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: 13: Bibliographisches Essay : ein kritischer Überblick

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: 16.07.2025

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

13 Bibliographisches Essay – ein kritischer Überblick

«Der Verkehr hat in den letzten Jahrhunderten immer wieder verschiedene Formen und Grade der Historisierung erfahren», heisst es einleitend zu einem 2010 erschienenen Band zur Verkehrsgeschichte. «In den meisten Fällen stand diese Historisierung in einem engen Zusammenhang mit verkehrspolitischen Konstellationen und Problemen der Gegenwart.»[665] So löste etwa der Bau der Gotthardbahn, die eine grundlegende Veränderung der schweizerischen Verkehrsverhältnisse mit sich brachte, eine intensive Hinwendung zur älteren Passgeschichte aus. Dies lässt sich auch im Zusammenhang mit der Eröffnung der NEAT im Jahre 2016 beobachten: Einige Werke zur Eisenbahngeschichte sowie zum Gotthard und dem ihn umgebenden Mythos sind bereits erschienen, weitere Bücher und Filme werden sicherlich noch folgen. Mit dem *Alptransit-Portal* stellen das *Bundesamt für Verkehr* und das *Schweizerische Bundesarchiv* ein modernes und ansprechendes Portal zur Verfügung, das die NEAT anhand von Überblickskommentaren, Fotos und aufbereiteten Quellen im historischen Kontext situiert.[666] Auch die Frage rund um den «Variantenentscheid», bei der Splügen- und (Tödi–)Greinabahn noch einmal eine Rolle spielten, wird mit einigen Dokumenten und Bildern dokumentiert.

Es ist allein schon deshalb kein Zufall, dass die Produktion einer breiten Literatur zur Geschichte des Verkehrs über die *bündnerischen* Alpenpässe ebenfalls mit den Auseinandersetzungen um die Ostalpenbahn zusammenfällt: «Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein wollten manche Schriften auch den historischen Nachweis für den bündnerischen Anspruch auf eine internationale Transitlinie erbringen», heisst es etwa im knappen Forschungsüberblick von Jürg Simonett.[667] «Weil der Transit über die Alpenpässe für die Bündner Volkswirtschaft, Politik und auch Identität von grosser Bedeutung war, existiert [...] dazu eine wahre Flut von Literatur.» Der historische Rückgriff auf (vermeintlich) alte Strukturen und eingespielte Verkehrssysteme konnte nicht nur – wie in früheren Zeiten oftmals geschehen – herrschaftliche Rechte aufgrund (angeblich) althergebrachter Gewohnheiten legitimieren, sondern auch der Einführung von grundsätzlich Neuem dienen: «Oft erschien der fundamentale Wandel im Verkehrsinfrastrukturbau in einem historischen Gewand, und zwar durchaus im Sinn der von Eric Hobsbawm beschriebenen *Invention of Tradition*.»[668] Es kann bis heute als Regel gelten, dass fast jedes verkehrspolitische Grossvorhaben verkehrshistorische Fragestellungen und Forschungen beeinflusste – mit der bestätigenden Ausnahme des Autobahnbaus in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Nicht nur, aber auch in diesem Kontext hat bereits die traditionelle Regionalgeschichte eine Fülle verkehrsgeschichtlicher Studien hervorgebracht, ganz besonders in Graubünden. Der Oberflächlichkeit, die solchen regionalgeschichtlichen Abhandlungen oftmals (aber durchaus nicht immer) eignet, wurde ab den 1960er- und 70er-Jahren mit der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte sowie der interdisziplinären Zusammenarbeit von Geographie und Geschichte abgeholfen. Aus dieser Vertiefung entstand etwa das *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* (IVS).[669] Umfassende (neuere) Untersuchungen und Überblicke zur Verkehrsgeschichte Graubündens oder auch einzelner Aspekte davon sind jedoch nach wie vor spärlich gesät; dies gilt ebenso für Studien über die Auswirkungen des Verkehrs und seiner Wandlungen auf Ökonomie oder Ökologie.

