Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 12 (1913)

Artikel: Zur Eisenbahnpolitischen Lage im Westen und Osten [Schluss]
Autor: Steiger, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-764001

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

ZUR EISENBAHNPOLITISCHEN LAGE IM WESTEN UND OSTEN

(Schluss)

Für eine kleine, von lauter Großmächten umgebene Republik ist diese Verschuldung, die als eine Folge der Eisenbahnverstaatlichung betrachtet werden muss, gar nicht unbedenklich. Da mehr als neun Zehntel davon für *produktive* Zwecke gemacht worden sind, muss man sie auch nicht allzu tragisch nehmen, so lange ihre Verzinsung aus den produktiven Werken nicht nur als gesichert betrachtet werden darf, sondern noch für die *Hebung des Verkehrs* genügend erübrigen lässt. Für diesen eigentlichen Zweck der Verstaatlichung hat man zwar bis heute allerdings viel zu wenig getan.

Die Einnahmen aus dem Tonnenkilometer betragen bei uns immer noch 7,7 Rappen, während sie im letzten Jahrzehnt in Deutschland von 4,59 auf 4,5 und in Frankreich gar von 4,69 auf 4,27 Rappen gesunken sind. Die Bundesbahnen haben also unserm internen Handel und Verkehr ungefähr das Doppelte für Güterfracht abgenommen was andere Staaten. Das beweist zur Genüge, wie sehr die Schweiz im Gütertarifwesen im Rückstand ist. Hier eine Besserung eintreten zu lassen, wäre für uns sehr wichtig. Es bedeutet dies einen weitern Ansporn, das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen nicht durch unrationelle Erhöhung des Baukontos oder durch allzugroße Nachgiebigkeit gegenüber Lohn- und andern Forderungen zu gefährden.

Die Nebenbahnen beklagen sich schwer, dass sie bei den von den Bundesbahnen bezahlten Löhnen nicht aufkommen können und die Bundesbahnbehörden sagen ganz offen, sie können an den innern Tarifen nichts ändern, weil alle Überschüsse für die Ansprüche des Personals und für Bauten verwendet werden müssten. Das sind keine normalen Verhältnisse. Die „großen wirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung“ sind noch lange nicht erreicht worden, wie der frühere Präsident der Bundesbahnen in einem interessanten Überblick über den zehnjährigen Staatsbetrieb behauptet hat. Die Förderung der *Getreideversorgung* durch eine vernünftige Tarifpolitik in Verbindung mit dem *Ausbau der Rhein-*

schiffahrt ist noch ein ungelöstes Problem und wird nicht gelöst, wenn nicht in der Eisenbahnpolitik im Osten und Westen die größte Vorsicht beobachtet wird.

Diese keineswegs harmlose Sachlage zwingt die Schweiz, dem Baukonto ihrer Bahnen die größte Aufmerksamkeit zu widmen und ihn nicht mehr als durchaus notwendig durch Bauten und Ankäufe zu belasten. Die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen wäre viel vorteilhafter für uns, wenn wir nur *eine* Alpenbahn, die Gotthardlinie, besäßen. Dann könnte unser Netz ein so glänzendes Geschäft sein, dass wir der eidgenössischen Staatskasse auch bei ganz erstklassigem Betrieb jährlich einige Millionen daraus zuführen könnten. Davon ist heute keine Rede mehr. Schon Bundesrat Schenk soll gesagt haben, *ein* Tunnel sei für die Schweiz ein Segen, von *dreien* werde sie erwürgt. Und ein hoher deutscher Beamter bemerkte einem unserer führenden Leute der Eisenbahnverwaltung: „Drei Alpendurchstiche auf so kurze Distanz zu errichten, das bringen nur die Schweizer fertig!“

