

Medienmappe

Luzi C. Schutz: «Ostalpenbahn. Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts»

Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte: Band 37, hrsg. vom Staatsarchiv Graubünden

Die Neuerscheinung beleuchtet die Zusammenhänge zwischen Verkehrsinfrastruktur und Interessengruppenpolitik. Über 150 Jahre lang stritt man in der Schweiz leidenschaftlich über konkurrierende Bahnprojekte (und tut es in wechselnder Intensität bis heute). Die Debatte war ein Tummelfeld der Planer und Hochstapler, Unternehmer und Diplomaten, Journalisten und Staatsmänner. Die Nichtrealisierung der Ostalpenbahn führte in Graubünden zu einer gewissen Verbitterung, einem Gefühl der Zurücksetzung. Aus dem gleichen Kontext heraus entstand jedoch die Rhätische Bahn.

Diese Arbeit zur bündnerischen und schweizerischen Verkehrsgeschichte ist zugleich ein Beitrag zur Geschichte des politischen Handelns und der politischen Diskurse.

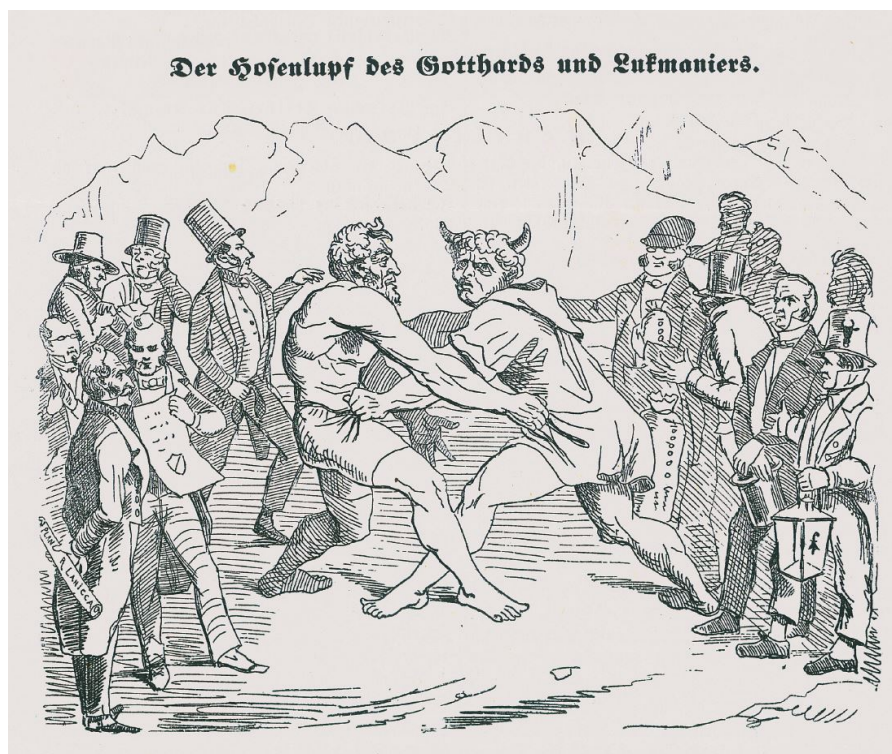


Abb.1: In der Karikatur des solothurnischen "Postheiri" von 1853 werden der Lukmanier und der Gotthard miteinander handgreiflich. Dabei verlassen sich die Bündner – mit Nationalrat Andreas Rudolf von Planta und Ingenieur Richard La Nicca (links) – zunächst auf Verträge mit Zürich. Ihnen gegenüber stehen die Unterstützer der Gotthardbahn, bei denen das Basler und das Urner Wappen, nebst einigen Geldsäcken, sichtbar werden.

Inhalt

Das Buch beruht auf einer Masterarbeit über die Anfänge des Ostalpenbahn-Projekts in der Zeitphase von 1833 bis 1853. Die Leitfragen dieser quellennahen Studie lauten:

- Welche Konzepte entwickelten die beteiligten Akteure?
- Welche Strategien wendeten sie an?
- Welche Argumentationen brachten sie vor?

