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: 10: Fazit 1853-1992

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

10 Fazit 1853–1992

Wie einleitend dargelegt, musste sich der dritte Teil dieses Buches beinahe vollständig auf die verfügbare Literatur stützen und kann daher keinen wissenschaftlichen Anspruch stellen. Auch ohne einer eigentlichen Fragestellung zu folgen, konnten aus der möglichst chronologischen Darstellung der Ereignisse einige Erkenntnisse gewonnen werden, die an dieser Stelle als vorläufiges Zwischenfazit dargelegt werden sollen. Die Erkenntnisse müssen so lange als Thesen gelten, als keine umfassende und aktuelle Forschung zu diesen Themen vorliegt. Es bleibt zu hoffen, dass möglichst grosse Teile der vorangehenden und der folgenden Seiten in nächster Zeit durch fundierte Studien bestätigt oder widerlegt werden können.

Nach der Konzessionserteilung im Tessin und den finanziellen Zusagen aus Zürich konnte die neu gegründete *Südostbahn* mit Zuversicht auf ihre grossen Pläne zur Realisierung einer Ostalpenbahn am Lukmanierpass blicken. Doch bald schon sollte sich zeigen, dass das Unternehmen unter einem schlechten Stern stand: Interne Streitigkeiten und eine schwierige Verstrickung mit den beauftragten englischen Unternehmern sorgten für einen denkbar schlechten Start. Der Ausweg wurde in einer grossen Fusion gesucht, aber nur teilweise gefunden: Indem die SOB zu den VSB wurde, wuchs das Unternehmen zwar, blieb aber im schweizerischen (und vor allem auch im europäischen) Markt noch immer ein zu kleiner Player, dem Kraft und Mittel fehlten, das grosse Alpenbahnunternehmen zu realisieren. Weiterhin hatte man mit dem Lukmanier den Trumpf des am besten mit einer Alpenbahn zu querenden Passes in der Hand, was man durch weitere Studien, Pläne und Kostenvoranschläge auch aufzeigen konnte. Allerdings hatten diese im politisch und wirtschaftlich schwierigen Umfeld der 1850er-Jahre kaum direkte Auswirkungen – und teilweise sind die wahren Motive der hinter ihnen stehenden Personen undurchsichtig.

Kaum war die Lombardei nicht mehr Teil von Österreich und das Königreich Italien gegründet, wurden die Ostalpenbahn-Vertreter bereits wieder in Turin vorstellig, wo bereits 1861 eine Vereinbarung abgeschlossen werden konnte. Dass diese aufgrund einer um zwei Tage zu spät eingetroffenen Zahlung scheiterte, ist nicht nur mit übertriebenem Formalismus seitens der Italiener, sondern auch mit der äusserst zögerlichen und somit nicht vertrauensbildenden Haltung der Bündner zu erklären. Während letztere anschliessend ohne Erfolg versuchten, auf diesem Scherbenhaufen dennoch zu einer Einigung zu kommen, trieben die Innerschweizer ihr Gotthardprojekt stark voran, so dass sich das Blatt immer mehr zu wenden begann: Das Gotthardkomitee wurde immer grösser, und aufgrund der immer realeren Gefahr durch Alpenbahnen in den Nachbarländern interessierten sich auch immer mehr Bundespolitiker für ein schweizerisches Projekt.

Der Konkurrenzkampf um dessen Linienführung gelangte damit in die entscheidende Phase. Sowohl die Lukmanier- als auch die Gotthardbefürworter versuchten in den 1860er-Jahren mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln, das eigene Projekt gegenüber dem Rivalen vorzubringen. Beiden war bewusst, dass der inzwischen zum «Eisenbahnkönig» aufgestiegene Alfred Escher eine entscheidende Rolle spielen würde. Sowohl dieser persönlich wie auch die *Nordostbahngesellschaft* und der Kanton Zürich standen zwar 1861 offiziell noch auf der Seite des Lukmaniers. Indem die NOB ihr Netz aber in Richtung Innerschweiz erweiterte, veränderte sich die wirtschaftliche Ausgangslage für die Zürcher immer deutlicher, während es den Lukmaniervertretern weiterhin nicht gelang, ihren planerischen Vorsprung in politische Realitäten zu verwandeln. Sogar die Zusicherungen des zu jener Zeit wohl bedeutendsten Eisenbahnunternehmers in Europa konnten die Tessiner Politiker nicht zur Konzessionserteilung für die Lukmanierbahn bewegen, was bei den Bündnern wiederum für grossen Missmut sorgte.

