

Fazit 1833-53

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.

6 Fazit 1833–53

Im Auftakt zu dieser Studie ist die Leitfrage formuliert worden, *weshalb die Ostalpenbahn niemals gebaut wurde*. Wie angekündigt, lässt sich diese Frage aufgrund des betrachteten Zeitraums nicht abschliessend beantworten. Indem der Fokus auf die Originalquellen gelegt wurde, konnte die vorangehende chronologische Analyse aber wichtige Punkte herausstellen. Um bei der einleitend formulierten Metapher zu bleiben: Die Analyse konnte grosse Teile des Eisbergs freilegen, mit dem die Ostalpenbahn später kollidieren sollte; gleichzeitig (und vielleicht noch viel mehr) hat sie zahlreiche schwache Stellen des grossen Schiffes aufgezeigt und konnte das Verhalten seiner Kapitäne viel klarer als jemals zuvor nachverfolgen. Nachdem sowohl die Hindernisse wie auch der Kurs des Schiffes bestimmt sind, kann die spätere Kollision gewissermassen vorausgesagt werden. Vieles davon ist bis heute vernachlässigt geblieben, war Gegenstand spekulativer Überlegungen oder wurde nur oberflächlich betrachtet. Der komplexe diskursive Prozess, welcher der Entstehung von aufwendigen Verkehrsinfrastrukturen immer vorausgeht, konnte nun in vielen Teilen freigelegt werden und die Ideen in den Köpfen der Anhänger wie auch der Gegner einer Ostalpenbahn liegen offen da.

Um zu einem abschliessenden Bild zu gelangen, muss die einleitend formulierte Fragestellung in Erinnerung gerufen werden, die nach Konzepten, Strategien und Argumentationen der jeweils relevanten Personen, Institutionen, Behörden und Gremien gefragt hat. Abschliessend sollen deshalb die genannten Punkte und ihr Wandel über die betrachtete Zeit noch einmal unter Berücksichtigung der Ausgangslage einzeln betrachtet werden. Freilich lassen sich die drei formulierten Leitfragen mit ihren vielen inhaltlichen Überschneidungen nicht gänzlich auseinanderhalten, weshalb dies bisher auch nicht getan worden ist. An dieser Stelle sollen sie dennoch für einmal gesondert betrachtet werden, um anschliessend wieder zu einem Gesamtfazit zusammengefügt zu werden. Dazu ist es auch notwendig, sich über die Bedeutung der bisher nicht näher definierten Begriffe klar zu werden.

Konzepte

Von welchen ökonomischen und politischen Vorstellungen gingen die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn zu bestimmten Zeitpunkten aus?, lautete die eingangs formulierte Frage. Gemäss dem Standardwörterbuch *Duden* bezeichnet der Begriff Konzept sowohl «skizzenhafter, stichwortartiger Entwurf» als auch «klar umrissener Plan, Programm für ein Vorhaben» wie auch «Idee, Ideal; aus der Wahrnehmung abstrahierte Vorstellung». In dieser Ambivalenz umfasst der Begriff eine breite Palette von verschiedensten Vorstellungen.

Überblickt man alle frühen Konzepte für eine Ostalpenbahn im obigen Sinn, so springt dabei vor allem eines ins Auge: Die Ostalpenbahn war von Anfang an als internationale Verkehrsader konzipiert. Bereits die allerersten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz waren geprägt von einem Konzept, das dem Land eine besondere Rolle in der Vermittlung des europäischen und weltweiten Verkehrs zuschrieb. Die Anfangs- und Endpunkte der Alpenbahn wurden nicht an den südlichen und nördlichen Landesgrenzen gesehen, sondern mussten zwangsläufig an der Nordsee und am Mittelmeer liegen, wenn das technisch und finanziell anspruchsvolle Projekt im wirtschaftlich schwierigen Umfeld der Schweiz ausgeführt werden sollte. Das Denken im europäischen und globalen Massstab sollte nicht nur die ausserordentlichen Kosten und Schwierigkeiten legitimieren, sondern auch die Unterstützung anderer Staaten sichern, die ein Interesse an der Vernetzung Europas durch moderne Verkehrsmittel hatten.

