Geschichtliches vom Lukmanierbahn-Projekt

Autor(en): **Buholzer, Columban**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde**

Band (Jahr): **- (1939)**

Heft 8

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-397013

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

sondern sie beschränkte sich, zur Überwachung des Passes, während der Sommerzeit einen Landjäger daselbst aufzustellen, der jedoch den bestimmten Auftrag hatte, dem obbemerkten Viehtrieb nach den Schweizer-Alpen nichts in den Weg zu legen, welchem Auftrage er auch pünktlich nachgekommen ist, indem besagter Viehtrieb ganz ungehindert stattgefunden hat.

Aus den obigen Thatsachen wird die kaiserlich österreichische Gesandtschaft die Überzeugung schöpfen, daß die Verödung des fraglichen Passes keineswegs irgend einer nachtheiligen Maßregel schweizerischer Seits, sondern den frühern Zollhemmungen sowohl als der Vernachlässigung der Unterhaltung des Passes auf lombardischer Seite, sowie der gleichzeitigen Verbesserung anderer Pässe zuzuschreiben ist, daß die Zollanstalten schweizerischer Seits den jetzigen Verhältnissen des Passes vollkommen entsprechend sind und keinerlei Belästigung mit sich führen, und daß endlich die Beschwerden der Bewohner des Malenker-Thales, soweit dieselben die Schweiz betreffen, vollkommen unbegründet sind und der gegenseitige Verkehr durch Erhebung des Muretto-Passes zu einer Zollstraße dadurch in keiner Weise erleichtert oder gehoben würde.

Der schweizerische Bundesrath benutzt hiemit zugleich den Anlaß, Sr. Hochwohlgeboren den Herrn k. k. interimistischen Geschäftsträger, Grafen von Karnicky, seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21ten Februar 1851.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident: J. Munzinger.
Der Stellvertreter des Kanzlers: N. von Moor.

Geschichtliches vom Lukmanierbahn-Projekt.

Von Columban Buholzer, Disentis.

Die Idee einer Lukmanierbahn kann als das älteste Alpenbahnprojekt angesehen werden. Ingenieur La Nicca war schon 1839 mit der Untersuchung beschäftigt, eine passende Stelle zwischen dem Gotthard und dem Splügen zu finden, an welcher Stelle mit-

telst Durchstiches oder Überschienung eine den Bodensee mit dem Langensee verbindende Bahn durchgeführt werden könnte. Er erkannte als solche den Lukmanier[1]. Dieses und ein späteres Alpenbahnprojekt, das bei Disentis einen Tunnel nach Uri durch den Oberalpstock vorsah, fand aber keinen Anklang. Aber damit war das Bahnprojekt noch nicht begraben. In den sechziger Jahren tauchte dann wieder ein anderes auf. Im Jahre 1865 wurde vom Lukmanierbahnkomitee eine Denkschrift herausgegeben, die bei Zollikofer in St. Gallen erschien. Diese sollte dazu beitragen, die Meinungen im In -und Ausland über die wichtige Frage der Überschienung eines schweizerischen Alpenpasses aufzuklären. Vor allen anderen Pässen bevorzugt diese Denkschrift den Lukmanier als den geeignetsten Alpenübergang, schon wegen seiner geringen Höhe von 1917 m, den günstigen Zufahrtstellen mit sanftem An- und Abstieg, der den Bodensee mit dem Langensee verbinden sollte, woran hauptsächlich die Ostschweiz interessiert wäre!

Schon zur Römerzeit wurde die Wichtigkeit der Alpenübergänge erkannt und Wege über diese angelegt, deren Spuren noch deutlich erkennbar sind. Ebenso wurden sie während des Mittelalters namentlich von den Deutschen für ihre Kriegs- und Krönungszüge nach und von Italien vielfach benutzt. So zogen unter anderen der fränkische König Pipin und die deutschen Kaiser Konrad II., Friedrich II. und Sigismund über die Bündner Alpen, wobei der Lukmanier auch wiederholt benutzt worden ist. Dieser hatte dann aber seine Bedeutung etwas verloren, als die deutschen Kaiser den Bischöfen von Chur zugunsten des Septimers Privilegien verliehen. Sämtliche in Chur zusammenlaufenden Straßen teilten sich schon zur Römerszeit hinter Chur in zwei Hauptstraßen, wovon eine direkt nach dem Bodensee in das Herz Deutschlands, die andere an den Walensee führte, wo die Ware zu Schiff gebracht und nach Zürich weitergeleitet wurde.

