

**Zeitschrift:** Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde  
**Herausgeber:** F. Pieth  
**Band:** - (1939)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Richard La Nicca aus Tenna 1794-1883  
**Autor:** Bener, Gustav  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-397003>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

„Die Alpen“, Monatsschrift des SAC. Jubiläumsnummer zur 75-Jahrfeier, Heft: Oktober 1938, Einband Seite 369—532. Zentralkomitee: „75 Jahre SAC“, Jahrgang XIV, 1938, Seite 121. Dr. E. Jenny: „Zur Gründung des Schweizer Alpenclubs“, Jahrgang XIV, 1938, Seite 129.

Jubiläumsschriften einzelner Sektionen des SAC zu deren 50- bzw. 75-jährigen Bestehen, z. B. Sektion „Uto“ Zürich, Sektion Winterthur, Sektion St. Gallen, Sektion Bern, Sektion „Rätia“ Chur usw.

\* Josias Simler: „Die Alpen.“ München 1931.

\* Wilhelm Lehner: „Die Eroberung der Alpen“, München 1924.

#### B. Zur Geschichte der Sektion „Rätia“ SAC und des Alpinismus in Graubünden:

Simon Meißer, Kantonsarchivar, Chur: „Vierzigjähriges Jubiläum der Sektion Rätia SAC.“ Geschichte der Sektion Rätia 1864—1904. Chur 1904.

Dr. Heinrich Dübi: „Die ersten 50 Jahre Schweizer Alpen-Club“, Seiten 174—177 und weitere. Bern 1913.

Carl Coaz-Wassali: „Annalen der Sektion Rätia 1864—1923.“ Protokollauszüge. Chur 1924. Zum sechzigjährigen Jubiläum.

Carl Eggerling-Jäger: „75 Jahre Sektion Rätia SAC.“ Chur 1939.

#### C. Zur Geschichte (Einführung und Aufkommen) des Skilaufs:

C. Egger, Basel: Jahrbuch des Schweizer Ski-Verbandes, Band I, S. 147: „Wann kam der erste Ski in die Schweiz?“

C. Egger, Basel: Jahrbuch des Schweizer Ski-Verbandes, Band 5, S. 76: „Geschichtliches.“

C. Eggerling: „Die Alpen.“ Zeitschrift des SAC, Oktoberheft 1938, Seite 423: „Skispuren im SAC.“

Henri Faes: „Le CAS et l'alpinisme hivernal.“ Oktoberheft 1938 „Die Alpen“, S. 483.

C. Eggerling: „75 Jahre Sektion Rätia SAC.“ Seiten 19, 30—33, 82—84.

---

### Richard La Nicca aus Tenna 1794—1883.

Zum 100. Jahrtag seines aufsehenerregenden Berichtes über die Rheinkorrektion im Domleschg und zur Erinnerung an sein Bahnprojekt Amsteg-Disentis-Lukmanier-Biasca.

Von Direktor G u s t a v B e n e r, Chur.

Als ältester Sohn des von Sarn am Heinzenberg stammenden Bündner Pfarrers La Nicca in Tenna (Safien) geboren, während fünf Jahren an der 1803 gegründeten Bündnerischen Kantons-

\* Betrifft Geschichtliches aus dem Alpinismus überhaupt.

schule, machte er nachher als zwanzigjähriger Fähnrich den verunglückten Wiedereroberungszug nach Chiavenna mit, trat 1815 als Offizier in das piemontesische Schweizerregiment des Grafen Christ von Planta aus Chur und durfte nach dessen Aufhebung 1816 für zwei Jahre an die Universität Tübingen. Dort studierte er Mathematik, für die ihn schon sein Kantonsschullehrer Tester in Chur begeistert hatte, sowie andere technische Fächer. Nach kurzer kaufmännischer Tätigkeit in Mailand trat er mit Feldmesser Hemmi 1818 als Gehilfe in die Dienste des Tessiner Unternehmers Poccobelli (1766–1843) zum Bau der Bernhardin-Viamala-Straße 1818–23, des ersten Bündner Alpenüberganges nach den dann reichlich hundert Jahre üblichen Normalien. Ab 1821 leitete er für Poccobelli den Bau der Rheintalstraße Sargans-Schollberg-Werdenberg mit Abzweigung nach Wildhaus. 1822/23 konnte er aus seinen Ersparnissen noch die Hochschule München besuchen, worauf er schon mit 25 Jahren zum ersten Kantonsoberingenieur Graubündens gewählt wurde. 31 Jahre organisierte und leitete er mit Auszeichnung und großem Erfolg den technischen Dienst dieses weitest verzweigten schweizerischen Gebirgskantons. Daneben baute er 1830 als Ingenieur-Offizier und Kommandant die Befestigungen an der Luziensteig, sehr gut unterstützt von Ingenieur Ulysses von Gugelberg von Moos (1805–75).