Dabei fällt auf, dass dem eigentlichen Verkehrsmittel eine eher zweitrangige Bedeutung zugeschrieben wurde. Wenn von der *Bahn* gesprochen wurde, die zukünftig von London nach Indien führen sollte, so war damit nicht zwingend und nicht durchgehend die *Eisenbahn* gemeint. Das neuartige Landverkehrsmittel, das die Wege verkürzte und die Reisezeiten verringerte, war nur eines von mehreren Gliedern auf der langen Wegstrecke. Daneben – und häufig auch ganz zentral – musste das Dampfschiff nicht nur auf den Meeren, sondern auch auf Seen, Flüssen und Kanälen eine grosse Rolle spielen. Der Weg über die eigentlichen Alpenpässe sollte zwar mittel- oder langfristig mittels Eisenbahn (manchmal mit längeren Tunnels, manchmal aber auch fast gänzlich ohne solche)

bewerkstelligt werden; für die meisten Ostalpenbahn-Vertreter war zumindest im Moment auch die Erschliessung des eigentlichen Passübergangs durch eine moderne Fahrstrasse denkbar. Die Ostalpenbahn war damit nicht einfach eine *Eisenbahnlinie*, sondern vielmehr eine grosse Linie des europäischen Verkehrs, die teilweise über Eisenbahnschienen hätte führen sollen.

Besonders in Graubünden, das dem Verkehr über seine Pässe eine hohe wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung zuschrieb, fielen solche Konzepte auf fruchtbaren Boden. Man sah darin die Fortführung eines angeblich althergebrachten Zustands und zugleich auch eine revolutionäre Modernisierung desselben. Indem Graubünden sich dadurch an die moderne Zeit anpassen würde, könnte es seine Rolle als Vermittlerin zwischen Ländern und Kulturen und damit seine politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit und Überlebensfähigkeit sichern, so die Vorstellung. Nur allmählich gerieten auch die eigentlichen Probleme der lokalen Bevölkerung in den Blick, indem die berechtigten Sorgen von Säumern und Anwohnern bisheriger Transportrouten durch das Versprechen positiver wirtschaftlicher Folgen entkräftet werden sollten. Dadurch geriet das grosse Projekt aber auch in einen Konflikt, der bereits anderen Eisenbahnprojekten zum Verhängnis geworden war: Sobald das internationale Konzept auf regionale Dimensionen zurückgestuft wurde, bestand die Gefahr, auf lokalen Widerstand zu stossen.

Als zu Beginn der Jahres 1853 in Graubünden über die Konzessionserteilung an die neu gegründete *Südostbahn* abgestimmt wurde, war sowohl in der politischen als auch publizistischen Debatte kaum mehr von der grossen Weltbahn über den Lukmanier, sondern nur noch von der (über-)regionalen Eisenbahn die Rede. Breite Unterstützung wollte sie sich dadurch sichern, dass das Konzept einer Bahn von Rorschach nach Chur auch Zweiglinien an den Zürichsee und nach Glarus umfasste – erstmals schien es nun aber auch denkbar, dass die Bündner Hauptstadt zur Endstation der Eisenbahn werden könnte. Auf diese Weise gelang es, die politischen Entscheidungsträger und die Stimmbevölkerung in verschiedenen Kantonen von dem Vorhaben zu überzeugen; die internationale Dimension der Bahn geriet dabei aber in den Hintergrund. Es war nicht zuletzt Richard La Nicca und seinen Mitstreitern zu verdanken, dass sie rasch wieder ins Spiel gebracht wurde, da nur auf diese Weise die politische Unterstützung Sardiniens und die Finanzkräfte aus London mobilisiert werden konnten.

