

Der Splügen und die Landesinteressen

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **9 (1911-1912)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-748813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

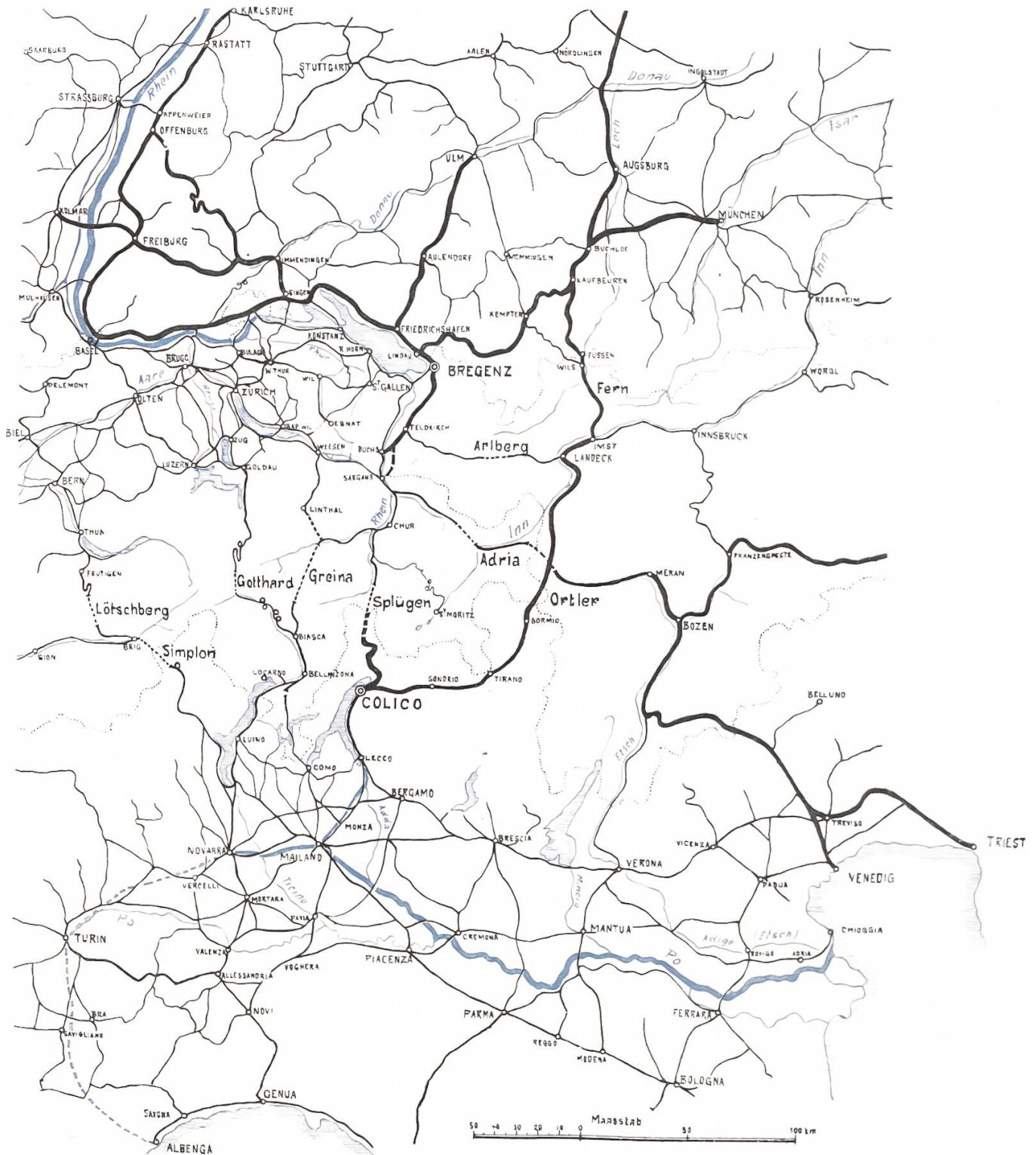
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