In der gegenwärtigen verkehrsgeschichtlichen Forschung sind verschiedene Tendenzen zu erkennen, die sich teilweise ergänzen und teilweise zuwiderlaufen: Nach wie vor beschränken sich viele Fragestellungen auf einzelne Verkehrsträger – allen voran die Eisenbahn; diese werden jedoch vermehrt auch als Teil eines grösseren Systems erfasst und interpretiert. Gleichzeitig beschränken sich viele Fragestellungen (nicht nur in der Schweiz) auf das eigene Land, während andere Verkehr als grenzüberschreitendes Phänomen zu betrachten versuchen – was jedoch aus

665 Merki/Schiedt/Tissot (2010), S. 11.

666 http://www.alptransit-portal.ch/de/startseite/.

667 Simonett (2000), S. 87. Vgl. dazu denselben Autor an anderer Stelle (1986, S. 6): «Die Geschichte wird regelmässig zur Beantwortung der Frage nach dem Nutzen einer solchen Bahn bemüht; sehr verkürzt und beinahe axiomatisch soll sie die früheren angeblich konfliktlosen Blütezeiten beschwören und vor einem düster gezeichneten Hintergrund der Gegenwart den Segen des erneuerten internationalen Verkehrs durch Graubünden beweisen.»

668 Merki/Schiedt/Tissot (2010), S. 12.

669 http://www.ivs.admin.ch/bundesinventar/.

verschiedenen Gründen nicht immer einfach ist. Für die weitere Forschung über schweizerische Verkehrsgeschichte(n) muss auf die verschiedenen Überblicke verwiesen werden.[670] Es besteht kein Zweifel darüber, dass noch zahlreiche Desiderate an verschiedenen Stellen bestehen.

In seiner 1986 im Druck erschienenen Dissertation *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden*, über *Die «untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, stellt Jürg SIMONETT – zweifellos etwas übertreibend – fest, dass die Literatur über den Bündner Passverkehr nicht nur äusserst umfassend sei, sondern dass über und aufgrund der «Bemühungen um eine internationale Bahnlinie durch Bündner Gebiet» seit der Mitte des 19. Jahrhunderts «unzählige Zeitungsartikel, Legionen von Broschüren und etliche Bücher» erschienen seien. «Fast immer standen und stehen Probleme der Technik im Vordergrund.»[671] In Bezug auf die Anzahl der Publikationen mag erstere Behauptung durchaus richtig sein; in Bezug auf ihren originären und verwertbaren Inhalt muss sie allerdings stark relativiert werden. Dies gilt ebenso für letztere Feststellung: Zwar stand und steht bei zahlreichen Arbeiten die Technik im Vordergrund, doch glaubt kaum eine von ihnen, ohne historischen Überblick auszukommen. Zudem sind Arbeiten, die juristische, politische und/oder historische Themen ins Blickfeld rücken, ebenfalls vorhanden.[672]