Im selben Sommer 1853 sollten sich aber auch die Schwachpunkte eines solchen Konzepts deutlich herausstellen. Einerseits musste eine internationale Bahn zwangsläufig auch in den Strudel internationaler Ereignisse hineingezogen werden, wie sich dies bei der gespannten Lage in Europa und dem Ausbruch des Krimkrieges nur allzu deutlich zeigen würde. Andererseits hatte die Ostalpenbahn im selben Jahr erstmals ernsthafte Konkurrenz im Inland erhalten (die freilich durchaus ihre Vorläufer hatte): Das Konzept der Gotthardbahn betonte zunächst nicht die internationale Dimension dieses Vorhabens, sondern legte den Fokus auf das Verbindende im Inland, indem sie sich zu einem grossen *schweizerischen* Vorhaben zu machen suchte und die Lukmanierbahn als *ausländisches* Projekt angriff. Auf diese Weise gelang es, die Unterstützung mehrerer Kantone zu gewinnen und auch bei den Bundesbehörden einige Sympathie zu erhalten.

Dass die Lukmanierbahn aus dieser ersten grossen Auseinandersetzung in der «orientalischen Frage der Schweiz» siegreich hervorging, war zu diesem Zeitpunkt bereits mehr den bereits geleisteten Vorarbeiten und den beschränkten technischen Möglichkeiten als ihren eigentlichen Konzepten zu verdanken. Auch die Gotthardbahn musste letztlich ein europäisches Unternehmen werden, wenn sie Aussicht auf Realisierung haben wollte; doch zunächst war sie viel mehr ein *schweizerisches* als ein *internationales* Projekt. Die ausländische Unterstützung war noch immer auf Seite der Ostalpenbahn, doch als die Gotthardbahn im Inland deutlich an Boden gewann, untergrub sie diese Position. Es sollte noch fast zwei Jahrzehnte dauern, doch indem sich die Gotthardbahn die Unterstützung eines immer grösseren Teils der Schweiz zusicherte, gewann sie bald auch die einflussreichen ausländischen Geldgeber und Entscheidungsträger.

Argumente

Mit welchen Argumenten und Argumentationsketten versuchten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn aussenstehende Kreise zu überzeugen?, lautete die dritte der formulierten Teilfragen, die hier als zweites beantwortet werden soll. Da die internationale Dimension dieser Bahn nicht nur den Kern aller Konzepte bildete, sondern auch auf verschiedenste Weise als Argument verwendet wurde, hängen die beiden

Punkte eng zusammen. Gegenüber potenziellen internationalen Förderern der Bahn wurden diese Konzepte aus offensichtlichen Gründen beständig wiederholt. Dabei ging es auch häufig darum, dass die Ostalpenbahn-Linie nicht nur durch die neutrale Schweiz, sondern auch durch viele deutsche Kleinstaaten geführt werden sollte und damit von den Grossmächten Frankreich und Österreich unabhängig sein würde – woran nebst jenen Kleinstaaten auch Grossbritannien im Norden und Sardinien im Süden ein Interesse haben mussten.

Gegenüber der lokalen Bevölkerung in Graubünden wurde während langer Zeit ganz ähnlich argumentiert – das eine ergab sich aus dem anderen. Die Unterstützung aus dem Ausland bestätigte nicht nur die genannten Konzepte, sondern konnte auch als wichtiger Punkt der Argumentation gegenüber regionalen Entscheidungsträgern verwendet werden: Wenn England und Sardinien (oder Bayern oder Württemberg usw.) an diese Bahn glauben und zu ihrem Zustandekommen beitragen, *muss* sie geradezu ausgeführt werden; sichert sie doch Graubünden und der Schweiz nicht nur grosse Einkünfte, sondern auch eine bedeutende Position in Europa. Und eben deshalb *muss* Graubünden seine Tradition in der Vermittlung des internationalen Verkehrs weiterführen, wenn es nicht seine Unabhängigkeit und sein Einkommen verlieren will.

