

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Zur Geschichte der Alpenbahnenbestrebungen in der Schweiz  
**Autor:** Rascher, J.M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-7744>

#### 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:** 07.01.2026

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

## Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz.

### V.

Im Februar 1866 legt Jacini dem Parlament den Expertenbericht und mit ihm einen Gesetzesentwurf vor, nach welchem dem Gotthardpass der von der oberitalienischen Eisenbahngesellschaft für eine schweizerische Alpenbahn vertragsmässig zu leistende Beitrag von Fr. 10 000 000, sowie die Beträge, welche Frankreich wegen der Uebernahme des Tunnelbaues am Mont-Cenis durch Italien als Hälfte des Aufwandes und als Prämie für die Vollendung des Baues von der vertragsmässigen Frist an Italien schulden würde, zugewiesen werden sollten. Doch ist Krieg im Anzug und darum gelangt die Vorlage nicht zur Verhandlung. Immerhin wird die Entschliessung des Ministeriums zu Gunsten des Gotthard dem schweizerischen Bundesrat übermittelt.

Und wie steht's in Deutschland? Hier ist man dem Unternehmen nicht so warm wie im Süden gestimmt. Noch ist namentlich von deutschen Standpunkten aus die Sache nicht so einlässlich erforscht, wie es bei Italien mit Rücksicht auf dessen eigene Positionen geschehen ist. Darum hat auch der Rivale Splügen namentlich in Süddeutschland noch Chancen. Bayern will 4 Millionen fl. für ihn hergeben. Baden bekümmt sich in entschiedenem Sinne um den Lukmanier. Es verlangt das Project zur Einsicht. St. Gallen, welches dasselbe in Händen hat, antwortet, es könne es augenblicklich nicht entbehren, ein badischer Abgeordneter möge davon Einsicht nehmen (ob wohl das Gotthardproject einem ausländischen Interessenten sich nicht galanter zur Bekanntschaft präsentirt hätte?!). Inzwischen hat das Gotthardcomité bei den Handelskammern von Stettin, Bielefeld, Elberfeld, Salingen, Düsseldorf, Wesel, Crefeld, Bochum, Neuss, Köln, Aachen, Eupen, Coblenz und Trier Propaganda entwickelt und sie alle sprechen sich für eine Beteiligung Norddeutschlands am Gotthard aus. In Baden tritt eine Wendung ein. Alfred Escher scheint den Ministerpräsidenten von Roggenbach gewonnen zu haben (1864-65). 1866 stellt dessen Nachfolger(?) von Edelsheim den Antrag, die preussische Regierung sei anzuregen, eine Conferenz der beteiligten deutschen Staaten mit Einschluss Württembergs und eventuell Belgiens und Hollands behufs Verständigung über die Subventionsfrage anzuordnen. Das Gotthard-Comité meldet dem Bundesrath, es seien schweizerischerseits 15 Millionen Subvention gezeichnet. Die Ost- und Westcantone, jetzt mit Ausnahme von Glarus und Appenzell, remonstriren beim Bundesrath mit einem Protest gegen eine allfällige Monopolisierung und Subventionirung des Gotthard.

Wieder macht sich die allgemeine Geschichte in der Entwicklung der Alpenbahnfrage geltend: Preussen und Italien sind Grossmächte geworden. Sie hatten sich die Hand gereicht im Krieg mit Oesterreich. Die nächste Wirkung auf das beiden gemeinsame Verkehrsproblem war natürlich vorerst dessen augenblickliche Hemmung, in der Folge aber dessen Förderung und Sicherung. —

