

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 22

Sonstiges

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: 19.02.2026

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

Sillar & Co. in London garantirt die rascheste Erstellung der Thallinie und das imponirt wieder. Die Firma erhält die Concessionen. Sie werden mit abermaligen Täuschungen bezahlt.

Inzwischen ist der Mont-Cenis dem Gotthardprojecte zu Hilfe gekommen. Er constatirte die Ausführbarkeit langer Tunnels. Damit ist dem immer auf's Gegentheil gehofft habenden Lukmanier der Todesstoss gegeben. Nun tritt vor ihm der gerade Gotthard mit einem Riesentunnel in den Vordergrund. Noch wehrt sich zwar der Lukmanier in Italien nicht ohne Erfolg. Von Rothschild kräftig unterstützt, bewahrt er die öffentliche Meinung für sich. Darum strengt man sich im Gotthardlager von Neuem an. 1863, im August, tritt wieder eine Conferenz in Luzern zusammen. Jetzt tritt, eine grosse Wendung der Dinge, Escher mit Zürich und der Nordostbahn zum Gotthard über; dann Thurgau, Schwyz und Neuenburg. Nun bilden 15 Cantone und drei Eisenbahngesellschaften die eigentliche Gotthardvereinigung. Das bisherige engere Gotthardcomité geht in der neuen Vereinigung auf. Ihr Organ ist künftig der Gotthardausschuss. Ein neuer Abschnitt des Unternehmens ist aufgeschlossen. —

So weit sind wir im Thatsächlichen dem Verfasser gefolgt, bis dahin, wo er den „Ursprung der Alpenbahngeschichte“ in seinem Sinne abschliesst. Es will uns vorkommen, diese Abgrenzung zwischen dem Ursprunge und der Geschichte selbst sei nicht zutreffend. Sobald man nicht nur der Idee, sondern praktischen Bestrebungen, sie zu verwirklichen, begegnet, hat man doch wohl die Sache selbst in Entwicklung vor sich. Und solche Bestrebungen treten in bestimmter Gestalt schon 1845 auf. Da erscheint Lanicca's Lukmanierproject, da bildet sich bereits eine internationale Gesellschaft. Was folgt, das Schicksal dieses Projectes und das Auftreten concurrirender Unternehmungen ist nicht mehr Ursprung (Herkunft), ist vielmehr Gang der Dinge, Geschichte. Auch mit Bezug darauf, dass es sich hier speciell um eine Gotthardgeschichte handelt, die als solche später auf den Schauplatz tritt, ist der „Ursprung“ zu weit nach vorn ausgedehnt. Die Idee einer Gotthardbahn wacht schon Anfangs der fünfziger Jahre auf, Projecte kommen im Laufe des Jahrzehnts zum Vorschein. Und nun gar eine „Geschichte der Begründung“ eines Unternehmens kann dessen Anfänge nicht wohl in die Vorgeschichte zurückstellen, denn das Begründen beginnt schon mit dem in's Auge fassen des Ziels und dem Steuern darnach. Der Verfasser will der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens von 1837 bis 1845 gleichsam die Priorität in der Alpenbahnschöpfung zuerkennen. Wir sind der Ansicht, sie gehören wohl dem Individuum, welches zuerst den kühnen Flug unternommen, der Fortsetzung von Eisenbahnen an und über's Alpengebirg Weg und Steg zu weisen. Warum solche epochemachende individuelle Erscheinung nicht constatiren, sobald sie auftritt? Warum die Thatsache, dass der Bündner Lanicca schon 1839 der ersten Alpenbahnidee Ausdruck gibt, keiner Erwähnung würdigen und sie nur mittelbar berühren mit dem höchst allgemeinen Satze, „dass schon damals es nicht an einsichtigen Männern fehlte, welche einer Schienenverbindung von Zürich bis an (warum nicht durch!) die Bündner Pässe das Wort redeten?“ Von Bedeutung ist, wenn der Verfasser constatiren will, dass schon in der Kindheit des Lukmanierprojectes an der Linie der Nachtheil starker Krümmung empfunden wurde und man darum schon damals auch an den Splügen oder den Septimer gedacht habe. Doch sollte eines Auftretens solcher Zufluchtsprojecte in artikulirter Weise Erwähnung geschehen, eben weil sie characteristisch sind. — Wenn gegen das Ende der vierziger Jahre eine „Verkümmierung des schweizerischen Handels“ dem Bunde den Anstoß gab, sich des Eisenbahnwesens anzunehmen, so sollte solche Verkümmierung einigermassen veranschaulicht werden. — Der Verfasser sucht bei dem Punkte, wo man sich für den Privatbau der Eisenbahnen entschied, diesem vor dem Staatsbau den Vorrang zu geben. „Das System der öffentlichen Wirthschaft hätte nothwendig ein solches von eidgenössischen Staatsanleihen, von Zinsengarantie und von Subventionen für Eisenbahngebäuden nach sich ziehen müssen, wodurch die Zukunft der Nation in finanzielle Schwierigkeiten verwickelt worden wäre.“ Solche *Nothwendigkeit* leuchtet uns nicht ein. Der Bund hätte als Eisen-

