

*Proposition du Chef du Département du Commerce et des Péages, J. Knüsel,
au Conseil fédéral*

N° 402/11

Gegenstand. Alpenbahn; Berichterstattung.

Bern, 23. August 1860

Die Frage über Errichtung einer Alpenbahn ist in neuester Zeit wieder mehr in den Vordergrund getreten; die darüber mit Sardinien schwebenden Verhandlungen¹ haben den Bundesrath in seiner Sitzung vom 4. Mai a. c. zu folgender Schlussnahme veranlasst:

«Es seien das Militärdepartement und das Handels- und Zolldepartement beauftragt, jedes vom speziellen Standpunkte seines Departementes aus, die Frage, welcher Alpenübergang vorzugsweise im schweizerischen Interesse liege, zu begutachten und diesfälligen Bericht und Antrag zu hinterbringen.»²

Um diesem Auftrage in entsprechender Weise nachzukommen, hat das Handels- und Zolldepartement sich seitdem mit der Sammlung des nöthigen Materials beschäftigt, geeignet, die Frage mit Gründlichkeit und Sachkenntnis besprechen zu können. Zu diesem Zwecke wurde, unter anderm, auch das Gutachten eines gebildeten, unabhängigen Kaufmannes eingeholt, auf welches das Departement noch besonders hinweist.³ An der Hand dieses Materials beehrt sich das Departement, dem Bundesrathe folgenden Bericht zu erstatten:

Die günstige Lage der Schweiz im Centrum desjenigen Theils der Alpenkette, welche Italien von Mittel- und Nordeuropa scheidet und die Vorzüglichkeit ihrer Bergstrassen sicherten ihr bisher die Vermittlung des hauptsächlichsten Verkehrs von und nach Italien. Die Bedeutung dieses Verkehrs hat sich in den letzten Jahren in dem Masse gehoben, in welchem das Eisenbahnnetz über Europa sich erweiterte und vervollständigte. Von allen Seiten her münden nun die Schienenwege konzentrisch auf unsere Grenzen und sind von dort weiter bis an den Fuss der Alpen geführt. Allein das Verbindungsglied über letztere, um, mit Benutzung des schweizerischen Territoriums, aus Italien und den italienischen Häfen des Mittelmeeres nach Mittel- und Nordeuropa, an die Häfen des Kanals, der Nord- und der Ost-See auf ununterbrochener Eisenstrasse zu gelangen, fehlt noch, während im Osten und im Westen die Schweiz durch solche Eisenbahnen theils bereits umgangen ist, theils in nicht allzu ferner Zukunft es sein wird.

[...] ⁴

Sind demnach diese Alpenübergänge einmal mit Schienen belegt, bevor die Schweiz ihrerseits Hand an's Werk gelegt hat, so ist mit Bestimmtheit anzunehmen, der internationale Verkehr werde sich von ihren Linien gänzlich abwenden

1. Cf. la note du Ministre de Sardaigne, A. Jocteau, au Président de la Confédération, F. Frey-Hérosé, du 2 mai 1860, non reproduite.

2. E 1004 1/42, n° 2161.

3. Mémoire d'E. Hérosé, de Lenzburg, non reproduit.

4. Passage relatif aux projets de chemins de fer du Mont-Cenis et du Brenner.

und diese dann von ihrer gegenwärtigen Wichtigkeit in eine höchst untergeordnete Stellung, rein lokale, auf das Land selbst beschränkte Bedeutung zurücksinken. Dagegen öffnet sich in der Prospektive, bei Erstellung einer schweizerischen Alpenbahn, dem Lande eine neue Aera von Prosperität für seinen Handel und seinen Verkehr.

