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

**Herausgeber:** Staatsarchiv Graubünden

**Band:** 37 (2019)

**Artikel:** Ostalpenbahn : Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts

**Autor:** Schutz, Luzi C.

**Kapitel:** 7: Erbitterte Kämpfe bis zum Abschluss des Gotthardvertrages (1853-71)

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-939140

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 14.07.2025

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

# Dritter Teil: 1853–1992

Der dritte Teil dieses Buches befasst sich mit der Geschichte der Ostalpenbahn ab 1853 bis zum Beschluss zum Bau der NEAT im Jahr 1992. Er war nicht Bestandteil der zugrunde liegenden Masterarbeit (erster und zweiter Teil des Buches), knüpft aber dort an, wo diese endet. Mit einem ausführlichen Überblick über die weitere Entwicklung soll er das Buch abrunden, so dass die chronologische Geschichte der Ostalpenbahn vollständig dargestellt wird. Aufgrund des schwierigen Literaturbestandes und der an vielen Stellen fehlenden oder veralteten Forschung kann es sich dabei lediglich um einen Überblick handeln, der sich seiner Schwächen bewusst sein muss. Er folgt keiner durchgehenden Fragestellung, sondern versucht, die jeweils relevanten Punkte für die Entwicklung der Ostalpenbahn und des Eisenbahnwesens in Graubünden darzustellen. Dabei stützt er sich zu sehr grossen Teilen auf die vorhandene Literatur und kann nur ganz punktuell direkt auf zentrale Quellenstücke eingehen.[479] Er versteht sich daher nicht als wissenschaftliche Forschung, sondern als Grundlage zu einer solchen.

## 7 Erbitterte Kämpfe bis zum Abschluss des Gotthardvertrages (1853–71)

### 7.1 Schlechter Start der *Südostbahn* (1853–59)

Im November 1853 startete die Ende August gegründete Gesellschaft der *Südostbahn* (SOB) ihre Tätigkeit. Die Zuständigkeit für die Bahntechnik wurde in die Hände von Richard La Nicca gelegt, Oberingenieur war der vom englischen Konsortium ernannte Engländer George W. Hemans (1814–1885), und es wurde ein Bauvertrag mit dem Engländer Edward Pickering für die Ausführung des gesamten Streckennetzes abgeschlossen, wobei Letzterer auch die Hälfte der Aktien der Engländer übernahm. Die Pläne sahen im Wesentlichen eine möglichst gerade Linienführung vor, was im Laufe des Bahnbaus zu erheblichen Diskussionen, Petitionen und Einsprachen der sich benachteiligt fühlenden Gemeinden führte.

Im Juni 1854 wurde in Bad Ragaz und Maienfeld feierlich mit den Bauarbeiten begonnen, die in der Folge jedoch nur langsam fortschritten. Am Ende jenes Jahres hegte die Verwaltung aber noch «die zuversichtliche Erwartung, es werden die verschiedenen Theile der gesammten Südostbahn innert der konzessionsgemässen Frist zu wirklicher Vollendung gelangen.»[480] Konzessionsmässige Frist bedeutete Fertigstellung der Linien Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt bis Ende 1856. Bald schon stellten sich diese Erwartungen der Direktion aber als Zweckoptimismus heraus, und die schon länger schwelenden Probleme traten bald an die Oberfläche: Die finanziellen Schwierigkeiten der *Südostbahn*, die sich bereits im Jahr 1853 abgezeichnet hatten, blieben ungelöst und spitzten sich immer weiter zu. Der tobende Krimkrieg wirkte sich negativ auf die Börsenlage insbesondere in Grossbritannien aus und die finanziell ohnehin übermässig belasteten englischen Partner kamen in Zahlungsschwierigkeiten. Bald zeigte sich auch, dass die Vorstellungen der englischen und der schweizerischen Sektion der Gesellschaft über die Ausführung des Baus weit auseinandergingen.

Das immer grössere Misstrauen gegenüber den beteiligten Engländern führte zu radikalen Massnahmen seitens der Direktion, die zu einer ganze Reihe von Anklagen und Prozessen, zur Suche nach neuen Investoren sowie letztlich zum völ-

[479] Dieser Teil stützt sich im Wesentlichen auf folgende Arbeiten: Catrina (1972), Färber (2008), Fischer (2008), Fries (2008), Gygax (1914), Jung (2006), Kraus (2008), Kreis/Egger (1981), von Planta (1885), Rhätische Bahn (1939), Schmidlin (1916), Schürch (2000), Wanner (2005), Wegmann (1917). Hinzu kommen folgende Artikel aus dem HLS: Jura-Simplon-Bahn (JS); Simplonverträge; Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS); Gotthardvertrag; Vereinigte Schweizerbahnen (VSB). Die verwendete Literatur wird jeweils kapitelweise zusammenfassend nachgewiesen. Im Weiteren werden einzelne Stellen aus dieser Literatur sowie aus vereinzelten Quellenstücken für direkte Zitate nachgewiesen.

[480] Zit. nach Färber (2008), S. 184.

ligen Bruch mit den Engländern führte. Zunächst annullierte und kassierte die Direktion im Januar 1856 kurzerhand die Aktien der Engländer (wogegen diese natürlich heftig protestierten) und im April ging man ebenso resolut gegen Bauleiter und Hauptaktionär Pickering vor, indem man ihm faktisch sämtliche Kompetenzen entzog. Die ganze Angelegenheit warf hohe Wellen und so vermeldete das *Bündnerische Monatsblatt* bereits im Februar 1856, es habe sich «in den Zeitungen wie in geselligen Kreisen eine heftige Eisenbahnpolemik entwickelt, durch die in der rhätischen Hauptstadt eine Aufregung der Gemüther bewirkt wurde, wie seit dem Sonderbundskriege nicht mehr.»[481]

Um die Jahreswende 1855/56 hatte sich Andreas Rudolf von Planta nochmals bemüht, den Kanton Zürich zur Übernahme von 1000 SOB-Aktien zu bewegen. Die kantonale Eisenbahnkommission, vorsichtig geworden durch die negativen Schlagzeilen der *Südostbahn*, forderte weitere Informationen. So gab der Zürcher Regierungsrat bei Johannes Wild, seit 1855 als Professor am Polytechnikum (heute ETH) in Zürich und zuvor als Eisenbahningenieur bei der *Nordostbahn* tätig, ein Gutachten in Auftrag. Wild lieferte dieses 1856 ab und sparte darin nicht mit Kritik an der Qualität der bereits ausgeführten Arbeiten auf den Linien Chur–Sargans, der Linthlinie und der Rheintallinie. Nach diesem äusserst ungünstigen Urteil scheint sich der Zürcher Regierungsrat nicht weiter mit der SOB beschäftigt zu haben – möglicherweise auch, weil sich infolge der Fusion zu den *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB) die Sachlage grundlegend änderte.

In ihren finanziellen Nöten versuchte die SOB unter der Schirmherrschaft des französischen Bankhauses *Rothschild* und dessen *Réunion Financière* im Frühjahr 1856 zu einer grossen Ostschweizer Eisenbahngesellschaft zu fusionieren. Mit von der Partie sollten die *Nordostbahn* Alfred Eschers, die *St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn* Daniel Wirth-Sands sowie optional die *Glattalbahn* und die *Rheinfallbahn* sein. All diese relativ kleinen potenziellen Partner der NOB waren finanziell mehr oder weniger angeschlagen und hatten sich in der Vergangenheit teils äusserst heftig bekämpft. Die *Réunion Financière*, die bereits an den bayrischen und den lombardisch-venezianischen Bahnnetzen beteiligt war, strebte letztlich einen Zusammenschluss aller Schweizer Eisenbahngesellschaften und deren internationale Vernetzung an. Dasselbe Ziel verfolgte auch das zweite grosse französische Finanzinstitut, der *Crédit Mobilier*. Beide Akteure lieferten sich ein veritables Seilziehen um den Schweizer Eisenbahnmarkt. So verhandelte die NOB gleichzeitig auch mit der *Schweizerischen Centralbahn* (SCB), die sich ebenfalls an einer Fusion interessiert zeigte und von der *Crédit Mobilier* unterstützt wurde. Dabei stand der Verdacht im Raum, die SCB meine es nicht wirklich ernst mit einem Zusammenschluss, sondern wolle nur die Ostschweizer Fusion verhindern. Im März 1857 kam es zwar tatsächlich zur Unterzeichnung eines Vertrags; doch dieser konnte nicht ratifiziert werden, da ihn die Generalversammlung der SCB ablehnte. In diesen Diskussionen war verschiedentlich von einer möglichen zukünftigen Gotthardbahn die Rede gewesen, welche die beiden grossen Gesellschaften gemeinsam hätten realisieren können. Alfred Escher verneinte dabei die Dringlichkeit der Angelegenheit und wies auf die ausschliesslich dem Lukmanier zugedachten Subventionen Sardinien-Piemonts hin. Indessen schrieb er auch, die NOB würde «eine Gotthardbahn gar nicht ungern ins Leben treten sehen».[482]

Trotz mehreren Anläufen konnte die NOB nicht für das geplante grosse ostschweizerische Fusionsprojekt gewonnen werden; sie konnte sich nicht mit den ausgehandelten Bedingungen einverstanden erklären. Die Generalversammlungen der restlichen involvierten Bahngesellschaften stimmten jedoch einer solchen Fusion zu. Für den Anschluss an das wichtigste Wirtschaftszentrum Zürich konnte die VSB lediglich ein Mitbenutzungsrecht auf der NOB-Linie Wallisellen–Zürich durchsetzen.

Im September 1856 regelte die SOB ihren Streit mit den englischen Aktionären und den beteiligten Unternehmern durch einen Vergleichsvertrag. Neben einer Entschädigungssumme wurden ihnen die bereits einbezahlten Anteile sowie Baumaterialien und aufgeführten Arbeiten grosszügig angerechnet. Für die SOB resultierte aus dem Vergleich ein hoher Verlust, doch die Lösung des Verhältnisses mit den Engländern war Bedingung für eine erfolgreiche Fusion. Zwei Tage später schlossen die drei Bahnen den Fusionsvertrag ab, und die Konstituierung zu den *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB) mit Sitz in St. Gallen erfolgte im April 1857. Auch der Weiterbau der Linien schritt bald

[481] Bündnerisches Monatsblatt, Februar 1856.

[482] Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Speiser, 6. August 1856, zit. nach Kraus (2008).

zügig voran: Bereits im Oktober 1857 konnte man in Gaubünden mit der Verlegung von Schienen beginnen, und am 27. Mai 1858 sah man in Chur erstmals überhaupt eine Lokomotive in den provisorischen Bahnhof einfahren. Da die Bahnlinie Rorschach–Chur insgesamt 40 Millionen Franken statt der vorgesehenen 25 Millionen Franken gekostet hatte und die finanziellen Mittel der VSB weiterhin äusserst knapp waren, hatte man bei den Hochbauten gespart, um die Tiefbauarbeiten vollenden zu können. Im Jahr darauf wurde dann auch noch die Teilstrecke dem Walensee entlang eröffnet.[483]

## 7.2 Neue Lukmanierprojekte vom neuen Lukmanierkomitee (1857–60)

Mit dem Zusammenschluss zu den VSB stiegen die Ostschweizer Bahnen zu einem der drei Unternehmen auf, welche die Eisenbahnlandschaft der Deutschschweiz in den folgenden Jahren dominierten – blieben aber mit einem Streckennetz von 269 Kilometern Länge der schwächste der grossen Eisenbahnkonzerne der Schweiz. Diese Grossunternehmen hatten deutlich verschiedene Präferenzen hinsichtlich der Alpenbahnfrage: Während sich die VSB weiterhin für die Lukmanierbahn stark machte, strebte die SCB (bis dahin noch eher vorsichtig) mittelfristig eine Gotthardbahn an. Die von Alfred Escher dominierte und stark mit Zürich verbundene NOB hingegen hatte zu diesem Zeitpunkt keine klaren Präferenzen und liess sich vorerst noch nicht festlegen. Die beiden geographisch aneinander angrenzenden Gesellschaften VSB und NOB lieferten sich bald schon einen erbitterten Konkurrenzkampf mit entsprechendem Preistreiben. Verschiedene Vertreter der VSB versuchten dennoch (oder gerade deshalb) weiterhin, die NOB in die grosse Ostschweizer Bahngesellschaft zu integrieren. Es ist offensichtlich, dass eine solche Fusion die Chancen auf eine Lukmanierbahn erheblich erhöht hätte. «Das Scheitern dieser Fusion war für unsere Alpenbahnfrage verhängnißvoll», hielt P. C. von Planta später fest,

> «*denn es darf wohl als höchst wahrscheinlich angenommen werden, daß, wenn Zürich an die Spitze eines ostschweizerischen Eisenbahnnetzes getreten wäre, dasselbe dadurch an die Interessen seiner alten rätischen Handelsstraße gefesselt worden und vermöge seines Einflusses das Lukmanier-Projekt, dessen Chancen so günstig waren, bald zur Ausführung gebracht hätte, wie denn auch ohne Zürich die Gotthardbahn nimmer zu Stand gekommen wäre.*»[484]

Nach der Fusion zur VSB bildete sich rasch ein neues Lukmanierkomitee. Bereits im Dezember 1856 hatte Wirth-Sands in St. Gallen domizilierte *Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank* im Auftrag der VSB (und auf Veranlassung der Réunion Financière) die Lukmanierkonzessionen Graubündens und Tessins übernommen (mit Ausnahme der Linie Bellinzona–Chiasso, die an eine tessinisch-lombardische Gesellschaft ging). Die strikte Weigerung des Bankhauses *Rothschild*, die Lukmanierkonzession zu übernehmen, hatte in Graubünden einige Spekulationen verursacht und hatte zu den Auslösern für La Niccas Rücktritt als Bahndirektor gehört, da dieser dadurch den Verlust der Konzession und die Nichtrealisierung der Lukmanierbahn fürchtete.

Politisch und wirtschaftlich bestanden zu jener Zeit kaum begründete Aussichten auf Realisation eines solchen Grossprojekts, weshalb sich das Komitee auf technische Studien konzentrierte. Im Jahr 1857 wurde daher der Zürcher Ingenieur Kaspar Wetli (1822–1889) mit Terrainaufnahmen am Lukmanier betraut. Wetli, der einige Jahre später auch Pläne für das Gotthardkomitee zeichnete, schlug in seiner 1859 publizierten Studie zwei neue Varianten der Linienführung mit einem 10 bzw. 20,5 Kilometer langen Tunnel unter der Greina mit Kulminationspunkten auf 1350 bzw. 1110 Meter über Meer vor. Um die gleiche Zeit stellte der englische Eisenbahnunternehmer Thomas Brassey (1805–1870) im Einverständnis mit dem Lukmanierkomitee eigene Vermessungen an und verfasste einen Projektvorschlag mit zwei verschieden langen Tunnelvarianten von 10 bzw. 13 Kilometern unter dem Lukmanier. Beim Lukmanierkomitee kamen beide Varianten nicht besonders gut an, da sie aufgrund der vorgeschlagenen Tunnellängen und dem damaligen Stand der Technik auf potenzielle Unterstützer wohl mehr abschreckend als ermunternd wirken würden.

---

483 Kraus (2008); Färber (2008), S. 182–196; Jung (2006), S. 466–482; Wegmann (1917), S. 44–63; Gygax (1914), S. 12–19; von Planta (1885), S. 29–30.

484 Von Planta (1885), S. 32.

Dennoch trat man mit diesen Studien an die Öffentlichkeit und regte die Bildung einer Baugesellschaft an. Doch just zu diesem Zeitpunkt waren Sardinien-Piemont und Österreich in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt, und dem Lukmanierkomitee waren die Hände vollkommen gebunden. Dennoch wollte man die Zeit nicht unbenutzt verstreichen lassen und beauftragte Oberingenieur Ludwig Pestalozzi (1825–1867), zusammen mit Jean Antoine Michel, Direktor der VSB und Beauftragter des Bankhauses *Rothschild*, auf der Grundlage von Wetlis Terrainaufnahmen ein neues Projekt über den Lukmanier auszuarbeiten, das bald in zwei Varianten eingereicht wurde. Beide Varianten führten über etliche Spitzkehren (die teilweise gleichzeitig als Bahnhöfe dienten) bis über 1800 Meter über Meer hinauf und kamen daher mit relativ kurzen Tunnels von maximal fünf Kilometern Länge aus. Zwar waren zu jener Zeit Spitzkehren bei Eisenbahnen nicht ganz unbekannt, doch erschwerten solche den Betrieb massiv. Daher stiessen die Pläne von Pestalozzi und Michel fast nirgends auf Gegenliebe. Auch der sardinisch-piemontesische Ministerpräsident Camillo Benso di Cavour (1810–1861) und sein Bauminister äusserten sich negativ. Einzig Paulin Talabot (1799–1855), ebenfalls Repräsentant von *Rothschild* und selbst Ingenieur, zeigte sich Michel gegenüber angetan von dessen Projekt. Offenbar machten sich die beiden Franzosen aber keine Vorstellung von den Bedingungen im Gebirge und unterschätzten insbesondere auch den Winterbetrieb. Das Interesse des auch am Brenner engagierten Bankiers *Rothschild* am Lukmanier und die Haltung seiner Exponenten wirft jedoch einige Fragen auf und bleibt letztlich undurchsichtig.[485]

## 7.3 Neue Vereinbarung mit Italien und erneutes Scheitern (1860/61)

Im Frühjahr 1860 nahm das Lukmanierkomitee Fühlung mit den politischen Repräsentanten des südlichen Nachbarlandes auf. Kaum war die Lombardei nicht mehr Teil von Österreich – war doch inzwischen der italienische Nationalstaat gegründet und der sardinische König Vittorio Emanuel II. (1820–1878) zum König von Italien gekrönt worden –, wurde das Lukmanierkomitee bereits wieder in der Hauptstadt Turin empfangen. Dort sah sich das Parlament allerdings veranlasst, die Alpenbahnfrage unter den neuen Gegebenheiten von einer speziellen Kommission beurteilen zu lassen. Rasch wurden Vermessungen in Auftrag gegeben und vorgenommen, doch bald schon zogen sich diese Arbeiten und Abklärungen immer mehr in die Länge – auch deshalb, weil die Kommission nicht nur Lukmanier und Gotthard, sondern gleich auch San Bernardino, Splügen und Septimer untersuchen liess.

