechterhalten würden und die «Ostalpenbahnversprechen» von 1872, 1878 und 1897 nicht vergessen hätten. Angesichts der Tatsache, dass sowohl Splügen- als auch Greinafreunde nun wieder aktiv wurden, kommentierte der Zürcher *Tages-Anzeiger*: «Und nun kann die grosse Diskussion über die Frage dort weitergehen, wo sie vor dem Kriege aufgehört hatte.»⁶²² Tatsächlich bewegte das Thema

nicht nur die Presse, sondern bald auch wieder die eidgenössische Politik – auch viele ehemalige Vorkämpfer für dieses oder jenes Projekt wurden nun wieder aktiv. In der Folge ebbte diese kurze Bewegung allerdings bald wieder ab. Im Mai 1927 drückte der Kleine Rat Graubünden zwar noch einmal aus, dass er mit allem Nachdruck an der Ostalpenbahn festhalten wolle – es bildete dies aber nicht viel mehr als den Schlusspunkt dieser kurzen Episode.

Auch Pietro Caminadas Vorschlag zur «Schiffbarmachung» des Splügenpasses wurde kurzzeitig noch einmal aufgegriffen. Ein aus Lecco am Lago di Como stammender Ingenieur Eugenio Linatti veröffentlichte im Jahr 1919 eine neue Studie zur Durchtunnelung des Splügenpasses mit einem Schiffskanal zwischen Pianazzo auf der italienischen und Ausserferrera auf der schweizerischen Seite, das einige technische Verbesserungen gegenüber Caminadas Projekt aufwies. Als Caminada im Januar 1923 verstarb, erinnerte sich auch das *Bündner Tagblatt* nochmals an die Pläne, durch die er weltbekannt geworden sei. «Die Ausführung seines genialen Werkes würde Italien zum Mittelpunkt der gesamten Weltschiffahrt machen», hiess es im Nachruf. «Unserem Kanton Graubünden hatte er eine grosse Rolle zugedacht.» Vielleicht könne der Tod des genialen Mannes dazu beitragen, «dass man sich wieder intensiver mit seinen Plänen beschäftigt, die eine vollständige Umwälzung aller Verkehrsmittel in Europa bringen müsste. Es wäre für die Bahnen eine Konkurrenz ohnegleichen, wenn man bedenkt, dass die Flussläufe zur gleichen Zeit die Triebkraft und die Schienen ersetzen würden.»⁶²³

Für derartige Visionen fanden sich damals aber kaum offene Ohren – auch im Verkehrswesen war man gerade zu sehr mit der Lösung der dringendsten Probleme beschäftigt. So war auch der Ausbau des bündnerischen Schmalspurnetzes durch den Ersten Weltkrieg plötzlich zum vollständigen Erliegen gekommen – und hatte auch in den folgenden Krisenjahren nicht mehr Konjunktur.

Die Konzession für die Bergellerbahn wurde von den Bundesbehörden wiederholt erstreckt, trotzdem schwanden die Hoffnungen auf eine Realisierung immer weiter. Selbst der Versuch, wenigstens das Teilstück St. Moritz–Maloja zu

⁶²¹ Zit. nach SCHÜRCH (2000), S. 101.

⁶²² Zit. ebd., S. 102.

⁶²³ Zit. nach WANNER (2005), S. 125–126.

realisieren, scheiterte in den 1920er-Jahren – hauptsächlich am Widerstand von St. Moritz, das seine Interessen geschädigt sah und einen Tunnel unter dem Dorf verlangte. Doch auch die RhB hatte zu jener Zeit nicht die Kraft und die Mittel, das Projekt voranzutreiben. In ihrem Geschäftsbericht von 1925 erinnerte sie daran, dass es sich ja lediglich um ein Teilstück der in den Vorkriegsjahren «weitblickend gedachten Linie Chiavenna–Engadin–Landdeck» handle, «über deren Schicksal bei der heutigen Weltlage nun aber wohl nicht mehr von Chur aus allein entschieden wird».⁶²⁴ Eine grosszügige Öffnung des RhB-Netzes war zu diesem Zeitpunkt weder von der RhB selbst noch von den Kantonsbehörden gewünscht, da man einerseits negative Effekte für die Albulalinie und andererseits auch eine zu starke Verbindung des Engadins und des Bergells mit Italien befürchtete. RhB-Direktor Bener empfahl den Bergellern sogar, die Konzession von der RhB zu übernehmen, da sich die Bahngesellschaft nicht «in internationale Verkehrsprobleme hineinstürzen wolle».⁶²⁵ Im Jahr 1936 teilte die RhB dem Bund offiziell mit, dass sie auf die Verlängerung dieser Konzession verzichte, «da ein Ausbau nach der gegenwärtigen Verkehrsentwicklung und politischen Lage überhaupt nicht mehr in Betracht gezogen werden kann.»⁶²⁶

Die Bellinzona–Mesocco-Bahn hatte von Anfang an grosse finanzielle Mühe bekundet, weshalb der Kanton der Unternehmung schon früh hatte unter die Arme greifen müssen. Doch die Massnahmen waren nur kurzzeitig wirksam und schon in den 1930er-Jahren stand das Unternehmen erneut vor dem Aus. Es handelte sich um eine völlig isolierte Linie, die in Bellinzona nicht an das SBB-Netz und bei Mesocco nicht an das RhB-Netz angeschlossen war; zudem wurde sie aufgrund ihres Streckenverlaufs immer wieder von Unwettern beschädigt. Wegen fehlender Mittel wurde die Bahn auch technisch kaum erneuert, so dass man bereits während des Zweiten Weltkriegs daran dachte, das Unternehmen stillzulegen und zu liquidieren. Auch die Berninabahn bekundete von Anfang an finanzielle Probleme, die regelmässig mit freiwilligen Beiträgen von Bund und Kanton ausgeglichen werden mussten. Die Frequenzen der Chur–Arosa-Bahn waren derweil immer stark abhängig von der touristischen

und damit auch der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, weshalb das Unternehmen in den Kriegs- und Krisenjahren stark von der öffentlichen Hand subventioniert werden musste.

Kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, im April 1939, trat das *Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen* in Kraft, mit dem der Bund 125 Millionen Franken für die Sanierung notleidender Transportunternehmen bereitstellte, «die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen».⁶²⁷ Die RhB und die Berninabahn hatten Anrecht auf solche Bundeshilfe, die Arosa- und Misoxerbahn konnten jedoch lediglich vergünstigte Darlehen beanspruchen. Die selbst schwer notleidende RhB liess ein Gutachten erstellen, das aus betriebswirtschaftlichen Gründen die Fusion der vier Bahngesellschaften in Graubünden empfahl – was dem gesamten Streckennetz Anspruch auf Bundeshilfe verschafft hätte. Die Fusionen wurden 1941 und 1944 vollzogen, womit die ganze RhB praktisch eine Staatsbahn wurde; denn zu diesem Zeitpunkt waren 94 Prozent der Aktien in Besitz von Kanton, Bund und Gemeinden.

Mit einer Länge von 394 Kilometern hatte die RhB damit das längste Streckennetz ihrer Geschichte erreicht. Dieses reduzierte sich nach und nach um die 31,5 Kilometer der Bellinzona–Mesocco-Bahn, deren Personenverkehr im 1972 gänzlich eingestellt und durch Autobusse auf der neu gebauten Autobahn A13 ersetzt wurde. Im Jahr 1985 wurde aber der Bau der Vereinalinie mit einem 19 Kilometer langen Tunnel beschlossen, der 1999 eröffnet werden konnte – womit die RhB heute ein Streckennetz von 384 Kilometern umfasst.⁶²⁸

9.2 Reaktionen auf die grosse Verkehrszunahme (1960–90)

Abgesehen davon, dass die Talschaften des Hinterrheins unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg mehrfach öffentlichkeitswirksam darauf hinwiesen, dass sie noch immer auf die versprochene internationale Transitbahn in ihrer Region warten würden, blieb es bis Anfang der 1960er-Jahre still

⁶²⁴ Zit. nach CATRINA (1972), S. 117.

⁶²⁵ Zit. ebd., S. 118.

⁶²⁶ Zit. ebd.

⁶²⁷ Zit. ebd., S. 128.

⁶²⁸ Ebd., S. 105–130; RHÄTISCHE BAHN (1939), S. 46–56; WANNER (2005), S. 124–127; SCHÜRCH (2000), S. 101–103.

um die «Ostalpenbahnfrage». 1960 kam sie erstmals wieder ins Blickfeld, indem nun die Freunde der Tödi–Greinabahn sich in die Presse wieder zu Wort meldeten. Noch im selben Jahr fand in Chur eine Orientierungsveranstaltung eines überparteilichen bündnerischen Arbeitskomitees für diese Bahn statt, an der neben der Bündner Regierung auch Vertreter der Kantone Glarus, St. Gallen, Tessin wie auch von Vorarlberg teilnahmen. Zwei Jahre später wurde ein Aktionskomitee gegründet. Im gleichen Jahr kam es auch zur Gründung des internationalen Komitees *Ostschweizer Transitbahn Splügen/Basistunnel*. Das internationale Splügenkomitee mit dem damaligen Bündner Grossrat und späteren Regierungs- und Nationalrat Jakob Schutz (1918–2013) an der Spitze war noch bis in die 1990er-Jahre aktiv.

Angesichts der starken Verkehrszunahme rückte anfangs der 1960er-Jahre der Ausbau der Nord–Süd-Eisenbahnverbindungen ins Zentrum der verkehrspolitischen Diskussion in der Schweiz. Auf Bundesebene hatte die vom Departement des Innern eingesetzte *Studiengruppe Gotthard* inzwischen die Erstellung eines Strassentunnels Göschenen–Airolo sowie eines Bahn-Basistunnels Amsteg–Giornico vorgeschlagen. Daraufhin gingen verschiedene Postulate im Parlament sowie Eingaben an den Bundesrat von Vertretern der ostschweizerischen Kantone ein, die gegen die einseitige Bevorzugung des Gotthards protestierten und an die Verpflichtung des Bundes zum Bau einer Ostalpenbahn erinnerten.

Im Jahr 1963 setzte das *Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement* (EVED) eine Expertenkommission *Eisenbahntunnel durch die Alpen* (KEA) ein, welche die Verbesserungsmöglichkeiten bestehender Alpentransitbahnen sowie neue Projekte im Sinne einer gesamtschweizerischen Planung zu untersuchen hatte. Der Schlussbericht der KEA erschien erst im Jahr 1971 – und fällte ein äusserst ungünstiges Urteil über eine Splügenbahn mit Basistunnel:

«Dieser Planungsfall weist als echte Flachbahn technische Vorteile auf. Verkehrswirtschaftlich und gesamtwirtschaftlich überwiegen jedoch mit Bezug auf den schweizerischen Wirtschaftsraum die Nachteile. [...]. Die Splügenvariante fügt sich weniger gut in das heutige europäische Hauptverkehrsnetz ein und würde bei stark zunehmendem Transitverkehr über die herkömmlichen Wege den Gotthard zu wenig entlasten. Das grosse Fragezeichen

dieses Projektes liegt in der finanziellen Bereitschaft Italiens, das mit dem Ausbau von Eisenbahnlinien sehr stark belastet ist [...]. Ein Ausbau der Zufahrten am Gotthard und Simplon käme für Italien bedeutend billiger und würde das Verkehrsaufkommen stärker vergrössern als eine Splügenlinie. [...]. Die Investitionskosten sind höher als bei anderen Alternativen. Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen wären möglicherweise für die Grenzgebiete in Italien beträchtlich, für die ostschweizerische Wirtschaft dagegen nicht sehr gross.»⁶²⁹

Für die Tödi–Greina-Variante sah die Kommission jedoch «eine ganze Reihe von Vorteilen»: «Große, wirtschaftlich hochentwickelte Einzugsgebiete, [...], gute Einfügung in das europäische Verkehrsnetz, starke Entlastung der heutigen Gotthardstrecke.»⁶³⁰ Dennoch sprach sich die KEA (mit 15 gegen drei Stimmen) für die Erstellung eines Gotthard-Basistunnels aus. Dabei argumentierte sie nicht nur mit verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen, sondern auch mit historischen Argumenten:

«Die Vorrangstellung der Verkehrsachse Basel–Chiasso durch den Gotthard hat ihre verkehrsgeographische und verkehrstechnische Begründung als gegebene Verkehrsverbindung zwischen Nord und Süd. Diese Vorrangstellung wurde seit dem XII. Jahrhundert immer wieder durch die geschichtliche Entwicklung bestätigt. Die Verkehrsströme gehen nicht zufällig über die sowohl für den Binnen- wie auch für den Transitverkehr bedeutendste Eisenbahnlinie der Schweiz. Die Investitionen, die während eines Jahrhunderts aufgewendet wurden, um diese Transversale zu erhalten, zu verbessern und dem technischen Fortschritt im Eisenbahnwesen anzupassen, sollten nicht entwertet werden. Der Bau eines Gotthard-Basistunnels drängt sich somit förmlich auf. Ein Vergleich der Vorteile in verkehrstechnischer, betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Sicht räumt dem Gotthard-Basistunnel-Projekt eine eindeutige Vorrangstellung ein.»⁶³¹

⁶²⁹ Schlussbericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen», 1971, Alptransit-Portal, S. 129–130.

⁶³⁰ Ebd., S. 129.

⁶³¹ Ebd., S. 130.

Die Ostschweizer Kantone distanzierten sich ausdrücklich vom KEA-Schlussbericht, dessen Inhalt von verschiedener Seite kritisiert wurde. Dennoch arbeitete das EVED auf dieser Grundlage ein Transitkonzept aus, das zunächst den Ausbau der Lötschberglinie durchgehend auf Doppelspur sowie eine Gotthardbasislinie vorsah. In einer zweiten Phase sollte je nach den verschiedenen Erfordernissen eine Ostalpenbahn mit Ausgangspunkt Chur entstehen. Auch hier intervenierte die Ostschweiz und forderte mindestens den *gleichzeitigen* Bau von Gotthard- und Splügenbasistunnel sowie den Bau einer Linie von Chur nach Bellinzona (San Bernardino). Schon der interne Vernehmlassungsbericht an den Bundesrat hielt fest, dass

*«eine Alternative Gotthard oder Ostalpenbahn praktisch nicht mehr besteht. Die Wahl, statt am Gotthard im Osten zu bauen, endete höchstwahrscheinlich mit dem Ergebnis, dass wir in internationalen Verhandlungen stecken blieben, während inzwischen am Brenner und Mont Cenis gebaut würde. Bemüht man sich um realistische Betrachtung, wird in der gegenwärtigen Situation der Splügen zwischen Brenner und Gotthard *erstickt*.»*⁶³²

Der Bundesrat beauftragte nun die SBB, die Projektierung der Gotthardbasislinie voranzutreiben. Die Wirtschaftskrise der 1970er-Jahre und der damit verbundene starke Rückgang des Gütertransports führten allerdings dazu, dass nur der Lötschberg-Doppelspurausbau (mit einiger Verzögerung) in Angriff genommen wurde, während das Gotthard-Basistunnelprojekt zurückgestellt werden musste. Die Splügenanhänger nutzten die Zeit, das Splügen-Basistunnelprojekt nochmals zur Sprache zu bringen. Im September 1973 reichte der St. Galler Nationalrat Hans Schmid (1935–2010) eine Motion ein, die eine Kosten-Nutzen-Analyse für die beiden Projekte am Gotthard und am Splügen forderte. In seiner Antwort vertrat der Bundesrat nun die Auffassung, dass genügend technische Unterlagen vorhanden seien und zusätzliche Gutachten keine grundlegend neuen Erkenntnisse mehr bringen würden. Der Entscheid, ob und wo eine neue Alpentransversale zu bauen sei, sei keine Expertenfrage mehr, sondern eine Aufgabe der Politik.

⁶³² Vernehmlassungsbericht Alpentransit, 1. August 1973, Alptransit-Portal, S. 21.

Im April 1974 fand eine Aussprache zwischen einer Delegation der Ostschweizer Kantone und dem Vorsteher des EVED, Bundesrat Willi Ritschard (1918–1983), statt. Dieser schlug die Schaffung einer «Kontaktgruppe» vor, die sich aus Vertretern des Bundesamts für Verkehr, der SBB-Generaldirektion sowie der Ostschweizer Kantsregierungen zusammensetzte und die Aufgabe erhielt, «die Planungsfälle Gotthard und Splügen soweit möglich auf einen vergleichbaren Stand zu bringen, die vorhandenen Entscheidungsgrundlagen zu aktualisieren und so weit notwendig zu ergänzen.»⁶³³ Der Schlussbericht der Kontaktgruppe hielt fest, dass die Gotthardvariante aus betriebswirtschaftlicher Sicht besser abschneide als die Splügenvarianten. Allerdings seien die «regionalwirtschaftlichen Auswirkungen einer Splügenbahn [...] bedeutender als jene einer Gotthardbasislinie. Der Hauptgrund für die sich über die ganze Ostschweiz erstreckenden positiven Auswirkungen liegt in der durch die Splügenlinie entstehenden neuen Verbindung zwischen Ostschweiz und Italien sowie der Verbesserung der Verbindung zum süddeutschen Raum.»⁶³⁴ Keine der beiden Varianten würde alle Entscheidungskriterien optimal erfüllen, hielt der Bericht fest. «Schweizerisch betrachtet, dürften die grössten Vorteile bei der Gotthardvariante liegen. Wie sich das Problem aus europäischer Sicht stellt, wäre noch näher abzuklären. Im Vergleich zu den Ergebnissen der KEA hat sich der Unterschied zwischen den beiden Projekten gesamthaft vermindert.»⁶³⁵ Ein solcher Entscheid könnte aber nicht von der Schweiz allein getroffen werden, sondern habe «internationalen Charakter». Es sei deshalb unerlässlich, die interessierten Nachbarstaaten einzubeziehen und auch die Haltung der *Europäischen Gemeinschaft* (EG) abzuklären. Der Bundesrat führte daraufhin eine Vernehmlassung bei den Kantonen durch, welche die erwarteten Resultate brachte: Die ostschweizerischen Kantone (sowie Wallis, Neuenburg und Genf) bekannten sich zum Splügen, alle anderen (mit Ausnahme der drei Enthaltungen von Uri, Freiburg und Jura) zum Gotthard.

In den 1970er- und 80-er-Jahren war ein gewaltiger Ausbau der Luftverkehrs- und Strasseninfrastruktur in ganz Europa erfolgt. Zwischen 1970

⁶³³ Schlussbericht der Kontaktgruppe «Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen», 1979, Alptransit-Portal, S. 63.

⁶³⁴ Ebd., S. 66.

⁶³⁵ Ebd.

und 1986 wuchs das Autobahnnetz in Mitteleuropa von rund 14'000 Kilometer auf rund 33'000 Kilometer an. Auch das alpenquerende Autobahnnetz wurde in dieser Zeit beständig weiterentwickelt, in der Schweiz insbesondere mit dem Bau der Strassentunnel am Grossen St. Bernhard (eröffnet 1964), San Bernardino (1967) und Gotthard (1980). Am Bahnnetz waren derweil nur punktuelle Verbesserungen erfolgt, etwa der Ausbau der Linien am Mont Cenis und am Lötschberg auf Doppelspur. Mit dem Aufbau eines Eisenbahn-Hochleistungsnetzes, besonders in Frankreich, hatte die Eisenbahn indessen eine eigentliche Renaissance erlebt. Gerade anfangs der 1980er-Jahre bestanden in vielen Staaten Europas, vor allem auch in Deutschland und Italien, ambitionierte Pläne zum Auf- und Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Schweiz wollte hier nicht nachstehen – und legte den Blick einmal mehr auf die Alpentransversalen. In einem Bericht vom September 1983 befürwortete der Bundesrat den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale, erachtete aber einen Baubeschluss noch als verfrüht. Jedoch änderten sich die Verhältnisse schon bald: Ausländische Lastwagenhalter verlangten zunehmend, die Schweiz rund um die Uhr mit 40 Tonnen schweren Lastzügen durchqueren zu dürfen, und die EG schloss sich dieser Forderung an; zudem führte die europäische Wirtschaftsintegration im Rahmen der damaligen EG zu Mehrverkehr über die Alpen.

Auch in diesem Streit zwischen Gotthard- und Ostalpenbahn wurde wieder ein Vermittlungsvorschlag in Form einer Kombination der beiden Varianten in Spiel gebracht. Mit einer parlamentarischen Initiative im Jahr 1985 reichte der Bündner Ständerat Luregn Matthias Cavelty (* 1935) den Vorschlag einer «Eisenbahn-Alpentransversale mit Y-Linienführung» ein. «Im Sinne einer Verständigungslösung und zwecks Beschleunigung» sollte dieses neue Projekt die bisherigen Splügen- und Gotthardbasisvarianten in Form eines «Y» zwischen Chur–Trun, Erstfeld–Amsteg und Biasca verbinden. Das Südportal würde sich wie beim Gotthardbasistunnel in Biasca befinden, während im Norden zwei Ausgänge (in Amsteg und in Trun in der Surselva) vorgesehen wären. «Versucht man, die Vorteile der zwei Ideen Splügen und Gotthard zu kombinieren, so stellt sich rasch die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, einen Greinatunnel mit ins Spiel zu bringen und die drei Ansätze mit einem neuen Ganzen in Form eines «Y» zusammenzufügen», begründete der Initiant seinen Vorstoss.

Der von der ständerätslichen Kommission eingeholte Expertenbericht stellte zum Projektvorschlag fest, dass sich der Vorschlag «gut in das europäische Schienennetz» einordnen lasse, sofern darüber ein internationaler Konsens erzielt werden könne. «Im innerschweizerischen Verkehr ergibt sich für die Zentral- und Ostschweiz sowie für den Tessin eine wesentliche Aufwertung der Qualität des öffentlichen Schienennverkehrs.»⁶³⁶ Es wurde beschlossen, das Projekt näher zu prüfen, weshalb eine 1986 vom EVED eingesetzte Expertengruppe neben Basistunnelprojekten und verschiedenen Varianten an Gotthard, Splügen und Lötschberg auch die «Y-Variante» untersuchte.

Die anschliessende nationale Vernehmlassung und internationale Konsultation dieses Expertenberichts zeigte ein Bild, das wohl 100 Jahre zuvor genau gleich ausgefallen wäre: Die Kantone Glarus, beide Appenzell, Thurgau, St. Gallen und Graubünden (13 Prozent der Gesamtbevölkerung) sprachen sich für den Splügen aus, während 13 Kantone (49 Prozent der Gesamtbevölkerung) den Gotthard bevorzugten und sieben Kantone (38 Prozent der Gesamtbevölkerung) den Ausbau der Lötschberg–Simplon-Linie (mit Lötschberg-Basistunnel) wünschten. Frankreich war in erster Linie an der Mont-Cenis-Linie interessiert; um diese nicht zu sehr zu konkurrenzieren, optierte es für Brenner und Splügen. Die Bundesrepublik Deutschland sprach sich derweil für den Gotthard aus, obwohl Württemberg und Bayern die Splügenbahn bevorzugten. Österreich hingegen war an einer solchen nicht interessiert; insbesondere das Bundesland Vorarlberg wandte sich dagegen. Italien war vorerst mit dem Ausbau der grossen Achsen Mailand–Neapel und Turin–Venedig befasst, setzte aber den Brenner zuoberst auf die Prioritätenliste für Alpentransversalen. Von den schweizerischen Varianten bevorzugte Italien die von der Region Lombardei propagierte Splügenbahn, begrüsste indes gleichzeitig auch Lötschberg–Simplon, während sich aber auch starke Stimmen für den Gotthard aussprachen.⁶³⁷

⁶³⁶ Parlamentarische Initiative (Cavelty) Eisenbahn-Transversale mit Y-Linienführung, 2. Oktober 1986, BAR, S. 553–555.

⁶³⁷ Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), 23. Mai 1990, BAR, S. 1081–1084.

9.3 Der NEAT-Beschluss (1990–92)

Die zahlreichen Studien und Expertenberichte mündeten im Vorschlag des Bundesrates für eine *Neue Europäische Alpen-Transversale* (NEAT), den dieser mit einer umfassenden Botschaft im Mai 1990 präsentierte. Mit dem Bau der NEAT wollte der Bund «weiterhin seine Aufgaben im europäischen Transitverkehr erfüllen», so die Botschaft. «Verkehrswege sind Lebensadern. Sie bieten die Chance der Öffnung und des internationalen Kontaktes, bilden aber auch Grundlage für Wohlstand und kulturelle Bereicherung.»⁶³⁸ Im Zentrum des Konzepts standen der Bau von Eisenbahn-Basis-tunnels am Lötschberg und am Gotthard. «Auch im Ausland gibt es nur wenige Projekte dieses Ausmasses», stellte der Bundesrat fest, um so gleich zu einer historischen Herleitung des gesamten Projektes überzuleiten. Die Schweiz könne «bei dieser neuen und risikoreichen Aufgabe» immerhin «an eine grosse Tradition anknüpfen»: «Wir sind seit je ein Transitland. Was früher Saumwege oder die Teufelsbrücke in der Schöllenen waren, wurden später Eisenbahntunnels und Strassen über Gotthard, Lötschberg, Simplon, Grossen St. Bernhard und San Bernardino und werden morgen Hochleistungsbahnen sein.»⁶³⁹

Die Wahl von Gotthard und Lötschberg–Simplon unter gleichzeitiger Nichtberücksichtigung des Splügen wurde damit begründet, dass sich die NEAT einerseits «bestmöglich und nahtlos in das bereits vorhandene und geplante europäische Hochleistungsschienennetz einfügen», gleichzeitig aber auch «eigenen schweizerischen Interessen dienen» müsse.⁶⁴⁰ Dies wiederum lasse sich am besten mit den vorgeschlagenen Linien bewerkstelligen.

*«Das ergibt sich durch die zentrale Lage insbesondere des Gotthards. Der Splügen tangiert demgegenüber die Schweiz lediglich am Rande. Der Lötschberg–Simplon allein ermöglicht zwar die europäische Integration und verbessert die regionalen Verkehrsattraktivitäten, nützt aber dem östlichen Teil der Schweiz deutlich weniger. Gotthard-Ost und Ypsilon bildden schliesslich nur Teillösungen des Gotthard und reduzieren diesen unter Umständen in seiner europäischen Aufgabe.»*⁶⁴¹

Aus staatspolitischer Sicht seien zudem «der eigene Handlungsspielraum bei der Realisierung und Betrieb des Werkes, die Einbindung der einzelnen Landesteile und der für den Bau eines derartigen Projektes erforderliche breite nationale Konsens» bedeutsam, argumentierte der Bundesrat weiter.

*«In unserem föderalistischen und vielgestaltigen Land muss eine zweckmässige Lösung immer auch politisch tragfähig sein. Auch unter diesen Aspekten vereinigt der Gotthard am meisten Vorteile auf sich. Der Gotthard erfüllt die gestellten Transitaufgaben und bringt gleichzeitig die einzelnen Landesteile einander näher. Als einzige Achse bezieht er auch den Kanton Tessin direkt ein. [...]. Schliesslich und nicht zuletzt eröffnet er unserem Land aber auch den grössten Handlungsspielraum, befinden sich doch die Hauptstrecken auf eigenem Territorium.»*⁶⁴²

Immerhin stellte der Bundesrat aber auch fest, «die Integration der Ostschweiz in das Konzept» sei «staatspolitisch geboten, nachdem die Splügenvarianten trotz eines früheren «Versprechens» nicht in Betracht gezogen werden.» In einer ausführlichen Fussnote wurde hier auf das «Ostalpenbahnversprechen» von 1878 hingewiesen, zu dem man im Jahr 1971 (im Zusammenhang mit den Untersuchungen der KEA) ein Rechtsgutachten hatte erstellen lassen, das zum Schluss gekommen war, es bestehe keine zwingende Verpflichtung zum Bau einer Ostalpenbahn, sondern es sei «eine nicht justiziable, vielmehr eine politische Frage». Für den Einbezug der Ostschweiz in das Konzept der NEAT würden sich daher «Verbesserungen der Anschlüsse aus der Ostschweiz» aufdrängen, so die bundesrätliche Botschaft weiter.⁶⁴³ Der Bundesrat schlug daher vor, die Verbindung Spanien–Lyon–Genf–Bern–Zürich–St. Gallen–München–Salzburg–Wien mit dem Gotthard zu verknüpfen und die sogenannte «Ostschweizer Spange» mit den Strecken Chur–St. Margrethen–Rorschach–Romanshorn–Kreuzlingen–Konstanz auszubauen, bevor er auf den «Einbezug von Graubünden» zu sprechen kam:

«Ein spezielles Problem im Zusammenhang mit dem Ostalpenbahnversprechen bildet die bündnerische Verkehrslage. Sie macht eine

⁶³⁸ Ebd., S. 1078.

⁶³⁹ Ebd., S. 1081.

⁶⁴⁰ Ebd., S. 1105.

⁶⁴¹ Ebd., S. 1106.

⁶⁴² Ebd., S. 1107.

⁶⁴³ Ebd., S. 1109–1110.

Option Graubünden nötig. Der Kanton Graubünden hat mit der Rhätischen Bahn (RhB) ein eigenes Eisenbahnnetz geschaffen, das in den nächsten Jahren wesentlich modernisiert und ausgebaut werden muss. Der Bundesrat ist gewillt, den Kanton dabei zu unterstützen, und zwar über die Rahmenkredite der Privatbahnen oder eine allfällige Sonderfinanzierung.»⁶⁴⁴

Mit dem anstehenden Bau des Vereinatunnels, der auch vom Bund mitfinanziert wurde, werde dieser Option «bereits Rechnung getragen». Bereits im September 1985 hatte sich das Bündner Stimmvolk für den Bau des Vereinatunnels und damit gegen die ebenfalls seit vielen Jahren diskutierte Variante eines Ausbaus der Strasse über den Flüelapass entschieden. Noch im selben Jahr hatte die Bundesversammlung eine Kostenbeteiligung von Seiten der Eidgenossenschaft zugesichert, nachdem sich der Bündner Bundesrat Leon Schlumpf (1925–2012) intensiv für das Projekt eingesetzt hatte. Die neue Linie der RhB zwischen Klosters im Prättigau und Sagliains im Unterengadin konnte 1999 eröffnet werden.

Im Jahr 1992 wurde das Tansitabkommen mit der *Europäischen Union* (EU) abgeschlossen, das unter anderem das NEAT-Konzept beinhaltete und noch im selben Jahr vom schweizerischen Parlament genehmigt wurde. Ebenfalls noch 1992, am 27. September, nahm das Schweizer Stimmvolk den *Bundesbeschluss über den Bau der Eisenbahn-Alpentransversale* (kurz: *Alpentransit-Beschluss*) mit 64 Prozent Ja-Stimmen an, nachdem verschiedene Gruppe dagegen das Referendum ergriffen hatten. Im «Abstimmungsbüchlein» für das Stimmvolk wurden «der Einbezug der Ostschweiz durch den Bau neuer Linien aus dem Raum Zug in den Raum Zürichsee» sowie weitere Ausbauten in der Ostschweiz und in Graubünden an prominenter Stelle angekündigt. Dazu waren insbesondere der Zimmerberg-Basistunnel (zwischen den Kantonen Zürich und Zug) sowie ein Tunnel durch den Hirzel (im Kanton Zürich, als Verbindung zwischen der linksufrigen Zürichseebahn und der Gotthardbahn) vorgesehen.

