

NDB-Artikel

La Nicca, *Richard* Ingenieur, * 16.8.1794 Safien (Tenna, Graubünden), † 21.8.1883 Chur. (evangelisch)

Genealogie

V Christian, Pfarrer in S.;

M Anna Gredig;

◦ 1) N. N. († 1822), T d. Oberst Fischer, 2) Hinterrhein 1826 Cäcilie (1806–54), T d. →Landvogts Joh. Jakob Hößli (1758–1832) im Veltlin u. d. Anna Lorez;

1 T.

Leben

L. besuchte seit 1809 die Kantonsschule in Chur. 1815 leistete er in einem Schweizerregiment in Italien Militärdienst und schlug sich nach der Auflösung der Truppe als Vermessungsgehilfe durch. 1816 konnte er ein Semester in Tübingen bei →Bohnenberger studieren, der seine mathematische Begabung erkannte und förderte. Er fand dann eine Anstellung beim Bau der Bernardinostraße in Graubünden unter der Leitung des Tessiner Ingenieurs Pocobelli (1766–1843), bei dem er eine Art Ingenieurlehre machen konnte. Nach dem frühen Tod seiner 1. Frau verbrachte er den Winter 1822/23 in München und besuchte die Bauten am Main-Donaukanal. Nach seiner Rückkehr wurde L. zum Oberingenieur seines Heimatkantons ernannt und stand hier einem Straßennetz vor, das stets vieler Ergänzungen und Verbesserungen bedurfte, so daß seine Tätigkeit vielseitig und angespannt war. Besonders nahmen ihn die Landquart und das Domleschg in Anspruch. Auch die Festung Luziensteig wurde für den Genieobersten, der bald auch für Militärbauten als Autorität galt, zu einer Daueraufgabe. 1834, als im ganzen Land schwere Verheerungen durch Gewitter entstanden, waren nicht weniger als 24 Straßenbrücken neu zu erstellen.

Bald wandten sich auch Behörden anderer Landesteile mit der Bitte um Beratung an L., so der Kanton Uri wegen des Einflusses der Reuß in den Vierwaldstättersee bei Flüelen; die Walliser Regierung rief ihn zu Hilfe wegen Korrektionsarbeiten an der Rhone, die Regierung von Bern beorderte ihn ins Haslital zum Einlauf der Aare in den Brienersee, und die Linthkommission bestimmte ihn als Nachfolger Negrellis und verlangte neue Ergänzungsarbeiten am Molliser- und am Escherkanal.

Lebhaftes Interesse brachte L. dem Bau von Eisenbahnen in den Alpen entgegen. Schon 1839 verlangte und erhielt er Konzessionen für ganz Rätien,

er verfügte über Terrainstudien aller in Betracht kommenden Bergpässe. Sein Wunsch war es, eine Eisenbahn für Bünden zu bauen. Als Ideal schwebte ihm eine Diagonalverbindung vom Langensee zum Bodensee mit einer Lukmanierbahn als Mittelstück vor. Er verhandelte jahrelang mit in- und ausländischen Interessentengruppen wegen Bahnbauten, ohne damit an ein Ziel zu kommen. Einen Höhepunkt in seiner Laufbahn bildete der Besuch des italienischen Staatsmannes Cavour in Chur und im Tessin im Juli 1858 zur Besprechung der Eisenbahnfragen. L. unterschätzte vielleicht neben dem touristischen Interesse die allgemeinwirtschaftliche Bedeutung der Alpenbahnen. Er glaubte lange nicht an den Erfolg eines Gotthard-Durchstichs, auf den sich dann immer mehr das Interesse der Finanzleute und Politiker konzentrierte und mit dem er zuletzt vergeblich seine eigenen Projekte zu verbinden versuchte.

