



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Der gegenwärtige Stand der Gotthardbahnfrage.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

Gestalt, während die äußere 1813 einstürzte und dann neu gebaut wurde. Senferts derselben folgte ein weiteres, jeder Zeit offenes Thor. Rechts hatte man die Hofmark Au, eine höchst unregelmäßig angelegte Vorstadt Münchens mit eigenem Pflgergerichte und etwa 4500 Einwohnern in 340 Häusern. Sie stand in alter Zeit in üblem Rufe als Diebsnest, und der Scharfrichter von Wien soll einmal gefragt haben, wie groß diese Stadt sei, die so viele Spitzbuben in seine Hand liefere. Links führte der Weg an der St. Johannes- oder Nikolauskirche und der Kapelle mit dem Mirakelbild der Mutter Gottes, das namentlich bei den Frauen in hohem Ansehen stand und noch steht, und dem sogenannten Leprosenhaus vorüber nach der Hofmark Haidhausen mit 300 Einwohnern. Vom Isarthor zog sich die Isar entlang und bis zur Residenz herein die Vorstadt Lechel mit etwas über 2000 Einwohnern in 170—180 Häusern. An der Isar und einem ihrer Kanäle lagerten große Massen von Bau- und Brennholz, das auf dem Flusse „herabgetriftet“ worden war. Vor dem Schwabingerthor lagen zahlreiche Privatgärten und mehrere stark besuchte Wirthschaftsgärten. Aus dem Neuhauserthore tretend hatte man zur Rechten den Herzoggarten (jetzt Kadettenkorps) und gleich dahinter den vielbesuchten Garten des Weinwirths Huber, an den die Schießstätte und weiterhin die gemauerte Rießstätte sich anschlossen. Vor dem Sendlingerthor aber dehnte sich der große allgemeine „Stadtfreithof“ aus, dessen Denkmäler damals freilich sehr bescheidener Natur waren und vorwiegend aus eisernen Kreuzen mit mehr oder minder Zierrat bestanden. Auf vielfach durch bewegliche Läden gleich den alten Flügelaltären geschützten Tafeln stand der Name des Verstorbenen verzeichnet. Steinerner Denkmäler gehörten zu den Seltenheiten. Aber damals wie heute trugen am Allerseelestage die Gräber den Schmuck der immergrünen Stechpalme und der letzten vom Reife verschonten Herbstblume, zwischen denen die rothe Frucht des Vogelbeerbaumes weithin leuchtete.

## Der gegenwärtige Stand der Gotthardbahnfrage.\*)

Die Schweiz steht gegenwärtig vor der entscheidenden Wendung in der Gotthardbahnfrage, und da auch Deutschland hierbei in finanzieller, politischer und volkswirthschaftlicher Hinsicht in hohem Grade interessirt ist, so gestatten Sie mir wohl, den gegenwärtigen Stand dieser Frage eingehender zu erörtern.

\*) Dieser Artikel ist der Redaktion vor vierzehn Tagen zugegangen, mußte aber aus Raumangel bis heute zurückgestellt werden.

Bekanntlich stellte sich bereits drei Jahre nach Beginn der Arbeiten an der Gotthardlinie heraus, daß der seiner Zeit zur Ausführung dieses Unternehmens veranschlagte und in den Jahren 1869/70 durch Staatsverträge zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz gesicherte Kapitalbetrag bei weitem nicht ausreichen werde, um die Gotthardbahn mit all den in jenen Vorschlägen auf Betreiben der einzelnen Schweizerkantone in Verbindung gebrachten Nebenlinien herzustellen. Zu Anfang des Jahres 1876 bezifferte ein Gutachten des Oberingenieurs Hellwag die den ursprünglichen Vorschlag übersteigende Summe auf 102 Millionen Franken; eine Kleinigkeit allerdings gegenüber den an das Phantastische streifenden Zahlen, welche vorher als Mehrbedarf für die Gotthardlinie gerüchweise genannt worden waren, aber immerhin eine so ungeheure Ueberschreitung der ursprünglichen Bausumme, daß alle Welt und nicht am wenigsten die zunächst betheiligte Schweiz sich aufs höchste verwunderte und entsetzte. Die Losung, die Angesichts dieser neuen Kostenanschläge damals ziemlich allgemein ausgegeben wurde, hatte eine verhängnißvolle Aehnlichkeit mit dem Rufe spielmüder Kinder: Wir thun nicht mehr mit.

