

Luzerner Tagblatt.

Einunddreißigster Jahrgang.

Nr. 121.

den 23. Mai 1882.

Dienstag,

Die Vorgeschichte der Gotthardbahn.

Von Dr. Mannor.

Der Gedanke, den Norden mit dem Süden Europas auf dem direktesten Wege durch einen Schienenweg zu verbinden, war schon fröhe als Bedürfnis erkannt. Die Schwierigkeiten der Ausführung eines solchen Projektes erschienen aber so unüberwindlich, daß die erste Idee handbarm länger als ein Menschenalter sich verzögerte. Der erste Techniker, der den Bau einer Alpenbahn und zwar über den Lukmanier anregte, war Oberst La Motta in Chur. Für den Bau dieser Linie bildete sich in Turin im Jahre 1845 eine Gesellschaft, allein ihr Vorgehen erbrachte sich keines günstigen Erfolges. An Stelle dieser ersten Gesellschaft trat eine andere (1853), welche sich zur Aufgabe gesetzt hatte, zunächst die Linien Korzhach-Chur-Weesen-Appenzel auszuführen und dann Hand an den Lukmanier zu legen. Die erwähnten Strecken wurden im Jahre 1862 vollendet, der angesehene Alpenbergbau aber verblieb im Stadium der Untersuchung und kam nicht zu Stande.

Nach Erlass eines Expropriationsgesetzes (Mai 1850), womit die Hinterziele befreit wurden, welche bisanhin dem Eisenbahnbau in der Schweiz entgegenstanden, wurde der schweizerische Bundesrath beauftragt, ein Gutachten von Sachverständigen über die Entwicklung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes einzuholen. Er berief die Engländer Stephenson und Spinrune und stellte u. A. auch die Aufgabe, das Lukmanier-Projekt näher zu prüfen (7. Juni 1850). Nicht nur mit Sardinen, sondern auch mit Preußen fanden um diese Zeit Verhandlungen statt über die Ausführung einer Alpenbahn. Zu dem beglücklichen Spezialbericht der Vertreter Preußens, Sardiniens und der Schweiz zieht Hr. Ingenieur G. Koller auch den Gotthard in Berechnung und wir begegnen hier zum ersten Mal der Idee einer Alpenbahn über den Gotthard.

Dieser von Hrn. Koller angeregte Gedanke faßte in Basel und in der Zentralschweiz rasch Wurzel, und es erregte ein nicht geringes Aufsehen, als am 19. August 1853 in Luzern eine erste Konferenz stattfand, welche von acht Kantonen in der Absicht besucht war, sich zu einer gemeinsamen Unterstützung für Ueberbrückung des Gotthardpasses zu vereinigen.

Gleichzeitig trat Ingenieur Lucchini von Lugano mit einem Projekt für den Gotthardübergang hervor, welches einen Tunnel von nur 1850 Meter unter Ueberlegung des Durchföhres erforderte, und es riefte so die Möglichkeit der Ausführung geistlich näher.

Man würde jedoch kaum über das Stadium unergiebiger Diskussionen hinausgekommen sein, wenn nicht zwei Ereignisse zu ernster Thätigkeit angepoht hätten.

Das Eine war, daß in Oesterreich erfolgreiche Anstrengungen gemacht wurden, den Brenner zu überschreiten, um Verona zu erreichen; das andere Ereigniß war die Ankündigung einer gesicherten Ueberbrückung des Mont Cenis. Wollte die Schweiz nicht den eigenen Verkehr mit Italien verlieren, so war die Verstellung einer eigenen Alpenbahn zur Nothwendigkeit geworden, und die Idee eines zentralen, südnördlichen Ueberweges trat mehr in den Vordergrund, weil der Simplon dem Mont Cenis, die Lukmanierbahn derjenigen über den Brenner zu nahe liegend erschienen, der Gotthard dagegen die Mitte zwischen beiden hielt.

Am 15. September 1860 bildete sich im Kreise einiger Kantonsregierungen der Mittelschweiz und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn ein Komitee für das Gotthardunternehmen, welches sich im Monat Januar 1861 erweiterte, unter anderem auch durch den Beitritt der französischen Nibahn. Im Auftrage dieses Komitees bearbeitete Herr Ingenieur U. Koller den Plan einer in Füssen beginnenden, am Langensee ausmündenden Bahn von 123 Kilometer Länge, welche man für 70 Millionen Franken herzustellen hoffte. Da der südliche Theil des Tessin hierbei nicht bedacht war, konnte auf den Beitritt dieses Kantons nicht gegahlt werden und der In-

genieur Wetli ward mit Ausführung eines dahin zu vervollständigenden Projektes beauftragt.