Psychologisch ist die sich gegenwärtig in der Ostschweiz geltend machende Bewegung verständlich. Die Ostschweizer, darunter viele bisherige Greinaleute, sagen sich: „Die Berner haben den Beweis geleistet, was man mit *einigem* Vorgehen erreichen kann; sie haben sich nichts daraus gemacht, eine Lösung ihrer Alpenbahnfrage zu erstreben, die dem Gotthard bedeutenden Abbruch tun wird: also kann man auch uns keine Vorwürfe machen, wenn wir eine Lösung der Ostalpenbahnfrage verlangen, die der Gotthardstrecke noch stärkeren Abbruch tut“. Dass die Ostschweiz wie die Westschweiz Anspruch auf einen Teil des Gotthardverkehrs hat, ist nicht zu bestreiten. Beide mussten Jahrzehnte zu Gunsten der Gotthardregion zurückstehen, und wenn diese heute Überfluss hat, so ist eine angemessene Teilung des Verkehrs nach Westen und Osten nicht unbillig. Dieser Anspruch ist schon im Eisenbahngesetz von 1872 und zu Gunsten der Ostschweiz wiederum im Artikel 49 des Rückkaufsgesetzes anerkannt worden. Der Umstand, dass der Anspruch gegenüber der Ostschweiz einstweilen nicht erfüllt werden konnte, hat dazu geführt, dass der Bund, entgegen aller bisherigen Praxis, den Ausbau der Rätischen Bahnen mit dreizehn Millionen Franken unterstützt hat,

was er bis zum heutigen Tag noch gegenüber keiner andern Nebenbahn vollbrachte. Die Berner Alpenbahn hat eine Geldhilfe von sechs Millionen erhalten, unter Bedingungen, deren Durchführung etwa zehn Millionen Franken mehr als der geleistete Beitrag gekostet hat.

Die Verstaatlichung der Berner Alpenbahn, die erfolgen soll, sobald man weiß, was der Betrieb abwirft und wie er sich finanziell gestaltet, wird voraussichtlich eine vorläufig uneinträgliche Vermehrung unserer Bauschuld von 150 bis 160 Millionen bedeuten. Dazu kommen die Bauten in Genf und am Gotthard, was alles in die Hunderte von Millionen geht.

Wir wollen nicht so schwarz sehen, die Bundesbahnen könnten das nicht aushalten; aber man darf die Ostalpenbahnfrage nicht in einer Weise durchführen, die die Gotthardstrecke und die später zu kaufenden Berner Alpenbahnen entwertet.

Es lässt sich nicht bestreiten: hätte sich die Ostschweiz nur wenigstens über die Frage Staatsbau oder Konzession geeinigt, einstweilen ohne Rücksicht auf die Führung der Bahn, so wären die Studien über die Ostalpenbahnfrage jedenfalls viel weiter gediehen. Dabei sollte man sich für den Staatsbau entschließen und nicht einer Privatgesellschaft eine Konzession erteilen wollen, deren Erbschaft wir dann später wie beim Lötschberg antreten müssen und deren Hauptaufgabe sein wird, *der Gotthard- und Lötschbergbahn so viel Verkehr als nur möglich wegzunehmen.*

Beim Staatsbau, ob Splügen oder Greina, behält man wenigstens einigermaßen das Messer in der Hand. Man kann einen uneinträglichen Betrieb einschränken, man spricht beim Abschluss von Verträgen mit dem Ausland in ganz anderer Weise mit und braucht nicht Verpflichtungen, die eine Privatgesellschaft eingegangen hat, auf gut Glück zu übernehmen.

Mit Recht wurde bei der Interpellation im Zürcher Stadtrat bemerkt, man solle erst einmal jene Vorfrage, die eine Kardinalfrage sei, zum Entscheide führen, ob die Ostalpenbahn von Anbeginn Bundesbahn, vom Bunde gebaut und betrieben, oder Privatbahn zu sein habe.

So urteilen heute alle nüchtern denkenden Leute. Auch der Bundesrat wird sich einem grundsätzlichen Entscheid nach dieser Richtung wohl nicht mehr lange entziehen können. Die Öffent-

lichkeit hat ein Recht, nicht länger in der Ungewissheit gelassen zu werden, und es ist vollständig richtig, wenn man allgemein auf einen Entscheid über diese grundlegende Frage drängt.

So bald die Frage Staatsbau oder Konzession gelöst ist, wird man auch die Studien über die Führung der Bahn endlich wesentlich fördern können; bis heute ist man ja noch nicht zu eingehenden Einzelstudien, sondern nur bis zu allgemeinen Berechnungen und Schätzungen gediehen. Immerhin gestatten diese eine gewisse Bewertung der bis jetzt bestehenden Ostalpenbahnprojekte.

