

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 23

Inhaltsverzeichnis

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>

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 Sängerfest pro 1880 in Zürich. — Preussischer Gesetzesentwurf über Erweiterung des Eisenbahnnets. — 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 Parlamentsscenen 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 blieben.

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 democratichen Partei gleichwohl mit Misstrauen und Besorgniß einem Unternehmen, welches in seiner Culmination Sache des Führers der Systemspartei, Alfred Eschers, ist. Bei der grossen Bedeutung der *wirthschaftlichen* 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 Interessen ein beträchtlicher Theil Zürich's sich zählt. Wer einerseits mit einem Gotthardwerke der herrschenden Partei ihre bedenkliche Machtstellung sich befestigen, ausdehnen sah, anderseits 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 weitern Rahmen der Opposition nahmen 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 Bundesrat 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 Bundesrates 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 Bundesrat diese Seite der Sache innerlich den Vorrang eingenommen, oder aber, ob er sie geltend machte, nur weil sie dem ihm allein zusagenden Gotthardprojekte zu Statten kam, darüber sich Rechenschaft zu geben, fällt dem Kritiker schwer, den beteiligten Angehörigen jener Behörde nicht leicht! St. Gallen und Graubünden, sodann Waadt, bewerben sich beim Bundesrat um seine diplomatische Vermittlung ihrer respectiven Bestrebungen im Ausland. Sie wird zugesichert. Baden interessirt 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 Streif 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 Anschlusstück 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 Anlaß 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 vornehm herein 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 Prätension 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 volkswirthschaftliche 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 vortheilhaft, 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 Gegenteil beweisen. Und wieder in der Frage an sich tritt Wirth-Sand mit einem Werke auf, worin das Unmögliche dem Möglichen den Rang streitig macht.