Auch dieses Mal erhielt also die Ostschweiz wieder keinen Alpentunnel und musste sich mit einem Versprechen auf eine bessere eisenbahn-technische Anbindung an die Gotthardlinie und das schweizerische Mittelland zufriedengeben. Doch auch dieses Versprechen eines besseren

Anschlusses – man könnte es durchaus das «vierte Ostalpenbahnversprechen» nennen – wurde (noch) nicht eingelöst: Der Bau sowohl der zweiten Etappe des Zimmerberg-Basistunnels wie auch des gesamten Hirzelstunnels ist inzwischen aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden.

⁶⁴⁴ Ebd., S. 1121.

10 Fazit 1853–1992

Wie einleitend dargelegt, musste sich der dritte Teil dieses Buches beinahe vollständig auf die verfügbare Literatur stützen und kann daher keinen wissenschaftlichen Anspruch stellen. Auch ohne einer eigentlichen Fragestellung zu folgen, konnten aus der möglichst chronologischen Darstellung der Ereignisse einige Erkenntnisse gewonnen werden, die an dieser Stelle als vorläufiges Zwischenfazit dargelegt werden sollen. Die Erkenntnisse müssen so lange als Thesen gelten, als keine umfassende und aktuelle Forschung zu diesen Themen vorliegt. Es bleibt zu hoffen, dass möglichst grosse Teile der vorangehenden und der folgenden Seiten in nächster Zeit durch fundierte Studien bestätigt oder widerlegt werden können.

Nach der Konzessionserteilung im Tessin und den finanziellen Zusagen aus Zürich konnte die neu gegründete *Südostbahn* mit Zuversicht auf ihre grossen Pläne zur Realisierung einer Ostalpenbahn am Lukmanierpass blicken. Doch bald schon sollte sich zeigen, dass das Unternehmen unter einem schlechten Stern stand: Interne Streitigkeiten und eine schwierige Verstrickung mit den beauftragten englischen Unternehmern sorgten für einen denkbar schlechten Start. Der Ausweg wurde in einer grossen Fusion gesucht, aber nur teilweise gefunden: Indem die SOB zu den VSB wurde, wuchs das Unternehmen zwar, blieb aber im schweizerischen (und vor allem auch im europäischen) Markt noch immer ein zu kleiner Player, dem Kraft und Mittel fehlten, das grosse Alpenbahnunternehmen zu realisieren. Weiterhin hatte man mit dem Lukmanier den Trumpf des am besten mit einer Alpenbahn zu querenden Passes in der Hand, was man durch weitere Studien, Pläne und Kostenvoranschläge auch aufzeigen konnte. Allerdings hatten diese im politisch und wirtschaftlich schwierigen Umfeld der 1850er-Jahre kaum direkte Auswirkungen – und teilweise sind die wahren Motive der hinter ihnen stehenden Personen undurchsichtig.

Kaum war die Lombardie nicht mehr Teil von Österreich und das Königreich Italien gegründet, wurden die Ostalpenbahn-Vertreter bereits wieder in Turin vorstellig, wo bereits 1861 eine Vereinbarung abgeschlossen werden konnte. Dass diese aufgrund einer um zwei Tage zu spät eingetroffenen Zahlung scheiterte, ist nicht nur mit übertriebenem Formalismus seitens der Italiener,

sondern auch mit der äusserst zögerlichen und somit nicht vertrauensbildenden Haltung der Bündner zu erklären. Während letztere anschliessend ohne Erfolg versuchten, auf diesem Scherbenhau dennoch zu einer Einigung zu kommen, trieben die Innerschweizer ihr Gotthardprojekt stark voran, so dass sich das Blatt immer mehr zu wenden begann: Das Gotthardkomitee wurde immer grösser, und aufgrund der immer realeren Gefahr durch Alpenbahnen in den Nachbarländern interessierten sich auch immer mehr Bundespolitiker für ein schweizerisches Projekt.

Der Konkurrenzkampf um dessen Linienführung gelangte damit in die entscheidende Phase. Sowohl die Lukmanier- als auch die Gotthardbefürworter versuchten in den 1860er-Jahren mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, das eigene Projekt gegenüber dem Rivalen vorzubringen. Beide war bewusst, dass der inzwischen zum «Eisenbahnkönig» aufgestiegene Alfred Escher eine entscheidende Rolle spielen würde. Sowohl dieser persönlich wie auch die *Nordostbahngesellschaft* und der Kanton Zürich standen zwar 1861 offiziell noch auf der Seite des Lukmaniers. Indem die NOB ihr Netz aber in Richtung Innerschweiz erweiterte, veränderte sich die wirtschaftliche Ausgangslage für die Zürcher immer deutlicher, während es den Lukmaniervertretern weiterhin nicht gelang, ihren planerischen Vorsprung in politische Realitäten zu verwandeln. Sogar die Zuschreibungen des zu jener Zeit wohl bedeutendsten Eisenbahnunternehmers in Europa konnten die Tessiner Politiker nicht zur Konzessionserteilung für die Lukmanierbahn bewegen, was bei den Bündnern wiederum für grossen Missmut sorgte.

Diese Streitigkeiten und Verzögerungen verschafften dem Gotthardkomitee die entscheidende Zeit, den eigenen Projektierungsrückstand aufzuholen und weitere politische Unterstützung zu sammeln. Ab 1863 bekannte sich nun auch Alfred Escher offen zum Gotthard und setzte fortan sein gesamtes politisches und wirtschaftliches Gewicht für diese Sache ein. Obwohl die Bündner dies noch Jahrzehnte später nicht wahrhaben wollten oder konnten, erscheint der vermeintlich opportunistische «Kurswechsel» Eschers im Lichte der neuen Forschung und der neu verfügbaren Quellen als wohlüberlegtes Bekenntnis zu einer Alpenbahmlinie. Abgesehen von verschiedensten Sympathiebekundungen gegenüber den

ihm politisch nahestehenden Lukmaniervertretern hatte Escher bis dahin niemals eindeutig Partei für den einen oder anderen Pass genommen. Die bitteren Vorwürfe der Bündner an den «Zürcher Diktator» sind wohl hauptsächlich durch eine gewisse Frustration zu erklären, hatten doch auch sie erkannt, dass der «Lukmanier-Löwe durch Fallstricke niedergeworfen lag» (so P. C. von Planta) und nicht mehr aus eigener Kraft aufstehen konnte.

Eschers Bekenntnis und sein sofortiger Einsatz verschafften dem Gotthardprojekt innert kürzester Zeit deutlichen Auftrieb. Die noch im gleichen Jahr 1863 stattfindende und von Vertretern von nicht weniger als 16 Kantonsregierungen sowie den grossen Bahngesellschaften NOB und SCB besuchte Gotthardkonferenz in Luzern darf als entscheidende innenpolitische Wende zugunsten des Gotthards gelten. Den Bündnern war klar, dass sich die Chancen auf Realisierung einer Lukmanierbahn damit massiv verschlechtert hatten. Sie hatten aber auch erkannt, dass sich der Bundesrat so lange gegen eine Splügenbahn stellen würde, wie das Tessin noch nicht auf dem Schienenweg mit der Deutschschweiz verbunden wäre. Die Ostalpenbahn-Vorkämpfer sahen daher keinen anderen Weg, als weiterhin auf den Lukmanier zu setzen – obwohl sogar ihnen selbst bewusst war, dass sie damit einen beinahe aussichtslosen Kampf führten. Man darf sich im Rückblick fragen, ob diese Entscheidung nicht als Fehler gewertet werden muss. Die Lukmanierbahn hatte das Argument der technisch am besten realisierbaren Linie inzwischen verloren und konnte auf den Feldern der Streckenlänge und der erschlossenen (schweizerischen) Regionen mit dem Gotthard nicht mithalten. Da die Realisierung einer Alpenbahn aber ganz entscheidend von der Unterstützung des Auslands abhing und da insbesondere Italien noch immer grosses Interesse am Splügen zeigte, hätte ein gemeinsames Vorgehen für den Splügen ab 1863 die Eidgenossenschaft vielleicht vor vollendete Tatsachen (bzw. Verträge) stellen können. Auch «Kommissvorschläge» wie etwa eine San-Bernardino-Bahn oder die von Richard La Nicca seit spätestens 1863 gehegten Pläne für ein «Fusionsprojekt» hätten zu jener Zeit wohl noch am ehesten Chancen auf politische Unterstützung gehabt. Die Ostalpenbahn-Vertreter erkannten zwar, dass ihre Lukmanierpläne immer aussichtsloser wurden, zogen daraus aber kaum Konsequenzen und kämpften ihren aussichtslosen Kampf noch bis zur Unterzeichnung des Gotthardvertrags von 1869 weiter. Es ist bezeichnend,

dass La Nicca seine «Fusionspläne» erst in jenem Jahr publizierte, als die Gotthardbahn bereits als weitestgehend gesichert gelten konnte. Ein «Alpenbahn-Drehkreuz» in der oberen Surselva mit Verbindungen ins Tessin (Lukmanier), in die Innerschweiz und nach Chur hätte vielleicht wirklich eine allseits akzeptable Lösung darstellen können. Allein, der Vorschlag kam viel zu spät.

Statt derartige neue Vorschläge zu erarbeiten, begaben sich die Ostschweizer (und mit ihnen die Westschweizer) auf einen hartnäckigen Konfrontationskurs gegen die Gotthardbahn, gegen die Innerschweiz, gegen das mächtige Zürich und auch gegen die Bundesbehörden. Sowohl auf dem politischen als auch auf dem publizistischen Feld kostete dieser Kampf sehr viel Energie und Zeit, führte aber letztlich nur dazu, dass sich die Fronten weiter verhärteten. Die Verhandlungen mit potenziellen Unterstützern und Investoren im In- und Ausland brachten – neben dem einen oder anderen Hoffnungsschimmer – fast nur noch Enttäuschungen. Das mit grossem Einsatz betriebene Lobbying der Gotthardbefürworter hingegen war vor allem im entstehenden und erstarkenden Deutschland immer erfolgreicher. Derweil reifte in Bern allmählich die Erkenntnis, dass die offizielle Eidgenossenschaft bei diesen unfruchtbaren Auseinandersetzungen irgendwann eingreifen müssen. Obwohl sich bald sogar die einflussreichen Eisenbahnunternehmer für ein Engagement des Bundes aussprachen, beharrten die Ostschweizer auf dem geltenden Eisenbahngebot und trugen dergestalt dazu bei, dass die Alpenbahnfrage nicht mit einem Machtsspruch aus Bern entschieden werden konnte. So ist es wenig erstaunlich, dass die Frage letztlich durch ein gemeinsames Handeln der grossen Nachbarstaaten entschieden wurde, was nicht zuletzt auch deren Diplomaten und verschiedenen Politikern zu verdanken ist, die jahrelang in engem Kontakt mit der Gotthardvereinigung standen.

Erst jetzt gaben die Ostalpenbahnvertreter ihre Lukmanierpläne auf, setzten sich mit aller Kraft für eine Splügenbahn ein – und begaben sich damit gleich vom einen in den nächsten aussichtslosen Kampf. Die Hoffnungen, durch ein günstigeres und besseres Projekt der Gotthardbahn noch zuvorzukommen, waren spätestens nach Unterzeichnung der Gotthardverträge kaum mehr begründet. Immerhin konnte mit dem neuen Eisenbahngebot von 1872 beim Bund noch das sogenannte «erste Ostalpenbahnversprechen» (das zugleich auch ein «Westalpenbahnversprechen»

war) durchgesetzt werden. Allerdings war dieses neue Gesetz für die Ostalpenbahn ein zweischneidiges Schwert: Einerseits wurde der bis anhin zur Passivität verurteilten Eidgenossenschaft ein Auftrag zur Förderung von Alpenbahnen erteilt. Andererseits erhielt der Bund nun eine deutlich grössere Macht in Eisenbahnfragen, und er konnte nicht nur indirekt, sondern neu auch ganz direkt Einfluss auf die Streckenführung künftiger Linien nehmen. Als sich bald die finanzielle Schieflage der im Bau befindlichen Gotthardbahn offenbarte und eine weitere Bundessubvention notwendig wurde, war dem Bund gar ein «zweites Ostalpenbahnversprechen» abzuringen. Auf diese Weise konnte die Gotthardbahn vollendet werden, und der Groll der Bündner wurde immer mehr auch zur Missgunst gegen die angeblich vom Bund bevorzugten Regionen.

In Graubünden kamen derweil erste Vorschläge für sogenannte Talbahnen auf, die anfangs stets als Ergänzung zu einer notwendig später entstehenden Splügenbahn verstanden wurden. Während die Bestrebungen für Letztere einige Zeit still lagen, wurden verschiedene Vorschläge für alpenüberquerende Bahnen am Septimerpass in die Runde geworfen. Die Bündner Politik hingegen lehnte sämtliche derartigen Vorschläge ab und organisierte stattdessen wieder neue Splügenkonferenzen. Erneut war die Unterstützung aus der Schweiz bescheiden, währendem sie diesmal in Italien umso grösser war. Immerhin resultierten daraus gleich mehrere fundierte Projekte, die jedoch unmöglich finanziert werden konnten. Währenddessen trieben verschiedene Komitees ihre Talbahnprojekte munter voran, und namentlich die «Bündner Centralbahn» von Chur über Thusis nach Filisur weckte aufgrund ihrer zentralen Lage auch das Interesse immer grösserer Kreise in der Öffentlichkeit. Das zähe Festhalten der Politik am Ostalpenbahngedanken und die noch mangelnde Erkenntnis des wirtschaftlichen Nutzens solcher kantonsinterner Verbindungen schufen jedoch keinen günstigen Boden für die Talbahnbestrebungen, während sich die verschiedenen Komitees durch erbitterte Streitigkeiten gegenseitig blockierten. Solange die Fortsetzung der Hinterrheinlinie in Richtung Schams und Splügen und/oder Richtung Albulatal und Engadin noch als unwahrscheinlich galt, wirkte zudem die Hauptstadt Chur als starke Bremserin, indem sie sich einer Verschiebung des Eisenbahnendpunktes nach Thusis mit allen Mitteln widersetzte. Damit sich in der bündnerischen Politik etwas bewegte, be-

durfte es ganz offensichtlich eines Anstosses von dritter Seite – und einer gemeinsamen Gefahr.

Mitten in diesen Diskussionen trat plötzlich ein ehemaliger niederländischer Schiffskapitän auf den Plan, der sich im aufstrebenden «Luftkurort» Davos mit seinem stark anwachsenden Gesundheitstourismus bereits einen Namen gemacht hatte. Willem Jan Holsboer sollte nicht nur die Schmalspurbahn von Landquart nach Davos fast im Alleingang (und mit grosser Unterstützung aus den Prättigauer Gemeinden) realisieren, sondern von diesem Ausgangspunkt aus bald schon weitere hochliegende Pläne ins Auge fassen. Die Rolle von Holsboer für das bündnerische Eisenbahnwesen – und damit auch für die Ostalpenbahnbestrebungen – kann kaum überschätzt werden. Der äusserst initiative Niederländer gilt zu Recht als «Erfinder» des bündnerischen Schmalspurnetzes, das sich bald einmal *Rhätische Bahn* nennen sollte. In gewisser Weise muss man Holsboer aber auch als «Totengräber» der Splügenbahn bezeichnen – ein Titel, den er selbst wahrscheinlich mit Stolz getragen hätte. Holsboer hatte erkannt, dass die Splügenbahn längst tot war, dass dies aber niemand in Graubünden wahrhaben wollte. «Der Splügen wird kommen, sobald er für Deutschland und Italien zu einer Notwendigkeit geworden ist, vorher nicht», meinte er und legte dabei einen Realitätssinn und Weitblick zu Tage, den die führenden Kreise in Graubünden schon seit einigen Jahrzehnten vermissen liessen.

Mit seiner gesamten wirtschaftlichen, politischen, publizistischen und auch finanziellen Kraft setzte sich Holsboer dafür ein, dass die Bündner ihre grossen Weltbahnträume nun endlich auch zu Grabe tragen und sich stattdessen mit aller Kraft für den internen Bahnbau einsetzen würden. Dabei hatte auch er selbst hochliegende internationale Bahnträume – doch widersprachen diese sämtlichen bisherigen Vorstellungen in Graubünden. Holsboers «kleine Weltbahn» führte nicht direkt nach Süden, sondern zuerst über den Scaletta nach Osten und von dort aus nach Italien und nach Österreich. Da diese Bahn ab 1889 bereits bis nach Davos auf über 1800 Meter über Meer geführt war, lag für Holsboer die Weiterführung über den Scalettabaum auf der Hand. Indem diese Scalettabahn bereits in Landquart abzweigte, wählte sie aus Sicht des schweizerischen Mittellandes eine direkte Linie ins Engadin, die allerdings am Rande des Kantons Graubündens lag und namentlich auch die Kantonshauptstadt gänzlich aussen vor liess. Holsboers Scalettabaum

hatte die Wirkung, dass die verschiedenen und bis anhin oftmals einander widerstreitenden Interessen an einer Linie von Chur nach Thusis und über das Albulatal Richtung Engadin gewissermassen in eine Kampfgemeinschaft getrieben wurden, die bald auch die Unterstützung der Kantonsregierung erhielt.

Den (meisten) Bündnern schien die Scalettabahn nicht nur deshalb abwegig, weil sie ein vollkommen neuer Vorschlag war, sondern auch, weil ein relativ kleiner Teil des Kantons davon direkt profitiert hätte. Gleichzeitig aber fasste dieser Vorschlag die Erschliessung des Engadins ganz konkret ins Auge, und die Versprechungen stiessen im verkehrstechnisch abgelegenen Teil des Kantons (und zu jener Zeit wohl der ganzen Schweiz) auf offene Ohren. Um die divergierenden Interessen unter einen Hut zu bringen, musste die Alternative zur Scalettabahn daher zwingend auch die Erschliessung des Engadins beinhalten. Hier nun konnte auf der grossen Vorbereitung der «Centralbahn» und vieler weiterer Vorstösse und Ideen aufgebaut werden. Indem die kantonsinterne Alpenüberquerung am Albula gesucht wurde, konnten die Interessen möglichst grosser Teile des Kantons vereint werden. Davos, Prättigau – und nicht zuletzt auch Holsboer persönlich – fühlten sich verständlicherweise durch eine solche Albulabahn übergangen, so dass es zu einer leidenschaftlichen Debatte über eine allfällige Kantonssubvention für die «Centralbahn» (bzw. die spätere Albulabahn) kam. Nun wiederholte sich innerhalb Graubündens der Kampf, der zwanzig Jahre zuvor in der Eidgenossenschaft ausgetragen worden war, der Kampf um die richtige Linienführung für den Alpendurchstich – es war auch diesmal ein Kampf zwischen Zentrum und Peripherie. Und auch diesmal obsiegte das Zentrum, sprich: diejenige Linie, von der sich der grössere Bevölkerungsanteil einen direkten Nutzen versprach.

Im Vergleich mit dem Kampf zwischen Lukmanier und Gotthard zeigte der Kampf zwischen Scaletta und Albula aber einen entscheidenden Unterschied: Im Gegensatz zu den Ostalpenbahn-Promotoren schloss sich Holsboer der kurzzeitig aufflammenden Protestbewegung nicht an, sondern suchte auf geschickte Weise den Ausgleich. Zwar gab er den Gedanken an die Scalettabahn noch lange nicht gänzlich auf, doch akzeptierte er den klar ausgedrückten Volkswillen, obwohl dieser seinen eigenen Interessen zuwiderlief und seinen Ansichten widersprach. Der Vermittlungs-

vorschlag lag nicht nur darin, dass die Landquart-Davos-Bahn über Filisur an die Albulabahn angeschlossen werden sollte, sondern insbesondere auch in der gewählten Spurweite. Der Albula hatte nämlich nicht zuletzt deshalb über den Scaletta obsiegt, weil er mit der Linie bis nach Thusis die Hoffnungen auf eine Splügenbahn aufrechterhalten konnte. Holsboers Verkehrskonzept wlich aber nicht nur in der Linienführung, sondern insbesondere auch in der Spurweite von diesen Auffassungen ab. Seine Vorstellung eines kantonsinternen Bahnnetzes setzte auf das System der «schmalspurigen Adhäsionsbahn». Dieses hielt sich nicht an die Normalspur, auf die man im Hinblick auf eine allfällige Splügenbahn immer gehofft hatte, sondern nutzte geschickt die Vorteile der Schmalspur, die engere Kurvenradien und grössere Steigungen erlaubte – und insbesondere auch die Baukosten senkte. Die Bahn sollte über den Albula führen, sie sollte aber schmalspurig sein. Der Vorschlag stiess zwar noch auf etwas Skepsis, gewann aber immer mehr Anhänger – und wurde letztlich eben nicht nur durch die Politik, sondern auch durch die hinter Holsboer stehenden Finanzkreise entschieden.

Obwohl die *Rhätische Bahn* inzwischen bereits gegründet und eine zusammenhängende Linie von 92 Kilometern gebaut war, träumten einige einflussreiche Bündner noch einmal von der grossen Weltbahn, die nun unter dem sonderbar anmutenden Titel «Engadin–Orient-Bahn» über den Albula und bis nach Bombay geführt werden sollte. Der Vorschlag kam aber zu spät, um überhaupt noch ernsthaft in Frage zu kommen, und so konnte sich der zwischenzeitlich geradezu wütende Holsboer und mit ihm bald auch die gesamte Bündner Politik wieder auf konstruktivere Vorschläge konzentrieren. Obwohl nicht ohne Risiko, wurde in bis dahin beispielloser Geschlossenheit die Verstaatlichung der RhB beschlossen und dieser gleich auch der Auftrag zum Aufbau eines umfassenden schmalspurigen Bahnnetzes erteilt. Im gleichen Jahr 1897, in welchem sich Graubünden erstmals ein umfassendes Eisenbahngesetz gab, wurde in der Eidgenossenschaft definitiv der Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem eingeleitet. Kurz darauf richteten die Bündner ein Subventionsgesuch für die RhB an den Bund, welches von diesem in seltener Einstimmigkeit bewilligt wurde. Als der Bund der RhB ein zweites Mal und im Verlauf des 20. Jahrhunderts noch einige weitere Male unter die Arme griff und/oder wieder auf die Füsse half, wurde stets betont,

dass dies nicht als Einlösung des inzwischen dritten «Ostalpenbahnversprechen» zu verstehen sei. Damit erhielten die Bündner das sprichwörtliche Weggli und konnten sich gleichzeitig den Fünfer (oder die Illusion davon) für die Zukunft aufsparen: Zwar hatte man nun zu allseitiger Zufriedenheit ein internes Bahnnetz für den Kanton geschaffen, doch die grossen Weltbahnräume wurden deshalb noch lange nicht begraben.

Neben dem «dritten Ostalpenbahnversprechen» hatte das Eisenbahngesetz von 1897 aber vor allem eine vollkommene Umwälzung des schweizerischen Eisenbahnwesens gebracht. Von entscheidender Bedeutung für die Ostalpenbahnbestrebungen war dabei insbesondere die Tatsache, dass der Bund nun zum Eisenbahnunternehmer (mit Monopolstellung) geworden war und die Linienplanung jetzt auch nach den betriebswirtschaftlichen Überlegungen der (von Anfang an finanziell angeschlagenen) Bundesbahnen zu erfolgen hatte. Die «Westalpenbahn» über Lötschberg und Simplon befand sich zu jener Zeit bereits im Bau, und während diese in der Westschweiz den letzten Eisenbahnboom auslöste, wurden in Graubünden nicht nur die Linien der RhB, sondern am Bernina, im Misox und im Schanfigg auch neue Privatbahnen gebaut. Während die Bündner auf den Auf- und Ausbau dieses internen Bahnnetzes konzentriert waren, kamen neue Anstösse für die Ostalpenbahn von aussen, namentlich aus dem Tessin, von wo aus man sich für eine Verbindung über Lukmanier oder Greina nach Norden interessierte, was wiederum das zwischenzeitlich eingeschlafene Splügenkomitee auf den Plan rief. Es dauerte nicht lange, bis auch hier verschiedene Komitees mit divergierenden Interessen einen erbitterten Streit um die richtige Linienführung ausfochten – jeweils unterstützt von verschiedenen Kantonsregierungen. Die Bündner Regierung lehnte ein Greina-Projekt (das bald zum Tödi–Greina-Projekt wurde) in aller Entschiedenheit ab und setzte erneut mit ganzer Kraft auf den Splügen. Nun aber gelang es nicht mehr, die verschiedenen Regionen Graubündens hinter einem solchen Projekt zu vereinen: Während sich grosse Teile des Kantons nach erfolgter interner Erschliessung von einer Ostalpenbahn kaum mehr einen Vorteil versprachen und daher passiv blieben, setzten namentlich die Gemeinden in der Surselva auf die Tödi–Greina-Bahn, die ihnen sehr attraktive Verbindungen nach Süden und ins schweizerische Mittelland gebracht hätte. Derweil schob der Bund die Konzessionerteilung für die eine oder

andere Bahn immer wieder mit mehr oder weniger plausiblen Begründungen auf die lange Bank. Der Protest der Ostschweizer gegen diese Nichterfüllung einer Bundespflicht hatte durchaus seine Berechtigung, denn sie hatten richtig erkannt, dass sich die Bundesbahnen aus wirtschaftlichen Überlegungen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen eine weitere Alpenbahn sträuben würden. Zudem wurde dieser Konflikt durch aussenpolitische Überlegungen im Zusammenhang mit dem Rückkauf der *Gotthardbahn* derart verzögert, dass er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht entschieden werden konnte.

«Mit ziemlicher Sicherheit darf angenommen werden, dass für längere Zeit an Neubauten nicht zu denken ist», hielt der Verwaltungsrat der RhB bereits 1915 fest – und konnte dabei noch gar nicht wissen, dass das damals erst langsam aufkommende (und in Graubünden noch verbotene) Automobil eine vollständige Umwälzung des weltweiten Verkehrs – mit entsprechenden Folgen für die bisher dominierende Eisenbahn – bringen würde. Es dauerte ganze 84 Jahre, bis die RhB ihre nächste Linie realisieren konnte. Die Übernahme der anderen Bündner Privatbahnen brachte ihr nicht nur eine willkommene Netzergänzung, sondern auch zusätzliche wirtschaftliche Herausforderungen ein. Die von Anfang an mitgedachten Verbindungen nach Österreich und über das Bergell nach Italien hingegen wurden zwar noch lange nicht ganz aufgegeben, wurden aber immer mehr von den als sicher angenommenen Erweiterungen zu unrealistischen Visionen herabklassiert. Abgesehen von einem kurzen Aufleben zwischen den Weltkriegen wurde auch die Ostalpenbahn bis in die 1960er-Jahre kaum mehr ernsthaft diskutiert, als die grosse Verkehrszunahme auch in der Schweiz neue Lösungen erforderte. Die vielen Studien, Variantenplanungen und politischen Diskussionen bis in die 1990er-Jahre erinnern in vielem an die hundert Jahre zuvor ausgetragenen Kontroversen – nicht zuletzt auch in ihrem Resultat: Das Konzept der NEAT enthielt einen Gotthardtunnel sowie einen Ausbau der «Westalpenbahn» am Lötschberg und Simplon. Der Ostschweiz wurden derweil Versprechungen für verbesserte Bahnanschlüsse gemacht. Auch diese sind bis heute nicht erfüllt worden.

Vierter Teil: Schluss

11 Schlusswort

Als Bundespräsident Simeon Bavier im Jahr 1882 die Gotthardbahn eröffnete, blickten er und seine Mitstreiter bereits auf ein halbes Jahrhundert Bestrebungen für eine eigene Alpenbahn zurück. Im Gegensatz zu vielen anderen in der Ost- und Westschweiz überwand der erste Bündner Bundesrat seinen Groll auf die Gotthardbahn und sah mit kritischem Blick aus dem Fenster des Extrazuges, der mit den hohen Gästen aus dem In- und Ausland auf den längsten Tunnel der Welt zufuhr. Bavers scharfsinnige Beobachtungen passten jedoch gar nicht in die Zeit, in der Graubünden seine wirtschaftliche Zukunft von dem Gelingen des grossen Eisenbahnunternehmens abhängig glaubte: «Am Gotthard jedoch fanden wir große Ernüchterung. In Amsteg war eine schwarze Fahne ausgehängt, und die armen Leute hatten nicht unrecht», schrieb Bavier später in seinen *Lebenserinnerungen*. «Denn der Verkehr, der täglich mit mehr als 400 Pferden stattfand und großen Verdienst brachte, hörte nun auf und der ‹Brotsschelm›, wie sie die Lokomotive nannten, nahm alles weg.»

Die Eröffnung der Gotthardbahn brachte Graubünden kurz- und mittelfristig die befürchteten wirtschaftlichen Konsequenzen: Die Fuhrhalterei und mit ihr verbundene Gewerbe entlang der Transportrouten gingen fast gänzlich ein, viele Täler wurden ihrer wirtschaftlichen Lebensgrundlage beraubt, Auswanderung und leere Dörfer waren die Folge. Doch Bavier erkannte, was viele Bündner zu jener Zeit nicht sehen wollten oder konnten: «Es hat mich diese Urnermisere immer mehr in der Überzeugung bestärkt, daß bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen.»⁶⁴⁵ Oder anders gesagt: Nicht nur viele Bündner hatten unter der Gotthardbahn zu leiden, den Urnern und den Bewohnern vieler anderer Alpentäler ging es genau gleich. Es war nicht die Gotthardbahn, die zum Niedergang des traditionellen Passverkehrs führte; es war eine allgemeine Entwicklung hin zu schnellen, die Zentren verbindenden Verkehrsmitteln. Viele Bündner aber machten den Gotthard zum Sündenbock und

klagten in bitteren Tönen über Alfred Escher, über Zürich oder über die Eidgenossenschaft, die man als Urheber des Übels identifiziert hatte. Die Verbitterung wird verständlich, wenn man bedenkt, dass die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn genau diese Entwicklung vorausgesehen hatten und deshalb lieber heute als morgen die eigenen Verkehrsverhältnisse radikal modernisiert hätten.

Ein nicht zu unterschätzender emotionaler Faktor prägte auch deshalb die Debatte, weil die Eisenbahn den Anschluss an die grosse weite Welt garantierte. Während Jahrhunderten hatten die Verträge mit den Nachbarstaaten über Strassen- und Zollverhältnisse Graubündens politische Unabhängigkeit gesichert. Der moderne Verkehr und seine Auswirkungen zerschlugen diese Rolle, indem sich der Verkehr zentralisierte und der Schlüssel zu den traditionellen Passübergängen stark an Wert einbüßte. Graubünden verlor den Anschluss an die Welt, das alte Passland wurde zur Randregion.