Diese Argumente, sowohl von privaten Förderern der Bahn als auch zunehmend von staatlichen Vertretern geäussert, wurden in der publizistischen Debatte nicht nur ausgebreitet, sondern beständig weitergedacht. Inwieweit sie aber auch auf fruchtbaren Boden gefallen sind und inwieweit sich die Ostalpenbahn dadurch die Unterstützung der lokalen Bevölkerung sichern konnte, muss mangels aussagekräftiger Quellen ein Stück weit offenbleiben. Zwar wird immer wieder Kritik fassbar, die manchmal auch starke Ausdrucksformen finden konnte; meist kam sie aus Kreisen, die den Verlust des eigenen Einkommens durch die Substitution des eigenen Berufs oder den Niedergang der eigenen Region fürchteten. Doch zu keinem Zeitpunkt formierte sich eine breite Oppositionsbewegung gegen die Ostalpenbahn, die über mehr als vereinzelte Flugblätter und kleinere Protestversammlungen hinauskam. Gerade im Vergleich mit anderen Regionen in ganz Europa, darunter auch in der Schweiz, ist diese insgesamt wohlwollende Einstellung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel bemerkenswert.

Als es 1853 endlich auch um die konkreten Auswirkungen der Bahn auf die regionalen Verhältnisse ging, wurden diese Argumente zwangsläufig angepasst. Ihre Grundlinien blieben weitgehend dieselben, doch mussten nun viel stärker als bisher nicht nur die politischen, sondern auch die ökonomischen Effekte dieser Bahn für die Region aufgezeigt werden, indem man insbesondere auch den um ihre eigene Position besorgten Gruppen positive Effekte einer Eisenbahn versprach. Graubünden würde durch eine Ostalpenbahn also nicht nur seine Unabhängigkeit sichern, sondern auch seinen Handel ausweiten, seine landwirtschaftlichen Produkte exportieren, aber auch schon seinen Tourismus aufbauen, sein Gewerbe fördern und seine bescheidene Industrie ankurbeln können.

Je länger die Diskussion dauerte, desto blühender wurde die Zukunft gezeichnet. Bald erhoffte man sich von einer Ostalpenbahn die Lösung einer ganzen Reihe von wirtschaftlichen Sorgen und Problemen der Gegenwart und Zukunft. Die «Ostalpenbahnfrage» wurde zur «Lebensfrage»: «Graubündens Zukunft hängt von dem Gelingen des grossen Baues ab», hiess es geradezu.

Hier liegt ein wichtiger Grund, weshalb das Vorhaben einer Ostalpenbahn in Graubünden noch lange Zeit nicht aufgegeben wurde und trotz schwindenden Aussichten immer wieder neue Projekte ausgearbeitet wurden. Im gleichen Masse, wie der Groll auf die Bundesbehörden im Verlauf des 19. Jahrhunderts immer weiter stieg, schwand der Sinn für mögliche Alternativen zu einer grossen Ostalpenbahn. Viel zu stark lag der Fokus auf der «Lebensfrage», als dass man in pragmatischer Weise mit der Erschliessung des eigenen Kantons durch leistungsfähige Regionalbahnen begonnen hätte. In dieser Hinsicht war es kein Zufall, dass es mit Willem Jan Holsboer (1834–1898) einen eingewanderten Niederländer brauchte, der in den 1880er-Jahren diese Konzepte scharf kritisierte und beinahe im Alleingang die ersten Strecken der auf Schmalspur verkehrenden *Rhätischen Bahn* realisierte. Die Ostalpenbahn, nun hauptsächlich als Splügen- oder Greinabahn, war damit keinesfalls vom Tisch. Doch auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war eine «sachliche» Diskussion nur teilweise möglich.

