

Die Alpenbahnfrage vor 1848

Objektyp: **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.

Zweiter Teil: 1833–1853

4 Die Alpenbahnfrage vor 1848

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

4.1 Beginn der Alpenbahndiskussion (1833–37)

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

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

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

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

²⁶ CALONDER (1907), S. 3.

²⁷ VON PLANTA (1866), S. 31.

²⁸ GAGLIARDI (1919), S. 442.

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

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

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

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

³³ Ebd., S. 99–100.

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

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

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



Jakob Baumgartner

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

³⁴ STINGL (2013), S. 4, 19–20.

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

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

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

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

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

³⁶ JUNG (2006), S. 357.

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

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

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



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

«Wenn schon die Lage von Zürich nach Basel sich zum beabsichtigten Zwecke als sehr günstig zeigte, um so günstiger und vortheilhafter bietet sich die Lage von Zürich bis Chur hiezu dar, wo gleich Anfangs eine gegen 15 Stunden lange, keiner Abkürzung unterworfen, ewig dauernde Wasserstraße sich öffnet und ihre Oberfläche allen neuen Erfindungen des menschlichen Geistes wohlthätig darreicht.»⁴⁰

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

«Unterzeichneter [Negrelli] ist nämlich der Meinung, daß der beabsichtigte Zweck der schnellen und sichern Beförderung von Reisenden und Waaren nicht gut zu erzielen ist, wenn die Strecke zwischen Zürichsee und

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

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

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

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

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

⁴⁰ NEGRELLI (1837), S. 45.

⁴¹ Ebd., S. 45.

⁴² Ebd.

⁴³ Ebd., 46.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁸ Zürcherische Freitagszeitung, 27. Oktober 1837.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁷ Zürcherische Freitagszeitung, 20. Oktober 1837.

⁵⁸ Ebd.

⁵⁹ JUNG (2006), S. 358.

⁶⁰ Ebd.

⁶¹ Ebd. Zur Geschichte der Nordbahn vgl. insbesondere WRUBEL (1897).

⁶² KRAUS (2008), S. 28.

⁶³ VOLMAR (1924), S. 4.

⁶⁴ NZZ, 10. Juni 1836.

⁶⁵ Vgl. GUBLER (1915), S. 117–119; VOLMAR (1924), S. 4–5; WEISSENBACH 1913, S. 1–2; WELTI (1946), S. 83.

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

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

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

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

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

4.3 Richard La Nicca als Alpenbahnpionier (1838)

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

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

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

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

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

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

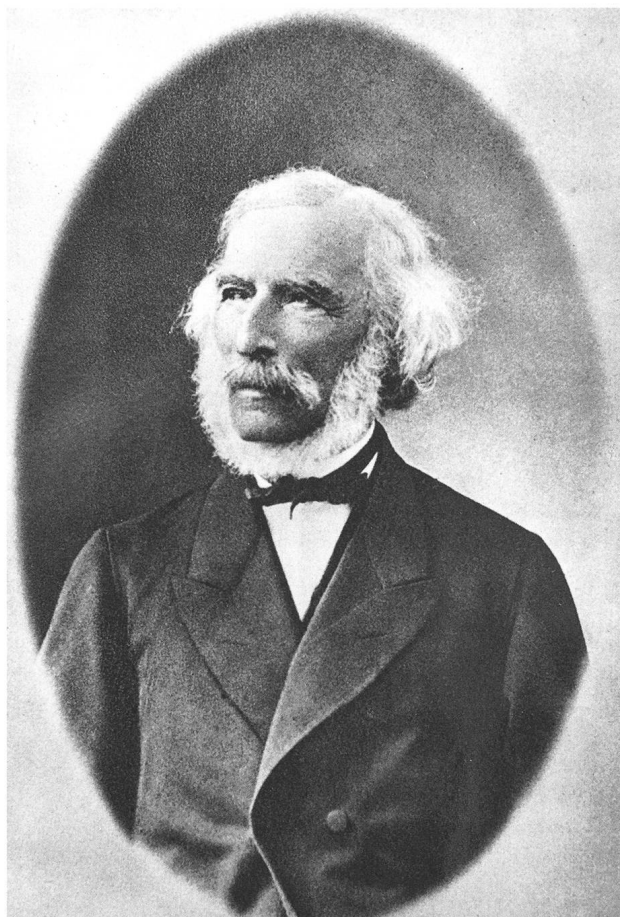


Abb. 4: Richard La Nicca (1794–1884).
Anonyme Fotografie, undatiert

⁶⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 89.