Der Staatsrath von Tessin beehrte stets das Lukmanierprojekt, und den Bemühungen des Vertreters eines der bündnerischen Alpenbahnprojekte, Herrn Wirth-Sand in St. Gallen, gelang es 1861 (18. April), die Zusage einer Subvention von der Regierung in Turin zu erreichen, die jedoch Bauminister Peruzzi zurückzog, weil die Hinterlage einer Kaution nicht rechtzeitig geleistet worden war. Jetzt galt es im Lager der Gotthardfreunde, die Studien und Pläne mit allen Kräften zu beschleunigen, weil man in Turin zunächst die Resultate derselben abzuwarten beschloß.

Sowohl Koller als Wetli hatten für den Gotthard mit Rücksicht auf die Erfolge beim Durchföhre des Mont Cenis einen 15 bis 16 Kilometer langen Tunnel vorsehen und die schwierigen klimatischen Verhältnisse genau in Berechnung gezogen, um möglichst günstige Betriebsverhältnisse zu erzielen. Wetli's weitere Vorschläge waren: Anwendung von Maximalsteigungen von 18 bis 26 ‰, Einschaltung von Spitzlehren zur Erzielung der Thalstufen und Betrieb mit Abdaktionsmaschinen bei einer Bahnlänge von 156,8 Kilometer von Füssen bis Lugano.

Es liegt außerhalb des Rahmens dieser Darstellung, die Schritte der Anhänger des Gotthard und des Lukmanier näher zu bezeichnen, welche im Kanton Tessin versucht wurden, um denselben für das eine oder andere Projekt zu gewinnen. Auch wollen wir die Machinationen der Konjunktionsbewerber nicht berühren, welche sich in Millionen überboten, um an die obliegende Wahngesellschaft eine erkaufte Konjession mit reichem Gewinn wieder zu verkaufen. Nicht die geringste Rolle unter diesen Werbern spielte Dr. Strouberg.

Thatsächlich war aus der Opposition der Gotthardfreunde und der Gotthardgegner (Lukmanieristen) ein Interesse und Parteikampf entstanden. Doch stellte sich für den Gotthard in Italien mehr und mehr ein größeres Vertrauen ein.

Von bedeutendem Einfluß für die Gotthardfrage war die Konferenz vom 7. August 1863, aus der durch den Beitritt Zürichs und der Nordostbahn die aus 15 Kantonen und zwei der größten Wahngesellschaften der Schweiz bestehende Gotthardvereinigung hervorging. Derselbe versuchte zu einer praktischen Entscheidung zu gelangen, indem sie den schweizerischen Bundesrath veranlaßte, ihre Ueberrenkung zur Antreibung einer Gotthardbahn zur Kenntniß der Regierungen Sddeutschlands und Englands zu bringen.

Dieser Schritt hatte zur Folge, daß auch die Kantone ein Memorial zu gleichem Zwecke dem Bundesrath vorlegten.

Wider alles Erwarten trat der Kanton Bern von der Gotthardvereinigung zurück, und mit einem neuen Projekt Bern-Thun-Haslethal-Grimselpass-Obermattli-Insensens-Bedrettothal auf, welches durch die Ueberbrückung des Brünig zum Zweck der Verbindung mit Luzern und durch Verlängerung der Linie d'Italie (Wallis) bis Oberhalb vervollständigt werden sollte.

Die Staatsmänner Bern's waren gegen das in der Schweiz angenommene Prinzip des Privatbaues und hielten daselbe für staatsgefährlich. Es war jedoch finanziell nicht möglich, zwei Alpenbahnen zu bauen, und es erwies sich die thatsächlichen Verhältnisse mächtiger als die ihnen entgegengestellten Prinzipien.

In dem Sturme der damaligen Zeit gebot die Klugheit dem Ausschuß der Gotthardvereinigung, sich der Polemik möglichst zu enthalten, aber desto feiner und klarer mit immer neuen Beweisen für seine Sache aufzutreten. Es mußte der Gotthardvereinigung in der That Alles daran liegen, die Vorzüge einer Gotthardbahn vom kommerziellen und volkswirtschaftlichen Standpunkte aus, sowie ihre in Italien noch vielfach bezweifelte technische Ausführbarkeit durch gründliche Untersuchungen außer Zweifel zu setzen.

