Zeitschrift: Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte

Herausgeber: Staatsarchiv Graubünden

Band: 37 (2019)

Artikel: Ostalpenbahn : Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts

Autor: Schutz, Luzi C.

Kapitel: 5: Die Alpenbahnfrage nach 1848

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: 08.10.2025

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

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 Staatswirthschaft, 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 lang 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 großräthlichem 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 solle. 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 offensichtlich gehört: Dieselbe Bundesversammlung im Dezember 1849 beauftragte den Bundesrat «den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbannetze unter Zuziehung unbetheiligter Experten»[194] aufzustellen. In der darauf gewählten nationalrätlichen Eisenbahnkommission, die von Escher präsidiert wurde, war die Ostschweiz klar untervertreten.[195]

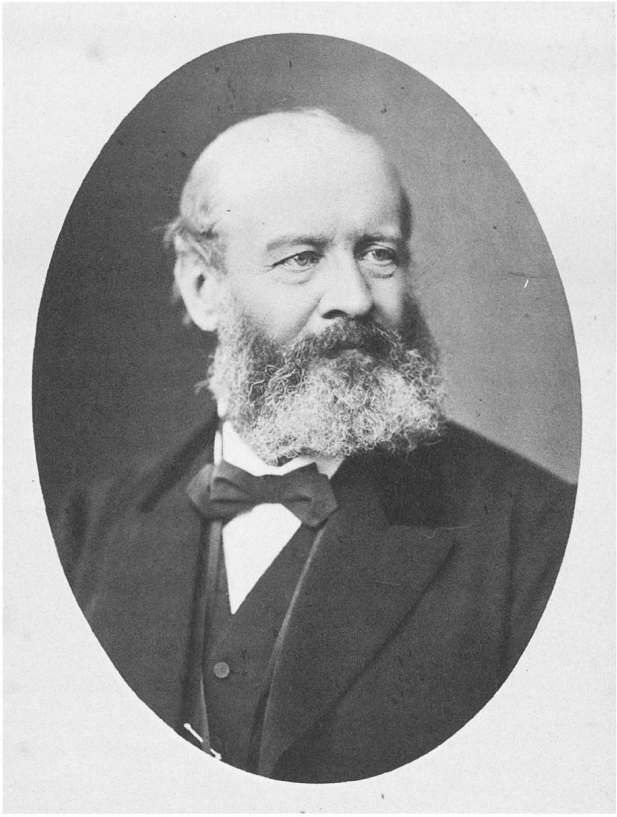

Abb. 8: Alfred Escher (1819–1882). Fotografie von Johannes Ganz, um 1875

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 Anwartschaft 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

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-La Nicca (1896), S. 154.

192 Kraus (2008), S. 25.

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

194 Beschluß 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]

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-Ruscala 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-

---

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 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. Bundesrath wünscht Beauftragung an die diesseitigen Abgeordneten ..., 27. März 1850, StAGR; Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den hohen schweizerischen Bundesrath 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 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