Man hört nun zwar öfter sagen, der Transit habe unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo die Eisenbahnen den Personen- und Waarenverkehr fast gänzlich absorbiren, den grössten Theil seiner frühern Bedeutung für die Schweiz verloren. Es würde zu weit führen, hier in eine Widerlegung dieser gewiss irrigen Auffassung einzutreten; werfen wir dafür lieber einen Blick auf die wahrscheinlich dem Welthandel bevorstehenden Umgestaltungen, soweit dieselben die Schweiz interessiren; man wird daraus am besten ersehen, welche Bedeutung in der Zukunft dem Transit wirklich beigemessen werden soll.

Genua, mit seinem prächtigen, gut gelegenen, grossen und sichern Hafen, strebt offenbar darnach, seine früher besessene, hohe Stellung als Handelsplatz ersten Ranges sich wieder zu erkämpfen. Dazu bedarf es, nach den Anforderungen der Gegenwart, absolut einer ununterbrochenen Schienenverbindung mit Deutschland und dem Norden, mit den nördlichen französischen, belgischen, holländischen und deutschen Häfen. Kein anderer ihm passender Weg führt zu diesem Ziele als durch die Schweiz, und daher datiren sich die grossen Anstrengungen jener Stadt, eine schweizerische Alpenbahn zu ermöglichen. Genuas Hoffnungen haben, nach menschlicher Berechnung, viel Wahrscheinlichkeit für sich, in nicht zu ferner Zeit erfüllt zu werden. Nehmen wir z. B. an, die fragliche Alpenbahn sei erbaut, so tritt Genua sogleich, unter den günstigsten Verhältnissen, in Concurrenz mit Marseille und Triest für den Verkehr nach und von dem Oriente. Allein ein noch weit wichtigerer Faktor für Genuas Zukunft besteht in der gegenwärtig angestrebten Durchstechung der Landenge von Suez mittelst eines den grössten Seeschiffen zugänglichen Kanales. Wird dieser Kanal erstellt, wofür günstige Aussichten bestehen, so geht ein guter Theil des grossartigen Handels mit dem fernen Osten (Indien, Sundainseln, China, Japan, etc.), dem England seine dermalige Macht und seinen Reichthum hauptsächlich verdankt, von den Häfen des atlantischen Meeres und der Nordsee an diejenigen des Mittelmeeres über. Der Einfluss eines solchen Ereignisses auch auf den Verkehr der Schweiz wäre von eminenter Bedeutung, dass es nicht ausser Orts sein konnte, hier darauf hinzuweisen.

Eine verhältnismässig ebenso grosse Wichtigkeit wie für Italien und speziell für Genua, hat die Erstellung einer schweizerischen Alpenbahn für einen grossen Theil Deutschlands, für den Osten und Norden Frankreichs, für Belgien und Holland und die am Kanal der Nord- und Ost-See gelegenen Häfen aller dieser Länder, indem sie für dieselben der kürzeste und direkteste Weg nach und von Italien bilden wird. Allein auch in anderer Richtung hat die Schweiz ihre zukünftige kommerzielle Stellung mit Rücksicht auf den Bau einer Alpenbahn in's Auge zu fassen. Wie bekannt, liegt ein grosser Theil des Seidenhandels der Lombardie in den Händen von Schweizern. Nach Erstellung einer Schienenverbindung eignen sich dann noch mehrere andere italienische Produkte, z. B. Wein und Öl, zu ähnlichen Geschäften, wogegen nordische Erzeugnisse nach Italien abgegeben werden könnten. So hätte die Schweiz, durch ihre günstige geographische Lage, Aussicht,

mit der Zeit ein Stappel- und Austausch-Platz für die Produkte des Nordens und des Südens zu werden.