Diese Streitigkeiten und Verzögerungen verschafften dem Gotthardkomitee die entscheidende Zeit, den eigenen Projektierungsrückstand aufzuholen und weitere politische Unterstützung zu sammeln. Ab 1863 bekannte sich nun auch Alfred Escher offen zum Gotthard und setzte fortan sein gesamtes politisches und wirtschaftliches Gewicht für diese Sache ein. Obwohl die Bündner dies noch Jahrzehnte später nicht wahrhaben wollten oder konnten, erscheint der vermeintlich opportunistische «Kurswechsel» Eschers im Lichte der neuen Forschung und der neu verfügbaren Quellen als wohlüberlegtes Bekenntnis zu einer Alpenbahnlinie. Abgesehen von verschiedensten Sympathiebekundungen gegenüber den

ihm politisch nahestehenden Lukmaniervertretern hatte Escher bis dahin niemals eindeutig Partei für den einen oder anderen Pass genommen. Die bitteren Vorwürfe der Bündner an den «Zürcher Diktator» sind wohl hauptsächlich durch eine gewisse Frustration zu erklären, hatten doch auch sie erkannt, dass der «Lukmanier-Löwe durch Fallstricke niedergeworfen lag» (so P. C. von Planta) und nicht mehr aus eigener Kraft aufstehen konnte.

Eschers Bekenntnis und sein sofortiger Einsatz verschafften dem Gotthardprojekt innert kürzester Zeit deutlichen Auftrieb. Die noch im gleichen Jahr 1863 stattfindende und von Vertretern von nicht weniger als 16 Kantonsregierungen sowie den grossen Bahngesellschaften NOB und SCB besuchte Gotthardkonferenz in Luzern darf als entscheidende innenpolitische Wende zugunsten des Gotthards gelten. Den Bündnern war klar, dass sich die Chancen auf Realisierung einer Lukmanierbahn damit massiv verschlechtert hatten. Sie hatten aber auch erkannt, dass sich der Bundesrat so lange gegen eine Splügenbahn stellen würde, wie das Tessin noch nicht auf dem Schienenweg mit der Deutschschweiz verbunden wäre. Die Ostalpenbahn-Vorkämpfer sahen daher keinen anderen Weg, als weiterhin auf den Lukmanier zu setzen – obwohl sogar ihnen selbst bewusst war, dass sie damit einen beinahe aussichtslosen Kampf führten. Man darf sich im Rückblick fragen, ob diese Entscheidung nicht als Fehler gewertet werden muss. Die Lukmanierbahn hatte das Argument der technisch am besten realisierbaren Linie inzwischen verloren und konnte auf den Feldern der Streckenlänge und der erschlossenen (schweizerischen) Regionen mit dem Gotthard nicht mithalten. Da die Realisierung einer Alpenbahn aber ganz entscheidend von der Unterstützung des Auslands abhing und da insbesondere Italien noch immer grosses Interesse am Splügen zeigte, hätte ein gemeinsames Vorgehen für den Splügen ab 1863 die Eidgenossenschaft vielleicht vor vollendete Tatsachen (bzw. Verträge) stellen können. Auch «Kompromissvorschläge» wie etwa eine San-Bernardino-Bahn oder die von Richard La Nicca seit spätestens 1863 gehegten Pläne für ein «Fusionsprojekt» hätten zu jener Zeit wohl noch am ehesten Chancen auf politische Unterstützung gehabt. Die Ostalpenbahn-Vertreter erkannten zwar, dass ihre Lukmanierpläne immer aussichtloser wurden, zogen daraus aber kaum Konsequenzen und kämpften ihren aussichtslosen Kampf noch bis zur Unterzeichnung des Gotthardvertrags von 1869 weiter. Es ist bezeichnend, dass La Nicca seine «Fusionspläne» erst in jenem Jahr publizierte, als die Gotthardbahn bereits als weitestgehend gesichert gelten konnte. Ein «Alpenbahn-Drehkreuz» in der oberen Surselva mit Verbindungen ins Tessin (Lukmanier), in die Innerschweiz und nach Chur hätte vielleicht wirklich eine allseits akzeptable Lösung darstellen können. Allein, der Vorschlag kam viel zu spät.

