

Schlusswort

Objektyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **18.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

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

<http://www.e-periodica.ch>

Vierter Teil: Schluss

11 Schlusswort

Als Bundespräsident Simeon Bavier im Jahr 1882 die Gotthardbahn eröffnete, blickten er und seine Mitstreiter bereits auf ein halbes Jahrhundert Bestrebungen für eine eigene Alpenbahn zurück. Im Gegensatz zu vielen anderen in der Ost- und Westschweiz überwand der erste Bündner Bundesrat seinen Groll auf die Gotthardbahn und sah mit kritischem Blick aus dem Fenster des Extrazuges, der mit den hohen Gästen aus dem In- und Ausland auf den längsten Tunnel der Welt zufuhr. Baviors scharfsinnige Beobachtungen passten jedoch gar nicht in die Zeit, in der Graubünden seine wirtschaftliche Zukunft von dem Gelingen des grossen Eisenbahnunternehmens abhängig glaubte: «Am Gotthard jedoch fanden wir große Ernüchterung. In Amsteg war eine schwarze Fahne ausgehängt, und die armen Leute hatten nicht unrecht», schrieb Bavier später in seinen *Lebenserinnerungen*. «Denn der Verkehr, der täglich mit mehr als 400 Pferden stattfand und großen Verdienst brachte, hörte nun auf und der «Brot-schelm», wie sie die Lokomotive nannten, nahm alles weg.»

Die Eröffnung der Gotthardbahn brachte Graubünden kurz- und mittelfristig die befürchteten wirtschaftlichen Konsequenzen: Die Fuhrhalterei und mit ihr verbundene Gewerbe entlang der Transportrouten gingen fast gänzlich ein, viele Täler wurden ihrer wirtschaftlichen Lebensgrundlage beraubt, Auswanderung und leere Dörfer waren die Folge. Doch Bavier erkannte, was viele Bündner zu jener Zeit nicht sehen wollten oder konnten: «Es hat mich diese Urnermisere immer mehr in der Überzeugung bestärkt, daß bei internationalen Alpenbahnen die in den Alpen liegenden Strecken verlieren und die weiter entfernt liegenden Zentren gewinnen.»⁶⁴⁵ Oder anders gesagt: Nicht nur viele Bündner hatten unter der Gotthardbahn zu leiden, den Urnern und den Bewohnern vieler anderer Alpentäler ging es genau gleich. Es war nicht die Gotthardbahn, die zum Niedergang des traditionellen Passverkehrs führte; es war eine allgemeine Entwicklung hin zu schnellen, die Zentren verbindenden Verkehrsmitteln. Viele Bündner aber machten den Gotthard zum Sündenbock und

klagten in bitteren Tönen über Alfred Escher, über Zürich oder über die Eidgenossenschaft, die man als Urheber des Übels identifiziert hatte. Die Verbitterung wird verständlich, wenn man bedenkt, dass die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn genau diese Entwicklung vorausgesehen hatten und deshalb lieber heute als morgen die eigenen Verkehrsverhältnisse radikal modernisiert hätten.

Ein nicht zu unterschätzender emotionaler Faktor prägte auch deshalb die Debatte, weil die Eisenbahn den Anschluss an die grosse weite Welt garantierte. Während Jahrhunderten hatten die Verträge mit den Nachbarstaaten über Strassen- und Zollverhältnisse Graubündens politische Unabhängigkeit gesichert. Der moderne Verkehr und seine Auswirkungen zerschlugen diese Rolle, indem sich der Verkehr zentralisierte und der Schlüssel zu den traditionellen Passübergängen stark an Wert einbüsste. Graubünden verlor den Anschluss an die Welt, das alte Passland wurde zur Randregion.

Die geradezu utopischen Vorstellungen einer blühenden Zukunft am Rande der grossen Weltstrasse hätte eine Ostalpenbahn niemals erfüllen können. Doch sie hätte vielleicht die drastischen wirtschaftlichen Folgen abfedern können, und sie hätte Graubünden Verbindungen nach Deutschland und Italien gebracht, die bis heute nicht vorhanden sind. Die Ostalpenbahn war deshalb weit mehr als eine unrealistische Utopie gewisser Kreise und weit mehr als der lang gehegte, aber niemals erfüllte Traum von einer blühenden Zukunft, als der sie so oft beschrieben wird. Die Ostalpenbahn war ein konkretes Ziel, das man vor Augen hatte, dem man zwischenzeitlich ziemlich nahe kam – und von dem man sich ungewollt wieder entfernte. In einer Zeit, in der alpenquerende Eisenbahnen aus technischer Sicht schlichtweg unmöglich waren, existierte sie bereits als kühne Vision. Aber in der Zeit, in der sie tatsächlich technisch machbar geworden war, war sie politisch in den Hintergrund geraten. Es ist fast paradox: Ohne die Ostalpenbahn wäre die Gotthardbahn nicht so bald möglich gewesen. Sie lieferte ihr viele Konzepte, einige technische Vorschläge, Pläne und Ideen – und nicht zuletzt auch viel grundsätzliche Zustimmung und politische

⁶⁴⁵ BAVIER (1925), S. 70.

Unterstützung aus dem In- und Ausland für das Vorhaben einer Alpenbahn.

Die Gotthardbahn war keinesfalls das einzige technisch und politisch mögliche Projekt für eine Alpenbahn. Der Mythos rund um den Gotthard als Symbol des schweizerischen Zusammenhalts täuscht darüber hinweg, dass die wichtigste Nord-Süd-Verbindung durchaus auch einen anderen Weg hätte einschlagen können. Aus der Sicht der Verlierer des Alpenbahnrennens wird um so deutlicher, dass der Sieger keinesfalls von Anfang an feststand. Dies hat die Studie zeigen können, die als Grundlage zum vorliegenden Buch diente. Sie war in diesem Sinne ein erstes Kapitel in der Geschichte der Ostalpenbahn. Die Kapitel über die erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Lukmanier und Gotthard in den 1860er-Jahren, über das Verhältnis Graubündens zum bereits beschlossenen Gotthardprojekt, über die doppelte Wiedergeburt des Lukmanier- (bzw. Greina-) und Splügenprojekts nach Eröffnung der Gotthardbahn und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, über die bündnerischen «Talbahnbestrebungen», den Auf- und Ausbau der *Rhätischen Bahn* und deren Verhältnis zur Ostalpenbahn sowie über das (vorläufig) letzte Aufbegehren der Ostalpenbahn in den 1960er- bis 80er-Jahren konnten hier als Überblick zu Papier gebracht werden.

Aufgrund der nur punktuell aktuellen und umfassenden Literatur, der zahlreichen noch bestehenden Lücken sowie des fehlenden detaillierten Quellenstudiums können diese Kapitel jedoch weder Anspruch auf absolute Zuverlässigkeit noch auf Vollständigkeit erheben. Indem die grossen Linien (und auch einige Striche daneben) gezeichnet wurden, geben sie einen Überblick über diese Entwicklungen. Es bleibt zu hoffen, dass sie zur Grundlage einer noch zu leistenden Forschung dienen können. Die Quellen warten in den Archiven auf Bearbeitung, und sie sind über Datenbanken und Editionsprojekte besser als jemals zuvor verfügbar. An Stoff für die weiteren Kapitel der Geschichte der Ostalpenbahn herrscht also kein Mangel, und so sind bestimmt noch viele aufschlussreiche Erkenntnisse möglich. Dieses Buch kann deshalb nur mit einer unverbindlichen Forderung schliessen: Die ganze Geschichte der Ostalpenbahn muss noch geschrieben werden.