Nachdem immer wieder wichtige Repräsentanten des Lukmanierkomitees und der SOB nach Turin gereist und bei der dortigen Regierung und den Parlamentariern vorstellig geworden waren, fällte die italienische Alpenbahnkommission am 8. April 1861 endlich ihren Entscheid. Dieser ging dahin, dass der Splügen als Verbindung zwischen Rheintal und Comersee grundsätzlich allen anderen Pässen vorzuziehen sei, während der Lukmanier die beste Verbindung des Tessins mit dem Rest der Schweiz ermögliche – unter Berücksichtigung aller Umstände sei jedoch der Lukmanier klar dem Splügen vorzuziehen.

Noch im selben Monat kam es zur Unterzeichnung einer *Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft* zwischen dem Königreich Italien und der *Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank* als Konzessionsinhaberin. Diese Übereinkunft sah die Erstellung von Talbahnen bis Disentis und Olivone, den vorläufigen Bau einer Fahrstrassse über den Pass sowie anschliessend den Bau der Bergstrecke nach einem von Italien frei wählbaren Projekt vor. Italien war bereit, die ganze Bergstrecke zu bezahlen und sich bei den Talbahnen mit unverzinslichen Vorschüssen zu beteiligen.

Allerdings waren an dieses Anerbieten mehrere Bedingungen geknüpft – darunter auch die Leistung einer halben Million Franken Kaution bis Ende April 1861. Dies brachte das Lukmanierkomitee in Bedrängnis, zumal gleichzeitig die Frist für den in der Tessiner Konzession geforderten Beginn der Erdarbeiten ablief. In einem dramatischen Wettlauf gegen die Zeit versuchten die Verantwortlichen das Pariser Bankhaus *Rothschild* zu Leistung der Kaution zu bewegen. Die drei beteiligten Kantone wurden um Garantieleistung zur Absicherung und um Verlängerung ihrer Konzessionen angegangen. Während St. Gallen sich dazu bereit erklärte, stellen sich Graubünden und Tessin plötzlich quer: Wieder einmal erklärte sich die Bündner Standeskommission für nicht zuständig (und der Grosse Rat konnte angeblich aus Zeitmangel nicht

[485] Kraus (2008); von Planta (1885), S. 32–39; Wegmann (1917), S. 127–131; Färber (2008), S. 191–195; Gygax (1914), S. 19–22.

rechtzeitig zusammentreten), und wieder einmal verschob der Tessiner Grosse Rat den Entscheid (und verlängerte die Konzession nur provisorisch um einen Monat). Zumindest in Graubünden dürfte dieser unerwartete Entscheid auch emotionale und taktische Gründe gehabt haben, wie P. C. von Planta später schrieb:

> «*Für die Nichteinberufung des Großen Rathes konnte nicht der Mangel an Zeit als Entschuldigung dienen, [...]. Daß dies dennoch nicht geschah, läßt sich nur daraus erklären, daß es dem damaligen Kleinen Rath am guten Willen fehlte, dem Lukmanier-Komite unter die Arme zu greifen. Wähnend, daß die Hoheitsrechte des Kantons durch das selbständige Vorgehen des Lukmanier-Komite's gefährdet sein könnten und wohl auch von persönlichen Beweggründen geleitet, trug sich nämlich derselbe schon damals mit dem Gedanken, das Lukmanier-Komitee durch ein Konsortium der drei betheiligten Kantonsregierungen zu ersetzen – eine Idee, die auch La Nicca geteilt zu haben scheint, die aber in diesem entscheidenden Augenblick, selbst wenn sie an sich zu billigen gewesen wäre, nur verderblich sein konnte. Ja, es hatte einer der Regierungsräthe für gut gefunden, in dieser eminent bündnerischen Sache Herrn Alfred Escher zu konsultiren!*»[486]

Bereits vor den verhängnisvollen Beschlüssen (oder besser: Nicht-Beschlüssen) aus Graubünden und dem Tessin waren mehrere Vertreter des Lukmanierkomitees bei Verhandlungen mit den Finanzhäusern und Baugesellschaften in Paris gewesen. Dort liess sich *Rothschild* auf dringendes Gesuch hin auch ohne kantonale Garantieleistung zur Hinterlegung der geforderten Kaution bewegen, doch traf diese statt am 30. April erst am 2. Mai 1861 bei der italienischen Regierung ein – und wurde darum nicht mehr akzeptiert.

Über die Gründe dieses strikten Formalismus seitens der zuständigen Italiener wurde später viel spekuliert und gestritten. Allerdings ist auch fraglich, ob bei einer Behandlung der Übereinkunft im Tessiner Grossen Rat eine Einigung überhaupt hätte erzielt werden können. Einmal mehr standen sich die Interessen verschiedener Regionen diametral gegenüber – diesmal Italiens und Tessins: Die Italiener wünschten eine möglichst direkte Zufahrt zum Pass entlang dem linken Ufer des Lago Maggiore, während die Tessiner vor allem im Sottoceneri um die Verbindung zwischen Bellinzona, Lugano und Chiasso fürchteten.

Die mühevoll abgewartete, ausgehandelte und am 18. April 1861 unterzeichnete *Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft* fiel damit jedenfalls wieder dahin. Hinter die Rolle La Niccas – der mit dem Lukmanierkomitee zerstritten war und mit der Bündner Regierung in engem Kontakt stand – bei diesen Vorgängen muss sicherlich ein Fragezeichen gesetzt werden. Klar ist, dass er sich (in vollkommenem Einklang mit seinen bisherigen Ansichten) mit der in der Übereinkunft vorgesehenen Erstellung einer Fahrstrasse statt einer Eisenbahn über den Lukmanierpass ganz und gar nicht einverstanden erklären konnte. Allerdings gingen La Niccas Motive für seine wenig konstruktive Haltung ganz offensichtlich über sachliche Gründe hinaus, wie P. C. von Planta schilderte (der damals in engem Kontakt mit dem Lukmanierkomitee stand und somit auch nicht als unbefangen gelten kann):

> «*La Nicca war nämlich schon längst dem Lukmanier-Komite abgeneigt – sei es weil er, das Lukmanier-Unternehmen als seine Schöpfung betrachtend, den Ruhm seiner Verwirklichung auch selbst zu erndten wünschte, sei es weil er sich mit demselben über die Abtretung seiner Pläne nicht hatte verständigen können. Da aber das Konsortium der drei Kantonsregierungen unmöglich den Staatsbau bezwecken konnte, sondern nur dazu dienen sollte, um eine anonyme Baugesellschaft zu bilden, so war hiezu das Lukmanier-Komite vermöge seiner vielfachen Verbindungen und durch die geschäftskundigen und rastlosen Männer, die an seiner Spitze standen, ungleich geeigneter, als die schwerfällige Trias der Kantonsregierungen. Abgesehen hievon war ja durch die Bundesverfassung den Kantonsregierungen untersagt, ohne Intervention des Bundesrathes mit auswärtigen Regierungen zu verhandeln – ein Hinderniß, das dem Lukmanier-Komite, als Privatgesellschaft, nicht im Wege stand. Vollends war es unter keinen Umständen angezeigt, in einem Moment die Stellung des Lukmanier-Komite zu untergraben, in welchem dasselbe im Interesse der Sache am meisten der Unterstützung bedurfte. So mußte denn diese Schwäche des sonst so bedeutenden und verdienten Mannes dazu beitragen, das Werk zu nichte zu machen, an*

[486] VON PLANTA (1885), S. 48–49.

*welches er selbst schon zwanzig Jahre seines Lebens gewendet, das aber nur durch vereinte Kräfte und durch selbstlose Hingebung Aussicht auf Erfolg haben konnte!*»[487]

Auf diesem Scherbenhaufen versuchten die Vertreter der Kantone St. Gallen und Graubünden trotzdem mit Italien und Tessin zu einer Einigung zu gelangen. In der festen Überzeugung, dass die Übereinkunft vom 18. April noch gerettet werden könnte, reisten Abgeordnete der Regierungen von St. Gallen und Graubünden zunächst ins Tessin. Für Graubünden nahm der damalige Ständerat Peter Conradin (P. C.) von Planta an einer Konferenz in Locarno teil. Mit ihm betrat eine weitere in der Folge sehr wichtige Person die Bühne der Ostalpenbahnbestrebungen, weshalb seine Schriften hier etwas ausführlicher zitiert werden können.

Auf der genannten Konferenz erklärte der Tessiner Staatsrat seine Unterstützung für die Lukmanierbahn – jedoch unter der Bedingung *sine qua non*, dass zugleich die vom Sottoceneri geforderte Linie Bellinzona–Lugano–Chiasso realisiert werde, da das Lukmanierprojekt ansonsten keine Chance im Grossen Rat habe. Zusammen mit einem Vertreter des Tessins begaben sich die Delegierten nun nach Turin, wo sie mit dem italienischen Bauminister und dem Stadtpräsidenten von Genua zusammenkamen und wieder positivere Signale erhielten. Allerdings erklärten diese Herren auch, «Italien habe übrigens kein Interesse nach Uebersteigung der Alpen [Lukmanier] ohne Noth noch einen zweiten Berg [Monte Ceneri] zu überwinden, sondern vielmehr, auf dem kürzesten Wege in die Po-Ebene zu gelangen.»[488] Als *conditio sine qua non* für die Lukmanierbahn formulierten die Vertreter Italiens daher eine Linie von Magadino entlang des Ufers des Lago Maggiore nach Luino und Cittiglio auf italienischem Staatsgebiet. «Den Abgeordneten von St. Gallen und Graubünden war inzwischen klar geworden, daß die Monte-Cenere-Linie oder die sog. Meridonale der Knoten war, von dessen Lösung das Schicksal des Lukmanier abhing, indem sich hier eine tessinische und eine italienische conditio sine qua non diametral entgegenstanden»,[489] schilderte P. C. von Planta. Ein Vermittlungsvorschlag sah vor, die Linie vom Lago Maggiore nach Agno am Lago di Lugano zu führen und von dort eine Zweigbahn nach Lugano zu erstellen. Als sich abzeichnete, dass diese Linie im Sottoceneri auf wenig Gegenliebe stiess, wurde zusätzlich auch noch eine Linie von Lugano nach Mendrisio und von dort nach Italien vorgeschlagen.

In der Zwischenzeit waren aber eine ganze Reihe von neuen Konzessionsbewerbern auf den Plan getreten, darunter auch solche, die vom Gotthardkomitee ins Rennen geschickt worden waren, mit dem alleinigen Ziel, das Lukmaniervorhaben zu verhindern, sowie gewisse andere – «nicht ernsthafte Unternehmer, sondern Abenteurer, die blos auf eine lukrative Uebertragung ihres Privilegs, sei es auf eine Lukmanier-, sei es auf eine Gotthard-Gesellschaft spekulirten.»[490] Das ursprünglich für den Lukmanier so vorteilhafte Blatt begann sich damit immer mehr zugunsten des Gotthards zu wenden.[491]

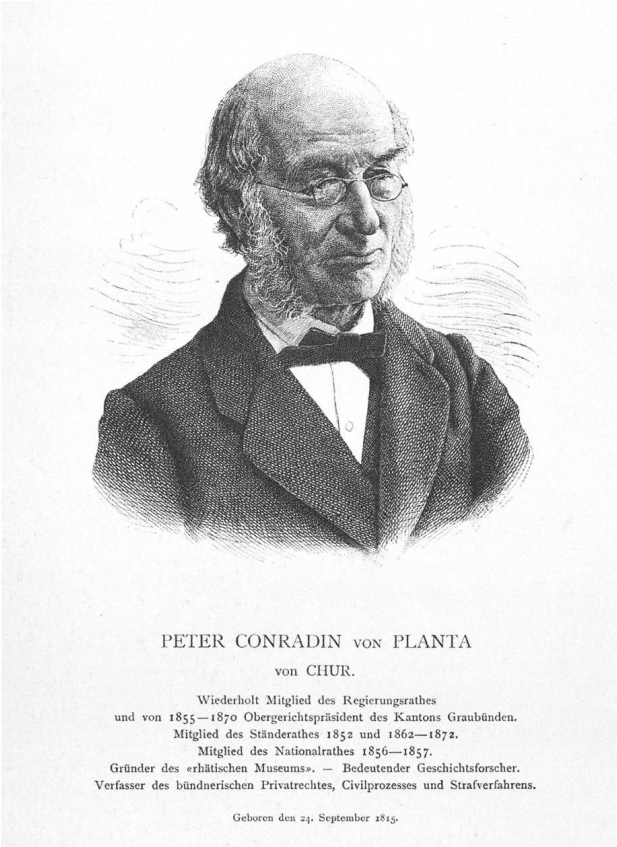


*Abb. 14: Peter Conradin von Planta (1815–1902). Anonyme Druckgrafik, 1889*

487 Ebd., S. 46–47.

488 Ebd., S. 55.

489 Ebd., S. 56–57.

490 Ebd., S. 64.

491 Kraus (2008); von Planta (1885), S. 39–40, 45–64; Wegmann (1917), S. 130–141; Schmidlin (1916), S. 54–72; Gygax (1914), S. 22–28.

## 7.4 Gotthardkonferenz und Neulancierung des Konkurrenzkampfs (1859–61)

Auf den ersten Blick hatte das Lukmanierkomitee 1860 noch immer die besseren Karten für die Umsetzung eines schweizerischen Alpenbahnprojekts in der Hand, während die Anhänger einer Gotthardbahn klar weniger Grund für eine optimistische Lagebeurteilung hatten. Es lagen zwar vereinzelte Studien für eine Gotthardbahn vor, und nach der Gotthardkonferenz von 1853 hatte in Luzern eine weitere Kantonskonferenz im Jahr 1857 stattgefunden. Daraus hatten aber nicht viel mehr als symbolische Bekenntnisse für eine zentrale Alpenbahn resultiert. Doch ab 1860 wurden die Gotthardbefürworter deutlich aktiver, was einerseits mit dem offenkundigen Vorsprung des Lukmanierprojekts und andererseits mit der inzwischen real gewordenen Gefahr, im Falle einer anhaltenden Untätigkeit gänzlich vom internationalen Nord–Süd-Verkehr umfahren zu werden, zu tun hatte. In den Nachbarländern befanden sich nach der Erstellung der Semmeringbahn mit der Mont-Cenis-Bahn und der Brennerbahn bereits zwei weitere Alpenbahnprojekte im Realisierungsstadium. In immer weiteren Kreisen verstärkte sich daher die Befürchtung, dass die Schweiz künftig vom internationalen Transitverkehr umfahren und ihre traditionelle Stellung als Transitland verlieren würde.

Diese Bedenken fanden ihren Niederschlag etwa in einem Antrag, den Bundespräsident Jakob Stämpfli (1820–1879), ein Vorkämpfer für eine Staatsbahn, Ende November 1859 dem Bundesrat unterbreitete: Der Bund solle, ohne sich für eine bestimmte Route jetzt schon zu entscheiden, die Initiative für eine Alpenbahn ergreifen, die erforderlichen Studien anordnen und die nötigen Verhandlungen mit Sardinien sowie mit den Kantonen und Bahngesellschaften einleiten. Stämpfli argumentierte, die drohende Umfahrung der Schweiz mit allen ihren Folgen stehe unmittelbar bevor, und die Schweiz werde bald den verödetsten Teil der Alpenkette bilden. Mit der bisherigen Haltung der Bundesbehörde sei die Verwirklichung einer schweizerischen Alpenbahn unmöglich, und solange jede Bahngesellschaft und jeder Kanton nur seinen eigenen Standpunkt im Auge habe, würde in der Schweiz niemals eine Alpenbahn entstehen können. Es sei daher an der Zeit, die passive Politik des Bundes aufzugeben und von sich aus aktiv zu werden. Der Bundesrat beschloss jedoch lediglich, das Geschäft an das Post- und Baudepartement zurückzuweisen, und beauftragte dieses, weiteres Material in dieser Frage zu sammeln. Der Mehrheit der Kantone war die bundesrätliche Zurückhaltung offenbar recht. Auch noch mehr als drei Jahre später lehnte der Ständerat eine Motion ab, die den Bundesrat zu einer aktiveren Haltung in dieser Frage einladen wollte.