Zu den miteinander verbündeten oder gegeneinander konkurrierenden Akteuren gehörten nicht nur Personen, Gruppen und Unternehmen in der Schweiz, samt den kantonalen und eidgenössischen Parlamenten und Regierungen: Die an der Alpenbahnfrage interessierten europäischen Mächte gestalteten den Entscheidungsprozess aktiv mit. Dementsprechend versuchten sich die Bündner phasenweise in einer eigenen Aussenpolitik; dies allerdings mit sehr bescheidenen Ergebnissen.

Im Weiteren führt die Darstellung über den Zeitraum 1833 bis 1853 hinaus und behandelt in grossem Bogen die folgenden Entwicklungsphasen:

- spätere Bestrebungen für eine Lukmanier- oder Splügenbahn; diese blieben chancenlos gegen die (1872 begonnene, 1882 eröffnete) Gotthardbahn
- inmitten nicht realisierter Transit-Projekte: die Realisierung der RhB im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert
- Fortgang der schweizerischen Verkehrspolitik vom Ersten Weltkrieg bis zum NEAT-Beschluss von 1992.

Berücksichtigt werden aber nicht allein die politischen Faktoren, sondern immer auch die technischen und finanziellen Bedingungen, die im jeweiligen Zeitabschnitt herrschten. Und die zentrale Frage, warum die Ostalpenbahn niemals realisiert wurde, wird in diesem Buch selbstverständlich ebenfalls beantwortet.

Der Buchanhang enthält u. a. eine Serie von Kurzbiographien der erwähnten Personen sowie ein bibliographisches Essay, das die wichtigsten einschlägigen Publikationen einer kritischen Würdigung unterzieht.

Autor

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.