bahnbauer auftreten können, ohne damit die *Hauptlast* des finanziellen Problems auf sich nehmen zu müssen. Cantonen und Privaten hätte er die Capitalbeschaffung überlassen können, um sich die Rolle des *leitenden* staatlichen *Factors* im Interesse einer principiellen gemeinschweizerischen Entwicklung des Eisenbahnwesens vorzubehalten. Subventionen konnten sich auf Ausnahmsfälle beschränken und Zinsengarantien brauchten beim Bunde so wenig, wie thatsächlich bei den Cantonen, Platz zu greifen. Aber angenommen, solche Leistungen wären im Bundesstaatsbau vorgekommen so ist damit noch nicht gesagt, sie hätten den Bundeshaushalt bedenklich verwickeln können. Im Gegentheil, die Aufgabe, vor welcher der Bund jetzt steht, mit einem Griff die schweizerischen Bahnen an sich zu ziehen, hätte sich, wäre s. Z. der Staatsbau durchgedrungen, ganz successive in gemessener, ungefährlicher Folge, erfüllen lassen! — Anknüpfend an die Geschichte der Lukmanierconcessionen kommt der Verfasser in einem Athemzuge zu zwei Schlüssen, welche einander absolut nichts angehen und keine gemeinsame Ursache haben. Es leuchte ein, dass bei jener Sachlage die dargebotenen Garantien für die Lukmanierlinie Zweifel erregen mussten (ganz richtig, aber wie unrichtig der folgende Schluss:) und dass am wenigsten den Behörden des Cantons Tessin entgehen konnte, wie viel grössere Vortheile die Gotthardlinie ihrem Canton, sowie der übrigen Schweiz gewähren würde.(!) Dass das böse Geschick jener nicht wol diese Linie vortheilhafter gestalten konnte, vielmehr letztere, abgesessen von der Carrière der ältern Concurrentin selbst für sich sprechen musste, um sie in den Schatten zu stellen, dürfte doch eher als jener Satz einleuchten. Es ist eine von mehreren willkürlichen Conclusionen von Wanner's Werk! So ist es mitunter geneigt, dem ihm natürlich auch jetzt für damals zum Liebling gewordenen Gotthardprojecte Vorzüge einzuräumen, welche es *augenscheinlich* nicht besitzen konnte: Aus der Vergleichung der beiden alpinen Linien im Memorial des Gotthardcomité's an die italienische Regierung (1861) ging deutlich hervor, sagt er, dass der Gotthard auch in Absicht auf *technische Ausführbarkeit* den Vorzug vor dem Lukmanier verdiente.(!) Das wird doch Niemand im Ernst behaupten wollen: Denn diejenige Richtung, auf welche man schon desshalb zuerst das Augenmerk gerichtet, weil sie durch diejenigen anfänglichen Mittel der Technik ausführbar erschien, mit welchen kaum eine andere sich erstellen lassen — sie konnte doch wol im Laufe der Jahre ihre naturalen Bedingungen nicht geändert haben! Dagegen kann so viel dem Gotthardprojecte zum Triumph angerechnet werden, dass es, sobald ernstlich studirt, eine langjährige Illusion der Gegner, namentlich Lukmanierseits, blosdeckte: Die fixe Idee der technischen Unausführbarkeit der Gotthardbahn. Diesen Punkt hätte der Verfasser noch präziser behandeln dürfen. Aus der von den Oestlingen, speciell von Killias geführten Polemik wider das technische Gotthardproblem liess sich erkennen, dass jene noch in der Mitte der sechziger Jahre, als der Mont-Cenis *sichtlich* sein Ziel zu erreichen versprach, meinten, derselbe werde auf halbem Wege stehen bleiben. An dieser Erscheinung hätte der Verfasser constatiren können, wie Vertreter vom Lukmanier und Splügen einer geradezu fanatischen Verblendung des Urtheils verfallen waren. — So viel über das Product selbst bis zu der Stelle, zu der es uns schon geführt hat.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 2,6 m^q, Airolo 20,8 m^q, Total 23,4 m^q, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 3,3 m^q.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 563,7 m^q.