*Abb. 15: Jakob Stämpfli (1820–1879). Fotografie von Charles Corrodi, um 1870*

Am 15. September 1860 schlossen sich in Luzern die Gotthardkreise in ein breit abgestütztes Komitee zur Anstrebung einer Gotthardbahn zusammen, das schon bald 15 Mitglieder zählte. Neben den Teilnehmern der Konferenz von 1853 (Luzern, Bern, Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Basel-Stadt und Basel-Landschaft) hatten diesmal auch die Kantone Zug, Freiburg und Aargau sowie die Stadt Luzern eine Vertretung an die Konferenz entsandt, während sich nun auch die SCB und die französischen *Ostbahnen* zur Gotthardstrecke bekannten. Mit diesem neuen Zusammenschluss intensivierten sich die Aktivitäten zugunsten der zentralschweizerischen Alpenbahn deutlich. Geleitet von einem im Januar 1861

ernannten fünfköpfigen engeren Komitee unter der Führung des Basler SCB-Direktors Wilhelm Schmidlin (1810–1872) als Präsident und des Luzerner Regierungsrats Vinzenz Huber (1821–1877) als Vizepräsident, machte es sich das Gotthardkomitee zur Aufgabe, «das Projekt einer Gotthardtseisenbahn der Verwirklichung näher zu rücken». Es vertrat die Ansicht, mit einem solchen Projekt

> «*einerseits einer eidgenössisch-nationalen Sache zu dienen und andererseits für die Interessen der großen Mehrzahl der schweizerischen Kantone und der dieselben durchziehenden Bahnen zu wirken und endlich auch allen Ansprüchen des internationalen Verkehrs volle Rechnung zu tragen*».[492]

Mit dieser Reorganisation und Erweiterung der Gotthardbahninteressenten war der Konkurrenzkampf um die Linienführung der zukünftigen schweizerischen Alpenbahn definitiv neu lanciert und trat gleichzeitig in die entscheidende Phase. Sowohl die Lukmanier- als auch die Gotthardbefürworter versuchten in den frühen 1860er-Jahren das eigene Projekt gegenüber ihrem Rivalen voranzubringen. Beide warben um politische Unterstützung im In- und Ausland, und beide versuchten, die Finanzierung zu sichern, die notwendigen Konzessionen zu beschaffen und immer detailliertere Projekte zu entwerfen.

Vertreter beider Parteien engagierten sich zudem weiterhin sehr stark in eigentlicher Lobbyarbeit, indem sie einflussreiche Persönlichkeiten für ihre Sache gewinnen wollten – allen voran Alfred Escher, der sowohl als politischer Repräsentant Zürichs wie auch als NOB-Direktionspräsident von beiden Seiten immer wieder schriftlich angegangen und um Unterstützung und Beitritt zum Komitee gebeten wurde. Dazu liess er sich aber nicht bewegen. Seine Korrespondenz vermittelt den Eindruck, dass er eher mit den liberalen Promotoren des Lukmanier sympathisierte, da er sich auf deren ausgedehntes und verlässliches politisches Netzwerk stützen konnte. Zur katholisch-konservativen Zentralschweiz und damit zum Gotthardprojekt fanden Escher und seine radikal-liberalen Parteigänger in Zürich hingegen nur schwer Zugang. Dennoch hielt zumindest Escher selbst immer auch eine gewisse Distanz zu dem Lukmanierpromotoren. Insbesondere das wenig professionelle Vorgehen der Lukmaniervertreter, deren Stärken offensichtlich mehr in der Diplomatie hinter den Kulissen als in schriftlich fixierten Verträgen, Finanzplänen und dergleichen lagen, dürfte ihn irritiert haben.

Überhaupt hatte Escher in der Alpenbahnfrage in jenen Jahren äusserste Zurückhaltung gezeigt. Gemäss seiner Korrespondenz hielt er eine Alpentransversale aus volkswirtschaftlichen, politischen und militärischen Gründen zwar für vorteilhaft, sah dafür aber keine günstigen finanziellen Aussichten und war der Überzeugung, dass dazu etliche Millionen Bundessubventionen notwendig wären. Auch für «seine» NOB konnte er wenige Vorteile ausmachen, da er davon ausging, dass der zusätzliche Verkehr, den eine Alpenbahn der NOB zuführte, ihr durch neu entstehende Konkurrenzlinien wieder streitig gemacht würde. Seine Haltung dürfte aber auch damit zusammenhängen, dass sich mit der SCB die Hauptkonkurrentin der NOB für eine Gotthardbahn stark machte. Jedenfalls konnte Escher – trotz einer grösseren Anzahl überlieferter Schreiben führender Persönlichkeiten – niemals zu einer Mitgliedschaft im Lukmanierkomitee überredet werden, was P. C. von Planta später als ausschlaggebend für die weitere Entwicklung betrachtete:

> «*Wenn Escher damals Mitglied des Lukmanier-Komites geworden wäre, so führte die Alpenbahn – das unterliegt keinem Zweifel – heute nicht über den Gotthard, sondern über den Lukmanier: so geringfügig sind oft die Umstände, durch welche in großen Angelegenheiten das Zünglein der Wage hierhin oder dorthin gelenkt wird!*»[493]

Im November 1860 nun erreichten die NOB gleich mehrere offizielle Schreiben sowohl des Lukmanier- als auch des Gotthardkomitees mit der Bitte um finanzielle Beteiligung. Nach eingehenden Beratungen sowohl intern wie auch mit Vertretern der Stadt und des Kantons Zürich (die ebenfalls von beiden Komitees angeschrieben worden waren) antwortete die NOB-Direktion schliesslich im Mai 1861 positiv auf das Gesuch des Lukmanierkomitees und negativ auf dasjenige des Gotthardkomitees – wobei ganz offensichtlich zuerst die Antwort der italienischen Alpenbahnkommission abgewartet worden war. Die NOB-Direktion konstatierte, es sei nur eine Alpenbahn realisierbar,

[492] Schreiben des Gotthardkomitee an die Direktion der NOB, 21. November 1860, zit. nach Fries (2008).

[493] von Planta (1885), S. 37.

wobei das Lukmanierprojekt aufgrund der geringeren baulichen Schwierigkeiten und der Bevorzugung durch die Geldgeber in Italien «wenigstens zur Zeit» die besseren Aussichten habe. Dabei behielt sie sich jedoch ausdrücklich vor, auf diesen Entscheid zurückzukommen, falls «die gegenwärtige Sachlage sich verändern sollte».[494] Zu diesem Zeitpunkt sicherten indessen sowohl die NOB wie auch Stadt und Kanton Zürich (offenbar in enger gegenseitiger Abstimmung der Antworten) der Lukmanierbahn Aktenbeteiligungen in der Höhe von insgesamt drei Millionen Franken zu – allerdings auch dieses Mal mit der Bedingung, dass die Linthlinie gegenüber der Rheinlinie nicht benachteiligt werde. NOB-Direktionspräsident Escher hielt dazu in seinen persönlichen Notizen die folgenden aufschlussreichen Zeilen fest:

> «*Falls Sardinien s[ich] entgegen den Aussichten, wie sie zur Zeit zu bestehen scheinen, für den Gotthard & gegen den Lucmanier erklären & die Ausführung des letztern s[ich] in Folge dessen als unmöglich oder wenigstens im höchsten Grade unwahrscheinlich herausstellen sollte, so werde d[ie] Direction e[ine] ähnliche Betheiligung für den Gotthard wie für den Lucmanier beantragen, an dieselbe aber d[ie] gleiche Bedingung knüpfen, wie es für den Lucmanier geschehen.*»[495]

Die aufgestellten Bedingungen (die ganz ähnlich bereits 1853 formuliert worden waren) konnten in der Folge nicht erfüllt werden – und so sollte die Zürcher Beteiligung erneut ausbleiben.

Die Zusicherungen aus Zürich mochten 1861 zwar als Erfolg für das Lukmanierunternehmen erscheinen, doch weisen die vielen kritischen Zwischentöne gleichzeitig darauf hin, dass sich hinter den Kulissen einige Koordinaten verschoben hatten. Anstelle der angestrebten Grossfusionen mit der SCB oder zur VSB hatte sich die NOB ebenfalls noch 1856/57 mit der kleinen *Rheinfallbahn* vereinigt. Obwohl diese nur die kurze Linie Schaffhausen–Winterthur einbrachte, erlaubte sie den Anschluss ans Bahnnetz des Grossherzogtums Baden, wodurch ein grosser Teil des Verkehrs aus verschiedenen deutschen Ländern in Richtung Basel und Frankreich nun über Schaffhausen und Zürich gelenkt werden konnte. Damit wurde es für die NOB auch immer interessanter, den Verkehr von Zürich aus über die Innerschweiz nach Süden zu lenken.

Noch im Jahr 1861 musste das Gotthardkomitee eingestehen, dass trotz einiger Vorarbeiten sowohl in finanzieller wie auch in technischer Hinsicht noch keine ausreichenden Kenntnisse über die Gotthardstrecke vorhanden seien. Man zeigte sich aber entschlossen, diese notwendigen Arbeiten unverzüglich in Angriff zu nehmen. Schon nach der ersten Gotthardkonferenz von 1853 und der damaligen Konzessionserteilung für die Lukmanierbahn hatten die Anhänger einer Gotthardbahn viel daran gesetzt, nicht nur den erwähnten Projektierungsrückstand aufzuholen, sondern gleichzeitig auch den Gedanken an die Gotthardbahn in der eidgenössischen Politik aufrecht zu erhalten. Basierend auf den noch rudimentären Studien und Kampfschriften von Gottlieb Koller, Karl Emanuel Müller und Pasquale Lucchini aus den frühen 1850er-Jahren wurden nun rasch weitere Abklärungen in Angriff genommen. So beauftragte das Komitee im Mai 1861 den Ingenieur Kaspar Wetli (der bereits 1857 am Lukmanier Terrainaufnahmen gemacht hatte), die Strecke Flüelen–Lugano zu vermessen und ihre Topographie aufzunehmen, was als Grundlage für die Planung beliebiger Streckenführungen dienen konnte. Ein ganz entscheidender «Befund» aus dieser Arbeit war Wetlis Prognose, dass der Bau einer Gotthardbahn im Vergleich mit anderen schweizerischen Alpenbahnprojekten auf keine unverhältnismässigen Schwierigkeiten stossen würde und dass sogar im Vergleich zu dem im Bau befindlichen Mont-Cenis-Tunnel ein Tunnel unter dem Gotthard entschieden günstigere Verhältnisse biete.[496]

---

494 Schreiben Dir. NOB an Gotthardkomitee, 19./23. März 1861, zit. nach Fries (2008).

495 Zit. ebd.

496 Kraus (2008); Fries (2008); von Planta (1885), S. 36–43; Jung (2006), S. 552–560; Kreis/Egger (1981), S. 200–201.

## 7.5 Neue Konzessionsstreitigkeiten im Tessin (1862/63)

In der Zwischenzeit setzten die Lukmaniervertreter alles daran, ihren planerischen Vorsprung in politische Realitäten zu verwandeln. Nachdem der Kanton Tessin bereits 1853 eine Konzession für die Erstellung einer Alpenbahn von Brissago am Lago Maggiore bis auf die Lukmanier-Passhöhe erteilt hatte (die inzwischen wieder verfallen war), gelangten ab dem Jahr 1862 sowohl die Gotthard- als auch die Lukmanierpromotoren mit neuen Konzessionsgesuchen an den Südschweizer Kanton. Da immer weitere, teilweise höchst spekulative Gesuche eintrafen, verschob der Tessiner Grosse Rat die Behandlung dieser Fragen immer wieder. Sowohl die Gotthard- als auch die Lukmaniervertreter versuchten, die dadurch entstehenden Zeitfenster jeweils möglichst produktiv zu nutzen, indem sie Studien machten, Vereinbarungen abschlossen und finanzielle Zusicherungen einholten. P. C. von Planta schilderte die Ausgangslage für die Lukmanierbahn an der Jahreswende 1861/62 wie folgt:

> «*So glaubte man denn wieder zuversichtlich, einem definitiven günstigen Entscheide des tessinischen Großen Rathes entgegenzusehen [...]. Daß diese große Angelegenheit baldigst zum Abschluß gelange, war um so dringender zu wünschen, als durch den schon im Juni dieses Jahres erfolgten Tod Cavour's der Lukmanier seine Hauptstütze in Italien verloren hatte und durch die Neugestaltung dieses Landes die spezifisch piemontesischen Interessen mehr und mehr zurücktreten mußten. Zudem begann [Bauminister] Peruzzi des langen Herumziehens der Lukmanierfrage müde zu werden und seine Blicke ernstlicher auf den Gotthard zu richten. [...]. Im Kanton Tessin hielt der in seiner Mehrheit noch immer lukmanierfreundliche Staatsrath nur mit Mühe die Stimmung zu Gunsten des Lukmanier aufrecht, denn das Unter-Cenere war nur durch die Linie ganz zu befriedigen, die von Bellinzona über den Monte-Cenere nach Lugano und Chiasso führte, und die das Gotthard-Komite, sie in sichere Aussicht stellend, eben durch Wetli studiren ließ, und auch im oberen Kantonsteil wurden [...] Symptome einer mißtrauisch gewordenen Ungeduld bemerkbar, die schließlich nur dem Gotthard zu Statten kommen konnte. Es war somit klar, daß man einem entscheidenden Moment entgegenging: durch jede weitere Unterbrechung konnte der Lukmanier nur verlieren, der Gotthard nur gewinnen.*»[497]

Wie von den Lukmaniervertretern befürchtet, kam es aber zu immer weiteren Unterbrechungen und Verschiebungen. So erteilte der Tessiner Grosse Rat (entgegen dem Antrag der Regierung) im Januar 1862 eine Konzession an einen gewissen Herr Strousberg, der sich aber schon wenige Wochen später als Hochstapler herausstellte. So war einmal mehr *tabula rasa* im Tessin, und es gelang den Lukmaniervertretern in dieser Zeit, den bedeutenden englischen Eisenbahnunternehmer Thomas Brassey für ihre Sache zu gewinnen, dem die Konzessionen von St. Gallen und Graubünden auch sofort erteilt wurden. P. C. von Planta fasste die nun vorteilhafte Lage zusammen (wobei diese Hoffnung schon rasch wieder zerstört wurde):

> «*Bemerkt mag hier werden, dass Brassey der größte Eisenbahnunternehmer nicht nur in England, sondern in ganz Europa und selbst außerordentlich reich war, so daß, wenn er sich sogar um viele Millionen verrechnet hätte, er finanziell noch lange stark genug gewesen wäre, das Werk auszuführen. [...]. Da diese, von der italienischen Regierung ohnehin für den Bau in Aussicht genommenen Konzessionsbewerber zugleich schon den Bau übernahmen und für ihre Solidität [...] alle wünschbare Garantie boten, und da ferner ihr Konzessionsbegehren sich auch auf die vielgenannte Schicksalslinie Bellinzona–Chiasso erstreckte, somit allen Wünschen des Kantons Tessin entgegenkam; so bestand in der That für den letzteren kein vernünftiger, geschweige loyaler Grund, diesem Begehren nicht zu entsprechen. Dessenungeachtet geschah es!*»[498]

Das Gotthardkomitee hatte nämlich die eingetretenen Verzögerungen ausgenutzt: Eine im Einvernehmen mit dem Gotthardkomitee agierendes schweizerisch-englisches Konsortium um den Genfer Geologieprofessor Carl Vogt (1817–1895) beantragte im Frühsommer 1862 bei den Kantonen Luzern, Schwyz, Uri und Tessin eine Konzession für eine Gotthardbahn. Da dieses Gesuch «offenbar [...] für die Ausführung keinerlei Garantien bot», konnte es nach P. C. von Planta «nur den Zweck

497 VON PLANTA (1885), S. 65–66.
498 Ebd., S. 68–69.

haben, dem Lukmanier Hindernisse in den Weg zu legen, was wirklich in so weit gelang, als der tessinische Große Rath in seiner Juni-Sitzung beide Konzessionsgesuche an den Staatsrath zur Begutachtung für seine Novembersitzung überwies».[499]

Die Lage wurde weiter verkompliziert, indem der Londoner Bankier Robert George Sillar (gemäss Planta «ein neuer Abenteurer»)[500] ein weiteres Konzessionsgesuch für die Tessiner Talbahnen Biasca–Chiasso und Bellinzona–Locarno stellte. Dieses Ansinnen veranlasste Brassey, nach Verhandlungen mit dem Pariser Bauunternehmer Lorenz Ludwig Mouton im April 1863 ein neues Konzessionsbegehren sowohl für diese Tallinien als auch für den Lukmanier einzureichen, woraufhin die Gesellschaft um Vogt ihr Gotthardkonzessionsgesuch zurückzog – und sich im Tessin eine lebhafte Auseinandersetzung zwischen den Befürwortern dieses oder jenes Konzessionsgesuchs entspann.

Der Tessiner Staatsrat befürwortete dabei – gemeinsam mit den Regierungen von Graubünden und St. Gallen – entschieden das Gesuch von Brassey, da er der Überzeugung war, dass die innerkantonalen Bahnen nur als Bestandteil einer internationalen Bahn lebensfähig sein würden. Im Juni 1863 entschied der Grosse Rat aber gegen die Regierung und übertrug die Konzessionen an Sillar. «Unter solchen Umständen ist es nicht mehr möglich, an die Lauterkeit der Beweggründe zu einer solchen Schlußnahme zu glauben!»,[501] resümierte der frustrierte P. C. von Planta daraufhin und begründete seine Enttäuschung wie folgt: «Während durch dieses hartnäckige Widerstreben des Kantons Tessin die Bemühungen für den Lukmanier lahm gelegt wurden, ward dagegen dem Gotthard die ihm so nöthige Frist für Vollendung seiner Pläne gewährt.»[502]

Tatsächlich war die Tessiner Konzessionserteilung an Sillar von entscheidender Bedeutung für den weiteren Verlauf des «Alpenbahnrennens»: Da nur Konzessionen für Talbahnen, nicht aber für einen Alpenübergang erteilt worden waren und da Biasca den südlichen Ausgangspunkt sowohl der Lukmanier- als auch der Gotthardlinie bildete, war die Entscheidung über den Alpenübergang weiterhin völlig offen. Indem Sillar zusätzlich auch verpflichtet worden war, «Studien für einen Alpenübergang vornehmen zu lassen und bei den betheiligten Staaten die notwendigen Unterhandlungen einzuleiten»,[503] gewann das Gotthardkomitee nicht nur entscheidende Zeit, sondern erhielt auch noch die Möglichkeit, seinen Anfang der 1860er-Jahre noch immer sehr deutlichen Projektierungsrückstand gegenüber der Lukmanierpartei aufzuholen.[504]

## 7.6 Eschers «Kurswechsel» und die Gotthardkonferenzen von 1863 (1860–63)

Zeitgleich mit der Fusionswelle der Bahngesellschaften von 1856 war das Thema «Gotthard» in einem anderen Zusammenhang auf den Tisch gekommen: Ende Mai 1856 hatte die Zürcher Regierung die NOB über den Eingang mehrerer Konzessionsbegehren für Bahnen von Zürich Richtung Zug informiert – teilweise mit Verlängerung gegen den Gotthard – und sie dazu aufgefordert, sich bezüglich des ihr zustehenden Prioritätsrechts für diese Linien zu erklären. Zwar wurde in der Folge ein Gutachten zu den Linienführungen erstellt, doch schlief die Angelegenheit wieder ein. Sie erwachte erst Ende 1860 zu neuem Leben, als die *Schweizerische Ost–West-Bahn*, Inhaberin der Konzession von Luzern über Zug bis zur Zürcher Grenze, in Konkurs ging.