Statt derartige neue Vorschläge zu erarbeiten, begaben sich die Ostschweizer (und mit ihnen die Westschweizer) auf einen hartnäckigen Konfrontationskurs gegen die Gotthardbahn, gegen die Innerschweiz, gegen das mächtige Zürich und auch gegen die Bundesbehörden. Sowohl auf dem politischen als auch auf dem publizistischen Feld kostete dieser Kampf sehr viel Energie und Zeit, führte aber letztlich nur dazu, dass sich die Fronten weiter verhärteten. Die Verhandlungen mit potenziellen Unterstützern und Investoren im In- und Ausland brachten – neben dem einen oder anderen Hoffnungsschimmer – fast nur noch Enttäuschungen. Das mit grossem Einsatz betriebene Lobbying der Gotthardbefürworter hingegen war vor allem im entstehenden und erstarkenden Deutschland immer erfolgreicher. Derweil reifte in Bern allmählich die Erkenntnis, dass die offizielle Eidgenossenschaft bei diesen unfruchtbaren Auseinandersetzungen irgendwann werde eingreifen müssen. Obwohl sich bald sogar die einflussreichen Eisenbahnunternehmer für ein Engagement des Bundes aussprachen, beharrten die Ostschweizer auf dem geltenden Eisenbahngesetz und trugen dergestalt dazu bei, dass die Alpenbahnfrage nicht mit einem Machtspruch aus Bern entschieden werden konnte. So ist es wenig erstaunlich, dass die Frage letztlich durch ein gemeinsames Handeln der grossen Nachbarstaaten entschieden wurde, was nicht zuletzt auch deren Diplomaten und verschiedenen Politikern zu verdanken ist, die jahrelang in engem Kontakt mit der Gotthardvereinigung standen.

Erst jetzt gaben die Ostalpenbahnvertreter ihre Lukmanierpläne auf, setzten sich mit aller Kraft für eine Splügenbahn ein – und begaben sich damit gleich vom einen in den nächsten aussichtslosen Kampf. Die Hoffnungen, durch ein günstigeres und besseres Projekt der Gotthardbahn noch zuvorzukommen, waren spätestens nach Unterzeichnung der Gotthardverträge kaum mehr begründet. Immerhin konnte mit dem neuen Eisenbahngesetz von 1872 beim Bund noch das sogenannte «erste Ostalpenbahnversprechen» (das zugleich auch ein «Westalpenbahnversprechen»

war) durchgesetzt werden. Allerdings war dieses neue Gesetz für die Ostalpenbahn ein zweischneidiges Schwert: Einerseits wurde der bis anhin zur Passivität verurteilten Eidgenossenschaft ein Auftrag zur Förderung von Alpenbahnen erteilt. Andererseits erhielt der Bund nun eine deutlich grössere Macht in Eisenbahnfragen, und er konnte nicht nur indirekt, sondern neu auch ganz direkt Einfluss auf die Streckenführung künftiger Linien nehmen. Als sich bald die finanzielle Schieflage der im Bau befindlichen Gotthardbahn offenbarte und eine weitere Bundessubvention notwendig wurde, war dem Bund gar ein «zweites Ostalpenbahnversprechen» abzuringen. Auf diese Weise konnte die Gotthardbahn vollendet werden, und der Groll der Bündner wurde immer mehr auch zur Missgunst gegen die angeblich vom Bund bevorzugten Regionen.