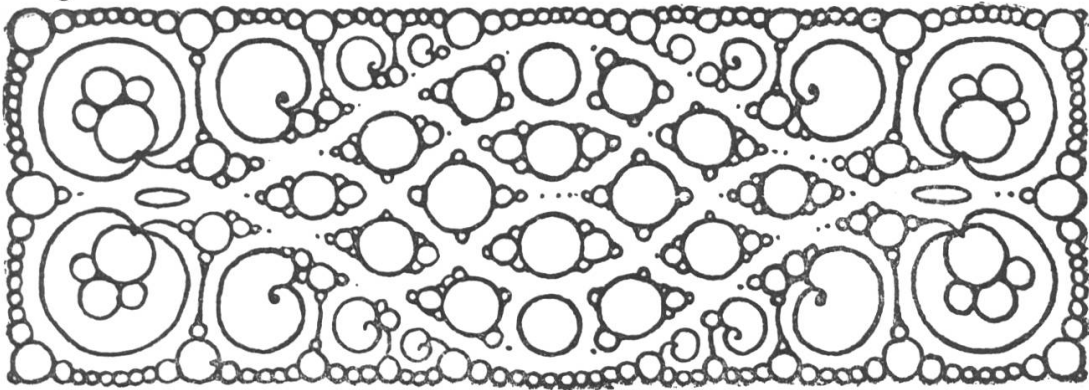
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Übersichtskarte

der östlichen Umgehungslinien des Splügens mit seinen Wasser- und Bahnzufahrten.





DER SPLÜGEN UND DIE LANDESINTERESSEN

Die Erörterungen über die Ostalpenbahnen waren seit längerer Zeit verstummt, da die Bundesbehörden von der richtigen Erwägung ausgingen, man müsse zuerst die Gotthardfrage mit Italien und Deutschland so oder so regeln, bevor man ein neues, großes Kapitel schweizerischer Eisenbahnpolitik beginnen könne.

Dieses Schweigen hat nun den Verfechtern des Splügenprojektes zu lange gedauert. Am 8. Oktober hielten sie eine große Versammlung in *Altstätten* ab, wo Herr Würmli, der Vorstand des kommerziellen Dienstes der Rätischen Bahn und Vertrauensmann der bündnerischen Regierung und des Splügenkomitees, das den Regierungen von Graubünden, St. Gallen und Tessin *vertraulich* zugestellte Gutachten der Bundesbahnen über die Ostalpenbahn heruntermachte und einen der Mitarbeiter verdächtigte. Er kündigte auch ein Gegengutachten an, das bald nach der Versammlung in *Altstätten* im Druck erschienen ist. Um die Indiskretion zu entschuldigen, hat er der Versammlung mitgeteilt, die in „Wissen und Leben“ erschienenen Artikel über die Ostalpenfrage seien in Anlehnung an das Gutachten der Bundesbahnen verfasst worden. Er bemerkte laut „St. Galler Tagblatt“:

Später wurde in den greinafreundlichen Blättern nach und nach fast der gesamte Inhalt des Gutachtens der Schweizerischen Bundesbahnen zu dem Zwecke veröffentlicht, gegen das Splügenprojekt in leidenschaftlicher Weise Stimmung zu machen. Es sei hier nur auf die verschiedenen in den Jahren 1908 bis 1910 in der Zeitschrift „Wissen und Leben“ erschienenen Artikel von Dr. J. Steiger in Bern verwiesen.

Nun hat aber der Schreiber dieser Zeilen das Gutachten zu jener Zeit mit keinem Auge gesehen und es sind ihm auch keine Mitteilungen darüber gemacht worden: seine Ausführungen beruhen auf eigenen Studien und auf in korrekter Weise erlangten Informationen, die jedem zugänglich waren. Erst am 5. Dezember kam das technische und kommerzielle Gutachten der Bundesbahnen in seine Hände, als es den Räten und der Presse mitgeteilt wurde. Nach den erwähnten Vorgängen war ja die vom Departement mit Recht oder Unrecht gewünschte Diskretion doch hinfällig geworden und es war an der Zeit, dass es *nicht nur* von Vertrauensmännern des *Splügen*komitees und der Rätischen Bahnen oder von der Regierung von Graubünden öffentlich besprochen werden konnte.

