

Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 22

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-7739>

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.

Transport	Fr.	870
<i>Expeditionsdienst.</i>		
Gehalt der Billetverkäuferin	Fr.	500
Gehalt der beiden Gepäckconducteurs	"	600
Uniformirung	"	60
Billetdruck	"	150
Beleuchtung der Hallen	"	220
Zusammen	Fr.	1 530

<i>Zugkraftsdienst.</i>		
Gehalte der Führer, $\frac{3}{4}$ hievon	Fr.	900
Uniformirung	"	80
Beleuchtung der Wagen	"	20
Schmiermaterial für die Wagen	"	140
Reparaturen an den Personenwagen	"	—
Unterhalt des Güterwagens	"	—
Unterhalt der Wasserleitung	"	—
Unterhalt und Schmieren sämtlicher Rollen	"	30
Unterhalt und Schmieren des Drahtseils	"	70
Zusammen	Fr.	1 240
Total der Betriebskosten	Fr.	3 640

III. Rentabilität.

Anlage.

Vorarbeiten	Fr.	5 000
Landerwerb	"	14 000
Unterbau	"	75 750
Oberbau	"	16 620
Hochbau	"	12 050
Mechanische Einrichtung	"	6 760
Betriebsmaterial	"	16 700
Total	Fr.	146 880

Verzinsung und Amortisation.

Zur Beurtheilung der Güte resp. Rentabilität dieser Bahn stellen wir uns vor, es sei die zum Bau benötigte Summe von rund Fr. 147 000 gegen einen Zinsfuss von 5 % aufgenommen worden. Somit stellt sich als erste Ausgabe ein fälliger Zins heraus von

Fr. 7 350

Ferner sollen vom ersten Jahre an, um einerseits allfällige ausserordentliche Ausgaben bestreiten zu können, anderseits um mit der Ausnutzung der ganzen Anlage gleichen Schritt zu halten, ein *Reservefond* gebildet werden, mit einer jährlichen Einlage von 4 % des Erstellungscapitals. Somit wird mit jedem Jahr eine weitere Summe verfallen von

" 5 880

Zu diesen beiden Beträgen sind endlich zu addiren die oben detaillirt aufgeführten

Betriebs-Ausgaben.

Bestehend aus:		
Allgemeine Verwaltung	Fr.	450
Bahnaufsicht und Unterhalt	"	420
Expeditionsdienst	"	1 530
Zugkraftskosten	"	1 240
Zusammen	Fr.	3 640
Demnach beziffern sich die jährlich zu deckenden Ausgaben auf	Total	Fr. 16 870

Einnahmen.

Diese bestehen:		
Aus dem Erlös von 14 720 verkauften Billets à 1 Fr.	Fr.	14 720
Transport	Fr.	14 720

Transport	Fr.	14 720
Aus den Gepäcktaxen		
Aus dem Zinse obiger Einnahmen während 9 Monaten, Fr. 18 000 à 4 %		
	"	540
Total der Einnahmen	Fr.	18 300

In dieser Summe ist nicht inbegriffen die Ersparnisse, welche gemacht werden durch den nunmehr billigeren Transport der eigenen Bedürfnisse: an Lebensmitteln, Baumaterialien, Steinkohlen etc.

Bilanz.

Die sämtlichen Einnahmen belaufen sich auf	Fr.	18 300
Die jährlichen Ausgaben auf	"	16 870

Es ergibt sich somit ein Ueberschuss der Einnahmen von Fr. 1 430 welche Summe gleichkommt einer Superdividende von 0,97 %.

Da in den jährlichen Ausgaben bereits inbegriffen sind:

für normale Verzinsung	5 %
für Amortisation	4 %

so erzeugt also das erste Betriebsjahr, welches erst mit dem 20. Juli begonnen und schon mit dem 30. September geschlossen hat, eine Verzinsung des gesammten Anlagecapitals von 9,97 oder von ziemlich genau 10 %.

* * *

Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz.

III.

Nun zum Gotthard.

Er führt uns zurück in's Jahr 1851. Dass der Bund sich schon 1850 mit der Alpenbahnfrage befasst, erfahren wir bereits an seiner Expertenbestellung anno 1850. Ein Jahr später schliessen sich ihm in gleicher Richtung Sardinien und Preussen an. Die drei Regierungen veranlassen eine neue Expertise. Dieselbe (Hähner, Negretti und Koller) soll die Alpenbahnfrage bestimmter als ihre Vorgängerin und mit Berücksichtigung *aller denkbaren Uebergänge* studiren. Die drei Männer unterziehen ihrer Forschung den Splügen, den St. Bernhardin, den Lukmanier, den Gotthard, den Albrunn, die Grimsel, den Simplon, den grossen und kleinen St. Bernhard und (vergleichsweise) den Mont-Cenis. Das Ergebniss ist im Ganzen dies: Bei Würdigung *aller* in Frage kommenden schweizerischen Interessen kann keinem der genannten Pässe ein bestimmter Vorrang eingeräumt werden. Keine einzige Linie vereinigt in sich die Vorzüge aller übrigen; am ehesten noch der Gotthard. Die Experten kommen zu einer ähnlichen Anregung, wie die citirte Bundesbotschaft von 1851. Es empfehle sich, Thalbahnen zu erstellen, welche im Interesse von Genua, Arona, Augsburg und Lindau, sowie der rheinischen Bahnen, von Basel und Friedrichshafen aus so weit als möglich an den Splügen und den Gotthard führen. Auf Grund der auf diesen Wegen gemachten Erfahrungen könne man sich später für den einen oder andern Alpenübergang entscheiden. 1853, am 19. August, findet in Luzern eine Conferenz statt, welche von acht Cantonen in der bestimmt ausgesprochenen Absicht besucht wird, sich zur gemeinsamen Unterstützung einer Ueberschneidung des Gotthard zu vereinigen. Luzern, Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Baselstadt, Baselland und Bern. Dies der *Ursprung der Gotthardvereinigung*. Man wendet sich an den Bundesrath, damit er die Bestrebung unterstütze. Er lehnt es ab, er, der kurz vordem von sich aus die Alpenbahnsache ergriffen hatte: Ein Monat früher ist das Eisenbahngesetz erlassen worden. An seiner Spitze steht der Satz: *Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen bleibt den Cantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen.* Schon jetzt macht sich die gleiche unkritische Auffassung dieser Bestimmung geltend, vermöge welcher der Bund zum thatsächlichen Schaden der Sache wenigstens 15 Jahre lang die Alpenbahnfrage passiv behandelt und nicht gefördert hat: Der Bund dürfe wegen jenes Artikels an Bestrebungen dort oder hier nicht einmal mittelbar sich betheiligen. Als ob nicht Art. 21 der Verfassung ihm eine Anleitung war,

das Gesetz anders auszulegen! Dieselbe Auffassung, besser gesagt Auffassungslosigkeit von Gesetz und Verfassung tritt vom Osten und vom Westen her noch 1870 gegen den internationalen Vertrag, 1878 gegen die Bundessubvention an Alpenbahnen auf — ein Ausfluss von schrankenlosem Sondergeist und particularer Beschränktheit zugleich.

Dem ersten Anlauf der Gotthardbestrebung anno 1853 folgen sieben Jahre langsamer, stiller Vorbereitung. Vorerst rein auf sich selbst angewiesen, ebnet sich die Partei nach und nach den Boden und ihr Unternehmen, von geringen Anfängen ausgehend, gewinnt zunehmends an Entfaltung, um bald eine bestimmte Gestalt anzunehmen. 1860, am 15. September, bildet sich ein neungliedriges Comité für Anstrengung einer Gotthardbahn, als Organ der erwähnten Vereinigung. Ihr schliessen sich als neue Theilnehmer an: Zug, Freiburg, Aargau, die Central- und die französische Ostbahn. Schon ein bedeutender, und bedeutungsvoller Zuwachs! Es wird ein Gründungsfond von 50 000 Fr. gezeichnet, ein Zehnthelil dessen, was die Lukmanierpartei ein halbes Jahrzehnt früher zusammengethan hatte. (Dort ist in der Folge mit kleinen Anfängen viel, hier mit grossen wenig erreicht worden.) Noch mehr! Man schafft sofort Subventionen. Luzern (Canton und Stadt) und Uri mit der Centralbahn votiren zusammen 7 Millionen. Das Comité ist thätig nach allen Richtungen hin. Es wendet sich an andere mehr oder weniger interessirte Cantone, an die Nordostbahn, an die badische und französische Ostbahn. Es knüpft an mit dem italienischen Ministerium, mit Cavour. Dort heisst es, nach der waltenden Stimmung werde eine italienische Subvention demjenigen Alpenbahnunternehmen zugewendet, für welches gehörig ausgefertigte Pläne vorlägen, die grössere materielle Unterstützung schweizerischerseits gesichert sei und eine Baugesellschaft sich gebildet habe. Im Auftrag der Centralbahn nimmt Koller topographische Pläne über die Linie Flüelen-Locarno auf: Die Bahn soll eine Länge von 123 km. mit einem Tunnel zwischen Göschenen und Airolo von 16 km. erhalten. Dabei ist zwar die Cenerelinie ausgelassen. Diese nimmt Ingenieur Wetli auf. Im Juli 1862 sind diese Arbeiten vollendet.

In Italien zeichnen sich die Situation und Stimmung für eine schweizerische Alpenbahn mit folgenden Zügen: Cavour und der Bauminister Peruzzi hatten sich gegenüber dem Lukmanier-Comité von allen Verpflichtungen frei erklärt, ohne das Project im Uebrigen zu verwerfen. Cavour äussert sich zu den Gotthardvertretern ungefähr so: „Eigentlich ist uns gleichgültig, ob der Lukmanier oder der Gotthard zu Stande komme. Wir wollen nur einen Alpenpass zur Verbindung Italiens mit Deutschland. Mailand wollte den Splügen und spricht sich nach Verwerfung desselben für den Gotthard aus. Genua will aber den Lukmanier, in der Meinung, mit ihm auf den bayrischen und sächsischen Märkten Triest Concurrenz machen zu können. In Betreff der Lukmaniergesellschaft glauben wir, dass sie nicht so bald im Stande sein wird, neue Unterhandlungen anzuknüpfen. Würde dies aber doch geschehen und würde sie uns günstige Anerbietungen machen, so wäre es unsere Pflicht, diese anzunehmen. Der Gotthard hat nur eine kurze Frist vor ihm; er vollende seine Studien, aber schnell. In der Zwischenzeit suche er die öffentliche Meinung für sich zu gewinnen. Nach Vollendung der Studien trete er wieder vor uns und dannzumal kann mit ihm unterhandelt werden.“ Und all' dies nehmen sich die Gotthardianer zu Herzen. —

Der Weg führt uns nun in's heilige Land — Tessin! Dies Ländchen wird, wir werden's sehen, der Alpenbahnsache allein so viel Arbeit geben, als alle ihre übrigen Bedingungen es thun. Dieser Canton hatte sich 1861 vom Bündniss mit Graubünden und St. Gallen losgesagt. Warum, lässt sich denken. Die Lukmanieraussichten waren nicht solid genug, damit Tessin sich nach dieser Richtung die Hand binden konnte. Doch wird dieser Canton nicht sobald Stellung zu Gunsten des Gotthard nehmen. So lange mehr als ein Project sich um tessinische Concessionen bewirbt, muss der Tessin beide Taschen — die rechte und die linke — offenhalten. Er ist nicht umsonst in der günstigen Lage, dass zwei Alpenbahnunternehmen sich um seine Gunst bewerben müssen, wenn sie durchdringen wollen. Und kommt das arme Land zu einer Bahn und damit zu einem reichen

Verkehr, ob Lukmanier oder Gotthard siegt, dem Tessin muss man noch viel Geld geben, damit er so was annehme! Er kann sich die Annahme eines solchen Geschenkes theuer abkaufen lassen und er ist nicht so dumm, hievon nicht zu profitieren!

Die Gotthardmänner knüpfen hier an. Man wäre nicht abgeneigt, ja *geneigt*, ihnen entgegen zu kommen — wenn nur vor der Hauptsache die Nebensache, vor der Alpenbahn die tessinischen Thalbahnen, erstellt würden! So weit war man Gotthardseits eben noch nicht. Also vorläufige Scheiterung des Versuchs einer Einigung. Die Lukmanieristen hatten dem Sottocenero im Geheimen versprochen, ihm zu einer Bahn zu verhelfen, um diesen Cantonstheil für sich zu gewinnen. Es stellt sich heraus, dass das Versprechen ein mehr oder weniger fälschliches war, weil anderweitige Abmachungen von vorneherein die Erfüllung verboten oder verunmöglichten. Nichts destoweniger kokettiren Lukmanierfreunde und Tessiner mit einander fort, einander gegenseitig täuschend und hintergehend. — Das Gotthardcomité tritt vor den Staatsrath mit dem Begehren, er wolle mit ihm in Unterhandlung treten über die Concession einer Eisenbahn von der Urner Grenze nach Locarno und bis zur südlichen Grenze bei Chiasso. Der Staatsrath, Lukmanierfreundlich, will nicht darauf eintreten. Er weist das Comité an den Grossen Rath. Der lässt auf sich warten. Es ist die Zeit der — Ernte: Neue Gesellschaften treten auf, um sich um die Concession für die Cenerelinie und für Locarno-Biasca zu bewerben. Es wimmelt in Locarno von fremden Speculanten. Eine englisch-italienische, eine französische, eine französisch-spanische, endlich eine englische Gesellschaft mit Strousberg hinter sich, treten auf und bewerben sich frank und blank um Concessionen. Strousberg wirft 10 000 L. St. Sicht auf den Tisch. Ein Anderer *avisirt* von Graubünden und St. Gallen gegen eine, von Italien *sechs* Millionen Hinterlage. Ein Dritter notirt eine Pariser Garantie „für jede Summe“ (oder Unsumme). Mit einem Wort — man schwimmt in Geld und — Papier! — Dass eine jede dieser Gesellschaften nur deshalb sich der Concessionen zu bemächtigen suchte, um von einer andern, welche ernstlich den Durchstich der Alpen übernehmen würde, ein Sündengeld zu erhaschen, lag klar zu Tage. — Im November 1861 will der Grosse Rath dem Begehren der Lukmanierfreunde, mit Turin die Verhandlungen fortzusetzen, nicht mehr entsprechen. Er erkennt die neue Lage der Dinge. Doch ist darum die Gotthardsache noch nicht weiter geschritten. Es ist noch auf Italien zu warten. Hier tritt allmählig nach den nationalen Ereignissen, auf die Nachwehen des Krieges hinab wieder Handel und Wandel in den Vordergrund; damit das grosse Verkehrsproblem der Alpenbahnfrage. Der Bauminister Peruzzi verlangt eine schriftliche Schätzung der Kosten der Gotthardbahn, ein vollständiges Tracé bis an die italienische Grenze und eine Angabe der dem Unternehmen zugesicherten Hilfsmittel. Dem wird vom Gotthardcomité entsprochen mit Memorial vom 18. November und 10. December, worin auch eine Vergleichung angestellt ist zwischen den beiden alpinen Linien mit dem Ergebniss u. A., dass der Gotthard von grösserm internationalen Werthe als der Lukmanier sei. Die reifen Subventionen belaufen sich auf nur 7 Millionen. Von Italien, vermöge seiner Finanzkrise, nicht sofort Hilfe erwartend, thut sich der Gotthard im eigenen Land um. Natürlich ist im Tessin nichts zu kriegen. Im Januar 1862 will der dortige Grosse Rath einen Vertrag mit Strousberg abschliessen. Der Mann, der so flott 10 000 L. St. servirte, kann nicht Caution leisten. Wieder eine Enttäuschung, und nicht die letzte. — Inzwischen war das Gotthardcomité mit englischer Finanz in Verbindung gestreten. Wie solche das Lukmanierproject am Narrenseil herumgeführt, sollte sie auch den Gotthard auf langen Umwegen auf ein Nichts zurückbringen. — In Italien wieder Lukmanieropposition. Der Gotthard wird als technisch unmöglich hingestellt. Koller und Wetli reisen mit den nummehr vollendeten Plänen nach Turin. Man war dorten keinerlei neue Verpflichtungen in Alpenbahnsachen eingegangen. Man will die beste Linie ausfindig machen. Neue Studien werden verlangt; neben den technischen auch commercielle. Die Geldmittel dafür sind erschöpft. Sie werden von den Cantonen completirt. Nur Tessin ist nicht dabei. Es will eine Bahn ohne irgend welche Opfer erhalten! Hier gibt's neue Concessionsbewerbungen. George

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 abgeschlossen. —

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 practischen 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 Jahrzehnt's 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 Zieles 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 Zuflichtsprojecte in artikulirter Weise Erwähnung geschehen, eben weil sie charakteristisch sind. — Wenn gegen das Ende der vierziger Jahre eine „Verkümmerung des schweizerischen Handels“ dem Bunde den Anstoss gab, sich des Eisenbahnwesens anzunehmen, so sollte solche Verkümmerung 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 Eisenbahnbauten 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 Ausnahmefälle 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, abgesehen 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 deshalb zuerst das Augenmerk gerichtet, weil sie durch diejenigen anfänglichen Mittel der Technik ausführbar erschien, mit welchen kaum eine andere sich hätte 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 präciser 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/, Airolo 20,8 m/, Total 23,4 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 3,3 m/.

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

In Göschenen ist der Fels sehr schwierig.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
JOHN E. ICÉLY, Ingenieur, Zürich.