Abbildungen

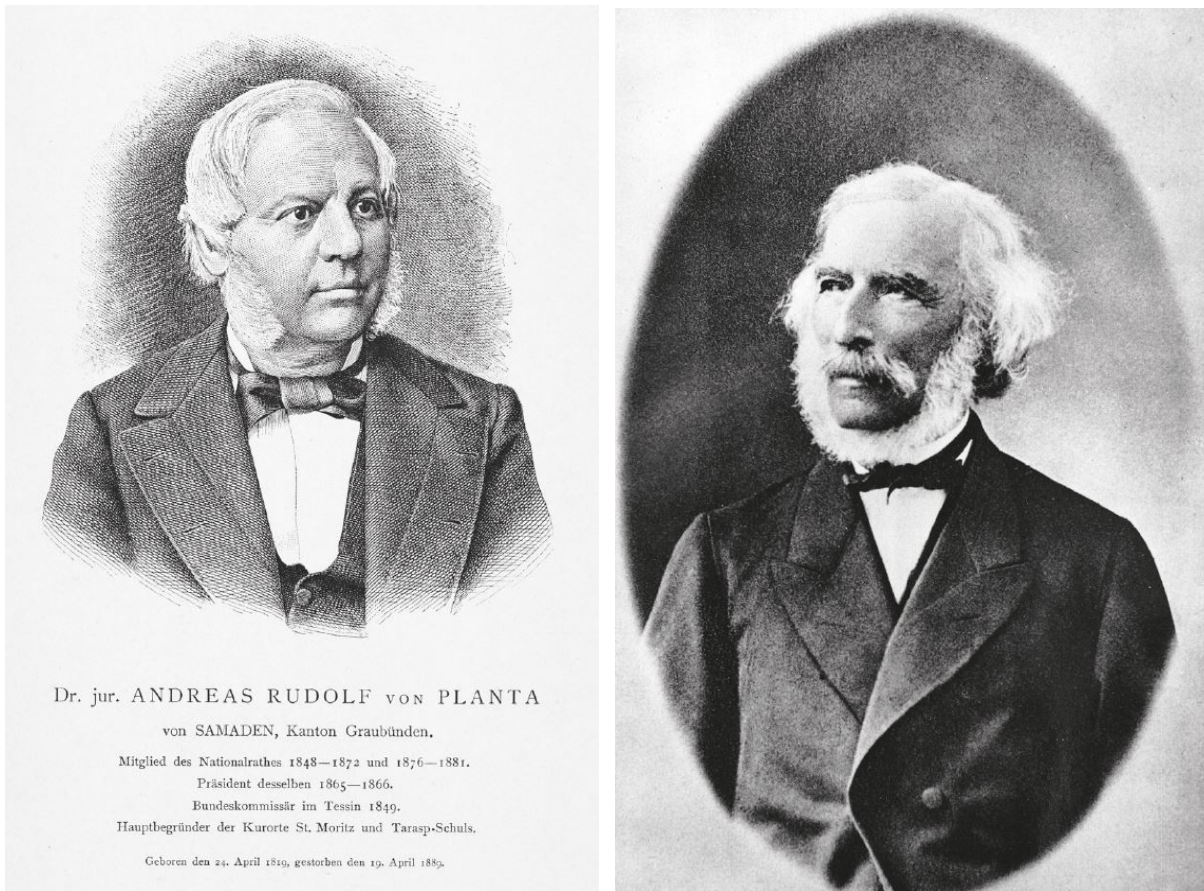


Abb. 2: Zwei wichtige Ostalpenbahn-Promotoren: Der kämpferische Nationalrat Andreas Rudolf von Planta (1819–1889) von Samedan und Richard La Nicca (1794–1883), der erste Bündner Kantonsingenieur.