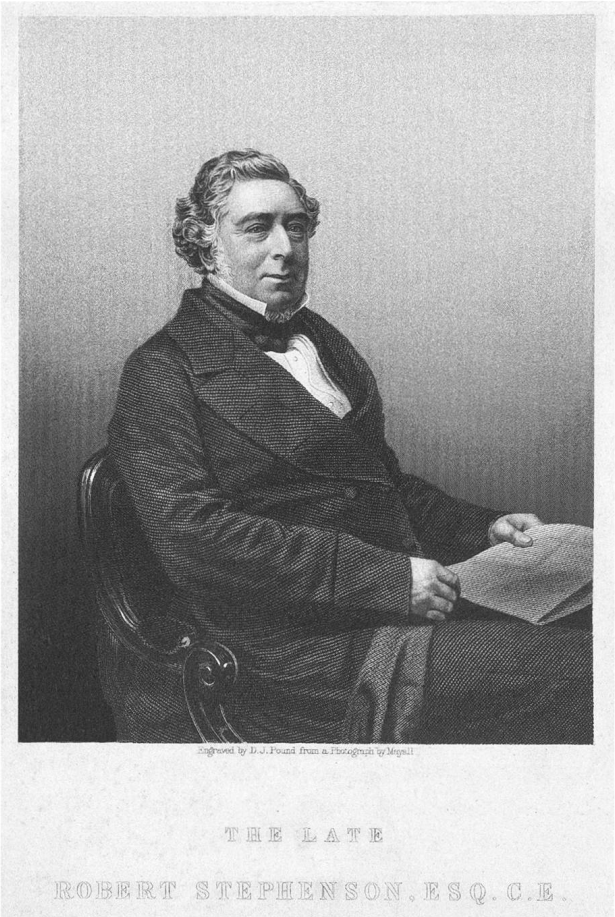

Abb. 9: Robert Stephenson (1803–1858). Stahlstich von Daniel John Pound, 1860

[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 progretto 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 Bundesrathes, 1. Mai 1850, BAR. Vgl. auch Bänziger-La Nicca (1896), S. 162; Gubler (1915), S. 276–277.
[210] Bericht der vom Bundesrathe 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, «jus qu'à ce que le Gouvernement Suisse n'ait légalement declarée 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 Jahres[216] – 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 betheiligten Nachbarstaaten bis über die Alpen verlängert werden mag».[217]

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 Hülfe 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 Baiern 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 nothwendig, 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:

---

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 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 Korbbogen 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 Eisenbahndiskussionen aufmerksam verfolgt – wobei die 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 allfällig 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 Betheiligung 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-

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

223 Traité de commerce entre la Conféderation 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 Ständerathes, betreffend den ... Handelsvertrag, 25. Juli 1851, BAR; Botschaft des schweizerischen Bundesrathes an den schweizerischen Nationalrath, betreffend den ... Handelsvertrag, 14. Juli 1851, BAR.

225 Unterhandlungen mit den süddeutschen Staaten..., 27. Oktober 1851, BAR; Landammann und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrath, 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 Bundesrath 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 nationalrätlichen 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 Antheil 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 Betheiligung 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, Aufklärun-*

[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 ... Bundesrath 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 uneigennützigster 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 comerzielle Bedeutung, die es Jahrhunderte lang neben Basel eingenommen, reduzirt sich auf diejenige einer Fabrikstadt. Bünden kann sich vermittelst Verständigung mit den südlichen und nördlichen Nachbarn theilweise retten, aber Zürich gibt an Basel soviel commerziel 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]

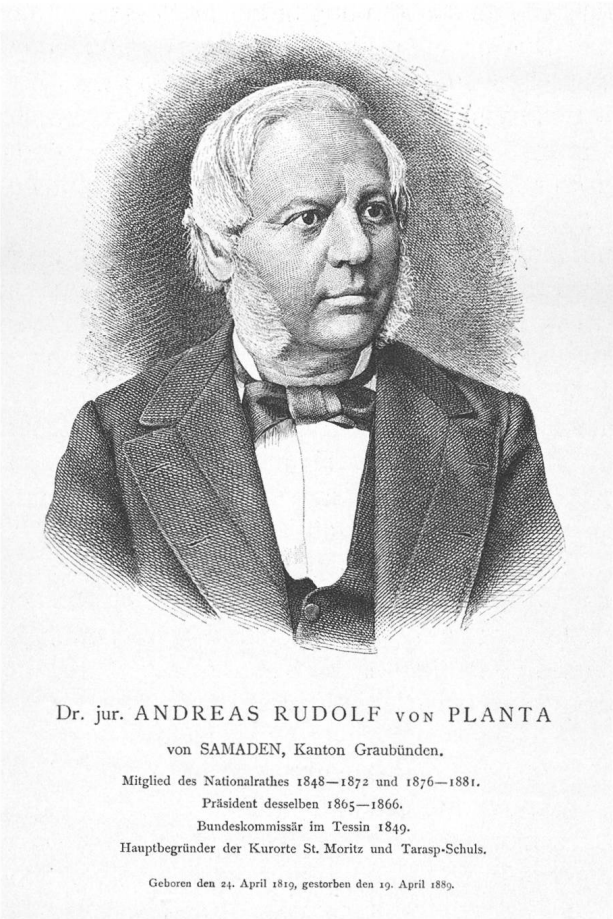

Abb. 10: Andreas Rudolf von Planta (1819–1882). Anonyme Druckgrafik, 1889

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 Splügnerpaß 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-

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 Baviers Antwort: Brief von Johann Baptista Bavier an Alfred Escher, 13. März 1850, BAE.