Noch ist mit demjenigen Gotthardgliede in's Gewisse und in's Reine zu kommen, welches, wie der Vogel im Hanfsamen, im Nest der Gotthardzone liegt. Der Tessin muss noch *Stellung nehmen!* Von der *Gesellschaft Sillar*, freilich nicht ohne ihre üppige Busse an den Säckel von Staat und Privaten angeführt, reicht er der *centraleuropäischen Gesellschaft* die Hand, um auch von dieser hintergangen zu werden. 1865 tritt der Tessin der Gotthardvereinigung bei. Die Regierung ist zu Unterhandlungen für Ertheilung einer Concession für den Gotthard bereit. Peyer im Hof hat dort den Boden geebnet. Man spricht von 2½ Millionen Subvention. Die Thalbahnen sollen ein integrirender Bestandtheil der Alpenbahnunternehmung sein. Die Concession wird dem Gotthardcomité für die Dauer eines Jahres unter Ausschluss einer Lukmanierconcession ertheilt, in der Meinung, dass das Comité während dieser Zeit die nötigen Schritte für die Bildung einer Gesellschaft thun könne und dass in Ermanglung einer solchen der Canton wieder freie Hand bekomme, dass so dann im Falle der Ausführung des Unternehmens während 10 Jahren, von der Eröffnung des grossen Tunnels an gerechnet, ein Ausschlussrecht gegenüber andern Alpenübergängen fortbestehen

solle. So viel an Präliminarien. Aber gut' Ding braucht Weil', namentlich in bösen Händen! Die centraleuropäische Gesellschaft muss noch ein wenig pfuschen dürfen. Sie überträgt den Unternehmern Villa und Genazzini den Bau der tessinischen Linien zu ungleichen Theilen. Ersterer associrt sich tessinische Grössen aus beiden Lagern, um sich in den Behörden für alle Fälle den Boden zu sichern. Aber es wird wenig gebaut und viel geschwindelt! Die centraleuropäische Gesellschaft hat ein Vorrecht auf alle Concessions, welche der Canton zu ertheilen in die Lage kommen möchte. Dasjenige für den Gotthard wird an Genazzini abgetreten und damit auch die Concession für Biasca-Chiasso und Bellinzona-Locarno gegen Ersatz aller der Gesellschaft erwachsenen Auslagen u. s. w. Dieselbe schliesst zehn Tage später mit einem E. Hentsch in Paris einen weitern Vertrag ab, der sich auf die Lukmanierbahn und die Thalbahnen bezieht. Die Gesellschaft soll Hentsch eine Concession Biasca-Chur erwirken, wogegen diese binnen sechs Monaten nach der Genehmigung und im Falle der Beteiligung Italiens eine Gesellschaft für diese Alpensection bilden soll, welche an Stelle der centraleuropäischen zu treten und derselben 257 000 Pfund St. für ihre Opfer (!) und sodann das Aequivalent für ihre nominalen behufs Erlangung von Concessions und Ausführung von Bauten creirten Obligationen zu zahlen hätte!!

Viel Geld um Nichts! — Nun gelangt die Gotthardconcession zur Unterzeichnung zwischen der Regierung und dem Comité. Sie hat den Grossen Rath zu passiren. Dieser überweist sie an eine Commission. Plötzlich erscheint ein neues Concessionsbegehr einer Firma *Hudson, Genazzini & Cie.* Die Firma hat etwas Besteckendes an sich: *Hudson* ist langjähriger Gesandter Englands in Italien. Lauter Jubel im gegnerischen Lager. Das Begehr wird der Regierung überwiesen. Im December 1865 tritt der Grossen Rath zwar auf die Gotthardconcession ein; er verwirft deren ersten Artikel und vertagt dann die Berathung der ganzen Vorlage. Es folgt die Dringlichkeitserklärung für die Begehr von Hentsch und von Hudson, Genazzini & Cie. Das Gotthardcomité ist wieder abgewiesen. *Im Februar 1866 erklärt Tessin seinen Austritt aus der Gotthardvereinigung.*