Die geradezu utopischen Vorstellungen einer blühenden Zukunft am Rande der grossen Weltstrasse hätte eine Ostalpenbahn niemals erfüllen können. Doch sie hätte vielleicht die drastischen wirtschaftlichen Folgen abfedern können, und sie hätte Graubünden Verbindungen nach Deutschland und Italien gebracht, die bis heute nicht vorhanden sind. Die Ostalpenbahn war deshalb weit mehr als eine unrealistische Utopie gewisser Kreise und weit mehr als der lang gehgte, aber niemals erfüllte Traum von einer blühenden Zukunft, als der sie so oft beschrieben wird. Die Ostalpenbahn war ein konkretes Ziel, das man vor Augen hatte, dem man zwischenzeitlich ziemlich nahe kam – und von dem man sich ungewollt wieder entfernte. In einer Zeit, in der alpenquerende Eisenbahnen aus technischer Sicht schlichtweg unmöglich waren, existierte sie bereits als kühne Vision. Aber in der Zeit, in der sie tatsächlich technisch machbar geworden war, war sie politisch in den Hintergrund geraten. Es ist fast paradox: Ohne die Ostalpenbahn wäre die Gotthardbahn nicht so bald möglich gewesen. Sie lieferte ihr viele Konzepte, einige technische Vorschläge, Pläne und Ideen – und nicht zuletzt auch viel grundsätzliche Zustimmung und politische

⁶⁴⁵ BAVIER (1925), S. 70.

Unterstützung aus dem In- und Ausland für das Vorhaben einer Alpenbahn.

Die Gotthardbahn war keinesfalls das einzige technisch und politisch mögliche Projekt für eine Alpenbahn. Der Mythos rund um den Gotthard als Symbol des schweizerischen Zusammenhalts täuscht darüber hinweg, dass die wichtigste Nord-Süd-Verbindung durchaus auch einen anderen Weg hätte einschlagen können. Aus der Sicht der Verlierer des Alpenbahnrennens wird um so deutlicher, dass der Sieger keinesfalls von Anfang an feststand. Dies hat die Studie zeigen können, die als Grundlage zum vorliegenden Buch diente. Sie war in diesem Sinne ein erstes Kapitel in der Geschichte der Ostalpenbahn. Die Kapitel über die erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Lukmanier und Gotthard in den 1860er-Jahren, über das Verhältnis Graubündens zum bereits beschlossenen Gotthardprojekt, über die doppelte Wiedergeburt des Lukmanier- (bzw. Greina-) und Splügenprojekts nach Eröffnung der Gotthardbahn und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, über die bündnerischen «Talbahnbestrebungen», den Auf- und Ausbau der *Rhätischen Bahn* und deren Verhältnis zur Ostalpenbahn sowie über das (vorläufig) letzte Aufbegehren der Ostalpenbahn in den 1960er- bis 80er-Jahren konnten hier als Überblick zu Papier gebracht werden.

Aufgrund der nur punktuell aktuellen und umfassenden Literatur, der zahlreichen noch bestehenden Lücken sowie des fehlenden detaillierten Quellenstudiums können diese Kapitel jedoch weder Anspruch auf absolute Zuverlässigkeit noch auf Vollständigkeit erheben. Indem die grossen Linien (und auch einige Striche daneben) gezeichnet wurden, geben sie einen Überblick über diese Entwicklungen. Es bleibt zu hoffen, dass sie zur Grundlage einer noch zu leistenden Forschung dienen können. Die Quellen warten in den Archiven auf Bearbeitung, und sie sind über Datenbanken und Editionsprojekte besser als jemals zuvor verfügbar. An Stoff für die weiteren Kapitel der Geschichte der Ostalpenbahn herrscht also kein Mangel, und so sind bestimmt noch viele aufschlussreiche Erkenntnisse möglich. Dieses Buch kann deshalb nur mit einer unverbindlichen Forderung schliessen: Die ganze Geschichte der Ostalpenbahn muss noch geschrieben werden.

Fünfter Teil: Anhang

12 Kurzbiographien der erwähnten Personen

Soweit nicht anders vermerkt, stammen die Informationen für die folgenden Kurzbiographien vollständig aus dem Personenverzeichnis der *Briefedition Alfred Escher* (BAE) sowie aus dem *Historischen Lexikon der Schweiz* (HLS).

Aepli, Arnold Otto (1816–1897): Liberaler St. Galler Politiker, Jurist und Diplomat; Regierungsrat (1851–73); langjähriger Stände- und Nationalrat; VR der VSB (1857–82).

von Albertini, Thomas (1829–1921): Liberaler Bündner Politiker und Jurist; Hauptförderer der Strassen über den Albulapass und im Unterengadin. Albertini war einer der ersten Bündner Politiker, der anstelle einer Ostalpenbahn auf Zubringerlinien setzte, um die internen Verkehrsverbindungen für Landwirtschaft und Tourismus zu verbessern.

Baumgartner, Gallus Jakob (1797–1869): Liberaler und später konservativer St. Galler Politiker und Jurist. Regierungsrat (1831–41, 1843–47, 1859–64, zwölfmal Landammann). Baumgartner verschaffte sich ab den 1830er-Jahren dank seiner diplomatischen Gewandtheit, Schreib- und Debattierkunst eine beherrschende Stellung in kantonaler Regierung und Parlament («Kanton Baumgartner»). Mit der Anstellung ausgebildeter Ingenieure (u. a. Alois Negrelli) trieb er den Ausbau des Strassennetzes und die Korrektion des Rheins voran. Ab 1837 beschäftigte er sich mit Plänen für eine Eisenbahnnetz in europäischen Dimensionen. Nach seiner Konversion zum Katholizismus wandte sich der unbestrittene Führer der liberalen Partei von deren zunehmend radikalen Kirchenpolitik ab und kämpfte für den Sonderbund. Ab 1847 bis zu seiner Rückkehr in die Exekutive 1859 lebte er häufig von Journalismus und VR-Mandaten, u. a. bei den VSB. Baumgartner benützte die Presse mit einem landesweiten Korrespondentennetz für seine politische Arbeit. Die letzten Lebensjahre widmete er der Beschreibung der epochalen Umwälzungen seiner Lebenszeit.

Bavier, Johann Baptista (1795–1856): Wirtschaftsliberaler Bündner Politiker, Beamter, Jurist und Unternehmer aus Chur; Nationalrat (1848–56); Mitglied des weiteren Komitees der SOB (1853). Bavier war einer der ersten Ostalpenbahnpromotoren und setzte sich mehrere Jahrzehnte auf verschiedenen Ebenen für die Bündner Alpenbahn ein. Die Herkunft aus einer führenden Bündner Spediteurenfamilie erklärt sein Engagement v. a. in Verkehrs- und Finanzfragen.

Bavier, Simeon (1825–1896): Freisinniger Bündner Politiker, Ingenieur und Diplomat; VR der VSB (1862–78); Nationalrat (1863–78); Mitglied des Splügenkomitees (ab 1869); Schiedsrichter und Berater in Eisenbahn-Streitfragen (1874–78); erster Bundesrat aus Graubünden (1879–83); ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Schweiz in Rom (1883–95). Bavier war Ingenieur beim Bau von Bündner Alpenstrassen (1845–51) und hatte leitende Funktionen bei verschiedenen Eisenbahnprojekten im In- und Ausland, u. a. auch als Generalbevollmächtigter des Unternehmers Pickering für den Bau der Linien der SOB. Er war ein langjähriger Verfechter einer Lukmanier- oder Splügenbahn, entwarf als Ingenieur eigene Splügenbahnenprojekte und lobbyierte für diese in Süddeutschland und in Italien. Dennoch sprach er sich 1878 in den nationalrätslichen Debatten für die Bundessubvention der Gotthardbahn aus. Eine besondere Rolle kam ihm im Mai 1882 als Bundespräsident bei der Eröffnung der Gotthardlinie zu.

von Beckh, August (1809–1899): Württembergischer Ingenieur; Strassenbau- bzw. Eisenbahnbauinspektor in Württemberg (1841–53); Oberingenieur der NOB (1853–60); Gutachter und Experte in Eisenbahnfragen (ab 1860). Beckh verfasste im Auftrag des neuen Lukmanierkomitees ein Gutachten über das Lukmanierprojekt von Pestalozzi und Michel (1860) sowie im Auftrag des Ausschusses der Gotthardvereinigung ein technisches und finanzielles Gutachten über die Gotthardbahn (1864/65).

Bener, Gustav (1873–1946): Bündner Ingenieur und Offizier; Bauführer bei der RhB (1899–1911); Oberingenieur beim Bau der *Chur–Arosa-Bahn* (1911–14); Betriebsleiter der *Chur–Arosa-Bahn* (1914–18); Direktor der RhB (1918–36); VR der *Schöllenenbahn* (1918–36); VR der SBB (1924–38); VR der *Furka–Oberalp-Bahn* (1925–36); Militäreisenbahndirektor (1926–33); Präsident des *Bündner Ingenieur- und Architektenvereins*; Präsident der Propagandakommission der bündnerischen Verkehrsvereine; Vorstandsmitglied der *Schweizer Verkehrszentrale*; Initiant verschiedener Projekte zur wissenschaftlichen Erforschung Graubündens. Als RhB-Direktor oblagen Bener die Elektrifizierung sowie eine umfassende Reorganisation, die zur Halbierung des Personalbestandes führte.

Bischoff, Achilles (1795–1867): Basler Politiker und Unternehmer (u. a. Rheinschiffahrt); erster Nationalrat von Basel-Stadt. Bischoff engagierte sich vorrangig in Verkehrs-, Zoll- und Postfragen und verhandelte für die Schweiz u. a. Zollverträge mit Sardinien-Piemont und dem Deutschen Zollverein. Bereits 1843 engagierte er sich für den Anschluss der Elsässerbahn und der *Badischen Bahn* an die Basler Linien. Im Nationalrat und als Vizepräsident der Centralbahnkommission forderte Bischoff den staatlichen Eisenbahnbau und setzte sich für die Weiterführung der *Badischen Bahn* durch Basel und Schaffhausen ein, scheiterte jedoch mit seinen Bemühungen, eine Konzession für die Gotthardbahn zu erlangen.

von Bismarck, Otto (1815–1898): Deutscher Politiker und Staatsmann; Ministerpräsident Preußens (1862–90); Bundeskanzler des Norddeutschen Bundes (1867–71); Reichskanzler des Deutschen Reiches (1871–90).

Blotnitzki, Leopold Stanislaus (1817–1879): Ingenieur und Genfer Kantonsingenieur. Blotnitzki stammte aus dem damaligen Russisch-Polen und kam für die Planung der SCB in die Schweiz, wo er jahrzehntelang verschiedene Hoch- und Tiefbauprojekte leitete. Nach seinem Rücktritt als Inspektor im eidgenössischen Eisenbahn- und Handelsdepartement befasste er sich v. a. mit Fragen des Baus und Betriebs von Strassenbahnen.

Blumer, Johann Jakob (1819–1875): Wirtschaftsliberaler Glarner Politiker, Jurist, Redaktor und Unternehmer; Ständerat (1848–72); Mitglied der Glarner Eisenbahnkommission (1852); Mitglied des weiteren Komitees (1853) und des Generalkomitees der SOB (1853–57). Blumer setzte sich jahrzehntelang für verschiedene Eisenbahnprojekte ein und pflegte eine lebenslange enge Freundschaft mit Alfred Escher.

Brassey, Thomas (1805–1870): Englischer Unternehmer und Bauingenieur; Förderer des aufstrebenden Eisenbahnbau. Brassey interessierte sich zeitweise stark für die Realisierung einer Lukmanierbahn.

Bridel, Gustave (1827–1884): Berner Ingenieur und Unternehmer; Oberingenieur der GB (1879–83). Bridel verfasste zahlreiche Gutachten zu Gewässerkorrektionen und Eisenbahnfragen, z. B. über die Juragewässerkorrektion, zusammen mit Richard La Nicca.

Calonder, Felix (1863–1952): Liberaler Bündner Politiker, Diplomat und Jurist; zweiter Bündner und erster rätoromanischer Bundesrat (1913–20). Calonder setzte sich lange für eine Splügenbahn ein.

Caminada, Pietro (1862–1923): Italienischer Ingenieur mit Bündner Wurzeln; Verfasser eines Projekts zur Schiffbarmachung des Splügenpasses (1905).

Cavelty, Luregn Mathias (* 1935): Christlich-sozialer Bündner Politiker und Jurist; Nationalrat (1971–79); Ständerat (1979–94).

di Cavour, Camillo Benso (1810–1861): Italienischer Staatsmann und Unternehmer; Ministerpräsident von Sardinien-Piemont (1852–61) und des Königreichs Italien (1861).

Curti, Basil Ferdinand (1804–1888): Liberaler St. Galler Politiker, Jurist und Redaktor; Mitglied des weiteren Komitees und des Generalkomitees der SOB (1853–57), VR der VSB (1857–63).

Druey, Henri (1799–1855): Radikal-liberaler Waadländer Politiker und Jurist; einer der ersten sieben Bundesräte (1848–55).

Dubs, Jakob (1822–1879): Ursprünglich wirtschaftsliberaler, später reformiert-konservativer Zürcher Politiker, Jurist, Redaktor und Unternehmer; Regierungsrat (1854–61); Bundesrat (1861–72); Mitbegründer, VR und Direktor der *Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen* (1872–76). Dubs wurde von Alfred Escher zu Beginn seiner politischen Laufbahn gefördert. Nach dem Tod Jonas Furrers wurde er als dessen Nachfolger Eschers erste Anlaufstelle und Informationsquelle im Bundesrat. Dubs' Verhalten, speziell in der Alpenbahnfrage, führte zu persönlicher Distanzierung, später zum Bruch dieser Beziehung.

Dufour, Guillaume Henri (1787–1875): Genfer Offizier, liberaler Politiker, Ingenieur und Unternehmer; General im Sonderbundskrieg (1847/48); Genfer Kantonsingenieur (1817–47); Mitbegründer und VR der *Compagnie des Chemins de fer Lyon–Genève* (1852–58) sowie der *Compagnie des Chemins de fer Genève–Versoix* (1855–58). Als Leiter des eidgenössischen Kartenbüros war Dufour für die topographische Aufnahme der Schweiz verantwortlich, in deren Verlauf die sogenannte «Dufour-Karte» erstellt wurde (1833–65).

Dula, Niklaus (1814–1883): Liberaler Luzerner Politiker, Arzt und Unternehmer; Regierungsrat (1848–71); Mitbegründer der SCB; Mitglied des Komitees für die Erstellung der Zürich–Zug–Luzern-Bahn.

Escher, Alfred (1819–1882): Wirtschaftsliberaler Zürcher Politiker, Jurist und Unternehmer; langjähriger Zürcher Grossrat bzw. Kantonsrat (1844–82, mehrmals Präsident); Zürcher Regierungsrat (1848–55); langjähriger Nationalrat (1848–82, dreimal Präsident); Mitbegründer und Direktionspräsident der *Zürich–Bodensee–Bahn* (1853); Mitbegründer, Direktionspräsident (1853–71) und VRP (1872–82) der NOB; Mitbegründer und VRP der *Schweizerischen Kreditanstalt* (1856–77, 1880–82); Direktionspräsident und VR der GB (1871–78). Als radikaler und später liberaler Politiker erlangte Escher im Kanton Zürich früh eine einflussreiche Stellung. Eschers Aufstieg in der Bundespolitik verlief ebenso schnell. Er befürwortete den Bundesstaat, lehnte aber Freischaren und Sonderbund ab. In verschiedenen diplomatischen Konflikten vertrat Escher mässigende Positionen und suchte mit anderen Industriellen, eine militärische Konfrontation zu verhindern. Eschers wichtigstes Tätigkeitsfeld wurde der Eisenbahnbau, wo er insbesondere ab 1852 in Erscheinung trat, als er im Nationalrat für den Privatbau lobbyierte und später mit der NOB die grösste Bahngesellschaft in der Ostschweiz aufbaute. Um die für den Eisenbahnbau benötigten grossen Finanzmittel unabhängig von ausländischem Einfluss zu organisieren, gründete Escher mit Gleichgesinnten die *Schweizerische Kreditanstalt* (heute *Credit Suisse*). Diese erste grosse Aktienbank für Industrie und Handel trug wesentlich dazu bei, dass Zürich zum wichtigsten Industriezentrum und Finanzplatz der Schweiz wurde. Nachdem Escher von den Ostalpenbahnvertretern trotz zahlreichen Versuchen niemals definitiv für ihre Sache gewonnen werden konnte, engagierte er sich ab den 1860er-Jahren für den Bau der Gotthardbahn, in der er eine Aufgabe von nationaler Bedeutung sah. Escher wurde zum Direktionspräsidenten und Leiter des Baudepartements der späteren GB. Wegen der Häufung der politischen Ämter, der Verknüpfung von politischen und wirtschaftlichen Funktionen und dem konsequenten Einsatz der Macht zur Wahrung der Interessen des Besitz- und Bildungsbürgertums stand Escher schon früh im Kreuzfeuer der Kritik. Diese ebbte nach dem Ende der «Ära Escher» 1855 nicht ab, da Escher auch nach seinem

Ausscheiden aus dem Regierungsrat das politische Geschehen im Kanton mittels seiner Parteidäger lenkte. Ab 1860 erwuchs dem «System Escher» eine starke Opposition, die als «Demokratische Bewegung» 1868 die Vorherrschaft des Escher'schen Wirtschaftsliberalismus im Kanton stürzte und auf Bundesebene in die Totalrevision der Bundesverfassung mündete. Eschers letzte Lebensjahre waren von Rückschlägen geprägt. 1876 geriet die NOB infolge verschärften Wettbewerbs und eines Wirtschaftstiefs in eine schwere Krise. Beim Bau der Gotthardbahn zeichneten sich ab 1875 Verzögerungen ab, die umfangreiche Nachtragskredite, u. a. in Form von Bundessubventionen, nötig machten und Escher 1877 zum Rücktritt als Direktionspräsident zwangen. Zum Durchstich des Tunnels 1880 wurde er nicht eingeladen; auf die Teilnahme an der Eröffnungsfeier 1882 verzichtete er aus gesundheitlichen Gründen; kurz darauf verstarb er.

Escher von der Linth, Arnold (1807–1872): Zürcher Geologe und Mineraloge. Escher von der Linth erforschte als Erster systematisch die Geologie der Schweizer Alpen und der angrenzenden Gebiete, namentlich der Ostschweiz sowie des Vorarlbergs, Tirols, Piemonts und der Lombardei. Daneben verfasste er zahlreiche Expertisen im Rahmen von Tiefbauprojekten, z. B. beim Gotthardtunnel, und warnte vor drohenden Naturkatastrophen.

Escher-Hess, Martin (1788–1870): Zürcher Unternehmer; Mitbegründer (1846) und Direktionsmitglied bzw. Präsident (1846–53) der *Schweizerischen Nordbahngesellschaft*, nach deren Fusion VRP der NOB (1853–58).

von Etzel, Karl (1812–1865): Deutscher Eisenbahningenieur und Architekt; Oberingenieur der SCB und Oberbauleiter der VSB, später Ingenieur der Brennerbahn.

Favre, Louis (1826–1879): Genfer Ingenieur und Bauunternehmer; Generalunternehmer für die Ausführung des grossen Gotthardtunnels (1872–79). Während der Bauphase des Gotthardtunnels sorgten Auseinandersetzungen um Termine, Kosten und technische Fragen für Spannungen zwischen Favre, den Ingenieuren und der Direktion der GB. Favre starb 1879 und konnte weder den termingerecht erfolgten Durchstich des Tunnels (1880) noch dessen mit einer Verspätung erfolgten Inbetriebnahme (1882) miterleben. Das Unternehmen Favres wurde nach langwierigen Rechtsstreitigkeiten mit der GB im Jahr 1885 liquidiert.

Felber, Peter Jakob (1805–1872): Radikal-liberaler Solothurner Politiker, Arzt und Publizist; Chefredakteur der NZZ (1849–68).

Forrer, Johann Jakob (1814–1872): Winterthurer Anwalt. Machte 1860 erstmals den Vorschlag einer Kombination aus Gotthard- und Lukmanierbahn.

Franscini, Stefano (1796–1857): Radikal-liberaler Tessiner Politiker, Statistiker, Lehrer und Beamter; einer der ersten sieben Bundesräte (1848–57). Das von Parteidäfern zerrissene Tessin verweigerte Franscini 1854 die Wiederwahl in den National- und damit auch in den Bundesrat; er konnte sich nur dadurch retten, dass der Kanton Schaffhausen ihm einen Sitz anbot. Sein weiterer Verbleib in Bern war von Unverständnis geprägt, und sein Wille, zwischen dem Bundesrat und dem Kanton Tessin in den Wirren zwischen Tessin und Österreich zu vermitteln, brachte ihm weitere Zwiste mit beiden Seiten ein.

Franz, Max (1814–1889): Bündner Politiker und Landwirt; Mitglied der Kantonsregierung (1850/51); Mitglied des Generalkomitees der SOB.

Frey-Herosé, Friedrich (1801–1873): Aargauer Politiker, Generalstabschef im Sonderbundskrieg und einer der ersten sieben Bundesräte (1848–66).

Furrer, Jonas (1805–1861): Wirtschaftsliberaler Zürcher Politiker und Jurist; Regierungsrat (1845–48); Mitglied des Ausschusses der *Schweizerischen Nordbahn* (1846–53); mehrfach Tagsatzungsge-sandter; Ständerat (1848); einer der ersten sieben Bundesräte (1848–61). Furrer pflegte eine lebens-lange Freundschaft mit Alfred Escher, an den er immer wieder vertrauliche Informationen aus dem Bundesrat weiterleitete.

Geigy, Karl (1798–1861): Basler Unternehmer, wirtschaftlich liberal denkender und politisch konserva-tiver Politiker; Mitbegründer, VRP (1852–61) und Direktionspräsident (1856–61) der SCB.

Gengel, Florian (1834–1905): Liberaler Bündner Politiker und Jurist; Redaktor beim *Liberalen Alpenbo-ten* in Chur und beim *Bund* in Bern; Gründer der freisinnigen Zeitung *Der Freie Rhätier*; Besitzer von Druckereien in Chur und St. Moritz sowie eines Hotels in St. Moritz.

Gerwig, Robert (1820–1885): Badischer Ingenieur, Beamter und nationalliberaler Politiker; Oberinge-nieur der GB (1872–75). Gerwig verfasste 1864/65 zusammen mit August von Beckh eine grundle-gende Studie zur Gotthardbahn und vertrat das Grossherzogtum Baden an der internationalen Gott-hardkonferenz 1869 in Bern. Nach Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm selbst, Alfred Escher und Lous Favre trat er 1875 als Oberingenieur der GB zurück.

Gilli, Giovanni (1847–1913): Italienisch-bündnerischer Ingenieur; Oberingenieur des Kantons Grau-bünden (1893–98); Oberingenieur der RhB (1903–13); erster Konzessionsinhaber einer Albulabahn (1891). Gilli war am Bau sämtlicher Teilstrecken der RhB massgeblich beteiligt.⁶⁴⁶

Guyer-Zeller, Adolf (1839–1899): Zürcher Unternehmer, Publizist und liberaler Politiker. Mitglied (1879–90) bzw. Präsident (1883–90) der Revisionskommission der NOB; VR der NOB (1892–99, Präsident 1894–99); Mitbegründer und VRP der *Jungfraubahn* (1898/99); Mitbegründer und VR der *Uerikon–Bauma-Bahn* (1898/99).

Hammer, Bernhard (1822–1907): Solothurner Jurist, Offizier, Unternehmer, liberaler Politiker und Dip-lomat; ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister beim Norddeutschen Bund und den süddeutschen Staaten (1868–71) bzw. beim Deutschen Reich (1871–76) in Berlin; Bundesrat (1876–90); Nationalrat (1890–96); VR der GB (1891–1905, Präsident 1901/02).

Hartmann, Friedrich Wilhelm (1809–1874): Bayerischer, später St. Galler Ingenieur; Strassen- und Wasserbauinspektor des Kantons St. Gallen (1836–56). Hartmann unternahm Studienreisen ge-meinsam mit Richard La Nicca und setzte sich früh mit diesem zusammen für den Bau von Eisen-bahnlinien in der Ostschweiz ein.

Heer, Joachim (1825–1879): Liberaler Glarner Politiker und Jurist; Nationalrat (1857–75); Bundes-rat (1876–78); ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Schweiz in Berlin (1867/68); Förderer der Bahnlinien Weesen–Glarus (SOB, 1853) und Glarus–Linthal (NOB, 1873). Bundespräsident Heer hatte im Juni 1877 den Vorsitz der Konferenz der Subventionsstaaten der Gotthardbahn inne; als Vorsteher des Eisenbahn- und Handelsdepartements bemühte er sich 1878 intensiv um die Rekonstruktion der *Gotthardbahn*.

Heer, Oswald (1809–1883): Glarner und Zürcher Paläobotaniker, Entomologe und liberaler Politiker.

Heim, Albert (1849–1937): Zürcher Geologe. Heims Forschungsschwerpunkt war die Geologie der Schweiz, namentlich der östlichen und zentralen Schweizer Alpen.

⁶⁴⁶ JEGHER (1914); METZ (1989), S. 45.

Hemans, George Willoughby (1814–1885): Irischer Ingenieur und Architekt; Oberingenieur des Baus der ersten SOB-Linien.

Hennings, Friedrich (1838–1922): Deutscher Bauingenieur; Mitarbeiter beim Bau der Bahnlinie Zürich–Zug–Luzern; Verfasser von Vorstudien zur Gotthardbahn und Beteiligter an Bahnbaute in Württemberg und Österreich (1864/65); Sektionsingenieur für den Bau der Gotthardbahn in Faido (1879–83); Oberingenieur für den Bau der Albula-Bahn (1898–1905); Professor für Strassen- und Eisenbahnbau am *Polytechnikum* bzw. *ETH Zürich* (1903–21); Projektverfasser für die Bahnlinie Bever–Scuol (1905). Hennings war für die seinerzeit schwierigsten schweizerischen Gebirgsbahnen verantwortlich. Seine Projekte zeichneten sich durch eine ungewöhnlich sorgfältigen Auseinandersetzung mit den topographischen, geologischen und klimatischen Verhältnissen der Landschaft aus.

von Hoffstetter, Gustav (1818–1874): Berner Offizier.

Holsboer, Willem Jan (1834–1898): Niederländischer Schiffskapitän, Kaufmann und Bankdirektor, später Bündner Unternehmer und Politiker; Begründer der RhB und Förderer des Kurortes Davos. Holsboer kam wegen einer Lungenkrankheit seiner Frau nach Davos, leitete dort später das *Kurhaus Davos-Platz* und gründete den *Kurverein Davos*, der grosse Infrastrukturarbeiten in Angriff nahm. Holsboer realisierte die Eisenbahnlinie Landquart–Davos und entwarf ein umfassendes Schmalspurnetz für den Kanton Graubünden, für das er sich unermüdlich einsetzte.

von Hompesch, Ferdinand (1824–1913): Bayerischer Diplomat und Mitglied des Deutschen Reichstags.

Huber, Vinzenz (1821–1877): Liberaler Luzerner Politiker, Beamter und Richter; Regierungsrat (1848–63); Mitglied des Gotthardkomitees (1861–63).

Hunger, Sebastian (1830–1911): Bündner Anwalt und Eisenbahnpionier. Der aus dem kleinen Bergdorf Mutten stammende Hunger genoss einen guten Ruf als Anwalt und profilierte sich zeitweise neben Willem Jan Holsboer als führender Eisenbahnpolitiker Graubündens. Er widmete sich früh sogenannten Talbahnprojekten, welche die interne Erschliessung Graubündens durch Eisenbahnen bezeichnen. ⁶⁴⁷

Hungerbühler, Matthias (1805–1884): Wirtschaftsliberaler St. Galler Politiker, Jurist, Beamter, Redaktor und Unternehmer; langjähriges Mitglied der Kantonsregierung (1838–59, 1862–64, 1873–78, zehnmal Landammann); langjähriger Nationalrat (1848–75, Präsident 1852/53); Mitglied bzw. Präsident des Initiativkomitees der Rorschach–St. Gallen–Wil-Bahn (1846–52) und des weiteren Komitees der SOB (1852/53); VRP der St. Gallisch–Appenzellischen Eisenbahn (1853–57).

Jacini, Stefano (1826–1891): Liberaler italienischer Politiker und Nationalökonom; Minister für öffentliche Arbeiten des Königreichs Italien (1860/61, 1864–67). Jacini setzte sich für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Italien ein und war ein Förderer der Gotthardbahn.

Jörres, Franz Carl (* 1786): Königlich-bayerischer Oberzollinspektor; Förderer der Stadt Lindau und des Verkehrs um und auf dem Bodensee.

Killias, Wolfgang (1795–1868): Bündner Ingenieur; Bauleiter der Eisenbahnlinie Mailand–Monza (1830–40); erster Sekretär des Eidgenössischen Zoll- und Handelsdepartement (1849–53); Mitglied des Direktoriums der SOB (1853–57) und der VSB (1857–63). Langjähriger Lukmanierbahn-Promotor und Freund von Richard La Nicca.

⁶⁴⁷ METZ (1989), S. 42–43.

Knüsel, Josef Martin (1813–1889): Liberaler Luzerner Politiker und Jurist; erster Innerschweizer Bundesrat (1855–75). Knüsel setzte sich früh für eine Gotthardbahn ein, indem er etwa 1860 im Bundesrat die Expertise von Karl Emanuel Müller vorstellte.

Koller, Gottlieb (1823–1900): Zürcher Ingenieur. Leiter des eidgenössischen Eisenbahnbüros in Bern (1850–52); Bürochef des Betriebsdepartements der SCB (1853–62); beratender Ingenieur des Gotthardkomitees (1860–63) und der Gotthardvereinigung (1863–71); eidgenössischer Inspektor der Gotthardbahnbauten (1872–79); VR der GB (1884–1900). Koller war anerkannter Experte in Eisenbahnfragen und Verfasser zahlreicher Gutachten. Er trat bereits 1852 in einer Studie für das Gotthardprojekt ein.