Was den Lukmanierkonkurrenten, den Gotthard betrifft, so war dieser Paß den Römern weniger bekannt; urkundlich wird er überhaupt nicht vor dem 13. Jahrhundert erwähnt. Allein auch dann, als ein Saumweg darüber führte, vermochte er wegen seiner Beschwerlichkeit und Gefährlichkeit, besonders im Winter, den Bündner Pässen keine ernstliche Konkurrenz zu machen.

---

[1] Hist.-Biogr. Lexikon der Schweiz S. 730.

Nachdem die unternommenen Studien gezeigt hatten, daß die Vorzüge des Lukmaniers für die Anlage einer Eisenbahn geeignet erschienen, kam 1845 ein Staatsvertrag zwischen den interessierten Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin zustande, wodurch dieselben sich gegenseitig verpflichteten, sich zur Erstellung einer Eisenbahn, welche den Langensee mit dem Bodensee und Zürichsee verbindet, die Hand zu bieten. In der Tat wurde dann das erste Teilstück des Alpenbahnunternehmens, Chur-Rorschach, im Jahre 1853 in Angriff genommen und bis zum Jahre 1859 ausgeführt.

Durch neue gründliche Studien, Planaufnahmen und Kostenvoranschläge von bewährten Technikern wurde nun an der Verwirklichung des Projektes einer Lukmanierbahn gearbeitet und auf die Beschaffung der hiefür benötigten Gelder Bedacht genommen. Es sicherten dann die Kantone St. Gallen und Graubünden dem Unternehmen ansehnliche Beiträge zu. Bei einer Prüfung der Alpenbahnfrage im Jahre 1861 kam die italienische Regierungskommission zu dem Resultat, es sei der Übergang des Lukmaniers der beste unter allen Pässen, welche aus der Schweiz in den Kanton Tessin und an das Becken des Langensees führen, es sei, wenn man zwischen Lukmanier und Splügen zu entscheiden habe, dem ersteren der Vorzug zu geben[2]. Die Lukmanierfreunde fanden aber am Gotthard einen gefährlichen Konkurrenten, obwohl sich dieser weit rauher und schroffer, überdies 200 m höher als der Lukmanier aus dem tief eingeschnittenen engen Reußtal auftürmt. Schließlich haben wirtschaftliche Erwägungen dem Gotthard den Vorzug gegeben. Damit war das Lukmanierprojekt hinfällig geworden und gehört somit der Geschichte an.

Von besonderem Interesse mag es nun sein, den Verlauf der projektierten Lukmanierbahn von Disentis aus weiter zu verfolgen, wie sie ihn hätte nehmen sollen. Von der Station Disentis an läuft das Trasse in südwestlicher Richtung über die ausgedehnte Hochfläche von Silvaplana. Bei der St. Agatha-Kirche verläßt es die Ebene und zieht sich nun westlich an der linksseitigen Tallehne des Vorderrheins bis Sedrun. In der Nähe dieses Dorfes wird in weiter Ebene durch eine Kehrkurve die Direktion verändert, der Rhein übersetzt und dann wieder in östlicher Rich-

---

[2] Die Lukmanierbahn (St. Gallen 1865), S. 5.

tung die rechtsseitige Halde über dem Vorderrhein (Cavorgia) bis oberhalb Mompe-Medels verfolgt. Der vorspringende Berggrat der Vergera wird mittelst Tunnel durchbrochen, worauf das Trasse in das Gebiet des Medelsertals gelangt. Von hier aus durch das ganze Gebiet des Mittelrheins und bis auf die Höhe von Santa Maria am Lukmanier entwickelt sich die Bahnlinie stetsfort an der linksseitigen sonnigen Tallehne.

Bahnstationen waren auf dieser Strecke drei vorgesehen: eine beim Dorfe Sedrun, eine zweite gegenüber Fuorns im Medelsertal und eine dritte beim Hospiz St. Maria. Größere Erd- und Felseinschnitte kamen in Cavorgia und in Medels in Betracht.