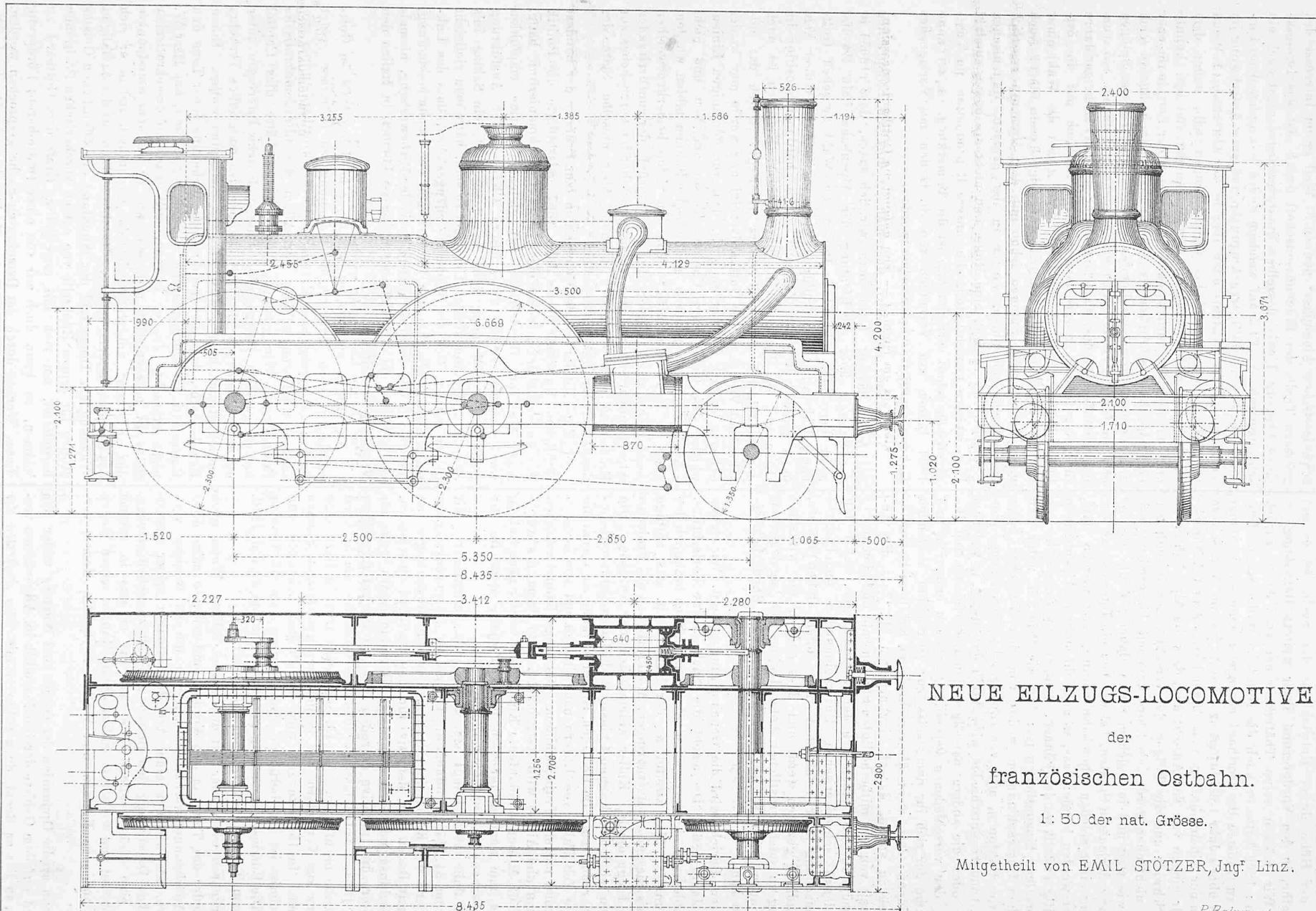
Noch besteht ein Trost darin, dass eine brave Minderheit im Grossen Rath dessen unlautere Elemente bekämpft und für eine rationelle Lösung der Alpenbahnfrage einsteht. Ihre Seele ist Pasquale Veladini von Lugano, ein Pendant zu den Führern der Majorität Jauch und Lurati. Es bildet sich unter Veladini eine Association für Verwirklichung des Gotthardprojectes und Sicherung des internen Eisenbahnnetzes. Ihr schliesen sich an die Gemeinden *Lugano, Locarno, Mendrisio, Faido, Bedretto, Giornico, Balerna, Colettrario, Novazzano, Capolago, Airolo, Chironico, Peleggio, Mairengo, Dalpe, Osco, Calonico, Chiggiono*, sodann acht Patriziate und Corporationen und endlich 135 Private, darunter fast alle Mitglieder der Regierung und (bis auf zwei) der Bundesversammlung. Das Tessiner Volk zeigt sich also vernünftiger als die Mehrheit seiner Repräsentanten. Eine merkliche Wendung zum Positiven!