Als ein Hauptverdienst L.s ist die Juragewässer-Korrektion zu betrachten, eine Riesenarbeit, die sich zeitlich über Jahrzehnte und räumlich über 6 Kantone (Bern, Waadt, Neuenburg, Freiburg, Solothurn und Aargau) erstreckte. L., von dem Arzt Dr. Joh. Rud. Schneider (1804–80) in Nidau am Bielersee herbeigerufen, erstellte 1840–42 sein Projekt für die Entwässerung des damals über 300 km² umfassenden Sumpf- und Überschwemmungsgebietes der Orbe, des bernischen Seelandes und der damit zusammenhängenden Gewässer. Er beurteilte die Situation richtig, mußte aber zuerst hinsichtlich des Umfanges der Arbeiten und der Kosten verbreitete falsche Vorstellungen niederkämpfen. Die meisten Arbeiten konnten erst in Angriff genommen werden, nachdem sie 1856 zur Bundessache erklärt worden waren. Es dauerte abermals 10 Jahre, bis die Bundesversammlung, durch Hochwasserkatastrophen bedrängt, einen ersten Betrag von 5 Mill. Franken beschloß.

Als schwierigstes Problem bezeichnete L. das Flußgeschiebe der Aare. Diese mußte durch den vorerst auszuhebenden Hagneck-Kanal in den Bielersee abgeleitet werden; dort konnte sich der Fluß von seinem Ballast befreien und dann durch den Nidau-Büren-Kanal in sein Bett zurückkehren. Das verlassene Stück des Aarebettes blieb erhalten und diente weiter dem Abfluß der vorhandenen kleineren Gewässer. Hydrologisch wirkten die Seen regulierend. Durch die „Retentionskräfte“ der großen Wasserflächen konnte sich die Strömung verbreitern und verlangsamen. Bei Hochwasser trat dann die von L. als „scheinbar magische Wirkung“ bezeichnete Erscheinung zutage, daß aus dem Bielersee weniger Wasser abfloß als sich in der gleichen Zeit in ihn ergießen konnte. Dies aus dem einfachen Grund, weil der Zufluß sich über das ganze Seebecken verbreitete und das Wasser deshalb langsamer abfloß als es eingeflossen war. L.s Lösung bestand die Probe aufs Exempel glänzend. Im August 1878 fand zur Feier der Umleitung der Aare ein Volksfest statt. Das Werk selbst war damit freilich noch lange nicht beendet. Die Entsumpfung des „Großen Moores“ im Bernischen Seeland war für die Schweiz eine technische Großtat und eine Wohltat für die wachsende Bevölkerung. Im Hafen von Nidau wurde den beiden Hauptgründern und Schöpfern der Juragewässerkorrektur, Joh. Rud. Schneider und L. 1907 ein gemeinsames Denkmal errichtet.

Literatur

ADB 51;

Schweizer Bauztg., Aug. 1883;

Neue Zürcher Ztg. v. 27.8.1883 (5 Fortss.);

Anna Bänzinger(-La Nicca), Leben u. Wirken v. R. L., 1896;

R. Fueter (Hrsg.), Große Schweizer Forscher, ²1941 (P);

HBLs (P).

Autor

Hans Rudolf Schmid

Empfohlene Zitierweise

, „La Nicca, Richard“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 616-617
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