Zur Gegenwart zurückkehrend ist es namentlich ein Punkt, der für die Schweiz bei Behandlung der vorliegenden Frage, vor allen anderen schwer in's Gewicht fällt, nämlich die Verproviantirung des Landes. Die Schweiz bedarf in Normaljahren 2 $\frac{1}{2}$ Millionen Zentner Getreide vom Auslande, alle andern Lebensmittel nicht gerechnet. Für ihren *regelmässigen* Bezug ist sie dabei fast ausschliesslich auf Deutschland angewiesen. Wenn demnach diese Quelle verstopft wird, was auch schon vorgekommen ist (wir verweisen nur auf die Jahre 1846 und 1847), so erwächst daraus für das Land eine grosse Kalamität und es erfordert zu solchen Zeiten enorme Opfer und Anstrengungen der Behörden und Privaten, um unabsehbares Unglück von ihm ferne zu halten. Die Eröffnung einer neuen, gesicherten Bezugsquelle des Getreides bildet deshalb für die Schweiz eine wirkliche Lebensfrage, welche die Erstellung einer Alpenbahn lösen würde, indem dadurch die reiche Kornkammer Ober-Italiens für unser Land nutzbar und zugänglich gemacht werden würde. Ein Artikel des Handelsvertrages mit Sardinien⁵ sichert nämlich die ungehinderte Ausfuhr von Lebensmitteln aus jenem Staate auch in Zeiten des Mangels.

Übergehend zu den speziellen Interessen, welche sich für die schweizerische Industrie und Landwirthschaft an die Erstellung einer Alpenbahn knüpfen, so unterliegt es keinem Zweifel, dass eine solche Bahn, wie es überall der Fall ist, einen bedeutend vermehrten Umsatz erzeugen würde. Neben den bekannten Industrieprodukten der Schweiz wäre zunächst noch ihre Landwirthschaft mit dem Käse und dem Vieh dabei betheilig, welchen Erzeugnissen eine Transporterleichterung sogleich fühlbar zu statten kommt. Eine solche Bahn würde demnach der schweizerischen Industrie und Landwirthschaft von entschiedenem, bedeutendem Nutzen sein. Auf die politische Seite der Frage, so weit sie den Kanton Tessin betrifft, werden wir nachher Anlass finden, einlässlich einzutreten.

Aus dem Vorgesagten ergibt sich die drängende Nothwendigkeit für möglichst rasche Erstellung einer Alpenbahn durch die Schweiz, deren centrale Lage allein die Übergangspunkte bietet, auf welche sich die Interessen Italiens, der Schweiz, Ost- und Nord-Frankreichs, Belgiens, Hollands und eines grossen Theiles von Deutschland ohne Schwierigkeit vereinigen lassen. Es ergibt sich ferner, dass es sich nicht um eine Bahn von vorwiegend schweizerischer Bedeutung handelt, sondern um ein grosses internationales Unternehmen, wie es vergleichsweise die Kanäle über die Landengen von Panama und Suez sind, mit einem Worte, um eine Weltverkehrsstrasse.

Dieses Zusammentreffen der Interessen ist ein Ereignis von der höchsten Wichtigkeit, denn nur dadurch allein hat ein so grossartiger Bau, wie derjenige einer Alpenbahn, Aussicht, ausgeführt werden zu können, indem die finanziellen Mittel der kleinen Schweiz lange nicht dazu hinreichen würden. Man schätzt nämlich allgemein die daherigen Kosten auf 60 bis 100 und mehr Millionen Franken, je nach den verschiedenen Projekten, ohne dass, mit Ausnahme allfällig des Lukmanier-Projektes, für die andern Übergänge noch bestimmtere Aufnahmen und Berechnungen vorliegen. Schon dieses Faktum führt zu der Nothwendigkeit, von

5. Art. 5 du traité de commerce du 8 juin 1851 (RO II, p. 409–410).

mehr als einem Alpenübergang von vornherein gänzlich abzusehen, da Konkurrenzbahnen die Kräfte nur zersplittern würden, während, wie gesagt, einzig durch die vollständigste Konzentration der Interessen gehofft werden kann, die erforderlichen enormen Opfer zu erschwingen und der Bahn auch für die Zukunft Lebensfähigkeit zu geben. Gerade diese Bestrebungen nach Vereinigung der Interessen bedingen dann wieder die Wahl der Bahnrichtung, mit andern Worten: der gewählte Übergangspunkt muss den Ansprüchen von allen bei demselben beteiligten Ländern gleich gut dienen.