Diese üble Laune, wenn nicht aller Betheiligten, so doch gewiß der Schweiz, wäre vielleicht nie in dem Maße wie dies durch den Hellwag'schen Bericht geschah, aufgekommen, wenn es in der Schweiz möglich wäre, das Amtsgeheimniß in einem in monarchischen Staaten gewohnheitsmäßig eingehaltenem Maße zu wahren — man braucht dabei noch lange nicht an eine Auffassung des Amtsgeheimnisses zu denken, wie sie etwa im Königreiche Sachsen geübt wird, wo die Regierung jeweilig bis wenige Wochen vor Eröffnung des Landtages sowohl über den Zeitpunkt der Ergänzungswahlen, als über die dem Landtage vorzulegenden Gesetzentwürfe das denkbar undurchbringlichste Stillschweigen beobachtet. Hier in der Schweiz herrscht das entgegengesetzte Extrem. Das Volk ist der Souverän. Wehe den Regierenden, die sich einbilden sollten, am grünen Tische eine wichtige Frage der Politik oder Volkswirthschaft entscheiden oder auch nur vorbereiten und spruchreif machen zu können, ehe dieselbe dem Souverän in allem Detail zur Diskussion in der Presse, in Versammlungen und am Biertisch preisgegeben worden ist. Ueber Regierenden, die sich ihrer Abhängigkeit vom Souverän so wenig bewußt sein sollten, hängt allezeit das Damoklesschwert des Referendums, der unmittelbaren Volksabstimmung, welches selbst solche Gesetze an einem einzigen Abstimmungstage noch hinwegraffen kann, die nach jahrelangen Mühen der Bundesbeamten und nach den eingehendsten und sorgfältigsten Verhandlungen im Schooße der Bundesversammlung durch die vom Volke unmittelbar gewählten Vertreter (Nationalräthe) und die Abgeordneten der Kantonsregierungen (Ständeräthe) vereinbart und verkündet worden sind. So läuft jetzt

eine sonderbare Koalition von Unzufriedenen, die wir ein andermal charakterisiren wollen, Sturm gegen zwei der wichtigsten Gesetze, welche die jüngste Bundesversammlung beschloffen hat, das Militärsteuergesetz und das Fabrikgesetz. Bereits sind Stimmen genug angemeldet, um diese Gesetze, welche an den patriotischen Gemeinfinn der Eidgenossen appelliren, den gesunden Staatsgedanken enthalten, daß neben den Rechten und Freiheiten der Bürger auch einige Pflichten von denselben gefordert werden sollen, dem Würfelspiel des Referendums anheimzugeben und damit eine nach Jahren zählende gesetzgeberische Arbeit von neuem durchaus in Frage zu stellen. Ja, es sind nicht die schlechtesten Patrioten der Schweiz, welche fürchten, daß das Danaergeschenk des Referendums, das die neue schweizerische Bundesverfassung der souveränen Volksmasse bescheerte, allmählich dahin führen werde, den gesunden Bürgerfinn, den zum Bestehen jedes Staates unentbehrlichen Grundgedanken der Bürgerpflicht, mehr und mehr zu zerstören. Der schrankenlose Radikalismus und die sozialistischen und ultramontanen Todfeinde des eidgenössischen Bundesstaates werden wenigstens allezeit bereit sein, über Verrath der Freiheit und Rechte des Volkes später zu schreien und an das Referendum zu appelliren, sobald ein Kanton oder der Bund sich genöthigt sehen sollte, durch Gesetz dem Volke neue Pflichten aufzuerlegen oder vielleicht auch nur dem allgemeinen Bewußtsein etwas entschwundene Pflichten durch gewisse Gesetze wieder in lebhaftere Erinnerung zu bringen.

