Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 21

Artikel: Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-7737

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.08.2025

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

betrieb nicht mehr Wasser der Hauptleitung zu entziehen, als erforderlich ist, wurde bei der Einmündung der Leitung in das Reservoir ein Schwimmer angebracht, wie aus denselben Figuren zu erkennen ist.

Dem Prinzipe nach besteht derselbe aus einem zweiarmigen Hebel, dessen kürzerer Arm einen beweglichen Conus trägt und damit die Leitung abschliessen kann, während am längern Arme eine hermetisch schliessende Kapsel befestigt ist, welche mit dem Wasserspiegel sinkt und dadurch den Zufluss gestattet, oder mit demselben steigt und dann den Zufluss allmälig abschliesst. Auch diese Einrichtung hat nebenbei den Zweck, alle schädlichen Stösse in der Wasserleitung zu vermindern.

Wassereinlauf.

(Fig. 11).

Das Einfüllen des Wassers in den Wagen kann geschehen, ohne dass der Führer seinen Stand auf der Plattform verlässt.

Vom Boden des gemauerten Wasserreservoirs führt nämlich ein 20 *cm.* weites Rohr bis zu einem *Wasserschieber*, wie ihn Fig. 11 auf Blatt IV im Schnitte darstellt. Derselbe ist so aufgestellt, dass er vom Wagen aus bequem geöffnet oder geschlossen werden kann. Ein Ansatzrohr von 1,5 *m.* Länge ist derart an den Wasserschieber angepasst, dass sich das etwas erweiterte Einlaufrohr am Wagen beim Annähern über dasselbe stülpt und dadurch dem Anhalten des Wagens einen Spielraum von mehr als einem Meter gestattet.

Durch die richtige Wahl der Conicität dieser beiden Rohrstücke ist jedes Ueberquellen des Wassers vermieden. Zwei Minuten Zeit genügen, um für einen vollständig besetzten Zug genügend Wasser zu fassen.

Entleerungsventil.

(Fig. 12).

Die Entleerung des Reservoirs am Wagen findet auf automatischem Wege statt. Zu diesem Zwecke befindet sich auf dem Boden des Reservoirs ein Tellerventil von 24 *cm.* Weite. Dasselbe kann sich in einer Führung vertical auf- und abwärts bewegen, seine Spindel steht nach unten als Stift um einige Centimeter vor. Am untern Ende der Bahn ist in der Richtung, welche dieser Stift nimmt, ein zwei Meter langer Winkel derart angebracht, dass der vorstehende Stift des Ventils auf dem einen Schenkel aufläuft, dadurch das Ventil hebt und dem Wasser den Auslauf gestattet, dann aber den Stift in der gehobenen Stellung von 2,5 *cm.* erhält, bis sich der Wagen wieder entfernt, wobei das Ventil, vermöge seiner eigenen Schwere, herunterfällt und die Oeffnung schliesst.

Das ausströmende Wasser sammelt sich unter dem Wagen in einem Canal von eichenen Dielen und fliesst in den See. In Zeit von 1 Minute leert sich der 6,5 *cbm.* fassende Raum vollständig.

Signalapparat.

Zur gegenseitigen Verständigung der Führer besteht eine electrische Verbindung mit Taster und Glocke. Da der untere Führer bei der Ankunft der Dampfschiffe sich zum Ausgang des Wartesaals zu begeben hat, um dort den Reisenden, welche die Bahn benutzen wollen, die Billete abzunehmen, so befindet sich nicht nur an den beiden Bahnstationen, sondern auch hier ein Taster, so dass auch von dieser Stelle aus bereits sämmtliche Zeichen gegeben werden können.

Den electrischen Strom liefert eine eigene Batterie, welche im Aufnahmsgebäude untergebracht ist. Die zu gebenden Zeichen sind sehr einfacher Natur:

Ein langer Druck auf den Taster und entsprechender Wirbel des Hammers auf die Glocke der andern Station bedeutet „Achtung“.

Jeder darauffolgende kurze Druck ist die Anzeige von je 10 zu befördernden Personen. Drei kurze Zeichen sagen also, dass 30 Personen mit dem nächsten Zuge fahren werden.