Wir sind nun an dem Theile unseres Berichtes angelangt, wo es sich darum handeln soll, zu prüfen und zu begutachten, welcher Alpenübergang sich für die Vereinigung aller der vorwaltenden Ansprüche am besten eignet und namentlich auch, *welcher von ihnen vorzugsweise im schweizerischen Interesse liegt.*

Es ist ein in Eisenbahnpolitik allgemein angenommener Grundsatz, Konkurrenz-respektive Parallel-Bahnen möglichst weit auseinander zu halten. Wir haben also in dieser Beziehung östlich den Brenner, westlich den Mont-Cenis zu berücksichtigen. Dann ist, um auf eine sammthafte angemessene Betheiligung des Auslandes rechnen zu können, namentlich darauf Bedacht zu nehmen, die Zielpunkte der Bahn so zu wählen, dass sie nach Norden und Süden den ausländischen Interessen entsprechen. Der nördliche Ausgangspunkt kann nicht zweifelhaft sein; er liegt unbestritten in Basel, wo eine deutsche und eine französische Hauptlinie ausmünden, die hinwieder nach allen Richtungen sich verzweigen. Südlich bezeichnen wir dafür Mailand, von wo aus die Verbindungen nach Osten (Venedig), Westen (Genua) und nach dem Herzen Italiens theils schon vollendet, theils in Bau begriffen sind. Will man speziell dabei die Interessen Piemonts, namentlich aber Genuas berücksichtigen, so wäre der südliche Zielpunkt näher an die Alpen, nach Bellinzona, zu verlegen, von wo aus die Linie sich über Locarno nach Arona und über Lugano nach Mailand abzweigen würde. Während die Richtung der Bahn zwischen diesen beiden Punkten, Basel und Mailand, respektive Bellinzona, für das Ausland weniger in Betracht fällt, vorausgesetzt, sie entspreche den technischen Anforderungen und folge einer möglichst geraden Linie, besitzt sie dagegen für die Schweiz eine ganz hervorragende Bedeutung; und hier kommen wir nun zu der Frage, welche Anforderungen hat die Schweiz, vom Standpunkte ihrer allgemeinen inneren Interessen aus, an eine Alpenbahn zu stellen? Wobei als feststehend angenommen wird, es könne sich gegenwärtig in keinem Falle um den Bau von mehr als einer solchen Bahn handeln.

In Beantwortung dieser Frage ist wohl das erste Requisit dasjenige, dass die Bahn dem Verkehr des möglichst grössten Theiles des Landes diene. Sie muss daher, in einer gegen das Ausland geschützten Lage, durch das Herz des Landes führen und in leichter Verbindung mit allen Gegenden desselben stehen. Dann ist ganz besonders noch der durch die Alpenkette von der übrigen Schweiz getrennte Kanton Tessin zu berücksichtigen. Die Verbindung dieses Kantons mit dem Innern der Schweiz vermittelt einer Eisenbahn ist für uns von grosser Wichtigkeit. Tessin würde dadurch noch fester an die Schweiz geknüpft und die Vertheidigung unserer Südgrenze wesentlich gesichert und erleichtert. Die Interessen der Schweiz erfordern also die Richtung der Bahn durch den Kanton Tessin.

Von den Alpenübergängen der Schweiz, die bisher für Anlegung eines Schienenweges ins Auge gefasst wurden, sind es namentlich drei, denen wir unsere

Aufmerksamkeit vorzüglich zuzuwenden haben: der Lukmanier, der Gotthard und der Simplon. Unter diesen drei Pässen wird die Schweiz zu wählen haben, und es soll nun unsere Aufgabe sein, zu prüfen, welcher derselben den Forderungen, die an eine schweizerische Alpenbahn gestellt werden müssen, entspricht.