Gegenüber der Behauptung, die Berechnungen der Bundesbahnen seien unrichtig und viel zu pessimistisch, hält eine neue in letzter Zeit erschienene Schrift des Greinakomitees daran fest,

a) dass es *kein* Recht auf den Splügen, wohl aber ein solches auf die Ostalpenbahn im allgemeinen gibt,
b) dass technisch und finanziell die beste Lösung die *Greina* ist,
c) dass Splügen und Greina wirtschaftlich ungefähr gleichwertig sind, dass aber die letzte von den Kantonen *St. Gallen, Appenzell, Thurgau, Schaffhausen, Zürich* und *Glarus* mit Rücksicht auf ihre innere Entwicklungsfähigkeit und Ausgestaltungsmöglichkeit (Tödibahn) sowie auf die Schiffahrt bei weitem vorzuziehen ist,
d) dass der Splügen auf die Bundesbahnen zugunsten des Auslandes, speziell Italiens, eine geradezu ruinöse Wirkung ausüben wird und daher vom Bundesbahnstandpunkt aus mit aller Energie zu bekämpfen ist,
e) dass der Kanton Tessin durch den Splügen direkt und indirekt schwer geschädigt wird, ohne dass dieser dem Kanton Graubünden mehr Vorteil brächte als die Greina,
f) dass der Splügen politisch und militärisch für die Schweiz eine große Gefahr bedeutet, und endlich
g) dass der Bau der Ostalpenbahn auf alle Fälle nur Sache des Bundes sein kann.

Diese Schrift klärt die riesigen Unterschiede zwischen den Schätzungen der Bundesbahnen und des Splügenkomitees auf, so für die Verkehrseinbuße der Bundesbahnen beim tiefern Splügentunnel, die die Bundesbahnen auf fast dreizehn Millionen, gegenüber den von den Bündnern bewerteten zweieinhalb Millionen, veranschlagen.

Es wird nun gezeigt, dass man sich in Graubünden auf eine Reihe unzutreffender und unsicherer Posten stützt, und durch eine einfache Rechnung nachgewiesen, dass sich *sogar auf den von Herrn Würmli selbst angenommenen Verkehrsmengen* ein

Ausfall von allermindestens 6 670 000 Franken, und nicht bloß von 2 400 000 Franken ergeben würde. Nun sind aber diese Verkehrsmengen erheblich zu niedrig berechnet. Wenn man das Mittel zwischen der von den Bundesbahnen berechneten Verkehrseinbuße und dem *auf Grund der Zahlen Würmlis* ermittelten Betrag als das Richtige annehmen wollte, so ergäbe sich, wie bemerkt auf 1920 berechnet, immerhin ein Ausfall, von fast zehn Millionen. Es scheint also kaum ein Zweifel möglich, dass die Berechnungen der Bundesbahnen viel eher richtig sind als jene Würmlis. Weitere Berechnungen weisen dann auf eine besondere Fehlerquelle hin:

Wenn Würmli zu einem wesentlich kleineren Verlust gekommen ist, so rührt dies hauptsächlich davon her, dass es nur den Verlust der eigentlichen ehemaligen Gotthardbahn berechnet und angenommen hat, die Zufahrtstrecken zum Gotthard und zum Splügen werden sich gegenseitig ungefähr ausgleichen, so dass von daher ein Ausfall nicht zu erwarten sei. Diese Annahme ist aber unrichtig und wie gesagt ein Hauptgrund für die viel zu niedere Berechnung des Ausfalls.

Unter allen Umständen weichen die Berechnungen der Bundesbahnen um Millionen von denen der Bündner ab, weil alle Grundlagen verschieden sind. Auch wenn man annehmen will, dass der Ausfall von neun statt zwölf Millionen nicht weit von der Wahrheit sei, so wird die Summe mit dem durch die Berner Alpenbahn bewirkten Ausfall auf alle Fälle ausreichen, *um die Bundesbahnen aus dem finanziellen Gleichgewicht zu bringen* und sie in eine ganz unmögliche Verschuldung hineinzutreiben. Wie man dann unsere enorme Staatsschuld noch richtig tilgen will, ist nicht einzusehen, und doch hängt davon der Kredit des Landes ab.