Man verzeihe die Abschweifung, die sich von selbst aufdrängte. Segensreich für das Unternehmen der Gotthardlinie, für die ohnehin precäre Stellung der Gotthardbahngesellschaft und die sehr bedeutenden finanziellen Interessen auch nichtschweizerischer Staaten war es keinesfalls, daß das Hellwag'sche Gutachten mit seiner 102 Millionen-Nachforderung zur allgemeinen Kenntniß gebracht wurde. Und die Nothwendigkeit dieser öffentlichen Mittheilung erscheint um so fraglicher, da ja Herr Hellwag keineswegs das letzte Wort in der Sache zu sprechen berufen war, sondern der Bundesrath, die Kantonsregierungen und die mit der Schweiz beim Gotthardunternehmen verbündeten Vertragsstaaten Deutschland und Italien. Herr Hellwag war zudem nicht ganz objektiv. Der Techniker wird ein so großes Unternehmen in seinen Anschlägen stets möglichst glänzend dotiren. Auch der Verdienst ist dadurch am sichersten gewahrt.

Der Bundesrath ließ seinerseits eine Kommission von Sachverständigen die Gotthardlinie bereisen und studiren und das Hellwag'sche Gutachten eingehend prüfen und gelangte hiernach zu dem Ergebnisse, daß bei Ausführung aller ursprünglich dem Gotthardunternehmen affiliirten Nebenlinien keineswegs 102, sondern nur 74 Millionen Franken Mehrbedarf erforderlich seien, d. h.

ein Plus von 40 Procent gegenüber der ursprünglich in Aussicht genommenen Bausumme von 187 Millionen. Betrachtet man diesen Mehrbedarf an der Hand der täglichen Erfahrung beim Privat- und Staatsbau und namentlich beim Eisenbahnbau — insonderheit in der Schweiz — und ohne Rücksicht auf die momentan trostlose allgemeine Geschäftslage, so liegt in der Thatfache, daß bei Ausführung eines bedeutenden Baues die Kosten sich wesentlich und selbst 40 Procent höher stellen, als sie veranschlagt worden, durchaus nichts Außerwöhnliches. Am wenigsten hier, wo die ursprüngliche Bausumme nach Vorschlägen und Studien berechnet wurde, die um zwölf Jahre zurückliegen, und nach Untersuchungen und Localbesichtigungen in unwirthlichen Regionen, welche seiner Zeit nur annähernd ein richtiges Bild der Anlagelkosten zu geben versuchten, während die theilweise Ausführung der damals projectirten Bahnstrecke, namentlich die Anbohrung des Tunnels, vielfach ungünstigere, kostspieligere Verhältnisse aufzeigte, als sie jene oberflächlichen Sondirungen voraussetzten.

Die internationale Kommission aber, bestehend aus Delegirten der drei Vertragsstaaten, Deutschland, Italien und der Schweiz, welcher der Bundesrath das ganze über das Gotthardunternehmen gesammelte Material zur Prüfung vorlegte, glaubte auch die vom Bundesrath zur Ausführung des gesammten Gotthardunternehmens nothwendigen 74 Millionen weiter herabsetzen zu sollen. Diese Kommission ging von dem allein richtigen Gesichtspunkte aus, daß die Vollendung der Gotthardlinie noch heute ebenso sehr im Interesse aller contrahirenden Staaten liege, als vor sieben Jahren, daß die allerdringendsten wirthschaftlichen und politischen Rücksichten den drei Staaten in gleichem Maße eine Alpenbahn nothwendig erscheinen lassen müssen, welche auf dem neutralen Boden der Schweiz, gleich entfernt von Frankreich und Oesterreich und einem etwaigen unmittelbaren Angriffe derselben unzugänglich, den Güter- und Personenverkehr zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz, ja überhaupt zwischen dem Norden und Süden Mitteleuropas zu vermitteln im Stande sei. Die Kommission erkannte weiter, daß diese Linie nicht bloß unbedingt ausgeführt, sondern auch dergestalt ausgeführt werden müsse, daß sie unter allen Umständen den riesigen Verkehr, der über sie seinen Weg nehmen wird, zu bewältigen vermöge. In dieser Erwägung wies die Kommission die falsche und darum theure Ersparniß ab, eine nur einspurige Bahn durch den Gotthard zu bauen, und beharrte bei der Mehrzahl der Gleise. In derselben Erwägung aber wies die Kommission auch den phantastischen Vorschlag ab, die Güter und Reisenden, welche auf der Gotthardbahn fahren werden, von Luzern nach Flüelen über den ganzen Vierwaldstättersee mittels Trajektschiffes zu befördern oder zur Ersparung des Tunnelbaues Steiltrampen mit Zahntrieb oder irgend ein anderes System von Bergbahnen, welches nur dem Kleinverkehr genügen und nur im Sommer

