

Widerstände gegen die Eisenbahn, 1842–1858

Eisenbahn im Kanton Graubünden, mit besonderer Beziehung auf Chur. Von einem Churer Bürger, Chur 1842.

Protokoll der evangelisch-rätischen Synode 1857.

«Die Rheinquellen» vom 7. Juli 1858.

Kommentar

Die vielfältigen Veränderungen, welche die Eisenbahn mit sich brachte, führten zu ebenso vielfältigen Widerstandshaltungen. Dies war in Graubünden nicht anders als im übrigen Europa.

Verkehrsfragen beschäftigten die Bündner Politiker und Bevölkerung seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts intensiv, auf sachlicher und emotionaler Ebene. Das Strassennetz wurde zügig und grosszügig ausgebaut und erschloss gleichmässig alle Talschaften. Die Forderung nach einem Anschluss Churs ans schweizerische Schienennetz wurde vom liberalen, fortschrittsgläubigen Bürgertum getragen. Dabei war es vor allem das finanzkräftige Speditionsgewerbe, das sich Vorteile von einem Bahnanschluss versprach. Über diese Kreise hinaus empfand man einen Bahnanschluss als Aufwertung der Stadt und als zukunftsweisendes Stück Fortschritt. Hier soll es jedoch nicht um den Jubel, die Lobreden und die Festlichkeiten bei der Bahneröffnung gehen. Vielmehr soll der Reigen der Kritiker zu Wort kommen. Dabei interessiert die Vielfalt der Argumentationslinien.

Viele Jahre, bevor der erste Zug aus St.Gallen am 30. Juni 1858 in Chur einfuhr, erschien eine fast vierzig Seiten lange Flugschrift eines anonymen «Churer Bürgers». Darin wurde sehr kenntnisreich, aber auch äusserst polemisch die Idee des Eisenbahnbaus verworfen. Diese Kritik an den Bahnprojekten stützte sich auf mehrere Argumente.

Ökonomische Überlegungen lassen den Autor an der Finanzierbarkeit des Eisenbahnbaus und -betriebs zweifeln. Im nebenstehenden Ausschnitt aus den seitenlangen ökonomischen Überlegungen wird betont, ...

Quelle

[...]dass sowohl der Landwirthschaft als dem Kunstfleiss viele unentbehrliche Kapitalien entzogen, und hiedurch Tausende betriebsamer, allein ökonomisch nicht selbständiger, Bürger ruiniert werden; dass wieder andere, bethört von sanguinischen Hoffnungen, ihr Vermögen und ihre Kräfte einer sichern Erwerbsquelle ab- und dagegen einem trüglichen Fantom zuwenden [...]. Verfolgen wir die Resultate sämmtlicher Eisenbahnen bis auf den heutigen Tag, so stellt sich heraus: Dass in England nur die Hauptlinien rentieren, viele Nebenbahnen hingegen kümmerlich 2 bis 3 vom Hundert, Andere nicht einmal so viel, und dass einzelne Bahnen sogar ganz eingegangen sind, und somit das enorme Anlagskapital rein verloren ist.

Kommentar

Es fehlt nicht die Warnung vor den sich bietenden technischen Schwierigkeiten, die sich aus der Topografie Graubündens ergäben. Der anonyme Autor verbindet sie mit dem Hinweis auf die handelspolitische Abschottung der Schweiz und bestehende Zollschränken gegen

aussen, worin er ein Transporthindernis sieht, das durch Eisenbahnen nicht abgebaut werde. Ein Standardargument gegen die Bahnen ist sodann das Heraufbeschwören der damit zusammenhängenden Unfallgefahr.

Quelle

Schon war das Manuskript in der Druckerei, als das schreckliche Unglück auf der Eisenbahn von Paris nach Versailles dem Publikum zur Kunde gelangte. Achtzig Passagiere das Leben eingebüsst, und noch einmal so viele verwundet und verstümmelt! Und ein solcher Unglücksfall auf einer spiegelglatten Strasse, fast durchgehends in gerader Linie, unter Leitung der Lokomotiven von ausgesuchten Kunstverständigen! Wie erst in unsern schwierigen Gebirgsgegenden mit einer Unzahl von Kehren, Zig-Zag und Tunnels, und schwerlich unter erfahrener Leitung? [...] Ich sage es frei heraus: als ehemaliger Napoleonischer Hauptmann, der ich furchtlos dem Tode, unter allen Formen, in's Angesicht geblickt, und, meines Wissens, noch nie von Furcht angewandelt worden bin, würde ich dennoch nur in einem Dringlichkeitsfall meine Wenigkeit einer perfiden Lokomotive überantworten.

Kommentar

Ganz andere Sorgen plagten die evangelisch-rätische Synode, die sich im Jahr 1857 mit den potentiellen Belastungen des sonntäglichen Friedens beschäftigte. «Im Hinblick auf den in kurzer Zeit in unserer Nähe ins Leben tretenden Eisenbahnbetrieb und dessen vielfältige Störung der Sonntagsfeier», beauftragte die Synode den Kirchenrat, sich mit den Kirchenbehörden von Glarus und St.Gallen in Verbindung zu setzen.

Quelle

Zwei Anträge liegen vor

- 1) dass die Bahnzüge an Sonntagen möglichst beschränkt werden, namentlich mit Berücksichtigung der gottesdienstlichen Stunden wenigstens an den Hauptstationen
- 2) dass allen Bahnbediensteten jeder zweite Sonntag wenigstens während der gottesdienstlichen Stunden freigegeben werde.

Kommentar

Auch nach der Inbetriebnahme der Strecke nach Chur blieb die Diskussion um die Eisenbahnen ein Thema. Die Zeitung «Die Rheinquellen» vom 7. Juli 1858 berichtet:

Quelle

Chur, den 6. Juli (Mitgetheilt:) Die Gemeinden Untervatz und Haldenstein sollen Willens sein, Protest gegen den Weiterbetrieb unserer Eisenbahn einzulegen, oder auf eine Entschädigung von Fr. 20000 zu dringen; aus dem einfachen Grunde, weil von den im Lande auf und abraselnden und dampfenden Lokomotiven die Ruhe ihrer Alpen am Galander und Vatzerberge gestört wird. – Wirklich ist es der Fall, dass in jener Höhe das Geräusch der Dampfzüge weit grösser ist als in der Thaltiefe und unbefangene Zeugen sagen aus, dass das Vieh in diesen beiden Alpen bei dem jedesmaligen Nahen der Bahnzüge in der Tiefe und

dem infernalischen Ton der Maschinenpfeife, wie unsinnig zusammenspringen und umherrennen, wodurch freilich die altgewöhnte Gemüthsruhe der Alpenkühe sehr gestört und die Aussicht auf den kommenden Alpnutzen gemindert wird. Es ist diese Wirkung des Schalles aus der Tiefe im Bereich jener nahen Alpen um so begreiflicher, als man ja versichert, dass auf der höchsten Spitze des Galandas man bei ruhiger Witterung das Krähen der Haushähne in der Stadt Chur ganz deutlich vernehmen könne. – Ob übrigens diese Interpellation der obigen Gemeinden ihren Zweck erreichen werde, ist eine andere Frage.

Literatur:

Vgl. die Beiträge von Albert Gasser (Kurzfassung) und Jürg Simonett (Kurzfassung) in Band 3. Churer Stadtgeschichte, Bd. 2, Chur 1993, 293-307.