Im Dezember 1861 konnte zwischen den betroffenen Kantonen und der NOB ein Vertrag zur Gründung einer Bahn von Zürich über Zug nach Luzern abgeschlossen werden – und bereits Ende 1864 wurde diese Linie eingeweiht. Mit der neuen Zweigbahn nach Luzern veränderte sich die Ausgangslage für Alfred Escher und seine NOB in Sachen Alpenbahn grundlegend, indem sie das Netz nach Süden und damit Richtung Gotthard erweiterte – was die NZZ bereits anlässlich deren Eröffnungsfeier in einem kurzen Gedicht festhielt: «Zürich, Zug, Luzern / Sind sich nicht mehr fern; / Nun hoffen sie auf den goldnen Stern / Der sie führe durch des Gotthards Kern.»[505]

Die Tatsache, dass das Lukmanierkomitee gleichzeitig die Bedingungen für die Zürcher Subventionen (Priorität der Linthlinie) nicht erfüllen konnte, schwächte nun dessen Position gegenüber dem Gotthard deutlich. Darüber hinaus

499 Ebd., S. 69–70.
500 Ebd., S. 70.
501 Ebd., S. 71.
502 Ebd.
503 Zit. nach Fries (2008)
504 Ebd.
505 Zit. ebd.

hatten sich die Eisenbahnnetze der Schweiz und ihrer Nachbarländer so entwickelt, dass Escher nun zum Schluss kam, die Interessen Zürichs und der NOB könnten mit der Gotthardlinie besser gewahrt und gefördert werden als mit einer Ostalpenbahn: «Unser ganzes Netz convergirt gegen den Gotthardt & wird v[om] Lucmanier umgangen.»[506] Auch der Bündner Lukmanierpromotor P. C. von Planta hatte dies festgestellt: «Hiedurch war die Stellung der Nordostbahn und des Kantons Zürich in der Alpenbahnfrage bleibend fixirt, aber auch letztere thatsächlich schon zu Gunsten des Gotthard entschieden».[507]

Bereits im April 1862 (also noch vor Fertigstellung der NOB-Linie von Zürich nach Luzern) hatte Escher den Luzerner Regierungsrat Niklaus Dula (1814–1883) gebeten, eine Versammlung der Komitees der NOB und der SCB zu organisieren und «die Gelegenheit zu benützen, für den Gotthard zu demonstrieren».[508] Im Herbst 1862 sprach er sich gegenüber Bundesrat Jakob Dubs für eine Bundessubvention zugunsten des Gotthardprojekts aus, und wenig später machte er sich daran, zusammen mit anderen Gotthardinteressenten eine weitere Konferenz zu organisieren, die im August 1863 in Luzern stattfand. Dieser (vermeintliche) «Kurswechsel» Eschers vom Lukmanier zum Gotthard (oder vielleicht besser: von einer neutralen Haltung zum Gotthard) wurde von den Lukmaniervertretern während den folgenden Jahrzehnten heftig kritisiert. Geradezu exemplarisch kommt dies in den folgenden Zeilen P. C. von Plantas zur Geltung, in denen er die Situation nach der nicht erhaltenen Tessiner Konzession im Juni darzustellen versuchte:

> «*Nun, nachdem der Lukmanier-Löwe durch Fallstricke niedergeworfen lag, war für den zürcher Diktator [Escher], der ein feines Organ für den Strömungen hatte, der Moment gekommen, um demselben mittelst Anschlusses des Kantons Zürich und der Nordostbahn an die Gotthard-Union den Tritt zu geben und dafür wohlfeile Lorbeeren zu ernten.*»[509]

Auch von einem weniger kritischen Standpunkt aus betrachtet gaben die Motive Eschers immer wieder zu Spekulationen Anlass. In einem langen und aufschlussreichen Brief im Oktober 1863 erklärte Escher gegenüber seinem Glarner Freund (und Lukmanierbahnpromotor) Johann Jakob Blumer die Gründe für seinen vordergründig plötzlichen Enthusiasmus für das Gotthardprojekt:

> «*Ich habe schon seit längerer Zeit die Überzeugung gewonnen, daß in Folge der Gestaltung des Eisenbahnnetzes der Schweiz & unserer Nachbarländer eine Eisenbahn über den Gotthard den Interessen Zürich's & der Nordostbahn viel förderlicher wäre als eine Eisenbahn über den Bündtnerischen Alpenpaß. [...]. Meine Hauptmotive liegen in der Überzeugung, daß der Gotthard uns die kürzere Linie nach Italien bietet & daß er uns einen großen Theil des Transites von Deutschland und Italien & vice versa sichert. Ich kann nun noch beifügen, daß ich mich mit Widerstreben dieser Anschauungsweise ergab. Meine Sympathieen hätten mich wünschen lassen, daß das Gewicht der Gründe mir meinen Platz auf Seiten eines Bündtnerischen Alpenpasses angewiesen hätte! Deshalb habe ich auch so lange als möglich gezögert, mein Programm in der Alpenbahnfrage öffentlich werden zu lassen, obgleich ich es schon vor bald 2 Jahren Hrn. [Johann Baptist] Weder vor ¾ Jahren Hrn. [Basil Ferdinand] Curti, vor ½ Jahre Hrn. [Daniel] Wirth-Sand dargelegt habe: ich müßte mich sehr täuschen, wenn es nicht auch Dir & Deinem Schwager [Joachim Heer] bekannt gewesen wäre. Als im letzten Frühsommer die Alpenbahnfrage wieder an die Tagesordnung kam & es an einem Haare gehangen hat, ob der Ctn. Tessin die Conzession für eine Lucmanierbahn oder bloß für die Thaleisenbahn ertheile, da schien mir diese Frage unsererseits nicht mehr dem Spiele dem Winde Preis gegeben werden zu können. Ich empfing den Eindruck, daß die Angelegenheit der Schienenverbindung mit Italien bei längerm bloßen Zusehen von unserer Seite leicht in einer Zürich & der Nordostbahn nachtheiligen Weise präjudizirt werden könnte. Ich betrachtete es daher, um mich eines trivialen, aber bezeichnenden Ausdruckes zu bedienen, als meine ‹verfluchte Schuldigkeit›, nunmehr offen für den Gotthard Partei zu nehmen & diejenigen Schritte zu veranlassen, welche eine nachdrucksame Anstrebung des Gotthardprojectes herbeizuführen geeignet waren.*»[510]

[506] Zit. ebd.
[507] VON PLANTA (1885), S. 72.
[508] Zit. nach FRIES (2008).
[509] VON PLANTA (1885), S. 72.
[510] Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Blumer, 11./12. Oktober 1863, BAE.

Fortan setzte nun also Alfred Escher sein ganzes wirtschaftliches Gewicht für die Anstrebung einer Gotthardbahn ein und es lag nun in seinem Interesse, auch auf politischer Ebene mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Gotthardbahn zu lobbyieren. Die von Escher initiierte und neu auch von Abordnungen der NOB und des Kantons Zürich besuchte Gotthardkonferenz vom August 1863 in Luzern zeugt in aller Deutlichkeit vom Bedeutungsgewinn der Gotthardidee und wird wohl zu Recht als «Wendepunkt in der Geschichte des schweizerischen Alpenbahnbaus»[511] bezeichnet. Begründete die Luzerner Regierung im Einladungsschreiben an die Konferenzteilnehmer den Rückstand des Gotthardprojekts noch damit, dass «die Gesamtheit der Interessenten am Gotthardt bisher für denselben nicht mit derjenigen Thätigkeit und Energie eingestanden ist, welche für andere Alpenpässe entfaltet worden sind»,[512] so verstärkte sich die Position der Gotthardbefürworter durch den Beitritt der NOB und des Kantons Zürich ganz entscheidend. Insbesondere Escher scharte als einflussreicher neuer Befürworter der Gotthardbahn gewichtige Interessenvertreter um sich, um dem Gotthardprojekt zum Durchbruch zu verhelfen. Die zwei grössten, traditionell heftig konkurrierenden Eisenbahngesellschaften SCB und NOB verschrieben sich in einem historischen Schulterschluss demselben Ziel, dessen Bedeutung der Luzerner Regierungsrat Josef Zingg (1828–1891) in seiner Eröffnungsrede der Konferenz wie folgt würdigte:

> «*Eine Bahn durch oder über die schweizerischen Alpen ist ein großes u[nd] gewaltiges Werk. Wenn Sie heute durch bundesbrüderliche Handreichung die demselben entgegenstehenden Schwierigkeiten ebnen und für die Ausführung eines der größten Werke unsres Jahrhunderts nur einen guten Grundstein legen, so wird das Vaterland Ursache haben, Ihnen dafür dankbar zu sein.*»[513]

Auf Eschers Vorschlag hin wurde ein Organisationskonzept erstellt, welches er den Konferenzteilnehmern als Präsident einer siebenköpfigen Fachkommission innert weniger Stunden zur Beratung vorlegte. Die Schlussfassung dieser sogenannten Gotthardübereinkunft formulierte als Zweckbestimmung der Gotthardvereinigung die «Anstrebung einer über den Gotthard führenden Alpeneisenbahn»,[514] wobei eine ständige Kommission aus Abgeordneten sämtlicher Mitglieder der Gotthardvereinigung auf dieses Ziel hinwirken sollte. Knapp zwei Monate später, Ende September 1863, kamen die Vertreter der Gotthardvereinigung erneut in Luzern zusammen. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten bereits 16 Kantonsregierungen sowie die NOB und die SCB die Gotthardübereinkunft entweder bereits angenommen oder dem Kantonsparlament einen entsprechenden Antrag gestellt.[515]

## 7.7 Scharfe Reaktion und Kampf auf dem publizistischen Feld (1863–66)

Man kann also diese Vorgänge im Jahr 1863 als innenpolitisch entscheidende Wende zugunsten des Gotthards bezeichnen, denn die politischen Koordinaten waren ab diesem Zeitpunkt vollkommen andere, wie dies bereits ein ziemlich frustrierter P. C. von Planta festgestellt hat:

> «*Denn fortan waren – dies ließ sich mit Sicherheit voraussehen – weder technische noch finanzielle Gründe, noch auch das geltende Bundesrecht, sondern lediglich das Machtverhältniß maßgebend. Daß die große Uebermacht der Gotthard-Partei ihr Ziel rücksichtslos verfolgen, die Bundesbehörden, in welchen sie durch ihre Mehrzahl herrscht, in ihr Interesse ziehen, die Bundesfinanzen für sich in Anspruch nehmen, gegenüber Italien und den mitinteressirten deutschen Staaten als ‹schweizerische Eidgenossenschaft› imponirend auftreten und dieselben mit Hülfe der Diplomatie für sich gewinnen werde: dies Alles stand nun schon am 7. August 1863 durch den Eintritt Zürichs und der Nordostbahn in die Luzerner Konferenz – gleichviel ob Alf[red] Escher persönlich mitwirkte oder nicht – als ‹Logik der Thatsachen› zum Voraus fest, so gewiß als der Lukmanier gesiegt hätte, wenn Zürich und die Nordostbahn, wie es ihre natürliche Stellung mit sich brachte, sich demselben zugewendet*

511 Fries (2008).

512 Schreiben von Schultheiss und Regierungsrat des Kantons Luzern an die Direktion der NOB, 22. Juli 1863, zit. nach Fries (2008).

513 Protokoll der Gotthardkonferenz vom 7./8. August 1863, zit. ebd.

514 Zit. ebd.

515 Ebd.; Kraus (2008); Jung (2008), S. 490–499, 557–569; von Planta (1885), S. 58–76.

*haben würden. Es ist also selbstverständlich, daß wir von diesem entscheidenden Wendepunkt an nur Rückgangsstationen der rätischen Alpenbahn zu registriren haben werden. Aber dieser ihr Rückgang war nicht minder ehrenvoll als ihr bisheriges Fortschreiten; denn noch acht Jahre lang machte sie heroisch jeden Fuß breit dem auf seine Uebermacht pochenden Gegner streitig.*»[516]

Wie diesen Zeilen Plantas zu entnehmen ist, erregte die Konstituierung der Gotthardvereinigung grossen Unmut auf Seiten der Ostalpenbahnvertreter (und auch der Westalpenbahnvertreter). Und wie diesen Zeilen ebenfalls zu entnehmen ist: Letztere wollten noch lange nicht aufgeben. Sogleich wurde deshalb eine von den Kantonen Glarus, Appenzell-Innerhoden, Appenzell-Ausserrhoden, St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf besuchte Gegenkonferenz einberufen, die bereits Mitte September 1863 in St. Gallen stattfand.

In einer aus dieser Konferenz hervorgegangenen *Denkschrift* an den Bundesrat wurde die Gotthardvereinigung für unrechtmässig erklärt, da es nach schweizerischem Recht unzulässig sei, dass industrielle Unternehmungen wie Eisenbahngesellschaften mit Kantonen Konkordate abschlössen und sich auf diesem Weg die Unterstützung der Eidgenossenschaft zu sichern suchten. Mit Nachdruck verwehrte sich die Gotthardgegnerschaft gegen eine Intervention des Bundes in der Alpenbahnfrage und namentlich auch gegen die Gewährung von Bundessubventionen zugunsten der Gotthardbahn, was «im Widerspruch stünde mit Wortlaut und Geist»[517] des Eisenbahngesetzes von 1852. Um den mit der Konstituierung der Gotthardvereinigung geschaffenen Tendenzen entgegenzuwirken, beschloss die Konferenz, sich

«*mit aller Energie gegen alle Schlußnahmen und jede Beihülfe zu erheben, in deren Zweck es läge, den Alpenübergang über den Gotthard mit Auschluß jedes anderen, als den einzig schweizerischen Alpenübergang zu begünstigen, ihm eine besondere Unterstützung angedeihen zu lassen und die eidgenössischen Finanzen für denselben in Anspruch zu nehmen*».[518]

Hintergrund dieses deutlich formulierten Schriftstücks war die Tatsache, dass die Gotthard-Kantone den Bundesrat ersucht hatten, ihre Übereinkunft an die ausländischen Staaten weiterzuleiten (und gleich auch entsprechende Verhandlungen zugunsten des Gotthards einzuleiten). Die Ostschweizer Kantone forderten daraufhin, dass der Bundesrat mit denselben ausländischen Regierungen auch betreffend Lukmanierbahn in Unterhandlungen trete. Erst im April 1864 entschied der Bundesrat nun, die Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England über die Gotthardübereinkunft in Kenntnis zu setzen und künftig den amtlichen Verkehr sowohl der Gotthard- als auch der Lukmanier- und Simplon-Kantone mit ausländischen Staaten zu vermitteln. Dies wiederum veranlasste Graubünden und St. Gallen, die genannten Staaten – durch Vermittlung des Bundesrates – über den Stand der Lukmanierarbeiten in Kenntnis zu setzen, woraufhin sich Baden, Württemberg und insbesondere Bayern sehr interessiert zeigten.

Wie in den Jahren und Jahrzehnten zuvor, lag es daher weiterhin in den Händen der privaten und kantonalen Interessengruppen, im In- und Ausland um Unterstützung für ihr jeweiliges Projekt zu werben. Dies geschah in der Folge noch ausgeprägter als zuvor auf dem publizistischen Feld, indem beide Seiten beständig neue Schriften publizierten, welche die kommerziellen, volkswirtschaftlichen, technischen und auch militärischen Vorzüge des favorisierten Alpenübergangs aufzuzeigen versuchten – wofür wiederum beständig neue Grundlagen durch Studien im Feld und auf technischer Ebene geschaffen wurden.