arbeiten kann, beim Gotthardunternehmen zuzulassen. Das Projekt der Trajektschiffe hatte, beiläufig bemerkt — wir erwähnen das trotz des hier landesüblichen Rechtsfazes: *la recherche de la paternité est interdite* — das Mitglied des Directoriums der Gotthardgesellschaft Herrn Weber in Luzern zum Vater. Es war ausgedacht im Luzern-bernerischen Staatsbahninteresse, um den Personen- und Güterverkehr der Westschweiz über Luzern und damit auch über die im Besitze des Kantons Bern befindliche Bahn Bern-Luzern durch das Entlibuch zu leiten. Aber das Project sah ab von allen Tücken und Gefahren jenes Sees mit dem tiefblauen Auge, den Schiller nur allzurichtig mit den Worten schildert:

Wenn der Sturm

In dieser Wasserkluft sich erst verfangen,  
Dann raft er um sich mit des Raubthiers Angst,  
Das an des Gitters Eisenstäbe schlägt!  
Die Pforte sucht er heulend sich vergebens;  
Denn ringsum schränken ihn die Felsen ein,  
Die himmelhoch den engen Paß vermauern.

Der Vergleich mit dem Bodensee, auf welchem bekanntlich zwischen Lindau und dem Schweizerufer Trajektschiffe ganze Bahnzüge aufnahmen, hinkt. Denn der Bodensee hat keineswegs so constant und in so gefährlicher Weise vom Föhn zu leiden, wie der Vierwaldstätter. Sodann ist die Umfahrung des Bodensees von Lindau bis Rorschach mit der Bahn ein nicht wesentlich kurzweiligeres Vergnügen, als die Passirung desselben mittelst der Dampffähre; und trotzdem hat letztere unseres Wissens der südöstlichen Gürtelbahn des Bodensees weichen müssen. Die Einlegung eines Trajektschiffes von Luzern nach Flüelen auf der Gotthardlinie würde dagegen alle deutschen und weiter von Norden herkommenden Güter und Personen und ebenso die von Süden nach Norden fahrenden, nöthigen, zunächst etwa zwanzig Kilometer von der geraden Bahnlinie nach Luzern umzufahren und dann zur See eine Zeitverschwendung von etwa zwei Stunden gegenüber der Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahn sich gefallen zu lassen.

Die internationale Kommission hat daher — ganz abgesehen von dem Kostenpunkte — ihre Aufgabe ganz richtig erkannt, wenn sie im Interesse der Raschheit und Sicherheit des Betriebes die Trajektschiffidee hoffnungslos scheitern ließ und an ihre Stelle die Eisenbahnlinie Rothkreuz-Zimmensee-Arth-Brunnen-Flüelen substituirte, welche an die Eisenbahnlinien der Nord- und Ostschweiz direkt anschließt und über Luzern auch mit der Westschweiz Fühlung hat. Damit ist eine verhältnißmäßig gerade Linie für die Gotthardbahn gewonnen.

Aber noch in anderer Beziehung löste die internationale Kommission ihre schwierige Aufgabe vortrefflich. Sie erkannte sehr richtig, daß die Vollendung der Gotthardlinie die Hauptsache, daß diese Linie allein diejenige Bahn sei, für

welche Deutschland und Italien sich finanziell betheiligte hatten, und daß daher alle Zweigbahnen, welche seiner Zeit der Kantönliche sich neben der Hauptbahn eingehandelt hatte, jetzt warten müßten, bis Geld genug auch für deren Bau vorhanden sei. Dadurch wurde der vom Bundesrath berechnete Mehrbedarf von 74 Millionen auf rund 40 Millionen herabgedrückt. Die internationale Kommission strich übrigens diese Seitenlinien nicht für immer aus dem Bahnnetz der Gotthardlinie. Sie schonte auf das zarteste die berechtigten Eigenthümlichkeiten der betheiligten Kantone, indem sie in ihrem Schlußprotokoll den Bau der Linien Luzern-Zimmensee, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano (die Monte-Cenere-Linie) nur so lange für „verschoben“ erklärte, „bis die Linie Zimmensee-Pino dem Betrieb übergeben sein wird. Nach der Eröffnung der Linie Zimmensee-Pino soll die Gotthardgesellschaft den Bau der drei verschobenen Linien unternehmen und ausführen, so schnell als ihre Finanzlage es erlauben wird“ u. s. w. Von den nach diesen Beschlüssen erforderlichen 40 Millionen sollten die Gotthardbahngesellschaft 12, die Schweiz 8, Deutschland und Italien 20 aufbringen. Dieser Vertheilungsmodus entsprach den Beitragsquoten zu der ursprünglich berechneten Bau Summe. Keinesfalls war die Schweiz dabei übernötig herangezogen.

Gleichwohl trat die Konferenz der Vertreter der betheiligten schweizerischen Kantone und Eisenbahngesellschaften (Nordost- und Centralbahn) am 27. Juli d. J. in Luzern in sehr bedenklicher Stimmung zusammen. Die Vertreter der beiden genannten Eisenbahngesellschaften mußten nothgedrungen, Angesichts ihrer prekären Finanzlage, jeden weiteren Beitrag an Geld vorläufig ablehnen. Die Nordostbahn, die Jahrzehnte lang als Muster guter und rentabler Eisenbahnverwaltung galt, theilt das Schicksal aller unrentabel gewordenen Aktienunternehmungen. Der Mangel an Dividende wird der Verwaltung zum Verbrechen angerechnet. Hierzulande drapirt sich der Sturm der Entrüstung naturgemäß in die Toga oder den Kittel des Volkstribunen. Ein Referendum wird im Kanton Zürich vorbereitet, um den Verwaltungsrath der Nordostbahn zur Zahlung von Dividenden und zur Buße für seine angeblichen Irrthümer und Verbrechen zu zwingen! Und wenn es auch mit diesem Referendum neuerdings etwas „harzet“ d. h. langsam vorwärts geht und die meisten Unterschriften „nur mit Bleistift und unbeglaubigt“ zu beschaffen sind, so ist das Unternehmen selbst doch eine so köstliche Persiflage der ganzen Referendumswirtschaft, wie sie boshafter nicht erfunden werden könnte. Die Centralbahn ist bisher allerdings auf ihren Bahnen nicht so kritischen Ausbrüchen des Volksumwillens begegnet. Aber sicher ist, daß Mündelgelder in ihren Papieren nicht mehr angelegt werden. Es war daher Alles, was die beiden Bahnen für das Zustandekommen der Gotthardlinie thun konnten, daß sie Luzern und Bern die

Benutzung der auf ihrem Bahngebiet liegenden Theile der Gotthardbahn zur Verfügung stellten. Die Nordostbahn stellte die Linie Luzern-Rothkreuz, die Centralbahn den Bahnhof Luzern und durch die aargauische Südbahn die Linie Rothkreuz-Zimmensee zur Verfügung.

Nichts war indessen überzeugend genug, um Bern und Luzern zu weiteren Beiträgen zu vermögen. Bern hätte sich schon durch die einfache Berechnung belehren lassen sollen, daß selbst bei Herstellung der „verschobenen“ Linie Luzern-Zimmensee kein Passagier und kein Kilo Waare aus Deutschland oder der Ostschweiz sich nöthigen lassen werde, nur für die schönen Augen des Entlibuch den Umweg über Bern-Luzern zu machen, und daß dagegen der Umweg von Luzern über Rothkreuz statt der direkten Verbindung zwischen Luzern-Zimmensee nur 10 Kilometer betrage, also eine gegenüber der Totallänge der ganzen Gotthardbahn von 175 Kilometern fast verschwindende Kleinigkeit. Luzern seinerseits durfte, außer mit denselben Gründen, noch damit sein Selbstgefühl beruhigen, daß Luzern nach wie vor Sitz und Ausgangspunkt der Gotthardbahn bleibt und die Züge dieser Bahn daher nominell immer von Luzern auslaufen müssen. Vor allem ging aber den Vertretern der beiden großen Kantone jede Ahnung für die Größe der Frage, jede Empfindung für die gesamtschweizerischen Interessen, die dabei betheiligt waren, vollständig ab. Ja, nicht einmal das Schlußprotokoll der internationalen Kommission hatte man sich genau angesehen. Man sprach leidenschaftlich über die Willkür, welche drei wichtige Linien einfach weggestrichen habe, wo es sich nur um momentan „verschobene Linien“ handelt. Ebenso befangen urtheilte Tessin, obwohl diesem Kanton der alsbaldige — möglicherweise noch vor der Linie Zimmensee-Pino beginnende — Bau der Monte-Cenere-Linie noch extra von Seiten eines Bundesrathes in sichere Aussicht gestellt worden war; denn in politisch-strategischer Hinsicht ist der Schweiz diese Linie ebenso unentbehrlich, wie in volkswirtschaftlicher Hinsicht der Stadt Mailand und der Lombardei überhaupt. Die Vertreter der Kantone Solothurn, Zug und der drei Urkantone ließen sich von den drei genannten renitenten Kantonen in's Schlepptau nehmen und verweigerten gleichfalls jeden weiteren Beitrag. Es half nichts, daß die Vertreter der Stadt und Landschaft Basel erklärten: „die schweizerische Politik und Ehre sei mit dem Gotthard verknüpft, und das Aufgeben des Unternehmens müsse als ein Zeichen der Nichtberechtigung der Schweiz zu einer selbständigen Existenz angesehen werden.“ Es half nichts, daß Aargau, Thurgau, Schaffhausen dieser Erklärung sich in würdiger Weise angeschlossen. Die Konferenz vom 27. Juli ging resultatlos auseinander.

Die Bestürzung über diesen Ausgang der Sache ist — zu Ehren des Schweizervolkes sei dies gesagt — eine allgemeine. Einmüthig vertreten die Grenzboten III. 1877.

drei größten Zeitungen der deutschen Schweiz, die „Neue Züricher Zeitung“, der „Berner Bund“ und die „Basler Grenzpost“ den Gedanken, daß die Gotthardbahn gebaut werden müsse, die Schweiz unter allen Umständen die ihr zugemessenen acht Millionen aufzubringen habe, theilweise aus Kantons- und theilweise aus Bundesmitteln. Den letzteren Ausweg befürwortet namentlich die „Grenzpost“ in beredter und überzeugender Weise durch Aufzählung aller Subsidien, welche der Bund in den letzten Jahren für ganz lokale Interessen gezahlt habe. Daß die renitenten Kantone ihr letztes Wort noch nicht gesprochen, wird allgemein geglaubt.\*) Im Ganzen trägt aber doch die Stimmung in der Schweiz über die Mittel zur Beschaffung der acht Millionen zur Zeit noch sehr den Charakter der Rathlosigkeit. Denkwürdige Aeußerungen ganz besonders kundiger Thebaner werden dabei mit großer Würde auf den politischen Markt gebracht. So schreibt der „Bund“, nachdem er ausgeführt, daß über die „leitende Person in der Direktion der Gotthardbahngesellschaft“ — Alfred Escher, der, einer der reichsten Schweizer, uneigennützig viele Jahre lang mit größter Energie an der Verwirklichung der Gotthardlinie gearbeitet hat — „von den verschiedensten Seiten in privaten (!) Gesprächen harte Worte fielen“, wörtlich den klassischen Satz: „Der Eisenbahnbaron kann in der Sache nichts mehr thun, er muß die Arbeit den Volkstribunen überlassen!“

Das ist allerdings die einfachste Lösung der Gotthardfrage. Man entferne aus der Direktion die fachverständigen Männer und setze an ihre Stelle den radikalen Unverstand, der mit dem Munde Millionen aus der Erde stampft, und man wird alle „verschobenen“ Linien gleichzeitig mit Immensee-Pino herstellen können. Nur die eine Frage dürfte ihre Schwierigkeiten haben, wo diese Sorte von Volkstribunen zu finden ist. Und vielleicht auch die andere, ob, wenn es gelingt, Leute aufzutreiben, welche zu diesen Volkstribunenamt Standhaftigkeit genug besitzen, Deutschland und Italien nicht vielleicht ihre Millionen lieber einer weniger kühnen und radikalen Verwaltung anvertrauen.

Eine ebenso einfache und noch viel zuverlässigere Lösung der Frage würde die sein, die Beschaffung aller noch fehlenden Millionen irgend einer anonymen französischen Gesellschaft zu übertragen. Frankreich wartet nur darauf, diese Lösung ausgegeben zu hören. Seine Millionen stehen dem Gotthard bestimmt zur Verfügung, so bestimmt wie die mit Gold beladenen Esel des makedonischen Philipp bedürftigen griechischen Festungskommandanten zur Verfügung standen. Der Kantönligeist braucht dann keine Opfer zu bringen. Aber er wird dann

\*) Nach den neuesten Nachrichten hat der Bundesrath eine Kommission von Vertrauensmännern zur Einreichung von Vorschlägen betreffs der Aufbringung der acht Millionen auf den 14. August nach Bern einberufen.

nach einiger Zeit auch die Sorge für die Regierung französischen Händen überlassen können und in der Gotthardstraße eine treffliche Heerstraße der friedfertigen französischen Nation besitzen. Die starken Forts, welche Frankreich in diesem Augenblick in der Gegend von Blamont am Ausgange des Thales von Bruntrut fertig stellt, als moderne Zwing-Uris der benachbarten Turapässe der neutralen Schweiz, bilden die erste Etappe auf dieser französischen Heerstraße.

Videant consules, ne quid respublica detrimenti capiat.

## Nus Karlsbad.

Wiewohl Karlsbad mit Vorliebe gerade im Frühsommer aufgesucht wird, hielt doch in diesem Jahre, wie schon so manches Mal, der nakfalte Mai die Badegäste fern. Noch in der letzten Woche des Mai fand man fast an jedem Hause die bekannte Tafel mit der Aufschrift „Wohnung“ und vor der Thüre in der Regel die ganze Familie des Hausbesizers, Vater, Mutter, Töchter, Mägde und Hausknecht (oder, wie man ihn hier gebildeter Weise nennt, Hausmeister), welche mit vereinten Kräften auslugten, um einen Einmiether aufzufangen. Sowie aber wärmere Witterung eintrat, gab es auch in den besseren Lagen bald Häuser genug, welche völlig besetzt waren, und Ende Juni wies die Kurliste schon über 10,000 Kurgäste und damit bereits 500 Personen mehr auf, als die gleichzeitige Kurliste des vorigen Jahres, ein Beweis, daß trotz der „schlechten Zeiten“ die Anziehungskraft Karlsbads in immer weiteren Kreisen wirkt.

Chemals, als das Reisen noch kostspielig war, hatte auch Karlsbad, wie andere Badeorte, einen durchaus aristokratischen Charakter; noch bis in die dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts hinein genossen fast nur Kaiser, Könige, Fürsten, Grafen und Barone, aus dem Bürgerstande aber nur die reichsten Leute das Vorrecht, Bäder zu besuchen, und an diese Zeiten mit ihren glänzenden Festlichkeiten und ihrem strömenden Goldregen denkt das ältere Geschlecht der Karlsbader Hausbesizer nur mit stiller Wehmuth als an eine längst verschwundene Herrlichkeit zurück. Heutzutage üben die Eisenbahnen ihren demokratischen Einfluß auch auf den Besuch der Bäder aus: aus aller Herren Ländern und aus den entlegensten Fernen strömen selbst kleine Leute, sobald sie die Summe von 60, 80 oder 100 Thaler für die vierwöchentliche Badekur beisammen haben, herbei, um an den vielbewährten Heilquellen Linderung ihrer Leiden zu suchen. Der mittlere Bürgerstand hat in den Bade-