Die Simplon- oder sogenannte italienische Bahn befindet sich von Bouveret über St. Moriz bis Sitten im Betriebe. Ihre natürlichen Anschlusspunkte an das grosse, europäische Bahnnetz sind Genf und Arona. In jüngster Zeit sollen die Aktien dieses Unternehmens, das lange Zeit eine kümmerliche Existenz führte, in die Hände einer hochgestellten Persönlichkeit in Frankreich übergegangen sein. Neben den an dieses Ereignis sich knüpfenden politischen Erwägungen, würde dadurch die Fortsetzung der Bahn westwärts von Bouveret, längs dem linken Ufer des Léman nach Genf und in entgegengesetzter Richtung von Sitten dem Simplon zu, sehr an Wahrscheinlichkeit gewinnen. Ein Blick auf die Karte genügt indessen, um sogleich sich zu überzeugen, dass diese Bahnrichtung nur einem Theil der Westschweiz, nicht aber den allgemeinen schweizerischen Verkehrsinteressen dient, von Deutschland gar nicht benutzt werden kann und auch den Anforderungen Italiens nicht entspricht. Die Bahn wird, ungeachtet der Nähe des Mont-Cenis, dennoch und zwar meistens mit französischem Gelde gebaut und es kann ihr auch, ausgenommen die lokalen Interessen der Westschweiz, nur für Frankreich eine ausgedehntere Bedeutung beigemessen werden, namentlich wenn man die politische Seite der Frage dabei mit in Betracht zieht. Wie gesagt, mündet bei einer Fortsetzung der Bahn über den Simplon der südliche Endpunkt derselben an das rechte Ufer des Lago Maggiore aus (Arona); die Bahn umgeht demnach den Kanton Tessin vollständig und lässt somit auch in dieser Beziehung die schweizerischen Interessen ganz unberücksichtigt. Sie zieht sich zudem von Genf nach Bouveret meistens über fremdes Gebiet, folgt von dort bis Brig, indem sie einen langen Bogen der Grenze nach beschreibt, dem von der übrigen Schweiz durch hohe Berge getrennten Rhonethale, befindet sich demnach ausser dem Bereiche des weitaus grössten Theiles des Verkehrs der Schweiz.

Wir nehmen, hierauf gestützt, keinen Anstand, zu erklären, der Bau einer Alpenbahn über den Simplon widerstreite in jeder Beziehung den allgemeinen schweizerischen Verkehrsinteressen und in gleichem Masse denjenigen der bei der Frage mitbetheiligten nördlich und südlich von uns gelegenen Staaten mit Ausnahme Frankreichs.

Zu den Bündner-Pässen, Splügen, Bernhardin und Lukmanier übergehend, ist es vornehmlich der letztere, welcher bei den bisherigen Projekten ernstlich gegenüber andern Pässen in Frage kam. Es bestehen grössere Vorstudien für eine über denselben zu führende Eisenbahn und die bündnerische Gesellschaft, von der sie ausgehen, besitzt eine Conzession für diese Linie.⁶ Auf Anregung dieser Gesellschaft hat die sardinische Regierung sich wiederholt angelegentlich mit dem Lukmanier befasst und scheint für denselben günstig gestimmt zu sein. Wie bekannt führt ein Zweig der Vereinigten Schweizerbahnen von Rorschach, dem Rhein aufwärts folgend, nach Chur und nimmt unterwegs bei Sargans die Walensee-Linie in sich auf. In Chur an diese Bahn anknüpfend würde nun die Lukmanier-

6. Cf. N^o 358, notes 4 et 5. Ces concessions ont été renouvelées par l'arrêté fédéral du 20 juillet 1860 (RO VI, p. 557–560).

bahn dem Vorderrhein bis Disentis nachgehen, von dort in das Thal des Mittelrheines einlenken, um, in demselben hinaufsteigend, oberhalb Sta. Maria den Berg vermittelst eines Tunnels zu durchbrechen; über Olivone das Thal des Breno hinunter, würde die Bahn nach Biasca und Bellinzona führen, und, mit Abzweigung nach Lugano und Como, über Locarno Arona erreichen.

Man sieht sogleich, dass dieses Projekt, entgegen demjenigen des Simplon, den ausländischen Interessen wesentlich Rechnung trägt; besonders die italienischen sind dabei in so weit berücksichtigt, als Genua und Mailand, über letzteren Ort auch die übrigen Theile Italiens, eine nicht ungünstige Verbindung mit dem Norden und Osten Deutschlands geboten wird. In gleicher Weise, namentlich wenn die Bodenseegürtelbahn zu Stande kömmt, kann der Lukmanier als für die Interessen Nord- und Ost-Deutschlands passend gelegen betrachtet werden. Er vereinigt somit, ausgenommen was West-Deutschland und die an den Kanal und die Nordsee grenzenden Länder betrifft, die Interessen des Auslandes wesentlich auf sich und erfüllt dadurch wenigstens *einen Theil* der hauptsächlichsten Anforderungen, die an eine schweizerische Alpenbahn gestellt werden müssen.

Wie verhält es sich nun aber mit der Lukmanierbahn in Bezug auf die schweizerischen Interessen? Erfüllt sie auch *diejenigen* Bedingungen, welche *die Schweiz* an eine solche Bahn stellen muss? Wir antworten mit einem entschiedenen Nein und begründen diese Antwort wie folgt:

Die Lukmanier-Linie, mit ihrem Ausgangspunkte Rorschach, zieht sich von diesem Orte, bis sie in den Kanton Graubünden eintritt, stets der äussersten Grenze nach, vollständig im Bereiche der Kanonen des Nachbarstaates. Auch der Knotenpunkt Sargans, wo eine Abzweigung aus dem Innern der Schweiz sich mit der Linie vereinigt, liegt in nächster Nähe der Grenze und somit allen Eventualitäten in Kriegszeiten blossgestellt. Dieser Knotenpunkt einmal in feindlichen Händen, ist damit die ganze Verbindung nach dem Kanton Graubünden, da kein fahrbarer Pass über die zwischenliegende hohe Bergkette nach dem Innern der Schweiz führt, unterbrochen und diejenige nach dem Kanton Tessin auf die gewöhnliche Landstrasse verwiesen. Die Lukmanierbahn entbehrt demnach die von einer Alpenbahn nothwendig zu fordernde möglichst gesicherte Lage. Ein anderes, sehr ungünstiges Moment besteht in der excentrischen Richtung dieser Bahnlinie, welche, obschon wichtige Landestheile berührend, doch zu sehr vom Mittelpunkte der Schweiz abläuft, ja, wie schon vorstehend gesagt, auf einer längeren Streke der äussersten Ostgrenze nachzieht. Es ist dies eine Lage, die den Verkehrsinteressen der Schweiz im grossen Ganzen ebensowenig entspricht, als diejenige des Simplon, und überdies die Verbindung des Kantons Tessin mit dem grössten Theil der Schweiz auf einen weiten Umweg verweist. Ferner muss hier noch hervorgehoben werden, dass durch die Erstellung der Lukmanierbahn die Bodenseegürtelbahn, welche zweifelsohne gebaut werden wird, eine grosse Bedeutung erlangt, auf Unkosten der meisten schweizerischen Bahnen und Transportunternehmungen und zu alleinigem Vortheil der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen. Es ist nämlich mit Sicherheit vorauszusehen, dass alsdann der grösste Theil des Verkehrs zwischen Italien und dem Norden an die deutschen Bahnen übergehen muss und bis auf den Punkt, wo die Gürtelbahn den Rhein überschreitet, von der Richtung durch die Schweiz abgelenkt werden würde.

Alle diese ungünstigen Momente zusammengefasst führen zu der unumstösslichen Überzeugung, dass auch das Lukmanier-Projekt die Eigenschaften nicht auf sich vereinigt, welche eine Alpenbahn mit Rücksicht auf die allgemeinen schweizerischen Verkehrsinteressen nothwendig besitzen sollte.