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

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

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

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

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

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

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



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

Volta argumentierte,

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

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

⁷⁴ VON PLANTA (1885), S. 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5 Neue Expertenvorschläge von aussen (1840/41)

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

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

⁷⁸ St. Galler Zeitung, 13. Juni 1839.

⁷⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 96.

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

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

⁸² GUBLER (1915), S. 126.

⁸³ MARGADANT (1972), S. 6.

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

⁸⁵ BEYSE (1841), S. 103.

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

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

«Im Thale des Vorder-Rheines läßt sich von Chur bis Dissentis noch eine Eisenbahn für Locomotiv- und Pferdekraft anlegen, und von da bis St. Maria über Faido nach Biasca im Ticino-Thal wird sich eine gute Chaussee von ½⁵ Steigung und Fall herstellen lassen.»⁸⁷

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

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

⁸⁶ Ebd.

⁸⁷ Ebd., S. 103–104.

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

⁸⁹ WILD (1841), S. 10–11.

4.6 Die Bündner werden aktiv (1841/42)

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹³ WILD (1841), S. 4–5.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

⁹⁷ *Der Morgenstern*, 10. Mai 1842.

⁹⁸ Ebd., 1. Januar 1842.

⁹⁹ ANONYM (1842), S. 10.

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

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

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

¹⁰⁰ Ebd., S. 12.

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

4.7 Erstes Lobbying und öffentliche Diskussion (1842/43)

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

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

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

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

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

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

¹⁰¹ Ebd., S. 12–13.

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

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

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

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

¹⁰⁶ NZZ, 23. November 1842.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁰ Vgl. dazu auch *Der Morgenstern*, 11. März 1843.

¹¹¹ ANONYM (1842), S. 37.

¹¹² Zu La Niccas Splügenprojekten vgl. VON PLANTA (1885), S. 8–9; SCHMIDLIN (1916), S. 19; METTLER (1907), S. 13–14; BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129.

¹¹³ WECKER (2014), S. 436.

¹⁰⁷ *Der Morgenstern*, 13. Dezember 1842.

¹⁰⁸ NZZ, 19. Dezember 1842.

¹⁰⁹ NZZ, 10. Februar 1843.

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁴ NZZ, 3. Juli 1845.

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

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

¹¹⁷ HUNGERBÜHLER (1846), S. 17.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹²⁵ GUBLER (1915), S. 135.

¹²⁶ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 130.

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

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

¹²⁹ BÄNZIGER-LA NICCA (1896), S. 129.

¹³⁰ Ebd., S. 130.