1839 entwarf La Nicca das erste Alpendurchstichsprojekt für den niedersten Bündnerpaß, den Lukmanier (1917 m ü. M.), eine damals als Kühnheit in der in- und ausländischen Fachwelt bestaunte Bauidee. Dieses Projekt darf heute noch in seinen Hauptlinien als baureif bezeichnet werden. Durch seine Rhein- und Landquartkorrektur als Spezialist im Flußbau bekannt geworden, wurde La Nicca 1840 zum Oberingenieur der Juragewässer-Korrektur, wie auch in die Linthkommission berufen, alles Lasten, die er neben seinem Amt tragen mußte. 1847 zum eidgenössischen Genieoberst befördert, machte er den Sonderbundskrieg als Geniechef der Tessiner Truppen mit. 1853 in die damalige Südwestbahndirektion gewählt, widmete er sich nach seinem Rücktritt vom Kantonsoberingenieurposten 1854 noch intensiver den Alpendurchstichsproblemen wie andern Eisenbahnprojekten und Flußkorrekturen im In- und Ausland. 1867–69 entwarf La Nicca, schon im achten Jahrzehnt stehend, sein letztes großes, aber auch sein reifstes und genialstes

Alpendurchstichsprojekt, das unter dem Namen Fusionsprojekt bekannt gewordene Projekt Amsteg-Disentis (1133 m) -Lukmanier-Biasca, welches an Bahnkilometern noch etwas kürzer geworden wäre als die im folgenden Jahrzehnt gebaute Gotthardbahn Amsteg-Göschenen-Airolo-Biasca. Von seinem 77. bis 90. Lebensjahr befaßte er sich hauptsächlich noch mit Verbauungs- und Flußkonstruktionsfragen.

Richard La Nicca war ein Pionier der das 19. Jahrhundert erstürmenden Technik, welcher zwar noch nicht das Glück hatte, in langen Polytechnikumssemestern eine eingehende Vorbildung zu erwerben, sondern der durch Wagen und Probieren in der Praxis seine durch mühsames Zusammenlesen in der damals spärlichen Fachliteratur mit einem sicheren Blick und scharfen Verstand von Erfolg zu Erfolg stieg. Er kann wohl am ehesten mit seinem Vorbild Konrad Escher von der Linth (1767–1823) verglichen werden. Seine rasche Orientierung, sein klares Erkennen von Ursache und Wirkung, seine Kunst, die Hauptgedanken zu erfassen und selbst durchzuschaffen, alles Detail aber seinen sorgfältig ausgewählten Mitarbeitern zu überlassen, halfen ihm über schwerste Hindernisse und Probleme hinweg.

Den von 1871–91 als eidgenössischer Oberbauinspektor bewährten Organisator unseres schweizerischen Bauwesens Adolf von Salis (1818–91) erwählte er schon sehr früh zu seinem Adjunkten, der dann während 17 Jahren als sein Nachfolger wirkte. Oberforstinspektor Dr. Johann Coaz (1822–1918) schuf noch zu La Niccas Oberingenieurzeiten 1851–1854 als Kantonsforstinspektor, wohl im engsten Kontakt mit dem Oberingenieur, dem die Bepflanzung des Ödlandes hinter seinen Flußkorrekturen wie auch die Bestockung gefährdeter Berghänge am Herzen lag, die vorbildlich gewordene Bündner Waldwirtschaft. Ingenieur Ulysses von Gugelberg, der Erbauer der hölzernen Eisenbahnbrücke bei Ragaz (1857/58), namentlich auch Ingenieur Simon von Bavier (1825–95), der spätere Bundesrat und Minister, zählten ebenfalls zu seinen nächsten Vertrauten und Fachgenossen. „La Nicca, mit welchem ich während 40 Jahren bis zu seinem Tode in ununterbrochenem freundschaftlichem Verkehr geblieben bin und ihm stets ein dankbares Andenken bewahre“, schreibt Bavier, der vielerfahrene, nicht zu Überschwänglichkeiten geneigte Mann. Die oberste Bauleitung der Prätigau-Davos-, der Reichenau-Flims-