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 gewärtigen 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 Bundesrath 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]

---

235 Ebd.

236 Ebd., 13. März 1852.

237 Müller (1922), S. 14.

238 Bericht des ... Bundesrathes ... 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.

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 Eisenbahnbureaus 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 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]

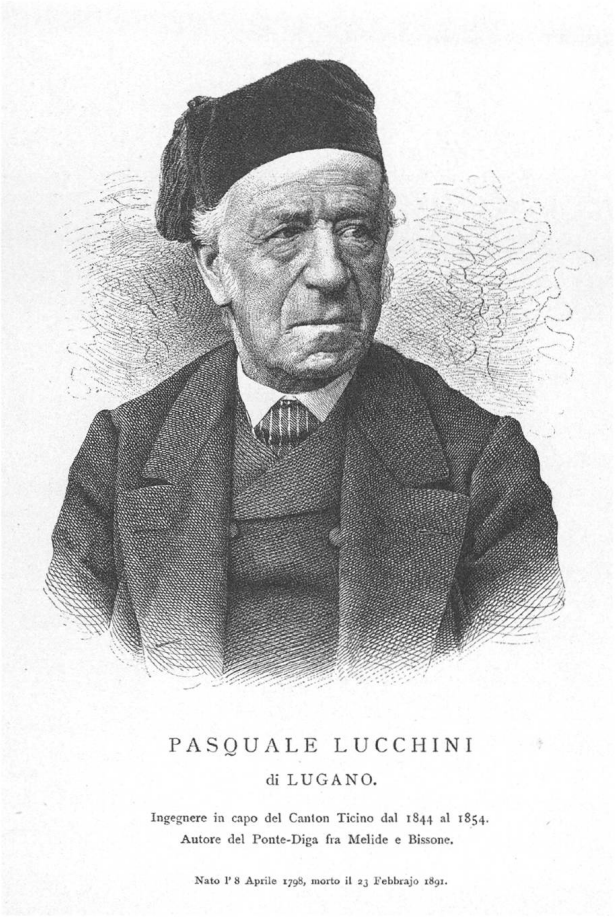

Abb. 11: Pasquale Lucchini (1798–1892). Anonyme Druckgrafik, 1892

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-La Nicca (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 stiessen 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 Grimselprojekt «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 kurzsichtig 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 nationalrätlichen 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 Auslandes 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 bloss 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 Konzessionserteilung 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 ... Bundesrath, 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.

tik 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 Wallensee» 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]

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 zudem 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 Konzessionserteilung in Graubünden (1853)

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

---

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 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; Beschluß 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 unsern 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 verwerthen» 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 unsern 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 Verkehrsorten niederlassen wird, wodurch ein großer Theil unserer Liegenschaften entwerthet, und das Nationalvermögen um Millionen verringert würde: Bedenken Sie dies Alles, so werden Sie zu dem Schlusse gelangen, daß eine Eisenbahn für unsern 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 grösstentheils verloren, sinkt der Verdienst, verkümmert der jetzige Transit, während er mit Eisenbahnen vielleicht verdoppelt und verdreifacht wird, wir den industriellen Kantonen genähert werden, wir unsere Erzeugnisse: Holz, Felle, Vieh, Wein etc. besser absetzen können und auf den eingeführten Waaren [...] 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 Bündner Zeitung, 8. Januar 1853, zit. nach Färber (2008), S. 158.

263 Der Liberale Alpenbote, 4. Januar 1853.

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

265 Bündner Zeitung, 6. Januar 1853, zit. nach Färber (2008), S. 158.

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

267 Der Liberale Alpenbote, 6. Januar 1853, 8. 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 daselbst 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 unsern unersetzlichen Schaden dadurch gelöst werde, daß mit Hülfe 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 erwahren!»[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 Rahts ..., 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 unsern 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 einzuwirken, 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 Betheiligung 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 Eisenbahnsache (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*