La Nicca, Richard (1794–1883): Bündner Ingenieur und Offizier; Bündner Kantonsingenieur (1823–53); technischer Direktor der SOB (1853); langjähriger Ostalpenbahnpromotor, langjähriges Mitglied des Lukmanierkomitees und Verfasser zahlreicher Eisenbahnprojekte an Splügen, Lukmanier und anderen Pässen. Nach militärischen Einsätzen im Schweizerregiment in Sardinien-Piemont und Studien in Tübingen war La Nicca Gehilfe beim Bau der Kommerzialstrasse über den San-Bernardino-Pass. Nach einem weiteren Studienjahr in München wurde er 1823 erster Kantonsingenieur Graubündens. In diesem Amt, das er bis 1853 versah, betreute er den Bau wichtiger Bündner Passstrassen (Julier, Maloja, Bernina) und Siedlungen nach Bergstürzen (Neu-Felsberg) oder Dorfbränden (Neudorf Thusis). Er arbeitete das Projekt zur Rheinkorrektion im Domleschg aus und war als Direktor der Festung St. Luzisteig für deren Ausbau verantwortlich. Er fungierte auch als Ingenieur der Linthkommission und projektierte die erste Juragewässerkorrektion. 1847 nahm er als Geniechef im Tessin und anschliessend als eidgenössischer Genieoberst am Sonderbundskrieg teil. 1839 entwarf er ein erstes Projekt für eine Bahnlinie über den Splügenpass; ab 1845 konzentrierte er dann seine Alpenbahnpläne auf den niedrigeren Lukmanier. 1853 wurde er Technischer Direktor der SOB-Strecke Rorschach–Chur. Den von ihm 1858–71 betriebenen «Fusionsplänen» zur Bildung einer Eisenbahnlinie von Flüelen nach Disentis bzw. von Chur über Disentis auf den Lukmanier, die eine Alternative zur Gotthardbahn hätte darstellen sollen, war ebenfalls kein Erfolg beschieden.

de Latour, Alois (1805–1875): Katholisch-liberaler Bündner Politiker, Jurist und rätoromanischer Publizist; mehrmals Regierungsrat, Nationalrat und Ständerat; VR der VSB (1865–75).

Lucchini, Pasquale (1798–1892): Tessiner Kantonsingenieur (1844–55) und radikaler Politiker. Nach einer Maurerlehre und verschiedenen Aufträgen im Strassenbau im In- und Ausland bildete sich Lucchini autodidaktisch zum Bauingenieur aus. In zahlreichen Publikationen setzte er sich für eine Gotthardbahn ein, wobei er seine Vorschläge beständig durch intensive Studien, neue Überlegungen und Anpassungen an den technischen Fortschritt weiterentwickelte.

a Marca, Giuseppe (1799–1866): Bündner Jurist und konservativer Politiker; Anwalt in Mesocco, Richter am kantonalen Bündner Strafgericht sowie am Kantonsgericht; konservatives Mitglied des Grossen Rates und Landrichter des Grauen Bundes; zwischenzeitlich Ständerat. A Marca wurde verschiedentlich von der Bündner Regierung in Alpenbahnfragen ins Tessin abgeordnet, wo er über gute Kontakte verfügte.

Melegari, Luigi Amedeo (1805–1881): Liberaler italienischer Politiker, Diplomat, Jurist und Historiker; Abgeordneter des Königreichs Sardinien-Piemont (1849–62); ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister des Königreichs Italien in Bern (1867–76, 1878–81); Aussenminister des Königreichs Italien (1876/77).

Michel, Jean Antoine: Lothringer Ingenieur; Vertrauensmann der französischen Bank *Rothschild* bzw. der Bankengruppe *Réunion Financière*; Generaldirektor der VSB (1859–61); Mitglied des neuen Lukmanierkomitees (1860/61). Michel entwarf zusammen mit Ludwig Pestalozzi ein Lukmanierprojekt, das zur Höhengewinnung Spitzkehren vorsah.

Moser, Robert (1838–1918): Berner Ingenieur; technischer Mitarbeiter bei verschiedenen Eisenbahnprojekten im In- und Ausland (1859–66); Solothurner Kantonsingenieur (1866–69); Oberingenieur der NOB (1872–79, 1888–95); selbständiger Ingenieur (1883–88, 1896–1918); VR der SBB (1899–1918).

Müller, Eduard (1848–1919): Freisinniger Berner Politiker, Jurist, Redaktor und Offizier; Bundesrat (1895–1919).

Müller, Karl Emanuel (1804–1869): Katholisch-konservativer Urner Politiker, Bauingenieur und Unternehmer; langjähriger Regierungsrat von Luzern und Uri; Ständerat (1861–63); Mitglied des Gotthardkomitees (1860–63) und des Ausschusses der Gotthardvereinigung (1863–69). Müller war als Ingenieur bei der Planung und Ausführung diverser Bauprojekte beteiligt, u. a. bei der Schöllenenstrasse (1828–30), der Furka- und der Oberalpstrasse (1860–66). Bereits 1853 war Müller an den Vermessungsarbeiten am Gotthard beteiligt; er war und blieb ein Vorkämpfer für eine Gotthardbahn.

Negrelli, Alois (1799–1858): Südtiroler Bauingenieur, Eisenbahnpionier und Architekt; Strassen- und Wasserbauinspektor des Kantons St. Gallen (1832–35); Planer der ersten schweizerischen Eisenbahn Zürich–Baden (1845–57).

Newhouse, Ludwig (1779–1854): Über die Persönlichkeit von Ludwig Newhouse, der im Jahr 1833 im Grossherzogtum Baden einen *Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn* einreichte und damit erstmals die Möglichkeit von Alpenbahnen vorsichtig andeutete, ist wenig bekannt. Beat Rudolph Ludwig Neuhausen, wie er eigentlich hieß, wurde in Erlach am Bielersee geboren. 1812 liess er sich in Mannheim als Tabak- und Kölnisch-Wasser-Fabrikant nieder. Grossherzog Leopold verlieh im 1822 den Titel eines Kommerzialrats, vermutlich weil Newhouse sich publizistisch für die Erbfolge der Kinder aus der zweiten Ehe Grossherzog Karl Friedrichs eingesetzt hatte und Leopold der älteste Sohn aus dieser Ehe war. 1824 ging Newhouse mit seinen Unternehmungen in Konkurs; er starb im Mai 1854. Newhouse sah sich als eigentlicher Wegbereiter der Eisenbahn in Baden und war gegen Ende seines Lebens tief enttäuscht über die ausgebliebene Anerkennung.⁶⁴⁸

Ochsenbein, Ulrich (1811–1890): Radikal-liberaler Berner Politiker, Offizier und Jurist; einer der ersten sieben Bundesräte (1848–54). Ochsenbein stand neben Jakob Stämpfli an der Spitze der Berner Radikalen und war 1845 Anführer des erfolglosen zweiten Freischarenzugs. 1847 war er Präsident der eidgenössischen Tagsatzung bei der Auflösung des Sonderbunds und dem Übergang zum Bundesstaat. Nach seiner Wahl in den Bundesrat übernahm er das Militärdepartement. Nachdem er sich mit mehreren Parteien zerstritten hatte und daher als unzuverlässig galt, wurde er 1854 als Bundesrat nicht wiedergewählt. Trotz mehreren Kandidaturen als Konservativer gelang ihm der Wiedereinstieg in die Politik nicht mehr.

Pestalozzi, Ludwig (1825–1867): Zürcher Ingenieur und Unternehmer; Oberingenieur der Bauabteilung der VSB; Verfasser von Studien über eine Lukmanierbahn.

Peterelli, Franz (1847–1907): Katholisch-konservativer Bündner Politiker, Jurist und Landwirt; Regierungsrat (1890–99); Ständerat (1899–1907); VR der VSB (1896–98); VR der RhB (1897–1906).

Peyer im Hof, Johann Friedrich (1817–1900): Ursprünglich liberaler Schaffhauser Politiker mit schwankenden Positionen (radikal-demokratisch) und Unternehmer; langjähriger Nationalrat; Mitbegründer und geschäftsführender VR der *Schweizerischen Waggonfabrik Neuhausen* (1853–72); Mitbegründer und VRP der *Rheinfallbahn* (1853–57); Direktionsmitglied bzw. Direktionspräsident der NOB (1857–77).

von der Pfoldten, Ludwig (1811–1880): Bayerischer und sächsischer Jurist und Politiker.

⁶⁴⁸ STINGL (2013), S. 23.

Pickering, Edward: Britischer Bauunternehmer; Bauunternehmer der ersten SOB-Linien.

Pioda, Giovan Battista (1808–1882): Liberal-radikaler Tessiner Politiker, Jurist und Diplomat; Bundesrat (1857–64); Minister der Schweiz in Turin, Florenz und Rom (1864–82).

von Planta, Alfred (1857–1922): Liberal-demokratischer, später konservativ-demokratischer Bündner Politiker, Jurist, Diplomat und Unternehmer; VR der VSB (1889–1901); VR der RhB (1897–1915); Nationalrat (1896–1914); Gesandter in Rom (1915–18) und in Berlin (1919–22). Planta hatte entscheidenden Anteil am Auf- und Ausbau der RhB. Als überzeugter Föderalist war er 1913 einer der führenden Gegner des Gotthardvertrags.

von Planta, Andreas Rudolf (1819–1889): Ursprünglich wirtschaftsliberaler, später reformiert-konservativer Bündner Politiker aus Samedan, Jurist, Unternehmer und Grossgrundbesitzer, Major im Generalstab, langjähriger Grossrat und Nationalrat (1865/66 Präsident); Mitglied des engeren Ausschusses bzw. des provisorischen VR der SOB (1852/53), Präsident der schweizerischen Sektion des Generalkomitees der SOB (1853–57), langjähriges Mitglied der VR der VSB (1857–89) und der *Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen* (1857–89), Mitbegründer und Mitglied des neuen Lukmanierkomitees (ab 1857, zeitweise dessen Präsident) und des Splügenkomitees (ab 1869). Plantas Einsatz galt der wirtschaftlichen Förderung des Berggebiets, v. a. dem Engadiner Tourismus und der Ostalpenbahn; in Bern vertrat er anfänglich die liberale Mitte und war hauptsächlich in Verkehrs- und Landwirtschaftsfragen aktiv. Als Befürworter des Referendumstrechts und überzeugter Föderalist geriet er ab Mitte der 1860er-Jahre in Widerspruch zu den Zentralisten, worauf er sich den reformierten Konservativen annäherte, was ihn sowohl den Sitz im Grossen Rat als auch jenen im Nationalrat kostete.

von Planta, Peter Conradin (1815–1902): Liberal-demokratischer Bündner Politiker, Jurist, Beamter, Redaktor und Historiker; langjähriger Ständerat; Redaktor des *Freien Rätiers* (1843–48), des *Liberalen Alpenboten* (1851–56) und der *Bündner Wochenzeitung* (1860–64); Verfasser zahlreicher juristischer und historischer Publikationen, u. a. über die Bündner Verkehrsgeschichte und über die Ostalpenbahnbestrebungen.

von Planta, Ulrich (1791–1875): Liberal-konservativer Bündner Politiker, Jurist und Offizier.

Radetzky, Josef Wenzel (1766–1858): Böhmischer Adeliger und bedeutender Heerführer Österreichs.

Ritschard, Willi (1918–1983): Sozialdemokratischer Solothurner Politiker und Gewerkschafter; Bundesrat (1973–83).

von Roeder, Maximilian Heinrich (1804–1884): Preussischer Offizier und Diplomat; ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister des Königreichs Preussen und des Norddeutschen Bundes bzw. des Deutschen Reiches in Bern (1867–82). Roeder setzte sich als Gesandter bei seiner Regierung wiederholt für das Gotthardprojekt ein.

von Roggenbach, Franz (1825–1907): Liberaler badischer Politiker und Beamter; Aussenminister (1861–65) und Handelsminister (1863/64) des Grossherzogtums Baden. Roggenbach setzte sich als badischer Aussenminister entschieden für das Gotthardprojekt ein.

Rohrer, Christian (1811–1886): Liberaler, später konservativer St. Galler Politiker, Offizier, Gastwirt, Bauunternehmer und Holzhändler; Mitglied des Generalkomitees der SOB (1853/54).

Ruchonnet, Louis (1834–1893): Radikaler Waadländer Politiker und Jurist; Bundesrat (1881–93). Ruchonnet setzte sich zeitlebens für eine Simplonlinie ein und blieb lange ein vehementer Gegner der Gotthardbahn.

von Salis, Anton (1819–1902): Liberaler Bündner Politiker und Unternehmer; Mitglied des provisorischen Verwaltungsrats der SOB, Suppleant der Direktion der SOB.

von Salis, Eduard (1802–1884): Bündner Offizier und Unternehmer; Brigadekommandant im Sonderbundskrieg.

von Salis, Jakob (1815–1886): Bündner Offizier und Politiker.

Schenk, Karl (1823–1895): Radikaler Berner Politiker und evangelischer Theologe; Regierungsrat (1855–63); Bundesrat (1864–95); Vizepräsident des Ausschusses der Gotthardvereinigung (1863).

von Schlauer, Johannes (1792–1860): Württembergischer Staatsminister.

Schlumpf, Leon (1925–2012): Bündner Jurist und Politiker; Bundesrat (1980–87).

Schmid, Hans (1935–2010): Sozialdemokratischer St. Galler Politiker und Wirtschaftsprofessor; Nationalrat (1972–84).

Schmidlin, Wilhelm (1810–1872): Basler Pädagoge, Unternehmer und wirtschaftsliberaler Politiker; Mitgründer, Mitglied des provisorischen VR (1852/53) und Direktionsmitglied (1853–72, Präsident 1858–72) der SCB; Mitgründer und Präsident (1860–63) des Gotthardkomitees; Mitglied des Ausschusses der Gotthardvereinigung (1863–71); VR der GB (1871/72).

Schucan, Achilles (1844–1927): Bündner Ingenieur; Oberingenieur und Betriebsdirektor beim Bau der Eisenbahn Landquart–Davos (ab 1888), anschliessend Oberingenieur bei der RhB; erster Direktor der RhB (1909–1918).⁶⁴⁹

von Schulthess-Rechberg, Gustav Anton (1815–1891): Zürcher Bankier, Unternehmer und konservativer Politiker; Direktionsmitglied der *Schweizerischen Nordbahn* (1846–48); Mitglied des Generalkomitees der SOB (1853–57); VR der *Glattalbahn* (1856/57); VR der VSB (1857–64).

Schutz, Jakob (1918–2013): Freisinniger Bündner Politiker und Unternehmer; Regierungsrat (1969–78); VRP der *Furka–Oberalp–Bahn* (1985–89). Schutz setzte sich zeitlebens für eine internationale Splügenbahn ein und war langjähriger Präsident des internationalen Splügenkomitees.⁶⁵⁰

Schwarz, Samuel (1814–1868): Ursprünglich radikal-liberaler, später liberaler Aargauer Politiker, Jurist und Offizier; Regierungsrat (1848–68), Nationalrat und Ständerat; Oberst im Generalstab; Suppleant der ständigen Gotthard-Kommission (1863). Schwarz trat aus militärisch-strategischen Gründen für die Gotthardbahn ein.

Sidler, Georg Joseph (1782–1861): Radikal-liberaler Zuger und Zürcher Politiker; Abgeordneter der Zürcher Kantonsregierung bei den Konzessionsverhandlungen 1853 im Tessin.

Siegfried, Hermann (1819–1879): Topograph, Kartograph und Generalstabschef der Schweizer Armee.

Sillar, Robert George: Englischer Bankier. Sillar erwarb 1863 mit weiteren Beteiligten die Konzession für die Tessiner Tallinien; 1864 verkauften *Sillar and Company* die als reines Spekulationsobjekt erworbene Konzession an die *European Central Railway Limited* weiter.

⁶⁴⁹ SCHUCAN (2013).

⁶⁵⁰ SCHUTZ/RATTI (2015).

Solaroli, Paolo (1796–1878): Italienischer General und Diplomat; Gesandter Sardinien-Piemonts in der Schweiz. Solaroli setzte sich zeitweise stark für das Lukmanierprojekt ein.

Speiser, Johann Jakob (1813–1853): Basler Bankier, Unternehmer und Politiker; Mitbegründer und Direktionspräsident der SCB (1853–56).

Spengler, Alexander (1827–1901): Deutscher, später Schweizer Mediziner in Davos. Spengler emigrierte 1849 aus politischen Gründen und kam 1853 als Landschaftsarzt nach Davos, wo er die Bedeutung des Hochgebirgsklimas zur Behandlung der Lungentuberkulose entdeckte, was den Aufstieg des Kurorts Davos ermöglichte. Mit Willem Jan Holsboer gründete er 1868 das erste Kurhaus in Davos.

Sprecher von Bernegg, Johann Andreas (1811–1862): Liberal-konservativer Bündner Politiker, Jurist und Offizier; Regierungsrat (1852, 1856); National- und Ständerat (1857–61).

Sprecher von Bernegg, Theophil (1850–1927): Bündner Offizier und Generalstabschef der Schweizer Armee (1905–19), konservativ-demokratischer Politiker; VR der VSB und der RhB. Bei der Generalswahl 1914 erklärte von Sprecher trotz Stimmenmehrheit seinen Verzicht auf die Generalswürde, die damit Ulrich Wille zufiel.

Stähelin-Brunner, August (1812–1886): Basler Unternehmer und Politiker; Mitglied der staatlichen Eisenbahnkommission Basel-Stadt (ab 1843); VR der SCB (1857–71); VRP der SCB (ab 1871); VR der GB (ab 1882).

Stämpfli, Jakob (1820–1879): Radikaler Berner Politiker, Jurist, Redaktor und Unternehmer; Bundesrat (1855–63); Mitglied des engeren Ausschusses der Gotthardvereinigung (1864–66); Vizepräsident des Grimselkomitees (1865–66); VR der *Bernischen Jurabahnen* (1871–78). Stämpfli war ein prominenter Vertreter des Staatsbahnprinzips.

Stehlin, Johann Jakob (1803–1879): Wirtschaftsliberaler Basler Politiker und Baufachmann; Bürgermeister von Basel (1858–73); Regierungsrat (1847–75); Ständerat (1848–53) und Nationalrat (1853–75); Mitglied des Ausschusses der Gotthardvereinigung (1863–72); Vizepräsident der GB (1871–76).

Stephenson, George (1781–1848): Englischer Ingenieur und Hauptbegründer des Eisenbahnwesens; Erfinder der Dampflokomotive.

Stephenson, Robert (1803–1859): Britischer Ingenieur, Eisenbahnexperte, Unternehmer und konservativer Politiker; Sohn von George Stephenson. Stephenson war ein international gefragter Experte für Eisenbahnfragen. Im Herbst 1850 bereiste er im Auftrag des Bundesrates die Schweiz, um für das geplante Eisenbahnnetz eine Linienexpertise und ein finanzielles Gutachten zu erstellen.

Stoll, Georg (1818–1904): Schaffhauser Unternehmer, Beamter und Redaktor; Direktionsmitglied (1858–73) und VR (1873–94) der NOB; VR der GB (1871–77); VR der *Schweizerischen Eisenbahngesellschaft* in Basel (1879–86); Mitbegründer und Direktionsmitglied (1882–90) der *Zürcher Strassenbahngesellschaft*.

Stoppani, Leone (1825–1895): Radikaler Tessiner Politiker, Jurist und Publizist.

Studer, Bernhard (1794–1887): Berner Geologe und Pädagoge. Studer veröffentlichte 1853 gemeinsam mit Arnold Escher von der Linth die erste geologische Karte der Schweiz sowie 1864 ein geologisches Gutachten über die Erstellung einer Gotthardbahn.

Swinburne, Henry (1821–1855): Leitender Ingenieur im Kader von Robert Stephenson.

von Sybel, Alexander (1823–1902): Preussischer Politiker, Beamter und Unternehmer.

Talabot, Paulin François (1799–1855): Französischer Ingenieur, Eisenbahnpionier, Bergbauunternehmer, Bankier und Politiker; Vertrauensmann der französischen Bank *Rothschild* bzw. der Bankengruppe *Réunion Financière*.

Torelli, Luigi (1810–1887): Italienischer Politiker und Beamter; Parlamentarier und Minister in Sardinien-Piemont und im Königreich Italien, Gouverneur und Präfekt verschiedener Provinzen und Städte. Torelli vertrat Sardinien-Piemont mehrfach als Abgeordneter in Alpenbahnfragen. Er verfasste diverse politische und historische Schriften, teilweise mit Schweizer Bezug, darunter auch eine Denkschrift zur Alpenbahnfrage und einen Nachruf auf seinen Freund Richard La Nicca.

von Tscharner, Johann Friedrich (1780–1844): Bündner Politiker und Unternehmer; Regierungskommissär beim Bau der Strassen über den Splügen und den San Bernardino (1817–22). Ab 1841 setzte sich Tscharner für eine Ostalpenbahn ein.

von Verger, Ferdinand (1806–1867): Bayerischer Diplomat.

Vittorio Emanuele II. (1820–1878): König von Sardinien-Piemont (1849–61); König von Italien (1861–78).

Vittorio Emanuele III. (1869–1947): König von Italien (1900–46).

Vogt, Carl (1817–1895): Schweizerisch-deutscher Naturwissenschaftler (u. a. Geologe) und radikaler Politiker in Genf.

Völker, Karl (1796–1884): Deutsch-schweizerischer Jurist, Turnlehrer, Publizist und liberaler St. Galler Politiker. Völker erwarb sich grosse Verdienste um die Förderung des Sports, der Rheinregulierung sowie des st. gallischen und bündnerischen Eisenbahnwesens.

Volta, Zanino (1795–1869): Über die Person Zanino Volta ist wenig mehr bekannt, als dass er der älteste Sohn des berühmten Physikers Alessandro Volta aus Como war. Volta machte insbesondere von sich reden, als er als einer der Ersten überhaupt die Möglichkeit einer Splügenbahn sah und dazu auch konkrete politische Schritte unternahm.

Welti, Emil (1825–1899): Radikal-demokratischer Aargauer Politiker und Jurist; Regierungsrat (1856–66); Ständerat (1857–66); Bundesrat (1867–91). Welti nahm im Bundesrat eine dominierende Stellung ein. Er gilt als politischer Wegbereiter der Gotthardbahn und führte 1869 als Bundespräsident den Vorsitz an der internationalen Gotthardkonferenz in Bern. In den 1880er-Jahren strebte er die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen an. Nachdem der Rückkauf der SCB 1891 in der Volksabstimmung verworfen wurde, trat er als Bundesrat zurück.

Wetli, Kaspar (1822–1889): Zürcher Ingenieur und Beamter; Topograph der topographischen Aufnahme des Kantons Zürich («Wild-Karte», 1845–52); Oberingenieur der *Glattalbahn* (1854–57), der *Schweizerischen Ost-West-Bahn* (bis 1861) und der Tessinischen Talbahnen (1863); kantonaler Zürcher Strassen- und Wasserbauinspektor (1869–76); Zürcher Kantonsingenieur (1876–89); Verfasser verschiedener Alpenbahnstudien, u. a. im Auftrag des Lukmanier- sowie später des Gotthardkomitees.

Wild, Johannes (1814–1894): Zürcher Ingenieur, Kartograph, Beamter und konservativer Politiker; Leiter der topographischen Aufnahme des Kantons Zürich, in dessen Verlauf die sogenannten «Wild-Karte» erstellt wurde (1843–51); Leiter des technischen Büros der *Zürich–Bodensee–Bahn* (1853) sowie der NOB (1853–55); kantonaler Strassen- und Wasserbauinspektor (1857–69); fachlicher Berater in Eisenbahnfragen.

Wilhelm I. (1781–1864): Zweiter König des Königreichs Württemberg (1816–54).

Wirth-Sand, Daniel (1815–1901): Wirtschaftsliberaler St. Galler Politiker und Unternehmer; Nationalrat (1869–78); Mitglied des st. gallischen Eisenbahnkomitees (1851); VR der *St. Gallisch-Appenzel-lischen Eisenbahn* (1852–57); Mitbegründer und VRP der *St. Galler Kreditanstalt* (1854–56) und der *Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank* (1856); Mitbegründer und Mitglied des neuen Lukmanierkomitees (ab 1857, zeitweise dessen Präsident) und des Splügenkomitees (ab 1869); VRP (1857–75, 1885–1901) und Direktionspräsident bzw. Generaldirektor (1857–59, 1861–96) der VSB; VR der *Schweizerischen Eisenbahnbank* (1892–1901). Wirth-Sand war ein unermüdlicher Verfechter einer Ostalpenbahn und machte sich nach 1883 für den Rückkauf der Eisenbahnen stark.

Zemp, Josef (1869–1942): Katholisch-konservativer Luzerner Politiker und Jurist; langjähriger National- und Ständerat; Bundesrat (1892–1908); VR der *Bern–Luzern-Bahn* (1874–75) und der SCB (1879–90); Anwalt der GB. Zemp verhalf der Luzerner Subventionierung der Gotthardbahn im Luzerner Grossen Rat zum Durchbruch; als Bundesrat trieb er erfolgreich die Verstaatlichung der Eisenbahnen voran.

Ziegler, Jakob Melchior (1801–1883): Zürcher Mathematiker, Unternehmer, Lehrer und Kartograph. Ziegler veröffentlichte mehrere Schriften zur Eisenbahnerschliessung der Schweiz und beriet den Bundesrat.

Zingg, Josef (1828–1891): Liberaler Luzerner Politiker, Beamter, Jurist und Unternehmer; Regierungsrat (1863–72); VR der SCB (1869–78); Mitbegründer der Gotthardvereinigung; Präsident des Ausschusses der Gotthardvereinigung (1863–72); VR (1871–91), Direktionsmitglied (1871–91) und Präsident (1879–89) der GB.

13 Bibliographisches Essay – ein kritischer Überblick

«Der Verkehr hat in den letzten Jahrhunderten immer wieder verschiedene Formen und Grade der Historisierung erfahren», heisst es einleitend zu einem 2010 erschienenen Band zur Verkehrsgeschichte. «In den meisten Fällen stand diese Historisierung in einem engen Zusammenhang mit verkehrspolitischen Konstellationen und Problemen der Gegenwart.»⁶⁶⁵ So löste etwa der Bau der Gotthardbahn, die eine grundlegende Veränderung der schweizerischen Verkehrsverhältnisse mit sich brachte, eine intensive Hinwendung zur älteren Passgeschichte aus. Dies lässt sich auch im Zusammenhang mit der Eröffnung der NEAT im Jahre 2016 beobachten: Einige Werke zur Eisenbahngeschichte sowie zum Gotthard und dem ihn umgebenden Mythos sind bereits erschienen, weitere Bücher und Filme werden sicherlich noch folgen. Mit dem *Alptransit-Portal* stellen das *Bundesamt für Verkehr* und das *Schweizerische Bundesarchiv* ein modernes und ansprechendes Portal zur Verfügung, das die NEAT anhand von Überblickskommentaren, Fotos und aufbereiteten Quellen im historischen Kontext situiert.⁶⁶⁶ Auch die Frage rund um den «Variantenentscheid», bei der Splügen- und (Tödi-)Greinabahn noch einmal eine Rolle spielten, wird mit einigen Dokumenten und Bildern dokumentiert.

Es ist allein schon deshalb kein Zufall, dass die Produktion einer breiten Literatur zur Geschichte des Verkehrs über die *bündnerischen Alpenpässe* ebenfalls mit den Auseinandersetzungen um die Ostalpenbahn zusammenfällt: «Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein wollten manche Schriften auch den historischen Nachweis für den bündnerischen Anspruch auf eine internationale Transitlinie erbringen», heisst es etwa im knappen Forschungsüberblick von Jürg Simonett.⁶⁶⁷ «Weil der Transit über die Alpenpässe für die Bündner Volkswirtschaft, Politik und auch Identität von grosser

Bedeutung war, existiert [...] dazu eine wahre Flut von Literatur.» Der historische Rückgriff auf (vermeintlich) alte Strukturen und eingespielte Verkehrssysteme konnte nicht nur – wie in früheren Zeiten oftmals geschehen – herrschaftliche Rechte aufgrund (angeblich) althergebrachter Gewohnheiten legitimieren, sondern auch der Einführung von grundsätzlich Neuem dienen: «Oft erschien der fundamentale Wandel im Verkehrsinfrastrukturbau in einem historischen Gewand, und zwar durchaus im Sinn der von Eric Hobsbawm beschriebenen *Invention of Tradition*.»⁶⁶⁸ Es kann bis heute als Regel gelten, dass fast jedes verkehrspolitische Grossvorhaben verkehrshistorische Fragestellungen und Forschungen beeinflusste – mit der bestätigenden Ausnahme des Autobahnbaus in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Nicht nur, aber auch in diesem Kontext hat bereits die traditionelle Regionalgeschichte eine Fülle verkehrsgeschichtlicher Studien hervorgebracht, ganz besonders in Graubünden. Der Oberflächlichkeit, die solchen regionalgeschichtlichen Abhandlungen oftmals (aber durchaus nicht immer) eignet, wurde ab den 1960er- und 70er-Jahren mit der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte sowie der interdisziplinären Zusammenarbeit von Geographie und Geschichte abgeholfen. Aus dieser Vertiefung entstand etwa das *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* (IVS).⁶⁶⁹ Umfassende (neuere) Untersuchungen und Überblicke zur Verkehrsgeschichte Graubündens oder auch einzelner Aspekte davon sind jedoch nach wie vor spärlich gesät; dies gilt ebenso für Studien über die Auswirkungen des Verkehrs und seiner Wandlungen auf Ökonomie oder Ökologie.

In der gegenwärtigen verkehrsgeschichtlichen Forschung sind verschiedene Tendenzen zu erkennen, die sich teilweise ergänzen und teilweise zuwiderlaufen: Nach wie vor beschränken sich viele Fragestellungen auf einzelne Verkehrsträger – allen voran die Eisenbahn; diese werden jedoch vermehrt auch als Teil eines grösseren Systems erfasst und interpretiert. Gleichzeitig beschränken sich viele Fragestellungen (nicht nur in der Schweiz) auf das eigene Land, während andere Verkehr als grenzüberschreitendes Phänomen zu betrachten versuchen – was jedoch aus

⁶⁶⁵ MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010), S. 11.

⁶⁶⁶ <http://www.alptransit-portal.ch/de/startseite/>.

⁶⁶⁷ SIMONETT (2000), S. 87. Vgl. dazu denselben Autor an anderer Stelle (1986, S. 6): «Die Geschichte wird regelmässig zur Beantwortung der Frage nach dem Nutzen einer solchen Bahn bemüht; sehr verkürzt und beinahe axiomatisch soll sie die früheren angeblich konfliktlosen Blütezeiten beschwören und vor einem düster gezeichneten Hintergrund der Gegenwart den Segen des erneuerten internationalen Verkehrs durch Graubünden beweisen.»

⁶⁶⁸ MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010), S. 12.

⁶⁶⁹ <http://www.ivs.admin.ch/bundesinventar/>.

verschiedenen Gründen nicht immer einfach ist. Für die weitere Forschung über schweizerische Verkehrsgeschichte(n) muss auf die verschiedenen Überblicke verwiesen werden.⁶⁷⁰ Es besteht kein Zweifel darüber, dass noch zahlreiche Desiderate an verschiedenen Stellen bestehen.