An Brücken waren vorgemerkt: der Rheinviadukt bei Sedrun, ein solcher in der Cavorgia, einer über das Mutschnengiatobel und ein anderer über das Drualtobel, nebst einer Anzahl kleinerer Brücken. An Tunnels waren vorgesehen: eines bei Mompe-Medels von 130 m Länge und sechs im Medelsertal mit Längen von 95 bis 240 m. Von St. Maria weg führt das Eisenbahntrasse auf offener Ebene bis an den Fuß des Lukmaniersattels und erreicht seinen Höhepunkt auf 1865 m, um dann mit wenig Gefäll durch einen 1700 m langen Tunnel ins Brennotal zu gelangen. Am südlichen Ende desselben übersetzt das Trasse den Brenno und dringt dann wieder mittelst eines Tunnels von 305 m Länge durch einen vorspringenden Bergrücken, um dann nachher sich an der rechtsseitigen Talhalde zu entwickeln. Die Eisenbahn auf der Südseite des Lukmaniers hätte infolge der raschen Terrainsenkung gegen Olivone nicht so günstig angelegt werden können wie auf der Nordseite. Auf der Strecke St. Maria bis Olivone waren vier Stationen vorgesehen, nämlich bei Senio, Campora, Campo und Olivone. Von Olivone bis Biasca waren nur zwei Stationen vorgemerkt, eine solche bei Dongio Aquila und eine bei Ludiano.

Die Strecke Chur bis Truns war einspurig vorgesehen, mit einer Länge von 44,8 km, die Strecke von Truns bis Biasca dagegen zweispurig gedacht, mit 112,7 km Länge. Von Chur bis Truns waren gewöhnliche Lokomotiven, von Truns bis Biasca Berglokomotiven vorgesehen. Züge waren fünf bis sechs vorgemerkt: zwei Personen- und zwei gemischte und zwei bis drei Güterzüge. Mutmaßliche Baukosten der Bahn Chur-Biasca bei einer Länge von 156 km 89 611 454 Fr.[3].

[3] Lukmanierbahn, S. 35.

Nachdem die projektierte Lukmanierbahn durch den Bau der Gotthardbahn hinfällig geworden war, ruhte das Problem einer Ostalpenbahn für längere Zeit. Durch Volksentscheid wurde 1897 das kantonale Eisenbahngesetz angenommen. Das Gesetz bezweckt die Erstellung von Eisenbahnen in Graubünden zu dessen Erschließung für den allgemeinen Verkehr und zur Verbindung der Haupttalschaften unter sich. Schon anfangs Juni 1902 wurden die Eisenbahnlinien Reichenau-Ilanz und Thusis-St. Moritz dem Verkehr übergeben[4].

Noch harrte das projektierte Teilstück Ilanz-Disentis der Ausführung, das dann später verwirklicht wurde, so daß 1912 Chur und Disentis durch die Bahn verbunden, das Bündner Oberland dem Bahnverkehr geöffnet war. Als die Rhätische Bahn das Teilstück Ilanz-Disentis baute, unternahm 1910 eine französische Gesellschaft den Bau der Oberalp-Furka-Bahn, welche Disentis mit Uri und dem Wallis verbinden sollte. Im Sommer 1915 konnte die Strecke Brig-Gletsch dem Betrieb übergeben werden. Die Arbeiten an der übrigen Strecke wurden aber infolge des ausgebrochenen Weltkrieges eingestellt. Lange Zeit war es fraglich, ob dieses Unternehmen überhaupt zustande komme. Erst 1925 konnten die Arbeiten wieder aufgenommen werden. Im Jahre 1926 am 3. Juni konnte endlich die Bahn eröffnet werden, die Graubünden mit Uri und dem Wallis verbindet. Sie ist eine richtige Alpenbahn. Die zirka 111 km lange schmalspurige Strecke Brig-Gletsch-Andermatt-Disentis wird in 4½ Stunden zurückgelegt in einer an interessanten Erinnerungen und Kontrasten reichen Fahrt. Diese Bahn bildet ein Gegenstück zu der projektierten Lukmanierbahn, die auch mittelst Überschienung den Weg über den Paß genommen hätte. Die Oberalp-Furka-Bahn hat aber nur Sommerbetrieb, während bei der Lukmanierbahn Jahresbetrieb vorgesehen war. Wahrscheinlich hätten ihr aber die Schneeverhältnisse im Winter manche Schwierigkeiten bereitet. Das Gotthardprojekt, das den Durchstich des Gotthards ins Auge faßte, hat diese Schwierigkeit mit dem Tunnel vermieden.

Wie das 19. Jahrhundert für Graubünden dasjenige des Straßenbaues war, so kann man das 20. Jahrhundert dasjenige des Eisenbahnbaues heißen[5].

---

[4] Bündner Oberland 1903, S. 12.

[5] Bündner Oberland, S. 12.