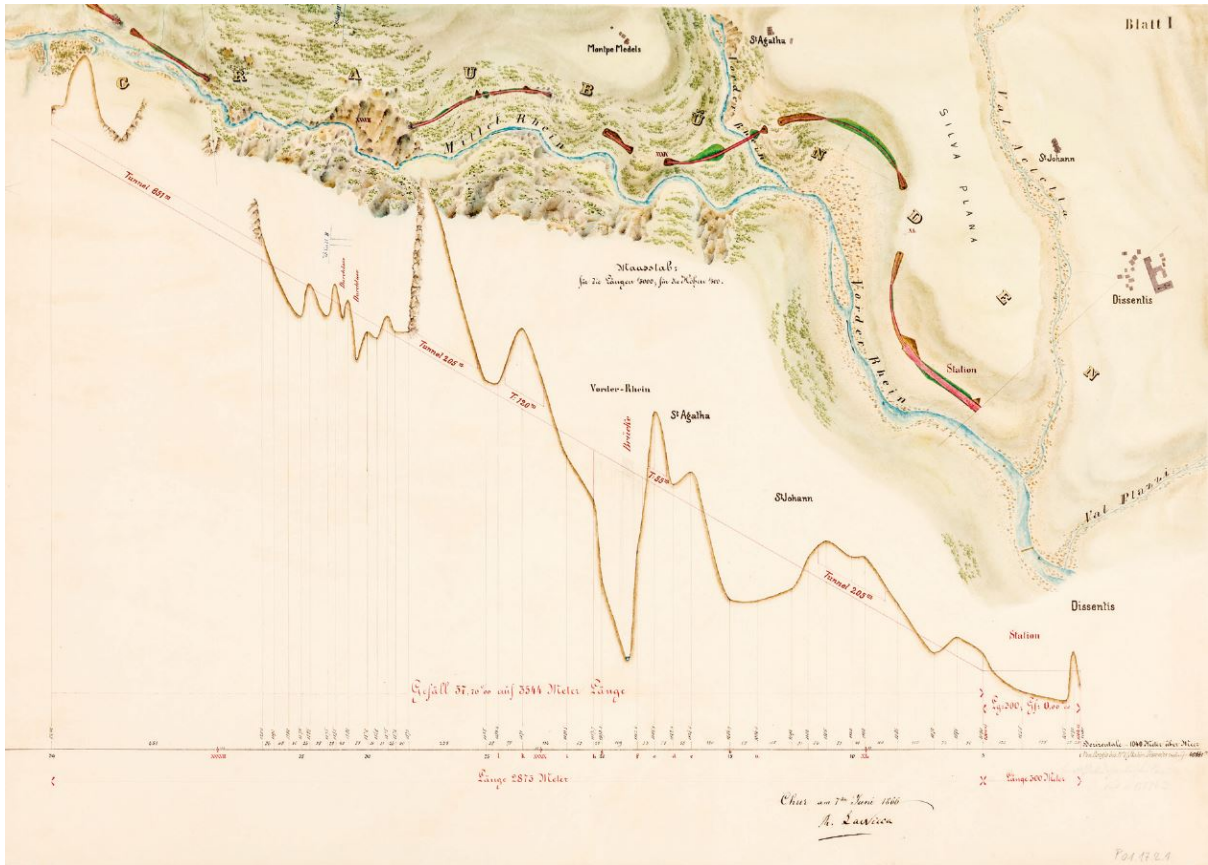


Abb. 3: Richard La Nicca, *Situationspläne* (Masstab 1:5000) für die Lukmanierbahn, 1866. Blatt I, Disentis bis Curaglia. Mit zehnfach überhöhtem Längsprofil.