Disentis-, der Silvaplana-Samaden- wie der Bernina-Straße, deren Bauführer Bavier war, lag in La Niccas Händen. Die hölzerne Ilanzer Bogenbrücke über den Rhein (1850/51) ist sein Werk. Die Landquartkorrektur, um die sich schon Dekan Pol (1754–1828), ein Freund Eschers, allerdings noch mit nur unzulänglichen Mitteln bemüht hatte, vor allem aber die Domleschger Rheinkorrektur, das Vorbild für die Juragewässerkorrektur, begründeten La Niccas Ruf als Flußbauer. Obwohl damals noch keine Landesvermessung und Kartographie existierte, hätten die errechneten Wasserniveaueverhältnisse der drei Juraseen nach durchgeführter Aare-Zihl-Korrektur fast bis auf den Zentimeter gestimmt (Vortrag Dr. Benteli, Direktor des Berner Realgymnasiums). La Nicca muß demnach die gegenseitigen Abhängigkeiten von Flußläufen und Grundwasserspiegeln ebenso richtig erkannt haben wie die Notwendigkeit planmäßiger Land- und Waldwirtschaft in den Korrektionsgebieten. Seine Regel: das grobe Geschiebe durch Verbauungen und Sammelbecken zurückzuhalten, das Schlammwasser zur Kolmatierung zu nutzen und nur das geklärte Wasser durch den nächsten Flußlauf abzuführen, wird heute allgemein befolgt. Der Vielgesuchte, mit Tagesarbeit überhäufte Praktiker hatte natürlich keine Zeit und wahrscheinlich auch keine genügenden theoretischen Unterlagen, um seine zum Teil großartigen Erfolge in wissenschaftlichen Schriften niederzulegen. Damals kannte man wahrscheinlich auch den Abusus noch nicht, junge Assistenten mit so etwas zu beauftragen und schließlich den Namen des Chefs darunter zu setzen.

La Niccas Eisenbahnprojekte, besonders diejenigen für die Alpendurchstiche, vor allem sein Fusionsprojekt sind Beweise großen technischen Könnens und volkswirtschaftlichen, wie militärischen Weitblicks. Hätten doch die damals allmächtigen Politiker Welti und Escher auf die erfahrenen, weitsichtigen Ingenieure La Nigga, Bavier, Welti und ihre Kollegen, später im Wallis auf Stockalper gehört! La Niccas gründlich durchgearbeitetes Fusionsprojekt Amsteg–Disentis–Lukmanier–Biasca wurde von ihm mit umfassendem Bericht an den Bundesrat eingereicht. Es bot eine Lösung der Ostalpenbahnfrage und der heute brennenden Zufuhr nach Graubünden. Am 8. Oktober 1869 verdankte der damalige Bundespräsident Welti dasselbe mit 16 Zeilen und einer glatten Absage. Noch 14 Jahre später, am 10. März

1883, schrieb der im 90. Lebensjahr stehende La Nicca darüber an einen Freund, dem er ein Projekt-Exemplar mit Kommentar schickte: „Sie mögen die erste Periode unseres Alpenbahnkampfes übergehen und sich bloß mit der zweiten beschäftigen, welche in engen Sätzen deutlich genug spricht, wie bedauernswürdig es ist, daß die einarmige Gotthardbahn verwirklicht wurde, statt dem dreiarmigen Fusionsprojekt, das in allen drei Richtungen Süd, Nord und Osten mit doppelt größeren Verkehrszonen nur Vorteil, Frieden und Segen gebracht hätte.“

---

### Chronik für den Monat Mai.

**1.** In Chur starb im 74. Altersjahr Rechtsanwalt Dr. jur. Heinrich Moosberger. Er wurde in Chur geboren, wuchs hier auf und blieb mit der Stadt verwachsen bis zu seinem Tode. Nach Erlangung der Maturität an der Kantonsschule besuchte er verschiedene Universitäten im In- und Ausland. Mit einer sehr geschätzten rechtshistorischen Arbeit über „Die bündnerischen Allmende“ promovierte er zum Doktor der Rechte. Er wurde in der Folge ein sehr gesuchter Rechtsanwalt. Viele Jahre hindurch saß er auch im Großen und Kleinen Stadtrat, in letzterem das Polizeifach verwaltend. Dann gehörte er eine Reihe von Amtsperioden auch dem Großen Rate an, wo er besonders als Referent in Justiz- und Verwaltungsrekursen hervortrat. („Rätier“ Nr. 104.)

**2.** Als Lehrer für Mathematik und Rechnen an der Kantonsschule wird auf ein Probejahr mit Amtsantritt auf 1. Mai 1939 gewählt Herr Armin Rordorf von Zürich, in Ragaz.

**4.** Das Departement des Innern macht in der Presse Mitteilung über die Beteiligung des Kantons Graubünden an der Schweiz. Landesausstellung. Danach werden von der kantonalen Verwaltung Modelle von Stafelanlagen bündnerischer Alpen und von Alpgebäuden ausgestellt, ferner Modelle von Lawinenschutzbauten in St. Antönien etc. Vereinigungen und Anstalten wird die Beteiligung an der Ausstellung durch Beiträge ermöglicht, so vor allem dem Bündn. Verkehrsverein, dem Kant. Patentjägerverein, dem Fischereiverein Davos, der Bündner Trachtenvereinigung, den Bündner Bahnen, sowie der Volksschule und Kantonsschule. Bündnerische Handwerksarbeit ist in der Bündnerstube und der ihr angegliederten Jägerstube zu sehen.

**7.** Die Kreiswahlen, denen eine starke parteipolitische Agitation vorausging, endigten mit einer bedeutenden Zunahme der demokratischen und sozialdemokratischen Vertreter in den Behörden auf Kosten der freisinnigen.