Von einer Ubernahme der Berner Alpenbahn oder der Bodensee-Toggenburgbahn durch den Bund wird schwerlich mehr die Rede sein können, wenn man durch eine unrichtige Lösung der Ostalpenbahnfrage die gesunde finanzielle Grundlage der Bundesbahnen untergräbt. So müsste sich also der Einfluss einer unrichtigen Lösung der *Ostalpenbahnfrage auf die Berner Alpenbahn* gestalten.

Wir bestreiten die internationale Bedeutung der Splügenbahn keineswegs. Wer die jahrhundertealten Beziehungen eines Teils von Graubünden mit dem Veltlin kennt, wird auch das Streben jener Gegend nach einem direkten Ausgang nach Italien begreifen. Dieser Wunsch wäre eher zu erfüllen, wenn uns nicht ohne

eigene Schuld Chiavenna und damit der Südausgang nach Italien, den die Vorfahren seinerzeit erobert hatten, verloren gegangen wäre. Es ist auch richtig, dass die Splügenstraße neben dem Gotthard den vornehmsten Verkehrsweg früherer Zeiten von Nord nach Süd darstellte. Aber unsere *jetzigen* nationalen Interessen nach vollzogener Eisenbahnverstaatlichung und die *jetzige* Staatsraison verlangen gebieterisch eine andere Lösung, als sie vor der Verstaatlichung vielleicht möglich gewesen wäre, abgesehen von militärischen Erwägungen, wenn wir unsere eisenbahnpolitische Unabhängigkeit nach dem Gotthardvertrag nicht noch mehr schwächen, wenn wir mit unserer ganzen Staatsbahnwirtschaft nicht Schiffbruch leiden und wenn wir dauernd im Stand sein wollen, unsere enorme Staatsschuld zu verzinsen und wenigstens teilweise zu tilgen, ohne den Verkehr ungebührlich zu belasten.

Es ist ganz unrichtig, wenn man immer mit den „verbrieften Rechten" kommt, die man verletzen wolle, die ja nur für eine *Ostalpenbahn im allgemeinen* Geltung haben. Der mit Eisenbahnlasten schwer beladene Kanton *St. Gallen* hat vollends keinen Anlass, auf *angebliche* Rechte zu pochen, die den Bund in die Unmöglichkeit versetzen müssten, die durch die Splügenbahn *für immer* zu einer Lokalbahn degradierende Bodensee-Toggenburgbahn zu übernehmen.

Einem zürcher Blatt wurde vor kurzem geschrieben:

Ob auch die Ostalpenbahn kommt, der Kanton St. Gallen und teilweise auch die Stadt St. Gallen sind trotzdem Interessenten am Gotthard. Wir fragen: Soll etwa der Gedanke der Fortführung der Bodensee-Toggenburgbahn über st. gallisches Gebiet hinaus wirklich begraben werden? Will St-Gallen, das so viel Geld in diese Bodensee-Toggenburgbahn hineingesteckt hat, diese als halbe Sackbahn bestehen lassen? Bern hat seinen Lötschberg großzügig als durchgehende, groß angelegte Verkehrslinie ausgebaut. Warum soll St. Gallen nicht über seine Grenzen hinaussehen und die Kantone Schwyz, Zug und Luzern ins Interesse ziehen? Damit die Bodensee-Toggenburgbahn nach Projekt Grauer-Frei nach Zug zum Anschluss an Luzern, an die Berner Oberland-Lötschbergbahn und an den Gotthard gebaut wird, nicht heute und nicht in fünf Jahren, aber doch einmal gebaut. Sieht man nicht, dass man damit die Bahn zum Dr . . . hinausziehen würde? Für uns ist es klar, dass die Bodensee-Toggenburgbahn erst dann ein richtiges und rentierendes Vehikel wird, wenn sie durchgehend und mit dem Zentrum der Zentralschweiz verbunden ist. Da liegen auch die Interessen, die St. Gallen zur neuen Gotthardvereinigung ziehen sollte, ganz unbeschadet seiner Stellung zur Rhein-Bodenseeschiffahrt und

der Ostalpenbahn. Wir sehen Bern, Luzern, Basel und Zürich ihre Verkehrspositionen verstärken — und in St. Gallen schläft man. Ist's wahr oder nicht?