Zu den wenig vornehmen Mitteln, die zur Förderung der Splügenidee in letzter Zeit angewandt werden, gehört auch die Art und Weise, wie die St. Galler Regierung nach der Altstätter Versammlung bestürmt wurde, gleich der Regierung von Graubünden den Bundesrat um *sofortige Konzessionierung* des Splügens zu ersuchen. Bevor nur die Ansicht einer einzigen eidgenössischen Behörde, von Bundesrat oder Generaldirektion bekannt war, mussten eine Anzahl Gemeinden eine Petition in einer Angelegenheit, deren Tragweite sie gar nicht kennen *konnten*, an ihre Regierung unterschreiben. Natürlich hat das wieder eine Gegenpetition notwendig gemacht.

Momentan wird in der Ostschweiz mit Wucht daran gearbeitet, eine gewisse Einheit in der öffentlichen Meinung herzustellen, wie dies im Kanton Graubünden bereits gelungen ist.

Dort gilt der Glaube an den Splügen als höchstes politisches Dogma. Niemand wird in die Regierung oder in die eidgenössischen Räte gewählt, der nicht das Splügelübde abgelegt hat, und wäre er vorher ein noch so feuriger Anhänger der Greina gewesen. Es sieht ganz danach aus, als sollte der Splügen auch im Kanton St. Gallen zum politischen Schibolet werden; mehrere Nationalräte sind erst nach einer Erklärung zu seinen Gunsten gewählt worden.

Es handelt sich anscheinend darum, die ganze Ostschweiz so rasch als möglich für den Splügen mobil zu machen, bevor das Gutachten der Bundesbahnen überall bekannt ist und bevor sich der Bundesrat mit der Ostalpenbahnfrage hat befassen können.

Man will offenbar die eidgenössischen Behörden und die ganze Ost- und Westschweiz vor das *fait accompli* einer *nordostschweizerischen Koalition zugunsten des Splügens* stellen. Es gibt heute schon große Blätter in der Ostschweiz und in Zürich, die keine Einsendung aufnehmen, die sich nicht für den Splügen ausspricht; und dies, bevor nur eine einzige Redaktion das unumgängliche Aktenmaterial vor Augen gehabt hat, bloß auf die Order einiger maßgebender Politiker hin. Es ist der selbe hässliche, undemokratische Zug, der hier schon im Artikel „Referendum und Demokratie“ (IV. Jahrgang, Heft 24; Band VIII, Seite 881) gekennzeichnet wurde¹⁾. Und bei der Splügenfrage ist die Haltung der Presse um so unverständlicher, als jedermann weiß, *wie* man es in extremen Kreisen der Irridenta in Italien nur als eine Frage der Zeit betrachtet, dass Tessin und Bergell italiänisch sein werden. So schrieb zum Beispiel der in Luino erscheinende, allerdings herzlich unbedeutende „Corriere del Verbano“:

Der Kanton Tessin ist italiänisch. Die Schweizer nahmen für sich 1507 Bellinzona; als der König von Frankreich das Herzogtum Mailand nahm, 1511, drangen sie plündernd und verwüstend bis vor die Pforten Mailands, und ein Jahr darauf eroberten sie die Vogteien Lugano, Locarno und Mendrisio, während die Graubündner sich des Veltlins mit Chiavenna und Bormio bemächtigten. Vielleicht stört die Erinnerung an dieses zu Unrecht erworbene Gut den Schlaf der schweizerischen Hoteliers. Und sie schreien wie Besessene, dass sie 100 000 Mann bereit haben! Wohlan, sie kämpfen nicht gegen Windmühlen! Sie mögen warten, mit ihren 100 000 Mann herauszurücken bis zum Tage, an welchem wir einem Zollwächter den Auftrag geben werden, mit vier Mann das Tessin zu besetzen.