Als die grundlegende Arbeit zum Thema gilt bis heute Peter Conradin VON PLANTAS *Der dreißigjährige Kampf um eine rätische Alpenbahn* aus dem Jahr 1885. Als einer der Vorkämpfer für die Ostalpenbahn blickt Planta darin kurz nach Eröffnung der Gotthardbahn detailgetreu (und nicht ohne Polemik) noch einmal zurück auf die eigenen und fremden «Alpenbahnkämpfe». Bereits in seiner kleinen Schrift *Die Bündner Alpenstraßen historisch dargestellt* von 1866 hatte sich Planta auf einigen Seiten über die *Epoche der Alpenbahnbestrebungen* geäussert; dort findet sich auch die oft zitierte Klammerbemerkung «denn eine Eisenbahn ist weiter nichts, als eine vervollkommnete Straße».[673] Plantas Werke bieten sowohl einen kenntnisreichen Überblick aufgrund zahlreicher Archivquellen als auch persönliche Erinnerungen des Verfassers. Es ist wenig erstaunlich, dass keine der späteren Arbeiten (auch die vorliegende nicht) zum Thema ohne Rückgriff auf dieses Werk entstand und zahlreiche Elemente des bis heute überlieferten Narrativs unzweifelhaft daraus entnommen sind. Zum 200. Geburtstag von «P. C. von Planta», wie er in Abgrenzung zu anderen Persönlichkeiten gleichen Familiennamens stets genannt wird, fand im September 2015 eine öffentliche Tagung in Chur statt, die in einen Tagungsband[674] gemündet hat, der Plantas «fast legendären Ruf für seine Vielseitigkeit»[675] eindrücklich dokumentiert: Er war während der Zeit seines Lebens nacheinander und gleichzeitig Politiker, Journalist, Jurist, Gesetzesredaktor, Historiker und Literat in einer Person; somit kann er in mehrfachem Sinne als «repräsentative Gestalt»[676] für Graubünden im 19. Jahrhunderts gelten. Der Tagungsband enthält insbesondere auch einen Beitrag von Véronique SCHEGG über *Planta und die Alpenbahnfrage*, in dem die Autorin abschliessend auch auf den wichtigsten Kritikpunkt an Plantas Schriften – seine fehlende Objektivität – hinweist: «Planta fiel es sichtlich schwer [...] die Vergangenheit mit einer objektiven Distanz zu betrachten. Wie viele andere war er vom emotionalen Moment gezeichnet, das die gesamte Alpenbahnfrage charakterisiert. Er fühlte, was wohl die meisten Bündner damals fühlten: die Angst, nun den Anschluss an die grosse weite Welt verpasst zu haben oder ohne Alpenbahn sogar davon abgeschnitten zu sein.»[677]

Ähnliches gilt auch für die *Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens*, die im Jahr 1880, also noch vor der Eröffnung der Gotthardbahn, von Martin WANNER, dem Archivar der *Gotthardbahn-Gesellschaft* verfasst wurde. Das detailgetreue Werk fasst die Geschichte auf über

670 Vgl. insbesondere MERKI (1995); MERKI/SCHIEDT/TISSOT (2010).

671 SIMONETT (1986), S. 6.

672 Mehr oder weniger umfassende sowie mehr oder weniger aktuelle Literatur- und Quellenübersichten zur Ostalpenbahn sowie zu Alpenbahnen im allgemeinen finden sich an folgenden Stellen: WANNER (1880), S. 3–8 (kenntnisreich und umfassend für seine Zeit mit Fokus auf die Gotthardbahn); BERNHARDT (1910), S. 305–335 (äusserst umfassend und für seine Zeit wohl annähernd vollständig); GUBLER (1916), S. 5–12; SCHMIDLIN (1916), S. 7, 14–16, 73–76, 129–131, 208–209, 371–372, 395, 415–416, 577–578, 616–617.

673 VON PLANTA (1866), S. 34–35.

674 HITZ (2016).

675 HITZ (2015), S. 233.

676 Ebd. Weiter: «Seine Laufbahn und seine Lebensleistung widerspiegeln die Entwicklung Graubündens im 19. Jahrhundert. Dies gilt in politisch-staatlicher Hinsicht ebenso wie in kulturellen Belangen; auf der Ebene der gesellschaftlichen Institutionen nicht anders als im Bereich der bürgerlichen Innerlichkeit.»

677 SCHEGG (2016), S. 164.

200 Seiten zusammen und liefert danach einen Anhang mit Quellen etwa in derselben Länge. Diese sind noch heute hilfreich, während das Buch selbst kenntnisreich viele Details aus der Geschichte liefern kann – allerdings auch hier aus eindeutiger Optik, wie dies der Autor bereits im Vorwort klarmacht: «Wenn es mir gelang, dem Gedächtniss der Zeitgenossen diese rühmliche Epoche wirthschaftlichen Aufschwungs lebendig zu vergegenwärtigen, so schwebte mir zugleich der patriotische Zweck vor, der Schrift etwas von der Begeisterung einzuhauchen, die mich für den Gegenstand beseelte.»[678]