Der Grossen Rath lenkt wieder ein. Es gilt nun eben mit dem Souverän anstatt mit den Speculanen zu rechnen. Die Lukmanierconcession ist nicht cautionirt worden. Man kehrt dem Project den Rücken. Im Februar 1869 kommen die Concessionsverträge zwischen Zingg, Präsident des Gotthardauschusses und Bundesrichter Weber von Luzern einerseits, und den neuesten Concessionären der Thalbahnen (Franschina, Lavizzari, Bacilieri u. A.) zu Stande. Die Concession für die Gebirgsbahn und den Monte-Cenere wird wenige Monate später durch Oberst Siegfried ausgewirkt (Mai 1869). Der Bundesbeschluss der Genehmigung der Gesamtconcession datirt vom 22. October 1869. — *Der Tessin ist erledigt!* —

Noch erübrigte die Regelung der Anschlussverhältnisse bei Chiasso. Fehr-Herzog trifft dafür mit den oberitalienischen Bahnen das nötige Abkommen.

Der centraleuropäischen Gesellschaft musste inzwischen von der Bundesversammlung die Concession entzogen werden. Ihre innerliche Insolvenz wird damit auch äusserlich zur vollendeten Thatssache. —

Die Concessions für die Nordrampe werden, natürlicherweise mit viel weniger Schwierigkeit, als die tessinischen, erworben. Es geschieht namentlich durch Vermittlung Escher's. —



## NEUE EILZUGS-LOCOMOTIVE

der  
französischen Ostbahn.

1:50 der nat. Grösse.

Mitgetheilt von EMIL STÖTZER, Ing<sup>r</sup> Linz.

P. Balzer aut.

Auf der Höhe dieser Entwicklung der Sache ist es am Bundesrathe, in den Vordergrund ihrer weitern Betreibung zu treten. Wir müssen seine Thätigkeit um zwei Jahre zurück verfolgen: 1866 hatte er noch die Note des italienischen Ministeriums zu Gunsten des Gotthard entgegengenommen. In seiner Botschaft über's Jahr 1867 bringt er seine Auffassung von seinem Berufe in der Alpenbahnfrage u. a. folgenderweise zum Ausdruck:

„Wir gingen von der Ansicht aus, dass die Alpenbahnfrage für die Schweiz und die Träger der verschiedenen bezüglichen Projecte nicht eher werde in's Klare kommen, bis ermittelt sei, ob und wie weit und in welchem Sinne dabei auf die thätige Mitwirkung derjenigen Staaten, bei welchen ein Interesse an der Erstellung einer solchen Alpenbahn vorausgesetzt werden darf, gerechnet werden könne; dass, wenn nicht mehrere Alpenbahnen gleichzeitig erstellt werden können, wenigstens auf die Sicherung einer derselben hinzuarbeiten ist; dass die Priorität unter den bezüglichen Unternehmungen weder von den Wünschen einer Anzahl von Cantonen, noch von sonstigen beliebigen Sympathien abhängt, sondern entschieden wird durch das Maass, in welchem die eine oder die andere derselben den Bedürfnissen und Interessen der verschiedenen beteiligten Staaten entspricht und die Summe der sich ihr demgemäß zur Disposition stellenden Subventionen; dass, wenn die verschiedenen Kräfte nicht nutzlos sich abmühen sollen, darauf hinzuarbeiten ist, dass die Angelegenheit von den mitbeteiligten Staaten bald und gleichzeitig und womöglich unter Austausch der Anschauungen, wobei den verschiedenen schweizerischen Unternehmungen ungehemmte Geltendmachung ihrer relativen Vorzüge offen stehen müsste, in Behandlung gezogen werde und dass endlich die wirksame Anregung zu solch' ernstlicher Anhandnahme der Angelegenheit bei den auswärtigen Regierungen nur von der Bundesbehörde ausgehen kann.“