In seiner 1986 im Druck erschienenen Dissertation *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden, über Die «untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, stellt Jürg SIMONETT – zweifellos etwas übertreibend – fest, dass die Literatur über den Bündner Passverkehr nicht nur äusserst umfassend sei, sondern dass über und aufgrund der «Bemühungen um eine internationale Bahnlinie durch Bündner Gebiet» seit der Mitte des 19. Jahrhunderts «unzählige Zeitungsartikel, Legionen von Broschüren und etliche Bücher» erschienen seien. «Fast immer standen und stehen Probleme der Technik im Vordergrund.»⁶⁷¹ In Bezug auf die Anzahl der Publikationen mag erstere Behauptung durchaus richtig sein; in Bezug auf ihren originären und verwertbaren Inhalt muss sie allerdings stark relativiert werden. Dies gilt ebenso für letztere Feststellung: Zwar stand und steht bei zahlreichen Arbeiten die Technik im Vordergrund, doch glaubt kaum eine von ihnen, ohne historischen Überblick auszukommen. Zudem sind Arbeiten, die juristische, politische und/oder historische Themen ins Blickfeld rücken, ebenfalls vorhanden.⁶⁷²

Als die grundlegende Arbeit zum Thema gilt bis heute Peter Conradin VON PLANTAS *Der dreißigjährige Kampf um eine rätische Alpenbahn* aus dem Jahr 1885. Als einer der Vorkämpfer für die Ostalpenbahn blickt Planta darin kurz nach Eröffnung der Gotthardbahn detailgetreu (und nicht ohne Polemik) noch einmal zurück auf die eigenen und fremden «Alpenbahnkämpfe». Bereits in seiner kleinen Schrift *Die Bündner Alpenstraßen historisch dargestellt* von 1866 hatte sich Planta auf einigen Seiten über die *Epoche der Alpenbahnbe-*

strebungen geäussert; dort findet sich auch die oft zitierte Klammerbemerkung «denn eine Eisenbahn ist weiter nichts, als eine vervollkommnete Straße».⁶⁷³ Plantas Werke bieten sowohl einen kenntnisreichen Überblick aufgrund zahlreicher Archivquellen als auch persönliche Erinnerungen des Verfassers. Es ist wenig erstaunlich, dass keine der späteren Arbeiten (auch die vorliegende nicht) zum Thema ohne Rückgriff auf dieses Werk entstand und zahlreiche Elemente des bis heute überlieferten Narrativs unzweifelhaft daraus entnommen sind. Zum 200. Geburtstag von «P. C. von Planta», wie er in Abgrenzung zu anderen Persönlichkeiten gleichen Familiennamens stets genannt wird, fand im September 2015 eine öffentliche Tagung in Chur statt, die in einen Tagungsband⁶⁷⁴ gemündet hat, der Plantas «fast legendären Ruf für seine Vielseitigkeit»⁶⁷⁵ eindrücklich dokumentiert: Er war während der Zeit seines Lebens nacheinander und gleichzeitig Politiker, Journalist, Jurist, Gesetzesredaktor, Historiker und Literat in einer Person; somit kann er in mehrfachem Sinne als «repräsentative Gestalt»⁶⁷⁶ für Graubünden im 19. Jahrhunderts gelten. Der Tagungsband enthält insbesondere auch einen Beitrag von Véronique SCHEGG über *Planta und die Alpenbahnfrage*, in dem die Autorin abschliessend auch auf den wichtigsten Kritikpunkt an Plantas Schriften – seine fehlende Objektivität – hinweist: «Planta fiel es sichtlich schwer [...] die Vergangenheit mit einer objektiven Distanz zu betrachten. Wie viele andere war er vom emotionalen Moment gezeichnet, das die gesamte Alpenbahnfrage charakterisiert. Er fühlte, was wohl die meisten Bündner damals fühlten: die Angst, nun den Anschluss an die grosse weite Welt verpasst zu haben oder ohne Alpenbahn sogar davon abgeschnitten zu sein.»⁶⁷⁷

Ähnliches gilt auch für die *Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens*, die im Jahr 1880, also noch vor der Eröffnung der Gotthardbahn, von Martin WANNER, dem Archivar der *Gotthardbahn-Gesellschaft* verfasst wurde. Das detailgetreue Werk fasst die Geschichte auf über

⁶⁷⁰ Vgl. insbesondere MERKI (1995); MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010).

⁶⁷¹ SIMONETT (1986), S. 6.

⁶⁷² Mehr oder weniger umfassende sowie mehr oder weniger aktuelle Literatur- und Quellenübersichten zur Ostalpenbahn sowie zu Alpenbahnen im allgemeinen finden sich an folgenden Stellen: WANNER (1880), S. 3–8 (kenntnisreich und umfassend für seine Zeit mit Fokus auf die Gotthardbahn); BERNHARDT (1910), S. 305–335 (äusserst umfassend und für seine Zeit wohl annähernd vollständig); GUBLER (1916), S. 5–12; SCHMIDLIN (1916), S. 7, 14–16, 73–76, 129–131, 208–209, 371–372, 395, 415–416, 577–578, 616–617.

⁶⁷³ VON PLANTA (1866), S. 34–35.

⁶⁷⁴ HITZ (2016).

⁶⁷⁵ HITZ (2015), S. 233.

⁶⁷⁶ Ebd. Weiter: «Seine Laufbahn und seine Lebensleistung widerspiegeln die Entwicklung Graubündens im 19. Jahrhundert. Dies gilt in politisch-staatlicher Hinsicht ebenso wie in kulturellen Belangen; auf der Ebene der gesellschaftlichen Institutionen nicht anders als im Bereich der bürgerlichen Innerlichkeit.»

⁶⁷⁷ SCHEGG (2016), S. 164.

200 Seiten zusammen und liefert danach einen Anhang mit Quellen etwa in derselben Länge. Diese sind noch heute hilfreich, während das Buch selbst kenntnisreich viele Details aus der Geschichte liefern kann – allerdings auch hier aus eindeutiger Optik, wie dies der Autor bereits im Vorwort klarmacht: «Wenn es mir gelang, dem Gedächtniss der Zeitgenossen diese rühmliche Epoche wirthschaftlichen Aufschwungs lebendig zu vergegenwärtigen, so schwebte mir zugleich der patriotische Zweck vor, der Schrift etwas von der Begeisterung einzuhauchen, die mich für den Gegenstand beseelte.»⁶⁷⁸

Für diese frühe Zeit sehr wichtig und hilfreich sind auch die biographischen Studien über einige der wichtigsten Akteure, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts oftmals von nahen Verwandten – verständlicherweise höchst unkritisch – geschrieben wurden. Die Werke gehen jedoch an vielen Stellen stark ins Detail und geben vielerlei persönliche Zitate, Tagebucheinträge oder nicht mehr auffindbare Berichte aus Privatbeständen wieder. Für eine Zeit, in der persönliche Beziehungen im politischen und wirtschaftlichen Leben eine bedeutende Rolle spielten, vermögen solche Schriften erstaunliche Einblicke in verschiedenste Entwicklungen zu geben. Zu nennen sind in der Reihe dieser Biographien insbesondere Alexander BAUMGARTNER über seinen Vater *Gallus Jakob Baumgartner* aus dem Jahr 1892 sowie P. C. VON PLANTA über *Andreas Rudolf von Planta* von 1893. Besonders interessant und detailreich ist zudem Anna BÄNZIGER-LA NICCAS Biographie ihres Vaters, des bündnerischen Kantonsingenieurs und sowohl ideologischen als auch technischen Vorkämpfers für die Ostalpenbahn, *Richard La Nicca*, von 1896. Über Letzteren, zweifellos eine der Hauptfiguren rund um die Ostalpenbahnbestrebungen des 19. Jahrhunderts, existieren auch neuere Studien, so ein von den PSYCHIATRISCHEN DIENSTEN GRAUBÜNDENS 2006 herausgegebener Band mit dem Titel *Richard La Nicca. Bilder der Baukunst*, der insbesondere auch La Niccas Ingenieursleistungen im Strassen-, Brücken und Wasserbaubereich hervorhebt. Der Beitrag *Die Übersteigung des Lukmaniers vermittelst einer Lokomotivbahn* von Gion CAPREZ gibt einen Einblick in La Niccas technische Pläne für die Lukmanierbahn, während andere – nicht weniger interessante – Beiträge den Fokus auf La Niccas äusserst breit angelegte Ingenieurstätigkeit legen.

⁶⁷⁸ WANNER (1880), S. V.

Ein Beitrag von Martina VOSER aus dem Jahr 2016 (in einem Sammelband über den Gotthardpass) konzentriert sich aus architektonischer Sicht auf La Niccas «Fusionsprojekt», mit dem dieser Ende der 1860er-Jahre Gotthard- und Lukmanierprojekt mit zwei Seitenarmen in Richtung Chur und Luzern vereinigen wollte.

Die Forschung zu dem wohl bekanntesten und einflussreichsten Schweizer Eisenbahnpolitiker Alfred Escher, der auch im Zusammenhang mit der Ostalpenbahn eine entscheidende Rolle spielte, ist mittlerweile sehr umfangreich. Bereits 1919 dokumentierte Ernst GAGLIARDI anhand von Eschers Leben gleich *Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte*. Das Werk enthält viel Information, ist jedoch kompliziert aufgebaut und klammert die frühen Alpenbahn-Auseinandersetzungen beinahe vollständig aus. Auch in den jüngeren Publikationen von Joseph JUNG und der *Alfred-Escher-Stiftung* nimmt die Gotthardbahn viel Platz ein, während die weiteren Alpenbahnbestrebungen eher kurz abgehandelt werden. Eine Ausnahme bilden dabei die Überblickskommentare zum ersten Teil des ersten Bandes der umfassenden Edition der Briefe Alfred Eschers (*Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882*), herausgegeben im Jahr 2008. Hier sind insbesondere die Beiträge *Weichenstellung zum Eisenbahnland Schweiz* sowie *Escher und die Ostalpenbahnfrage*, beide verfasst von Susanna KRAUS, zu erwähnen, die den aktuellen Forschungsstand präsentieren und viele Quellen auswerten. Hinzu kommen die Beiträge *Eschers Kurswechsel und die Gotthardkonferenz* von 1863 von Martin FRIES, *Die Gotthardvereinigung* von Bruno FISCHER, *Die Rekonstruktion der Gotthardbahn* von FRIES, FISCHER und KRAUS sowie *Vollendung*, wiederum von KRAUS. Zum Verständnis der Handlungs- und Vorgehensweise dieser für die Schweiz, ihre Politik und Wirtschaft im 19. Jahrhundert äusserst wichtigen Persönlichkeit sind die Studien von Joseph JUNG unerlässlich. Neben der viel beachteten Biographie *Aufstieg, Macht, Tragik* aus dem Jahr 2007 ist insbesondere das umfassende vierbändige Werk *Der Aufbruch zur modernen Schweiz* (und hier wiederum der zweite Band *Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik / Gotthardprojekt*) aus dem Jahr 2006 zu erwähnen. Die jüngeren Studien rund um Alfred Escher bieten damit zahlreiche Vorarbeiten und Ansatzpunkte für eine detaillierte Forschung rund um die Ostalpenbahn, die allerdings noch geleistet werden muss.

Schon vor etwas mehr als hundert Jahren (1916) konnte Hans SCHMIDLIN feststellen, die «heute existierende Ostalpenbahnliteratur» sei «eine sehr umfangreiche». Speziell die ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts hätten «eine wahre Flut von Streit- und Propagandaschriften von allerdings mehr oder weniger grosser Bedeutung erzeugt. Mit Ausnahme weniger Werke kommt aber all diesen Erzeugnissen nur ein ganz einseitiger Charakter zu. Eine die gesamte Geschichte, sowie all' die verschiedenen Beziehungen und Verhältnisse umfassende Schrift aber fehlt bis heute.»⁶⁷⁹ In seinem eigenen Werk *Die Ostalpenbahnfrage* strebte Schmidlin an, genau diese Lücke zu schliessen und «über die gesamte ostscheizerische Alpenbahnfrage ein möglichst objektives Bild zu geben». In der fast 700-seitigen Dissertation verzichtet der Jurist leider gänzlich auf Fussnoten und gibt die verwendete Literatur lediglich zusammenfassend wieder. An vielen Stellen, besonders in juristischen und technischen Fragen, konnte der Befürworter einer Splügenbahn vorhandene Lücken schliessen; wo es allerdings um den historischen Rückblick geht, bleiben die entsprechenden – über 200 Seiten langen – Ausführungen oftmals oberflächlich oder geben Behauptungen wieder, die wegen fehlender Fussnoten nicht überprüft werden können (und ganz offensichtlich häufig auf P. C. von Planeta zurückgehen). Viele von Schmidlins einleitend angeführten Bemerkungen müssen deshalb auch 100 Jahre später weiterhin gelten – obwohl doch an einigen Stellen bedeutende Lücken geschlossen werden konnten.

Gerade Schmidlins eigene Zeit, die ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, haben eine ganze Reihe von Arbeiten hervorgebracht, deren Erkenntnisse heute noch aktuell sind oder die sich zumindest als fruchtbare Grundlage verwenden lassen. So hat Ferdinand GUBLER im Jahr 1915 *Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen* der Jahre 1833 bis 1852 umfassend und mit zahlreichen Verweisen und Anmerkungen aufgearbeitet. Die Schrift liefert insbesondere aufgrund ihres detaillierten Quellenstudiums weiterhin eine hervorragende Basis für die Erforschung der frühen Eisenbahnprojekte in der Schweiz. Über die frühe Zürcherische Eisenbahnpolitik liegt eine Dissertation von Max BRUGGER aus dem Jahr 1909 vor, ebenso Werke von Friedrich WRUBEL (1897) über

Die Schweizerische Nordbahn sowie von Oskar WELTI (1946) zum selben Thema, die auch viele wichtige Quellen direkt zitieren. Über die *Frühzeit der st. gallischen Eisenbahngeschichte* findet sich ein kurzer Beitrag von Heinrich EDELMANN von 1948. Die juristische Dissertation von Alfons METTLER aus dem Jahr 1907 über den *Splügen als ostscheizerische Alpenbahn* liest sich mehr als Kampfschrift für eine Splügenbahn denn als unvoreingenommene wissenschaftliche Arbeit. So berichtet der Autor bereits im Vorwort, er sei aufgrund der Sichtung des zahlreich vorhandenen Materials und seiner «sine ira et studio» betriebenen Untersuchungen «zur festen Ueberzeugung» gelangt, dass die «kommerziellen wie allgemein volkswirtschaftlichen Qualitäten des Splügen seine Superiorität über den Greina begründen und daher die Verwirklichung des Splügengedankens ein Postulat schweizerischer Verkehrspolitik sein muss.»⁶⁸⁰ Im Jahr 1917 erschien die ebenfalls juristische Dissertation von Hans WEGMANN über *Die Vereinigten Schweizerbahnen*. Der Autor arbeitet in dieser Schrift die Geschichte des Bahnunternehmens auf, das im Jahr 1857 durch die Fusion von drei kleineren Gesellschaften entstand und 1902 verstaatlicht wurde. Das Werk liefert viele Hinweise zur Entstehung und Entwicklung der *Schweizerischen Südostbahn*, die sich seit 1852/53 die Verwirklichung einer Lukmanierbahn auf die Fahne geschrieben hatte. Zu erwähnen sind zudem die verschiedenen Studien von Robert BERNHARDT, der seine umfassenden Kenntnisse in Eisenbahnfragen immer wieder dafür einsetzte, die Überlegenheit einer Greinbahn über eine Splügenbahn mittels umfassender Schriften zu «beweisen», was vor allem in dem dreibändigen Werk *Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung* mündete (1903, 1905, 1910).

Wenn Paul Werner GYGAX 1914 in seiner Schrift über *Daniel Wirth-Sand*, den langjährigen Verwaltungsratspräsidenten der *Vereinigten Schweizerbahnen* den Wunsch äusserte, «dass die heimische Geschichtsforschung sich auch des Eisenbahnwesens annehme»,⁶⁸¹ so rannte er in seiner Zeit offene Türen ein. Gerade rund um die Ostalpenbahn entstand vor und während des Ersten Weltkriegs eine grosse Fülle an Literatur. Das wiederum ist kein Zufall: Es war eine Zeit, in der zahlreiche Bahnprojekte aufkamen oder

⁶⁷⁹ SCHMIDLIN (1916), S. VI–VII.

⁶⁸⁰ METTLER (1907), S. V.

⁶⁸¹ GYGAX (1914), Vorwort.

erneut aktuell wurden, darunter insbesondere auch die Splügenbahn. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte die meisten dieser Bestrebungen für lange Zeit zunicht. Etwas später, im Jahr 1922, zum vierzigjährigen Jubiläum der Eröffnung der Gotthardbahn, veröffentlichte Josef Anton MÜLLER eine Schrift *Zur Erinnerung an die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen*. In dieser ist die Geschichte dargelegt und mit ausführlichen und hilfreichen Quellenverweisen versehen. Allerdings ist die im Auftrag des Staatsrats des Kantons Tessin verfasste Schrift keinesfalls frei von Wertungen – und leider auch nicht frei von Fehlern, die aufgrund der Quellen- und Literaturhinweise aufgedeckt werden können. Ähnliches gilt für die Werke des Berner Verkehrspolitikers Friedrich VOLMAR, der 1911 und 1915 Schriften zu den Anfängen der *Bernischen Alpenbahnpolitik* bzw. *Eisenbahnpolitik* im Allgemeinen veröffentlichte, welche auch die Bestrebungen rund um Alpenbahnen an Grimsel und Lötschberg dokumentieren. *Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen* wurde im Jahr 1947 von Hans BAUER in einem Beitrag zum umfassenden Sammelband *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen (1847–1947)* dargestellt. Es findet sich an dieser Stelle auch ein Überblick über die Alpenbahnbestrebungen, der zwar an der Oberfläche bleibt und die Quellen nur schlecht dokumentiert, dabei aber grossen Einfluss auf die spätere Darstellung der schweizerischen Eisenbahngeschichte hatte. So wird etwa seine Behauptung (ohne Quellenangabe), dass im Jahre 1833 im Grossherzogtum Baden ein Projekt zur Überquerung der Alpen mit einer Eisenbahn bestanden habe,⁶⁸² auch in neuerer Literatur immer wieder zitiert. Ein solches Projekt lässt sich jedoch nicht finden und ist auf Anfrage auch Martin Stingl vom *Generallandesarchiv Karlsruhe* (Landesarchiv Baden-Württemberg), einem Experten in Sachen dortiger Eisenbahnprojekte, nicht bekannt.⁶⁸³ Es zeigt sich an dieser Detailfrage das Problem der vorhandenen Literatur: Aufgrund mangelnder Quellenarbeit und ständig fortgesetzten «Abschreibens» von anderen Autoren tragen sich «Behauptungen» und Narrativen durch den ganzen Literaturbestand, die einer seriösen Quellengrundlage offensichtlich entbehren. Als Ausnahme, welche die Regel bestätigt,

kann die Lizentiatsarbeit von Silvio MARGADANT über *Die ersten zwanzig Jahre in der Geschichte der Lukmanier-Eisenbahn* aus dem Jahr 1972 genannt werden. Hier – vor fast einem halben Jahrhundert – wurde letztmals der Versuch einer umfassenden Aufarbeitung der Frühzeit der Geschichte der Ostalpenbahn gemacht. Die Studie arbeitet die Literatur- und Quellengrundlagen an einigen Stellen sehr detailliert aus, bleibt aber leider an vielen anderen Stellen an der Oberfläche. Dennoch kann und muss diese Arbeit weiterhin als wichtige Grundlage für die Geschichte der Ostalpenbahn gelten.

Später wurde nur noch sehr wenig zum Thema publiziert, wobei allerdings zahlreiche wichtige Nebenaspekte durchaus aufgearbeitet wurden. In einem ausführlichen Artikel in den *Schweizer Monatsheften* unter dem Titel *Gotthard kontra Splügen* geben Georg KREIS und Franz EGGER 1981 noch einmal einen informierten Überblick über die *Geschichte der Ostalpen-Bahnprojekte* mit zahlreichen Verweisen auf die zu jener Zeit aktuelle Variantenplanung der NEAT. Ausgehend von den Fragen, «warum die zunächst im Vordergrund stehende Ostalpen-Lösung nicht verwirklicht wurde und welche Verantwortung dem Bund für den Verlauf dieser Entwicklung zukommt», eröffnen die Autoren einen neuen Blick auf den Gegenstand und erzählen in vielen Punkten eine etwas vom herkömmlichen Narrativ abweichende Geschichte – die leider seither nicht weitergeschrieben worden ist.

Aus den letzten Jahrzehnten ist insbesondere die dreibändige Bündner Kantongeschichte von Peter METZ sen. zu erwähnen. Im zweiten, 1991 erschienenen Band gibt das Kapitel *Der Kampf um die Alpenbahn* einen Überblick, der leider auf jegliche Quellenangaben verzichtet und sich bei genauer Betrachtung als stark von der bisherigen Literatur abhängig erweist. Eine im Jahr 2000 erschienene Lizentiatsarbeit von Peter Mauritz SCHÜRCH an der Universität Bern befasst sich noch einmal mit der Splügenbahn und zeichnet ihre *Geschichte von vergeblichen Auseinandersetzungen um eine ostschweizerische Alpentransitbahn* nach. Dazu wertet der Autor zahlreiche Quellen aus verschiedenen Archiven aus, bleibt aber bei diesen oftmals an der Oberfläche oder gibt sich mehr der Chronologie als einer eigentlichen Untersuchung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen hin. Dies mag unter anderem daher röhren, dass die Splügenbahnprojekte isoliert betrachtet werden und die anderen Ostalpenbahnprojekte lediglich dann zur Sprache kommen sollen, «wenn diese

⁶⁸² BAUER (1947), S. 17.

⁶⁸³ Auskunft von Dr. Martin Stingl vom Generallandesarchiv Karlsruhe (Landesarchiv Baden-Württemberg) per E-Mail am 11. August 2016.

das Verständnis der Zusammenhänge erleichtern oder das Schicksal der Splügenbahn beeinflussten», was eigentlich immer der Fall gewesen sein sollte, sobald ein anderes Projekt aktuell wurde. Gerade an den Stellen, wo Schürch auch gewisse Greinabahnprojekte anschneidet, wird klar, dass die gegenseitige Konkurrenz sowohl das eine wie das andere Projekt derart stark beeinflusste, dass eine isolierte Betrachtung im Grunde kaum möglich ist. Zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn von Rorschach nach Chur im Jahr 2008 hat Silvio FÄRBER einen umfassenden Artikel über *Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Bahnlinie aus Bündner Perspektive* publiziert. Die Erstellung dieser Bahnlinie ist eng mit der Lukmanierbahn verknüpft, deren erste Etappe sie eigentlich hätte bilden sollen. Ein kurzen, aber aktuellen Überblick über die *Schweizer Alpenbahnprojekte 1840 bis 1914* findet sich unter dem Übertitel *Träume und Realitäten* in einem Artikel von Thomas FREY aus dem Jahr 2007.

Die Literatur zur *Rhätischen Bahn* lässt sich kaum überblicken. Seit ihrem Bau vermögen die schmalspurigen Linien in den Tälern Graubündens Eisenbahnfachleute, Fans und Fotografen zu begeistern, was einen entsprechenden Output an schön gestalteten, doch meist unwissenschaftlichen Publikationen verursacht. Es mag ein außergewöhnlich interessantes Hobby sein, doch bringen schöne Bildbände und detaillierte Reiseberichte die Forschung leider selten weiter.⁶⁸⁴ Insofern bleibt der Bestand an wissenschaftlich verwertbaren Publikationen zur RhB leider stark beschränkt. Erstmals etwas genauer aufgezeichnet wurde die Entstehung der RHÄTISCHEN BAHN 1939 zu ihrem 50-jährigen Jubiläum in einem vom Unternehmen selbst herausgegebenen Band. Weit detaillierter hat hingegen Werner CATRINA in seiner 1972 erschienenen Dissertation erstmals die bewegte *Entstehung der Rhätischen Bahn* aufgearbeitet. Unter dem Titel «*Rhätiens hoffnungsvolle und nicht hoffnungslose Bahn*» haben Jon PULT und Luca GEISSELER 2010 in einer Lizentiatsarbeit an der Universität Zürich die *Deutung und Bedeutung der Rhätischen Bahn aus Sicht der Bündner Politik von 1880 bis 2008* nachgezeichnet.

Der kurze Literaturüberblick zeigt, dass die Geschichte der Ostalpenbahn bisher noch nicht geschrieben ist. Zwar wurden bereits bedeutende Vorarbeiten geleistet, doch erweist sich die Forschungslage an vielen anderen Stellen noch als unbefriedigend. Wer die Geschichte der Ostalpenbahn schreiben möchte, kann in der vorhandenen Literatur – die oftmals älteren Datums ist – viele Hinweise finden, wird aber ohne den Rückgriff auf die Originalquellen nicht auskommen. Das vorliegende Buch konnte neben einer vertieften Erforschung der Frühzeit der Ostalpenbahnbestrebungen hoffentlich auch einen einigermaßen umfassenden Überblick über die weiteren Entwicklungen geben. Der Autor hofft, dass es als Grundlage und Inspiration für weitere Forschungen dienen kann.

⁶⁸⁴ Es sei hier darauf hingewiesen, dass der Verfasser dieses Buches zwischen August 2015 und Oktober 2016 unter dem Titel *In einem Zug* eine wöchentliche Kolumne über Geschichten und Anekdoten im Zusammenhang mit der RhB im *Bündner Tagblatt* veröffentlichte und insofern selbst zu diesem Literaturbestand beigetragen hat.

14 Abkürzungsverzeichnis

ASTI	Archivio di Stato del Cantone Ticino
BAE	Briefedition Alfred Escher
BAR	Schweizerisches Bundesarchiv
BLS	Bern–Lötschberg–Simplon–Bahn
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
GB	Gotthardbahn-Gesellschaft
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
IVS	Inventar Historischer Verkehrswege der Schweiz
JS	Jura–Simplon–Bahn
KEA	Expertenkommission Eisenbahntunnel durch die Alpen
LD	Schmalspurbahn Landquart–Davos AG
NEAT	Neue Europäische Alpen-Transversale
NOB	Schweizerische Nordostbahn
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
RhB	Rhätische Bahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCB	Schweizerische Centralbahn
SNB	Schweizerische Nationalbahn
SOB	Schweizerische Südostbahn
StAGR	Staatsarchiv des Kantons Graubünden
StASG	Staatsarchiv des Kantons St. Gallen
StAZH	Staatsarchiv des Kantons Zürich
VR	Verwaltungsrat
VRP	Verwaltungsratspräsident
VSB	Vereinigte Schweizerbahnen

15 Quellen- und Literaturverzeichnis

Alle Weblinks: Stand 25. November 2016.

15.1 Quellenverzeichnis

15.1.1 Druckschriften und Beiträge in Zeitschriften

ANONYM: Eisenbahnen im Kanton Graubünden, mit besonderer Beziehung auf Chur. Von einem Churer-Bürger, Chur 1842.

ANONYM: Die Anlegung von Eisenbahnen in der Schweiz. Mit einem Straßenkärtchen, Basel 1845
<<http://dx.doi.org/10.3931/e-rara-20171>>.

BEYSE A. W.: Beiträge zum practischen Eisenbahnbau. Zweiter Theil, Karlsruhe 1841
<<https://doi.org/10.3931/e-rara-20392>>.

CALONDER Felix: Rede von Ständerat Calonder im bündnerischen Grossen Rat über die Ostalpenbahn (14. November 1907), Chur 1907.

HÄHNER S. / NEGRETTI G.: Rapport sur la ligne la plus convenable pour la construction d'un chemin de fer destiné à relier, en traversant les Alpes et la Suisse, les chemins de fer du Piemont avec ceux du Rhin et de l'Allemagne, in: Dies. / Koller Gottlieb: Chemin de fer des Alpes. Rapports sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie par la commission technique spéciale, Bellinzona 1853 [9. November 1851], S. 3–12.

HUNGERBÜHLER Johann Matthias: Ueber das st. gallische Eisenbahnwesen, St. Gallen/Bern 1846.
<<http://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/6258822>>.

KOLLER Gottlieb: Rapport sur la ligne de chemin de fer la plus convenable pour relier au meyen d'un passage au travers des Alpes, l'Allemagne et la Suisse avec le Piemont et particulièrement avec le Port de Gênes, in: Ders. / Hähner, S. / Negretti, G.: Chemin de fer des Alpes. Rapports sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie par la commission technique spéciale, Bellinzona 1853 [August 1852], S. 13–52.

LA NICCA Richard: Traforamento del Lucmago e confronto di una linea di strada ferrata tra il S. Gottardo ed il Lucmago. Memorie due dell'Ingegnere R. La-Nicca, Colonello Federale del genio, Bellinzona 1853.

LUCCHINI Pasquale: Sulla linea la più conveniente per la costruzione di una Strada Ferrata attraverso le Alpi e la Svizzera, destinata ad unire le Strade Ferrate del Piemonte con quello del Reno e della Germania. Pensieri dell'Ingegnere in Capo P. Lucchini, Bellinzona 1852.

LUCCHINI Pasquale: Ferrovia Attraverso le Alpi. Terza Memoria dell'Ingegnere in Capo Lucchini in appoggio del suo Progetto pel S. Gottardo, Bellinzona 1853.

MERIAN André: Ueber Eisenbahnen in der Schweiz und insbesondere einer Stammeisenbahn von Basel nach Olten als erste Verbindung und Fortsetzung der benachbarten grossen Bahnen, Basel 1845
<<http://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/6341921>>.

NEGRELLI Alois: Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur, in: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen 2/2, 1837, S. 45–48 <<http://dx.doi.org/10.5169/seals-4590>>.

NEGRELLI Alois / SULZBERGER Johann Jakob: Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach dem Bodensee, in: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen 2/3, 1837, S. 85–88
<<http://dx.doi.org/10.5169/seals-4596>>.

NEWHOUSE Ludwig: Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Grossherzogthum Baden, von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmässtiges Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in grössern Flor zu bringen, den Gütern und Producten einen bessern Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen, Karlsruhe 1833
<<https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/5ANQ4YYBUZF2B3A7ATX25NWMGXGUK3NV>>.

VÖLKER Karl: Ein Wort an die Bürger der Kantone St. Gallen und Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen, Heerbrugg 1852.

WILD Johannes: Andeutungen über eine zeitgemäße Handelsstraße von Basel nach Mailand, Zürich 1841.

ZIEGLER Jakob Melchior: Betrachtungen über den projektierten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz, St. Gallen/Bern 1851
<<http://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/6256454>>.

15.1.2 *Edierte Quellen (gedruckt und online)*

15.1.2.1 *Alptransit-Portal (online)*

Schlussbericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen», Bern 1971
<[https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_009%20\(20.6.1970\)/Dokumente_009/009-CH-BAR_NEAT_E8100C_1999-365_349_1-lowres.pdf](https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_009%20(20.6.1970)/Dokumente_009/009-CH-BAR_NEAT_E8100C_1999-365_349_1-lowres.pdf)>.

Schlussbericht der Kontaktgruppe «Eisenbahntransitlinie Gotthard/Splügen», 1979
<[https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_012%20\(20.12.1979\)/Dokumente_012/012-CH-BAR_E8100C_2004-126_26_1.pdf](https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_012%20(20.12.1979)/Dokumente_012/012-CH-BAR_E8100C_2004-126_26_1.pdf)>.

15.1.2.2 *Briefedition Alfred Escher (BAE) (online)*

Chronologisch sortiert.

Brief von Alfred Escher an Johann Baptista Bavier, 9. März 1850
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B0757/>>.

Brief von Johann Baptista Bavier an Alfred Escher, Chur 13. März 1850
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B0758/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, Stuttgart 23. Februar 1852
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B0993/>>.