Es bleibt nun noch zu prüfen und zu untersuchen übrig, ob bei dem Gotthardpasse alle Requisite vorhanden sind, welche von einer schweizerischen Alpenbahn gefordert werden müssen. Die technische, militärische und politische Seite der vorliegenden Frage fällt ausser den Bereich des uns ertheilten Auftrages; diese Standpunkte sind denn auch nur insofern berührt worden, als es zum Verständnis der Sache unumgänglich nothwendig war. Was speziell die technische Ausführbarkeit der verschiedenen besprochenen Projekte betrifft, so wurde angenommen, in den zu überwindenden Schwierigkeiten und den erforderlichen Geldmitteln stehen sich dieselben annähernd gleich. Wenn spätere, genaue Studien nachweisen sollten, dass im Gegentheil eine dieser Bahnen in dieser Beziehung bedeutende Vortheile gegenüber den anderen bieten würde, so wäre dies dann allerdings ein gewichtiges Argument zu Gunsten derselben.

Voran, in der gleichen Reihenfolge wie beim Simplon und Lukmanier, fragen wir, wie verhält sich die Richtung einer Alpenbahn über den Gotthard mit Bezug auf die ausländischen Interessen. Es wurde in der Einleitung zu diesem Berichte nachgewiesen, dass für diese Interessen Basel und Mailand, respektive Genua, die Zielpunkte einer schweizerischen Alpenbahn sind. Zwischen diesen Punkten bietet der Gotthard die direkteste, kürzeste Verbindung und, während der Lukmanier nur theilweise den ausländischen Ansprüchen genügt, erfüllt sie die Gotthard-Linie in vollstem Masse. Nach den einlässlichen, vorstehenden Erörterungen bedarf es hier keiner weiteren Begründung dieser Behauptung; wir verweisen deshalb einfach auf denjenigen Abschnitt unseres Berichtes, der die Anforderungen des Auslandes an eine schweizerische Alpenbahn behandelt. Erwähnt zu werden verdient indessen hier noch, dass der Gotthard sich in östlicher Richtung weiter als der Lukmanier vom Brenner entfernt und westwärts ebenfalls wesentlich mehr vom Mont-Cenis absteht als der Simplon. Er entspricht somit auch in dieser Beziehung ganz den von Parallelbahnen geforderten Eigenschaften, da er annähernd in der Mitte zwischen Mont-Cenis und Brenner liegt.

Aber nicht nur die ausländischen, sondern in vorzüglicher Weise auch die schweizerischen Verkehrsinteressen vereinigt der Gotthard auf sich, eine Eigenschaft, welche die vorstehend behandelten Pässe wesentlich entbehren. Durch das Herz der Schweiz führend, bietet er dem weitaus grössten Theil derselben die vortheilhafteste, kürzeste und also auch die wohlfeilste Verbindung mit Italien und insbesondere mit dem Kanton Tessin. Letzterer wird durch den Simplon ganz umgangen und, ausgenommen nach den Kantonen Graubünden, St. Gallen und Appenzell, kann die übrige Schweiz über den Lukmanier nur auf einem grossen Umwege erreicht werden. Der Gotthard ist ferner in der möglichst geschützten Lage gegenüber den Eventualitäten in Kriegszeiten, erfüllt somit auch in dieser Richtung die an einen Schienenweg über die Alpen gestellten Anforderungen.

Zur Begründung des vom schweizerischen Standpunkte aus zu Gunsten des Gotthard Gesagten, lassen wir hier eine Zusammenstellung der Distanzen beider konkurrierender Linien folgen. Die Angaben sind in Kilomètres, dem bei Eisenbahnen allgemein gebräuchlichen Längenmasse, verstanden. Amtliche, ganz

zuverlässige Quellen für Bestimmung dieser Distanzen stunden keine zu Gebote; die angeführten Zahlen mussten deshalb glaubwürdigen Angaben von mit dem Gegenstande vertrauten Privaten entnommen werden, wobei indessen zu bemerken ist, dass diese Fachmänner unter sich über diese Materie nicht immer ganz übereinstimmen.