ADB-Artikel

La Nicca: *Richard L.*, schweizerischer Ingenieur, geboren am 16. August 1794 zu Tenna in Graubünden, † am 21. August 1883 in Cur. Als der älteste Sohn des Pfarrers Christian Nicca, der einem ursprünglich mährischen wegen der Religionsverfolgung ausgewanderten Geschlechte angehörte, war L. in dem ganz abgelegenen Thale Saften zur Welt gekommen, in dem der Vater den Gemeinden Saften, Neukirch und Tenna als Seelsorger diente. Mit den Eltern zog dann der Knabe infolge des Wechsels der Thätigkeit in dem Verkehr näher gerückte Gegenden, besonders 1804 nach Felsberg bei Cur, wo der Umgang mit der Familie eines dort als Fabrikant niedergelassenen Winterthurers für ihn förderlich wurde. 1809 bezog er die neu errichtete Eurer Kantonsschule, wo die Philologen Hold, der Rector der Schule, und Orelli (s. A. D. B. XXIV, 412) ihm wesentliche Anregung gaben; doch zog ihn der mathematische Unterricht am meisten an. 1814 betheiligte sich L. an der militärischen Unternehmung, die im Mai gemacht wurde, um das 1797 verlorene ehemalige Unterthanengebiet Chiavenna für Graubünden zurückzugewinnen, und seine hinterlassenen Aufzeichnungen hierüber — ebenso über den am 4. Januar des Jahres gemachten reactionären Staatsstreich zum Umsturz der Mediationsverfassung — beweisen die Schärfe seiner Beobachtung. Dem folgten wechselvolle Jahre, als Officier in dem bald wieder entlassenen Schweizer Regiment im Dienste des Königs von Sardinien, ein Studienjahr in Tübingen, wo sich der Mathematiker Bohnenberger (s. A. D. B. III, 81 u. 82) des jungen Mannes eifrig annahm, ein Aufenthalt in Mailand, wo sich L. als Commis sein Brot erwarb, aber daneben fleißig in technischen und anderen seine Aufmerksamkeit auf sich ziehenden Dingen sich umsah. Endlich erhielt L. 1818, als die Alpenstraße über den Bernardino in Angriff genommen wurde, unter dem tüchtigen Oberingenieur Poccobelli, einem Tessiner, Gelegenheit, sich zu bethätigen. Die Arbeiter, die unter L. standen, gewannen ihn bald so lieb, daß sie zu Ehren seiner Hochzeit — es war L. gelungen, die anfängliche Weigerung des Schwiegervaters, Obersten Fischer, zu besiegen — am 20. August 1820 — die Minen zur Sprengung des Straßentunnels im Verlorenen Loch der Via Mala entluden. Die Eröffnung des Bernardino, bald auch der Splügen-Straße rief gründlichen Verbesserungen der nördlichen Zufahrtswege, und für Brücken und Straßenanlagen war L. in den nächsten Jahren in den Kantonen St. Gallen und Graubünden beauftragt. Doch fühlte er noch die Nothwendigkeit weiterer Schulung, und so ging er, schon 1822 Wittwer geworden, für den Winter 1822 auf 1823 nach München, das ihm die reichlichste Förderung bot. Nach seiner Rückkehr zum Oberingenieur des Kantons Graubünden ernannt, entfaltete L. vorzüglich als berathendes Mitglied der Straßencommission eine umfassende Thätigkeit; ebenso diente er als eidgenössischer Geniehauptmann. Auch auswärtige Aufträge kamen ihm neuerdings zu, so 1830, als Herzog Ernst von Coburg sein neu gewonnenes Herzogthum Gotha mit dem südlich vom Thüringerwald liegenden Gebiete durch eine neue Straße zu verbinden wünschte. Dann folgte die unter dem Eindrucke der kriegsschwangeren Zeit nach der Julirevolution von der Tagsatzung angeordnete Neubefestigung des Nordeinganges Graubündens an der Luziensteig, und Arbeiten am Rheine, die fortgesetzt nothwendig wurden,