Zwei lange Zeichen gibt der Führer, wenn er das angekommene Zeichen nicht deutlich verstanden hat, worauf der erstere sämmtliche zu gebenden Zeichen zu wiederholen hat.

Drei lange Zeichen sagen, dass keine weitere Fahrt ausgeführt werden soll.

Wohnen wir einer Personenbeförderung vom See zum Hotel bei, um uns über diese Verständigung klar zu werden.

Der untere Führer steht am Ende des Ganges zwischen Einsteighalle und Aufnahmsgbeäude, um dort die Billete einzusammeln. Bei Ankunft des Schiffes hat er sich überzeugt, dass jedenfalls mehr als ein Zug auszuführen ist, um die Angekommenen zu spediren. Auf dem neben befindlichen Taster gibt er also das Zeichen „Achtung“, dann 4 kurze Schläge (40 Personen). Daraufhin fasst der obere Führer das erforderliche Quantum Wasser und macht sich reisefertig.

Der untere Führer hat inzwischen seine 40 Billete abgenommen, die Reisenden sind eingestiegen und auch er begibt sich jetzt zum Wagen, schliesst sämmtliche Eingänge und steigt auf die Plattform. Dort löst er das Schloss und die Kette, womit die Bremse geschlossen war und gibt auf dem ihm zur Hand aufgestellten Taster das Zeichen „Achtung“. Sobald der obere Führer dasselbe Zeichen wiederholt, öffnet er seine Bremse, dasselbe thut nun auch der obere und die Züge setzen sich in Bewegung.

Controlapparat.

Sehr oft sind mehrere Züge nacheinander auszuführen. Damit in diesen Fällen kein Gedränge und kein Streiten um die Sitzplätze stattfinde, wurde am Eingang in den gedeckten Gang, da wo der Führer die Billete abzunehmen hat, ein Tourniquet aufgestellt, dessen Spindel mit Schraube und Mutter versehen ist, welche nicht nur die Anzahl der durchgegangenen Personen angibt, sondern auch nie mehr als deren 40 passiren lässt, also gerade so viel als ein Wagen fassen kann.

Damit bleibt das Tourniquet unerbittlich geschlossen. Der Führer schiebt ein Täfelchen vor: „In 6 Minuten geht der nächste Zug ab“ und wendet uns den Rücken. Erst der kommende Führer kennt das Mittel, dem hartköpfigen Tourniquet 10 weitere Umgänge und dadurch den Durchpass von 40 Personen abzulocken.

Diese Einrichtung hat auf die Erhaltung der Ordnung nicht nur den besten Einfluss, sondern wird von den Reisenden auch gerne geduldet, indem dadurch mancher Unannehmlichkeit vorgebeugt wird.

(Schluss folgt.)

* * *

Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz.

II.

Den *Ursprung der Alpenbahnfrage* (2. Capitel) hat man natürlicher Weise im Entstehen von Eisenbahnen überhaupt zu suchen. Da ist also des ersten Bahnstückes von Zürich nach Baden zu gedenken, welches 1847 eröffnet wurde. Eine Wirkung des allgemeinen Aufschwunges des Verkehrs im zweiten Viertel des Jahrhunderts, waren die Eisenbahnbestrebungen wieder *Ursache* der kühnsten, technischen Combinationen für ihre internationale Ausdehnung. Es leuchtet ein, dass dieselben nur successive auftraten und nur nach und nach von der leichtern zur schwerern Aufgabe übergingen. Hatte man im ebenen Lande mit Anlage von Schienenwegen begonnen, so projectirte man solche zunächst nach derjenigen Richtung zum Gebirge hin, welche die allmäligere Höhenentwicklung darstellt. Da präsentirt sich das Rheinthal mit seiner Fortsetzung nach dem Lukmanier für die Annäherung nach dem Süden, dies namentlich so lange mit untergeordneter Würdigung der Längenverhältnisse, als man fast nur an Ueberschienung, nicht an Durchbohrung der Alpen dachte. Das *nächste* Ziel dabei war weniger eine durchgehende Gebirgsbahn als die technische Kürzung der geographischen Trennung der Schweiz von Italien durch Verlängerung der Eisenbahnen beider Länder möglichst nahe an's Alpengebiet. So kommt auch der Bundesrath in einer bezüglichen Botschaft an die Bundesversammlung im Jahre 1851 zum Schlusse, es sollte im Hinblick auf Alpenbahnen damit begonnen werden, von den Ebenlanden aus in südlicher Richtung Thalbahnen zu erstellen,