Strategien

Mit welchen Strategien und konkreten politischen Handlungen suchten die Vertreter und Förderer der Ostalpenbahn dieses Projekt zu realisieren?, lautete die zweite Teilfrage, die hier als letztes beantwortet werden soll. «Genauer Plan des eigenen Vorgehens, der dazu dient, ein militärisches, politisches, psychologisches, wirtschaftliches o. ä. Ziel zu erreichen, und in dem man diejenigen Faktoren, die in die eigene Aktion hineinspielen könnten, von vornherein einzukalkulieren versucht», lautet die Definition des *Duden* zum Begriff *Strategie*. Daraus wird deutlich, dass für jede Strategie die Begleitumstände und Handlungsspielräume zentral sind und berücksichtigt werden müssen.

Dies zeigt sich bei den bevorzugten Strategien der Befürworter einer Ostalpenbahn, die sich beständig dem raschen politischen und wirtschaftlichen Wandel anpassen mussten. Die föderale Struktur des eidgenössischen Staatenbundes verhinderte gemeinsame politische Projekte, was an den ersten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz deutlich wurde. Die Ausführung einer Alpenbahn als *schweizerisches* Projekt im Sinne eines gemeinsamen Willens oder der Finanzierung eines solchen Vorhabens war deshalb vor 1848 zu keinem Zeitpunkt eine Option. Das Gewirr an unterschiedlichsten Regelungen, Gesetzen, Währungen und Zöllen schränkte die politischen und wirtschaftlichen Handlungsspielräume des Gesamtstaates zusätzlich ein. Für seine einzelnen Glieder bestanden hingegen durchaus Möglichkeiten, die eigene Kleinräumigkeit und Handlungsunfähigkeit durch Abkommen über die Landesgrenzen hinaus zu kompensieren.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand die politische Landkarte Europas aus einem Gemenge aus Gross- und Kleinstaaten, die durch verschiedenste Bündnisse mehr oder weniger stark miteinander vernetzt waren. Für die frühen Anhänger einer Alpenbahn war dies Chance und Risiko zugleich. Die Bündner rund um den weithin geschätzten Richard La Nicca knüpften früh Kontakte nach Norden ins Grossherzogtum Baden, ins Königreich Württemberg und ins Königreich Bayern, nach Osten und Südosten ins Kaiserreich Österreich und das mit diesem verbundene Königreich Lombardo-Venezien, sowie ganz besonders nach Süden ins Königreich Sardinien-Piemont. Über effizientes Lobbying gelang es, einflussreiche Personen in diesen äusserst ungleichen politischen

Gebilden von der wirtschaftlichen Notwendigkeit einer Verbindung europäischer Dimension zu überzeugen, deren grösste Errungenschaft die Überquerung der bündnerischen Alpen durch das moderne Verkehrsmittel Eisenbahn gewesen wäre.

Auf diese Weise setzte sich das auf seinen Mittelmeerhafen Genua ausgerichtete Sardinien-Piemont zwischenzeitlich sogar an die Spitze der Bewegung für eine Lukmanierbahn und warf sowohl seinen politischen Einfluss als auch seine wirtschaftlichen Möglichkeiten in die Waagschale. Ihre internationale Ausrichtung führte aber auch dazu, dass die Ostalpenbahn in den Strudel der «grossen» politischen Ereignisse mit hineingezogen wurde, etwa als der in Norditalien schwelende Konflikt zwischen Österreich und Sardinien 1848 durch Waffen ausgetragen wurde. Dadurch erlitten die Ostalpenbahnbestrebungen nicht nur einen plötzlichen Rückschlag zu einem äusserst aussichtsreichen Zeitpunkt, sondern das veränderte Klima liess die Skepsis gegenüber einem solchen «verbindenden» Vorhaben deutlich ansteigen, da es nicht nur wirtschaftliche Partner, sondern auch militärische Gegner einander näher gebracht hätte.