---

275 Der Liberale Alpenbote, 20. Januar 1853.

276 Der Liberale Alpenbote, 20. Januar 1853.

277 Regierung von Tessin. Mittheilungen über die Aussichten ..., 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 regelmäßigere 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 hangt 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 fortschreiten 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 Vogels dahin, laden den Ueberfluß gesegneter Länder ab, wo man seiner bedarf, bringen Rohstoffe zur Verarbeitung aus den entferntesten Erdstrichen und tragen sie ebenso weit wieder fort zur Verwerthung. Alle zivilisierten Fürstenländer und Freistaaten sind schon jetzt kreuz und quer mit Eisenbahnen für die Dampfwagen durchzogen. Nur die Schweiz ist bisher zurückgeblieben, die sonst einen so ehrenvollen Rang im Gewerbsleben einnimmt. Sie will nun auch nicht länger im Rückstand verharren und will die großen Vortheile der Dampfbewegung auch ihrem Volke zuwenden.*»[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 unsern 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 leichtern 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 Conradin 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 Antheil am gemeinsamen Gute nicht erhalte. Der Selbsterhaltungstrieb ist bis auf einen gewissen Grad nicht nur verzeihlich und natürlich sondern sogar erlaubt. Wenn derselbe aber so weit geht, das gemeinsame Gute nur deßhalb zu verwerfen, weil man es nicht allein haben kann, so artet er aus in unsittliche Selbstsucht. [...]. 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 Gesammtwohl 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!* überschrieben. In einer Mischung aus hoffnungsvollem Blick in die Zukunft und mächtigem Schwingen der Drohkeule 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 bälder entgegengehen werde oder nicht; von der es abhängt, ob der gute Ruf und das große Ansehen, in welchem unser Kanton in der Schweiz und im Auslande steht, sich forterhalten werde oder nicht. All dies hängt an einem einzigen schwachen Faden, [...]. 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 Züricher- und vom Bodensee her gesichert, der Personen- und Waarentransport 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 vorräthig 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 interessirt, 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 Münchner 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 Betheiligung 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 Betheiligung 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 betheiligen 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 Betheiligung 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 Sardiniens, schneide Venedig und Triest ab. Ich beschwichtigte so gut als möglich. Der König ließ gleichwohl kein Wort fallen, welches unmittelbare Betheiligung 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 Bundesrath 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 (erneuten) 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 Machtdemonstrationen hatten starke innen- und aussenpolitische Folgen für Österreich und brachten den Kaiserstaat zeitweise in schwere finanzielle Bedrängnis. Für die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen 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 Kantonsgrenze 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 Vgl. dazu Bonjour (1970), S. 331–334; Müller (2009), S. 102–103, 134–135; HLS, Tessin (Kanton).

304 Bänziger-La Nicca (1896), S. 172.

305 Wegmann (1917), S. 41–45; Margadant (1972), S. 36–39; Der Liberale Alpenbote, 5. April 1853, 17. Mai 1853, 21. Mai 1853.

306 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.

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

aus, «dass man annehmen darf, es werde das Projekt entweder jezt, ober 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 konzentrirt. Dort in Bellinzona ist das Schachbrett, auf welchem sich unsere schweizerischen Russen und Engländer, Oesterreicher 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.

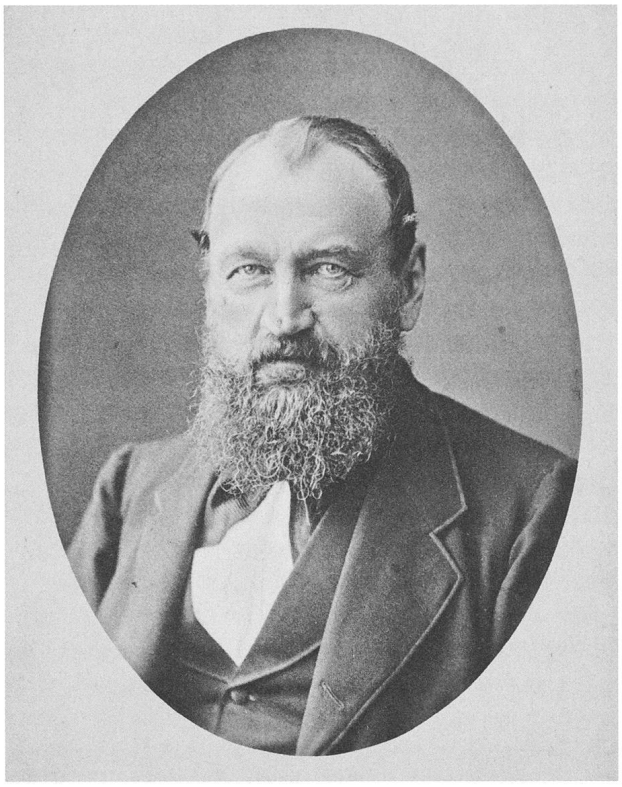

Abb. 12: Jakob Dubs (1822–1879). Anonyme Fotografie, um 1875

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 Z[ürich] 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 Z[ürich] 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 Conzession 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 nöthigen 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 Luckm[anier] 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 an einem Alpenübergang gelegen sei &. daß allerdings die andere Frage, ob Gotth[ard] od[er] Luckm[anier] 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 Luckm[anier] 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 rathsam 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?»[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 Sardiniens neues Lukmanierbekenntnis (1853)