Brief von Johann Jakob Blumer an Alfred Escher, 30. November 1852
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1120/>>.

Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher 8. Juni 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1203/>>.

Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 10. Juni 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1204/>>.

Brief von Jakob Dubs an Alfred Escher, 12. Juni 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1205/>>.

Brief von Anton von Salis an Alfred Escher, 13. August 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1228/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 17. August 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1230/>>.

Brief von Alfred Escher an Andreas Rudolf von Planta, 21. August 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1231/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. August 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1233/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 26. August 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1234/>>.

Brief von Luigi Torelli an Alfred Escher, 27. August 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1236/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 2. September 1853
<<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1243/>>.

Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 9. September 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1248/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 9. September 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1249/>>.

Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, Bellinzona, 10. September 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B3417/>>.

Brief von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, Bellinzona, 11. September 1853
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B3418/>>.

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. September 1853,
<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1254/>>.

Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 30. September 1853.

<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1256/>>.

Brief von Wolfgang Killias an Alfred Escher, 6. Oktober 1853

<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1260/>>.

Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 7. Oktober 1853

<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B1261/>>.

Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Blumer, 11./12. Oktober 1863

<<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B2040>>.

15.1.2.3 Diplomatische Dokumente der Schweiz (Dodis) (online)

Ermächtigung an Luzern zu Unterhandlungen mit Sardinien, 28. Juli 1853

<<http://www.amtsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?ID=60000097>>.

Proposition du Chef du Département militaire, U. Ochsenbein, au Conseil fédéral, 6. Oktober 1853

<<http://dodis.ch/41191>>.

15.1.2.4 E-manuscripta (online)

Brief von Andreas Rudolf von Planta an Arnold Escher von der Linth, 20. Juni 1853

<<http://dx.doi.org/10.7891/e-manuscripta-8926>>.

15.1.2.5 In verschiedener Literatur publizierte Quellen (gedruckt)

Chronologisch sortiert.

Einladung zur Antheilnahme an einer ersten in der Schweiz zu erbauenden Eisenbahn zwischen Basel und Zürich, 9. November 1837, in: WRUBEL (1897), S. 11–15.

Brief von Richard La Nicca an Martin Escher-Hess, 13. Dezember 1841, in:
BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 122f.

Brief von Richard La Nicca an Johann Jakob Schneider, Chur, 29. Juli 1845, in: VOLMAR (1924), S. 86f.

Staatsvertrag zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin über Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und nach dem Zürchersee, 30. Oktober 1845, in: Staatsverträge zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin betreffend die Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und dem Zürichsee, und den genannten drei Kantonen mit dem Königreich Sardinien, betreffend Eisenbahn-, Handels und Verkehrs-Verhältnisse, 1847, S. 3–9.

Brief von Ferdinand von Verger an Richard La Nicca, 22. Dezember 1845, in: BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 132f. Konzessionsurkunde für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach bis an die Grenze des Kantons Graubünden, oberhalb Ragatz, und von Sargans bis Walenstadt. Vom Großen Rathe [St. Gallen] genehmigt den 19. Februar 1846, in: HUNGERBÜHLER (1846), S. 71–82
<<http://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/6258822>>.

Brief von Richard La Nicca an Philipp Hössli, November 1846, in: BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 139–143. Staatsvertrag der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin mit dem Königreich Sardinien betreffend Eisenbahn-, Handels- und Verkehrs-Verhältnisse, 16. Januar 1847, in: Staatsverträge zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin betreffend die Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und dem Zürichsee, und den genannten drei Kantonen mit dem Königreich Sardinien, betreffend Eisenbahn-, Handels und Verkehrs-Verhältnisse, 1847, S. 10–32.

Brief von Wolfgang Killias an Andreas Rudolf von Planta, 21. Dezember 1852, in: MÜLLER (1922), S. 14f.

Brief von Gallus Jakob Baumgartner an Johann Jakob Reithard, 9. Januar 1853, in: BAUMGARTNER (1892), S. 357. An die Graubündner im Auslande, 24. Februar 1853, in: FÄRBER (2008), S. 180.

Auszug aus der Rede von Gallus Jakob Baumgartner an der Generalversammlung der Südostbahn, 8. November 1853, in: BAUMGARTNER (1892), S. 365f.

15.1.3 Quellen aus Archiven (Archivbestände und online)

15.1.3.1 Archivio di Stato del Cantone Ticino (ASTI), Bellinzona (online)

Processi verbali del Gran Consiglio, 15. September 1853, ASTI.

15.1.3.2 Schweizerisches Bundesarchiv (BAR), Bern (Archivbestände und online)

Chronologisch sortiert.

Konzessionsentwurf für Erbauung einer Schienenbahn von der nördlichen Kantonsgrenze über den Lukmanier an die Grenze des Kantons Tessin, 31. März 1846, BAR E53#1000893#402.

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 21. Herbstmonat 1848, in: Bundesblatt 1849 1/01, 24. Februar 1849, S. 3–40
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000003>.

Rede des Herrn Amtsbürgermeister Dr. Escher, Präsidenten des Nationalrathes, gehalten beim Wiederzusammentritte desselben, den 12. November 1849, in: Bundesblatt 3/60, 22. November 1849, S. 149–163 <http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000210>.

Beschluß der Bundesversammlung die schweizerische Eisenbahnangelegenheit betreffend, 18. Dezember 1849, in: Bundesblatt: 1/05, 2. Februar 1850
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000263>.

Antwort an den sardinischen Abgeordneten, Herrn Solaroli, 6. März 1850, Protokoll des Bundesrates, BAR <http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001103>.

Antwort an den sardinischen Abgeordneten, Herrn Solaroli, das Unternehmen der Lukmanierbahn betreffend, 7. März 1850, Protokoll des Bundesrates, BAR
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001104>.

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 2. April 1850, BAR E53#1000/893#402

Aus den Verhandlungen des Bundesrathes, 1. Mai 1850, in: Bundesblatt 2/22, S. 22.
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000328>.

Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Instruktion des Bundesrathes für die Experten, 7. Juni 1850, in: Bundesblatt 2/53, 23. Dezember 1850, S. 429–431
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000480>.

Bericht der Experten [Stephenson/Swinburne], 12. Oktober 1850, in: Bundesblatt 3/53, 23. Dezember 1850, S. 432–496 <http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000481>.

Auszug aus einem Schreiben des Oberbauraths Etzel an den Chef des K. württembergischen Finanzdepartements, Staatsrath von Knapp, 7. April 1851, BAR E53#1000893#402.

Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, betreffend die Erstellung von Eisenbahnen. (Vom 7. April 1851.), in: Bundesblatt 1/19, 19. April 1851, S. 26–375
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000611>.

Traité de commerce entre la Confédération Suisse et S. M. le Roi de Sardaigne, 8. Juni 1851, BAR E53#1000/893#402*.

Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an den schweizerischen Nationalrath, betreffend den zwischen der Eidgenossenschaft und Sardinien am 8. Juli I. J. abgeschlossenen Handelsvertrag. (Vom 14. Juli 1851.), in: Bundesblatt: 3/53, 11. Oktober 1851, S. 141–146
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000741>.

Bericht der Mehrheit des Kommission des Ständerathes, betreffend den zwischen der Eidgenossenschaft und Sardinien am 8. Juni d. J. abgeschlossenen Handelsvertrag (Vom 25. Juli 1851.), in: Bundesblatt 3/53, 11. Oktober 1851, S. 147–152
<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000742>.

Bericht über den zwischen dem Königreich Sardinien und der schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossenen Handelsvertrag, aberstattet von der zur Prüfung befraglichen Vertrags niedergesezten Nationalrathskommission. (Im Juli 1851.), in: Bundesblatt 3/54, 18. Oktober 1851, S. 155–162
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000746>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10000746).

Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 15. Oktober 1851, BAR_E53#1000/893#402*.

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 24. Oktober 1851, BAR_E53#1000/893#402*.

Unterhandlungen mit den süddeutschen Staaten über Erstellung einer Eisenbahn über den Lukmanier, 24. Oktober 1851, Protokoll des Bundesrates, BAR
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001466>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001466).

Bericht des Schweizerischen Bundesrats über seine Geschäftsführung im Jahr 1851, in: Geschäftsberichte des Bundesrates 1, 1851, S. 43–705
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=50000007>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=50000007).

Beschluß der Landesgemeinde des Kantons Glarus, betreffend Ertheilung einer Konzession für Erstellung einer Eisenbahn von Wallenstadt bis Glarus, 2. Januar 1853, in: Bundesblatt 1/04, 29. Januar 1853
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10001055>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10001055).

Auszug aus einem Briefe des schweizerischen Konsulates in Turin, 28. Januar 1853, BAR_E53#1000/893#402*.

Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 6. März 1852, BAR_E53#1000893#402.

Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 4. Juli 1853, BAR_E53#1000/893#402*.

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 6. Juli 1853, BAR_E53#1000/893#402*.

Graubünden., 12. Juli 1853, Protokoll des Bundesrates, BAR
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001810>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001810).

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern, 28. August 1853, BAR_E53#1000/893#402*.

Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn. Schultheiß und Regierungsrath des Kantons Luzern an den hohen schweizerischen Bundesrat, 3. September 1853, BAR_E53#100/893#392*.

Gotthardbahn., 7. September 1853, Protokoll des Bundesrates, BAR
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001843>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001843).

Konzessionsakt des Großen Rethes von Tessin für den Bau einer Eisenbahn von der Kantonsgränze auf dem Lukmanier nach der sardinischen Gränze bei Brissago und von Bellinzona nach Lugano, 15. September 1853, in: Bundesblatt 3/48, 29. Oktober 1853
[<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10001262>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=10001262).

Genehmigung der tessinischen Konzession für die Lukmanierbahn, 7. Oktober 1853, Protokoll des Bundesrates, BAR [<http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001855>](http://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc.do?id=70001855)

Italienische Gesandtschaft. Verbalnote betreffend die Eisenbahnangelegenheiten, in: Protokoll des Bundesrates, 2. Juli 1863, BAR
[<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/70003585.pdf?id=70003585>](https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/70003585.pdf?id=70003585).

Bericht des schweizerischen Bundesrates an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1867, 15. Mai 1868, in: Geschäftsberichte des Bundesrates 13
[<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/50000064.pdf?id=50000064>](https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/50000064.pdf?id=50000064)

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, zum revidirten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. (Vom 16. Juni 1871.), in: Bundesblatt 23/25, 24. Juni 1871, S. 647–716.
[<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10006906.pdf?id=10006906>](https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10006906.pdf?id=10006906).

Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, 29. März 1910, in: Geschäftsberichte des Bundesrates 55.
[<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/50000227.pdf?id=50000227>](https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/50000227.pdf?id=50000227).

Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1910, 27. März 1911, in: Geschäftsberichtes des Bundesrates 56
<<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/50000231.pdf?id=50000231>>.

Parlamentarische Initiative (Cavelt) Eisenbahn-Transversale mit Y-Linienführung, in: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung 1986/III, 2. Oktober 1986, S. 553–555
<<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/20014796.pdf?id=20014796>>.

Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss), 23. Mai 1990, in: Bundesblatt 2/25, 1990, 1075–1209
<<https://www.amsdruckschriften.bar.admin.ch/viewOrigDoc/10051465.pdf?id=10051465>>.

15.1.3.3 Staatsarchiv des Kantons Graubünden (StAGR), Chur (Archivbestände) Chronologisch sortiert.

Herr Gouverneur der Lombardei, die Eisenbahn-Verbindung zwischen Zürich & Mailand betreffend, 20. Januar 1838, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verhandlungen des ordentlichen Großen Rethes des Standes Graubünden von 1839, 27. Juni 1839, StAGR GV 4.

Zanino Volta; die Unterhandlungen bezüglich des Bau's der projektierten Eisen- und Granitbahn durch Graubünden betreffend, 15. August 1839, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Zanino Volta in Como. Die zu Erbauung einer Eisenbahn durch den Kanton bezüglichen Unterhandlungen betreffend, 22. November 1839, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft zur Erzweckung höchstmöglicher Transportvervollkommenung auf der Handelsstraße von Basel über Zürich und Chur nach Mailand, 24. Januar 1842, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Bemerkungen [von Richard La Nicca] über die Eisenbahnen in der Lombardie in Bezug auf die nordöstliche Schweiz und die angrenzenden deutschen Staaten. Einbegleitet durch Herrn von Mollenbec an S. E. den Herrn Baron von Kybec [Abschrift], 18 Oktober 1842, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Reisebericht [von Richard La Nicca] an den hochlöblichen Kleinen Rath über einige auf die Graubündnerischen Verkehrsverhältnisse bezügliche Gegenstände, 17. November 1842, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Herr Bundespräsident Johann Baptista Bavier. Die Vertretung des hiesigen Standes bei der bevorstehenden Eisenbahnkonferenz betreffend, 1. Oktober 1845, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verhandlungen des außerordentlichen Großen Rethes des Standes Graubünden vom Februar 1846, StAGR GV 7.

Regierung von Tessin. Mit großräthlichem Decret betreffend Fristverlängerung für die Actionäre der Lukmanier Eisenbahn, 25. Februar 1846, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Ratifikation der Vereinbarung vom 16. Januar 1847 zwischen Sardinien einerseits und den Kantonen Graubünden, St. Gallen und Tessin andererseits über den Bau und Betrieb einer Lukmanierbahn, StAGR Vr C I. 0290.

Les Délégués des trois Cantons intéressés au chemin de fer de Locarno [sur le lai majeur] à Rorschach [sur le lai de Constance] à savoir, 21. Dezember 1849, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Die Herren Bundespräsident Ganzoni & Bavier, Beauftragte des Kantons, mit Conferenzprotokoll über die Eisenbahnangelegenheit der Kantone St. Gallen, Graubünden & Tessin, 28. Dezember 1849, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von Tessin. Mitteilung von Seite des Eisenbahncité's in Turin bezüglich der Anhandnahme des Projects der Lukmanierbahn, 25. Januar 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Oberst Lanicca, die Eisenbahnangelegenheit und diesfälligen Stand der Dinge in Turin betreffend, 27. Januar 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Herr Oberst Richard Lanicca, in Turin. Bericht über die Verhandlungen & Beschlüsse des Comité's in Angelegenheit der Lukmanier-Eisenbahn & über die Stimmung der sardinischen Regierung in Bezug auf das Unternehmen, 16. Februar 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

All' Illustrissimo Sig. Cavaliere Colonello La Nicca per il Lodevole Governo dei Grigioni, Februar 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Der h. Bundesrath wünscht Beauftragung an die diesseitigen Abgeordneten zur Bundesversammlung an den Berathungen über die Erstellung einer Eisenbahn theilzunehmen, 27. März 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Schweizerisches Post- & Baudepartement. Anzeige von dem bevorstehenden Eintreffen der englischen Ingenieure Stephenson & Swinburne, Experten zur Begutachtung des schweizerischen Eisenbahnwesens, 11. Juni 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Schreiben der Regierung von Graubünden an Herrn Oberst Richard Lanicca in Chur, 14. Juni 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Extrait d'une lettre de Mr le Général Solaroli adressée au Départements des postes et des travaux publiques en date de 15 Juin 1850, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Confronto del progetto di strada-ferrata tra il Lukmanier e il Grimsel – Memoria del dottore in leggi Valentino Pasini, in: Supplimento Straordinario al Foglio Officiale, VIII/15, 25. September 1851, StAGR B 1888.

Regierung von St. Gallen, beantragt die Anordnung einer Conferenz mit Abgeordneten von Baiern & Würtemberg in der Eisenbahnangelegenheit, 17. Oktober 1851, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Landamman und Kleinen Rath des Kantons St. Gallen, in St. Gallen, 25. November 1851, 25. November 1851, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von St. Gallen. Betreffend die Abordnung von Deputirten nach München und Stuttgart zur Unterhandlung über Beteiligung Baierns & Würtembergs am Lukmanier-Project, 1. Dezember 1851, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Den 22ten August 1852. Nachmittags im Hof Ragatz [Protokoll], StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An den Hochlöblichen Kleinen Rath des Kantons Graubünden, in Chur, 23. August 1852, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von Tessin. Mittheilungen über die Aussichten auf Wiederaufnahme des Lukmanier-Eisenbahn-Project von Seite Piemonts, 30. Dezember 1852, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verhandlungen des außerordentlichen Grossen Raths im Jahr 1853, Januar 1853, StAGR GV 12.

Konzession des Kantons Graubünden für den Bau einer Eisenbahn von Chur bis zur Kantonsgränze auf dem Lukmanier, 8. Januar 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Uebereinkunft zwischen den Kantonen Graubünden und St. Gallen betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur und von Sargans nach dem Walensee, 6. Mai 1853, StAGR Vr C I. 0336.

Verwaltungsrath der Südostbahn. Concessionsgesuch für eine Eisenbahn von Chur bis auf den Lukmanier, an die Tessiner-Gränze, 2. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Uebereinkunft, 3. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verwaltungsrath der Südostbahngesellschaft ersucht um Intervention bei der Regierung von Tessin in Frage der dortseitigen Concessionsertheilung für die Lukmanier-Eisenbahn & um Mittheilung des gestrichen Beschlusses der Standescommission – Anzeige eines Vertragsabschluß mit den englischen Unternehmern, 3. Juni 1853, StAGR.

An Herrn Landrichter Joseph Marca in Chur, 4. Juni 1853, StAGR.

An Präsident und Staatsrath des Kantons Tessin in Bellinzona, 4. Juni 1853, StAGR.

Herr Landrichter Joseph Marca, Regierungsabgeordneter. Bericht über seine Conferenz mit der Regierung von Tessin betreffend die Concessionsertheilung für die Lukmanierbahn & die Bemühungen anderseits für die Gotthardroute, 6. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Herr Landrichter Joseph Marca. Bericht über seine Sendung nach Bellinzona in Angelegenheit der Lukmanierbahn, insbesondere über den dortseitigen Beschluss. Verschub des Entscheids, 11. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von Tessin. Anzeige vom Verschub der Frage über die Concessions-Ertheilung für die Lukmanierbahn, 17. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von St. Gallen an die Regierung von Tessin: Vorstellung über die Dringlichkeit & Notwendigkeit der sofortigen Concessionsertheilung an die Lukmanierbahn-Unternehmung [Kopie], 18. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verwaltungsrath der Südostbahn, ersucht um ständige Bevollmächtigung des Herrn Landrichter Joseph Marca als Vertreter der hierseitigen Interessen in der Lukmanier-Eisenbahnangelegenheit bei der Regierung von Tessin, 21. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Präsident & Staatsrath des Kantons Tessin in Bellinzona, 24. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen, an den hohen schweizerischen Bundesrat in Bern [Kopie], 24. Juni 1853, StAGR.

An Landrichter Josef Marca in San Vittore, 25. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verwaltungsrath der Südostbahn. Gesuch um Aushändigung der Concessionsurkunde für eine Lukmanierbahn an die Gesellschaft & Vorlegung derselben an die h. Bundesversammlung, nebst Bemerkungen über die Festsetzung derselben, 25. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Landamman & Kleinen Rath des Kantons St. Gallen in St. Gallen, 27. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Regierung von St. Gallen betreffend die beim h. Bundesrat, bei dem sardinischen Minister & bei der Regierung von Tessin in der Lukmanier-Bahn-Angelegenheit eingeleiteten Schritte, 27. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Herrn Landrichter Josef Marca, Soazza, 30. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Landamman u. Kleinen Rath des h. Standes St. Gallen, in St. Gallen, 30. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den Kleinen Rath des Kantons Graubünden in Chur, 30. Juni 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verhandlungen des ordentlichen Großen Raths im Jahr 1853, Juni 1853, StAGR GV 12.

Regierung von St. Gallen. Betreffend die von ihr eingeleiteten Unterhandlungen mit Sardinien & hiefür nachgesuchte Bewilligung des Bundesrates, 4. Juli 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Verwaltungsrath der Südostbahn. Wünscht sofortige Abordnung des Herrn Landrichter Marca nach Bellinzona & Turin in Angelegenheit der Lukmanierbahn, 8. Juli 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Herrn Landrichter Joseph Marca in Soazza, 9. Juli 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Herr Landrichter Josef Marca, Delegirter. Bericht über seinen Empfang in Turin & die ihm vom Ministerium gemachten Mittheilungen; Gesuch um Zusendung des bundesräthlichen Schreibens und der Ernennung zur Unterhandlung, 15. Juli 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Protokoll der Konferenz der Deputierten des Königreiches Sardinien sowie der Kantone Graubünden und St. Gallen über die Interpretation der Konkordate von 1845 und 1847 betr. den Bau einer Eisenbahn durch den Lukmanier, StAGR, 18. Juli 1853, Vr C I. 0338.

Herr Landrichter à Marca, Abgeordneter nach Turin in Eisenbahnangelegenheiten. Schlußbericht und die Erklärungen des sardinischen Ministeriums betreffend den Staatsvertrag vom Jahre 1847 & den Staatsbeitrag, desgleichen über die muthmaßlichen Beteiligungen anderer städtischer Corporations (Genua u. s. w.) & über die Stellung Tessins, 21. Juli 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Herr Landrichter Joseph Marca. Bericht über die Stimmung & Gerüchte im Kanton Tessin bezüglich der Turiner-Conferenz-Verhandlungen, resp. bezüglich der zu erheilenden Lukmanier- & Gotthard-Concession, 5. August 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Vertrag zwischen Sardinien einerseits, Graubünden, Tessin und St. Gallen andererseits, über den Bau und Betrieb einer Lukmanierbahn, von König Victor Emanuel II. unterschrieben und gesiegelt am 5. August 1853, Papiersiegel (Original, italienisch), StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

A Son Excellence Monsieur le Dr Naeff, Président de la Confédération Suisse, Berne [Abschrift], 19. August 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An den I. Verwaltungsrath der Süd-Ost-Bahn, in Chur, 22. August 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

An Herrn Landrichter Joesph Marca in Soazza, 1. September 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861). Schultheis & Regierungsrath des Kantons Luzern an die Tit Regierungen der hohen Stände Zürich, Glarus, Freiburg, Schaffhausen, Aargau, Thurgau, Waadt, Wallis, Neuenburg & Genf [Abschrift], 2. September 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).

Die Standescommission des Cantons Glarus an Präsident und Kleinen Rath löslichen Standes Graubünden, in Chur, 6. September 1853, StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).
An Herrn Landrichter Joseph Marca in Bellinzona, 7. September 1853,
StAGR VIII 16 q 2 (Projekte 1838–1861).
La Nicca Richard: Chronik des Wasser-, Brücken-, Befestigung- und Eisenbahn-Baues [Entwurf], 1876,
StAGR B 2127/4.

15.1.3.4 Staatsarchiv des Kantons St. Gallen (StASG), St. Gallen (Archivbestände)

Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 22. Juni 1838, StASG ARR B 2-1838.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 24. Dezember 1838, StASG ARR B 2-1838.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 18. Juni 1845, StASG ARR B 2-1845.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 27. Juni 1845, StASG ARR B 2-1845.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 13. Juli 1845, StASG ARR B 2-1845.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 3. November 1845, StASG ARR B 2-1845.
Protokoll des Kleinen Rates des Kantons St. Gallen, 29. Dezember 1845, StASG ARRR B 2-1845.

15.1.3.5 Staatsarchiv des Kantons Zürich (StAZH), Zürich (Archivbestände und online) Chronologisch sortiert.

Bericht und Antrag der für Beantwortung der Eisenbahnfrage niedergesetzten Comission, 2. Mai 1836, StAZH O 90.1.
Antrag der Handelskammer betreffend eine Voruntersuchung über Anlegung von Eisenbahnen, 19. Mai 1836, StAZH O 90.1.
Die von der Handelskammer niedergesetzte Commision für die Eisenbahn berichtet, daß sie eine Conferenz einberufen habe, Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich, 7. Oktober 1837, StAZH MM 2.38 RRB 1837/1577 <<http://suche.staatsarchiv.djktzh.ch/Dateien/9/D45584.pdf>>.
Actum Montag den 23. October 1837, 9 Uhr, StAZH O 90.1.
Statuten der Basel-Zürcher-Eisenbahn-Gesellschaft, 8. März 1838, StAZH O 90.1.
Der Regierungsrath des Kantons Basel-Landschaft an Bürgermeister und Regierungsrath des Kantons Zürich, 4. Mai 1843, StAZH O 90.1.
Einladung zur Aktienzeichnung für die schweizerische Südostbahn, erste Sektion: Linie vom Bodensee und vom Zürichsee nach Chur, 24. Februar 1853, StAZH O 90.1.
Schreiben an die Regierung von Teßin betreffend das Lukmanierprojekt, 4. Juni 1853, StAZH MM 2.120 RRB 1853/0845 <<http://suche.staatsarchiv.djktzh.ch/Dateien/50/D254908.pdf>>.
Absendung einer Abordnung in der Person des Hrn. Dubs nach Teßin wegen des Lukmanierprojektes, 6. Juni 1853, StAZH MM 2.120 RRB 1853/0846 <<http://suche.staatsarchiv.djktzh.ch/Dateien/50/D254909.pdf>>.
Andreas Rudolf von Planta, Namens und im Auftrage des provisorischen Verwaltungsrathes der Südostbahn, an den hohen Regierungsrath des Kantons Zürich, 10. Juni 1853, StAZH O 90.1.
Besprechung des Herrn Regierungspräsident Dr. Alfred Escher mit dem sardinischen Gesandten wegen des Lukmanierprojektes, 11. Juni 1853, StAZH MM 2.120 RRB 1853/0868 <<http://suche.staatsarchiv.djktzh.ch/Dateien/50/D254931.pdf>>.
Die Finanzdirektion an den Regierungsrath des Kantons Zürich, 17. Juni 1853, StAZH O 90.1.
Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an Präsident und Regierungsrath des Kantons Zürich in Zürich, 29. August 1853, StAZH O 90.1.
Der Verwaltungsrath der Südostbahn an den Regierungsrath des hohen Standes Zürich, 2. September 1853, StAZH O 90.1.
Bestellung einer Kommission zur Vorberathung der die Südost-Bahn betreffenden Fragen, 3. September 1853, StAZH MM 2.121 RRB 1853/1319 <<http://suche.staatsarchiv.djktzh.ch/Dateien/51/D259032.pdf>>.

Schreiben der Regierung von Graubünden und Abordnung des Herrn Staatsanwalt Dubs nach Tessin in Sachen des Lukmanierprojektes, 3. September 1853, StAZH MM 2.121 RRB 1853/1318
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259031.pdf>>.

Schreiben der Regierung von Luzern betreffend die Gotthardkonferenz, 6. September 1853,
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259043.pdf>>.

Abordnung des Herrn Landammann Sidler in den Kanton Tessin, 9. September 1853,
StAZH MM 2.121 RRB 1853/1341 <<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259054.pdf>>.

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an Präsident und Regierungsrath des Kantons Zürich in Zürich, 10. September 1853, StAZH O 90.1.

Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 12. September 1853, StAZH O 90.1.

Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 14. September 1853, StAZH O 90.1.

Telegramm von Georg Joseph Sidler an Alfred Escher, 15. September 1853, StAZH O 90.1.

Antrag an den Großen Rath betreffend die Beteiligung des Kantons Zürich bei dem Unternehmen der schweizerischen Südostbahn durch Uebernahme von Aktiven, 22. September 1853,
StAZH MM 2.121 RRB 1853/1392 <<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259105.pdf>>.

Die Regierung von Graubünden verdankt die Absendung einer Abordnung nach Tessin,
22. September 1853, StAZH MM 2.121 RRB 1853/1390
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259103.pdf>>.

Herr alt Landamman Sidler wird die Uebernahme der Mission in den Kanton Tessin verdankt,
22. September 1853, StAZH MM 2.121 RRB 1853/1391
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259104.pdf>>.

Antwort von Luzern auf die Eröffnungen betreffend die Gotthardbahn, 24. September 1853,
StAZH MM 2.121 RRB 1853/1399 <<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259112.pdf>>.

Weisung an den Großen Rath betreffend die Beteiligung des Kantons Zürich bei dem Unternehmen der schweizerischen Südostbahn durch Uebernahme von Aktiven, 29. September 1853,
StAZH MM 2.121 RRB 1853/1443 <<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/51/D259156.pdf>>.

Festsetzung einer geheimen Sitzung für Behandlung des Antrages über Beteiligung des Kantons Zürich bei dem Unternehmen der Südostbahn, 3. Oktober 1853, StAZH MM 24.31 KRP 1853/0111
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/48/D244464.pdf>>.

Vorlegung der dießfälligen Weisung des Regierungsrathes, 3. Oktober 1853, StAZH MM 24.31 KRP 1853/0112 <<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/48/D244465.pdf>>.

Beschluß betreffend Beteiligung des Kantons Zürich bei der schweizerischen Südostbahngesellschaft durch Uebernahme von Aktien, 4. Oktober 1853, StAZH MM 24.31 KRP 1853/0128
<<http://suche.staatsarchiv.djiktz.ch/Dateien/48/D244480.pdf>>.

15.1.4 Zeitungen und Zeitschriften

Basler Zeitung (seit 1831)⁶⁵¹

20. Mai 2014.

Bündner Kalender (seit 1841)⁶⁵²

Bündner Kalender für das Jahr 1858.

651 Eine *Basler Zeitung* erschien erstmals 1831. Das konservativ ausgerichtete Blatt war in den ersten zehn Jahren seines Bestehens die einzige Tageszeitung der Stadt Basel. Nachdem ihr mit dem *Basler Intelligenzblatt* (1845, ab 1856 *Basler Nachrichten*) auf der konservativen Seite eine starke Konkurrenz entstanden war, stellte die *Basler Zeitung* 1859 ihr Erscheinen ein. Eine Tageszeitung gleichen Namens ging 1977 aus der Fusion der *National-Zeitung* und der *Basler Nachrichten* hervor. Vgl. HLS, *Basler Zeitung* (BaZ).

652 Der *Bündner Kalender* erscheint seit 1841 und hat seither sein Erscheinungsbild und Format kaum verändert. Er behandelt Themen aus dem Kanton Graubünden und dem ehemaligen Freistaat der Drei Bünde, umfasst jeweils ein Kalendrarium, historische Bauernregeln, die Mondphasen, die Wetterchronik des vergangenen Jahres, Biographien von Bündner Persönlichkeiten sowie ein Behördenverzeichnis.

Bündner Tagblatt (seit 1852)⁶⁵³

10. Januar 2002.
4. März 2009.
9. Oktober 2010.
19. Oktober 2013.
12. September 2015.
31. Mai 2016.
14. Juni 2016

Churer Zeitung (1800–1856)⁶⁵⁴

3. Februar 1853.

Der Bund (seit 1850)⁶⁵⁵

6. November 1851.
13. November 1851.
16. November 1851.
26. November 1851.
5. Dezember 1851.

Der Bündner Landbote (1845–1847)⁶⁵⁶

8. Januar 1846.	7. März 1846.
24. Januar 1846.	14. März 1846.
28. Januar 1846.	26. Dezember 1846.
14. Februar 1846.	2. Januar 1847.
21. Februar 1846.	13. Februar 1847.
28. Februar 1846.	13. März 1847.