Für diese frühe Zeit sehr wichtig und hilfreich sind auch die biographischen Studien über einige der wichtigsten Akteure, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts oftmals von nahen Verwandten – verständlicherweise höchst unkritisch – geschrieben wurden. Die Werke gehen jedoch an vielen Stellen stark ins Detail und geben vielerlei persönliche Zitate, Tagebucheinträge oder nicht mehr auffindbare Berichte aus Privatbeständen wieder. Für eine Zeit, in der persönliche Beziehungen im politischen und wirtschaftlichen Leben eine bedeutende Rolle spielten, vermögen solche Schriften erstaunliche Einblicke in verschiedenste Entwicklungen zu geben. Zu nennen sind in der Reihe dieser Biographien insbesondere Alexander Baumgartner über seinen Vater *Gallus Jakob Baumgartner* aus dem Jahr 1892 sowie P. C. von Planta über *Andreas Rudolf von Planta* von 1893. Besonders interessant und detailreich ist zudem Anna Bänziger-La Niccas Biographie ihres Vaters, des bündnerischen Kantonsingenieurs und sowohl ideologischen als auch technischen Vorkämpfers für die Ostalpenbahn, *Richard La Nicca*, von 1896. Über Letzteren, zweifellos eine der Hauptfiguren rund um die Ostalpenbahnbestrebungen des 19. Jahrhunderts, existieren auch neuere Studien, so ein von den Psychiatrischen Diensten Graubündens 2006 herausgegebener Band mit dem Titel *Richard La Nicca. Bilder der Baukunst*, der insbesondere auch La Niccas Ingenieursleistungen im Strassen-, Brücken und Wasserbaubereich hervorhebt. Der Beitrag *Die Übersteigung des Lukmaniers vermittelst einer Lokomotivbahn* von Gion Caprez gibt einen Einblick in La Niccas technische Pläne für die Lukmanierbahn, während andere – nicht weniger interessante – Beiträge den Fokus auf La Niccas äusserst breit angelegte Ingenieurstätigkeit legen.

[678] Wanner (1880), S. V.

Ein Beitrag von Martina Voser aus dem Jahr 2016 (in einem Sammelband über den Gotthardpass) konzentriert sich aus architektonischer Sicht auf La Niccas «Fusionsprojekt», mit dem dieser Ende der 1860er-Jahre Gotthard- und Lukmanierprojekt mit zwei Seitenarmen in Richtung Chur und Luzern vereinigen wollte.

Die Forschung zu dem wohl bekanntesten und einflussreichsten Schweizer Eisenbahnpolitiker Alfred Escher, der auch im Zusammenhang mit der Ostalpenbahn eine entscheidende Rolle spielte, ist mittlerweile sehr umfangreich. Bereits 1919 dokumentierte Ernst Gagliardi anhand von Eschers Leben gleich *Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte*. Das Werk enthält viel Information, ist jedoch kompliziert aufgebaut und klammert die frühen Alpenbahn-Auseinandersetzungen beinahe vollständig aus. Auch in den jüngeren Publikationen von Joseph Jung und der *Alfred-Escher-Stiftung* nimmt die Gotthardbahn viel Platz ein, während die weiteren Alpenbahnbestrebungen eher kurz abgehandelt werden. Eine Ausnahme bilden dabei die Überblickskommentare zum ersten Teil des ersten Bandes der umfassenden Edition der Briefe Alfred Eschers *(Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard. Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882)*, herausgegeben im Jahr 2008. Hier sind insbesondere die Beiträge *Weichenstellung zum Eisenbahnland Schweiz* sowie *Escher und die Ostalpenbahnfrage*, beide verfasst von Susanna Kraus, zu erwähnen, die den aktuellen Forschungsstand präsentieren und viele Quellen auswerten. Hinzu kommen die Beiträge *Eschers Kurswechsel und die Gotthardkonferenz* von 1863 von Martin Fries, *Die Gotthardvereinigung* von Bruno Fischer, *Die Rekonstruktion der Gotthardbahn* von Fries, Fischer und Kraus sowie *Vollendung*, wiederum von Kraus. Zum Verständnis der Handlungs- und Vorgehensweise dieser für die Schweiz, ihre Politik und Wirtschaft im 19. Jahrhundert äusserst wichtigen Persönlichkeit sind die Studien von Joseph Jung unerlässlich. Neben der viel beachteten Biographie *Aufstieg, Macht, Tragik* aus dem Jahr 2007 ist insbesondere das umfassende vierbändige Werk *Der Aufbruch zur modernen Schweiz* (und hier wiederum der zweite Band *Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik / Gotthardprojekt*) aus dem Jahr 2006 zu erwähnen. Die jüngeren Studien rund um Alfred Escher bieten damit zahlreiche Vorarbeiten und Ansatzpunkte für eine detaillierte Forschung rund um die Ostalpenbahn, die allerdings noch geleistet werden muss.