Wie Dubs schon früh vermutet und berichtet hatte, sollte der Tessiner Grosse Rat in jenen Junitagen 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 Gotthardprojekt, 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 anlüge», 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 vermuthen.»[319]

Bedingt durch die mit dem Lukmanierunternehmen erlebten ständigen Enttäuschungen setzten die Tessiner wenig Vertrauen in die englische Gesellschaft. Nach dem Verschiebungsentscheid 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 Gotthard 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 bundesrätliche Bewilligung eingeholt[326] 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 Alpenbahnsubsidien 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

---

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. Bundesrath eingeleiteten Schritte, 27. Juni 1853, StAGR.

326 Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen, an den ... Bundesrath, 24. Juni 1853, StAGR; Landamman und Kleiner Rath des Kantons St. Gallen an den ... Bundesrath, 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 ... Bundesrath 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 Eisenbahnsache. 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.

Abgesandte Luigi Torelli (1810–1887), der zur Vertragsunterzeichnung eigens nach Graubünden gereist 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 behufs 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. 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 Intriguen, [...] 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 Conradin 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 offiziellem 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]

---

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 Bundesrath 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.

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]

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 Zustandebringen einer Schienenverbindung über die Alpen lenken. Indem man von Norden und Süden die bedeutendsten europäischen Verkehrslinien unseren Grenzen sich nähern sah, gelangte das Bedürfniß immer mehr zur Geltung, auf schweizerischem Boden das verbindende Mittelglied 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 Alpenbahnbestrebungen 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 Gotthardt» 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 *ausschliesslich* einer Lukmanierbahn zukommen zu

---

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, 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 zugesicherte 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 dienen 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 Gesammteidgenossenschaft 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 gotthardfreundlichen 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 konkurriren. Von der Richtung nach Süddeutschland kann auch ein sonst Ungläubiger 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 Gotthardslinie 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 Rheinthal 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 unsichern Betrieb, eine sehr kleine Fahrgeschwindigkeit und kann daher mit dem Lukmanier in keiner Richtung konkurriren.*»[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 genauere 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 Unausführbarkeit 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 weitaus 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]

[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.

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 konkurrirenden 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 Bundesrath 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 Betheiligung 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 Bellenz»[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 jetz 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:

[366] Memorial in Sachen der Gotthardts-Eisenbahn, 3. September 1853, BAR.

[367] Gotthardbahn., 7. September 1853, BAR.

[368] Brief von Jonas Furrer an Alfred Escher, 9. September 1853, BAE.

[369] Brief von Anton von Salis an Alfred Escher, 13. August 1853, BAE.

[370] Brief von Luigi Torelli an Alfred Escher, 27. August 1853, BAE.

[371] Brief von Andreas Rudolf von Planta an Alfred Escher, 23. August 1853, BAE.

«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 besizt», 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 [...] Kässchweiz» (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 buchstäblich 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 laßen 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 Conzession für Lukmanier zu ertheilen sich weigert, sofort Tessin oder wenigstens die Getreideausfuhr zu* ***sperren****. – Ob ein zweiter Conflict im Moment der Theuerung mit unsern 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, laße 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 Lucmanier 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 Bemühungen 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 Bevölckerung nicht nur für Tröpfe halten, sondern auch demgemäß künftig* ***behandeln*** *würde. Man muß den unwissenden Selbstgöttern einmal ad oculos demonstriren, 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 Rathes des Kantons Tessin nach Bellenz 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 provoziren, 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 Gesellschaft 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 Bahnbaute 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 sardinischer 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 Konzessionsbegehren (unter Ratifikationsvorbehalt) ein und boten für dieses die Leistung einer Kaution 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 Kaution 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 Bellenz 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 Konflikte 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 Hülfe anzugehen. Zwei Standesdeputirte sollen an den Bundesrath das Verlangen stellen, daß er Oesterreich zur Aufhebung seiner Zwangsmaßregeln gegen Tessin bestimme. Entsprächen die Schritte des Bundesrathes seiner Erwartung nicht, so sollen die Deputirten dem Bundesrath 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 Landamman 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 aussenpolitische 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 Konzessionserteilung 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 Rathes 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 mete 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 Alpenbahnbestrebungen 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]

Abb. 13: Jonas Furrer (1805–1861). Lithografie von Friedrich Hasler, 1868

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 Bundesrath hinein graben wollen. Heute legte das Departement [...] 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 beschließen. Allein dieser Vorgang beweist, daß sich im Bundesrath 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,

[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.