Wenn zwar diese Fortsetzung der Bodensee-Toggenburgbahn, die erst deren wahre Bestimmung erschließt, über Zug gehen würde, wäre das das Ende der Südostbahn. Es ist daher fraglich, ob diese Linie je gebaut wird; jedenfalls nicht von den Bundesbahnen; und schwerlich würde eine Konzession dafür erteilt. Viel natürlicher wäre der Anschluss an eine Greinabahn. Diese Fortsetzung nach Zug oder Graubünden wird aber untergraben, wenn die finanzielle Grundlage der Bundesbahnen durch eine unrichtige Lösung der Ostalpenbahn erschüttert wird.

Auch im Kanton und in der *Stadt* Zürich wird man gut tun, sich nicht unbedacht der Splügenbewegung anzuschließen. Die effektive Länge der Strecke Zürich-Mailand über den Gotthard beträgt 294 Kilometer. Sollte je der Tödi gebaut werden, so kann sie um 20 Kilometer gekürzt werden, wenn man die Greinabahn von Olivone direkt nach Castione und Bellinzona führt, statt sie schon bei Biasca in die Gotthardbahn münden zu lassen. Über den Splügen wären es 324 Kilometer, also 30 Kilometer mehr als über den Gotthard; und warum sich Zürich für alle Zeit die Möglichkeit einer kürzeren Verbindung mit Mailand abschneiden soll, ist nicht einzusehen.

Die Aussicht auf eine *Randenbahn* geht Zürich und Schaffhausen verloren, wenn die Schweiz selbst den deutschen Bahnen nahe legt, so viel Verkehr als möglich von Offenburg nach dem *Bodensee*, an Singen, Konstanz und Schaffhausen vorbei, nach Italien zu leiten. Was *diese* Art von Ostalpenbahnpolitik für Zürich für einen Zweck haben soll, ist nicht einzusehen. Auch wenn all diese Erwägungen nicht wären, so sollte man meinen, bei den minimen Vorteilen, die der Splügen Zürich zu bieten vermag, hätte es gar nicht nötig, der verstaatlichten Gotthardbahn und damit den Bundesbahnen überhaupt einen so großen und unnötigen Schaden zuzufügen, wie dies mit der Splügenbahn der Fall wäre.

* * *

Im Bundesrat scheint man sich über den Ernst der Lage klar zu sein. Es soll die entschiedene Tendenz herrschen, *die Lösung*

der Ostalpenbahnfrage so weit als möglich hinauszuschieben. Man wolle erst die Wirkungen des Gotthardvertrags, der Verkehrsteilung mit der Berner Alpenbahn und, wie man den Worten des Herrn Forrer und anderer entnehmen muss, des Rückkaufs der Berner Alpenbahn abwarten, bevor man sich weiter festlegte. Man spricht auch ganz allgemein von Zusicherungen, die nach dieser Richtung während der Gotthardvertragskampagne gemacht worden seien. Was daran wahr ist, wissen wir nicht.

Unter allen Umständen ist die Luft in eisenbahnpolitischen Dingen heute sehr schwül, und muss jeden, dem an einer zweckmäßigen verkehrspolitischen Entwicklung der ganzen Schweiz gelegen ist, mit großer Sorge erfüllen.

Auf der einen Seite freut man sich, dass das jahrzehntealte Sehnen des Kantons Bern, an eine internationale Bahn zu gelangen, endlich erfüllt wird und dass die Simplonbahn zu ihrer wahren Bedeutung kommt. Die Berner haben seinerzeit alles getan, um das Gotthardprojekt unter nicht geringer Selbstentsagung zu fördern und haben nun Anspruch auf Gegenrecht. Aber wie sich anderseits die Rückkaufspläne der Berner und eine baldige Erfüllung der berechtigten Ansprüche der Ostschweizer ohne enorme Schwächung der Bundesbahnen vereinigen lassen, das ist zur Stunde vollständig dunkel.

* * *

Bei dieser Sachlage begreift man, wenn nicht nur die Freunde der Ostalpenbahn, sondern alle, die für vernünftige Entwicklung unseres Eisenbahnwesens Sinn haben, besorgt werden. Wie soll der Bund noch eine weitere Alpenbahn bauen oder bewilligen können, die sich großenteils wie der Lötschberg vom bisherigen Gotthardverkehr nähren muss, wenn er bereits mit drei Alpenbahnen belastet ist?