Diesem Bericht wird die Genehmigung ertheilt. Wir stehen also im Jahre 1868. Da macht die Sache keine Fortschritte. Das Problem an sich erregt Bedenken, namentlich bezüglich des Finanzpunktes. Man zweifelt an der Möglichkeit, das nötige Geld für's Riesenwerk aufzubringen. Modificationen des Projectes sind die Folge davon. Koller widmet sich der Aufgabe: Die Thallinien sind auf Lugano-Chiasso und Biasca-Bellinzona-Locarno zu reduzieren. Im Uebrigen ist der Verkehr zu vermitteln durch die Schiffahrt von Luzern nach Flüelen und von Locarno nach Arona mittelst Trajectschiffen. Der lange Tunnel zwischen Göschenen und Airolo wird festgehalten. Die Ersparniss würde sich auf 67 Millionen belaufen. Koller reist wieder nach Italien, wobei es ihm weniger für sein neues Project, mehr für die Sache überhaupt, zu wirken vergönnt ist.

Das Jahr 1869 bringt sie wieder in's Fahrwasser. Mit Noten vom 31. März eröffnen die Gesandten des norddeutschen Bundes und des Königreichs Italien, dass ihre Regierungen im Verein mit Baden sich definitiv für den Gotthard entschieden, mit Ausschluss jedes andern Passes. Der Bundesrath wolle für das Weitere die Initiative ergreifen und ein Project formuliren lassen. Diesen Noten lässt der badische Gesandte am 5. April eine gleiche nachfolgen. Am 15. September tritt in Bern eine Conferenz aus Vertretern der beteiligten auswärtigen Staaten zusammen. In 15 Sitzungen wird das Project behandelt und ihr Ergebniss ist der berühmte Staatsvertrag vom 19. October 1869. Die Bundesversammlung genehmigt ihn am 22. Juli 1870. An diesem Tage ist der *Gotthard gesichert*. —

Verkehren wir wieder mit dem Autor selbst. Wenn auch jetzt wieder der Tadel in den Vordergrund tritt, so möge diess unser Anerkennungsverhältniss zu ihm um so weniger verkümmern, als wir mit einer Art Reproduction seiner gegenständlichen Darstellung den Beweis geliefert zu haben glauben, dass es eine schöne, seltene Gabe ist, was er uns in seinem Werke bietet und wir selbst, indem wir im Ganzen seinen Wegen folgen, auf sein Können und Wollen in hohem Maasse vertrauen.

Wenn er die Opposition des Ostens und Westens wider den Gotthard auf dem Gebiete der Bundespolitik im Allgemeinen verurtheilt, so hat er Recht, doch sollte er mit dem *Auftreten der Träger jener Concurrenzen nicht die Bedeutung ihrer Projecte an sich verwerfen*. Warum den Gotthard „den einzigen wirklich

schweizerischen Alpenpass“ nennen? Weil er im Interesse des grössern Theils der Eidgenossenschaft liegt? Ist das Interesse eines kleinern Theils desselben Staatsverbandes nicht auch ein schweizerisches? Und auf welchem Boden bestunden denn Umstände halber die billigeren Ansprüche auf einen Aufschwung im Verkehre, in der Central- oder aber in der Ostschweiz? Wenn man dem gemeinnischlichen Gebote folgen will, lieber dem was zu gönnen der wenig, als demjenigen der viel hat, konnte man da nicht den zurückstehenden Gebieten der Peripherie eher eine Alpenbahn wünschen als dem mit Eisenbahnen ohnehin reich gesegneten Centrum des Landes? Unrichtig ist, dass der Splügen erst im Jahre 1869 ernstlich zur Sprache gekommen. Warum hat denn der Bundesrath schon in der Mitte der sechziger Jahre für gut gefunden, gewiss namentlich im Hinblick auf die östlichen Projecte, sich in gewissem Sinne gegen die Wahl einer Linie zu verwahren, welche nicht durch den Tessin führt? Noch mehr, ist nicht der Splügen schon mit dem Momente ernstlich zur Sprache gekommen, wo er in der grossen, italienischen Expertise von 1865/66 eine Rolle, und nicht die letzte, spielt?! Eine weitere Unrichtigkeit, die unsere Reproduction im That-sächlichen schon corrigirt hat, ist die Bemerkung, es sei anno 1864 Baden, auf Verlangen von St. Gallen, mit Vorlage des Lukmanierprojectes entsprochen worden.