Auch den politischen Konflikten *innerhalb* der Eidgenossenschaft fehlte es nicht an Brisanz. Und als auch diese mit Waffengewalt (glücklicherweise mit wenig Blutvergiessen) ausgetragen wurden, hatte dies mehr als nur vorübergehende Auswirkungen: Sie führten durch die neue Bundesverfassung zu einem neu organisierten und viel stärker integrierten Bundesstaat. Bis dahin war es besonders die innenpolitische Schwäche der drei an einer Ostalpenbahn interessierten Kantone Graubünden, St. Gallen und Tessin gewesen, die ein effizientes staatliches Handeln verunmöglichte. Die privaten Tätigkeiten einflussreicher Einzelpersonen, die durchaus in der einen oder anderen Weise mit der institutionellen Politik verbunden waren, konnte solche Schwächen jedoch ein Stück weit kompensieren. (Das beste Beispiel hierfür ist der Bündner Kantonsingenieur La Nicca, dessen offizielle und private Tätigkeiten sich unmöglich auseinanderhalten lassen.)

Mit dem neuen schweizerischen Bundesstaat änderte sich vieles auf einen Schlag – einiges blieb aber gleich: Zwar sollte die neue Verfassung mittelfristig zu mehr Klarheit über die Kompetenzen in Eisenbahnfragen bringen, doch war in den ersten Jahren noch nicht entschieden, inwieweit der Bund seine verfassungsmässigen Kompetenzen auf dem Gebiet wahrnehmen sollte. Für Graubün-

den und die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn brachte diese Diskussion immer wieder neue Rückschläge: Die Befürchtungen, dass eine (dezentrale) Bahn durch Graubünden keine Chance auf Unterstützung der Eidgenossenschaft haben würde, wurden immer wieder von neuem bestätigt, während gleichzeitig mit Grimsel-, Simplon- und Gotthardbahn mehrere neue Konkurrenten ins Alpenbahnrennen einstiegen. Nun war es ein grosses Problem, dass die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn bisher kaum nach Sympathie und politischem Rückhalt in der Eidgenossenschaft und ihren Kantonen gesucht hatten. Stattdessen suchte Graubünden weiterhin auf eigene Faust Unterstützung im Ausland, was nicht nur als Verfassungsverstoss gewertet werden konnte, sondern auch wenig Erfolg brachte.

In dem staatlichen Bau von Eisenbahnen lagen für die bevölkerungsarme und dezentral gelegene Ostschweiz wenig begründete Hoffnungen, und so setzten sich ihre Vertreter in Bundesbern (auch dank der Unterstützung des einflussreichen Alfred Escher aus dem mächtigen Zürich) erfolgreich für den Privatbau ein. Es war deutlich, dass eine Alpenbahn niemals alleine durch inländisches Privatkapital zu realisieren sein würde, und es blieben deshalb zwei Möglichkeiten: Entweder man suchte das Kapital im Ausland, oder man würde von einer Mehrheit der Kantone (oder sogar direkt vom Bund) substantielle Unterstützung erhalten. Die Vertreter der Lukmanierbahn versuchten beide Wege zu kombinieren: Sie sicherten sich die Unterstützung der direkt beteiligten Kantone St. Gallen und Graubünden, bevor sie sich an ausländische Staaten und internationale Finanzmärkte wandten. Dies schien durchaus erfolgreich zu sein, barg jedoch mehrere grosse Hindernisse, deren Umgehung zu Problemen führte: Zum einen stand die politische Unterstützung der Lukmanierbahn in der Schweiz auf äusserst wackligen Füßen. Wollte man diese Unterstützung ausdehnen, mussten das Bauprogramm ausgeweitet und verschiedene Konzessionen gemacht werden, so etwa auch eine Bahnlinie nach Glarus und an den Zürichsee als integraler Teil einer Lukmanierbahn.