Angesichts der bereits zahlreich erschienenen Untersuchungen über die Ostalpenbahnprojekte und der noch geringen Unterstützung für ihr eigenes Projekt im Ausland hatten die Gotthardbefürworter die dringende Notwendigkeit solcher Studien erkannt und taten sehr viel, ihren Rückstand aufzuholen. Anfang August 1864 wurde ein von Gottlieb Koller, Wilhelm Schmidlin und Georg Stoll (1818–1904) im Auftrag der Gotthardvereinigung verfasstes Gutachten mit dem Titel *Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung* fertiggestellt. Diese Arbeit wurde in einer Replik von Georges-Thomas Lommel unter dem Titel *Simplon – Gotthard – Lukmanier. Etude comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par ces passages alpins italo-suisses* kritisiert, worauf Koller, Schmidlin und Stoll ihre Position in der Duplik *Die Gotthardbahn und*

516 VON PLANTA (1885), S. 72–73.
517 Zit. nach FRIES (2008).
518 Zit. ebd.

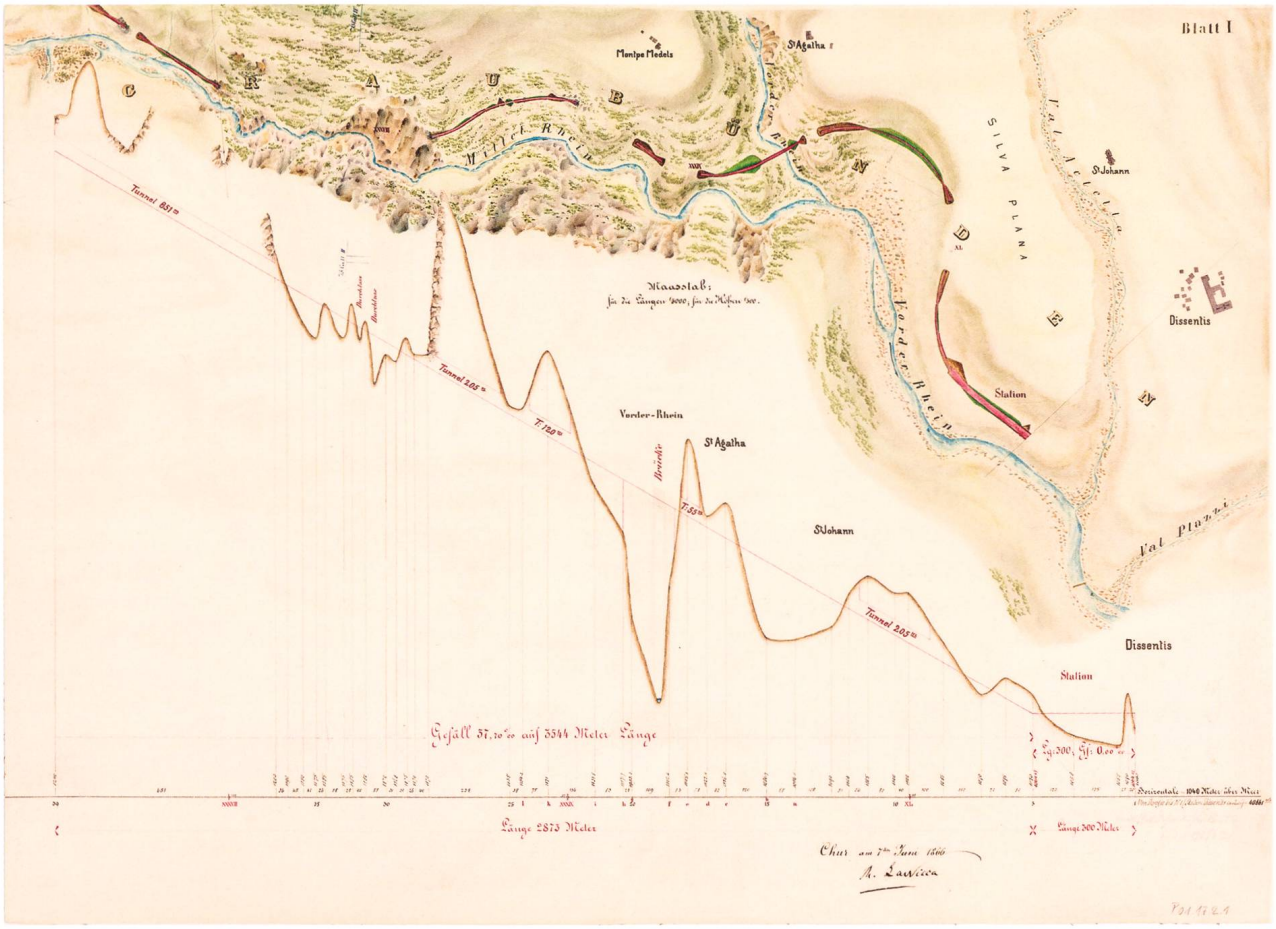


*Abb. 16: Richard La Nicca, Situationspläne (74 x 54 cm, 1:5000) für die Lukmanierbahn, 1866. Blatt I, Disentis bis Curaglia. Die dem heutigen Strassenverlauf entsprechende Linienführung bedingt, nebst einer Brücke über den Vorderrhein, einige kurze Tunnels. Mit zehnfach überhöhtem Längsprofil.*

*ihre Konkurrenten. Erwiederung auf die Schrift 'Simplon, St. Gotthard et Lukmanier'* verteidigten. Ein knappes Jahr später – im Mai 1865 – veröffentlichten die Ingenieure August von Beckh (1809–1899) und Robert Gerwig (1820–1885) im Auftrag der Gotthardvereinigung unter dem Titel *Die Gotthardbahn in technischer Beziehung und Rentabilitäts-Berechnung auf Grundlage des kommerziellen und technischen Gutachtens* ein technisches Gutachten zur Gotthardbahn.

Ziemlich gleichzeitig publizierten Oberst Samuel Schwarz (1814–1868) und Oberstleutnant Hermann Siegfried (1819–1879) eine Untersuchung mit dem Titel *Die Gotthard-Bahn in militairischer Beziehung.* Als Reaktion erschien prompt eine mit *Die schweizerischen Alpenbahnen in militärischer Beziehung* überschriebene Schrift über die militärischen Vorzüge des Lukmaniers von den eidgenössischen Obersten Eduard von Salis (1802–1884), Jakob von Salis (1815–1886) und Gustav von Hoffstetter (1818–1874). Das Lukmanierkomitee wiederum veröffentlichte 1865 eine Schrift mit dem Titel *Die Lukmanierbahn in technischer, commerzieller und finanzieller Beziehung und Vergleichungen mit der Gottahrdtbahn.* Noch im selben Jahr konterten die Fachleute der Gotthardbahn ihrerseits mit einer neuen Studie, betitelt *Die Gotthardbahn und der Lukmanier. Erwiederung auf die Schrift 'Die Lukmanierbahn in technischer, commerzieller und finanzieller Beziehung'.* Veröffentlicht wurden auch die gesammelten und erweiterten Expertisen von Richard La Nicca. Zudem erscheinen Untersuchungen, die sich mit den klimatischen Verhältnissen der verschiedenen Pässe auseinandersetzten, beispielsweise *Le climat du Gothard et du Lucmanier* von Oswald Heer (1809–1883), und es wurden Untersuchungen über die geologischen Aspekte angestellt, so durch die Professoren Arnold Escher von der Linth und Bernhard Studer (1794–1887). Gemäss P. C. von

Planta erschienen in der Schweiz und in Italien in den Jahren 1865 und 1866 insgesamt mehr als 70 Druckschriften über die Alpenbahnfrage.[519]

## 7.8 Festhalten am Lukmanier und zögerliches Aktivwerden des Bundesrates (1860–64)

Schon P. C. von Planta resümierte im Jahr 1885, für Graubünden und St. Gallen wäre die Gotthardkonferenz von 1863 eigentlich «der Moment gewesen, um den Lukmanier, der unter diesen Umständen die Konkurrenz mit dem Gotthard kaum mehr bestehen konnte, zu verlassen und sich dem Splügen zuzuwenden, der gegenüber dem Gotthard – abgesehen von den geringern Baukosten – den Vorzug der kürzeren Linie und der großen Sympathien, die ihm in Mailand entgegenkamen, hatte.»[520] Dies geschah jedoch nicht – die Ostalpenbahnvertreter hielten noch für einige Jahre strikt am Lukmanier fest. Planta begründete dies damit, dass der Bundesrat am 2. Juli 1863 eine Note an die italienische Regierung erlassen habe, durch die der Splügen bereits zum Vornherein ausgeschlossen worden sei.

Der Bundesrat erkundigte sich nämlich unter diesem Datum bei Italien über den Stand der Alpenbahnabklärungen und sprach den Wunsch aus,

> «*daß ihm von den Linien, welche in Untersuchung fallen & bezüglich welcher die königl[iche] Regierung eine Wahl zu treffen im Falle sein wird, Kenntniß gegeben werde, um zu vermeiden, daß man zu sehr einer Richtung sich zuwende, welche von vornherein durch die Schweiz abgelehnt werden müßte, wie z. B. wenn es sich um eine Linie handelte, durch welche der Kanton Tessin umgangen würde*».[521]

Damit gab die Landesregierung klar zu verstehen, dass eine Konzession für den Splügen kaum Aussicht auf Genehmigung durch die Bundesbehörden hatte, solange noch keine Verbindung zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin bestand. «Auch durfte man nicht erwarten, daß Italien angesichts dieser, wenn auch durchaus inkompetenten, so doch offiziellen Außerung der Bundesexekutive sich zu einer staatlichen Handreichung für den Splügen herbeilassen werde», so P. C. von Planta weiter. «Es blieb also nichts anderes übrig als, wenn man nicht die Waffen strecken wollte, im Kampf mit dem Lukmanier bis zum definitiven Entscheide auszuharren.»[522]

Die durchaus politische Stellungnahme des Bundesrates vom Juli 1863 ist Ausdruck eines langsamen, aber stetigen Meinungsbildungsprozesses, der sich in diesen Jahren innerhalb der Landesregierung vollzog und der – auch unter dem Druck ausländischer Vorstösse – mehr und mehr in eine (vorerst noch bescheidene) Alpenbahnpolitik ausmündete. Auch wenn sich nun eine gewisse Favorisierung abzeichnete, konnte von einer Monopolisierung der einen oder anderen Variante noch keine Rede sein. Bis dahin hatte sich der Bundesrat gegenüber den rivalisierenden Interessen – zumindest gegen aussen – neutral verhalten.

Allerdings hatte Bundesrat Josef Martin Knüsel (1813–1889), Vorsteher des Handels- und Zolldepartements, bereits 1860 in einer Vernehmlassung zu einer Note der sardinischen Regierung auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Linie in jedem Fall durch das Tessin zu legen. Diese Bedingung (an der auch später festgehalten wurde) hätten zwar beide damals konkurrierenden Varianten erfüllt. Indessen sprach sich der Luzerner Knüsel gleichzeitig auch klar für die Gotthardvariante aus: Das Tessin würde damit fester an die Schweiz geknüpft, während eine Lukmanierbahn die deutschen Staaten dazu veranlassen könnte, ihren Verkehr nicht über Basel und Rorschach, sondern auf ihrem Gebiet über Stuttgart nach Rorschach zu leiten.

Die bundesrätliche Stellungnahme vom Juli 1863 und die Betonung seiner alleinigen Kompetenz, mit dem Ausland Verträge abzuschliessen, zeugen von einem stärker werdenden Engagement des Bundesrates in der Alpenbahnfrage. Im Februar 1864 nun unternahm der neu gewählte Bundesrat Karl Schenk (1823–1895) einen weiteren Versuch, die Landesregierung zu einer aktiveren Alpenbahnpolitik zu bewegen. In seinem Vorstoss wies Schenk auf die grossen Alpenbahnprojekte der Nachbarländer hin und warnte noch einmal vor dem drohenden Verlust des Transitverkehrs durch die Schweiz. Die erforderliche Konzentration der Kräfte für eine Alpenbahn sei bei einer neutralen Stellung des Bundesrates unmöglich

519 Fischer (2008); von Planta (1885), S. 75–84.

520 von Planta (1885), S. 74.

521 Italienische Gesandtschaft. Verbalnote betreffend die Eisenbahnangelegenheiten, 2. Juli 1863, BAR.

522 von Planta (1885), S. 75.

zu erreichen, argumentierte Schenk und warf einen kritischen Blick zurück auf die bisherigen Entwicklungen im schweizerischen Eisenbahnwesen:

> «*So hat denn der ganze Zeitraum seit Anlegung der Eisenbahnen in der Schweiz bezüglich Verbindung mit dem Süden zu nichts anderem geführt als zur Trennung der Kantone in drei verschiedene Lager, zu Verträgen im Osten, zu Konventionen im Westen, zu Übereinkünften im Zentrum, zu gegenseitiger Befehdung im Inland und Ausland und zu einer Reihe von Versuchen zur Bildung von Gesellschaften für den Bau dieses oder jenes Alpenpasses, welche samt und sonders missglückt sind.*»[523]

Schenk führte weiter aus, es sei peinlich, wenn bald Delegierte des Lukmanierkomitees, bald Delegierte des Gotthardkomitees an den Turiner Hof pilgerten, beide ausgestattet mit Empfehlungen des Bundesrates.

> «*Nun hat die schweizerische Nation an dem neuen Bunde gerade das mit Freuden begrüsst, dass er die Schweiz nach aussen als einiges Ganzes hinstellte, dass er dem separaten, oft sehr unpatriotischen und selbstsüchtigen Verhandeln einzelner Kantone mit auswärtigen Regierungen ein Ende machte, dass er für die Zukunft die traurige Erscheinung von schweizerischen Abgeordneten, welche an fremden Höfen gegeneinander intrigierten, gänzlich zu verbannen schien.*» [524]

Die Haltung des Bundesrates und seine *laisser-faire*-Politik würden nicht nur der Ehre und dem Wohlstand des Landes schaden, sondern auch ausländische Interessen begünstigen, so Schenk weiter. Dabei sei das System der Passivität gar nicht bis ans Ende durchführbar, denn der Bundesrat werde schliesslich doch reden müssen, wenn es um den Abschluss von Staatsverträgen gehe; er solle sich daher offiziell zu einem bestimmten Projekt bekennen und Verhandlungen mit fremden Staaten aufnehmen. Selbst eine finanzielle Beteiligung des Bundes an einer Alpenbahn wäre analog zu den Subventionen von Alpenstrassen und Flusskorrektionen nicht auszuschliessen.

Schenk wollte mit seinem Vorstoss zugleich das Gotthardprojekt zur offiziellen schweizerischen Variante erheben. Sein Vorpreschen war zwar auf den ersten Blick wenig erfolgreich. Zur gleichen Zeit lobbyierten aber auch die Vertreter der neuen Gotthardvereinigung intensiv bei der Landesregierung, und nicht zuletzt wandte sich Alfred Escher immer wieder an die mit ihm befreundeten Bundesräte (in jener Zeit vor allem Jakob Dubs und Karl Schenk). Der Bundesrat beschloss nun, zu Schenks Vorstoss noch keinen definitiven Beschluss fassen zu wollen, jedoch den amtlichen Verkehr der Gotthard- und der Lukmanier-Kantone mit dem Ausland zu vermitteln und an diesbezüglichen Vorverhandlungen mit einem Beobachter teilzunehmen. Insbesondere Letzteres zeigt deutlich, dass die Landesregierung – bei gleichbleibender Rechtslage – ihr Engagement in der Alpenbahnfrage mehr und mehr verstärkte.[525]

## 7.9 Verhandlungen im südlichen und nördlichen Ausland (1865)

Mindestens ebenso wichtig waren zu diesem Zeitpunkt aber weiterhin die persönlichen Kontakte zu den als Geldgebern in Frage kommenden Staaten und deren Vertretern. Auch auf diesem Feld konnten die Gotthardbefürworter ihren anfänglichen Rückstand immer weiter aufholen, was zu einem grossen Teil damit zu tun hatte, dass nun national bekannte Persönlichkeiten ihre Netzwerke zugunsten des Gotthards nutzten. So wurden etwa Alfred Escher und der Basler Bürgermeister Johann Jakob Stehlin (1803–1879) als Vertreter der Gotthardvereinigung vom Aussenminister des Grossherzogtums Baden, Franz von Roggenbach (1825–1907), einem engagierten Befürworter des Gotthardprojekts, zu Gesprächen über die Alpenbahnfrage eingeladen. Nicht nur in Baden, auch in Preussen und Württemberg schien sich die Stimmung immer mehr zugunsten des Gotthards zu wenden, während Bayern aufgrund seiner geographischen Lage weiterhin zur Ostalpenbahnvariante tendierte.

Im Frühjahr 1865 schien den Gotthardvertretern der Augenblick günstig, bei den Verhandlungen der Eidgenossenschaft mit dem Deutschen Zollverein über einen Handelsvertrag einen Artikel mit Bestimmungen zur Alpenbahnfrage aufzunehmen. Zunächst wollte der Bundesrat die Angelegenheit lediglich zur Sprache bringen. Doch bei der

523 Zit. nach Kreis/Egger (1981), S. 201.
524 Zit. ebd.
525 Ebd., S. 201–203; Fischer (2008).

Überarbeitung der Instruktionen für die eidgenössischen Kommissäre setzte sich Bundesrat Jakob Dubs, Vorsteher des Departements des Innern und enger Freund von Alfred Escher, mit dem Antrag durch, die Aufnahme eines entsprechenden Artikels anzustreben. In der Folge wurde bei den Verhandlungen in Stuttgart ein die Alpenbahnen betreffender Artikel ins Schlussprotokoll aufgenommen. Jedoch verweigerten mehrere deutsche Regierungen den Verträgen ihre Genehmigung.

Auch in Italien gewann das Gotthardprojekt Mitte der 1860er-Jahre immer mehr Unterstützung. Bislang hatte die Lukmaniervariante – wie übrigens auch mögliche und unmögliche Splügenprojekte – in Norditalien, seinen Regionen und Städten grossen Rückhalt genossen. Die grossen Anstrengungen der Gotthardvertreter liessen aber auch dort immer mehr die Ansicht aufkommen, dass ein Schienenweg über den Gotthard nach den Industriezentren der Deutschschweiz, dem deutschen Rheinland, nach Belgien und Holland den Interessen des vereinigten Königreichs Italien besser entsprechen würde als eine östliche Alpentransversale in Richtung Bodensee. Zu dieser allmählichen Gesinnungsänderung trug wohl auch bei, dass zu Beginn des Jahres 1865 die Hauptstadt Italiens von Turin nach Florenz verlegt wurde, wodurch das stets lukmanierfreundliche Piemont weiter an Gewicht verlor.