Schon vor etwas mehr als hundert Jahren (1916) konnte Hans SCHMIDLIN feststellen, die «heute existierende Ostalpenbahnliteratur» sei «eine sehr umfangreiche». Speziell die ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts hätten «eine wahre Flut von Streit- und Propagandaschriften von allerdings mehr oder weniger grosser Bedeutung erzeugt. Mit Ausnahme weniger Werke kommt aber all diesen Erzeugnissen nur ein ganz einseitiger Charakter zu. Eine die gesamte Geschichte, sowie all' die verschiedenen Beziehungen und Verhältnisse umfassende Schrift aber fehlt bis heute.»[679] In seinem eigenen Werk *Die Ostalpenbahnfrage* strebte Schmidlin an, genau diese Lücke zu schliessen und «über die gesamte ostschweizerische Alpenbahnfrage ein möglichst objektives Bild zu geben». In der fast 700-seitigen Dissertation verzichtet der Jurist leider gänzlich auf Fussnoten und gibt die verwendete Literatur lediglich zusammenfassend wieder. An vielen Stellen, besonders in juristischen und technischen Fragen, konnte der Befürworter einer Splügenbahn vorhandene Lücken schliessen; wo es allerdings um den historischen Rückblick geht, bleiben die entsprechenden – über 200 Seiten langen – Ausführungen oftmals oberflächlich oder geben Behauptungen wieder, die wegen fehlender Fussnoten nicht überprüft werden können (und ganz offensichtlich häufig auf P. C. von Planta zurückgehen). Viele von Schmidlins einleitend angeführten Bemerkungen müssen deshalb auch 100 Jahre später weiterhin gelten – obwohl doch an einigen Stellen bedeutende Lücken geschlossen werden konnten.

