

Einleitung und Überblick

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte**

Band (Jahr): **37 (2019)**

PDF erstellt am: **18.07.2024**

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.

Erster Teil: Übersicht und Grundlagen

1 Einleitung und Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

² BAVIER (1925), S. 70

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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