Das Gotthardprojekt schien nun nördlich wie südlich der Schweiz auf verlässliche Unterstützung zählen zu können, so dass die Gotthardvereinigung im August 1865 glaubte, vorpreschen und bereits einen Beteiligungsplan ausarbeiten zu können. Nach diesem sollte das Königreich Italien den Bau des Tunnels selbst übernehmen und an die Baukosten von geschätzten 70 Millionen Franken von den anderen Staaten eine Beteiligung von zusammen 35 Millionen Franken erhalten; davon wiederum rund 20 Millionen aus der Schweiz und der Rest vornehmlich aus Deutschland. Die italienische Regierung distanzierte sich jedoch von diesem Plan, da es aus politischen und völkerrechtlichen Gründen nicht vertretbar schien, ein derart aufwändiges Projekt auf dem Gebiet eines fremden Staates durchzuführen. Immerhin erklärte sie, Italien sei weiterhin bereit, sich finanziell am Bau einer Alpenbahn zu beteiligen – eine Entscheidung zugunsten eines bestimmten Passes war indessen noch nicht gefallen.

Da aber immer noch kein Projekt bis zum Stadium der praktischen Umsetzung gereift war, warben weiterhin Abgeordnete der verschiedenen Alpenbahnkomitees im Ausland um politische und finanzielle Unterstützung für ihre Pläne. So sprachen etwa Escher und Stehlin auch mit Wirtschafts- und Behördenvertretern in Italien, wo auch der spätere Gotthardbahn-Inspektor Gottlieb Koller oft im Interesse des Gotthardprojekts unterwegs war und Lobbying betrieb. Im Spätsommer 1865 trafen Escher, Stehlin und Georg Stoll, Mitglied der NOB-Direktion, in Baden-Baden erneut mit Franz von Roggenbach zusammen und bekamen dabei auch die Gelegenheit zu einer Unterredung mit Otto von Bismarck (1815–1898), dem mächtigen Ministerpräsidenten Preussens – der sich bald als Befürworter des Gotthardprojekts erwies. Auf seinen Rat hin suchte Stoll um die Unterstützung verschiedener deutscher Handelskammern nach und fand auch einigen Zuspruch, so dass sich diese bei der preussischen Regierung für eine Unterstützung der Gotthardvariante aussprachen.

Ende 1865 und Anfang 1866 war aber auch Arnold Otto Aepli (1816–1897), Regierungsrat des Kantons St. Gallen und Verwaltungsratsmitglied der VSB, für das Lukmanierprojekt in Berlin, während der bayerische Diplomat Ferdinand von Hompesch (1824–1913) in Florenz für das Splügenprojekt warb. Gleichzeitig waren Stoll und Schmidlin in Berlin bei Bismarck und in Süddeutschland unterwegs. Am 31. Januar 1866 konnten die Gotthardbefürworter aus diesen Bemühungen einen konkreten und wichtigen Erfolg verzeichnen: Auf Antrag Badens hin erklärte Preussen seine Bereitschaft zur Organisation einer Konferenz deutscher Staaten – eventuell unter Einbezug Belgiens und Hollands – zur Verständigung über die Subventionsfrage.

In Italien hatte derweil Stefano Jacini (1826–1891), Minister für öffentliche Arbeiten, die Bildung einer neuen Alpenbahnkommission durchgesetzt, die insbesondere die «kommerziellen» Aspekte zu untersuchen hatte. Auf die Resultate dieser Kommission war man in der Schweiz äusserst gespannt: «Insbesondere begann man den Splügen zu fürchten», meinte P. C. von Planta, «denn dieser hatte in Italien, sobald man von den technischen Vorzügen des Lukmanier ansah, die meisten Anhänger, theils als die direkteste Linie aus Mitteldeutschland nach Mailand, theils weil dessen südlicher Abhang auf italienischem Gebiet sich befindet, theils endlich weil einzig durch eine Splügenbahn eine Eisenbahn von Lecco nach Chiavenna und Sondrio gesichert beziehungsweise einträglich schien.»[526] In Mailand hatte sich

[526] VON PLANTA (1885), S. 86.

deswegen bereits ein Splügenkomitee gebildet, während die Bündner offenbar der festen Überzeugung waren, die Gotthardvertreter und ihre Freunde in der eidgenössischen Politik würden einer Splügenbahn hinter den Kulissen Steine in den Weg legen.

Eine im bündnerischen Südtal Bergell abgehaltene Kreisversammlung erhob daher Protest gegen die (angebliche) Absicht der Bundesbehörden, eine Splügenbahn zu verhindern, und forderte die Kantonsbehörden zu einem energischen Eingreifen auf. Bald schon schlossen sich fast alle politischen Kreise des Kantons dieser Aufforderung an, woraufhin der Kleine Rat des Kantons Graubünden ein Schreiben an den Präfekten der Provinz Mailand erliess, das öffentlichkeitswirksam auch in verschiedenen italienischen Zeitungen gedruckt wurde. Dies brachte dem Kanton Graubünden die scharfe Missbilligung des Bundesrates ein, doch die Bündner wollten für den Splügen kämpfen: «Aber auch durch die That wollte man den entschlossenen Willen des Kantons Graubünden beurkunden, in diesem entscheidenden Moment das Aeußerste für Rettung seiner alten Verkehrsstraße zu leisten»,[527] so P. C. von Planta. Die Standeskommission beschloss deshalb im November 1865, dem Grossen Rat die Subventionierung einer bündnerischen Alpenbahn mit 4 Millionen Franken zu beantragen – was in der Folge sowohl vom Parlament als auch vom Volk genehmigt wurde. «Es war dies gewissermaßen ein Akt der Verzweiflung, die nicht mehr rechnet; denn die votirte Summe stand außer Verhältniß zu den kargen Hülfsmitteln des Landes.»[528]

Auch die eidgenössische Politik beschäftigte sich nun mit dieser Frage. Ein vom späteren Bundesrat Emil Welti (1825–1899) im Ständerat eingereichter Antrag verlangte Auskunft vom Bundesrat über die Alpenbahnfrage und hielt gleich klar fest, dass einer Splügenbahn keine Konzession erteilt werden dürfte. Die ohnehin bereits aufgeregte Stimmung in Graubünden steigerte sich nun noch weiter: An einer von etwa 2000 Männern besuchten Volksversammlung in Chur drückte sich dies eindrücklich aus und es wurden bereits Unterschriften für eine Petition gesammelt.

Die italienische Alpenbahnkommission hatte sich in der Zwischenzeit die Vertreter der Lukmanier-, Splügen- und Gotthardlinien angehört und kam zu entscheidenden Schlussfolgerungen, die noch im Februar 1866 dem Parlament vorgestellt und durch den italienischen Gesandten in der Schweiz dem Bundesrat übermittelt wurden. Das Schreiben stellte in aller Deutlichkeit klar, dass für Italien an erster Stelle der Gotthard stehe, an zweiter der Splügen und erst an dritter der Lukmanier – andere Pässe kämen gar nicht mehr in Frage. Dieser Entscheid gründete vornehmlich auf «kommerziellen» Gesichtspunkten – gleichzeitig hatte aber auch die Erkenntnis gereift, dass ein langer Tunnel unter dem Gotthard inzwischen im Bereich des technisch Möglichen lag, und es war die Feststellung durchgedrungen, dass nördlich der Alpen hinter der Gotthardvariante die einflussreichsten und finanzkräftigsten Interessen standen. Südlich der Alpen herrschte aber keineswegs Einigkeit über diese Frage: Namentlich Mailand zeigte weiterhin grosses Interesse am Splügen.[529]

## 7.10 Innenpolitische Schwierigkeiten und aussenpolitische Blockade (1864–66)

Die deutschschweizerische Allianz für den Gotthard bröckelte jedoch öfter einmal. Insbesondere der Kanton Bern stand nicht immer vorbehaltlos hinter diesen Unternehmen, da ihn seine eigenen Regionalinteressen auf ein anderes Projekt schielen liessen. Obwohl Bern Mitglied der Gotthardvereinigung war, kam es dort im September 1864 zur Bildung eines Grimselkomitees, dessen engerem Ausschuss unter anderem alt Bundesrat Jakob Stämpfli als Vizepräsident angehörte. Die Grimselvariante war bereits 1850 ins Gespräch gekommen, doch erst 1862 und 1864 veröffentlichte ein Ingenieur Emil Schmid konkrete Studien, wobei er plante, die Bahn nach Überwindung der Grimsel in den Kanton Tessin weiterzuführen. Das Grimselkomittee versuchte, diesem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen, was zu einer gewissen Missstimmung zwischen Bern und der Gotthardvereinigung führte. Die verschiedenen Vertreter Bern nahmen nur noch teilweise an den Sitzungen der Gotthardvereinigung und ihrer Ausschüsse teil und fehlten häufig unentschuldigt.

Die vorgeschlagene Route über die Grimsel ins Wallis und weiter über den Nufenenpass ins Tessin schien den Berner Interessen selbst-

527 Ebd., S. 87.
528 Ebd.
529 Fischer (2008); von Planta (1885), S. 85–89; Jung (2006), S. 570–572.

verständlich besser zu entsprechen, da sie eine direkte Anbindung der Bundesstadt an die Alpentransversale schon fast garantiert hätte. Allerdings nährte sich die Berner Zurückhaltung auch aus der weit verbreiteten positiven Haltung zugunsten einer Verstaatlichung der Eisenbahnen, die sie durch die starke Position der Privatbahnen in der Gotthardvereinigung gefährdet sah. Namentlich Stämpfli befürchtete eine Stärkung des Privatbahnsystems, wenn die Gotthardbahn durch ein privates Unternehmen gebaut werden sollte. Im Januar 1866 beriet der Grosse Rat des Kantons Bern endlich die Alpenbahnfrage in aller Ausführlichkeit. Hier nun war es nicht zuletzt das Votum Stämpflis, das den Rat veranlasste, einen Kredit für weitere Grimselstudien abzuweisen – dieser war nämlich zu der Überzeugung gelangt, dass das Berner Interesse hier hinter das eidgenössische Interesse zurücktreten müsse. Trotz der Entscheidung gegen die Grimselvariante votierte der Grosse Rat aber nicht vorbehaltlos für den Gotthard, sondern lehnte auch eine Subvention für diesen vorerst ab.

Eine andere innenpolitische Schwierigkeit bestand immer noch für die verschiedenen Alpenbahnkomitees: Die Konzessionserteilung auf dem Gebiet des Kantons Tessin war weiterhin von entscheidender Bedeutung. Und weiterhin konnten sich die Vertreter dieses Kantons nicht auf das eine oder andere Projekt einigen. Dass der Tessiner Grosse Rat im Mai 1864 nachträglich ausdrücklich die Teilnahme der Kantonsregierung an der Gotthardkonferenz von 1863 guthiess, aber bereits Februar 1866 den Austritt aus der Gotthardvereinigung beschloss, ist geradezu symptomatisch. Letztere bemühte sich weiter aktiv um die Unterstützung des Projekts in der Südschweiz – zunächst jedoch ohne nachhaltigen Erfolg.

Im Mai 1864 hatte das Tessiner Parlament die Konzessionen für die Talbahnen an den Unternehmer Sillar und seine Partner erteilt, wobei sich diese (gemäss P. C. von Planta) «bald wieder als bloße Spekulationsgesellschaft erwiesen, die lediglich darauf ausging, durch Abtretung der Konzession ein gutes Geschäft zu machen».[530] Dies gelang bereits im Januar 1864, als die Konzessionen an eine sogenannte *European Central Railway Limited* aus London abgetreten wurden. Diese Unternehmung begann dann tatsächlich mit den Arbeiten – und verlangte bald schon eine Konzession für den Lukmanier. Das brachte das Gotthardlager in einige Aufregung und führte zu einer Motion im Nationalrat, die den Bundesrat beauftragte, die Solidität dieser Gesellschaft zu überprüfen. Diese Prüfung übernahm die Tessiner Regierung aber gleich selbst und erklärte im Oktober desselben Jahres die Konzessionsinhaberin für unfähig, ihre Verpflichtungen zu erfüllen. Nun gelang es dem Pariser Bankhaus *Hentsch, Lütscher & Cie.* im Einvernehmen mit den VSB, eine Einigung mit der *European Central Railway Limited* zu finden. Im Februar 1866 erteilte der Tessiner Grosse Rat die Lukmanierkonzession sowie die Konzessionen für die Talbahnen an diese Gesellschaft, trat aus der Gotthardvereinigung aus – und erteilte gleichzeitig eine Gotthardkonzession an eine andere Gesellschaft. Da nun aber die politische Landschaft rund um die Schweiz immer mehr in Bewegung geriet und die Zeiten daher unsicherer wurden, verzichteten die konzessionshaltenden Gesellschaften schon rasch wieder auf ihre Eisenbahnbestrebungen.

Denn nachdem der Gotthard sowohl national als auch international immer stärker ins Zentrum des Interesses gerückt war, veränderte sich die innenpolitische Situation der Nachbarländer im Norden nun rasch und deutlich. So brach im Juni 1866 der sogenannte Deutsche Krieg zwischen Preussen und Österreich aus, der nach einem Sieg Preussens zur Spaltung des seit 1815 bestehenden Deutschen Bundes, zur Gründung des Norddeutschen Bundes unter dem Vorsitz Preussens sowie zur Bildung der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn führte. Obwohl während des Krieges noch an noch auf der Seite Österreichs stehend, näherten sich die süddeutschen Staaten in der Folge wieder Preussen an. Als weitere Folge dieses Krieges erhielt das geeinte Königreich Italien, das als Verbündeter Preussens in den Krieg eingetreten war, von Österreich die Provinz Veneto und wurde dadurch endgültig zu einem den ganzen Apennin umfassenden Wirtschafts- und Interessengebiet. Diese entscheidenden Veränderungen der politischen Landschaft Europas verstärkten sowohl das Interesse Preussens an einer Eisenbahnverbindung nach Italien als auch das Interesse Italiens an einer Alpentransversale nach den deutschen Ländern. Beide bevorzugten eine Verbindung ihrer Wirtschaftsräume, welche die mächtigen Nachbarstaaten Frankreich und Österreich beiseiteliess und auf direktem Weg durch die neutrale Schweiz führen würde. Für die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen konnte dies grundsätz-

[530] VON PLANTA (1885), S. 84.

lich nur positiv sein. Nichtsdestoweniger sollte es noch einige Jahre dauern, bis die Verhandlungen zu einem greifbaren Resultat führten.[531]

## 7.11 Drängen der Schweizer in Deutschland und Italien (1867/68)

Aufgrund dieser veränderten Ausgangslage schien im Sommer 1867 die Gelegenheit günstig, die durch die internationalen Entwicklungen ins Stocken geratene Alpenbahnangelegenheit wieder in Gang zu bringen. Da auf eidgenössischer Ebene ohnehin Verhandlungen über die künftigen Beziehungen zu den Nachbarstaaten Preussen und Italien anstanden, hielt Alfred Escher nun ein Eingreifen des Bundesrates für angebracht. Mit Emil Welti war einige Monate zuvor ein Mann in den Bundesrat gewählt worden, der nicht nur ein enger Freund Eschers war, sondern sich bereits im November 1865 mit einer Motion im Ständerat für eine starke Einflussnahme des Bundes in der Alpenbahnfrage eingesetzt hatte und diese Linie auch nach seiner Wahl in die Regierung weiterverfolgte. Allerdings wirkten der Gotthardangelegenheit innenpolitische Einflüsse von anderer Seite entgegen. Neben den fortwährenden Auseinandersetzungen über die Wahl des richtigen Alpenübergangs gewann auch die Demokratische Bewegung zunehmend an Gewicht und stellte sich offen sowohl gegen die mächtigen «Eisenbahnbarone» (allen voran Alfred Escher) als auch gegen die von liberalen Politikern geprägte Gotthardvereinigung. Diese versuchte sie insbesondere durch eine Verhinderung der Finanzierung der Gotthardbahn durch verschiedene Kantone zu schwächen.

Auch die Ostalpenbahnvertreter waren selbstverständlich bestrebt, die aussenpolitische Situation zu ihren Gunsten zu nutzen. Im Frühjahr und Sommer 1867 wurden daher Abordnungen des Lukmanierkomitees bei den Regierungen von Preussen, Bayern, Württemberg, Baden und Italien vorstellig und stiessen dabei mit ihrem Projekt auf positive Resonanz. Die angestrebten Subventionszusicherungen konnten allerdings nicht erreicht werden; die deutschen und italienischen Gesprächspartner gingen auf diese Frage gar nicht erst ein.

Im September 1867 beauftragte der Bundesrat auf Antrag des Innenministers Schenk den schweizerischen Gesandten in Florenz, die Alpenbahnangelegenheit beim italienischen Ministerium wieder zur Sprache zu bringen,

> «*sich nach den jezigen Intentionen desselben bezüglich dieser Frage zu erkundigen, und [...] auf welchem Wege die italienische Regierung die Sache weiter zu betreiben gedenke: ob sie es nicht für passend erachten würde, andere Staaten mit ins Interesse zu ziehen, namentlich die deutschen Staaten und vorab Preußen, und ob sie gemeinsame Schritte der Schweiz und Italiens in dieser Beziehung für wünschbar erachte.*»[532]

Obwohl der italienische Gesandte in der Schweiz, Luigi Amedeo Melegari (1805–1881), das Interesse seines Landes an der Alpentransversale und dessen Vorliebe für die Gotthardroute bekundete, und obwohl sich auch Maximilian Heinrich von Roeder (1804–1884), der Gesandte Preussens und des Norddeutschen Bundes, in ähnlichem Sinne aussprach, wurde seitens beider Ländern vorderhand nichts unternommen. So zeigte sich der Bundesrat denn auch wenig überrascht, als er nach einiger Zeit auf seinen Vorstoss in Italien die Antwort erhielt,

> «*daß Italien zwar fortwährend großes Interesse an der Erstellung eines schweizerischen Alpenüberganges nehme, die gegenwärtige politische Lage des Landes jedoch ein Eintreten auf die nähern Verhältnisse der Angelegenheit nicht günstig erscheinen lasse.*»[533]

Dennoch setzten sich Melegari im Süden und Roeder im Norden bei ihren jeweiligen Regierungen für ein aktives Vorgehen in der Alpenbahnfrage ein – und machten dabei auch keinen Hehl daraus, dass sie den Gotthard favorisierten. In seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1867 (verfasst im Frühjahr 1868) zeigte der Bundesrat nicht nur auf, dass er künftig eine aktive Rolle in der Alpenbahnfrage einzunehmen gedachte, sondern gab auch einen eindrücklichen Überblick über den aktuellen Stand dieser Frage:

> «*Der [...] Krieg [...] endigte, so weit es Italien betrifft, mit der Besizergreifung Venetiens und mit einem Friedensvertrag zwischen*

531 Fischer (2008); von Planta (1885), S. 84–86.

532 Bericht des schweizerischen Bundesrates an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1867, 15. Mai 1868, BAR, S. 281.