Gerade Schmidlins eigene Zeit, die ersten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts, haben eine ganze Reihe von Arbeiten hervorgebracht, deren Erkenntnisse heute noch aktuell sind oder die sich zumindest als fruchtbare Grundlage verwenden lassen. So hat Ferdinand GUBLER im Jahr 1915 *Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen* der Jahre 1833 bis 1852 umfassend und mit zahlreichen Verweisen und Anmerkungen aufgearbeitet. Die Schrift liefert insbesondere aufgrund ihres detaillierten Quellenstudiums weiterhin eine hervorragende Basis für die Erforschung der frühen Eisenbahnprojekte in der Schweiz. Über die frühe *Zürcherische Eisenbahnpolitik* liegt eine Dissertation von Max BRUGGER aus dem Jahr 1909 vor, ebenso Werke von Friedrich WRUBEL (1897) über *Die Schweizerische Nordbahn* sowie von Oskar WELTI (1946) zum selben Thema, die auch viele wichtige Quellen direkt zitieren. Über die *Frühzeit der st. gallischen Eisenbahngeschichte* findet sich ein kurzer Beitrag von Heinrich EDELMANN von 1948. Die juristische Dissertation von Alfons METTLER aus dem Jahr 1907 über den *Splügen als ostschweizerische Alpenbahn* liest sich mehr als Kampfschrift für eine Splügenbahn denn als unvoreingenommene wissenschaftliche Arbeit. So berichtet der Autor bereits im Vorwort, er sei aufgrund der Sichtung des zahlreich vorhandenen Materials und seiner «sine ira et studio» betriebenen Untersuchungen «zur festen Ueberzeugung» gelangt, dass die «kommerziellen wie allgemein volkswirtschaftlichen Qualitäten des Splügen seine Superiorität über den Greina begründen und daher die Verwirklichung des Splügengedankens ein Postulat schweizerischer Verkehrspolitik sein muss.»[680] Im Jahr 1917 erschien die ebenfalls juristische Dissertation von Hans WEGMANN über *Die Vereinigten Schweizerbahnen*. Der Autor arbeitet in dieser Schrift die Geschichte des Bahnunternehmens auf, das im Jahr 1857 durch die Fusion von drei kleineren Gesellschaften entstand und 1902 verstaatlicht wurde. Das Werk liefert viele Hinweise zur Entstehung und Entwicklung der *Schweizerischen Südostbahn*, die sich seit 1852/53 die Verwirklichung einer Lukmanierbahn auf die Fahne geschrieben hatte. Zu erwähnen sind zudem die verschiedenen Studien von Robert BERNHARDT, der seine umfassenden Kenntnisse in Eisenbahnfragen immer wieder dafür einsetzte, die Überlegenheit einer Greinbahn über eine Splügenbahn mittels umfassender Schriften zu «beweisen», was vor allem in dem dreibändigen Werk *Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung* mündete (1903, 1905, 1910).

Wenn Paul Werner GYGAX 1914 in seiner Schrift über *Daniel Wirth-Sand*, den langjährigen Verwaltungsratspräsidenten der *Vereinigten Schweizerbahnen* den Wunsch äusserte, «dass die heimische Geschichtsforschung sich auch des Eisenbahnwesens annehme»,[681] so rannte er in seiner Zeit offene Türen ein. Gerade rund um die Ostalpenbahn entstand vor und während des Ersten Weltkriegs eine grosse Fülle an Literatur. Das wiederum ist kein Zufall: Es war eine Zeit, in der zahlreiche Bahnprojekte aufkamen oder