Das Trasse von Chur nach Disentis, das die Ostalpenbahn über den Lukmanier vorgesehen hatte, wurde dann später von der Rhätischen Bahn mit einigen Abänderungen ausgeführt. Die Stationen, die das Lukmanierprojekt vorsah, waren: Chur, Ems, Reichenau, Valendas, Ilanz, Tavanasa, Truns, Somvix, Disentis. Die Rhätische Bahn schaltete dann noch ein: Felsberg, Trins, Versam, Kästris, Schnaus-Strada, Ruis, Waltensburg. Das Teilstück Disentis-Sedrun ist von der Oberalp-Furka-Bahn zum Teil so erbaut, wie es die Lukmanierbahn projektiert hatte. Durch die Bemühungen der Gemeinde Tavetsch hat die Rhätische Bahn dann dieses Teilstück für den Jahresbetrieb übernommen, während der übrige Teil der Oberalp-Furka-Bahn nur Sommerbetrieb hat.

Schließlich mag hier noch kurz das Greinabahnprojekt erwähnt werden, das ein Gegenstück zur Lukmanierbahn war. Bereits 1859 hat Ingenieur Welti ein Greinaprojekt ausgearbeitet, welches 1869 im Auftrag der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen von Ingenieur Lonneroll revidiert wurde. 1905 erschien ein Projekt für eine normalspurige Bahn von Biasca nach Chur von der Regierung des Kantons Tessin, um damit dem Projekt einer Splügenbahn entgegenzutreten[6].

Noch während des Baues der Oberländerbahn Ilanz-Disentis kam das Greinaprojekt wieder zur Sprache, das hauptsächlich von Zürich und Glarus befürwortet wurde. Auch auf St. Galler- und Bündner-Oberländer-Seite fand es lebhaften Anklang (im Volke sprach man von einem Greinafieber). Als besondere Freunde desselben taten sich alt Nationalrat Otto Weber, Redaktor des „Stadtanzeigers von St. Gallen", alt Nationalrat Decurtins und der Arzt Dr. Nay, letztere in Truns, hervor, die am Greinatag in Ilanz dem gläubigen Volke das Projekt warm empfahlen. Da war es einem, als hörte man bereits den Choli vom Tödi her zum Greinaloch schnaufen! Der Vorteil, den Zürich und Glarus vom Tödi- und Greinadurchstich erhofften, war eine bessere Verbindung mit Italien. In Truns wäre die Linie von Glarus her in die Direkte von Zürich eingelaufen. Von Truns sollte die Bahn nach Surrhein in der Talsohle fahren und von dort durch den Greinatunnel Olivone erreichen, um dann weiter nach Bellinzona und Mailand zu gelangen.

---

[6] Hist.-Biogr. Lexikon, S. 730.

Dieses Projekt würde rund eine halbe Milliarde Franken gekostet haben. Von Zürich aus wäre man eine halbe, höchstens dreiviertel Stunden früher in Mailand gewesen als über Zug-Arth-Goldau-Göschenen. Diese Bahn hätte Zufahrt von Chur und Linththal her gehabt. Wie viele andere Projekte, so ist auch das Greinaprojekt im Sand verlaufen!

Wie man sich vor 200 Jahren in Graubünden vor Überfremdung schützte.

(Gesatz des löbl. X Ger.-Bds. A° 1728 aufgericht wegen dem Einkauf in den Bund.)

(Aus Bundsweibel Konrad Michels von Buchen handschriftlichem Nachlaß in der Kantonsbibliothek mitgeteilt von Pfr. Jak. R. Truog, Jenaz.)

Demnach bald durchgehends die ehrs. Gmeinden unsers lobl. X Grichtenbundts durch ihr eingegebenes Mehren sich beschwert, wie daß man eine Zeit här bald maniglich das Bundtmannsrecht fast umsonst theilhaftig mache, dahero nun diesem Mißbrauch hinfüro abzuhelffen, um dieses von unsern Voreltern uns so theur erworbene Kleinod in beßrer Observanz zu halten, so haben selbige dero Will und Befehl dahin ertheilt, derowegen auf nachstehendem Fuß ein Gesatz zu stabilieren und künftighin steiff und vest darob zu halten. Namlich es solle in unserm lobl. Bundt dannethin keiner, welcher auch wäre, zu einem Bundtsmann werden, der nit einem jeden Bundtsmann, so über 14 Jahr alt ist, ein Dublone vor seine Stimm geben, und es solle auch keiner befügt seyn, bey den Gmeinden anzuhalten, vil weniger bey einem jeweiligen Haupt, Bundtsbesatzung, Congreß oder wie es Nammen haben mag, es verwillige sich dann, der solche Bundtsmannsrechte begehrt, vorläuffig zu obgemelter Außlag, und wer solches übersehen wurde, solle in △ 3000 [Kronen] ohnnachläßlicher Bus verfallen sein, so dem Bundt dienen solle. In gleichen solle ein solcher mit dieser Beschwerde angenommener Bundtsmann, er seye gleich ein aus-