„bis wo die Seen und das Gebirge der Fortsetzung der Eisenbahnen natürliche Schranken setzen.“ Wir dürfen uns nicht verhehlen, heisst es weiter, dass der Unterbruch der Eisenbahnen durch das Gebirge ein grosser Uebelstand ist. „Allein der Kranz der Alpen, welcher in weitem Korbbogen von Marseille bis Triest um die nördliche Grenze Italiens sich herumzieht, stellt allen andern Concurrenzlinien die gleiche Schwierigkeit entgegen. Die Zeit wird wohl noch erscheinen, in welcher es der Technik gelingen wird, solche zu überwinden.“

Wenn man nun hierin eine natürliche Ursache vorfindet, warum die *östlichen* Pässe, speciell der Lukmanier, *zuerst* als Bewerber um eine Alpenbahn aufgetreten, so muss man auf der andern Seite es ebenso begreiflich finden, dass Fortschritte in der Technik später auch andern, besonders centralen Projecten gerufen. Sobald deren Ausführung in's Licht der Möglichkeit gerückt war, traten die Längenverhältnisse, die vordem im Hintergrund gestanden, in den Vordergrund alpenbahnlicher Prätensionen. Dass der Mont-Cenis in der Folge mit seinem Riesentunnel von durchschlagender Bedeutung für die Wahl und die Anlage einer schweizerischen transalpinen Linie sein musste, liegt auf der Hand. Darum haben die Anhänger der östlichen Pässe niemals Grund gehabt, von der Priorität ihrer Projecte einen objectiven Vorrang vor andern überhaupt für sich und für alle Zeiten zu beanspruchen. An dieser fixen Idee haben unsre Landsleute dort hinten nur zu lange festgehalten, um ihretwillen haben sie die wirklichen Aussichten ihrer Concurrenten vom Gotthard unterschätzt, bis fast zu der Zeit, wo man dessen Sieg herannahen sah. Ein Merkmal von vorgefassten Meinungen auf jener Seite, von denen wir in der Folge noch manche zum Nachtheil dortiger Sache constatiren müssen. Stehen wir ja mit unserer Betrachtung der Alpenbahngeschichte jetzt gerade auf östlichem Boden. — 1845 vereinigen sich St. Gallen, Graubünden und Tessin zu einem Concordate zu Lukmanierzwecken. Sardinien zeigt sich sympathisch. Cavour ist dabei. 1846 entsteht die Lukmanierconcession; 1847 ein Staatsvertrag der Ostcantone mit Sardinien für Begünstigung des Baues. Nun tritt die Zeitgeschichte in ihre wichtige Rolle in der Alpenbahnfrage ein, mit ihr ein Factor, welcher, so oft er sich fühlbar machte, stets zum Nachtheil der östlichen Pässe und zum Vortheil des Gotthard wirkte! Wir kommen noch darauf zu sprechen. Es ist dies der fatalistische Zug des Schicksals von Lukmanier und Splügen, einer von denen, welche nicht auf Kosten ihrer Schöpfer und Anhänger zu buchen sind. Die nationale Erhebung in Italien gegen das Ende der 40er Jahre bringt jene Verkehrsprobleme in's Stocken. Der Anfang der 50er Jahre hilft ihnen wieder langsam auf die Beine. 1851 kommt der Zollvertrag der Schweiz mit Sardinien auf sie zu sprechen. Erstere verpflichtet sich, das Mögliche beizutragen für Erstellung irgend einer Eisenbahn, welche vom Langensee über die Alpen nach Deutschland zu den Eisenbahnen des Zollvereins führe. 1850 leitet der Bund officielle Studien über das schweizerische Eisenbahnwesen ein. Dazu werden berufen die englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne. Sie sollen auch die Alpenbahnfrage, speciell das Lukmanierproject prüfen und sodann untersuchen, ob nicht ein *anderer* Pass vorzuziehen? Schon jetzt tritt die Tunnelbohrung auf den Schauplatz technischer Probleme. Sie sei, heisst es, für den Lukmanier noch nicht vorbereitet. Der Pass biete Deutschland und Italien den Hauptvortheil. Ein anderer wird nicht vorgeschlagen. Die Aufgabe der Experten, dem Lukmanierproject ihre Aufmerksamkeit zu schenken, rührte von einer Anregung seiner Interessenten her, wahrscheinlich besonders von Lanicca. Das ist von eisenbahngeschichtlicher Bedeutung. *Also von Seite der Lukmanierpartei ist zuerst die Forderung gekommen, der Bund solle sich speciell mit der Alpenbahnsache befassen* — von *der* Seite, welche in der Folge demselben Bunde so hartnäckig die Bestimmung und das Recht streitig gemacht, an dieser Sache sich zu betheiligen! 1852/53 erhalten Wyl-St. Gallen-Rorschach-Chur und Sargans-Wallenstadt-Rapperswyl ihre Concessionen. Alle diese Linien werden sofort in Angriff genommen als erste Section des östlichen Alpenbahn-Unternehmens. Lanicca und sein Freund Killias, als Vertreter einer englischen Gesellschaft, erhalten dafür die Concession. Der Termin für Beginn der Erdarbeiten kann nicht eingehalten werden. Er wird verlängert bis 1854. Umsonst. Neue Fristerstreckungen folgen sich bis Anfangs der sechziger Jahre, wo sie für längere Zeit aufhören. Aehnlich geht's mit dem damals ungefährlichern Concurrenten Simplon, dessen Geschichte sich in Concessionsertheilungen und Erlöschungen und den Abenteuern der *Ligne d'Italie* erschöpft. Inzwischen werden seit 1852 weit und breit in der ganzen Schweiz Eisenbahnen gebaut. Hand in Hand damit wächst die Aussicht anderer Pässe, als der bisher projectirten, auf eine Alpenbahn. Waren die östlichen Thalbahnen im Hinblick auf den Lukmanier gebaut, so mochten die Bahnen des Mittellandes, bestimmter oder unbestimmter, mit für eine centrale Alpenbahn berechnet sein.