Man vergegenwärtige sich doch einmal die ganze Lage: Der Bund im Besitze dreier Alpenbahnen Gotthard, Lötschberg-Münster-Grenchen, Simplon, wovon zwei uneinträglich sind. Nun soll im Osten eine weitere erstellt werden, welche (wenigstens die Splügenbahn) *drei andern Alpenbahnen des Bundes so viel Wasser abgraben wird, als nur möglich ist, dadurch, dass der Rheinverkehr mit Umgehung von Basel, Zürich, Schaffhausen, Bern nach dem*

Bodensee geleitet wird. Der Splügen wird ferner die *Verkehrsteilung* zwischen Gotthard und Ostalpenbahn auf italienischen Boden verlegen, worüber sich jeder mit einem Blick auf die Karte Rechenschaft geben kann. Der deutsche Rheinverkehr wird sich nach dem Bodensee hinziehen, aber nicht nach dem schweizerischen Ufer, sondern vorwiegend nach dem *deutschen*: Bregenz-Lindau in erster Linie und nicht Rorschach und Romanshorn werden durch ihn große Stapelplätze. Die deutschen und österreichischen Bahnen werden alles tun, um den Verkehr bis Buchs auf ihren Linien zu behalten. Damit ist natürlich auch die *Randenbahn*, wie schon bemerkt, endgültig erledigt, so bald das fehlende Stück Immendingen-Ludwigshafen gebaut sein wird.

Im Rheintal und in gewissen Teilen von Graubünden, vor allem in Chur, möchte man den *ganzen* künftigen Ostalpenbahnverkehr an sich reißen und den andern Gegenden der Ostschweiz, dem Toggenburg und Mittelthurgau, dem Glarner- und einem Teil des Appenzellerlandes gar nichts oder so wenig wie möglich lassen, obwohl diese Gegenden so viel Einwohner zählen wie die schweizerische Splügenzone. Die außerhalb der Splügenzone liegenden Gegenden hoffen aber, in absehbarer Zeit durch den Tödi an die Greinabahn einen Anschluss zu erhalten, wenn sie sich auch darüber vollständig klar sind, dass der große Güterverkehr *immer den natürlichen Weg über das Rheintal einschlagen wird,* soweit dies die *Konkurrenz der österreichischen und deutschen Staatsbahnen zulässt.* Wäre man sich darüber in der Ostschweiz klar, so würden nicht die gleichen Leute, die tapfer gegen den Gotthardvertrag gekämpft haben, drei *unkündbare* Staatsverträge für Verkehrsteilung mit Italien, Österreich und Deutschland als erstrebenswertes Ziel in Aussicht stellen. Was das Schweizervolk dazu sagen würde, brauchen wir nicht des nähern auszuführen. Die Greinabahn bedingt keinen Vertrag mit Italien. Wir haben genug an der Simplondelegation, die keineswegs die harmlose Einrichtung ist, als die man sie immer hinzustellen beliebt. Da bei der Greina die Verkehrsteilung von Süd nach Nord sich auf *schweizerischem Boden* vollzieht, so hat man viel größere Gewähr, dass der Verkehr auf den schweizerischen Linien bleibt, und auch *wirklich* durch das Rheintal geht. Das Greinaprojekt wäre weniger harmlos für das Rheintal, wenn es sich darum handeln

würde, die Linie und später die Tödibahn durch eine Privatgesellschaft erstellen zu lassen. Da aber nur die *Bundesbahnen* den Bau ausführen werden, so behalten sie auch hier das Messer in der Hand, insofern die Tödibahn gebaut werden sollte; sie werden nur den Verkehr über eine Tödibahn leiten, der naturgemäß dorthin gehört.