Insbesondere Andreas Rudolf von Planta hatte erkannt, dass der politische Einfluss und die wirtschaftliche Kraft Zürichs die fehlende Unterstützung aus anderen Kantonen kompensieren könnte. Wenn er und seine Mitstreiter kaum einen Weg unversucht liessen, Stadt, Kanton und einflussreiche Personen von ihrem Vorhaben zu überzeugen, so ging es dabei nicht zuletzt darum,

diese Unterstützung dem neuen Konkurrenten in der Innerschweiz zu entziehen. Das Gotthardprojekt stand noch ganz am Anfang, doch entwickelte es innert kürzester Zeit eine grosse politische Schlagkraft, indem sich die Regierung von Luzern an die Spitze des Unternehmens stellte und die Unterstützung eines grossen Teils der Schweiz gewinnen wollte. Dies gelang im ersten Anlauf nur teilweise – doch unter der Oberfläche verschoben sich einige Koordinaten: Zürich schwankte bereits zwischen Gotthard- und Lukmanierbahn, das politische instabile Tessin geriet in die Rolle des lachenden Dritten; beide konnten ihre Unterstützung dem aussichtsreicheren Projekt zuwenden und machten kein grosses Geheimnis daraus, dass sie bei gleichen Voraussetzungen lieber eine Bahn am Gotthard als am Lukmanier gesehen hätten. Der Sieg, den Letzterer im Jahre 1853 erringen konnte, hatte deshalb einen sehr unangenehmen Beigeschmack.

Gleichzeitig wurde die Unterstützung aus dem Ausland beständig unsicherer, da die Interessen von so ungleichen Partnern wie England, Sardinien und den vielen deutschen Kleinstaaten zwangsläufig divergierten. Erst zwanzig Jahre später, nach der politischen Vereinigung sowohl Deutschlands als auch Italiens, bestanden bessere Voraussetzungen, indem die beiden neuen Mächte ihre Kräfte auf ein einziges Projekt konzentrieren konnten. Dieses Projekt war dann aber nicht mehr die Ostalpenbahn, sondern die Gotthardbahn. In einem beständigen Wechselspiel von Innen- und Aussenpolitik war es deren Vertretern gelungen, einflussreiche politische und wirtschaftliche Kreise hinter sich zu bringen und die Unterstützung des Auslandes zu sichern. Hier lag ein entscheidender Unterschied zum Lukmanierbahnprojekt: Dieses konnte nie zu einem *schweizerischen* Projekt gemacht werden, sondern war im Gegenteil gerade deshalb angreifbar, weil es als *ausländisches* Projekt angesehen werden konnte, was es in mehrfacher Hinsicht tatsächlich auch war. Die Gräben, die sich um diese Frage innerhalb der Schweiz auftun würden, traten erstmals im Zuge der Konzessionsverhandlungen des Jahres 1853 hervor: Weder die Ost- noch die Westschweiz waren jemals günstig gegenüber der Gotthardbahn gestimmt, die Interessen gingen weit auseinander. Im Westen sollte einige Jahrzehnte darauf eine zweite Alpenbahn durch Lötschberg und Simplon realisiert werden. Der Osten ging noch einmal leer aus – und konnte sich damit nur schwer abfinden.

Nach dem Dargestellten können einige zentrale Thesen festgehalten werden, die sich aus dem betrachteten Zeitraum ergeben haben. Es handelt sich um vorläufige Antworten auf die Leitfrage, *weshalb die Ostalpenbahn niemals realisiert wurde*. Sie werfen an vielen Stellen einen Blick voraus und können deshalb als wichtige Anhaltspunkte für die Betrachtung des weiteren Verlaufs der Alpenbahndiskussion und der Ostalpenbahnfrage dienen.