[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[ruey] 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 monopolisirt. Dieses Monopol wird auf den Eisenbahnlinien bethätigt. Auf eine solche Linie concentrirt 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 unsern Augen, als wir von dem neuen patriotischen Anlauf des Gotthardsvororts Luzern lasen, der sich bemüßigt gefunden, beim Bundesrath 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 unverholen 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 Privatbetehiligung, 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 Schweitz 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 Dezennium, 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 Eisenbahnprojecte die Aufmerksamkeit und die Privatkraft Zürichs zu sehr in Anspruch, so daß die Beihülfe *Zürichs* bei seiner *Südbahn* bis jezt 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 Betheiligung 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 Betheiligung 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 Betheiligung 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 rathsam 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 Gotthardslinie Zürich fast allein zur Last fallen dürfte. Ueberdieß 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 zusteht, oder von denen eine Unterstützung derselben 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 entwickle & sei geneigt zu diesem Zwecke dem Groß[en] R[a]th eine Betheiligung 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 Konzessionserteilung 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 rathsam 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 Bemerckungen 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 Bemerckungen in obigem Sinne nicht verfehlen würden, manches schwanckende 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 corrumpiert».[431] Seit sie am 9. Juni einen Leitartikel zu Gunsten des Gotthardprojektes veröffentlich 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 haben.»[433] Die Einsendung zugunsten des Gotthardprojekts 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 rathsam sei, auf Kosten des einen das andere ausschließlich zu unterstützten, 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 stund in Zürich die Ansicht fest, daß die Bündtnerstraßen 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 Gotthardbahn nicht ausführbar wäre, eine Lukmanierbahn hingegen schon, und dass Zürich deswegen dieses Projekt unterstützten sollte.

---

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.

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 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. [...]. Kommt die Lukmanierbahn zu Stande, wovon wir bei tüchtigem Zusammenhalten und gehöriger Vereinigung der vorhandenen Kräfte ebenso sicher, als von der Unausführbarkeit einer Gotthardtbahn 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 «Zeitungs-Polemiken» zeigt sich, dass die Frage nach Lukmanier oder Gotthard in Zürich keinesfalls entschieden war. Offensichtlich hatte hier das Gotthardprojekt einigen 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 Staatsbetheiligung 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 Conzessionsfrage 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 Ebd.
439 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 Betheiligung erst im Momente wo Alles bereits entschieden und ohne Zürichs Mitwirckung 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 Lucmanierfrage 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 unsern 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*** *Betheiligung* ***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 Betheiligung, 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 unbetheiligt und einflußlos bleibt!*»[445]

Wenn Planta Escher sogar den Einsitz 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 nöthigen 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 Aktienbetheiligung 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:

> «*Wir erwarten täglich sehnsüchtigst einen endlichen Entscheid von Zürich in der Betheiligungsfrage. – Wie sehr eine solche Betheiligung 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 Betheiligung 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 Rathe Anträge zu einem entscheidenden Schritte vorzulegen. Denn es konnte Zürich der Südostbahn eine allfällige Betheiligung 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*

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.

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 Wallenseestraße 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 gespilttert 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 Begehren 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 nöthigen 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 Betheiligung 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 Alpenübergang 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 konzentriren, welche in der Errichtung einer ununterbrochenen Schienenverbindung der Nord- und Ostsee mit dem mittelländischen und adriatischen Meere eine Förderung des allgemeinen Verkehres 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 Verkehres 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 Öffentlichkeit[457] – 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 Wagschale 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 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 Abfassung 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

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 Beschluß betreffend Betheiligung des Kantons Zürich bei der schweizerischen Südostbahngesellschaft, 4. Oktober 1853, StAZH; NZZ, 4. Oktober 1853; NZZ, 5. Oktober 1853; GAGLIARDI (1919), S. 237.

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 schwärmten, 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 hielt 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 Ostalpenbahnbestebungen 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) finanzkräftige 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 fernere 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 nächstbetheiligten 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 unsern 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) Einsitz 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,

476 Bavier (1925), S. 42.

477 Auszug aus der Rede von Gallus Jakob Baumgartner an der Generalversammlung, 8. November 1853.

478 Vgl. Kraus (2008).

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 Eisenbahnbaus 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 anstrebte, 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.