Die Greinabahn ermöglicht für die *ganze* Ostschweiz Anschluss an eine internationale Bahn, der Splügen nur für *einen Teil* der Ostschweiz; das ist das Ungerechte an der Sache. Gerade der Lötschberg beweist, wie absurd es ist, der Greinabahn den *internationalen* Charakter abzusprechen. Die Berner würden sich dafür bedanken, wenn man ihre Alpenbahn zu einer bloßen Zufahrtsstraße nach dem Simplon degradieren wollte. Die großartigen Festlichkeiten nach der letzten Session der Bundesversammlung beweisen, dass die gegenteilige Auffassung vorherrscht.

Die schweizerische Eisenbahnpolitik steht heute an einem Scheideweg. Was einmal *da* ist: die *große Schuldlast* von 1600 Millionen und die enormen baulichen Aufgaben, lässt sich nicht wegdisputieren. Bei vorsichtigem Betrieb der Bundesbahnen können diese Schwierigkeiten auch überwunden werden. Aber in der Ostschweiz und teilweise auch in Zürich scheint man zum Teil ob dem Lötschbergjubel alle kühle Überlegung verloren zu haben, wenn man meint, man könne die Baulast und die Eisenbahnschuld der Bundesbahnen in den nächsten Jahren um etwa vier bis fünfhundert Millionen vermehren und trotzdem eine Ostalpenbahn erzwingen, die auf eine nicht wieder gut zu machende Schwächung des Gotthards und des Lötschbergs hinausgeht. Damit würde nicht nur die Rendite der Bundesbahnen gefährdet, sondern die Lösung aller wichtigen Verkehrsfragen in Frage gestellt, alles nur wegen einer eisenbahnpolitischen Zwängerei und Rechthaberei. Die Entwicklung von Graubünden beruht auf dem *Ausbau der Rätischen Bahnen* und erst ganz in zweiter Linie im Bau einer Alpenbahn, heiße sie wie sie wolle; der Kanton *St. Gallen* hat wahrlich kein Interesse, die Zukunft seines Sorgenkindes, der Bodensee-Toggenburgbahn durch eine fatale Schwächung der Bundesbahnen zu untergraben, von denen er später einmal den Rückkauf seiner „Staatsbahn“ erwartet. Sicher ist, dass wir heute nicht machen können was wir wollen. Die ungeheuren Eisenbahnlasten

im Osten und Südosten des Landes, im Kanton Bern und in Genf, die Verpflichtungen des Bundes und der Bundesbahnen gegenüber den Berner Alpenbahnen verbieten eine *leichtfertige* Lösung der Ostalpenbahnfrage.

Die Eröffnung der Lötschbergbahn hat auf die Ostschweiz nicht nur anregend gewirkt, sie hat auch durch das damit bewirkte erhöhte Risiko der Bundesbahnen das *non possumus* klar gemacht, zunächst für die *Erteilung einer Splügenkonzession.*

Nichts hindert heute den Bund, den Staatsbetrieb einer Ostalpenbahn grundsätzlich zu beschließen; das kostet noch kein Geld, aber beruhigt eine große Gegend und gestattet die Anhandnahme gewissenhafter Einzelstudien für eine möglichst *nationale* und möglichst zweckmäßige Lösung der Ostalpenbahnfrage, die auch gleichzeitig eine normale Entwicklung der Berner Alpenbahn gestattet.

BERN J. STEIGER

□□□

VEREINFACHUNG
DER
STAATSVERWALTUNG UND ERLEICHTERUNG DER STAATSLASTEN

(Fortsetzung)

Wenn es sich aber darum handelt, wer am Wohnort für den Armen einzutreten habe, so jedenfalls nicht in erster Linie der Staat. Die Staatsarmenpflege ist ein müßiger Einfall, eigentlich nur eine Ausflucht, um der Hedinger Initiative auszuweichen. Sie muss nicht nur um dem Staat Kosten zu ersparen abgewiesen werden, sondern aus der grundsätzlichen Betrachtung, dass gerade das Armenwesen am allermeisten der Individualisierung bedarf und daher am allerwenigsten sich für staatliche Behandlung eignet; abgesehen davon, dass diese überhaupt zurückzuhalten hat, soll man aus der Staatsmisere, dem zu viel Staat, herauskommen. „Russland ist groß und der Zar ist weit", und so ist es auch mit dem Staat dem Armen gegenüber; der Staat steht viel zu hoch und zu weit ab vom Armen, um dessen Pflege übernehmen zu können. Oder dann bedarf er gleichwohl aller