1856 fusioniren sich die Gesellschaften der Ostbahnen zur *Union suisse.* Nun wird mit Nachdruck der Lukmanier wieder aufgenommen. 500 000 Fr. werden für Studien und Propaganda disponirt. 1857 wird eine neue Concession erwirkt. Die betheiligten Cantone strengen sich an; Sardinien gibt Aussichten. Es führt wieder zu Nichts. 1862 erlöschen Concessionen sammt Fristerstreckungen.

Im Jahre 1861 hatte der nie aus dem Stadium der *Aussichten* emporgekommene Lukmanier deren höchsten Punkt erreicht. Man brachte es zum ersten und letzten Acte von positivem Werthe für Ausführung des Projectes. Am 18. April wurde zwischen Ritter Jos. Bella, in Vertretung des Ministers der öffentlichen Arbeiten des Königreichs Italien, und Wirth-Sand, Präsidenten der Vereinigten Schweizerbahnen, nebst Michel, Ingenieur des kaiserlichen Brücken- und Strassencorps von Frankreich (letztere beiden als Mitglieder des Lukmanierausschusses), in Vertretung der deutsch-schweizerischen Creditbank in St. Gallen und als Agenten einer anonymen Gesellschaft für Bildung eines Theilcapitals von 20 Millionen als Bedingung des Inkrafttretens, *eine provisorische Uebereinkunft* für die *Gründung der Lukmaniergesellschaft* abgeschlossen. Sie characterisirt sich im Allgemeinen durch folgende Stipulationen:

Die zum Bau und Betrieb der Bahn erforderlichen Ausgaben werden sein: *1.* Auf Kosten der Gesellschaft Erstellung der Sectionen Chur-Dissentis und Olivone-Locarno, der Stationen Dissentis und Olivone, einer Strasse für Fuhrwerke von Dissentis nach Olivone, eine Verbindungsstrecke zum Anschlusse der schweizerischen (tessinischen) an die italienischen Bahnen. Der Betrieb der Eisenbahn successive je mit Vollendung einer Section und endlich die Unterhaltung der Fahrstrasse von Dissentis nach Olivone bis zum Betrieb der ganzen Linie. *2.* Auf Kosten der italienischen Regierung die Erstellung der Alpensection von Dissentis nach Olivone. Die Regierung sichert der Gesellschaft einen Vorschuss von 20 Millionen Franken zu für Erfüllung ihrer genannten Aufgaben. Die Gesellschaft ihrerseits wird hiefür die Summe von 48 Millionen hergeben. Sie macht sich ferner verbindlich, als Gegenleistung für die vorerwähnte Mitwirkung der italienischen Regierung, zur Deckung ihrer Ausgaben sammt Zinsen für die Section Dissentis-Olivone, sogenannte Unterstützungsactien (Actien zweiten Ranges) zu überlassen, im Nennwerth von Fr. 500 per Actie. Diese Titel stehen dem Capital ersten Ranges (den privilegirten Actien und Obligationen) nach, erhalten sowohl in Hinsicht auf das Capital selbst als auf die Zinsen und die jährlichen Ergebnisse des Unternehmens erst nach dem Capital ersten Ranges einen Antheil und zwar in Bezug auf den letzten Punkt in folgender Weise: Zuerst werden dem Nettoertrage die nöthigen Summen für den Tilgungsfonds und für die Zinsen der 5 % Obligationen enthoben. Vom Ueberschusse wird dann den Actionären ersten Ranges ein Zins bis zu 5 % des Nennwerthes ihrer Actien verabfolgt; was übrig bleibt fällt für das gleiche Verwaltungsjahr zu $^8/_{10}$ dem Capital *ersten*, zu $^2/_{10}$ dem Capital *zweiten* Ranges zu. Die Unternehmer und Lieferanten haben für Ausführung ihrer Verträge Cautionen zu leisten im Gesammtbetrage von wenigstens einer Million.

Die im einleitenden Satze erwähnte Bildung der anonymen Gesellchaft und deren Ausweis für Sicherung der 20 Millionen Theilcapital hatte innert 20 Tagen nach *Bestätigung* der Uebereinkunft zu erfolgen. Zur Sicherung der Uebereinkunft als solcher waren innert 12 Tagen von deren Unterzeichnung an 500 000 Fr. Caution zu entrichten, rückzuerstatten nach Erfüllung derjenigen von 1 Million der Unternehmer u. s. w., *oder* auch, wenn die gegenwärtige Uebereinkunft von der italienischen Regierung nicht bestätigt würde. Nach Lösung der Hinterlage

von 500 000 Fr. wird die Uebereinkunft vom Minister der öffentlichen Arbeiten und von dem der Finanzen unter Vorbehalt der Genehmigung des Ministerrathes bestätigt werden. *Definitiv wird die Uebereinkunft erst dann werden, wenn der gesetzgebende Körper derselben seine Genehmigung ertheilt haben wird.*

Dieser Act war, wie schon gesagt, mit Rücksicht auf diese Schlussbestimmung überhaupt, speciell auf die Cautionspunkte, eben nur eine *Aussicht* mit wichtigen officiellen rechtlichen Anhaltspunkten. Und wieder sollte die Sache scheitern und zwar am wundesten Punkt der Lukmanier-Bestrebungen überhaupt.