In Göschenen ist der Fels sehr schwierig.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an

JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

Name der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.—31. October.								
			Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.			
	1879	1878	1879	1878	Differenz	1879	1878	1879	1878	Differenz	
Nordostbahn	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	%	%	Fr.	Fr.	Fr.	
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröffn. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröffn. den 1. Aug. 1876)											
Bülach-Regensberg	408	392	1 100 000	1 206 460	- 106 460	40	29	2 696	3 078	- 382	
Zürich-Zug-Luzern	64	64	115 700	117 437	- 1 737	52	54	1 809	1 835	- 26	
Bötzbergbahn eröffn. 2. August 1875	57	57	166 500	193 772	- 27 272	28	28	2 921	3 406	- 479	
Effretikon-Hinweis 17. " 1876	23	23	12 700	13 090	- 390	51	47	552	569	- 17	
Centralbahn Gäubahn 59 Kil. eröffn. 4. Dec. 1876	299	299	851 000	838 304	+ 12 696	39	41	2 846	2 804	+ 42	
Basler Verbindungsbahn	5	5	23 400	19 840	+ 3 560	12	16	4 680	3 968	+ 712	
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröffn. 1. Juni 1875	29	29	12 520	14 887	- 2 367	59	52	432	513	- 81	
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	8	1 800	1 766	- 466	69	64	163	221	- 58	
Suisse Occidentale Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröffn. 1. Juli 1875)	487	487	1 114 000	1 110 960	+ 3 040	46	49	2 287	2 281	+ 6	
Ligne du Simplon	117	117	71 065	68 090	+ 7 975	65	70	607	539	+ 68	
Bulle-Romont	19	19	21 200	21 500	- 300	32	32	1 116	1 132	- 16	
Lausanne-Echallens	15	15	6 740	7 614	- 874	79	84	449	508	- 59	
Vereinigte Schweizerbahnen	283	283	575 900	608 751	- 32 851	51	52	2 072	2 190	- 118	
Toggenburgerbahn	26	26	26 400	26 664	- 244	60	62	1 056	1 067	- 11	
Wald-Rüti eröffn. 29. Sept. 1876	7	7	5 550	5 789	- 239	61	61	793	827	- 34	
Rapperswil-Pfäffikon, eröffnet 27. August	5	5	2 200	2 691	- 491	77	80	550	673	- 123	
Jura-Bernbahn.											
Jura bernois Section Porrentruy-Delle comprise	256	256	500 000	507 474	- 7 474	43	48	1 953	1 982	- 29	
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ...	95	95	94 800	96 239	- 1 439	52	57	998	1 013	- 15	
Gotthardbahn:											
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	45 100	34 420	+ 10 680	60	66	1 100	840	+ 260	
Lugano-Chiasso	26	26	25 500	24 740	+ 760	70	69	981	952	+ 29	
Appenzeller-Bahn:											
Winkel-Herisau ... 5 Kil. eröffn. 12. Apr. 1875	15	15	14 998	16 596	- 1 598	61	59	1 000	1 106	- 106	
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. " 21. Sept. 1875											
Tössthalbahn eröffn. 4. Mai 1875, Bauma-Wald eröffn. 15. November 1876	40	40	29 215	29 009	+ 206	53	56	730	725	+ 5	
Uetlibergbahn.*)											
Zürich-Uetliberg eröffn. 12. Mai 1875	9,1	9,1	4 982	5 108	- 126	95	85	547	561	- 14	
Rigibahnen:											
Vitznau-Staffel	5,1	5,1	7 329	6 761	+ 568	86	90	1 032	952	+ 80	
Staffel-Kulm	2	2									
Arth-Rigibahn	12	12	—	—	—	—	—	—	—	—	
Emmenthalbahn.											
Solothurn-Burgdorf eröffn. 26. Mai 1875	24	24	17 730	17 093	+ 637	44	44	739	712	+ 27	
Schweiz. Nationalbahn. eröffn. 17. Juli 1875. ferner eröffn. 15. Oct. 1877.	75	75	52 050	67 235	- 15 185	43	37	694	896	- 202	
	89	89	34 265	45 483	- 11 218	40	40	385	511	- 126	
Bödelibahn.	9	9	11 600	11 475	+ 125	43	50	1 289	1 275	+ 14	
Wädenswil-Einsiedeln	17	17	22 000	23 629	- 1 629	70	78	1 294	1 390	- 96	