In Graubünden kamen derweil erste Vorschläge für sogenannte Talbahnen auf, die anfangs stets als Ergänzung zu einer notwendig später entstehenden Splügenbahn verstanden wurden. Während die Bestrebungen für Letztere einige Zeit still lagen, wurden verschiedene Vorschläge für alpenüberquerende Bahnen am Septimerpass in die Runde geworfen. Die Bündner Politik hingegen lehnte sämtliche derartigen Vorschläge ab und organisierte stattdessen wieder neue Splügenkonferenzen. Erneut war die Unterstützung aus der Schweiz bescheiden, währendem sie diesmal in Italien umso grösser war. Immerhin resultierten daraus gleich mehrere fundierte Projekte, die jedoch unmöglich finanziert werden konnten. Währenddessen trieben verschiedene Komitees ihre Talbahnprojekte munter voran, und namentlich die «Bündner Centralbahn» von Chur über Thusis nach Filisur weckte aufgrund ihrer zentralen Lage auch das Interesse immer grösserer Kreise in der Öffentlichkeit. Das zähe Festhalten der Politik am Ostalpenbahngedanken und die noch mangelnde Erkenntnis des wirtschaftlichen Nutzens solcher kantonsinterner Verbindungen schufen jedoch keinen günstigen Boden für die Talbahnbestrebungen, während sich die verschiedenen Komitees durch erbitterte Streitigkeiten gegenseitig blockierten. Solange die Fortsetzung der Hinterrheinlinie in Richtung Schams und Splügen und/oder Richtung Albulatal und Engadin noch als unwahrscheinlich galt, wirkte zudem die Hauptstadt Chur als starke Bremserin, indem sie sich einer Verschiebung des Eisenbahnendpunktes nach Thusis mit allen Mitteln widersetzte. Damit sich in der bündnerischen Politik etwas bewegte, bedurfte es ganz offensichtlich eines Anstosses von dritter Seite – und einer gemeinsamen Gefahr.

Mitten in diesen Diskussionen trat plötzlich ein ehemaliger niederländischer Schiffskapitän auf den Plan, der sich im aufstrebenden «Luftkurort» Davos mit seinem stark anwachsenden Gesundheitstourismus bereits einen Namen gemacht hatte. Willem Jan Holsboer sollte nicht nur die Schmalspurbahn von Landquart nach Davos fast im Alleingang (und mit grosser Unterstützung aus den Prättigauer Gemeinden) realisieren, sondern von diesem Ausgangspunkt aus bald schon weitere hochfliegende Pläne ins Auge fassen. Die Rolle von Holsboer für das bündnerische Eisenbahnwesen – und damit auch für die Ostalpenbahnbestrebungen – kann kaum überschätzt werden. Der äusserst initiative Niederländer gilt zu Recht als «Erfinder» des bündnerischen Schmalspurnetzes, das sich bald einmal *Rhätische Bahn* nennen sollte. In gewisser Weise muss man Holsboer aber auch als «Totengräber» der Splügenbahn bezeichnen – ein Titel, den er selbst wahrscheinlich mit Stolz getragen hätte. Holsboer hatte erkannt, dass die Splügenbahn längst tot war, dass dies aber niemand in Graubünden wahrhaben wollte. «Der Splügen wird kommen, sobald er für Deutschland und Italien zu einer Notwendigkeit geworden ist, vorher nicht», meinte er und legte dabei einen Realitätssinn und Weitblick zu Tage, den die führenden Kreise in Graubünden schon seit einigen Jahrzehnten vermissen liessen.