679 SCHMIDLIN (1916), S. VI–VII.

680 METTLER (1907), S. V.

681 GYGAX (1914), Vorwort.

erneut aktuell wurden, darunter insbesondere auch die Splügenbahn. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte die meisten dieser Bestrebungen für lange Zeit zunichte. Etwas später, im Jahr 1922, zum vierzigjährigen Jubiläum der Eröffnung der Gotthardbahn, veröffentlichte Josef Anton MÜLLER eine Schrift *Zur Erinnerung an die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen*. In dieser ist die Geschichte dargelegt und mit ausführlichen und hilfreichen Quellenverweisen versehen. Allerdings ist die im Auftrag des Staatsrats des Kantons Tessin verfasste Schrift keinesfalls frei von Wertungen – und leider auch nicht frei von Fehlern, die aufgrund der Quellen- und Literaturhinweise aufgedeckt werden können. Ähnliches gilt für die Werke des Berner Verkehrspolitikers Friedrich VOLMAR, der 1911 und 1915 Schriften zu den Anfängen der *Bernischen Alpenbahnpolitik* bzw. *Eisenbahnpolitik* im Allgemeinen veröffentlichte, welche auch die Bestrebungen rund um Alpenbahnen an Grimsel und Lötschberg dokumentieren. *Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen* wurde im Jahr 1947 von Hans BAUER in einem Beitrag zum umfassenden Sammelband *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen* (1847–1947) dargestellt. Es findet sich an dieser Stelle auch ein Überblick über die Alpenbahnbestrebungen, der zwar an der Oberfläche bleibt und die Quellen nur schlecht dokumentiert, dabei aber grossen Einfluss auf die spätere Darstellung der schweizerischen Eisenbahngeschichte hatte. So wird etwa seine Behauptung (ohne Quellenangabe), dass im Jahre 1833 im Grossherzogtum Baden ein Projekt zur Überquerung der Alpen mit einer Eisenbahn bestanden habe,[682] auch in neuerer Literatur immer wieder zitiert. Ein solches Projekt lässt sich jedoch nicht finden und ist auf Anfrage auch Martin Stingl vom *Generallandesarchiv Karlsruhe* (Landesarchiv Baden-Württemberg), einem Experten in Sachen dortiger Eisenbahnprojekte, nicht bekannt.[683] Es zeigt sich an dieser Detailfrage das Problem der vorhandenen Literatur: Aufgrund mangelnder Quellenarbeit und ständig fortgesetzten «Abschreibens» von anderen Autoren tragen sich «Behauptungen» und Narrative durch den ganzen Literaturbestand, die einer seriösen Quellengrundlage offensichtlich entbehren. Als Ausnahme, welche die Regel bestätigt, kann die Lizentiatsarbeit von Silvio MARGADANT über *Die ersten zwanzig Jahre in der Geschichte der Lukmanier-Eisenbahn* aus dem Jahr 1972 genannt werden. Hier – vor fast einem halben Jahrhundert – wurde letztmals der Versuch einer umfassenden Aufarbeitung der Frühzeit der Geschichte der Ostalpenbahn gemacht. Die Studie arbeitet die Literatur- und Quellengrundlagen an einigen Stellen sehr detailliert aus, bleibt aber leider an vielen anderen Stellen an der Oberfläche. Dennoch kann und muss diese Arbeit weiterhin als wichtige Grundlage für die Geschichte der Ostalpenbahn gelten.

Später wurde nur noch sehr wenig zum Thema publiziert, wobei allerdings zahlreiche wichtige Nebenaspekte durchaus aufgearbeitet wurden. In einem ausführlichen Artikel in den *Schweizer Monatsheften* unter dem Titel *Gotthard kontra Splügen* geben Georg KREIS und Franz EGGER 1981 noch einmal einen informierten Überblick über die *Geschichte der Ostalpen-Bahnprojekte* mit zahlreichen Verweisen auf die zu jener Zeit aktuelle Variantenplanung der NEAT. Ausgehend von den Fragen, «warum die zunächst im Vordergrund stehende Ostalpen-Lösung nicht verwirklicht wurde und welche Verantwortung dem Bund für den Verlauf dieser Entwicklung zukommt», eröffnen die Autoren einen neuen Blick auf den Gegenstand und erzählen in vielen Punkten eine etwas vom herkömmlichen Narrativ abweichende Geschichte – die leider seither nicht weitergeschrieben worden ist.

Aus den letzten Jahrzehnten ist insbesondere die dreibändige Bündner Kantonsgeschichte von Peter METZ sen. zu erwähnen. Im zweiten, 1991 erschienenen Band gibt das Kapitel *Der Kampf um die Alpenbahn* einen Überblick, der leider auf jegliche Quellenangaben verzichtet und sich bei genauer Betrachtung als stark von der bisherigen Literatur abhängig erweist. Eine im Jahr 2000 erschienene Lizentiatsarbeit von Peter Mauritz SCHÜRCH an der Universität Bern befasst sich noch einmal mit der Splügenbahn und zeichnet ihre *Geschichte von vergeblichen Auseinandersetzungen um eine ostschweizerische Alpentransitbahn* nach. Dazu wertet der Autor zahlreiche Quellen aus verschiedenen Archiven aus, bleibt aber bei diesen oftmals an der Oberfläche oder gibt sich mehr der Chronologie als einer eigentlichen Untersuchung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen hin. Dies mag unter anderem daher rühren, dass die Splügenbahnprojekte isoliert betrachtet werden und die anderen Ostalpenbahnprojekte lediglich dann zur Sprache kommen sollen, «wenn diese