weckten in L. schon 1831 den Plan einer Gesamttcorrection des Stromes. Furchtbare Wasserverheerungen im östlichen schweizerischen Alpengebiete, die 1834 eintraten, riefen neuen Unternehmungen zur Abhülfe, und besonders nahm die Correction des Hinterrheins von Thusis abwärts Jahre hindurch seine Kraft in Anspruch. Schon im gleichen Jahre, in dem L. den schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein begründen half, 1837, trat er auch zum ersten Male dem Gedanken näher, für die Bewahrung des Transits über die rätischen Pässe den Anschluß an ein zukünftig sich bildendes Eisenbahnnetz nicht zu versäumen, und gemeinsam mit dem St. Galler Oberingenieur Hartmann wurde die Linie nach der alten Anknüpfungsstelle des Bündner Verkehrs, Zürich, studirt. Zu diesem Zwecke folgte auch 1838 eine Reise nach Belgien und England. Mit dem Jahre 1840 trat L. ferner als technisches Mitglied in die Linth-Commission ein und hatte fortan dergestalt an der Weiterführung des großen Lebenswerkes Escher's (s. A. D. B. VI, 369 u. 370) sich zu betheiligen. Weitere Arbeiten, die ihn in der nächstfolgenden Zeit beschäftigten, waren beispielsweise ein 1840 übernommenes Project für die Juragewässer correction, zum Behufe der Entsumpfung des großen Moorlandes an der Grenze der Kantone Bern und Freiburg, ein Gutachten für die Thurgauer Regierung, wodurch diese veranlaßt wurde, für die Anlage des Bodenseehafens die schöne Seebucht von Romanshorn auszulesen, sowie in Graubünden selbst der Schutz des durch Felsstürze bedrohten Dorfes Felsberg, in dem er Jugendjahre verlebt hatte, die Besserung der Einmündung des Flusses Landquart in den Rhein. Zugleich lehnte er Berufungen, die ihn nach Gotha, nach Bern ziehen sollten, ab, um seiner Heimath treu bleiben zu können, während er gern stets Expertisen, nach Wien wegen eines Donaucanals, nach Lucca zur Bekämpfung der Ueberschwemmungen des Serchio, folgte. 1844 untersuchte er die Frage des Ausflusses der Rhone aus dem Genfersee im Hinblick auf die Gefährdung des Waadtländer Rhonethales, 1845 diejenige eines Schleußenprojectes für die Aare in Thun. Allein vorzüglich concentrirte er sein ganzes Denken und Wollen schon seit Beginn der Vierziger Jahre auf die Frage der schweizerischen Eisenbahnen, wobei ihm für die östliche Alpenbahn seine Bündner Pässe, zuerst der Splügen, dann neben diesem auch der Lukmanier, voranstanden. Für den Lukmanier kam das Interesse Piemonts, des Königreichs Sardinien, wogegen der Splügen auf österreichischem Territorium ausmündete, in Betracht, und so ging L. schon 1845 zu einer ersten Conferenz nach Turin, und am 28. September wurde ein Vertrag einer Vorbereitungsgesellschaft für eine Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee unterzeichnet. Zwischen dieser Gesellschaft und den Kantonalregierungen von Tessin, Graubünden und St. Gallen begannen nun die Unterhandlungen; 1846 ging L. zum Zweck einer Anknüpfung mit Baiern nach München und berührte auf dem Rückwege auch Stuttgart. Eine Unterbrechung bildete dann freilich der Sonderbundskrieg von 1847, in dem L. im Kanton Tessin dem Divisionär Luini als Geniechef beigegeben war und am 17. November umsonst dem kläglichen Rückzuge seines kopflosen Chefs vor den eingefallenen Urnern Einhalt zu thun suchte. Unermüdlich arbeitete L. in den folgenden Jahren weiter für das Lukmanier-Project, besonders auch, daß die nach Cur die Eisenbahn bauende Südostbahn-Gesellschaft verpflichtet werde, die Concession der Lukmanier-Bahn bis zur Grenze gegen Tessin zu übernehmen, damit nicht die Lukmanier-Bahn zerrissen werde; aber 1853 fiel der Entscheid des Graubündner Großen Rathes gegen ihn. Zwar hinderte das nicht, daß die Kammer des Königreiches Sardinien