Mit seiner gesamten wirtschaftlichen, politischen, publizistischen und auch finanziellen Kraft setzte sich Holsboer dafür ein, dass die Bündner ihre grossen Weltbahnträume nun endlich auch zu Grabe tragen und sich stattdessen mit aller Kraft für den internen Bahnbau einsetzen würden. Dabei hatte auch er selbst hochfliegende internationale Bahnträume – doch widersprachen diese sämtlichen bisherigen Vorstellungen in Graubünden. Holsboers «kleine Weltbahn» führte nicht direkt nach Süden, sondern zuerst über den Scaletta nach Osten und von dort aus nach Italien *und* nach Österreich. Da diese Bahn ab 1889 bereits bis nach Davos auf über 1800 Meter über Meer geführt war, lag für Holsboer die Weiterführung über den Scalettapass auf der Hand. Indem diese Scalettabahn bereits in Landquart abzweigte, wählte sie aus Sicht des schweizerischen Mittellandes eine direkte Linie ins Engadin, die allerdings am Rande das Kantons Graubündens lag und namentlich auch die Kantonshauptstadt gänzlich aussen vor liess. Holsboers Scalettaprojekt

hatte die Wirkung, dass die verschiedenen und bis anhin oftmals einander widerstreitenden Interessen an einer Linie von Chur nach Thusis und über das Albulatal Richtung Engadin gewissermassen in eine Kampfgemeinschaft getrieben wurden, die bald auch die Unterstützung der Kantonsregierung erhielt.

Den (meisten) Bündnern schien die Scalettabahn nicht nur deshalb abwegig, weil sie ein vollkommen neuer Vorschlag war, sondern auch, weil ein relativ kleiner Teil des Kantons davon direkt profitiert hätte. Gleichzeitig aber fasste dieser Vorschlag die Erschliessung des Engadins ganz konkret ins Auge, und die Versprechungen stiessen im verkehrstechnisch abgelegensten Teil des Kantons (und zu jener Zeit wohl der ganzen Schweiz) auf offene Ohren. Um die divergierenden Interessen unter einen Hut zu bringen, musste die Alternative zur Scalettabahn daher zwingend auch die Erschliessung des Engadins beinhalten. Hier nun konnte auf der grossen Vorarbeit der «Centralbahn» und vieler weiterer Vorstösse und Ideen aufgebaut werden. Indem die kantonsinterne Alpenüberquerung am Albula gesucht wurde, konnten die Interessen möglichst grosser Teile des Kantons vereint werden. Davos, Prättigau – und nicht zuletzt auch Holsboer persönlich – fühlten sich verständlicherweise durch eine solche Albulabahn übergangen, so dass es zu einer leidenschaftlichen Debatte über eine allfällige Kantonssubvention für die «Centralbahn» (bzw. die spätere Albulabahn) kam. Nun wiederholte sich innerhalb Graubündens der Kampf, der zwanzig Jahre zuvor in der Eidgenossenschaft ausgetragen worden war, der Kampf um die richtige Linienführung für den Alpendurchstich – es war auch diesmal ein Kampf zwischen Zentrum und Peripherie. Und auch diesmal obsiegte das Zentrum, sprich: diejenige Linie, von der sich der grössere Bevölkerungsanteil einen direkten Nutzen versprach.