Der Erzähler (1806–1852; 1863–1865)⁶⁵⁷

17. Oktober 1837.
15. März 1842.
18. November 1845.

653 Die 1852 erstmals als *Tagblatt für den Kanton Graubünden* erschienene und zunächst parteipolitisch unabhängige Tageszeitung (ab 1853 *Bündner Tagblatt*) entwickelte sich 1857–71 zu einem weit verbreiteten Blatt mit liberaler Grundhaltung. Nach einem Besitzerwechsel 1870 unterstützte die Zeitung die konservative Politik, ab 1921 war sie Organ verschiedener konservativer Parteien. Vgl. HLS, *Bündner Tagblatt*; FOPPA (2002), S. 33–53.

654 Die *Churer Zeitung* wurde in den turbulenten Zeiten französischer und österreichischer Besetzung um das Jahr 1800 gegründet und schloss damit an eine ältere Publikation gleichen Namens aus dem 18. Jahrhundert an. Nach der Integration Graubündens in die Eidgenossenschaft als Kanton 1803 vertrat sie eine konservative Position und erschien teilweise unter den Namen *Der Telegraph aus Graubünden* oder *Der Telegraph für Graubünden*, wobei sich an ihrem konservativen Gepräge und der politischen Berichterstattung wenig änderte. Erst 1830 bekam sie in Form der radikal-liberalen *Bündner Zeitung* ernsthafte Konkurrenz. Später wurde aus der *Churer Zeitung* (nicht in direkter Linie) die Zeitung *Die Rheinquellen*, aus welcher dann die *Neue Bündner Zeitung* wurde. Vgl. CANDREIA (1895); FOPPA (2002), S. 8–9.

655 Die Berner Tageszeitung *Der Bund* verstand sich als Sprachrohr der Bundespolitik und Verfechterin der neuen Bundesverfassung und bekannte sich zu den Grundprinzipien freisinniger Politik. Die Zeitung wurde von Andreas Rudolf von Planta mitbegründet. Vgl. HLS, *Der Bund* (Zeitung).

656 *Der Bündner Landbote* erschien wöchentlich zwischen 1845 und 1847, teilweise noch mit zusätzlichen Ausgaben. Die Zeitung gab sich betont volksfreundlich, wobei die vaterländischen Angelegenheiten den Schwerpunkt bildeten. Nach Einstellen dieser Zeitung wurde bald *Der Liberale Alpenbote* gegründet. Die Ausgaben des *Landboten* sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>. Vgl. dazu: FOPPA (2002), S. 26.

657 *Der Erzähler* war eine einflussreiche Zeitung der Freisinnigen im Kanton St. Gallen. Zunächst kam das Blatt einmal, dann zweimal wöchentlich heraus. Ab 1831 führte Gallus Jakob Baumgartner die Redaktion und setzte sie als politisches Sprachrohr ein. Ein Versuch im Jahr 1863, die Zeitung nach ihrem Eingehen von 1852 neu zu lancieren, scheiterte. Die Ausgaben des *Erzählers* sind online abrufbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>. Vgl.: HLS, *Der Erzähler*.

Der Liberale Alpenbote (1848–1860)⁶⁵⁸

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 2. Januar 1850. | 18. Januar 1853. |
| 23. Oktober 1850. | 20. Januar 1853. |
| 4. Januar 1851. | 22. Januar 1853. |
| 16. Juli 1851. | 27. Januar 1853. |
| 8. Oktober 1851. | 15. Februar 1853. |
| 22. Oktober 1851. | 17. Februar 1853. |
| 26. November 1851. | 19. Februar 1853. |
| 13. März 1852. | 3. März 1853. |
| 22. Juni 1852. | 15. März 1853. |
| 4. September 1852. | 5. April 1853. |
| 7. September 1852. | 3. Mai 1853. |
| 9. September 1852. | 17. Mai 1853. |
| 11. September 1852. | 21. Mai 1853. |
| 23. September 1852. | 7. Juni 1853. |
| 28. September 1852. | 14. Juni 1853. |
| 5. Oktober 1852. | 18. Juni 1853. |
| 19. Oktober 1852. | 25. Juni 1853. |
| 26. Oktober 1852. | 2. Juli 1853. |
| 28. Oktober 1852. | 9. Juli 1853. |
| 13. November 1852. | 27. Juli 1853. |
| 16. November 1852. | 30. Juli 1853. |
| 18. November 1852. | 2. August 1853. |
| 20. November 1852. | 11. August 1853. |
| 27. November 1852. | 27. August 1853. |
| 7. Dezember 1852. | 30. August 1853. |
| 14. Dezember 1852. | 6. September 1853. |
| 30. Dezember 1852. | 10. September 1853. |
| 4. Januar 1853. | 13. September 1853. |
| 6. Januar 1853. | 15. September 1853. |
| 8. Januar 1853. | 17. September 1853. |
| 11. Januar 1853. | 1. Oktober 1853. |
| 13. Januar 1853. | 6. Oktober 1853. |

Der Morgenstern (1841–1843)⁶⁵⁹

- | |
|--------------------|
| 1. Januar 1842. |
| 10. Mai 1842. |
| 13. Dezember 1842. |
| 11. März 1843. |

⁶⁵⁸ Der *Liberale Alpenbote* erschien zwischen 1848 und 1860 in unterschiedlichem Rhythmus (zweimal, dreimal oder sechsmal wöchentlich). Ab 1851 behandelte Peter Conradin von Planta als Redaktor bedeutende gesetzgeberische Fragen des neuen Bundesstaates und erreichte mit seinen konstruktiven, meist unaufgeregt formulierten und fundierten Beiträgen ein weites Publikum, wodurch der *Alpenbote* zu einem bedeutenden politischen Organ und zu einem Blatt nationaler Bedeutung wurde. Die Ausgaben des *Alpenboten* sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>. Vgl. FOPPA (2002), S. 26.

⁶⁵⁹ Der 1841 gegründete und zunächst zweimal wöchentlich erscheinende bündnerische *Morgenstern* verstand sich als kämpferisches Konkurrenzblatt zur *Bündner Zeitung*. Gemäss seinem Untertitel eine *Volkszeitung für Graubünden* wandte sich der *Morgenstern* an den einfachen Bürger und setzte sich, oftmals in populistischem Ton, für die Hebung des Mittelstandes ein. Die Ausgaben des *Morgensterns* sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>. Vgl. dazu: FOPPA (2002), S. 24–26.

Die Südostschweiz (seit 1997)⁶⁶⁰

23. Juli 2007.
24. Oktober 2010.
13. Januar 2013.

Le Courier du Valais (1843–1844, 1849–1857)⁶⁶¹

14. August 1851.
11. September 1853.

Neue Zürcher Zeitung (NZZ) (seit 1780)⁶⁶²

10. Juni 1836.	8. Mai 1846.
23. November 1842.	7. September 1846.
19. Dezember 1842.	6. März 1850.
10. Februar 1843.	9. März 1850.
3. Juli 1845.	1. Mai 1850.
22. Oktober 1845.	8. Juni 1853.
12. November 1845.	9. Juni 1853.
3. Januar 1846.	16. Juni 1853.
4. Januar 1846.	23. Juni 1853.
19. Januar 1846.	1. Juli 1853.
24. Januar 1846.	5. Juli 1853.
20. Februar 1846.	4. Oktober 1853.
26. April 1846.	5. Oktober 1853.

St. Galler Zeitung bzw. St. Galler Bote (1831–1881)⁶⁶³

13. Juli 1839.
14. Januar 1846.
25. Juni 1852.
4. September 1853.

Zürcherische Freitagszeitung (1853–1914)⁶⁶⁴

20. Oktober 1837.
27. Oktober 1837.

660 Die Zeitung *Südostschweiz* ging 1997 aus der *Bündner Zeitung* hervor und expandierte in der Folge zu einem Zeitungssystem mit Zentralredaktion in Chur. Ihr Verbreitungsraum umfasst die Kantone Graubünden, Glarus, Schwyz, das Fürstentum Lichtenstein sowie Teile des Kantons St. Gallen. Vgl.: HLS, *Die Südostschweiz (Zeitung)*; FOPPA (2002), S. 63–64.

661 Die Ausgaben des *Courrier du Valais* sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>.

662 Die 1780 als *Zürcher Zeitung* gegründete und später in *Neue Zürcher Zeitung* umbenannte NZZ trat in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als liberales Kampfblatt gegen Zensur und Sonderbund und für den Bundesstaat ein. Nach 1848 setzte sie sich auf der Linie Alfred Eschers in Eisenbahnfragen ein. Die Ausgaben der NZZ sind (für Abonnenten) online verfügbar unter zeitungsarchiv.nzz.ch. Vgl. HLS, *Neue Zürcher Zeitung*.

663 Die *St. Galler Zeitung* war eine freisinnige Zeitung; ihre Erscheinungshäufigkeit variierte über die Jahre von einmal wöchentlich über mehrmals wöchentlich bis zu täglich. Zwischen 1846 und 1851 trug sie den Namen *St. Galler-Bote*. Ihre Ausgaben sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>.

664 Das Zürcher Wochenblatt wurde bereits 1674 als *Ordinari Wochen-Zeitung* gegründet und änderte im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte mehrfach ihren Titel: 1710 hieß sie *Freytagliche Wochenzeitung*, 1774 *Wochentliche Freytags-Zeitung*, 1784 *Zürcher Zeitung*, 1798 *Zürcher Freitags-Zeitung* und schliesslich ab 1853 *Zürcherische Freitagszeitung*. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gehörte sie zu den meistgelesenen Zeitungen der Schweiz. Sie war lange Zeit föderalistisch und gegenüber der Habsburgermonarchie freundlich eingestellt, später dann konservativ und schliesslich der liberal-demokratischen Partei nahe. 1914 wurde die *Freitagszeitung* eingestellt. Ihre Ausgaben sind online verfügbar unter <http://newspaper.archives.rero.ch/>. Vgl. HLS, *Freitags-Zeitung*.

15.2 Literaturverzeichnis

- AUFDERMAUER Claudia: Chronologie der Handelsverträge 1850–1869, in: Jung Joseph (Hg.): Alfred Eschers Briefwechsel 1852–1866. Wirtschaftsliberales Zeitfenster, Gründungen, Aussenpolitik, Zürich 2013, S. 387–388. <<http://www.briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/überblickskommentare/Handelsverträge/>>.
- BÄNZIGER-LA NICCA Anna: Leben und Wirken des schweizerischen Ingenieurs Richard La Nicca. Aus seinen nachgelassenen Papieren von seiner Tochter zusammengestellt und bearbeitet, Davos 1896.
- BAUER Hans: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, in: Thiessing René (Hg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen. 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden, Bd. 1 von 5: Allgemeines – Geschichte – Finanzen – Statistik – Personal, Frauenfeld 1947, S. 3–180.
- BAUMGARTNER Alexander: Gallus Jakob Baumgartner, Landamman von St. Gallen, und die neuere Staatsentwicklung der Schweiz (1797 bis 1869). Mit Benützung des schriftlichen Nachlasses, Freiburg im Breisgau 1892.
- BAVIER Simeon: Lebenserinnerungen von Bundesrat Simon Bavier 1825–1896, Chur 1925.
- BERNHARDT Robert: Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung, Teil 1 von 3: Allgemeines. Die Splügenbahn. Die Fern-Ortler Bahn, Zürich 1903.
- Ders.: Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung, Teil 2 von 3: Die Greinabahn. Vergleichungen mit der Splügenbahn, Zürich 1905.
- Ders.: Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung, Teil 3 von 3, Zürich 1910.
- BONJOUR Edgar: Geschichte der schweizerischen Neutralität. Vier Jahrhunderte eidgenössischer Ausenpolitik, Band 1 von 5, 2. Auflage, Basel 1970.
- BRUGGER Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften der h. juristischen Fakultät der Universität Freiburg (Schweiz), Zürich 1909 <<https://archive.org/details/zrcherischeeise00bruggoo>>.
- CANDREIA Jakob: Das Bündnerische Zeitungswesen im 18. Jahrhundert, (Beilage zum Kantonsschul-Programm 1894/95), Chur 1895.
- CAPREZ Gion: Die Übersteigung des Lukmaniers vermittelst einer Lokomotivbahn, in: Psychiatrische Dienste Graubünden 2006, S. 205–226.
- CATRINA Werner: Die Entstehung der Rhätischen Bahn. Abhandlung zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät I der Universität Zürich, Zürich 1972.
- FISCHER Bruno: Die Gotthardvereinigung, in: Jung (2008), S. 193–215
<<http://briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/überblickskommentare/Gotthardvereinigung/>>.
- EDELMANN Heinrich: Die Frühzeit der st. gallischen Eisenbahngeschichte. 1835–1857, St. Gallen 1948.
- FÄRBER Silvio: 150 Jahre Eisenbahn Rorschach–Chur. Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Bahnlinie aus Bündner Perspektive, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft von Graubünden 138 (2008), S. 135–239.
- FREY Thomas: Träume und Realitäten. Schweizer Alpenbahnprojekte 1840 bis 1914, in: Wege und Geschichte, 2/2007, S. 38–43.
- FRIES Martin: Eschers Kurswechsel und die Gotthardkonferenz von 1863, in: Jung (2008), S. 151–161
<<http://briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/überblickskommentare/Kurswechsel/>>.
- Ders. / FISCHER Bruno / KRAUS Susanna: Die Rekonstruktion der Gotthardbahn, in: Jung (2008), S. 391–415
<http://briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/überblickskommentare/Rekonstruktion_Gotthardbahn/>.
- FOPPA Daniel: Die Geschichte der deutschsprachigen Tagespresse des Kantons Graubünden, in: Historische Gesellschaft von Graubünden (Hg.): Jahrbuch 2002, S. 1–71.
- GAGLIARDI Ernst: Alfred Escher. Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte, Frauenfeld 1919.
- GEISSELER Luca / PULT Jon: «Rhätiens hoffnungsvolle und nicht hoffnungslose Bahn». Deutung und Bedeutung der Rhätischen Bahn aus Sicht der Bündner Politik von 1880 bis 2008, Lizziatsarbeit an der Universität Zürich, Zürich 2008.

- GUBLER Ferdinand: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen, 1833–1852, Zürich 1915 (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 8).
- GYGAX Paul Werner: Daniel Wirth-Sand. 1815–1901. Ein Beitrag zur st. gallischen Eisenbahnpolitik und zur Geschichte und Kritik des Privatbahnsystems in der Schweiz, Bern 1914 (Separatdruck aus der «Zeitschrift für schweizerische Statistik», Jahrgang 1913).
- HITZ Florian: Peter Conradin von Planta (1815–1902), in: Bündner Monatsblatt 3/2015, S. 233–255.
- Ders. (Hg.): Peter Conradin von Planta (1815–1902). Graubünden im 19. Jahrhundert. Beiträge der Tagung vom 18./19. September 2015 in Chur, Chur 2016.
- JEGHER A.: Oberingenieur Giovanni Gilli (1847–1913), in: Bündnerisches Monatsblatt, 4/1914, S. 116–119.
- JUNG Joseph: Alfred Escher. 1819–1882. Der Aufbruch zur modernen Schweiz, Teil 2 von 4: Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik. Gotthardprojekt, Zürich 2006.
- Ders.: Alfred Escher. 1819–1882. Aufstieg, Macht, Tragik, Zürich 2007.
- Ders.: Alfred Eschers grösstes und letztes Werk, in: Ders. (Hg.): Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Band 1 von 5, Teil 1 von 3, Zürich 2008, S. 9–16
https://www.briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/uberblickskommentare/Letztes_Werk/.
- Ders.: Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Band 1, Teil 1, Zürich 2008.
- KRAUS Susanna: Weichenstellung zum Eisenbahnland Schweiz, in: Jung, Joseph (Hg.): Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Band 1, Teil 1 von 3, Zürich 2008, S. 25–30 <https://www.briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/uberblickskommentare/Weichenstellung/>.
- Dies.: Escher und die Ostalpenbahnfrage: in: Jung Joseph (Hg.): Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882, Band 1 von 5, Teil 1 von 3, Zürich 2008, S. 41–60 <https://www.briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/uberblickskommentare/Ostalpenbahnfrage/>.
- Dies.: Vollendung, in: Jung (2008), S. 665–669 <https://www.briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/uberblickskommentare/Vollendung/>.
- KREIS Georg / EGGER Franz: Gotthard kontra Splügen. Zur Geschichte der Ostalpen-Bahnprojekte, in: Schweizer Monatshefte, 61/3 (1981), S. 197–211 <http://doi.org/10.5169/seals-163744>.
- MARGADANT Silvio: Die ersten zwanzig Jahre in der Geschichte der Lukmanier-Eisenbahn. Ein Beitrag zur Geschichte der Ostalpenbahn. Lizentiatsarbeit an der Universität Zürich, Zürich 1972.
- MERKI Christoph Maria: Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. Ein Gang durch die aktuelle Forschung, in: SZG 45/4 (1995), S. 444–457 <http://doi.org/10.5169/seals-81139>.
- Ders.: Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008.
- Ders. / SCHIEDT Hans-Ulrich / TISSOT Laurent: Verkehrsgeschichte. Einleitung. In Erinnerung an Jean-François Bergier (1931–2009), in: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25 (2010), S. 11–15 <http://doi.org/10.5169/seals-309343>.
- METZ Peter: Geschichte des Kantons Graubünden, Band 2 von 4: 1848–1914, Chur 1991.
- Ders.: 100 Jahre Rhätische Bahn, in: Bündner Jahrbuch 31, 1989, 39–54
<http://doi.org/10.5169/seals-555583>.
- METTLER Alfons: Der Splügen als ostschweizerische Alpenbahn. Verkehrspolitische Untersuchungen, (Zürcher volkswirtschaftliche Studien 10), Zürich 1907
- MÜLLER Josef Anton: Zur Erinnerung an die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen. Im Auftrage des Staatsrates des Kantons Tessin, Sarnen 1922.
- MÜLLER Reto Patrick: Innere Sicherheit Schweiz. Rechtliche und tatsächliche Entwicklungen im Bund seit 1848, Egg bei Einsiedeln 2009.
- OSTERHAMMEL Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München 2009.
- von PLANTA Peter Conradin: Die Bündner Alpenstraßen historisch dargestellt, St. Gallen 1866
<https://books.google.ch/books?id=eSVCAAAcAAJ>.
- Ders.: Der dreißigjährige Kampf um eine rätische Alpenbahn, Chur 1885
<http://www.e-rara.ch/zut/content/titleinfo/6463572>.

- Ders.: Andr. Rud. v. Planta. Ein republikanischer Staatsmann, Zürich 1893.
- Psychiatrische Dienste Graubünden (Hg.): Richard La Nicca. Bilder der Baukunst, Chur 2006.
- SCHEGG Véronique: Planta und die Alpenbahnfrage, in: Hitz (2016), S. 146–165.
- SCHIVELBUSCH Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2015 (6. Auflage; Ersterscheinung: 1977).
- SCHMIDLIN Hans: Die Ostalpenbahnfrage. Inaugural-Dissertation der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich, Zürich 1916.
- SCHUCAN Luzi: Die prägende Hand des Achilles Schucan, in: NZZ, 20. Juni 2013 <<https://www.nzz.ch/mobilitaet/auto-mobil/die-praegende-hand-des-achilles-schucan-1.18101865>>.
- SCHÜRCH Peter Mauritz: Die Splügenbahn. Eine Geschichte von vergeblichen Auseinandersetzungen um eine ostschweizerische Alpentransitbahn, Lizziatsarbeit am Historischen Institut der Universität Bern, Bern 2000.
- SCHUTZ Luzi C. / RATTI Peider: Jakob Schutz-Trippel (1918–2013), in: Bündner Jahrbuch 57 (2015), S. 142–145.
- SIMONETT Jürg: Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert, Chur 1986.
- Ders.: Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: Verein für Bündner Kulturforschung (Hg.): Handbuch der Bündner Geschichte, Bd. 3 von 4: 19. und 20. Jahrhundert, Chur 2000, S. 61–88.
- STINGL Martin: 175 Jahre Eisenbahn am Oberrhein. «Baden wird ein Weltmarktplatz werden». Begleitband zur Ausstellung des Generallandesarchivs Karlsruhe 2013, Stuttgart 2013 <<http://www.landesarchiv-bw.de/web/56331>>.
- VOLMAR Friedrich: Bernische Alpenbahnpolitik 1850–1906. Denkschrift anlässlich des Durchschlages des Lötschbergtunnels herausgegeben von der Berner Alpengesellschaft, Langnau 1911.
- DERS.: Briefe und Dokumente aus den ersten Anfängen bernischer Eisenbahnpolitik (1845/46), Bern 1924.
- VOSER Martina: Das Fusionsprojekt von La Nicca. Der Alpenübergang über den Lukmanier, in: Burkhalter Marianne / Sumi Christian: Der Gotthard. Landscape, Myths, Technology, Zürich 2016, S. 61–83.
- WANNER Martin: Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens. Nach den Quellen dargestellt, Bern 1880 <<https://archive.org/details/geschichtederbe00wanngoog>>.
- WECKER Regina: Neuer Staat – neue Gesellschaft. Bundesstaat und Industrialisierung (1848–1914), in: Kreis, Georg (Hg.): Die Geschichte der Schweiz, Basel 2014, S. 430–481.
- WEGMANN Hans: Die Vereinigten Schweizerbahnen. Inaugural-Dissertation der staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich, Zürich 1917.
- WEISSENBACH Placid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Erster Teil. Die Geschichte des Eisenbahnwesens, Zürich 1913 <<https://archive.org/details/daseisenbahnwese01weis>>.
- WELTI Oskar: Zürich–Baden; die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen. Ein Tagebuch über die Entstehungsgeschichte der ersten Schweizerbahn 1836–1847, Zürich 1946.
- WRUBEL Friedrich: Die Schweizerische Nordbahn. Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Nordostbahn anlässlich des 50. Jahrestages der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn, Zürich, 1897 <https://archive.org/details/bub_gb_BnXXAAAAMAAJ>.

15.3 Artikel aus dem *Historischen Lexikon der Schweiz (HLS)*

Nach Titeln sortiert.

- Bollinger Ernst: **Basler Zeitung (BaZ)**, 2002 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D24762.php>>.
- Bärtschi Hans-Peter: **Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS)**, 2002
<<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/041999/>>
- Bollinger Ernst: **Der Bund (Zeitung)**, 2003 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D24773.php>>.
- Bollinger Ernst: **Bündner Tagblatt**, 2003 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D24766.php>>.
- Bärtschi Hans-Peter/Dubler, Anne-Marie: **Eisenbahnen**, 2015
<<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7961.php>>.
- Bollinger Ernst: **Der Erzähler**, 2007 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D43040.php>>.
- Bollinger Ernst: **Freitags-Zeitung**, 2018 <<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/043059/>>.
- Benz Gérard: **Gotthardvertrag**, 2005 <<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/017251/>>
- Bärtschi Hans-Peter: **Jura-Simplon-Bahn (JS)**, 2007 <<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042008/>>.
- Agliati Carlo: **Pasquale Lucchini**, 2008 <<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/010273/2009-06-16/>>.
- Fiorini Sonia: **Lukmanierpass**, 2012 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8812.php>>.
- Maissen Thomas: **Neue Zürcher Zeitung (NZZ)**, 2015 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48585.php>>.
- Aerni Klaus: **Pässe**, 2010 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7963.php>>.
- Benz Gérard: **Simplonverträge**, 2010 <<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/017249/>>.
- Simonett Jürg: **Splügenpass**, 2013 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8823.php>>.
- Weisshaupt Achilles: **Standeskommission**, 2010 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D27470.php>>.
- Schiedt Hans-Ulrich: **Strassen**, 2015 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7959.php>>.
- Foppa Daniel: **Die Südostschweiz (Zeitung)**, 2012 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D44801.php>>.
- Agliati Carlo / Cardani Vergani Rossana / Chiesi Giuseppe / Ghiringhelli Andrea / Giraldi Anastasia /
Marcacci Marco / Ostinelli Paolo / Valsangiacomo Nelli: **Tessin (Kanton)**, 2015
<<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7394.php>>.
- Schiedt Hans-Ulrich: **Transitverkehr**, 2014 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D14051.php>>.
- Schiedt Hans-Ulrich: **Transportmittel**, 2012 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13899.php>>.
- von Cranach Philipp: **Verkehr**, 2014 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13898.php>>.
- Sandmeier Stefan: **Verkehrspolitik**, 2013 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D13793.php>>.
- Frey Thomas: **Verkehrswege**, 2014 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7958.php>>.
- Kley Andreas: **Veto**, 2013 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D27474.php>>.
- Schiedt Hans-Ulrich: **Wagen und Karren**, 2014 <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48993.php>>.

16 Abbildungsnachweise

- Titelbild: Der Postheiri. Blätter für Gegenwart, Oeffentlichkeit und Gefühl, Solothurn 1865, Nr. 16, S. 65. – Zentralbibliothek Zürich, Alte Drucke, KK 3313d.
- Abb. 1: Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869). Lithografie von Friedrich Hasler, in: Hartmann, Alfred: Gallerie berühmter Schweizer der Neuzeit, 2 Bde., Baden (Friedrich Hasler) 1868/71, hier Bd. II, vor S. 82. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, He 2011
- Abb. 2: Ludwig Alois Negrelli (1817–1885). Lithografie von August Prinzhöfer, Wien (B. J. Rauh) 1845. – Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung, Negrelli, Ludwig. Persistenter Identifier: 10.3931/e-rara-62034
- Abb. 3: Übersichtskarte (Ausschnitt) zu Negrelli, Alois: Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur, in: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen 2/2 (1837), Tafel V, nach S. 48. – ETH-Bibliothek, Zürich. Persistenter Identifier: 10.5169/seals-4590
- Abb. 4: Richard La Nicca (1794–1884). Undatierte Fotografie. – StAGR, FR-A IV 25 e 2
- Abb. 5: Zanino Volta (1795–1869). Undatierte Fotografie. – Wikimedia Commons
- Abb. 6: Johann Friedrich von Tscharner (1780–1844). Lithografie von Heinrich Kraneck, 1831. – StAGR, FR-D V/21 f 2
- Abb. 7: Richard La Nicca, Situationspläne (54 x 69 cm, 1:20'000) für die Lukmanierbahn, 1846. Blatt V, «Caestris und Trins». – StAGR, P 01.17.2.67
- Abb. 8: Alfred Escher (1819–1882). Fotografie von Johannes Ganz, um 1875. – Schweizerische Nationalbibliothek, Graphische Sammlung: Sammlung Fotoporträts, Sammlung Einzelporträts, GS-FOTO-PORT-ESCHER_ALFRED_A-1
- Abb. 9: Robert Stephenson (1803–1858). Stahlstich von Daniel John Pound, 1860. – Wellcome Images, V0005614. Creative Commons, <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>
- Abb. 10: Andreas Rudolf von Planta (1819–1882). Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1889, Nr. 178. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, Uu 3376
- Abb. 11: Pasquale Lucchini (1798–1892). Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1892, Nr. 323. – Wikimedia Commons
- Abb. 12: Jakob Dubs (1822–1879). Fotografie, um 1875. – Schweizerische Nationalbibliothek, Graphische Sammlung: Sammlung Fotoporträts, Sammlung Einzelporträts, GS-FOTO-PORT-DUBS_JAKOB-1
- Abb. 13: Jonas Furrer (1805–1861). Lithografie von Friedrich Hasler, in: Hartmann, Alfred: Gallerie berühmter Schweizer der Neuzeit, 2 Bde., Baden (Friedrich Hasler) 1868/71, hier Bd. I, vor S. 3. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, He 2011
- Abb. 14: Peter Condrad von Planta (1815–1902). Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1889, Nr. 353. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, Uu 3376
- Abb. 15: Jakob Stämpfli (1820–1879). Fotografie von Charles Corrodi, um 1870. – Schweizerische Nationalbibliothek, Graphische Sammlung: Sammlung Fotoporträts, Sammlung Einzelporträts, GS-FOTO-PORT-STÄMPFLI_JAKOB_A-2
- Abb. 16: Richard La Nicca, Situationspläne (74 x 54 cm, 1:5000) für die Lukmanierbahn, 1866. Blatt I, Disentis bis Curaglia. – StAGR, P 01.17.2.1
- Abb. 17: Daniel Wirth-Sand (1815–1901). Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1889, Nr. 69. – Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung, Wirth, Daniel I, 1. Persistenter Identifier: 10.3931/e-rara-51439
- Abb. 18: Richard La Nicca, Plan für die Splügenbahn (212 x 57 cm), Lithografie, 1871. Längsprofil in zehnfacher Überhöhung. – StAGR, P 01.28.IV.6/7
- Abb. 19: Sebastian Hunger (1830–1911). Fotografie von Lienhard & Salzborn, undatiert. – Rätisches Museum, Chur, H2009.44
- Abb. 20: Simeon Bavier (1825–1896). Anonyme Druckgrafik, 1889. Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1889, Nr. 51. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, Uu 3376
- Abb. 21: Willem Jan Holsboer (1834–1898). Schweizerische Portrait-Gallerie, Zürich (Art. Institut Orell Füssli) 1889, Nr. 143. – Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, Uu 3376

17 Ortsregister

Sehr allgemeine und oft vorkommende Begriffe (wie Alpen, Eidgenossenschaft bzw. Schweiz, Graubünden) werden nicht verzeichnet.