Dies ist die financielle Seite des Problems. Die folgende Erscheinung ist characteristisch für die Befähigung seiner Träger: Niemals seit Auftreten des Projectes bis zu dem soeben behandelten Momente seiner besten Aussicht — nie im Verlaufe von 20 Jahren hat es die Lukmanierpartei zu irgendwie zuverlässigen Stützpunkten für eine Theilnahme von Belang an den ökonomischen Garantien des Unternehmens gebracht. Im Vordergrunde die deutsch-schweizerische Creditbank mit einer anonymen Gesellschaft neben den betheiligten Cantonen, im Hintergrunde das Haus Rothschild vermöge seiner Betheiligung mit einigen Millionen an der *Union-Suisse* — in neblichter Ferne die mögliche Betheiligung Italiens. Das waren die financiellen Anhaltspunkte des Lukmanierprojectes. Was war Reelles an ihnen? Wenn man die Bildung eines Hauptcapitals in's Auge fasste, welches, nach Anleitung des citirten Vertrages, ein halbes hundert Millionen stark sein musste, so lag nahe, dass es nicht vom Hause Rothschild zu hoffen; denn um einiger *einfacher* Milliönchen willen, die es in der *Union-Suisse* krank liegen hatte, konnte es kaum einige *zehnfache* Millionen einer zweifelhaften Alpenbahnrente überantworten wollen! Seine freilich weit grösseren Interessen bei der *Alta Italia* waren, wie es sich in der Folge gezeigt, nicht in dem Maasse von der Durchführung eines *östlichen* Alpenbahnprojectes bedingt, als dass darum von Rothschild eine *Haupt*betheiligung am Lukmanier mit etwelcher Sicherheit wäre zu erwarten gewesen. Bei der deutsch-schweizerischen Bank, welche den Lukmanierinteressen näher stund, konnten Mittel auch nur in annäherndem Umfange nicht zu suchen sein. Wir *werden* sehen, dass sie sich einem Risiko von einer halben Million unter den günstigsten Aussichten nicht unterwerfen mochte, wie viel weniger konnte sie Mittel und Wege finden, um 50 ganze Millionen zu sichern!

In Italien stund die Sache natürlich anders; dort war das Interesse von vornherein unverhältnissmässig grösser, als bei jenen Finanzkräften. Die entsprechenden Mittel konnten nicht fehlen. Aber auch dieser Anhaltspunkt stellte sich nicht bedingungslos zur Verfügung. Sardinien vorerst und nachher das vereinigte Königreich konnte nur gestimmt sein, zu helfen, so viel als nöthig war und nicht mehr. Es musste sich fragen, welchen Antheil an der financiellen Aufgabe billigerweise die Schweiz zu übernehmen hatte. Und nur ihre hervorragende Theilnahme hieran konnte Italien imponiren. Eine solche darzuthun, war das Beste, was man in unserm Osten thun *konnte*, das Dringendste was man thun *sollte*. Nun lag es nahe, dass nicht zunächst das auf Rente angewiesene Capital auf den Plan rücken würde, bevor eben das Project feste staatliche Stützpunkte gewonnen hatte. Es war vielmehr zuvörderst das volkswirthschaftliche Interesse der betheiligten Schweizergebiete, welches billigerweise in's Risiko zu treten hatte. Graubünden, St. Gallen und Tessin stund es an, mit einander im kleinern, was Italien im grössern Umfange zukam, zu leisten. Und doch traten gerade die interessirten *Cantone* nie eigentlich in den Vordergrund der financiellen Initiative und Leistung. Wir werden erfahren, dass bei den *Gotthardbestrebungen* auf diesem Boden gethan, was *dorten* unterlassen wurde und dass die Stellung der Cantone *hier* so sehr die *starke*, wie *dort* die *schwache Seite* des Projectes gewesen. Und welches Ziel konnte den Ostcantonen zunächst gestellt sein? Die möglichste Anspannung der Kräfte, um den Eventualitäten bestmöglichst gewachsen zu werden. Wenn ungefähr ein Jahrzehnt später (vom Ende der 50er Jahre an gemessen) im Hinblick auf einen Splügen dorten zusammen 8—9 Millionen cantonale Subsidien votirt wurden, so hätte doch mindestens so viel von Anfang an gewagt werden dürfen. Waren ja doch die fiscalischen Mittel der östlichen Cantone damals eher stärker als schwächer, wie später! 10 Millionen hätten sie wahrlich zusammenschiessen können. Damit wäre zur Hälfte jene Aufgabe erfüllt worden, welche der Vertrag von 1861 später der anonymen Gesellschaft gestellt hat, ein Theilcapital von 21 Millionen zu bilden. Und der Rest von 10 Millionen wäre dann eine Last gewesen, welcher die deutsch-schweizerische Bank auf solcher Basis, mit oder ohne Rothschild, hätte nachkommen können. Letzteres Haus würde auf einer derartigen fiscalischen Grundlage des Problems mit wenigen Millionen ein kleines Risiko übernommen haben. Wenn man einen andern Anhaltspunkt für Bemessung der an die Ostcantone zu stellen gewesenen financiellen Anforderungen bezeichnen will, so liegt derselbe in der Summe, welche die Gotthardcantone sammt den mit ihnen interessirten Bahngesellschaften in Subventionen erreicht hatten: 15 Millionen. Auf dem Standpunkte der Concurrenz der Pässe konnte vom Osten ebensoviel erwartet werden. Denn, ist auch die Centralschweiz und ihr Bahnnetz schon damals weit bemittelter, als die Ostschweiz mit ihren vereinigten Schicksalsbahnen gewesen, so war dagegen das Bedürfniss nach einem Verkehrsaufschwung durch transalpine Entwicklung hier weit grösser und dringender als dort. Um so stärker durften im Osten die einheimischen Anstrengungen sein. Nicht zu vergessen ist zudem, dass 10—15 Millionen Subvention für den Lukmanier so viel Werth hatten, wie 15—20 Millionen für den um so theurern Gotthard.