Im Vergleich mit dem Kampf zwischen Lukmanier und Gotthard zeigte der Kampf zwischen Scaletta und Albula aber einen entscheidenden Unterschied: Im Gegensatz zu den Ostalpenbahn-Promotoren schloss sich Holsboer der kurzzeitig aufflammenden Protestbewegung nicht an, sondern suchte auf geschickte Weise den Ausgleich. Zwar gab er den Gedanken an die Scalettabahn noch lange nicht gänzlich auf, doch akzeptierte er den klar ausgedrückten Volkswillen, obwohl dieser seinen eigenen Interessen zuwiderlief und seinen Ansichten widersprach. Der Vermittlungsvorschlag lag nicht nur darin, dass die Landquart–Davos-Bahn über Filisur an die Albulabahn angeschlossen werden sollte, sondern insbesondere auch in der gewählten Spurweite. Der Albula hatte nämlich nicht zuletzt deshalb über den Scaletta obsiegt, weil er mit der Linie bis nach Thusis die Hoffnungen auf eine Splügenbahn aufrechterhalten konnte. Holsboers Verkehrskonzept wich aber nicht nur in der Linienführung, sondern insbesondere auch in der Spurweite von diesen Auffassungen ab. Seine Vorstellung eines kantonsinternen Bahnnetzes setzte auf das System der «schmalspurigen Adhäsionsbahn». Dieses hielt sich nicht an die Normalspur, auf die man im Hinblick auf eine allfällige Splügenbahn immer gehofft hatte, sondern nutzte geschickt die Vorteile der Schmalspur, die engere Kurvenradien und grössere Steigungen erlaubte – und insbesondere auch die Baukosten senkte. Die Bahn sollte über den Albula führen, sie sollte aber schmalspurig sein. Der Vorschlag stiess zwar noch auf etwas Skepsis, gewann aber immer mehr Anhänger – und wurde letztlich eben nicht nur durch die Politik, sondern auch durch die hinter Holsboer stehenden Finanzkreise entschieden.

Obwohl die *Rhätische Bahn* inzwischen bereits gegründet und eine zusammenhängende Linie von 92 Kilometern gebaut war, träumten einige einflussreiche Bündner noch einmal von der grossen Weltbahn, die nun unter dem sonderbar anmutenden Titel «Engadin–Orient-Bahn» über den Albula und bis nach Bombay geführt werden sollte. Der Vorschlag kam aber zu spät, um überhaupt noch ernsthaft in Frage zu kommen, und so konnte sich der zwischenzeitlich geradezu wütende Holsboer und mit ihm bald auch die gesamte Bündner Politik wieder auf konstruktivere Vorschläge konzentrieren. Obwohl nicht ohne Risiko, wurde in bis dahin beispielloser Geschlossenheit die Verstaatlichung der RhB beschlossen und dieser gleich auch der Auftrag zum Aufbau eines umfassenden schmalspurigen Bahnnetzes erteilt. Im gleichen Jahr 1897, in welchem sich Graubünden erstmals ein umfassendes Eisenbahngesetz gab, wurde in der Eidgenossenschaft definitiv der Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem eingeleitet. Kurz darauf richteten die Bündner ein Subventionsgesuch für die RhB an den Bund, welches von diesem in seltener Einstimmigkeit bewilligt wurde. Als der Bund der RhB ein zweites Mal und im Verlauf des 20. Jahrhunderts noch einige weitere Male unter die Arme griff und/oder wieder auf die Füsse half, wurde stets betont,

dass dies nicht als Einlösung des inzwischen dritten «Ostalpenbahnversprechen» zu verstehen sei. Damit erhielten die Bündner das sprichwörtliche Weggli und konnten sich gleichzeitig den Fünfer (oder die Illusion davon) für die Zukunft aufsparen: Zwar hatte man nun zu allseitiger Zufriedenheit ein internes Bahnnetz für den Kanton geschaffen, doch die grossen Weltbahnträume wurden deshalb noch lange nicht begraben.