533 Ebd., S. 283–284.

*Oesterreich und Italien, in welchem sich die beiden Länder unter Anderm auch verpflichteten, den Bau neuer Eisenbahnlinien zur Verbindung des italienischen und österreichischen Eisenbbahnnezes zu begünstigen und die k. österreichische Regierung namentlich das Versprechen gab, so viel als möglich die Vollendung der Brennerbahn zu beschleunigen. Dieselbe wurde dann auch in der Weise gefördert, daß sie bereits Ende August des Jahres 1867 eröffnet werden konnte, womit eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen Italien und dem östlichen Deutschland hergestellt war. Daneben wurden von Italien auch während des Krieges die Arbeiten an der Durchbohrung des Mont-Cenis ununterbrochen fortgesezt, und es ist dieselbe so weit vorgerükt, daß nicht nur das Gelingen des lange bezweifelten Werkes so viel als sichergestellt ist, sondern auch dessen Vollendung und damit die direkte Eisenbahnverbindung Italiens mit dem ganzen Westen von Europa in naher Zukunft bevorsteht. Der Schweiz kommt weder die eine noch die andere Veränderung unerwartet, und alle Bestrebungen zur Erstellung schweizerischer Alpenbahnen mußten längst auf die Verwirklichung dieser großen westlichen und östlichen Konkurrenzlinien rechnen. Den Verkehrsbedürfnissen eines großen Gebietes, wozu nicht nur die Schweiz, sondern auch ein Theil von Italien und von Mitteleuropa gehört, ist durch jene Verbindungen immerhin nicht Genüge geleistet, und es werden die Interessen jenes Gebietes an der Erstellung für sie günstigerer Linien nach wie vor fortbestehen und je länger desto dringender werden. [...]. Andererseits ist aber nicht zu verkennen, daß während der kürzern oder längern Zwischenzeit, wo die Schweiz ohne Alpenbahn sein wird, ihre Interessen nach allen Seiten hin schwer zu leiden haben werden. Jetzt schon ist eine merkliche Abnahme des Verkehrs auf einem Theil unserer Alpenpässe vorhanden, welche viele Quellen von Arbeit und Verdienst plözlich versiegen macht [...]. Wenn sich dies so verhält, so ist die Frage nach dem jezigen Stande der Bestrebungen zur Erstellung einer schweizerischen Alpenbahn eine Frage von der größten und allgemeinsten Bedeutung für die Eidgenossenschaft. Die Antwort, welche wir darauf zu geben haben, ist leider eine nicht sonderlich beruhigende. Auf der Grundlage unseres Eisenbahngesezes, welches den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen hat, haben sich die Interessen der östlichen, mittlern und westlichen Schweiz in der Weise geschieden und gruppirt, daß jeder dieser Theile seinen besondern Alpenpaß in Aussicht genommen hat und die Verwirklichung desselben mit allen zu Gebote stehenden Mitteln anstrebt. Man kann den Vertretern dieser Unternehmungen die Anerkennung nicht versagen, daß sie zur Förderung derselben eine Thätigkeit und Ausdauer entwikelt haben, welche wohl längst von Erfolg gekrönt sein würde, wenn es sich um Eisenbahnunternehmungen von gewöhnlichen Dimensionen und gewöhnlichen Verhältnissen gehandelt hätte. Die Projekte sind sämmtlich in der sorgfältigsten Weise studirt und ausgearbeitet, [...], und so weit dies im Bereiche der Privatthätigkeit lag, ist das Möglichste gethan worden, um in und außer der Schweiz die erforderliche Betheiligung zu suchen. Hier aber nun stellen sich den Bestrebungen die größten Schwierigkeiten entgegen. Sämmtliche Alpenbahnprojekte sind der Art, daß ihre Verwirklichung auf dem Wege gewöhnlicher Gesellschaftsbildung keine Aussicht hat. Eine bescheidene Rente kann das eine wie das andere nur für einen Theil des Kapitals in Aussicht stellen, welches zur Erstellung der Bahn erforderlich ist, und alle sind somit darauf angewiesen, in erster Linie einen bedeutenden Theil des Baukapitals durch Subventionen aufzubringen, welche gar keinen Zins oder einen solchen nur in lezter Reihe beanspruchen. Diese Subventionen können in genügender Größe in der Schweiz einzig um so weniger aufgebracht werden, als sich drei Unternehmungen in dieselben theilen und die Unterstützungen, welche von Kantonen und Eisenbahngesellschaften für einen der drei Alpenpässe votirt sind, nicht eventuell auch für die andern gelten. So ist an ein Zustandekommen dieser Unternehmungen oder auch nur eines einzelnen derselben nicht zu denken, wenn es nicht gelingt, das Ausland, beziehungsweise diejenigen Staaten, deren Interessen an der Eröffnung einer schweizerischen Alpenbahn mitbetheiligt sind, zu einer thätigen, namentlich finanziellen Mitwirkung zu veranlaßen. An Bemühungen auch in dieser Richtung haben es die Vertreter der schweizerischen Alpenbahnprojekte nicht fehlen lassen und wohl auch*

*günstige Rückäußerungen erhalten, [...]. Allein dabei ist es geblieben, und von keiner auswärtigen Regierung sind uns Mittheilungen zugekommen, welche auf ernstliche Anhandnahme der Frage schließen ließen und bestimmte Schritte zu gemeinsamer Lösung derselben in Aussicht stellten. [...]. Für die Schweiz wird sie von Tag zu Tag mehr zu einer Frage von der allergrößten Bedeutung. Zwanzig Jahre sind verflossen, seit der erste Vertrag zwischen einer Anzahl von Schweizerkantonen und Sardinien betreffend Ausführung einer Alpenbahn abgeschlossen worden ist, und heute stehen die Dinge im Wesentlichen noch auf demselben Punkte wie damals, mit dem einzigen, freilich entscheidenden Unterschied, daß jetzt die Alpen östlich von der Schweiz überschient sind und die Alpen westlich der Schweiz in Bälde überschient sein werden. Immer größer wird die Verantwortlichkeit der Träger der schweizerischen Alpenbahnprojekte gegenüber dem Lande, welches den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit, die Erstellung der Eisenbahnen überlassen und dies in dem Vertrauen gethan hat, daß durch sie die Interessen der Schweiz gewahrt und die zur Aufrechterhaltung ihrer bisherigen Verkehrsstellung nothwendigen Eisenbahnverbindungen werden erstellt werden können: immer klarer aber auch für den Bundesrath die Pflicht, so weit ihm das Gesez solches zuläßt, alles dasjenige zu thun, was zur baldigen Lösung der Frage beitragen kann.»*[534]

Die durch den Deutschen Krieg unterbrochenen Handelsvertragsverhandlungen, welche die Schweiz 1867 wieder aufnehmen wollte, schienen dem Gotthardkomitee und seinen Vertretern geeignet, die Alpenbahnfrage auf diplomatischer Ebene zu thematisieren. Als es nach Verzögerungen, die durch die innenpolitische Situation in den deutschen Staaten unmittelbar nach dem Krieg bedingt waren, im Frühjahr 1868 nun zu solchen Verhandlungen kam, nutzten insbesondere Escher und Stehlin ihre guten Kontakte zum Bundesrat, um sich für die Aufnahme eines Artikels zur Erstellung einer Alpenbahn einzusetzen. Ein entsprechender Antrag Schenks, der nahezu identisch mit einem damals bereits angenommenen Antrag Dubs aus dem Jahr 1865 war, stiess im Bundesrat mehrheitlich auf Zustimmung – drei Jahre zuvor hatten jedoch mehrere deutsche Staaten den ausgearbeiteten Verträgen ihre Genehmigung verweigert.

Zwischen März und Mai 1868 führten nun Joachim Heer (1825–1879) und der Basler Grossrat und SCB-Verwaltungsrat August Stähelin-Brunner (1812–1886) in Berlin erneut Vertragsverhandlungen mit dem Deutschen Zollverein, die aber ergebnislos abgebrochen wurden: In Bezug auf die Alpenbahnfrage erklärten die deutschen Verhandlungspartner, dass der Zollverein als solcher keine derartigen Engagements eingehen können und die Schweiz deshalb mit jedem seiner Mitgliedsstaaten einzeln verhandeln müsse. Dabei kritisierten sie auch, dass kein konkretes Projekt vorliege. Erst ein Jahr später, am 13. Mai 1869, konnte der Zoll- und Handelsvertrag mit dem Deutschen Zollverein durch den neuen Gesandten Bernhard Hammer (1822–1907) in Berlin endlich unterzeichnet werden. Dieses Mal hatte die Gotthardvereinigung aber auf Versuche verzichtet, die Aufnahme eines Alpenbahnartikels in den Vertrag zu erwirken.

Fast zeitgleich, im ersten Halbjahr 1868, wurden auch die kriegsbedingt ausgesetzten Verhandlungen mit Italien über einen Handelsvertrag wieder aufgenommen. Schon bei den ergebnislosen Konferenzen zwischen 1864 und 1866 hatte Dubs, der für die Schweiz die Unterhandlungen in Bern geführt hatte, besonderen Wert darauf gelegt, dass eine grundsätzliche Übereinkunft zur Alpenbahnfrage in den Vertragstext aufgenommen werde. Bei den erneuten Verhandlungen, die durch den Schweizer Gesandten Giovan Battista Pioda in Florenz und durch Bundespräsident Dubs in Bern geführt wurden, wünschte der Bundesrat weiterhin die Aufnahme eines Alpenbahnartikels in den Vertrag. Wie bereits die deutschen Staaten, äusserte auch Italien sein grundsätzliches Interesse, die Errichtung einer Alpenbahn zu fördern, wies aber zugleich darauf hin, dass die Schweiz zuerst eine klare Position zugunsten eines bestimmten Passes einnehmen müsse. Nach einigem Zögern stimmte Italien endlich einem allgemein gehaltenen Artikel zu, wonach sich die Regierungen der Schweiz und Italiens zur Förderung von Eisenbahnunternehmen verpflichteten, welche die Verbindung der Eisenbahnnetze beider Länder durch die schweizerischen Alpen zum Zwecke hätten. Die Verträge konnten bereits im Juli 1868 unterzeichnet und im Dezember desselben Jahres von Ständerat und Nationalrat genehmigt werden.[535]

[534] Ebd., S. 280–284.

[535] Fischer (2008).

## 7.12 Entscheidende Wendungen und der Gotthardvertrag von 1869

Nach Abschluss dieser Handelsvertragsverhandlungen mit den Nachbarstaaten kehrte für einige Monate etwas Ruhe in der Alpenbahnfrage ein. Um so wichtiger wurde das Jahr 1869, als einige entscheidende Weichen zugunsten des Gotthardprojekts gestellt wurden.

Auch die Befürworter einer ostschweizerischen Alpenbahn waren selbstverständlich weiterhin sehr bemüht gewesen, Unterstützung für ihre Pläne zu gewinnen. Da sie nach den Erfahrungen von 1865/66 überzeugt waren, dass eine eidgenössische Konzessionserteilung für den Splügen unmöglich sei, hielten sie am Lukmanier fest. Bereits im Frühling 1867 wurde ein neues Projekt vorgestellt, das nun über die Greinaebene geführt hätte und das mit einigem Wohlwollen aufgenommen wurde. Daniel Wirth-Sand, nach wie vor Mitglied des Lukmanierkomitees und Verwaltungsrat der VSB, hatte Ende 1868 Roeder mitgeteilt, dass sich eine konsolidierte Gesellschaft zur Förderung des Lukmanierprojekts gebildet habe, die in Berlin vorstellig werden wolle. Nun stellte sich Preussen allerdings auf den Standpunkt, in Alpenbahnfragen nur mit den Bundesbehörden direkt verhandeln zu wollen. Ohnehin war inzwischen immer deutlicher geworden, dass einflussreiche Kreise in Preussen das Gotthardprojekt favorisierten, da die Linienführung der Lukmanierbahn entlang der österreichischen Grenze aus strategischen Erwägungen von Nachteil war.

Im April 1869 gelang es Wirth-Sand namens der VSB dennoch, nach mehrwöchigen Verhandlungen mit privaten Kreisen in Paris einen Finanz- und Bauvertrag für die Lukmanierlinie abzuschliessen. Der Zeitpunkt dafür schien günstig: Im Oktober dieses Jahres sollte eine vom Kanton Tessin für den Gotthard erteilte Konzession ablaufen, und die Ostalpenbahnvertreter waren zuversichtlich, dass sie nun alle Voraussetzungen für den Erhalt der Lukmanierkonzession erfüllen würden. Wieder einmal kam es anders: Der Kanton Tessin verlängerte die Gotthardkonzession – und schlug sich damit endgültig auf die Seite des Gotthards. Der Pariser Vertrag fiel damit dahin, und die Lukmanierbahn musste endgültig aufgegeben werden. Dies war die erste entscheidende Wende des Jahres 1869.

Roeder bemühte sich derweil weiterhin, Preussen zur Anhandnahme der Alpenbahnfrage zu veranlassen. Auch eine im Februar 1869 im preussischen Abgeordnetenhaus eingereichte Interpellation Alexander von Sybels (1823–1902), des Vorsitzenden des Vereins für Handel und Gewerbe im Rheinland und Westfalen, war darauf ausgerichtet, Preussen diesbezüglich zu einem aktiven Vorgehen zu veranlassen. Die Berliner Minister reagierten jedoch auf diese Anregungen mit dem Hinweis, auf eine Einigung zwischen den verschiedenen Komitees und eine Initiative vonseiten der Schweiz warten zu wollen.

*Abb. 17: Daniel Wirth-Sand (1815–1901). Anonyme Druckgrafik, 1889*

Neben den politischen Schwierigkeiten nahmen weiterhin auch technische Fragen bei den Diskussionen eine zentrale Rolle ein. So wurde insbesondere im Ausland verschiedentlich auf ungelöste Probleme des Tunnelbaus und Ungewissheiten bezüglich der Bauzeit verwiesen. Noch im Frühjahr 1868 sprach sich Bismarck, nun preussischer Ministerpräsident und Kanzler des Norddeutschen Bundes, gegen einen langen Tunnel mit einer Bauzeit von 12 bis 15 Jahren aus. Die technischen Fortschritte der 1860er-Jahre,

die sich in den Erfahrungen der italienischen Ingenieure beim zwischen 1857 und 1871 ausgeführten Bau des Mont-Cenis-Tunnels in aller Deutlichkeit aufzeigten, verbesserten die Position der Gotthardbefürworter aber massiv: Der Lukmanier büsste damit seinen bisher behaupteten Vorteil der technisch einzig möglichen Variante ein. Das wiederum trug dazu bei, dass der Gotthard mehr und mehr die politische Oberhand gewinnen konnte.

Die definitive Wende zugunsten des Gotthards kam im Jahr 1869 aber aus dem Ausland. Da innerhalb der Schweiz weiterhin keine Einigung auf einen Alpenübergang absehbar war, ergriff nun Italien die Initiative. Es wandte sich an den Norddeutschen Bund und an das Grossherzogtum Baden, um den schweizerischen Bundesrat durch förmliche Erklärungen dahin zu bringen, dass er die Angelegenheit an die Hand nehmen musste. So liessen die Regierungen dieser drei Länder im März und April 1869 dem Bundesrat diplomatische Noten zukommen, in denen sie versicherten, einzig den Gotthard zu unterstützen, und ihn zugleich ersuchten, die Initiative zu ergreifen und ein Projekt zu erarbeiten, das als Grundlage für die Verhandlungen zwischen den interessierten Staaten dienen könne.

Bereits vor dem Eintreffen dieser Noten hatte der Ausschuss der Gotthardvereinigung im März 1869 eine neue Studie über die technischen und finanziellen Aspekte des Unternehmens veröffentlicht. Auf die offizielle Mitteilung der Noten durch den Bundesrat antwortete der Ausschuss sogleich mit der Einsendung von Bauplänen, einer Mitteilung über den Stand der Konzessionsverhandlungen und eines Finanzplans. Auf der Basis dieser Pläne und der Noten Italiens, Badens und des Norddeutschen Bundes schlug der der Bundesrat im Mai 1869 den Regierungen der drei Staaten eine Konferenz vor, an der die vorliegenden Materialien diskutiert werden sollten.

Nachdem bis Ende August alle Eingeladenen zugestimmt hatten, lud der Bundesrat die Konferenzpartner auf den 15. September nach Bern ein. Bis zum 13. Oktober wurden dort unter dem Vorsitz des Bundespräsidenten Welti 15 Plenarsitzungen abgehalten. Im Laufe der Verhandlungen stiess auch noch das Königreich Württemberg hinzu, das seine Unterstützung in der Zwischenzeit ebenfalls ausschliesslich dem Gotthardprojekt zugesichert hatte. Neben den fünf Ländern war zudem die Gotthardvereinigung mit einer Delegation vertreten.