Durch unmaßgebende Finanz- und Verkehrsrechnungen wurde nachgewiesen, daß die Gotthardlinie gegenüber allen anderen in Frage kommenden Alpenpässen den Verkehrs-

forberungen am meisten entspreche und daß bei einer Totallänge von 265 Kilometer die Frequenz im Jahre etwa auf 180,000 Personen und 270,000 Tonnen Güter mit kilometerischem Bruttoerträgen von 13,500 und 34,500, zusammen 48,000 Fr. anzunehmen sei. Man veranschlagte die Betriebskosten per Kilom. auf 21,000 Fr., was einen Nettoertrag von 27,000 Fr. in Aussicht stellte und einem Anlagkapital von 540,000 Fr. per Kilometer entsprach.

Eine im Monat August 1865 erschienene Gegenschrift des Hrn. Ingenieur G. Lommel: „Simplon, Gotthard und Lukmanier“ versuchte die Vorzüge des erst- und letztgenannten Projektes unter Herabminderung der Gotthardroute den Lesern klar zu machen und bot Veranlassung zu der Gegenschrift: „Der Gotthard und seine Kontrurrenten“, welche die bereits angeführten Gründe für die zentrale, die bevölkerteren Kantone der Schweiz und des verkehrreichsten nordischen Hinterlandes auf kürzestem Wege mit Italien verbindende Gotthardlinie nochmals aufzählte. Diese Schrift wurde in ihrer Wirkung unterföhrt durch das technische Gutachten von Wetz und Gervig, welches die Ausführbarkeit außer Zweifel stellte, für den Durchföhre des Gotthard zwischen Göschenen und Airolo 16-17 Jahre, für die Linie Füssen-Biasca circa 11 1/2 Millionen Franken an Vorkosten forderte.

Der Gotthardausföhre wollte zur Abklärung der Sachlage auch die militärisch-politischen Interessen erörtert wissen und veranlaßte die Obersten Schwarz und Siegfried zur Ausarbeitung eines Gutachtens.

Die Anhänger eines Lukmanierprojektes wußten ihrerseits mit einem Gegengutachten nicht auf sich warten, doch mußte daselbe einen eigenthümlichen Eindruck hervorrufen, da man dem Gotthard abtrah und vom Lukmanier Alles das behauptete, was von Schwarz und Siegfried zu Gunsten des Gotthard vorgebracht worden war. (Schluß folgt.)

Eidgenossenschaft.

Gotthardbahn. An der am 20. Mai in Luzern abgehaltenen Sitzung der Generalversammlung der Gotthardbahn waren 72 Stimmberechtigte anwesend, welche 20,100,000 Fr. somit mehr als den erforderlichen Fünftheil des Aktien- und stümmberichtigten Subventionskapitals, repräsentierten. Die Anwesenden hatten zusammen 655 Stimmen abzugeben.

Zunächst wurden der Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes und die Jahresrechnungen der Gesellschaft von 1881 nebst Bilanzen auf den motivierten Antrag der Rechnungsprüfungskommission einstimmig den Verwaltungsbehörden abgenommen und bestens verhandelt.

Sodann wurden an Stelle der geordneten Herren Dr. A. Stehlin und Sulzer-Säbelin in Basel sowie des ausgetretenen Herrn Regierungsrath Schwyzer-Crivelli in Luzern zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt die Herren Säbelin-Brunner, Präsident des Verwaltungsrathes der Schweiz, Centralbahn, in Basel mit Amtsdauer bis 1887, Schuster-Burhard, Präsident des Basler Kantonsvereines, in Basel mit Amtsdauer bis 1885 und Oberst Pfyffer-Baltasar, Präsident des Stadtrathes von Luzern, mit Amtsdauer bis 1883.

Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes wurde der bisherige Vizepräsident, Herr Standerath Oberst Hierer in Winterthur, gewählt.

Endlich wurde die Rechnungsprüfungskommission für das Jahr 1882 aus den Herren Banquier Schmid-Monica in Luzern, Hausler-Späh in Luzern und Regierungsrath Bishoff in Basel bestellt und der Kommission als Ergänzung beigegeben die Herren Regierungsrath Vogler in Frauenfeld, Regierungsrath Rappelt in Yverdon und Vizepräsident Corragioni in Lugano.

— Zur Lebensmittelzulassung. Die Fälligkeiten der Lebens- und Genussmittel mehrten sich vielerorts in bedenklicher Weise, trotzdem einzelne Gerichte zur Abwehrung wahrhaft drakonische Strafen aussprechen. Wir wollen hier auf eine zwar wenig beachtete, aber beinahe landläufige