

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 23

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT. — Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz. — Notice sur l'Hôtel National à Genève. — Rapport de M. Rouge au Conseil communal de la ville de Lausanne. — Concurrenz betreffend Erstellung und Uebernahme der Eisenconstruction zu einer Concerthalle für das eidgenössische Sängerkunstfest pro 1880 in Zürich. — Preussischer Gesetzesentwurf über Erweiterung des Eisenbahnnetzes. — Chronik: Eisenbahnen.

Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz.

IV.

Der zweite Abschnitt des Werkes behandelt die schon viel besprochene „Lösung der schweizerischen Alpenbahnfrage zu Gunsten der Gotthardlinie.“ Diese Geschichte ist das Interessanteste, was ein nationales Publikum auf dem Gebiet der Alpenbahnsache überhaupt antreffen kann. Um ihretwillen hatten sich die leitenden öffentlichen Kreise der Schweiz, und mit ihnen das Volk, in zwei grosse Parteien gespalten, sie ist es, die mit den Geschicken des Gotthardwerkes politische und particularistische Leidenschaften in Verbindung gebracht, sie hat die lebhaftesten Parlamentsszenen erzeugt und das ganze Schweizervolk beschäftigt in der Presse, im Vereine und zuletzt an der Urne. Freunde sind um ihretwillen Feinde, Feinde Freunde geworden und besondere Parteien ausserhalb der bestehenden politischen sind ihr zu Lieb und zu Leid entstanden und bestehen geblieben.

Wir waren bei der Bildung der erweiterten Gotthardvereinigung von 15 Cantonen und zwei Eisenbahngesellschaften im August 1863 still gestanden. Der Osten und der Westen machen Front dagegen. Selbst in Zürich gibt's Opposition, wobei politische Motive mitwirken: Gewiss von Haus aus nicht alpenbahnfeindlich, begegnet eine Fraction der demokratischen Partei gleichwohl mit Misstrauen und Besorgniss einem Unternehmen, welches in seiner Culmination Sache des Führers der Systempartei, Alfred Eschers, ist. Bei der grossen Bedeutung der wirtschaftlichen Stellung von Parteien und Individuen für deren politische Aussichten liegt es nahe, vom Gelingen des Werkes eine dauernde Uebermacht seiner Träger im öffentlichen Leben zu befürchten. Ist auch diese bedenkliche Wirkung nur eines neben vielen begrüssenswerthen Ergebnissen der Durchführung eines Alpenbahnprojectes und kann jene dem einsichtigen Patrioten nicht Motiv sein, diese zu verschmähen — so ist doch nicht zu vergessen, dass jetzt (1863) noch kein eigentliches Entweder — Oder vorliegt. Da ist ja noch das ältere an sich weniger problematische Lukmanierproject, zu dessen Interessenz ein beträchtlicher Theil Zürich's zählt. Wer einerseits mit einem Gotthardwerke der herrschenden Partei ihre bedenkliche Machtstellung sich befestigen, ausdehnen sah, andererseits doch das Zustandekommen einer Alpenbahn als ein wichtiges Desiderium, als ein Gebot des Fortschrittes erkannte, der mochte sich mit Vorliebe vom Gotthard ab- und (auf Zürcher Boden z. B.) dem Lukmanier zuwenden. So kann es nicht verwundern, dass damals selbst innerhalb der Gotthardzone Widerstand gegen das Unternehmen anzutreffen war und darum ist man kaum berechtigt, demselben nur kleinliche Motive, wie Parteihass u. s. w., zu unterschieben. — Im weitem Rahmen der Opposition nehmen die Ost- und die Westcantone Stellung wider den Gotthard. Impuls dazu ist natürlich vorerst die Erweiterung und Befestigung der Gotthardvereinigung. Aber es kommt noch was Anderes hinzu. In Beantwortung einer Note der italienischen Regierung betreffend die Alpenbahnfrage hatte der Bundesrath die erstere angeregt, bei der Wahl eines Passes ihrerseits zu berücksichtigen, dass die Schweiz eine Linie verwerfen müsste, welche nicht den Tessin berührte. Nun ist neben dem Lukmanier auch der Splügen da als Concurrent des Gotthard, der Splügen eben, seitdem man erkannt hat, dass auf internationalem Boden man nach der kürzesten Linie sich hinzuneigen beginnt. Dass die Antwort des Bundesrathes an Italien geeignet ist, den östlichen Alpenbahninteressen den Ausweg versperren zu helfen, ist klar. Darum grosse Entrüstung dortseits, sowie auf Seite der Simplonisten. Der Vorbehalt zu Gunsten des Tessin hatte, es wird nicht bestritten, seine patriotische Seite. Hat doch die gleiche Rücksicht noch im jüngsten Stadium der Gotthardfrage

eine hervorragende Stelle gespielt im festgehaltenen Monte-Cenere. Ob beim Bundesrath diese Seite der Sache innerlich den Vorrang eingenommen, oder aber, ob er sie geltend machte, nur weil sie dem ihm allein zusagenden Gotthardprojecte zu Statten kam, darüber sich Rechenschaft zu geben, fällt dem Kritiker schwer, den betheiligten Angehörigen jener Behörde nicht leicht! St. Gallen und Graubünden, sodann Waadt, bewerben sich beim Bundesrath um seine diplomatische Vermittlung ihrer respectiven Bestrebungen im Ausland. Sie wird zugesichert. Baden interessiert sich speciell für den Lukmanier. —