von <i>Bellinzona</i>	über den <i>Lukmanier</i>	über den <i>Gotthard</i>
<i>nach</i>	Kilomètres	Kilomètres
Chur	131.—	291.—
Rorschach	221.65	272.45
St. Gallen	237.60	257.20
Glarus	195.30	195.60
Romanshorn	236.10	260.80
Frauenfeld	276.20	220.70
Zürich	244.30	176.60
Luzern	308.80	156.10
Basel	346.30	250.60
Bern	369.15	242.50
Neuchâtel	397.90	300.10

Beide Bahnlilien begegnen sich somit, in Bezug auf die gleich weite Entfernung von Bellinzona, circa 2½ Stunden westlich von Romanshorn auf der Strasse nach Frauenfeld, 2 Stunden westlich von St. Gallen Richtung Zürich, und in der Nähe von Weesen, respektive Glarus. Der Rayon des Lukmanier erstreckt sich demnach auf den Kanton Graubünden, den Kanton Appenzell, den grösseren Theil des Kantons St. Gallen und den kleinern Theil des Kantons Thurgau, während für die ganze übrige Schweiz die Gotthard-Linie die kürzere, direktere Verbindung mit Bellinzona resp. Arona und Mailand bildet.

Nach Erstellung der Bodenseegürtelbahn kann in Beziehung auf die Influenzen beider Linien zu denjenigen des Auslandes angenommen werden, Basel und Friedrichshafen befinden sich so ziemlich in der gleichen Entfernung von Bellinzona, und Lindau nur um weniges näher als Basel. Während aber Basel hinsichtlich der Vortheile für den Verkehr mit dem Norden Deutschlands (Leipzig, Dresden, Hannover, Bremen, Hamburg, Berlin, Stettin, etc.), Friedrichshafen vollständig die Waage hält, ist es zudem ganz entschieden günstiger gelegen für Nord- und Ost-Frankreich, für Belgien und Holland. Von Bellinzona über Lindau wird ein Theil Bayerns um einige Kilomètres Italien näher gebracht als auf dem Wege über Basel, namentlich kann dies von Augsburg, München, Regensburg, Nürnberg, etc. gesagt werden; auf den Verkehr im grossen Ganzen fällt jedoch dieser kleine Unterschied um so weniger in Betracht, weil die Nähe der rivalisirenden Bahn über den Brenner die an sich unbedeutenden Vortheile mehr als aufwiegt.

[...]⁷

7. *Données sur le trafic des différents passages des Alpes.*

Gestützt auf die vorliegende Abhandlung gelangen wir zu folgenden Schlüssen:

1. Es sei für gegenwärtig an die Erstellung von mehr als einer Alpenbahn nicht zu denken, da nur die Konzentration aller Interessen die Ausführung eines so grossartigen Unternehmens ermöglichen könne.

2. Unter den schweizerischen Alpenpässen vereinige der Gotthard durch seine vorzügliche Lage allein diejenigen Ansprüche auf sich, welche sowohl das Ausland als die Schweiz selbst an eine Alpenbahn stellen müsse.

3. Was speziell die Aufgabe des vorliegenden Berichtes betrifft, zu untersuchen, welcher Alpenübergang vom Standpunkte der schweizerischen allgemeinen Handels- und Verkehrsbedürfnisse vorzugsweise im schweizerischen Interesse liege, so bezeichnen wir mit vollster Überzeugung hiefür den Gotthard, der ausschliesslich vor allen übrigen Pässen einzig in jeder Beziehung den schweizerischen Interessen entspricht.

Von weitem speziellen Anträgen nimmt das Departement dermalen Umgang. Wenn das Militärdepartement seinen Bericht ebenfalls wird vorgelegt haben, so mag der Bundesrath dannzumal bei Behandlung der Sache die gutfindenden Schlussnahmen treffen.⁸

8. *Cette proposition n'a pas eu de suite.*