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

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

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

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

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

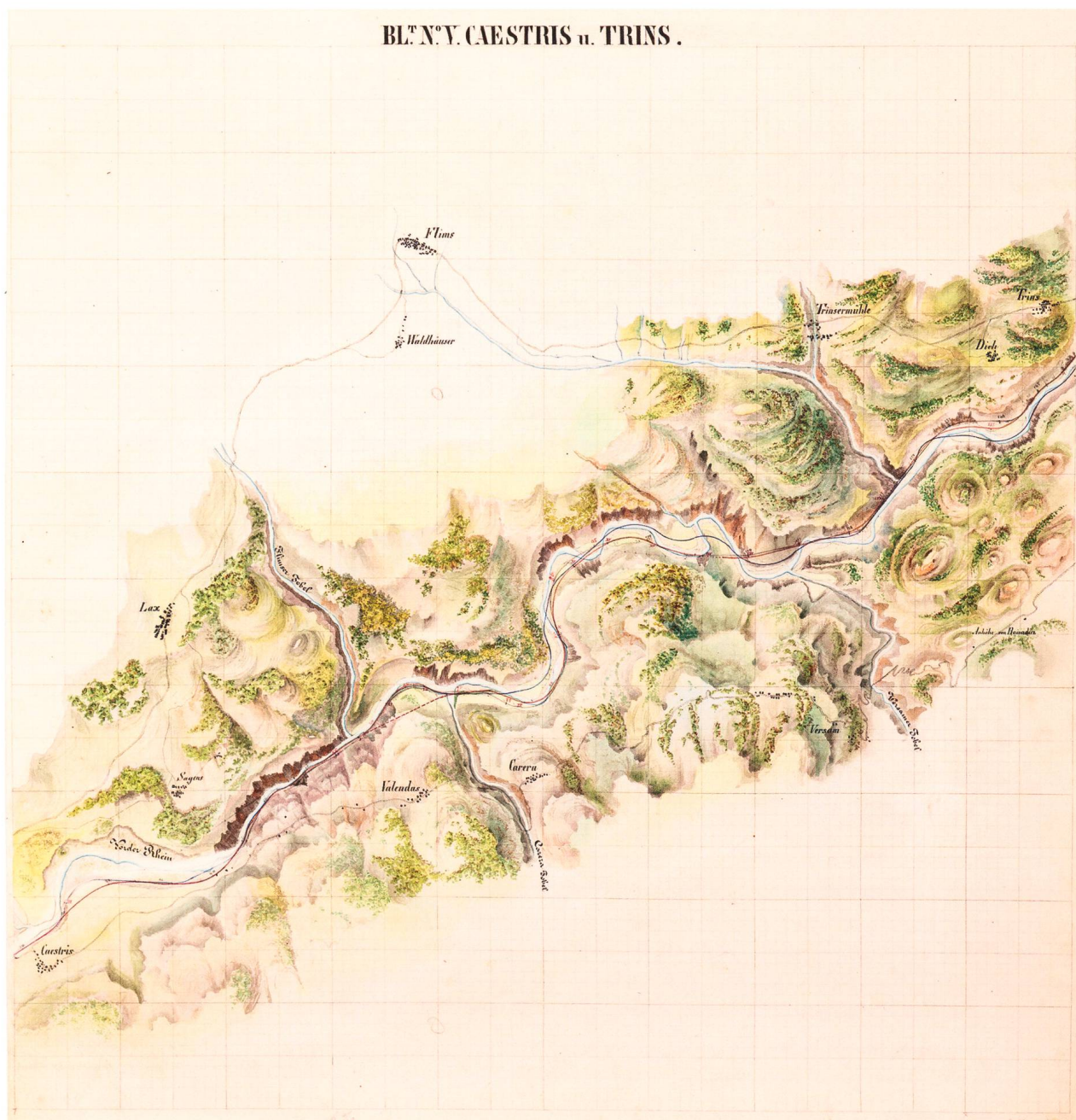


Abb. 7: Richard La Nicca, Situationspläne (54 x 69 cm, 1:20'000) für die Lukmanierbahn, 1846. Blatt V, «Caestris und Trins». Die für die Rheinschlucht vorgesehene Linienführung ist von der 1903 eröffneten RhB-Strecke detailgetreu umgesetzt worden – mit Ausnahme einer Tunnel-Variante auf der Höhe von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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹³⁴ HUNGERBÜHLER (1846), S. 20–21.

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

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

¹³⁷ NZZ, 3. Januar 1846.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁴⁰ HUNGERBÜHLER (1846), S. 3.

¹⁴¹ Vgl. HLS, Veto.

¹⁴² HUNGERBÜHLER (1846), S. 4.

¹⁴³ Ebd., S. 28.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁴⁷ GUBLER (1915), S. 146.

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

¹⁴⁹ NZZ, 3. Januar 1846.

¹⁵⁰ Ebd., 24. Januar 1846.

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

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

¹⁵³ NZZ, 20. Februar 1846.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁵⁶ NZZ, 12. November 1845.

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

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

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

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

¹⁵⁸ Der Bündner Landbote, 14. Februar 1846.

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

¹⁶⁰ Vgl. Verhandlungen des ausserordentlichen Grossen Rathes des Standes Graubünden vom Februar 1846, StAGR.

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

¹⁶² Der Bündner Landbote, 7. März 1846.

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

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

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

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

¹⁶⁴ HUNGERBÜHLER (1846), S. 34.

¹⁶⁵ Der Bündner Landbote, 14. März 1846.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁶⁹ HUNGERBÜHLER (1846), S. 34.

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

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

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

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

¹⁷⁴ Ebd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁷⁵ Der Bündner Landbote, 26. Dezember 1846.

¹⁷⁶ Ebd., 2. Januar 1847.

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

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

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

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

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

¹⁸² BAVIER (1925), S. 27.

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

4.11 Zwischenfazit: Die Alpenbahnfrage vor 1848

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸⁶ VOLMAR (1911), S. 5.