noch in diesem Jahre für die Lukmanier-Bahn Subsidien votirte, und so kam durch den Veitritt des Kantons Tessin die Concession der Südost-Lukmanier-Gesellschaft bis zum Herbst 1853 dennoch zu Stande. L. legte jetzt seine Stelle als kantonaler Oberingenieur nieder und trat als technischer Director in die Bauleitung der Eisenbahn ein; aber bis Ende 1854 verschlimmerte sich der Stand des Unternehmens schon so sehr, daß er seine Entlassung zu nehmen gewillt war. Auch neue Reisen, nach Paris, 1855, wohin Cavour L. rief, nach London, brachten keine Besserung, und L. mußte die bis 1857 zum Abschluß gebrachte Fusion, durch die die Südostbahn in eine Union Suisse eingegliedert und das Alpenbahn-Project ausgeschieden wurde, als gänzlich nachtheilig beurtheilen. Zwar war dadurch das Lukmanier-Project noch nicht beseitigt; doch beauftragte die neue concessionirte Gesellschaft, die in das Project eintrat, L. nicht mit den weiteren Studien, wenn auch der große Bauunternehmer Brassey, der sich jetzt für eine Uebernahme des Lukmanier-Baues präsentirte, dessen Erfahrungen in seinen Dienst zog. 1858 empfing L. mitten in diesen Arbeiten einen Besuch Cavour's, der den Lukmanier fortgesetzt protegirte, und mit Cavour reiste er dann an den Langensee. 1860 legte L. zu Paris seinen Bauplan einer Conferenz vor, und in Turin wurden die Verabredungen ergänzt. Aber trotz aller weiteren zeitweise scheinbar Erfolg verheißenden Anstrengungen und Reisen wurde das rätische Bahnproject, innerhalb dessen auch der Splügen wieder, neben dem Lukmanier und gegen ihn, auftauchte, immer mehr zurückgedrängt, je stärker die Vorkämpfer für den St. Gotthard, besonders auch im Kanton Tessin, an Boden gewannen. Bis 1867 suchte L. wenigstens noch für den Gedanken einer Vereinigung des Lukmanier mit der Bahnlinie des St. Gotthard zu arbeiten; aber auch dieses Fusionsproject, die Idee einer doppelarmigen Alpenbahn, erlag 1871, obschon Moritz Mohl in der Ausschlag gebenden Sitzung des Deutschen Reichstags La Nicca's „im höchsten Grade ausgezeichneten und geistreichen Plan“ rühmend erwähnte. Die von L. getragenen Projekte waren unterlegen, und er tröstete sich mit „der Befriedigung, mit dem Aufgebote aller geistigen und materiellen Kräfte für das Beste beharrlich gewirkt und gekämpft zu haben“. Indessen war L. auch in diesen Jahrzehnten stets noch mit anderen Arbeiten, so der Aare-Correction im Thale Hasle im Berner Oberland, der Tieferlegung des Hallwiler-Sees im Kanton Aargau beschäftigt, und vorzüglich widmete er fortwährend seine Kraft der durch Dr. Rudolf Schneider betriebenen Juragewässer-Correction, deren Hauptwerk, die Einleitung der Aare in den Bielersee, L. 1878 noch erlebte. — L. hatte ein schönes und reiches Familienleben, wenn er auch seine zweite 1826 ihm angetraute Frau, die Tochter des Podestaten Hößli in Rheinwald, 1854 verloren hatte. Der bis zum Tode geistig klare und körperlich rüstige Mann, der noch die Urenkel um sich sah, starb nach nur kurzem Abnehmen der Kräfte wenige Tage nach Antritt des neunzigsten Lebensjahres.

Literatur

Vgl. Leben und Wirken des schweizerischen Ingenieurs Richard La Nicca, aus seinen nachgelassenen Papieren von seiner Tochter (Frau Benziger-La Nicca) zusammengestellt und bearbeitet (Davos 1896).

Autor

Meyer von Knonau.

Empfohlene Zitierweise

, „La Nicca, Richard“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1906), S.
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>.html

04. Mai 2023

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