Die Gesamtkosten des Baus inklusive Tunnel wurden auf 187 Millionen Franken beziffert, wovon 85 Millionen Franken durch Subventionen der beteiligten Staaten übernommen werden sollten. Im Schlussprotokoll der Konferenz erklärte sich Italien zur Übernahme von 45 Millionen Franken bereit, die Schweiz sollte 20 Millionen Franken beitragen; die übrigen 20 Millionen Franken sollten von den deutschen Staaten gemeinsam übernommen werden. Bereits am 15. Oktober unterzeichneten die Schweiz und Italien einen auf dem Schlussprotokoll aufbauenden Staatsvertrag mit dem Ziel der Errichtung einer Eisenbahn über den Gotthard. Für den Beitritt der übrigen Staaten und die Vervollständigung der Subvention wurde eine Frist von sechs Monaten festgelegt. Diese Zeitspanne wurde immer wieder verlängert, so dass der Norddeutsche Bund noch am 20. Juni 1870 dem Vertrag beitreten konnte – woraufhin die Frist wiederum bis auf den 31. Januar 1871 verlängert wurde.

Der *Vertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn* vom Oktober 1869 legte die wesentlichen Punkte und Bedingungen fest. Das Netz der geplanten Gotthardbahn umfasste die Linien Luzern–Küssnacht–Immensee–Goldau, Zug–St. Adrian–Goldau, Goldau–Flüelen–Biasca–Bellinzona, Bellinzona–Lugano–Chiasso und Bellinzona–Magadino–italienische Grenze gegen Luino, mit einer Zweigbahn nach Locarno. Das ergab eine Gesamtlänge von rund 263 Kilometer, wobei die Linien von Biasca bis zum Lago Maggiore und von Lugano nach Chiasso drei Jahre nach Konstituierung der Gesellschaft vollendet sein mussten, die übrigen Linien aber bei Fertigstellung des Tunnels zwischen Göschenen und Airolo, dessen Bauzeit auf neun Jahre veranschlagt wurde. Die Eidgenossenschaft übernahm die Verpflichtung zur Vollziehung der Vertragsbestimmungen; insbesondere hatte sie von der Gesellschaft eine Kaution in angemessener Höhe zu verlangen. Über alle Fragen zum Bau des Gotthardtunnels entschied der Bundesrat.[536]

[536] Fischer (2008); von Planta (1885), S. 89–91.

## 7.13 Neue Splügenbahnprojekte und Genehmigung des Gotthardvertrags (1869–71)

Nachdem das Lukmanierprojekt nun endgültig als chancenlos betrachtet werden musste, wandten sich die ostschweizerischen Interessen (wieder) dem Splügen zu, «in der Meinung, daß durch diese Diversion, die in Italien großen Anklang finden mußte, noch immer der Gotthard in Frage gestellt werden konnte».[537] Auf Bundesebene waren diese Bemühungen insofern erfolgreich, als das eidgenössische Parlament im Oktober 1869 zugleich mit den Gotthardkonzessionen auch die vom Kanton Graubünden erteilte Splügenkonzession genehmigte. Die Ostalpenbahnvertreter waren dabei der Überzeugung, dem Gotthard mit einem möglichst günstigen und möglichst rasch realisierbaren Projekt noch zuvorkommen zu können. Da sich aber kurz zuvor die interessierten Staaten an der internationalen Gotthardkonferenz zur Finanzierung der Gotthardbahn bereit erklärt hatten, gestaltete sich die Situation der Splügenanhänger nun wenig aussichtsreich.

Das Splügenkomitee, das inzwischen an die Stelle des Lukmanierkomitees getreten war und im Wesentlichen von denselben Personen getragen wurde, erreichte aber im Mai 1870 in Paris die Unterzeichnung eines Finanz- und Bauvertrags mit privaten Unternehmern. Der vom Komitee aufgestellte Finanzplan sah bei Gesamtkosten von rund 100 Millionen Franken eine Teildeckung durch Subventionen in der Höhe von 48 Millionen Franken vor. Der Vertrag von Paris legte nun die Kosten auf maximal 90 Millionen Franken fest, wobei 45 Millionen Franken als Subventionen beschafft werden sollen. Um diese Mittel aufzutreiben, wurden Emissäre zu den Regierungen und Handelskreisen Italiens und der deutschen Staaten gesandt. Diese trafen zwar überall auf grundsätzliches Wohlwollen für den Splügen – doch angesichts des Fortschritts, den die Gotthardangelegenheit mittlerweile gemacht hatte, konnten sie nicht mehr auf finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite hoffen. Gleichwohl warb das Komitee weiterhin für den Bau der Splügenlinie. Durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71 wurden diese Bestrebungen zunichte gemacht und der Pariser Vertrag fiel wieder dahin. Das Splügenkomitee gab aber noch nicht auf – und startete bereits 1871 einen neuen Anlauf.

Nachdem verschiedene Fragen im Zusammenhang mit den Subventionszusicherungen aus der Schweiz geklärt oder beinahe geklärt waren, entschloss sich der Bundesrat, dem Parlament den Staatsvertrag über die Gotthardbahn bereits in der Sommersession 1870 vorzulegen. Erwartungsgemäss kam es zu intensiven Debatten, wobei die Lager klar abgesteckt waren (was sich bereits bei den Konzessionserteilungen von 1869 für Gotthard *und* Splügen gezeigt hatte): Die Gotthardgegner im Osten und Westen der Schweiz sprachen dem Bund weiterhin jegliches Recht auf Einflussnahme in Eisenbahnangelegenheiten ab, während die Vertreter des Kantons Bern mit ihrer Forderung nach Ausführung der Gotthardbahn durch den Bund ziemlich alleine dastanden. In beiden Kammern setzten sich jedoch die Vertreter der Kantone der Gotthardvereinigung durch, die zwar den Privatbau befürworteten, dem Bund jedoch gewisse Kompetenzen einzuräumen bereit waren. Der Staatsvertrag war damit genehmigt.

Die von verschiedenen Kantonsregierungen zugesicherten Subventionsbeteiligungen mussten meist noch vom Volk gutgeheissen werden, was beispielsweise in den Kantonen Bern und Zürich mit klarer Mehrheit geschah. An der Schweizer Subvention von insgesamt 20 Millionen Franken waren schliesslich NOB und SCB (je 3,51 Millionen Franken), der Kanton Tessin (3 Millionen Franken), Stadt und Kanton Luzern (2,15 Millionen Franken), Stadt und Kanton Zürich (1,5 Millionen Franken), Stadt und Kanton Bern (1,1 Millionen Franken), Basel-Stadt (1,2 Millionen Franken), Uri und Schwyz (je 1 Million Franken), Aargau (1,02 Millionen Franken) sowie die Kantone Solothurn, Zug, Basel-Landschaft, Schaffhausen, Thurgau, Ob- und Nidwalden (mit Beträgen zwischen 20'000 und 300'000 Franken) beteiligt. Der gemäss den Vereinbarungen der internationalen Gotthardkonferenz auf insgesamt 20 Millionen Franken festgelegte Beitrag der deutschen Staaten an die Gotthardsubvention wurde in den Jahren 1869 und 1870 ebenfalls in langwierigen Verhandlungen und vielen Kompromissen zusammengetragen.

Der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 und infolgedessen die Gründung des Deutschen Reichs schuf jedoch eine vollkommen veränderte Ausgangslage. Im Oktober 1871 stimmte der deutsche Bundesrat dem Gesetz über den Beitritt und die Beitragsleistung des Deutschen Reichs und damit auch der Ratifizierung des Staatsvertrags zu. Die Subvention setzte sich zusammen

537 VON PLANTA (1885), S. 93.

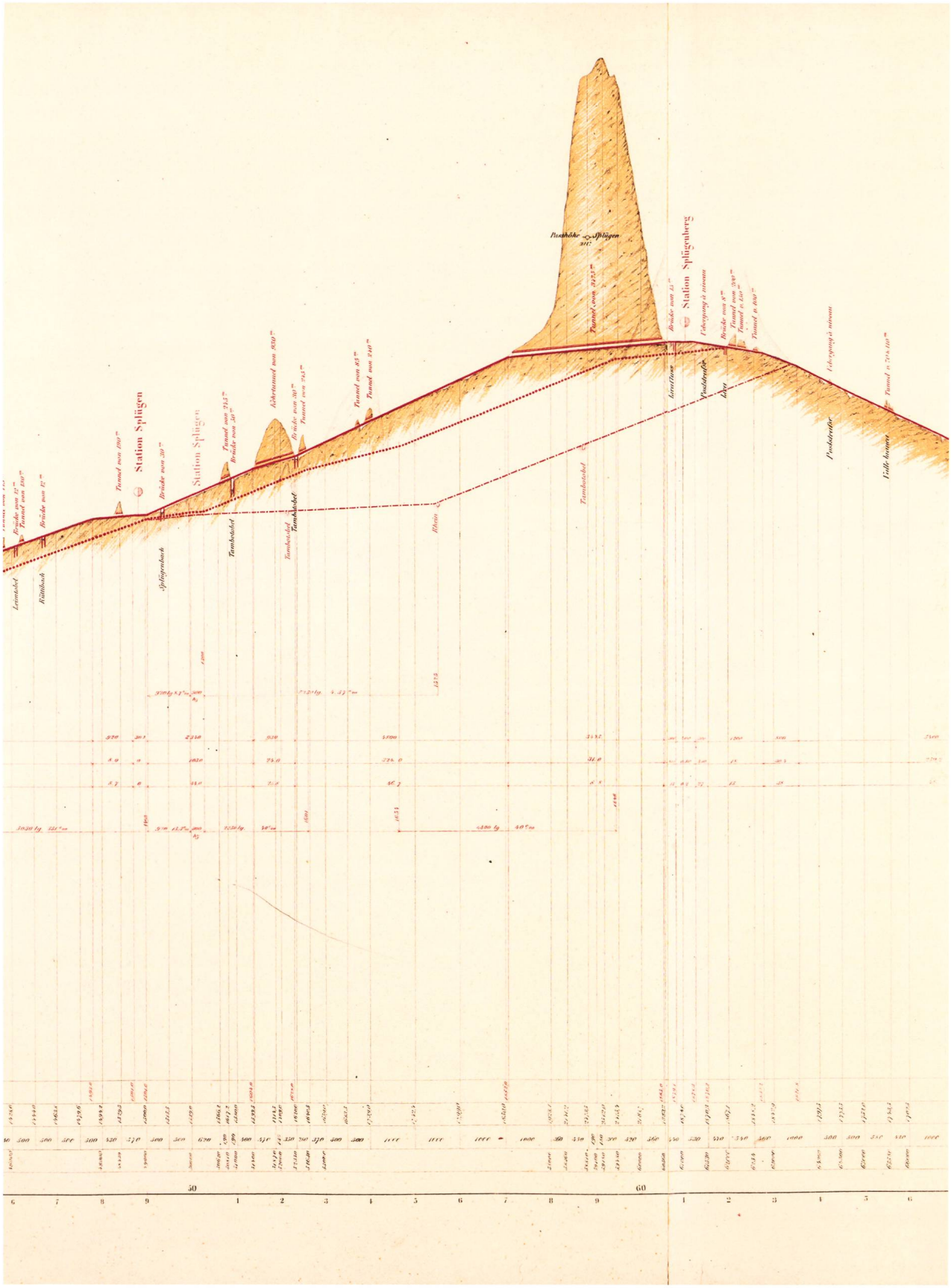


*Abb. 18: Richard La Nicca, Plan (212 x 57 cm) für die Splügenbahn, Lithografie, 1871. Längsprofil in zehnfacher Überhöhung. Ausschnitt: Station Splügen bis Station Madesimo. Mit 3475 Meter langem Scheiteltunnel an der Passhöhe.*

aus Beiträgen des Grossherzogtums Baden (inzwischen ein teilautonomer Gliedstaat des Reichs), der preussischen Regierung als Eigentümerin einiger westdeutscher Bahnen, verschiedener Bahngesellschaften sowie insbesondere des Deutschen Reichs selbst (im Umfang von rund acht Millionen Franken).

Der Beitrag Italiens an die Gotthardsubvention betrug gemäss den Vereinbarungen der internationalen Gotthardkonferenz von 1869 insgesamt 45 Millionen Franken, womit Italien die Hauptlast am Bau der Gotthardbahn zu tragen hatte. Aber es waren dort längst nicht alle Widerstände gegen das Gotthardprojekt ausgeräumt; zudem liess ein Wechsel des Ministeriums Zweifel am Willen Italiens aufkommen, an den Abmachungen von 1869 festzuhalten. Namentlich in Mailand herrschte nach wie vor grosse Sympathie für eine Ostalpenbahn. Dennoch sprach das Parlament dieser Stadt im Mai 1870 eine Beteiligung von 1,5 Millionen Franken, während die Provinz Genua (wo das Gotthardunternehmen einen breiteren Rückhalt genoss, da man dort eine Aufwertung des Hafens erwartete) beträchtliche 7 Millionen Franken beisteuerte. Derweil versuchten Schweizer Politiker, das Königreich Italien dazu zu bewegen, den Staatsvertrag noch im Sommer 1870 zu genehmigen. Die Behandlung der Geschäfte durch das italienische Parlament wurde zudem durch eine auf breite Unterstützung stossende Interpellation zweier Abgeordneten beschleunigt. So entschied das Parlament mit grosser Mehrheit auf Dringlichkeit der diesbezüglichen von der Regierung vorgelegten Verhandlungsgegenstände. Angesichts des Ausbruchs des Deutsch-Französischen Krieges wurde die Vorlage dann aber doch auf Frühjahr 1871 verschoben. Im Juni 1871 trat nun das italienische Parlament in langwierige Verhandlungen über den Staatsvertrag ein. Über dieser Session schwebte allerdings stets die Drohung einer Verschiebung, da der Umzug der Regierung und des Parlaments in die neue Hauptstadt Rom bevorstand, wo eine Session wegen einer Malariaepidemie nicht sogleich hätte stattfinden können. Schliesslich stimmten beide Parlamentskammern im Juni – und noch in Florenz – dem Vertrag zu. An die Subvention des Königreichs Italien trug die Oberitalienische Eisenbahngesellschaft SFAI 10 Millionen Franken bei, weitere 10,5 Millionen Franken kamen von verschiedenen Städten und Provinzen und der italienische Staat übernahm den nicht gedeckten Betrag von annähernd 25 Millionen Franken.

Der Abschluss der Übereinkunft zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien fand nun am 28. Oktober 1871 in Berlin statt. Die Ostalpenbahn-Vertreter hatten aber noch nicht aufgegeben: Nachdem der damalige Nationalrat und spätere Bundesrat Simeon Bavier als Mitglied des Splügenkomitees das Projekt zur weiteren Reduktion der Bauzeit und der Kosten überarbeitet hatte, erreichte Wirth-Sand im Oktober 1871 in Basel tatsächlich die Unterzeichnung eines Vertrags über Bau und Betrieb einer Splügenbahn sowie über die Bildung einer Aktiengesellschaft. Daran beteiligt waren Bankhäuser aus Mailand und aus Frankfurt am Main sowie Ingenieure aus Mailand – obwohl das italienische Parlament und auch das Deutsche Reich dem Gotthardvertrag bereits zugestimmt hatten. Die Aussicht auf Verwirklichung war daher von Anfang an gering, und es zeigte sich bald, dass das im Vertrag festgesetzte Kapital von 85 Millionen Franken (davon 25 Millionen Franken Subventionen) nicht beschafft werden konnte.

Mit zunehmender Unterstützung des Gotthardprojekts wurde aber auch die Vorstellung einer Kombination von Gotthard- und Lukmanierlinie propagiert. Als erster hatte der Winterthurer Anwalt Johann Jakob Forrer (1814–1872) im Jahr 1860 die Idee publiziert, eine Linie vom Reuss- ins Maderanertal und unter dem Chrüzlipass hindurch nach Sedrun zu führen und hier mit der Linie von Chur her zu vereinen. Auch August von Beckh, ehemaliger Oberingenieur der NOB und Verfasser eines Gutachtens zur Lukmanierbahn, versuchte mit einer solchen Variante, die günstigen topographischen Verhältnisse des Lukmaniers mit der zentralen Lage der Innerschweiz zu kombinieren. Um die gleiche Zeit soll auch La Nicca diese Idee studiert und mit Guillaume Henri Dufour beraten haben. La Nicca trat damit 1863 über die Presse an die Öffentlichkeit und publizierte seine detaillierten Pläne 1869 und 1870 in zwei Schriften. Um die Interessen der Zentralschweiz und diejenigen der Ostschweiz unter einen Hut zu bringen, entwarf La Nicca eine doppelarmige Bahn. Nach diesem Projekt hätte die Gotthardbahn bei Silenen das Reusstal verlassen und wäre über das Maderanertal und durch einen Tunnel nach Rueras in der Surselva und von dort nach Curaglia geleitet worden, wo sie sich mit einer von Chur heraufkommenden Rheintalbahn vereinigt und mit ihr zusammen über den Lukmanier bzw. unter diesem hindurch geführt hätte.[538] P. C. von

[538] Kraus (2008); Fischer (2008); von Planta (1885), S. 91–98; Kreis/Egger (1981).

Planta fasste die dahinterstehenden Überlegungen treffend zusammen:

> «*So befremdend es auf den ersten Blick erscheinen mag, daß für die nämliche Linie zwei große Tunnel, statt eines gebohrt werden sollten, so muß doch zugestanden werden, daß der Gedanke, mittelst des nämlichen Alpenüberganges die sich bekämpfenden schweizerischen Interessen ebenmäßig zu befriedigen und zugleich mittelst der vom Vierwaldstätter-See und dem Bodensee her zusammenlaufenden Bahnen dem nämlichen Alpenübergang den gesammten deutschen Verkehr, den westlichen wie den östlichen, zuzuführen, eben so genial als großartig war. Allein als dieses Fusionsprojekt auftrat, war das Gotthard-Projekt schon zu weit gediehen, als daß ihm ernstliche Beachtung hätte zu Theil werden können.*»[539]

[539] VON PLANTA (1885), S. 93.