

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 23

Artikel: Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-7740>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

INHALT. — Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz. — Notice sur l'Hôtel National à Genève. — Rapport de M. Rouge au Conseil communal de la ville de Lausanne. — Concurrenz betreffend Erstellung und Uebernahme der Eisenconstruction zu einer Concerthalle für das eidgenössische Sängerkunstfest pro 1880 in Zürich. — Preussischer Gesetzesentwurf über Erweiterung des Eisenbahnnetzes. — Chronik: Eisenbahnen.

Zur Geschichte der Alpenbahnbestrebungen in der Schweiz.

IV.

Der zweite Abschnitt des Werkes behandelt die schon viel besprochene „Lösung der schweizerischen Alpenbahnfrage zu Gunsten der Gotthardlinie.“ Diese Geschichte ist das Interessanteste, was ein nationales Publikum auf dem Gebiet der Alpenbahnsache überhaupt antreffen kann. Um ihrer willen hatten sich die leitenden öffentlichen Kreise der Schweiz, und mit ihnen das Volk, in zwei grosse Parteien gespalten, sie ist es, die mit den Geschicken des Gotthardwerkes politische und particularistische Leidenschaften in Verbindung gebracht, sie hat die lebhaftesten Parlamentsscenen erzeugt und das ganze Schweizervolk beschäftigt in der Presse, im Vereine und zuletzt an der Urne. Freunde sind um ihrer willen Feinde, Feinde Freunde geworden und besondere Parteien ausserhalb der bestehenden politischen sind ihr zu Lieb und zu Leid entstanden und bestehen geblieben.

Wir waren bei der Bildung der erweiterten Gotthardvereinigung von 15 Cantonen und zwei Eisenbahngesellschaften im August 1863 still gestanden. Der Osten und der Westen machen Front dagegen. Selbst in Zürich gibt's Opposition, wobei politische Motive mitwirken: Gewiss von Haus aus nicht alpenbahnfeindlich, begegnet eine Fraction der demokratischen Partei gleichwohl mit Misstrauen und Besorgniss einem Unternehmen, welches in seiner Culmination Sache des Führers der Systempartei, Alfred Eschers, ist. Bei der grossen Bedeutung der wirtschaftlichen Stellung von Parteien und Individuen für deren politische Aussichten liegt es nahe, vom Gelingen des Werkes eine dauernde Uebermacht seiner Träger im öffentlichen Leben zu befürchten. Ist auch diese bedenkliche Wirkung nur eines neben vielen begrüssenswerthen Ergebnissen der Durchführung eines Alpenbahnprojectes und kann jene dem einsichtigen Patrioten nicht Motiv sein, diese zu verschmähen — so ist doch nicht zu vergessen, dass jetzt (1863) noch kein eigentliches Entweder — Oder vorliegt. Da ist ja noch das ältere an sich weniger problematische Lukmanierproject, zu dessen Interessenz ein beträchtlicher Theil Zürich's zählt. Wer einerseits mit einem Gotthardwerke der herrschenden Partei ihre bedenkliche Machtstellung sich befestigen, ausdehnen sah, andererseits doch das Zustandekommen einer Alpenbahn als ein wichtiges Desiderium, als ein Gebot des Fortschrittes erkannte, der mochte sich mit Vorliebe vom Gotthard ab- und (auf Zürcher Boden z. B.) dem Lukmanier zuwenden. So kann es nicht verwundern, dass damals selbst innerhalb der Gotthardzone Widerstand gegen das Unternehmen anzutreffen war und darum ist man kaum berechtigt, demselben nur kleinliche Motive, wie Parteihass u. s. w., zu unterschieben. — Im weitem Rahmen der Opposition nehmen die Ost- und die Westcantone Stellung wider den Gotthard. Impuls dazu ist natürlich vorerst die Erweiterung und Befestigung der Gotthardvereinigung. Aber es kommt noch was Anderes hinzu. In Beantwortung einer Note der italienischen Regierung betreffend die Alpenbahnfrage hatte der Bundesrath die erstere angeregt, bei der Wahl eines Passes ihrerseits zu berücksichtigen, dass die Schweiz eine Linie verwerfen müsste, welche nicht den Tessin berührte. Nun ist neben dem Lukmanier auch der Splügen da als Concurrent des Gotthard, der Splügen eben, seitdem man erkannt hat, dass auf internationalem Boden man nach der kürzesten Linie sich hinzuneigen beginnt. Dass die Antwort des Bundesrathes an Italien geeignet ist, den östlichen Alpenbahninteressen den Ausweg versperren zu helfen, ist klar. Darum grosse Entrüstung dortseits, sowie auf Seite der Simplonisten. Der Vorbehalt zu Gunsten des Tessin hatte, es wird nicht bestritten, seine patriotische Seite. Hat doch die gleiche Rücksicht noch im jüngsten Stadium der Gotthardfrage

eine hervorragende Stelle gespielt im festgehaltenen Monte-Cenere. Ob beim Bundesrath diese Seite der Sache innerlich den Vorrang eingenommen, oder aber, ob er sie geltend machte, nur weil sie dem ihm allein zusagenden Gotthardprojecte zu Statten kam, darüber sich Rechenschaft zu geben, fällt dem Kritiker schwer, den betheiligten Angehörigen jener Behörde nicht leicht! St. Gallen und Graubünden, sodann Waadt, bewerben sich beim Bundesrath um seine diplomatische Vermittlung ihrer respectiven Bestrebungen im Ausland. Sie wird zugesichert. Baden interessiert sich speciell für den Lukmanier. —

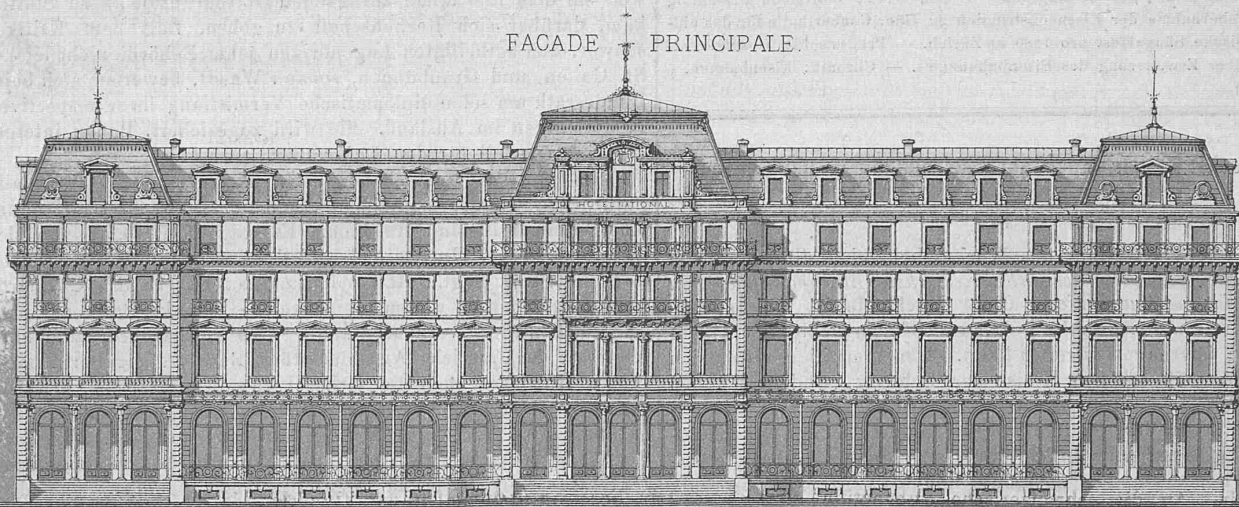
Im Gotthardlager haben sich übrigens noch nicht alle natürlichen Glieder zusammengefunden. Bern lässt in seiner Theilnahme Stillstand eintreten. Es sagt sich sogar von der Vereinigung los. Im Besondern ist's eine engere Frage, welche noch im Streit liegt. Man will Langnau-Luzern in's Gotthardnetz aufgenommen wissen, ohne welche Strecke Bern mit ihm nur auf Umwegen verkehren kann. Das Gotthardprogramm aber überlässt das fragliche Anschlussstück Bern zu eigener Erstellung. Hier fasst man die Grimsel in's Auge. Auch erwartet man von einer östlichen und einer westlichen Alpenbahn zusammen mehr Vortheile für Bern, als vom Gotthard. Aber auch *eisenbahnpolitische Principien* spielen mit in der Haltung dieses Cantons. Von Haus aus dem Staatsbau zugethan und dem Privatbau von Eisenbahnen aus Rücksichten gemeiner Wohlfahrt abgeneigt, trachtet Bern diese Tendenz natürlicher Weise auch bei diesem hochwichtigen Anlasse zur Geltung zu bringen. Aber die Gotthardvereinigung ist in dieser Richtung unzugänglich. Sie will sich nicht für eine Organisation ihrer Bestrebungen im Sinne des Staatsbaues engagiren. Einmal stützt sie sich mit auf zwei Privateisenbahngesellschaften, sodann gehört die Mehrzahl ihrer Männer den Traditionen des Privatbaues an. Dass sie daran festhalten, erregt bei den Bernern den Verdacht, es sei ihnen darum zu thun, die Machtstellung der Gesellschaften um jeden Preis zu erhalten und gar noch auszudehnen. Träger der bernischen Eisenbahnpolitik ist natürlich Stämpfli. Sobald er sie im gegebenen Fall auf dem Holzweg sieht, wird sie dieser verlassen. Er sieht die Unmöglichkeit bald ein, von vorneherein zwei Alpenbahnen zu erstellen, sodann die kümmerliche Stellung des Bernerlandes zwischen zwei von ihm ziemlich entfernten Verkehrsrichtungen, endlich die isolirte Position eines Grimselunternehmens, welches den bernischen Interessen so viel als es ihnen unmittelbar auf ihrem Boden gibt, auf anderm mittelbar wieder nimmt. Und auch in engsten Rahmen hält Selbstbelehrung Einkehr bei Bern. Man gibt die Präntension Langnau-Luzern auf, um so mehr, als ihr ja nicht einmal von anderwärts der berechtigtere Anspruch auf Zürich-Luzern und Olten-Luzern zur Seite steht. Hiernach ist Bern für den Gotthard wieder gewonnen.

Das Comité thut einen neuen Schritt von Wichtigkeit. Es beauftragt Koller, Schmidlin und Stoll, in einer eigenen Schrift die volkswirtschaftliche und commercielle Bedeutung einer Gotthardbahn für die Schweiz, Italien und Süddeutschland zu beleuchten. Sie kommen zum Schlusse, dass *ihr* der Vorrang gebühre, möge man vom Standpunkte der Schweiz aus nach der bessern Verbindung mit dem Canton Tessin und mit Italien und nach einer möglichst centralen Transitlinie für Reisende und Waaren, oder vom Standpunkte Italiens nach der mehr oder weniger reichen Alimentation des Seehandels, nach der Vermehrung der Ein- oder Ausfuhr und nach dem wohlfeilen Bezug von Maschinen, Eisen und Steinkohlen, als den wichtigsten Hebungsmitteln der Industrie, oder endlich von einem ganz allgemeinen Standpunkte aus nur nach der höchsten Summe des zu erwartenden Verkehrs urtheilen. Dem Gutachten begegnet im Auftrag der Regierung von Waadt Ingenieur Lommel mit einer Schrift, welche Lukmanier und Simplon in jenen Beziehungen den Vorrang vor dem Gotthard einräumt. Auch in accessorischen Fragen waltet Polemik. Die Obersten Schwarz und Siegfried wollen, in gemessenem Style, darthun, dass der Gotthard der schweizerischen Militärstellung vorthellhaft, Lukmanier und Simplon aber nachtheilig würden. Die Obersten Salis und Hofstetter wollen in einer Sprache, welche mehr die Unsitten als die Sitten des Offizierstandes vertritt, das Gegentheil beweisen. Und wieder in der Frage an sich tritt Wirth-Sand mit einem Werkchen auf, worin das Unmögliche dem Möglichen den Rang streitig macht.

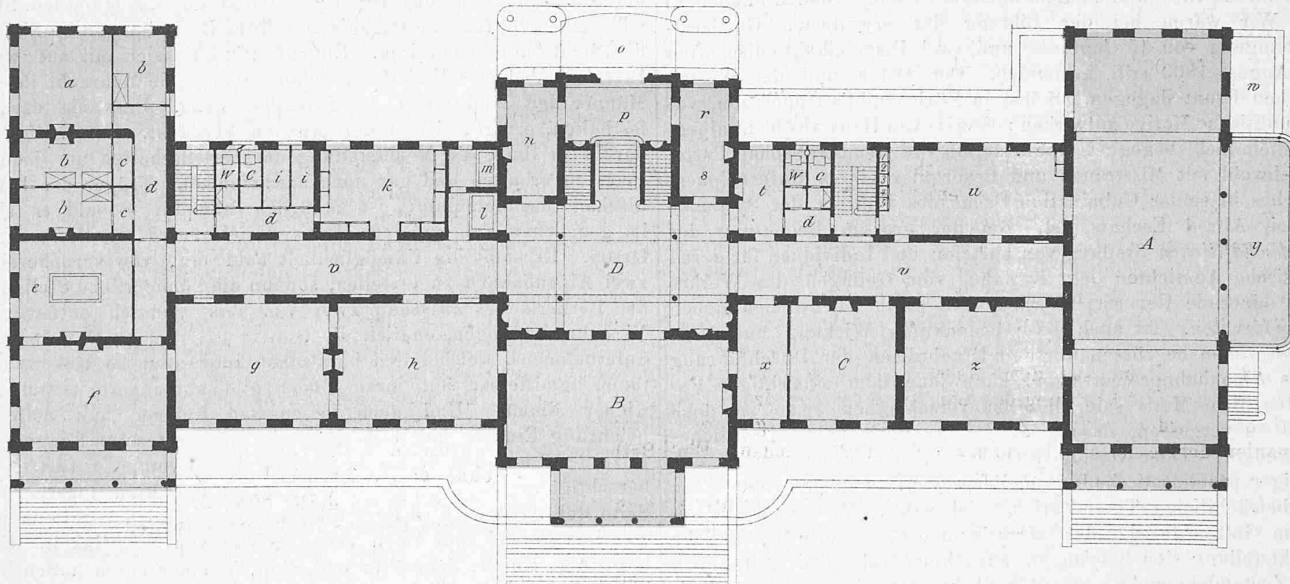
HÔTEL NATIONAL À GENÈVE.

J. E. GOSS, ARCHITECTE.

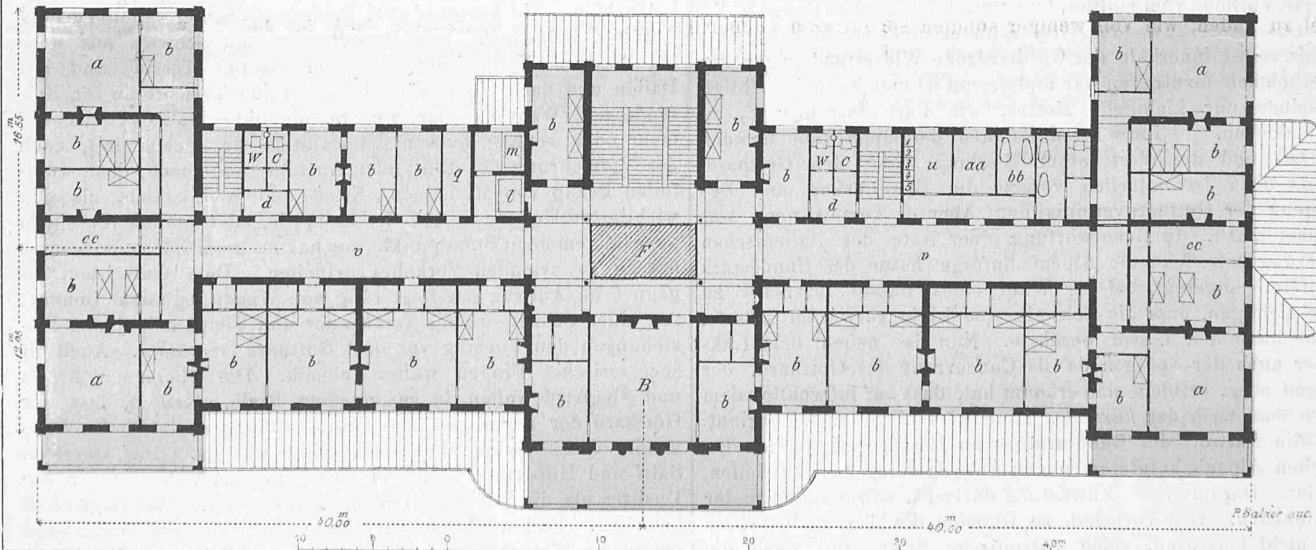
FACADE PRINCIPALE.



REZ-DE-CHAUSSEE.



1^{er} & 2^e ETAGE.



Inzwischen hat Koller in Italien dem Gotthardprojecte den Boden geebnet, der Art, dass es sich zum Mindesten neben seinem ältern Concurrenten Lukmanier zeigen durfte. Dies war namentlich in officiellen Regionen der Fall. So beim Ministerium. Hand in Hand hiermit ventilirt sich die Subventionsfrage. Es ist an der Gotthardvereinigung, sie zu planiren. Sie thut es im August 1865 mit im Wesentlichsten folgenden Punktationen: Einer Gesellschaft, welche das gesammte Netz der Gotthardbahn bauen will, wird der grosse Alpentunnel in betriebsfähigem Zustande übergeben gegen Einhändigung von Actien zweiten Ranges im Betrage der Baukosten des Tunnels. Italien baut den Tunnel unter der Bedingung, dass die mitinteressirten Staaten dafür 35 Millionen Fr. votiren. Die Actien zweiten Ranges erhalten erst dann Anspruch auf einen Ertrag, wenn die Zinsen des Obligationencapitals bestritten sind und die Actien ersten Ranges 70/0 erhalten. Ein Ueberschuss der Nettoeinnahme über diese Verzinsung hinaus wird gleichmässig auf die Actien ersten und zweiten Ranges vertheilt. Beiderlei Actien haben gleiches Stimmrecht. Die Zahlung der 35 Millionen an Italien erfolgt in 10 bis 12 Jahresraten entsprechend jeder Hälfte des Werthes der von Italien ausgeführten Tunnelarbeiten. An diesen Beitrag gibt die Schweiz 20, andere Staaten, namentlich Deutschland, zusammen 15 Millionen. Innert 5 bis 6 Jahren sollen die Zufahrtlinien erstellt sein. An die schweizerische Subvention gibt Zürich Fr. 1 500 000; Bern Fr. 1 500 000; Luzern Fr. 2 500 000; Uri Fr. 1 000 000; Schwyz Fr. 1 250 000; Unterwalden (ob und nid dem Wald) Fr. 250 000; Zug Fr. 750 000; Solothurn Fr. 400 000; Baselstadt Fr. 1 200 000; Baselland Fr. 300 000; Schaffhausen Fr. 500 000; Aargau Fr. 1 000 000; Thurgau Fr. 250 000 und Tessin Fr. 2 500 000; Nordost- und Centralbahn Fr. 7 000 000. — Diese beiden Gesellschaften sind die ersten, welche ihre Quote acceptiren. Dann kommen Zürich, Baselstadt, Uri, Luzern, Canton und Stadt, Schwyz, Solothurn und Aargau. Andere Cantone und Städte folgen nach (Tessin natürlich lieber zuletzt als zuerst!). Unter die auswärtigen Subvenienten stellen sich Baden und Württemberg, Preussen für die Rheinlande. Italien hat Bedenken gegen eine verbindliche Uebernahme des Tunnels zu besagten Bedingungen, nimmt aber eine namhafte Erhöhung seiner (natürlichen) Quote von 35 Millionen in Aussicht. —

Neue Bauprojecte für den Lukmanier tauchen auf. Ja, es kommt sogar zu einer Combination Gotthard-Lukmanier: La Nicca will die Bahn aus dem Reussthal in's Maderanerthal führen, dann mit Durchbohrung des Kreuzlipasses oder des Milarpasses das Vorderrheinthal gewinnen und bei Curaglia den Lukmanier überschreiten, beziehungsweise durchbrechen. Ein ebenso schönes wie kühnes Project! Diese Liniatur des wichtigsten Verkehrsweges würde die Central- und die Ostschweiz haben versöhnen und deren vereinte Kräfte einem gemeinsamen Werke zuwenden können, welches weitaus den grössten Theil der Eidgenossenschaft an sich interessirt haben würde. Aber eben, es scheitert vorerst am Punkt der Punkte — am Finanzproblem. Hatte man Mühe, für eine Linie mit einem Tunnel Mittel zu finden, wie viel weniger konnten sie für zwei Tunnels hinreichen! Doch wird diese Rücksicht nicht allein den Ausschlag gegeben haben: Das grosse, vorwiegende Interesse der auswärtigen Staaten zunächst an der kürzesten Linie im Dienste der Concurrentenfähigkeit musste an einer ausschliesslich in schweizerischem Interesse planirten starken Krümmung der Alpenbahn, wie die von La Nicca projectirte, Anstoss nehmen. So war es namentlich Italien, welches die Idee, unter lebhafter Anerkennung ihrer Vorzüge zwar, verwarf.

Die Sache Italiens, in nationaler und dynastischer Fortentwicklung begriffen, äussert sich in einer dem Alpenbahnwesen günstigen Richtung. Das Königreich strebt nach einer Grossmachtstellung. Darum hat es, seiner Lage gemäss, auf eine bedeutende Seemacht sein Augenmerk zu richten. Diese ist ohne kräftige Handelsmarine nicht denkbar. Zur Speisung des Seehandels ist die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen mit den transalpinischen Ländern unerlässlich. Sie erscheint also als ein politisches und commercielles Gebot des Reiches. Auf den Vorschlag des Bauministers Jacini veranlasst die Regierung im Juli 1865 eine Expertise zur Begutachtung der Frage einer Bahn durch die Schweizeralpen. Es wird eine Baucommission aus den competentesten Notabilitäten zusammengesetzt. Das

Problem wird ernster und eingehender denn je zuvor studirt. Die Commission theilt sich in eine technische und eine commercielle. Ihr Bericht ist zwei starke Quartbände gross. In Frage kommen nur Lukmanier, Gotthard und Splügen. Für den erstern werden La Nicca, Bavier und Wirth-Sand, für den zweiten Koller und Schmidlin, für den dritten die Italiener Bonfadini, Vanotti und Antonini in's Vernehmen gezogen. Das Studium berücksichtigt nicht nur die geographische, auch die virtuelle Länge der einzelnen Linien zwischen den Haupthandelsplätzen Italiens und den Brennpunkten des mitteleuropäischen Verkehrs. (Die virtuelle Länge ergibt sich aus dem Zusammenwirken der Weglänge, der Betriebskosten und der dadurch bewirkten Kraftverhältnisse). Die Vergleichung wird ausgeführt in Betreff des Handels von Centraleuropa mit der Levante, des Verkehrs der transalpinischen Länder mit Italien und des italienischen Seehandels. Die Commission gelangt mit eif gegen drei Stimmen zu den folgenden Resultaten:

Der Gotthard ist der günstigste Pass für den Handel zwischen der Levante und den mit derselben im lebhaftesten Verkehr befindlichen Ländern Europa's. Ihm gegenüber kommt der Splügen erst in den zweiten, der Lukmanier in den letzten Rang.

Der Gotthard ist der günstigste Pass für den Verkehr zwischen Italien und den bedeutendsten nördlich der Alpen befindlichen Mittelpunkten des Handels und der Industrie. Ihm gegenüber nimmt der Splügen erst die zweite, der Lukmanier die letzte Stelle ein. Die Pässe des Gotthard und des Splügen sind gleich günstig, um der italienischen Handelsmarine bei ihrer Concurrenten mit den andern europäischen Marinen die bedeutendste Kundschaft im Norden der Alpen zu sichern; durch den Lukmanier dagegen wird dieser Zweck nicht wirksam erreicht.

Auf Grund dieser Ergebnisse ihrer Untersuchung gelangt die Commission zu dem Ausspruche: dass der Gotthard vor dem Splügen und dem Lukmanier den Vorzug verdiene, weil er die meisten commerciellem Vortheile und die Gewissheit der schnellsten und leichtesten Ausführung biete, der geringsten, unverzinslichen Subventionen bedürfe und denjenigen Interessen entspreche, welche über die bedeutendsten Hilfsmittel verfügen. Nach dem Gotthard wird dem Splügen die zweite, dem Lukmanier in jeder Beziehung die letzte Stelle angewiesen.

Wir befinden uns auf dem Cardinalpunkte der schweizerischen Alpenbahnfrage. Man sieht, er liegt nicht in der Schweiz, er liegt in Italien. Der Staat, welcher an der Durchführung eines Projectes das grossartigste Interesse hat und nimmt, auf dessen Betheiligung im grössten Verhältniss die meisten Hoffnungen sich stützen — ohne dessen Einverständnis das Problem nach keiner Richtung hin lösbar ist, dieser Staat hat, durch sein massgeblichstes, berufenstes Organ, die Frage entschieden, welchem Pass allein Umstände halber die Rolle einer Alpenbahn für Italien zukomme. Damit sind auch die politischen Accessorien der Sache auf Schweizerboden klar gestellt. Was die Opposition wider den Gotthard, vielleicht selbst ein Theil seiner Anhängerschaft, fast zwei Jahrzehnte lang als das Werk der Coalition der leitenden Bundesorgane mit den Gotthardmännern angesehen — die Entscheidung des entscheidendsten Factors —, das erscheint nicht als ein Werk von Schweizern, schon darum nicht, weil sie niemals das entscheidende Wort in Sachen besessen! Es zeigt sich als das Werk von Italienern im Dienste Italiens. Dass die Gotthardinteressenz und die Bundesbehörde der sechziger Jahre einen wesentlichen Antheil am Fortgang mehr als am Gang der Dinge selbst hatten, das lässt das Resultat der Concurrenten der Pässe substanziell ihrem Conto weder im Sinne ihrer Freunde gutschreiben noch in ihrer Feinde Sinn belasten. Und wenn der Wille, abgesehen vom Erfolge, beurtheilt oder verurtheilt werden soll, so hat man zu prüfen, ob an ihm selbst oder an seiner Bethätigung was Unrechtes haftet? Wer diesen Beweis antreten will, der tret' ihn an! Uns fehlt unter dem, was vom Gegangenen und Gehangenen wir wissen und erfahren, jeder Anhaltspunkt, um jene Frage zu bejahen. Was die Gotthardpartei anbelangt, so hat sie im Objectiven Anerkenntnisswerthes, im Subjectiven nichts Verwerfliches gethan. Der allein einem freundeidgenössischen Sinne bedenklich erscheinen könnende Schritt, den sie unternommen, ist (im 1863er Memorial) der Antrag, der Bundesrath solle eine diplomatische Vertretung

der Ost- und Westprojecte im Auslande ablehnen, um mit seinem ungetheilten Nachdrucke auf das Zustandekommen der Gotthardbahn hinzuarbeiten. Aber die Idee, womit dies nach damaliger schweizerischer, eisenbahnpolitischer Tradition freilich ausserordentlich kühne Ansinnen einer Verkehrspartei an den Bund sich motivirte, hatte den practischen Sinn und Verstand, dass nur durch Betreibung der Gotthardsache mit ungetheilter Mithilfe der Bundesorgane einer positiven Lösung des schweizerischen Alpenbahnproblems überhaupt zugesteuert werden könne, und hat im engern Rahmen die Prätension, dass die Interessen des grössern vor einem kleinern Theile der Eidgenossenschaft auch in der Bundespflege den Vorzug verdienen. Solcher Motivirung hat jenes Ansinnen sich mindestens nicht zu schämen. Wessen Motive in gegnerischen Lagern waren vollkommener auf patriotischer Basis? — An die Haltung des Bundesrathes kann man natürlicherweise einen strengern Maassstab legen, als an diejenige einer Partei. Der Punkt nun, welcher allein einer bedenklichen Auffassung Raum geben kann, ist in seinem Vorgehen jene Antwort an die italienische Regierung, worin er gleichsam Namens des Bundes eine jede den Tessin nicht berührende Linie perhorrescirt. Soweit als der Bundesrath nur als *diplomatischer Vermittler* von concurrirenden Projecten betrachtet wird, kann man solche anticipirliche Kundgebung der Behörde für Rechnung des Landes tadeln, wenn man will verwerfen. Man vergisst jedoch, dass der gleiche Rath über solchen beschränkten noch einen höhern Beruf hatte, den Beruf nämlich, *ex officio*, unabhängig von den Bewegungen aus Volk und Parteien heraus, der eidgenössischen Wohlfahrt nachzuforschen, in *seinem Sinne* das Wort zu reden und mit *seinen Mitteln* Thür und Thor zu öffnen. Auf dieser höhern Warte konnte unsere Bundesbehörde *dieser* Bewegung ihre Förderung angedeihen lassen, *jener* sie vorenthalten, ohne mit ihrer Bestimmung und seinen Pflichten in Widerspruch zu gerathen.

Ob im Gotthardlager und im Schoosse des Bundesrathes die gegenständlichen und patriotischen Motive *innerlich* stets den Ausschlag gegeben im Betreiben und Fördern der Alpenbahnsache — oder ob weniger würdige Triebfedern mitgewirkt, das mögen die Einen so, die Andern anders *glauben*: *Wissen* kann's *Niemand*, und die Bethetheilten selbst können nur in dem Grade sich Rechenschaft geben über das Walten dieses ihres — innern Departements —, als sie Selbsterkenntniss besitzen! Jedenfalls ist es, an der Hand von Verfassung und Gesetzen und des *bekannt* Geschehenen nicht erlaubt, die Gotthardpolitik der unternehmenden und officiellen Factoren bis zur Sicherung des Werkes (natürlich mit Ausnahme derjenigen Tessin's) — als ein mit Corruption beflecktes Vollbringen darzustellen, noch solches gar als geschichtlich feststehend zu erklären. Wer es thut, sagt — willkürlich oder unwillkürlich — *Unsinn!*

* * *

Notice sur l'Hôtel National à Genève.

Disposition générale. L'Hôtel National est construit suivant une forme en double T, avec avant-corps central. Les faces principales sont au nord et au midi (côté du lac). Il contient 200 chambres et salons et environ 220 lits.

Superficie. La superficie occupée par le bâtiment proprement dit, est de 1832 mq.

Distribution générale. 1 Sous-sol. 1 Partie entre-solée. 1 Rez-de-chaussée. 3 Étages. Combles mansardés.

Sous-sol. (Hauteur 3 m.) Il renferme: 1 cuisine, 1 office, 1 buanderie, 2 bûchers, caves, bouteillers, réfectoire d'employés, charbonnières, souillards et ascenseurs. Il communique aux étages supérieures au moyen de 2 escaliers de service.

Entre-sol. (Hauteur 2,50 m.) La partie entre-solée se trouve sur les faces nord et couchant. Elle se compose de 2 salons, 1 salle-à-manger pour courriers, 12 chambres, 4 cabinets W. C., 2 ascenseurs, l'un pour voyageurs, l'autre pour bagages.

Rez-de-Chaussée. (Hauteur 5,70 m.) Entrée principale, face nord. Il se compose de: 1 grand salon avec terrasse, dimension 14,80 m. × 8 m. 1 salon de dames, dimension 10,35 m. × 7,60 m., 1 salon de lecture de la même dimen-

sion et 1 petit salon, 1 grande salle à manger, dimension 27,40 m. × 9,30 m., avec véranda vitrée de 14 m. × 4 m., 1 petite salle à manger, 1 office, 1 salle de billard, 1 lingerie, 3 chambres à coucher de l'aile droite. A gauche et à droite de l'entrée se trouvent les locaux de l'administration, bureaux, etc. Il y a en outre 4 cabinets W. C. dans les arrières-corps et les 5 ascenseurs. L'escalier principal (largeur 3 m.) se trouve en face de la porte d'entrée de l'arc de l'avant-corps central; une double rampe relie le rez-de-chaussée au 1er étage. 2 escaliers de service dans l'arrière-corps.

Au midi se trouve une véranda ouverte, sur toute la longueur de la face, avec 3 grandes escaliers conduisant sur la terrasse.

1er Etage. (Hauteur 4,285 m.) 1 grand salon au midi (pavillon central) de 7,20 m. × 8 m. avec balcon de 16 m. × 4 m., 4 salons dans les ailes avec deux balcons au midi, de 10,70 m. × 2,50 m. chacun, 1 office, 2 salles de bains, 25 chambres à coucher, 2 ascenseurs, cabinets W. C., 1 grande galerie longitudinale avec vestibule au centre et 2 couloirs dans les ailes, dégagent les diverses pièces de cet étage. 2 escaliers de service, arrière-corps latérale.

2me Etage. Hauteur 3,415 m.

3me Etage. Hauteur 2,95 m. Ils sont distribués de la même manière que le 1er Etage, sauf quelques variantes dans les dimensions des chambres.

Combles (mansardés). (Hauteur 2,60 m.) 1 grand salon, 4 salons, chambre de bains, 1 office, 35 chambres à coucher. 4 cabinets W. C.

1 grande lanterne vitrée éclaire le vestibule central, galerie de service comme aux étages inférieures. 1 escalier en bois conduit sur la plateforme.

Matériaux employés. La grosse maçonnerie est faite en moellons de Meillerie. Les encadrements des portes et fenêtres sont en molasse de Berne et Lausanne.

Les soubassements, perrons et vérandas sont en roche du Jura et de Villebois.

La couverture est en ardoises du Valais et les plateformes sont en placages de zinc.

Chauffage. Le chauffage se fait au moyen de 6 calorifères placés dans le sous-sol.

Nota. Il y a des bains à tous les étages et l'hôtel contient un bureau de postes et de télégraphes. Les ascenseurs sont répartis de la façon suivante: 1 pour les voyageurs, 1 pour les bagages, 1 pour la salle à manger et 2 pour le service des étages. — Le prix peut être estimé à 700 fr. le mètre superficiel bâti.

Légende pour les plans page 134.

a Salon	t Directeur
b Chambre	u Office
c Entrée	v Galerie
d Dégagement	w Cour basse
e Salle de billard	x Passage
f Buffet — Salle de café	y Véranda
g Salon de lecture	z Salle de déjeuner
h Salon de dames	A Salle à manger
i Toilette	B Grand salon
k Lingerie	C Petite salle à manger
l Lift des voyageurs	D Grand vestibule
m Lift pour bagages	F Cour du vestibule
n Portier	aa Sommeillers
o Passages des voitures	bb Salles de bains
p Vestibule d'entrée	WC Cabinet
q Femmes de chambre	cc Cabinet de toilette
r Poste et télégraphe	1 2 3 4 5 Lifts de la cuisine aux
s Bureau de comptabilité	étages.

* * *

Rapport

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

Par l'interpellation que je me suis permis d'adresser à la Municipalité dans notre dernière séance, j'ai voulu hâter la solution de deux questions, qui, laissées dans la vague, empêchent