682 BAUER (1947), S. 17.

683 Auskunft von Dr. Martin Stingl vom Generallandesarchiv Karlsruhe (Landesarchiv Baden-Württemberg) per E-Mail am 11. August 2016.

das Verständnis der Zusammenhänge erleichtern oder das Schicksal der Splügenbahn beeinflussten», was eigentlich immer der Fall gewesen sein sollte, sobald ein anderes Projekt aktuell wurde. Gerade an den Stellen, wo Schürch auch gewisse Greinabahnprojekte anschneidet, wird klar, dass die gegenseitige Konkurrenz sowohl das eine wie das andere Projekt derart stark beeinflusste, dass eine isolierte Betrachtung im Grunde kaum möglich ist. Zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahn von Rorschach nach Chur im Jahr 2008 hat Silvio FÄRBER einen umfassenden Artikel über *Vorgeschichte, Bau und Eröffnung der Bahnlinie aus Bündner Perspektive* publiziert. Die Erstellung dieser Bahnlinie ist eng mit der Lukmanierbahn verknüpft, deren erste Etappe sie eigentlich hätte bilden sollen. Ein kurzen, aber aktuellen Überblick über die *Schweizer Alpenbahnprojekte 1840 bis 1914* findet sich unter dem Übertitel *Träume und Realitäten* in einem Artikel von Thomas FREY aus dem Jahr 2007.

Die Literatur zur *Rhätischen Bahn* lässt sich kaum überblicken. Seit ihrem Bau vermögen die schmalspurigen Linien in den Tälern Graubündens Eisenbahnfachleute, Fans und Fotografen zu begeistern, was einen entsprechenden Output an schön gestalteten, doch meist unwissenschaftlichen Publikationen verursacht. Es mag ein ausserordentlich interessantes Hobby sein, doch bringen schöne Bildbände und detaillierte Reiseberichte die Forschung leider selten weiter.[684] Insofern bleibt der Bestand an wissenschaftlich verwertbaren Publikationen zur RhB leider stark beschränkt. Erstmals etwas genauer aufgezeichnet wurde die Entstehung der RHÄTISCHEN BAHN 1939 zu ihrem *50-jährigen Jubiläum* in einem vom Unternehmen selbst herausgegebenen Band. Weit detaillierter hat hingegen Werner CATRINA in seiner 1972 erschienenen Dissertation erstmals die bewegte *Entstehung der Rhätischen Bahn* aufgearbeitet. Unter dem Titel *«Rhätiens hoffnungsvolle und nicht hoffnungslose Bahn»* haben Jon PULT und Luca GEISSELER 2010 in einer Lizentiatsarbeit an der *Universität Zürich* die *Deutung und Bedeutung der Rhätischen Bahn aus Sicht der Bündner Politik von 1880 bis 2008* nachgezeichnet.

Der kurze Literaturüberblick zeigt, dass die Geschichte der Ostalpenbahn bisher noch nicht geschrieben ist. Zwar wurden bereits bedeutende Vorarbeiten geleistet, doch erweist sich die Forschungslage an vielen anderen Stellen noch als unbefriedigend. Wer die Geschichte der Ostalpenbahn schreiben möchte, kann in der vorhandenen Literatur – die oftmals älteren Datums ist – viele Hinweise finden, wird aber ohne den Rückgriff auf die Originalquellen nicht auskommen. Das vorliegende Buch konnte neben einer vertieften Erforschung der Frühzeit der Ostalpenbahnbestrebungen hoffentlich auch einen einigermassen umfassenden Überblick über die weiteren Entwicklungen geben. Der Autor hofft, dass es als Grundlage und Inspiration für weitere Forschungen dienen kann.

---

684 Es sei hier darauf hingewiesen, dass der Verfasser dieses Buches zwischen August 2015 und Oktober 2016 unter dem Titel *In einem Zug* eine wöchentliche Kolumne über Geschichten und Anekdoten im Zusammenhang mit der RhB im *Bündner Tagblatt* veröffentlichte und insofern selbst zu diesem Literaturbestand beigetragen hat.