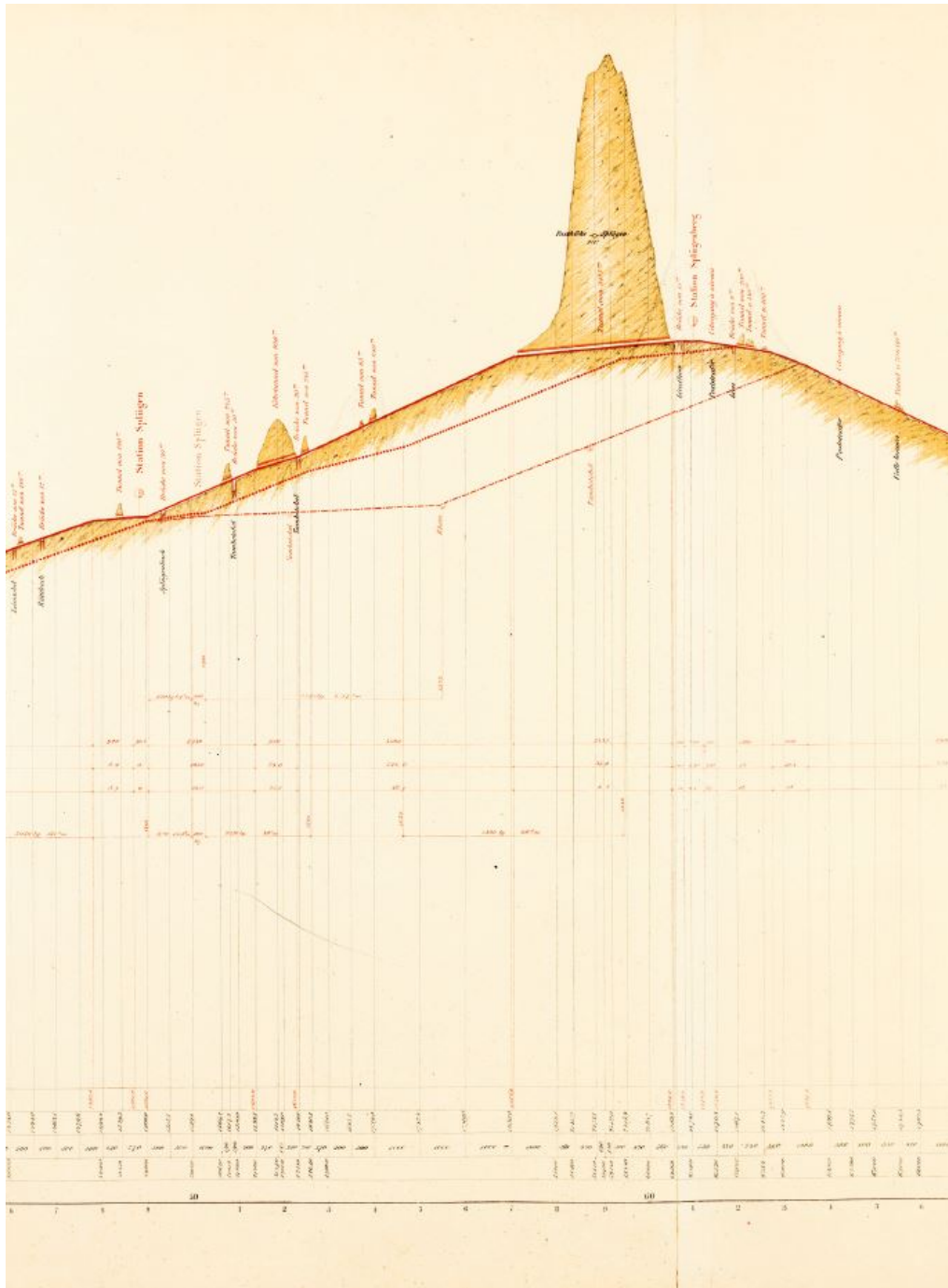


Abb. 4: Richard La Nicca, Plan für die Splügenbahn, 1871 (Lithografie). Längsprofil in zehnfacher Überhöhung. Ausschnitt: Station Splügen bis Station Madesimo. Mit 3,5 km langem Tunnel auf der Scheitelhöhe.

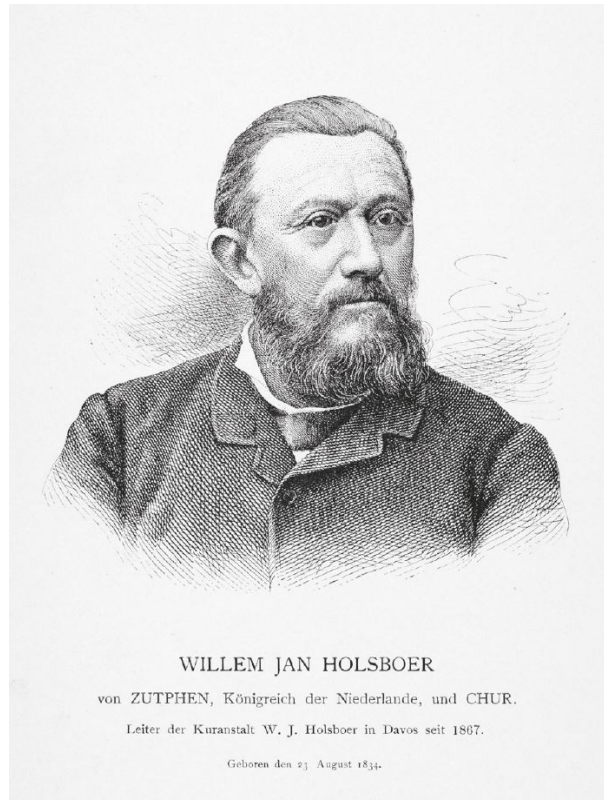


Abb. 5: Willem Jan Holsboer (1834–1898): Der in Davos als Hoteldirektor wirkende Holländer wurde zum "Erfinder" der Rhätischen Bahn, als er 1889/90 für die Realisierung der Schmalspurbahn Landquart–Davos sorgte.

Luzi C. Schutz:

«Ostalpenbahn. Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts»

Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte: Band 37.

Herausgegeben vom Staatsarchiv Graubünden, Kommissionsverlag Desertina

240 Seiten mit teils farbigen Abbildungen. Hardcover mit Fadenheftung, 200 x 270 mm

CHF 45.– / ISBN 978-3-85637-508-9