Im Gotthardlager haben sich übrigens noch nicht alle natürlichen Glieder zusammengefunden. Bern lässt in seiner Theilnahme Stillstand eintreten. Es sagt sich sogar von der Vereinigung los. Im Besondern ist's eine engere Frage, welche noch im Streit liegt. Man will Langnau-Luzern in's Gotthardnetz aufgenommen wissen, ohne welche Strecke Bern mit ihm nur auf Umwegen verkehren kann. Das Gotthardprogramm aber überlässt das fragliche Anschlussstück Bern zu eigener Erstellung. Hier fasst man die Grimsel in's Auge. Auch erwartet man von einer östlichen und einer westlichen Alpenbahn zusammen mehr Vortheile für Bern, als vom Gotthard. Aber auch *eisenbahnpolitische Principien* spielen mit in der Haltung dieses Cantons. Von Haus aus dem Staatsbau zugethan und dem Privatbau von Eisenbahnen aus Rücksichten gemeiner Wohlfahrt abgeneigt, trachtet Bern diese Tendenz natürlicher Weise auch bei diesem hochwichtigen Anlasse zur Geltung zu bringen. Aber die Gotthardvereinigung ist in dieser Richtung unzugänglich. Sie will sich nicht für eine Organisation ihrer Bestrebungen im Sinne des Staatsbaues engagiren. Einmal stützt sie sich mit auf zwei Privateisenbahngesellschaften, sodann gehört die Mehrzahl ihrer Männer den Traditionen des Privatbaues an. Dass sie daran festhalten, erregt bei den Bernern den Verdacht, es sei ihnen darum zu thun, die Machtstellung der Gesellschaften um jeden Preis zu erhalten und gar noch auszudehnen. Träger der bernischen Eisenbahnpolitik ist natürlich Stämpfli. Sobald er sie im gegebenen Fall auf dem Holzweg sieht, wird sie dieser verlassen. Er sieht die Unmöglichkeit bald ein, von vorneherein zwei Alpenbahnen zu erstellen, sodann die kümmerliche Stellung des Bernerlandes zwischen zwei von ihm ziemlich entfernten Verkehrsrichtungen, endlich die isolirte Position eines Grimselunternehmens, welches den bernischen Interessen so viel als es ihnen unmittelbar auf ihrem Boden gibt, auf anderm mittelbar wieder nimmt. Und auch in engsten Rahmen hält Selbstbelehrung Einkehr bei Bern. Man gibt die Präntension Langnau-Luzern auf, um so mehr, als ihr ja nicht einmal von anderwärts der berechtigtere Anspruch auf Zürich-Luzern und Olten-Luzern zur Seite steht. Hiernach ist Bern für den Gotthard wieder gewonnen.

Das Comité thut einen neuen Schritt von Wichtigkeit. Es beauftragt Koller, Schmidlin und Stoll, in einer eigenen Schrift die volkswirtschaftliche und commercielle Bedeutung einer Gotthardbahn für die Schweiz, Italien und Süddeutschland zu beleuchten. Sie kommen zum Schlusse, dass *ihr* der Vorrang gebühre, möge man vom Standpunkte der Schweiz aus nach der bessern Verbindung mit dem Canton Tessin und mit Italien und nach einer möglichst centralen Transitlinie für Reisende und Waaren, oder vom Standpunkte Italiens nach der mehr oder weniger reichen Alimentation des Seehandels, nach der Vermehrung der Ein- oder Ausfuhr und nach dem wohlfeilen Bezug von Maschinen, Eisen und Steinkohlen, als den wichtigsten Hebungsmitteln der Industrie, oder endlich von einem ganz allgemeinen Standpunkte aus nur nach der höchsten Summe des zu erwartenden Verkehrs urtheilen. Dem Gutachten begegnet im Auftrag der Regierung von Waadt Ingenieur Lommel mit einer Schrift, welche Lukmanier und Simplon in jenen Beziehungen den Vorrang vor dem Gotthard einräumt. Auch in accessorischen Fragen waltet Polemik. Die Obersten Schwarz und Siegfried wollen, in gemessenem Style, darthun, dass der Gotthard der schweizerischen Militärstellung vorthellhaft, Lukmanier und Simplon aber nachtheilig würden. Die Obersten Salis und Hofstetter wollen in einer Sprache, welche mehr die Unsitten als die Sitten des Offizierstandes vertritt, das Gegentheil beweisen. Und wieder in der Frage an sich tritt Wirth-Sand mit einem Werkchen auf, worin das Unmögliche dem Möglichen den Rang streitig macht.