- Aarau 23, 150
Aargau 22, 31, 80, 81, 87, 93, 121, 140, 200, 206, 208
Acquarossa 170
Adria 45, 70, 101, 151, 163, 178
Agno 120
Ägypten 51, 70
Airolo 139, 149, 183
Albrunpass, Albrunroute 63, 64
Albulapass, Albularoute 21, 69, 147, 149, 152, 153, 155, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 169, 174, 182, 191, 192, 197, 201, 202
Alexandria 38, 40, 59
Alvaneu Bad 152
Amerika, Vereinigte Staaten von 20, 22, 27
Amsteg 183, 185, 195
Andeer 154, 161, 171, 178
Apennin 134, 173
Appenzell-Ausserrhoden 87, 91, 116, 128, 152, 171, 178, 185, 202, 209
Appenzell-Innerrhoden 128, 152, 171, 185
Arlbergpass, Arlbergroute 155
Arosa 176, 182, 198
Augsburg 74
Bad Ragaz 29, 66, 79, 115, 154, 170
Baden (AG) 22, 32, 52
Baden (Grossherzogtum) 27, 28, 32, 51, 53, 61, 63, 91, 110, 123, 128, 131, 132, 135, 139, 142, 198, 201, 204, 205, 214
Baden-Baden 74, 132
Bagdad 162
Balkan 22, 75
Basel 4, 22, 23, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 40, 41, 43, 52, 59, 62, 68, 73, 76, 77, 78, 79, 83, 85, 86, 87, 91, 97, 106, 121, 122, 123, 130, 131, 137, 140, 142, 156, 158, 159, 173, 174, 183, 193, 198, 201, 206, 207, 226
Basel-Landschaft 31, 33, 121, 140
Basel-Stadt (Kanton), s. Basel
Bayern (Königreich) 47, 50, 51, 53, 60, 61, 74, 94, 109, 110, 116, 128, 131, 135, 171, 185 (s. auch Oberbayern)
Belgien 28, 34, 73, 132
Bellaluna 149, 150, 152, 153, 161
Bellinzona 21, 45, 75, 76, 77, 79, 80, 85, 87, 88, 89, 92, 97, 106, 117, 119, 120, 124, 125, 139, 176, 182, 184
Bergamo, Provinz 151
Bergell 133, 150, 152, 156, 164, 175, 176, 178, 181, 182, 193
Bergün 152, 157, 163
Bern (Kanton) 9, 23, 32, 43, 53, 55, 58, 65, 91, 92, 94, 121, 133, 134, 140, 174, 198, 202, 204, 206, 207, 214
Bern (Stadt) 9, 16, 23, 31, 32, 37, 55, 60, 61, 62, 66, 77, 92, 93, 105, 137, 139, 150, 174, 178, 186, 190, 200, 201, 203, 205, 208, 209
Berner Oberland 146
Bernhardinpass s. San-Bernardino-Pass
Berninapass, Berninaroute 21, 74, 174, 176, 182, 193, 203
Bever 168, 174, 175, 202 (s. auch Val Bever)
Biasca 37, 50, 76, 77, 125, 139, 147, 170, 185
Biel 23
Bielersee 204
Bivio 150
Bleniotal 43, 170
Bodensee 23, 27, 28, 32, 36, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 59, 62, 63, 66, 73, 78, 80, 83, 91, 97, 99, 103, 132, 143, 173, 199, 202, 208
Bombay 162, 192
Bonaduz 30, 167
Bondo 178
Bozen 162
Bregenz 46, 47
Brennerpass, Brennerroute 25, 40, 58, 118, 121, 136, 151, 172, 184, 185, 200
Brig 149, 174
Bündner Oberland s. Surselva
Campodolcino 154, 161
Castasegna 151, 175
Castrisch 44
Chapella 165
Chiasso 42, 77, 80, 88, 117, 119, 120, 124, 125, 139, 183
Chiavenna 132, 150, 152, 154, 156, 165, 167, 168, 171, 175, 182
Chrüzlipass 142
Chur 16, 21, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 60, 61, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 77, 79, 93, 96, 97, 100, 103, 105, 108, 115, 116, 117, 133, 142, 146, 147, 149, 150, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 170, 171, 172, 173, 176, 178, 182, 183, 184, 185, 186, 190, 191, 192, 197, 198, 201, 203, 211, 212, 215, 227
Cinuos-chel 163
Cittiglio 120
Colico 151, 152
Comersee s. Lago di Como
Como (Provinz) 151
Como (Stadt) 34, 208
Crumo 178
Curaglia 129, 142
Dardanellen 76
Davos 48, 146, 147, 149, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 174, 191, 192, 202, 206, 207
Deutscher Bund, Deutsches Reich, Deutschland 10, 22, 31, 34, 36, 39, 43, 50, 59, 60, 63, 73, 81, 95, 111, 126, 132, 134, 135, 136, 140, 142, 147, 152, 158, 170, 172, 173, 177, 185, 190, 191, 195, 198, 201, 202, 205
(s. auch Baden, Bayern, Norddeutscher Bund, Preussen, Süddeutschland, Württemberg)
Disentis 42, 118, 129, 149, 163, 166, 168, 170, 174, 175, 203
Domleschg 48, 147, 203
Elsass 22, 198
Engadin 48, 69, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 172, 182, 191, 192, 205
(s. auch Oberengadin, Unterengadin)

- England 20, 21, 27, 34, 36, 40, 42, 43, 50, 51, 53, 70, 73, 74, 75, 76, 85, 88, 89, 95, 101, 103, 104, 106, 109, 111, 115, 116, 124, 128
- Erlach 204
- Erstfeld 185
- Eurasien 24
- Europa 9, 20, 22, 24, 25, 28, 33, 37, 38, 40, 42, 49, 51, 52, 53, 56, 58, 65, 72, 73, 75, 76, 77, 81, 82, 86, 94, 95, 101, 104, 107, 108, 109, 110, 112, 124, 134, 136, 162, 172, 173, 178, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 197
- Faido 37, 202
- Fernpass, Fernpassroute 172
- Fideris-Au 155
- Filisur 7, 149, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 161, 163, 165, 167, 168, 174, 191, 192
- Florenz 132, 135, 137, 142, 205
- Flüelapass, Flüelaroute 21, 155, 187
- Flüelen 123, 139, 203
- Frankfurt am Main 142, 168
- Frankreich 22, 23, 24, 32, 51, 73, 74, 75, 76, 91, 95, 109, 116, 121, 123, 134, 140, 142, 185
- Freiburg (Kanton) 118, 121, 148, 184
- Furkapass, Furkaroute 21, 198, 204, 206
- Genf (Kanton) 43, 65, 81, 128, 148, 184, 198, 200
- Genf (Stadt) 23, 31, 32, 124, 174, 186, 208
- Genfersee 174
- Genua (Provinz) 142
- Genua (Stadt) 42, 43, 45, 50, 57, 68, 74, 79, 80, 110, 120, 173, 177
- Giornico 183
- Glarus (Kanton) 66, 81, 87, 91, 94, 104, 128, 152, 178, 183, 185, 229
- Glarus (Ortschaft) 66, 75, 81, 94, 101, 108, 111, 172, 201
- Goldau 139
- Goppenstein 174
- Göschenen 139, 149, 183
- Gotthardpass, Gotthardroute 4, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 21, 24, 25, 31, 32, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 55, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 96, 97, 98, 100, 101, 104, 105, 106, 108, 11, 112, 116, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 157, 162, 163, 166, 170, 171, 172, 177, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 214
- Greinapass, Greinaroute 14, 109, 117, 138, 168, 170, 171, 172, 176, 177, 178, 181, 183, 185, 193, 196, 210, 213, 215
- Grimselpass, Grimselroute 111, 133, 134, 207, 214
- Grossbritannien s. England
- Grosser-Sankt-Bernhard-Pass bzw. -Route 64, 84, 90, 185, 186
- Heidelberg 37
- Hinterrhein, Hinterrheintal 30, 48, 69, 149, 155, 182, 191, 203
- Hirzel 187
- Holland 20, 73, 109, 132, 155
- Ilanz 146, 163, 166, 167, 168, 169, 174, 175
- Immensee 139
- Indien 38, 51, 59, 107, 162
- Innerschweiz 31, 86, 87, 91, 98, 121, 122, 123, 142, 147, 185, 189, 190, 203
- Isola (Valchiavenna) 173
- Italien 10, 27, 31, 34, 36, 39, 40, 43, 45, 60, 61, 73, 82, 84, 91, 95, 97, 98, 111, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 142, 145, 147, 149, 151, 152, 154, 156, 157, 158, 161, 162, 167, 169, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 181, 182, 183, 184, 185, 189, 190, 191, 193, 195, 197, 198, 199, 202, 203, 208
(s. auch Lombardie, Lombardo-Venezien, Norditalien, Piemont, Sardinien-Piemont, Veneto)
- Julierpass, Julierroute 48, 147, 149, 150, 153, 157, 203
- Jura (Kanton) 184
- Jura (Region) 24, 173, 174, 198, 207
- Kandersteg 174
- Karlsruhe 214
- Klosters 146, 156, 187
- Konstanz 28, 91, 186
- Kreuzlingen 186
- Küblis 146
- Kühalphorn 156
- Küssnacht 139
- Lago di Como 118, 173, 181
- Lago di Lugano 88, 104, 120
- Lago Maggiore 43, 45, 46, 47, 119, 120, 124, 139
- Landeck 151, 159, 161, 182
- Landquart 146, 155, 156, 159, 160, 162, 163, 165, 167, 191, 192, 202, 206
- Landwasser, Landwassertal 21, 149
- Langensee s. Lago Maggiore
- Lecco 40, 132, 151, 152, 181
- Libyen 173
- Limmat 39
- Lindau 202
- Linth, Linthkanal 36, 102, 104, 116, 123, 125, 203
- Linthal 172, 201
- Liechtenstein (Fürstentum) 46, 48, 66, 229
- Lissabon 24
- Locarno 45, 46, 50, 76, 120, 125, 139
- Lombardie 27, 31, 33, 34, 40, 42, 48, 58, 88, 117, 118, 185, 189, 200 (s. auch Lombardo-Venezien)
- Lombardo-Venezien (Königreich) 110, 116
- London 38, 40, 51, 59, 75, 105, 107, 108, 125, 134
- Lötschberg, Lötschbergroute 10, 14, 111, 174, 184, 185, 186, 193, 214
- Luganersee s. Lago di Lugano
- Lugano (Bezirk) 88
- Lugano (Stadt) 46, 51, 88, 119, 120, 123, 124, 139
- Luino 120, 139
- Lukmanierpass, Lukmanierroute 4, 10, 13, 14, 16, 21, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 110, 111, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 138, 139, 140, 142, 146, 149, 170, 189, 190, 192, 193, 196, 197, 198, 200, 202, 203, 204, 205, 207, 208, 209, 212, 213, 214, 215
- Luzern (Kanton) 24, 31, 32, 55, 76, 77, 80, 81, 83, 87, 90, 91, 93, 98, 100, 111, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 130, 140, 199, 202, 204, 209

Luzern (Stadt) 10, 23, 32, 59, 80, 121, 125, 126, 127, 139, 140, 147, 174, 190, 199, 202, 212
 Lyon 40, 186, 199
 Maderanertal 142
 Madesimo 141
 Magadino 46, 120, 139
 Maienfeld 29, 115
 Mailand (Provinz) 133, 151
 Mailand (Stadt) 27, 35, 37, 40, 42, 43, 74, 130, 132, 142, 172, 185, 202
 Maloja (Ortschaft) 150, 151, 156, 172, 175, 181
 Malojapass, Malojaroute 34, 147, 151, 156, 175, 203
 Mannheim 204
 Marseille 40, 59, 60
 Martinsbrück 165, 166
 Meiringen 174
 Mendrisio (Bezirk) 88
 Mendrisio (Ortschaft) 120
 Meran 159, 161, 162
 Mesocco 171, 176, 182, 203
 Misox 176, 182, 193
 Mittelmeer 35, 37, 43, 44, 61, 95, 101, 104, 107, 110, 145, 173
 Mont Cenis, Mont-Cenis-Route 25, 58, 64, 65, 81, 90, 121, 123, 136, 139, 184, 185
 Monte Ceneri 46, 78, 88, 120, 124, 148, 163, 169, 172
 Monza 42, 202
 München 50, 60, 105, 186, 203
 Münstertal 48, 161
 Müstair 161
 Neapel 185
 Neuenburg (Kanton) 43, 81, 174, 184
 Neuenburgersee 32
 New York 173
 Nidwalden 121, 140
Niederlande s. Holland
Nordamerika s. Amerika, Vereinigte Staaten von
 Norddeutscher Bund 134, 135, 138, 139, 198, 201, 205
 Norditalien 33, 41, 42, 47, 50, 52, 110, 151, 172, 176
 Nordsee 35, 37, 70, 73, 95, 101, 107
 Novara 177
 Nufenenpass, Nufenenroute 133, 149
 Nürnberg 33
 Oberalppass, Oberalproute 21, 149, 198, 206
 Oberbayern 167
 Oberengadin 147, 155, 174, 175
 Oberhalbstein 149
Oberitalien s. Norditalien
Oberland s. Berner Oberland bzw. Surselva (Bündner Oberland)
Obersee s. Zürichsee
 Obwalden 121, 140
 Ofenberg, Ofenpass, Ofenpassroute 21, 161, 175
 Olivone 42, 118, 170
 Olten 23
 Ortler 172, 178
 Osmanisches Reich 75, 76, 173
 Österreich (Kaiserreich, Österreichisch-Ungarische Monarchie) 33, 34, 40, 42, 46, 47, 52, 53, 55, 57, 58, 62, 63, 66, 74, 83, 88, 89, 90, 109, 110, 118, 134, 136, 138, 157, 159, 162, 169, 175, 178, 185, 189, 191, 193, 200, 202, 205, 229
 Ostindien 40, 70 (*s. auch Indien*)
 Ostsee 73, 101, 173
 Ostschweiz 53, 111, 145, 148, 195
 Paris 40, 51, 118, 119, 125, 134, 138, 140
 Parma 178
 Peking 24
 Piemont 27, 42, 43, 50, 57, 62, 68, 75, 79, 81, 86, 87, 89, 110, 116, 124, 132, 200 (*s. auch Sardinien-Piemont*)
 Po, Po-Ebene 120, 173
 Polen 198
 Prättigau 48, 147, 155, 156, 158, 164, 165, 178, 187, 191, 192
 Preda 147, 158
 Preussen (Königreich) 36, 61, 63, 131, 132, 134, 135, 138, 142, 198, 205
 Puschlav 176
 Pustertal 162
 Rapperswil 23, 45, 50, 95, 171
 Reichenau (GR) 30, 39, 146, 163, 167, 169, 170
 Reschenpass, Reschenroute 172
 Reuss, Reusstal 142
 Rhein 29, 32, 40, 46, 173, 197, 198, 208
(s. auch Hinterrhein, Vorderrhein)
 Rheineck 46
 Rheinfall 116, 123, 204
 Rheinland 132, 138
 Rheintal (SG) 47, 66, 102, 104, 116, 118, 123, 142, 197
 Rofflaschlucht 173
 Rom 13, 20, 73, 142, 151, 177, 197, 205
 Romanshorn 186
 Rorschach 23, 28, 46, 49, 50, 61, 66, 67, 72, 75, 108, 115, 117, 130, 186, 202, 203, 215
 Rueras 142
 Russland 24, 75, 76, 198
 Saglains 187
 Salzburg 186
 Samedan 62, 146, 151, 157, 158, 161, 165, 169, 174, 205
 San-Bernardino-Pass, San-Bernardino-Route 14, 21, 34, 37, 45, 49, 57, 64, 118, 147, 149, 171, 176, 178, 181, 184, 185, 186, 190, 203, 208
 Santa Croce di Piuro 178
 Sardinien-Piemont (Königreich) 42, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 68, 69, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 88, 89, 93, 95, 106, 180, 109, 110, 111, 116, 117, 118, 121, 123, 130, 137, 198, 199, 203, 207, 208
 Sargans 23, 29, 45, 66, 83, 95, 115, 116
 Scaletapass, Scalettaroute 156, 157, 158, 161, 164, 165, 175, 191, 192
 Schaffhausen (Kanton) 81, 91, 140, 152, 178, 200
 Schaffhausen (Stadt) 23, 123, 173, 198
 Schams 173, 191
 S-chanf 146, 156
 Schanfigg 48, 193
 Schöllenen 84, 186, 198, 204
Schuls s. Scuol
 Schwyz (Kanton) 121, 124, 140, 229
 Scuol 146, 165, 168, 174, 175, 202
 Semmeringpass, Semmeringroute 58, 121
 Sennwald 43
 Septimerpass, Septimeroute 14, 48, 118, 149, 150, 151, 152, 191
 Sertigtal 156

- Silvrettapass, Silvrettaroute 178
 Simplonpass, Simplonroute 10, 14, 21, 24, 61, 63, 64, 90, 105, 111, 128, 129, 162, 168, 170, 172, 173, 174, 183, 185, 186, 193, 205
 Skandinavien 22
 Solothurn (Kanton) 43, 74, 91, 121, 140, 174, 200, 201, 204, 205
 Solothurn (Stadt) 4, 37
 Sondrio (Provinz) 151
 Sondrio (Stadt) 132
 Sottoceneri 46, 78, 119, 120, 124
 Spanien 186
 Splügen (Ortschaft) 141
 Splügenpass, Splügenroute 7, 9, 14, 21, 33, 34, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 58, 59, 62, 64, 69, 77, 91, 109, 130, 132, 133, 138, 140, 141, 142, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 168, 170, 171, 172, 173, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 185, 186, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 198, 203, 205, 206, 208, 209, 210, 213, 214, 215
 St. Adrian (SZ) 139
St. Bernhard, Grosser s. Grosser-Sankt-Bernhard-Pass
 St. Gallen (Kanton) 16, 23, 28, 29, 31, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 57, 61, 63, 65, 66, 69, 73, 77, 79, 80, 81, 87, 88, 90, 94, 95, 99, 100, 102, 103, 105, 110, 111, 112, 116, 118, 120, 124, 125, 128, 130, 132, 148, 152, 170, 171, 178, 179, 183, 185, 201, 202, 204, 208, 209, 213, 227, 229
 St. Gallen (Stadt) 47, 60, 61, 79, 116, 117, 128, 149, 152, 154, 186, 202
 St. Luzisteig 203
 St. Margrethen 186
 St. Maria (Val Medel, GR) 37, 43
 St. Moritz 168, 169, 174, 175, 176, 181, 182, 201
 Stampa 175
 Strassburg 22, 41
 Stuttgart 40, 60, 61, 62, 74, 130, 132
 Südamerika 172
 Süddeutschland 40, 51, 61, 73, 74, 83, 132, 151, 197
 Südschweiz 53, 124, 134, 173
 Südtirol 159, 172, 181, 204
 Sumvitg 146, 172
 Surselva 142, 170, 172, 185, 190, 193
 Tavanasa 178
 Tessin 4, 16, 21, 31, 32, 41, 42, 43, 45, 46, 50, 51, 52, 57, 58, 61, 64, 65, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 105, 106, 110, 111, 112, 117, 118, 119, 120, 124, 125, 126, 130, 133, 134, 138, 140, 147, 148, 163, 170, 171, 173, 176, 178, 179, 181, 183, 185, 186, 189, 190, 193, 200, 203, 205, 206, 207, 208, 214
 Thun 32
 Thurgau 23, 81, 87, 91, 140, 152, 178, 185
 Thusis 29, 30, 40, 41, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 173, 176, 178, 191, 192, 203
 Ticino (Fluss) 37
 Tiefencastel 146, 150, 158, 163, 165
 Tirano 176
 Tirol 67, 159, 161, 162, 172, 176, 181, 200 (s. auch Südtirol)
 Tödi 178, 183, 193, 210
 Triest 58, 59, 60, 74, 147, 162
 Trun 185
 Turin 42, 43, 44, 45, 46, 50, 51, 53, 57, 67, 68, 78, 79, 80, 105, 118, 120, 131, 132, 177, 185, 189, 205
Türkisches Reich s. Osmanisches Reich
 Unterengadin 147, 158, 174, 175, 176, 187, 197
 Ural 22
 Uri 4, 21, 32, 41, 76, 77, 76, 77, 87, 121, 124, 140, 181, 184, 204
USA s. Amerika, Vereinigte Staaten von
 Val Bever 147, 157, 158
 Val Cristallina 50
 Val Medel 42, 43
Val Müstair s. Münstertal
Val Poschiavo s. Puschlav
 Val Susauna 156
 Valendas 44
Valle di Blenio s. Bleniotal
 Valle di Campo 50
Valle Mesolcina s. Misox
 Venedig 35, 74, 177, 185
 Veneto, Provinz 134 (s. auch Lombardo-Venezien)
 Vereinapass, Vereinaroute 175, 182, 187
 Viamala 41, 42, 64, 173
 Vierwaldstättersee 143, 146
 Vinschgau 162
 Vorarlberg 46, 183, 185, 200
 Vorderrhein 30, 37, 44, 48, 129
 Waadt 81, 92, 128, 148, 174
 Walensee 29, 36, 45, 46, 59, 62, 66, 75, 101, 117
 Walenstadt 29, 30, 45, 95, 115
 Wallis 9, 21, 64, 81, 128, 133, 148
 Wallisellen 116
 Weesen 45, 101, 201
 Westfalen 138
 Westschweiz 23, 111, 145, 148, 173, 174, 190, 193, 195
 Wien 40, 46, 58, 186
 Wiesen (GR) 174
 Wil (SG) 202
 Winterthur 23, 123, 142, 146, 200
 Württemberg (Königreich) 40, 42, 50, 51, 53, 59, 60, 61, 62, 91, 109, 110, 128, 131, 135, 139, 185, 198, 202, 206, 209, 214
Zentralschweiz s. Innerschweiz
 Zimmerberg 187
 Zizers 29
 Zug (Kanton) 121, 140, 187
 Zug (Stadt) 37, 40, 125, 139, 199, 202
 Zügenschlucht 174
 Zürich (Kanton) 4, 7, 16, 23, 31, 32, 33, 36, 39, 40, 41, 43, 52, 53, 56, 62, 65, 68, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 86, 87, 88, 89, 91, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 106, 111, 112, 116, 117, 122, 123, 125, 126, 127, 140, 152, 171, 174, 178, 187, 189, 190, 195, 199, 200, 201, 203, 204, 206, 208, 209, 213
 Zürich (Stadt) 10, 11, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 39, 40, 41, 43, 48, 77, 89, 95, 97, 100, 116, 122, 123, 126, 140, 149, 152, 158, 165, 181, 186, 189, 199, 202, 204, 207, 208, 215, 229
 Zürichsee 29, 35, 36, 45, 59, 73, 75, 95, 96, 99, 103, 108, 111, 187

18 Personenregister

- Aepli, Arnold Otto 132, 197
von Albertini, Thomas 146, 150, 197
Bänziger-La Nicca, Anna 34, 36, 51, 73, 212
Bauer, Hans 214
Baumgartner, Alexander 103, 212
Baumgartner, Gallus Jakob 28, 47, 66, 73, 74, 75, 80, 99, 102, 103, 104, 197, 212, 227
Bavier, Johann Baptista 31, 38, 61, 62, 65, 197
Bavier, Simeon 10, 51, 103, 142, 146, 148, 149, 195, 197
von Beckh, August 129, 142, 198, 201
von Beischlag (Regierungsrat) 33
Bener, Gustav 181, 182, 198
Bernhardt, Robert 171, 213
Beyse, A. W. 36, 37
Bischoff, Achilles 23, 198
von Bismarck, Otto 132, 138, 198
Blotnitzki, Leopold Stanislaus 23, 198
Blumer, Johann Jakob 66, 104, 126, 198
Bonaparte, Napoleon 21
Brassey, Thomas 117, 124, 125, 198
Bridel, Gustave 23, 198
Brugger, Max 213
Calonder, Felix 27, 198
Caminada, Pietro 172, 173, 181, 198
Caprez, Gion 212
Carbonazzi, Cavaliere 42, 43, 50
Catrina, Werner 215
Cavelti, Luregn Mathias 185, 199
di Cavour, Camillo Benso 118, 124, 199
Corrodi, Charles 121
Curti, Basil Ferdinand 87, 103, 104, 126, 199
Druey, Henri 92, 199
Dubs, Jakob 76, 77, 78, 88, 89, 98, 126, 131, 132, 137, 199
Dufour, Guillaume Henri 61, 142, 199
Dula, Niklaus 126, 199
Edelmann, Heinrich 213
Egger, Franz 214
Escher, Alfred 11, 16, 23, 52, 56, 62, 65, 76, 77, 78, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 93, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 111, 116, 117, 119, 122, 123, 125, 126, 127, 131, 132, 135, 137, 148, 149, 189, 190, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 212, 229
Escher von der Linth, Arnold 97, 129, 200, 207
Escher-Hess, Martin 32, 37, 200
von Etzel, Karl 23, 200
Färber, Silvio 215
Favre, Louis 145, 149, 200, 201
Felber, Peter Jakob 97, 200
Fischer, Bruno 212
Forrer, Johann Jakob 142, 200
Franscini, Stefano 200
Franz, Max 200
Frey, Thomas 215
Frey-Herosé, Friedrich 93, 200
Fries, Martin 212
Furrer, Jonas 43, 85, 86, 92, 93, 94, 199, 201
Gagliardi, Ernst 27, 102, 212
Ganz, Johannes 56
Geigy, Karl 23, 201
Geisseler, Luca 215
Gelpke (Ingenieur) 178
Gengel, Florian 161, 201
Gerwig, Robert 129, 201
Gilli, Giovanni 160, 161, 201
Gubler, Ferdinand 213
Guyer-Zeller, Adolf 161, 162, 163, 164
Gygax, Paul Werner 213
Hähner, S. (Ingenieur) 64
Hammer, Bernhard 137, 201
Hartmann, Friedrich Wilhelm 34, 201
Hasler, Friedrich 28, 92
Heer, Joachim 126, 137, 201
Heer, Oswald 129
Heim, Albert 154, 201
Hemans, George Willoughby 85, 202
Hennings, Friedrich 162, 169, 202
Hobsbawm, Eric 210
von Hoffstetter, Gustav 129, 202
Holsboer, Willem Jan 109, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 170, 175, 191, 192, 202
von Hompesch, Ferdinand 132, 202
Huber, Vinzenz 122, 202
Hunger, Sebastian 146, 149, 150, 152, 153, 154, 155, 157, 161, 202
Hungerbühler, Matthias 44, 46, 61, 65, 79, 99, 202
Immenhauser, Gottfried 178
Jacini, Stefano 132, 202
Jörres, Franz Carl 47, 202
Jung, Joseph 212
Karl Friedrich (Grossherzog von Baden) 204
Killias, Wolfgang 42, 43, 68, 73, 75, 77, 79, 93, 103, 202
Knüsel, Josef Martin 203
Koller, Gottlieb 64, 84, 12, 128, 132, 203
Kraeck, Heinrich 38
Kraus, Susanna 212
Kreis, Georg 214
La Nicca, Richard 4, 23, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 66, 67, 68, 69, 75, 76, 77, 78, 84, 85, 94, 103, 106, 108, 110, 115, 117, 119, 129, 142, 190, 198, 201, 202, 203, 208, 212
Lardi, Bernardo 9
de Latour, Alois 203
Leopold (Grossherzog von Baden) 204
Lienhard, Gottlieb 146
Linatti, Eugenio 181
Lommel, Georges-Thomas 128
Lucchini, Pasquale 64, 84, 123, 203
a Marca, Giuseppe 75, 76, 77, 79, 80, 87, 203
Margadant, Silvio 214
Melegari, Luigi Amedeo 135, 203
Mettler, Alfons 213
Metz, Peter 214

- Michel, Jean Antoine 118, 203
 Moser, Robert 152, 153, 154, 161, 175, 178, 204
 Mouton, Lorenz Ludwig 125
 Müller, Eduard 177, 204
 Müller, Josef Anton 214
 Müller, Karl Emanuel 85, 123, 203, 204
Napoleon s. Bonaparte
 Negrelli, Alois/Luigi 23, 28, 29, 30, 33, 197, 204
 Negretti, G. (Ingenieur) 64
 Newhouse/Neuhaus, Ludwig 27, 28, 204
 Ochsenbein, Ulrich 92, 93, 94, 204
 Osterhammel, Jürgen 19
 Paravicini (Ingenieur) 152
 Pasini, Valentino 58
 Peruzzi (Baumeister) 124
 Pestalozzi, Ludwig 118, 198, 203, 204
 Peterelli, Franz 162, 204
 Peyer Im Hof, Johann Friedrich 23, 204
 von der Pfordten, Ludwig 74, 204
 Pickering, Edward 103, 115, 116, 197, 205
 Pioda, Giovan Battista 43, 77, 86, 88, 137, 205
 von Planta, Alfred 159, 162, 167, 205
 von Planta, Andreas Rudolf 4, 61, 62, 63, 66, 68, 69, 73, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 111, 116, 147, 161, 205, 212
 von Planta, Peter Conradin 27, 62, 71, 80, 117, 119, 120, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 132, 133, 134, 143, 190, 205, 211, 212, 213, 228
 von Planta, Ulrich 31, 205
 Pound, Daniel John 58
 Prinzhöfer, August 29
 Pult, Jon 215
 Radetzky, Josef Wenzel 63, 205
 Ricci (Offizier) 50
 Rikli, M. A. (Kaufmann) 149
 Ritschard, Willi 205
 von Roeder, Maximilian Heinrich 135, 138, 205
 von Roggenbach, Franz 131, 132, 205
 Rohrer, Christian 104, 205
 Ruchonnet, Louis 10, 205
 von Salis, Anton 85, 98, 99, 205
 von Salis, Eduard 129, 205
 von Salis, Jakob 129, 205
 Salzborn, Rudolf Ludwig 146
 Schegg, Véronique 211
 Schenk, Karl 130, 131, 135, 137, 206
 von Schlayer, Johannes 40, 206
 Schlumpf, Leon 187, 206
 Schmid, Emil 133
 Schmid, Hans 184, 206
 Schmidlin, Hans 178, 213
 Schmidlin, Wilhelm 122, 128, 206
 Schucan, Achilles 172, 206
 von Schultheiss-Rechberg, Gustav Anton 104, 206
 Schürch, Peter Mauritz 214, 215
 Schutz, Jakob 7, 9, 183, 206
 Schwarz, Samuel 129, 206
 Sidler, Georg Joseph 88, 89, 206
 Siegfried, Hermann 129, 206
 Sillar, Robert George 125, 134, 206
 Simonett, Jürg 210, 211
 Solaroli, Paolo 57, 207
 Speiser, Johann Jakob 23, 207
 Spengler, Alexander 155, 207
 Sprecher von Bernegg, Johann Andreas 63, 207
 Sprecher von Bernegg, Theophil 159, 163, 168, 171, 178, 207
 Stähelin-Brunner, August 137, 207
 Stämpfli, Jakob 121, 133, 134, 204, 207
 Stählin, Johann Jakob 131, 132, 137, 207
 Stephenson, George 24, 57, 207
 Stephenson, Robert 23, 57, 58, 59, 207
 Stingl, Martin 214
 Stoll, Georg 128, 132, 207
 Stoppani, Leone 89, 207
 Straumann, Tobias 7
 Strousberg (Hochstapler) 124
 Studer, Bernhard 129, 207
 Swinburne, Henry 23, 58, 59, 207
 von Sybel, Alexander 138, 208
 Talabot, Paulin François 118, 208
 Torelli, Luigi 80, 82, 85, 88, 208
 von Tscharner, Johann Friedrich 38, 39, 208
 Vegezzi-Ruscale, Juvenal 57
 von Verger Ferdinand 47, 208
 Vezzoli, Rotta 41, 43
 Vignoli (Ingenieur) 178
 Vittorio Emanuele II. (König von Sardinien-Piemont bzw. von Italien) 118, 208
 Vittorio Emanuele III. (König von Italien) 173, 208
 Vogt, Carl 124, 125, 208
 Völker, Karl 69, 70, 208
 Volmar, Friedrich 53, 214
 Volta, Alessandro 34, 208
 Volta, Zanino 34, 35, 36, 208
 Voser, Martina 212
 Wanner, Martin 211
 Weder, Johann Baptist 126
 Wegmann, Hans 213
 Welti, Emil 133, 135, 139, 148, 208
 Welti, Oskar 213
 Wetli, Kaspar 117, 118, 123, 124, 208
 Wild, Johannes 37, 38, 116, 208
 Wilhelm I. (König von Württemberg) 74, 208
 Wirth-Sand, Daniel 23, 116, 117, 126, 138, 142, 152, 159, 209, 213
 Wrubel, Friedrich 213
 Würmli, Gottlieb 178
 Zemp, Josef 24, 209
 Ziegler, Jakob Melchior 58, 209
 Zingg, Josef 127, 209