

Objektyp: **BackMatter**

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>

Die Eisenbahn brachte im 19. Jahrhundert geradezu revolutionäre Veränderungen der internationalen Verkehrsverhältnisse. Die sogenannte Alpenbahnfrage sollte bald in der ganzen Schweiz zu einem verbissenen Tauziehen zwischen verschiedenen Regionen und Interessengruppen führen. Dutzende Alpenübergänge waren zu dieser oder jener Zeit im Gespräch, hunderte von Projekten entstanden, tausende von Ideen geisterten in den Köpfen und auf Plänen herum. Realisiert wurde im 19. Jahrhundert letztlich nur ein einziges Projekt: die im Jahr 1882 eröffnete Gotthardbahn. Im frühen 20. Jahrhundert kam mit der Lötschberg–Simplon-Linie eine zweite Verbindung hinzu – und zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurden beide mit der Neuen Europäischen Alpen-Transversale (NEAT) neu aufgestellt.

Ein Landesteil ging bei diesen während 150 Jahren mit wechselnder Intensität geführten Diskussionen und Planungen stets leer aus: die Ostschweiz – namentlich der Kanton Graubünden, der damit einen immer grösseren Teil des traditionellen Passverkehrs verlor. Dabei blickten Graubünden und die Ostschweiz, als die Gotthardbahn eröffnet wurde, bereits auf ein halbes Jahrhundert eigene Bestrebungen für eine «Ostalpenbahn» am Lukmanier- oder Splügenpass zurück. Noch lange Zeit klagte man in Graubünden in bitteren Tönen über die vermeintlichen Urheber dieses Zustands und fühlte sich von der Eidgenossenschaft im Stich gelassen. Gleichzeitig versuchte man bis in die 1990er-Jahre mit immer wieder neuen Projekten der Ostalpenbahn doch noch zum Durchbruch zu verhelfen.

Die Geschichte des wohl langlebigsten Bündner Verkehrsprojekts und die äusserst intensiv geführten Debatten sind in den letzten Jahrzehnten stark in Vergessenheit geraten. Dieses Buch greift die Geschichte der Ostalpenbahn wieder auf, zeichnet die heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Bahnprojekten von 1833 bis 1992 noch einmal nach – und kann damit auch einen neuen Blick auf die Entstehung der Rhätischen Bahn werfen.

Luzi C. Schutz, geboren 1988 und aufgewachsen im bündnerischen Filisur, schloss 2016 mit einer diesem Buch zugrunde liegenden Masterarbeit mit einem Master of Arts in Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Zürich ab. Neben dem Studium und der Arbeit in Archiven setzte er sich auch als freier Journalist mit der Bündner Geschichte, Wirtschaft und Politik auseinander. Seit 2018 ist er Gemeindepräsident der von der Rhätischen Bahn geprägten Gemeinde Bergün Filisur im oberen Albulatal und Stiftungsratsmitglied des Bahnmuseums Albula in Bergün.