Wir haben constatirt, dass man es dort am Entsprechen hat fehlen lassen. Kann man wirklich sagen, dass (1865) in der Schweiz über die Richtung der Alpenbahn kein Zweifel mehr herrschte, während in Italien die Wahl zwischen Gott-hard, Lukmanier und Splügen noch ausstand?! Woher kam denn gerade von jenem Zeitpunkt an die heftige Opposition im Osten und im Westen? Mit diesen unsern Einreden ist auch der nachfolgende Satz des Autors widerlegt: „Durch das entschiedene Vorgehen der Gotthardvereinigung wurde man in der Schweiz endlich darüber einig (!), dass von denjenigen Linien, welche das Gebiet des Cantons Tessin umgehen und nicht schweizerische (!), sondern ausländische Bahnen bilden würden, nicht die Rede sein dürfe.“ Von den vielen bemerkenswerthen Aussprüchen des Verfassers über die Ansprüche der concurrirenden Alpenbahnparteien wollen wir den nachstehenden herausheben zur Ergänzung unsers eigenen Urtheils über dieselbe Seite der Sache bei der Lukmanierpartei:

„Eine Minderheit der Commission (zur Prüfung der bundesrathlichen Botschaft über's Jahr 1867) missbilligte die Politik der Bundesbehörde, indem sie meinte, die Lukmanierlinie hätte, wenn sie vom Bundesrathre mit gleicher Wärme empfohlen worden wäre, bedeutend grössere Chancen der Ausführung gehabt. Diese Meinung war, wie man sieht, ein Schlag in's Wasser und weiter nichts. Um exact zu sein, hätte man vielleicht besser gethan, sich die Thatsache zuzugestehen, dass das Lukmaniercomité bisanhin den Forderungen der Capitalbeschaffung, der ersten und hauptsächlichen Basis der Mitbewerbung, niemals so nachkam, um die Hoffnung hegen zu können, in Italien den Vorzug zu erhalten.“ —

Der Autor erzählt uns von einer im Jahre 1868 im Gott-hardlager selbst eingetretenen Lähmung im Betreiben seiner Sache: „Zu jenen, den Enthusiasmus der Gotthardstudien störenden Einflüssen gehörte vor Allem die ultrademokratische Bewegung.“ Wir glauben, Herr Wanner hätte dies Capitel besser gänzlich übergangen. Dass politische Interessen unter allen Umständen vor den Bestrebungen des materiellen Verkehrs zurückzutreten haben, wird Niemand behaupten wollen. Einen Beweis dafür, dass die demokratische Erhebung jener Tage den Fortschritt der Gotthardsache wesentlich gehemmt, hat Herr W. nicht erbracht. Ja, er beweist, will man auf demokratischer Seite so accentuirlich urtheilen, wie er auf dem Standpunkte des „Systems“, unbewusst, eher das Gegentheil, indem er sich des Beispiels Eschers bedient. Hat dieser Mann aus der damaligen Wendung der Dinge und der Wandlung des öffentlichen Geistes Motive für seinen Rücktritt von seinen zürcherischen Positionen hergeleitet, um sich mit ungetheilter Kraft dem Gotthard zu widmen, so kann doch nur von einer (mittelbaren) Förderung dieses Werkes durch der Demokraten Sache gesprochen werden. Auf dem Gebiete des politischen Verhältnisses der Gotthardsache zur zürcherischen Demokratie scheint uns Herr Wanner einer

aus seiner Carrière sich erklärenden Befangenheit nicht gehörig Herr geworden zu sein.

Wir haben den zweiten Abschnitt des Werkes, die Lösung der schweizerischen Alpenbahnfrage zu Gunsten der Gotthardlinie, hinter uns; hier befinden wir uns an dem Ziele, das unser Beitrag zur Discussion der bedeutenden literarischen Erscheinung sich gesteckt: Wir wollten denjenigen Theil davon herausheben, welcher tatsächlich das meiste *nationale Interesse* an der Sache erzeugt hat, die *Geschichte des Gotthardsieges und der Niederlage seiner Concurrenzen*. Dies ist's, was von Haus aus das Volk mit der Alpenbahnfrage verbunden, was grössere Bevölkerungskreise, je nach ihrer Gruppierung und je nach der Zeitstufe, bald mit Hoffnungen und Genugthuungen, bald auch mit Enttäuschung und Verbitterung erfüllt hat. Der letzte Abschnitt — das „*Stadium der gesicherten Ausführung der Gotthardbahn*“ — betrifft vorwiegend die Ausarbeitung des geschichtlich festgesetzten Programmes für Ausführung des Unternehmens, gehört also mehr dem Interesse eines fachlichen Publikums, namentlich von Finanzmännern und Technikern, an. —

Noch erübrig't ein Urtheil über die *literarische Leistung des Werkes*. In dieser Richtung sind dem Verfasser schon blühende und dürftige Zugeständnisse gemacht worden von Leuten, die das bedeutende Material des sich auf ein halbes Tausend Seiten erstreckenden Buches nach einer eher nach Tagen als nach Wochen zählenden Bekanntheit mit ihm, wenn nicht verzehrt, so doch verdaut zu haben meinen. Unsre Beschäftigung mit demselben zählt nach Monaten eher als nach Wochen und gehört somit nicht der *wunderbaren* Berufenheit schon vor Erscheinen des Werkes aufgetauchter flotter Recensionen an. Wir geben unter menschlichem Titel das folgende Urtheil ab. Der Verfasser hat mit seiner Production Bedeutendes vollbracht, nur nicht der Bestimmung, die er selbst ihr gegeben, genügt. Er gibt uns wohl einen Ueberblick von dem wirklichen Gang des Unternehmens im zeitlichen Rahmen von zwei Jahrzehnten; doch ist demselben nicht Klarheit zuzugestehen und Deutlichkeit nur bei einzelnen Partien. Zum erstern Mangel führt der Umstand, dass die Stationen seiner geschichtlichen Wanderung zu weit auseinander liegen und des Ebenmaasses entbehren, dass die Darstellung dem Leser zu selten und meist ein zu kurzes Verweilen gönnt, als dass er den aufgenommenen Stoff verdauen, und von der Arbeit des Lesens sich gehörig erholen könnte. Es fehlt, mit zwei Worten gesagt, im Werke an den nöthigen Ruhepunkten und -Momenten.

Es recapitulirt sich nicht, und doch sollte es dies vermöge seiner grossen Ausdehnung öfters, je an den Ecksteinen der Entwicklungphasen, thun. *Deutlichkeit im Einzelnen* ist freilich an vielen, nicht an allen Stellen, anzutreffen. Es fehlt dem Autor, wie er selbst sagt, eben an den nöthigen Sammlung zur Production. Dieser Umstand verkümmert in ihm den Interpreten der dargestellten Sache. Er unterlässt es zwar nicht, oft mit guten Mitteln der Logik und Ethik den nicht überall selbst für sich sprechenden Thatsachen und Erscheinungen zu Hülfe zu kommen; doch ist, was er hier beträgt, zerstreut, mangelhaft in den Stoff gefügt und es tritt zu sporadisch, zu zufällig auf, als dass es in der Sache eine Orientirung herstellte und über's Werk Ebenmaass und Harmonie verbreiten könnte. Die überwältigende Fülle der Detailschriftstellerei gefährdete den innigsten Kern seines Studiums, bemerk't der Verfasser im Weiteren und wirklich ist sein Geist des Stoffes nicht überall Herr geworden. *Doch das ist ihm gelungen*: „dem Gedächtniss der Zeitgenossen eine rühmliche Epoche wirthschaftlichen Aufschwungs lebendig zu vergegenwärtigen“ und der Schrift etwas von der Begeisterung einzuhauen, die ihn selbst (und wohl auch manchen Theilnehmer am Unternehmen und seinen Geschicken innerhalb und ausserhalb von dessen Interessenz) beseelt.“ Er ist zwar ferne von der Annahme, das Ideal, das er sich bildete, erreicht zu haben; was dabei aber beruhigen kann, ist diess: „dass doch im Allgemeinen die Gestalt der Thatsachen fraglicher Zeit, das Wesentliche in ihnen, das in den offenkundigen Bewegungen und Strebungen der Staaten nach Herstellung einer den internationalen Handelszwecken dienenden Verkehrsstrasse gelegen ist, wenige Änderungen erleiden wird und die Darstellung der eingeschlagenen Wege und Ziele der

Gotthardpartei so gut wie keine.“ Gewiss bleibt, dass die grosse Aufgabe, die sich der Verfasser gestellt, „einer der schärfsten Prüfsteine der Befähigung zu geschichtlicher Darstellung ist.“ Wenn nun das Product selbst solche Befähigung, wie angedeutet, nicht recht zum Ausdruck kommen lässt, so verbietet eben der Umstand, dass des Schöpfers Muse unter der Last des Stoffes nicht frei sich bewegen konnte, zu sagen, das Buch belege eine Nichtbefähigung zur vorliegenden Art von Geschichtschreibung auf Seite des Verfassers. — Es ist von anderer Feder schon gesagt worden, der Text leide an stylistischen Unebenheiten. Das ist dahin zu modifiren, dass es mehr nur im Anfange des Werkes der Fall ist, wo die noch hervortretende Unsicherheit der Behandlung auch der Sprache sich mittheilen musste. Im Uebrigen hat auch sie ihre „schönen Stellen.“

Das Buch führt uns eine starke Periode grossartigen Unternehmens und Vollbringens von Verkehrsinteressen in mannigfaltigen Bildern von lebendiger Färbung vor Augen und bearbeitet ein Stück Culturgeschichte in einer für das Studium und den Fortschritt der Specialität gleich anregenden Art und Weise. Wanner's Gotthardgeschichte ist nicht nur den Anhängern des Unternehmens eine *uerthvolle Gabe*, sondern auch Männern, welche im Allgemeinen geneigt sind, den *Gang für das öffentliche Gedeihen wichtiger Dinge kennen und verstehen zu lernen*.

Zürich, im December 1879.

J. M. Rascher.

\* \* \*

### Rapport

par lequel M. l'architecte Rouge a développé la motion qu'il a présenté au Conseil communal de la ville de Lausanne à la séance du 24 novembre 1879.

(Suite.)

Exammons maintenant les dépenses que nous aurions à faire à Chissiez (ou plutôt à l'Eglantine) en plaçant le bâtiment dans l'axe de l'avenue de Rumine.

La place serait établie à l'altitude de 490 m.

Le nivellement de cette place exigerait des déblais au Nord et des remblais au Sud:

a) Les déblais peuvent être évalués à 7 500 mc., estimés à fr. 1. 20	fr. 9 000
b) Les remblais en aval nécessitent la construction d'un mur de soutènement surmonté d'un talus.	
La hauteur maxima de ce mur serait de 10,50 m. Le talus aurait 4 m. Le volume du mur atteindrait environ 1 000 mc., estimés à fr. 16	16 000
c) Le carreaudage, 475 mc. à fr. 3.	" 1 500
d) Pour le couronnement du mur et une balustrade, environ	" 2 000
e) Pour le régalage de la place, le gravellage et les trottoirs	" 20 000
	Total fr. 48 500

soit environ fr. 50 000.

Quant au sacrifice que ferait la Commune en consacrant sa vigne de l'Eglantine à une place publique, il est difficile de le déterminer, aussi je ne présenterai les chiffres suivants qu'à titre de renseignement.

La vigne de l'Eglantine a une superficie de 13 300 mq., soit 1478 perches.

La nouvelle taxe cadastrale a fixé sa valeur à fr. 42 600, chiffre de l'inventaire. Le prix de la perche est donc de fr. 30 environ.

Au moyen des travaux que je viens d'indiquer, on créerait une terrasse dont la largeur (95 m.) serait égale à celle de Derrière-Bourg, dès la route de la gare à l'angle S.-E. de cette terrasse, et d'où l'on jouirait d'une vue splendide. Cette nouvelle terrasse deviendrait une des beautés de Lausanne. Ne serait-ce pas plus avantageux que l'horrible tranchée qu'il faut faire dans la partie occidentale de Montbenon pour la correction du chemin de Villard, en vue de préparer de la place à l'édifice? travaux