- Wenn von der Ostalpenbahn gesprochen wurde, meinte dies nicht zwingend eine durchgehende Eisenbahn. Vielmehr war damit eine grosse Verkehrslinie gemeint, die Norden und Süden Europas über die Bündner Pässe verbinden sollte und neben der Eisenbahn- durchaus auch Dampfschiff- oder Strassenstrecken umfassen konnte. Insofern war die Ostalpenbahn eher ein Verkehrskonzept als ein Eisenbahnprojekt. Mit dem Fortschreiten der Eisenbahntechnik fielen solche Konzepte immer mehr aus der Zeit und wurden von durchgehenden Eisenbahnprojekten verdrängt. Die Ostalpenbahn-Konzepte hielten mit dieser Entwicklung nicht immer Schritt.
- Die Ostalpenbahn war von Anfang an als internationales Projekt angelegt. Ihre Anfangs- und Endpunkte lagen nicht an den Grenzen der Schweiz, sondern an den Weltmeeren. Dies brachte ihr während einiger Zeit Unterstützung aus dem Ausland, entzog ihr im Gegenzug aber die Unterstützung weiterer Teile der Schweiz und machte sie stark abhängig vom raschen Wandel der politischen Verhältnisse in Europa.
- Während die Ostalpenbahn von ihren Vertretern stets als internationales Vorhaben betrachtet wurde, war die Gotthardbahn zu Beginn ganz deutlich als schweizerisches Projekt definiert. So gewann sie rasch viel Unterstützung im Inland. Für eine aus schweizerischer Sicht dezentral verlaufende Ostalpenbahn stand dieser Weg niemals offen.
- In Graubünden sah man in der Ostalpenbahn sowohl die Fortführung eines althergebrachten Zustands als auch eine revolutionäre Modernisierung desselben, indem die wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung des Passverkehrs auf ein zukunftsträchtiges Niveau gehoben werden sollte. Durch die Rolle als Vermittler zwischen Ländern und Kulturen wollte der Kanton politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit und Überlebensfähigkeit sichern. Je mehr aber

der Fokus der Eliten auf das grosse Vorhaben gerichtet war, desto weniger war eine pragmatische Politik der kleinen Schritte möglich.

- Indem die Ostalpenbahn immer stärker zu einer «Lebensfrage» für Graubünden hochstilisiert wurde und breiten Bevölkerungsgruppen die Lösung einer ganzen Reihe von wirtschaftlichen Problemen der Gegenwart und Zukunft versprochen wurde, erlangte das Projekt für Graubünden eine immense Bedeutung. Eine «sachliche» Diskussion, die neue Ideen und mögliche Alternativen ins Spiel gebracht hätte, war immer weniger möglich.
- Während Graubünden seine Zukunft von der Ostalpenbahn abhängig machte, sahen sich die anderen interessierten Kantone auch nach anderen verkehrspolitischen Varianten um. Je mehr aber St. Gallen auf die Eisenbahn nach Zürich und Tessin auf eine mögliche Gotthardbahn fokussiert waren, desto weniger war ein gemeinsames Vorgehen möglich. Oftmals gelang es kaum, in zentralen Fragen einen Konsens zwischen den drei ungleichen Partnern herzustellen.
- Die innenpolitische Schwäche, die komplizierten politischen Systeme sowohl der Schweiz als auch der an einer Ostalpenbahn interessierten Kantone und die oftmals unklare Verteilung der Kompetenzen in zentralen Fragen traten dem Projekt zu verschiedensten Zeitpunkten auf verschiedenste Weise hindernd in den Weg. Es erforderte viel Zeit und war nur selten möglich, alle Hindernisse gleichzeitig zu überwinden.
- In allen genannten Punkten konnten die Vorkämpfer für eine Ostalpenbahn innerhalb eines relativ kurzen Zeitraumes dennoch erstaunlich viel erreichen. Um so verbitterter mussten sie sein, als die Gotthardbahn am Ende die Früchte ernten konnte. Diese profitierte enorm von den Grundlagen, die sie geschaffen hatten: Die Idee einer alpenüberquerenden Bahn hatten sie seit Jahrzehnten in die Köpfe gestreut, sowohl in der Schweiz als auch im Ausland hatten sie viele politische Wege geebnet, und ihre Konzepte liessen sich problemlos vom einen auf das andere Projekt übertragen. Ohne die Ostalpenbahn wäre die Gotthardbahn nicht so bald möglich geworden.