Neben dem «dritten Ostalpenbahnversprechen» hatte das Eisenbahngesetz von 1897 aber vor allem eine vollkommene Umwälzung des schweizerischen Eisenbahnwesens gebracht. Von entscheidender Bedeutung für die Ostalpenbahnbestrebungen war dabei insbesondere die Tatsache, dass der Bund nun zum Eisenbahnunternehmer (mit Monopolstellung) geworden war und die Linienplanung jetzt auch nach den betriebswirtschaftlichen Überlegungen der (von Anfang an finanziell angeschlagenen) Bundesbahnen zu erfolgen hatte. Die «Westalpenbahn» über Lötschberg und Simplon befand sich zu jener Zeit bereits im Bau, und während diese in der Westschweiz den letzten Eisenbahnboom auslöste, wurden in Graubünden nicht nur die Linien der RhB, sondern am Bernina, im Misox und im Schanfigg auch neue Privatbahnen gebaut. Während die Bündner auf den Auf- und Ausbau dieses internen Bahnnetzes konzentriert waren, kamen neue Anstösse für die Ostalpenbahn von aussen, namentlich aus dem Tessin, von wo aus man sich für eine Verbindung über Lukmanier oder Greina nach Norden interessierte, was wiederum das zwischenzeitlich eingeschlafene Splügenkomitee auf den Plan rief. Es dauerte nicht lange, bis auch hier verschiedene Komitees mit divergierenden Interessen einen erbitterten Streit um die richtige Linienführung ausfochten – jeweils unterstützt von verschiedenen Kantonsregierungen. Die Bündner Regierung lehnte ein Greina-Projekt (das bald zum Tödi–Greina-Projekt wurde) in aller Entschiedenheit ab und setzte erneut mit ganzer Kraft auf den Splügen. Nun aber gelang es nicht mehr, die verschiedenen Regionen Graubündens hinter einem solchen Projekt zu vereinen: Während sich grosse Teile des Kantons nach erfolgter interner Erschliessung von einer Ostalpenbahn kaum mehr einen Vorteil versprachen und daher passiv blieben, setzten namentlich die Gemeinden in der Surselva auf die Tödi–Greina-Bahn, die ihnen sehr attraktive Verbindungen nach Süden und ins schweizerische Mittelland gebracht hätte. Derweil schob der Bund die Konzessionserteilung für die eine oder andere Bahn immer wieder mit mehr oder weniger plausiblen Begründungen auf die lange Bank. Der Protest der Ostschweizer gegen diese Nichterfüllung einer Bundespflicht hatte durchaus seine Berechtigung, denn sie hatten richtig erkannt, dass sich die Bundesbahnen aus wirtschaftlichen Überlegungen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen eine weitere Alpenbahn sträuben würden. Zudem wurde dieser Konflikt durch aussenpolitische Überlegungen im Zusammenhang mit dem Rückkauf der *Gotthardbahn* derart verzögert, dass er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht entschieden werden konnte.

«Mit ziemlicher Sicherheit darf angenommen werden, dass für längere Zeit an Neubauten nicht zu denken ist», hielt der Verwaltungsrat der RhB bereits 1915 fest – und konnte dabei noch gar nicht wissen, dass das damals erst langsam aufkommende (und in Graubünden noch verbotene) Automobil eine vollständige Umwälzung des weltweiten Verkehrs – mit entsprechenden Folgen für die bisher dominierende Eisenbahn – bringen würde. Es dauerte ganze 84 Jahre, bis die RhB ihre nächste Linie realisieren konnte. Die Übernahme der anderen Bündner Privatbahnen brachte ihr nicht nur eine willkommene Netzergänzung, sondern auch zusätzliche wirtschaftliche Herausforderungen ein. Die von Anfang an mitgedachten Verbindungen nach Österreich und über das Bergell nach Italien hingegen wurden zwar noch lange nicht ganz aufgegeben, wurden aber immer mehr von den als sicher angenommenen Erweiterungen zu unrealistischen Visionen herabklassiert. Abgesehen von einem kurzen Aufleben zwischen den Weltkriegen wurde auch die Ostalpenbahn bis in die 1960er-Jahre kaum mehr ernsthaft diskutiert, als die grosse Verkehrszunahme auch in der Schweiz neue Lösungen erforderte. Die vielen Studien, Variantenplanungen und politischen Diskussionen bis in die 1990er-Jahre erinnern in vielem an die hundert Jahre zuvor ausgetragenen Kontroversen – nicht zuletzt auch in ihrem Resultat: Das Konzept der NEAT enthielt einen Gotthardtunnel sowie einen Ausbau der «Westalpenbahn» am Lötschberg und Simplon. Der Ostschweiz wurden derweil Versprechungen für verbesserte Bahnanschlüsse gemacht. Auch diese sind bis heute nicht erfüllt worden.