Was geschah im Gefolge der Uebereinkuft von 1861? Vorerst galt es, die Caution von 500 000 Fr. flüssig zu machen. Das Risiko bestund darin, dass diese Summe verloren würde, wenn die Capitalquote von 20 Millionen nicht wäre aufzubringen gewesen; hielt man sich überhaupt für fähig, dieser einmal übernommenen Aufgabe zu genügen, so durfte man die 1/2 Million auf den Tisch legen. Das Lukmaniercomité und die deutsch-schweizerische Creditbank wollen nicht anbeissen; sie wenden sich an die Cantone. Tessin und *Graubünden* (!) weisen sie ab. Man nimmt Zuflucht zu Rothschild — dies Haus will helfen, aber — *zu spät!* Am 2. Mai 1861 gelangt die Caution an das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten (am 30. April war die Frist ausgelaufen). Die Caution wird zurückgewiesen — die Uebereinkunft ist dahingefallen.

Dies ein Geschichtchen in der Geschichte der Lukmaniersache — traurig aber wahr! —

Mit den 500 000 Fr. wäre die Uebereinkunft noch nicht endgültig abgeschlossen gewesen, aber, immerhin würde man damit um einen wichtigen Schritt näher zum Ziel gelangt sein. Hätte man die 1/2 Million bei Zeiten flott gemacht, so würde man ein solches Sümmchen im schlimmsten Falle verloren haben. Aber eine *Genugthuung* wäre geblieben: Man hätte sich sagen können, dass man das Nöthige gethan, Nichts leichtsinnig vernachlässigt, Alles aufgeboten, was man thun *sollte* und *konnte!* Nun aber liegen die Dinge anders! Der Osten, speciell Graubünden, muss sich sagen, dass ihm die beste Lukmanieraussicht, die es *je* gehabt, keine 1/2 Million Risiko Werth gewesen war!

Wir constatiren dieses Factum zur Kritik der schweizerischen Alpenbahnconcurrenz überhaupt. Die moralische Nutzanwendung zur Parteihaltung in Sachen wird später folgen.

* * *

Kleine Mittheilungen.

Redtenbacher-Stiftung.

Die Stadt *Steyr* (Oesterreich) feierte im Juli dieses Jahres das Andenken ihres berühmten Sohnes *Ferdinand Redtenbacher* aus Anlass der Erinnerung an dessen siebzigsten Geburtstag.

Bei Gelegenheit dieser Feier wurde der Gedanke an die Gründung einer „Redtenbacher-Stiftung" zu Gunsten hülfsbedürftiger Studirender der technischen Laufbahn gefasst und mit deren Durchführung ein Comité beauftragt. Dieses Comité hat eben ein Circular über diese Angelegenheit erlassen, dem wir Folgendes entnehmen: