

1887

## KOLONIEN

Portugal nimmt im Rahmen des Protokolls von Lissabon Macau in Besitz; die Annexion wird von China akzeptiert.



## FRANKREICH

Tod von Hippolyte Bayard, dem Erfinder der Fotografie. zvg

## RUSSLAND

Russland erlässt eine Reihe von Einschränkungen für den Zugang zu den Gymnasien. Davon betroffen sind die Söhne von Leibeigenen, von Dienern, von Waschfrauen und von Küchenangestellten. Auch für jüdische Zöglinge gibt es Schranken.



## SPRACHEN

Unter dem Pseudonym Dr. Esperanto veröffentlicht Ludwik Lejzer in Warschau eine Broschüre zu einer «Internationalen Sprache». Das ist der Anfang des Versuchs der Einführung der Kunstsprache Esperanto. zvg



## GESELLSCHAFT

Am «Bloody Sunday» wird eine Demonstration von irischen Verfechtern der Unabhängigkeit niedergeschlagen. 400 Verletzte sind zu beklagen. zvg

26

14

1

26

13

JAN

FEB

MÄRZ

APR

MAI

JUNI

JULI

AUG

SEPT

OKT

NOV

DEZ

VERKEHR – DIE WESTSCHWEIZ MACHT SICH FÜR DEN BAU DES SIMPLONTUNNELS STARK

# Die ersten Schritte für den Simplontunnel

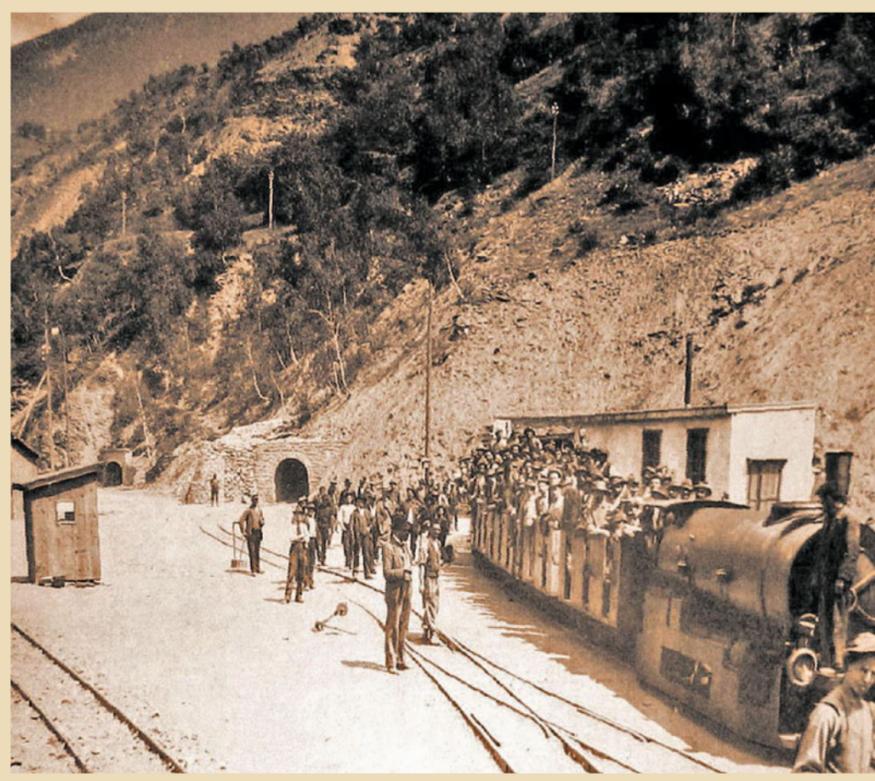
Frankreich hat keine Eile mit dem Bau der Eisenbahnlinie zwischen Genf und dem Wallis am Südufer des Genfersees. Die schwierige Topografie und politische Widerstände führen dazu, dass dieses Vorhaben und damit der Einbezug des Wallis ins internationale Netz nie so recht vorankommt. Doch auf der italienischen Seite kommt Bewegung in die Eisenbahnpolitik. Die Kantone Wallis, Freiburg und Waadt verlangen von der Eidgenossenschaft, dass sie beim Projekt eines Alpendurchstichs zwischen Italien und dem Tal des Rottens hilft. Die drei Kantone sprechen zu diesem Zweck sieben Millionen Franken: die Waadt vier Millionen, Freiburg zwei Millionen und das Wallis eine Million. Diese Willenskundgebung wird vom Bund unterstützt. Im April 1887 genehmigen die eidgenössischen Räte einen Beitrag von 4,5 Millionen, und zwar als «Garantie zugunsten einer Eisenbahn im Westen der Schweiz». Ein weiterer Beitrag,

der schon 1878 gesprochen wird, ist sofort verfügbar.

Zu Beginn zeigt sich der Kanton Neuenburg eher widerstrebend, wenn es darum geht, das Eisenbahnprojekt zu unterstützen, doch er trägt schliesslich 1,25 Mio. bei, Genf spricht eine Million, die Stadt Montreux 250 000 Franken, die Genfer Schifffahrtsgesellschaft 240 000. Auf der anderen Seite beteiligt sich die Regierung Italiens nicht an diesen Plänen zum Ausbau des Schienennetzes, weil man dies als eine strikt schweizerische Angelegenheit betrachtet. Immerhin beteiligen sich mehrere Provinzen und Handelskammern, die zusammen vier Millionen aufbringen, und zwar auf freiwilliger Basis; das Projekt bleibt strikt schweizerisch.

## Ein Basistunnel

Die Experten des Bundes kommen zum Schluss, dass der Simplon die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Mailand darstellt. Schon damals rechnet



Beginn der Arbeiten für den Bau des Simplontunnels am Nordportal.

zvg

## FREIBURG IST ZUFRIEDEN

Die Beteiligung des Kantons Freiburg ist umstritten. Das geht wenigstens aus dem Medienecho hervor. Die Zeitung «La Liberté», die in Freiburg erscheint, gibt am 20. September 1887 ihrer Zufriedenheit mit der Stimme eines Lesers Ausdruck: «Die Neuigkeiten über die Verhandlungen für den Bau des Simplontunnels haben rückwärtsgewandte Geister arg beschäftigt. Bis Samstag hat man den Erfolg der jüngsten Verhandlungen angezweifelt. Der gute Gang der Gespräche stellt einen Triumph für die Freiburger Regierung dar, die immer an die Seriosität der erneuten Initiative für den Bau eines Tunnels geglaubt hat, der die Westschweiz endlich mit

den Eisenbahnnetzen von Italien verbindet.»

## Die Waadt ist betroffen

Der Präsident der Waadtländer Regierung unterstreicht die Bedeutung des Baus des Simplontunnels. «Der Kanton Waadt muss diesem Unterfangen eine tatkräftige Unterstützung angedeihen lassen. Es geht nämlich auch um seine industrielle und wirtschaftliche Entwicklung. Ein negativer Ausgang der Volksabstimmung müsste als ein halber Konkurs angesehen werden. Das wäre ein Unglück, über das sich gewisse Mit-eidgenossen die Hände reiben würden.» Schon damals bestand eine Rivalität zum Gotthard...

man auch mit Reisenden von Basel her, wenn die Linie genügend Komfort bietet. Die Gäste des Wallis können dank dem Tunnel ihre Reise in Richtung Italien fortsetzen. All diese Überlegungen führen zum Schluss, dass man am besten einen Basistunnel erstellt. Die Kommission ist der Ansicht, dass eine einzige Spur genügt.

## Ein grosser Vorteil für das Wallis

Der Walliser Grosse Rat ist vom Vorhaben angetan und vergleicht es mit dem Bau der Strasse über den Simplon. «Es ist eine wunderbare Strasse, ohne Zwei-

fel, und sie erlaubt es mit einer Leichtigkeit ohnegleichen die Alpen zu überqueren. Sie stellt für das Wallis eine grosse und wichtige Verbindung dar, die seit ihrer Eröffnung in hohem Masse durch den Reisendenstrom zur Entwicklung der materiellen Interessen des Kantons beigetragen hat.» Schon damals sind sich die Politiker durchaus bewusst, dass die Anbindung an Verkehrsadern für den Kanton die wichtigste Voraussetzung darstellt, damit er aus der Isolation herausfindet und zu mehr Wohlstand gelangt: «Ohne diese Strasse wären wir ein isoliertes Land geblieben, das vom

Rest der Welt nicht zur Kenntnis genommen wird, um das so zu sagen.»

Die Schlussfolgerung lautet: «Die Eisenbahnlinie ist dazu auserkoren, eine grosse Verkehrsader zu werden, dem grossen Transitverkehr zwischen dem Nordosten Europas und Italien zu dienen. Wenn es nicht gelingt, diese neue Strecke zu erstellen, werden wir in die ärgerlichste Isolation zurückfallen, in die der vergangenen Zeiten. Man weiss: Wer rastet, der rostet.» Mit solchen Argumenten ist es ein Leichtes, die Bevölkerung von der Finanzierung zu überzeugen...

## MALEREI

### Das Vaterland besungen

Der «Confédéré» vom 21. Mai 1887 übernimmt den Text eines Liedes eines gewissen E. Delavy, der nach der Melodie der Schweizer Nationalhymne gesungen werden soll. In seiner Tonart und in seinen Aussagen ähnelt er der heutigen «Nationalhymne» des Wallis, die bekanntlich «Nennt mir das Land» ist und die von Leo Luzian von Roten verfasst wurde. Die «offizielle» Walliser Nationalhymne, die zu mancherlei Anlässen noch heute ertönt, wird vom Rarner «Hobby-Dichter» im Jahre 1890 geschrieben. Von ihm stammt aber einzig der Text; die Melodie hat Ferdinand Othon Wolf beige-steuert.

Aber auch in der Version aus dem Jahre 1887 wird das grosse Tal besungen, seine drei Regionen, die Städte und die Dörfer, die Schlösser und die Burgen, die weite Ebene, der schnell dahinfließende Strom. Und natürlich fehlen auch die Anklänge nicht an das Heldentum der Vorfahren, der Ritter und der Schützen, es finden sich auch Anspielungen auf die Geschichte, allerdings ohne – wie es sich ja in einer Hymne gehört – auf die Zerrissenheit und die Widersprüche im Land einzugehen.

Leo Luzian von Roten, ein Spross der Rarner von Roten, studiert nach der Matura in Brig Rechtswissenschaften in München und bekleidet später wichtige Funktionen in der Politik und in der Verwaltung.



Die Walliser Landschaft inspiriert alle Dichter. zvg

## ANZEIGE

### WETTBEWERB

www.wkb.ch



«Mein Wallis ist:  
das Land, nach dem zurück es stets den Sohn  
der Berge zieht, wenn er mit tränumflortem  
Blick im Geist die ferne Heimat sieht.»

Lorraine Studer  
40 Jahre, Assistentin Region, WKB Filiale Siders  
Wohnhaft in Savièse



Walliser  
Kantonalbank