¹⁾ In jenem Artikel hieß es unter anderem:

„Die vornehmste Aufgabe der Presse ist, die Öffentlichkeit zu informieren und über die den Staat betreffenden Dinge zu belehren. Wo soll der gewöhnliche Bürger Belehrung suchen, wenn nicht in der Zeitung? Wir gehen nicht so weit, dass eine Redaktion, die sich eine bestimmte Ansicht über eine Vorlage gebildet hat, zur Vertretung einer andern Ansicht direkt auffordern soll, aber die Presse hat nicht das Recht zu sagen, *das* ist jetzt Wahrheit, und *die* muss der Bürger schlucken; wir geben keiner andern Ansicht Raum, nicht einmal unter Markierung unseres Standpunktes. Ihrer hohen Aufgabe hat die Presse nicht entsprochen, weder in der Gotthardkampagne noch beim Referendum über die Versicherungsfrage. Was nicht der offiziellen Meinung entsprach, wurde unterdrückt; wird doch selbst die eigene Meinung — sei es aus Trägheit, sei es aus Autoritätsgefühl — oft kümmerlich genug und mit offensichtlicher Verachtung des Lesers erläutert.“

Wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird man in der Ostalpenfrage — nicht zur Ehre der Presse sei es gesagt — die selbe Erscheinung haben.

D. R.

Ein Zürcher Blatt bemerkte dazu bitter:

Diese Sprache, wie das Benehmen der italiänischen Grenzorgane und verschiedene andere Zeichen, lassen darauf schließen, dass man in Italien darauf rechnet, eines schönen Morgens einfach den „Taape“ auf den *Kanton Tessin* und anderes mehr legen zu können, wie man es jetzt in Tripolis versucht. Wir werden uns überlegen müssen, ob wir uns so ohne weiteres von unsern Nachbarn auffressen lassen wollen, oder ob vielleicht noch genug Unabhängigkeitssinn in unserer Brust lebt, um unser Land gegen fremde Übergriffe zu verteidigen. *Nach der Agitation für den Splügen zu schließen könnte man allerdings meinen, dass man in gewissen Teilen der Schweiz den Anschluss an Italien wünsche!*

In einem Artikel — „*Die Augen offen*“ — schreibt der „Bund“ unter anderm:

. . . So wird durch alle denkbaren Mittel die leicht erregbare italiänische Volksseele *gegen die Schweiz aufgestachelt*, genau, wie sie seit Jahren gegen die Türkei aufgestachelt worden war, um die öffentliche Meinung auf den tripolitanischen Eroberungsfeldzug vorzubereiten. Man sollte denken, gerade im Kanton *Tessin* dürfte man endlich die Augen auf tun und sich nicht immer selbst täuschen . . .

Es ist bekannt, dass sich letzter Tage im Tessin ein italiänisches Komitee gebildet hat, das die Förderung seiner nationalen Interessen im Auge hat und eine italiänische Zeitung im Tessin unterhalten will. Man liest darüber:

Nachdem sich Italiäner bereits in Lugano zu einer großen Versammlung zusammengefunden, werden im Laufe der nächsten Woche weitere Versammlungen in Locarno, Bellinzona, Chiasso usw. abgehalten. Anfangs Dezember wird eine *Generalversammlung* der verschiedenen italiänischen Sektionen in der Schweiz nach *Bellinzona* einberufen werden, um das Generalstatut zu beraten. Die Gründung eines Blattes als Organ der Kolonie kann als sicher gelten, indem dafür schon eine beträchtliche Summe zusammengebracht worden ist.

Dass jüngst ein Beamter der Rätischen Bahn italiänischen Offizieren die Minenkammern an der Berninabahn zeigte und sonstige Indiskretionen beging, ist bekannt. Er wurde vom Bundesrat ausgewiesen. Ebenso bekannt die Unverfrorenheit, mit der in der Schweiz Ansichtskarten kolportiert wurden, auf denen *die italiänische Landestopographie die romanischen Teile der Schweiz in ihre Grenzen einbezogen hat*.

Wir geben diese nicht zu leugnenden Tatsachen ohne Kommentar wieder. Sie mahnen zum Aufsehen. Dass die italiänische *Regierung* und die ihr nahestehenden Kreise irgend unfreundliche Absichten gegenüber der Schweiz haben, glauben wir nicht. Dafür

liegen keine Anhaltspunkte vor. Erst kürzlich hat der frühere Minister Luzzatti die Schweiz der besten Absichten versichert. Das hindert nicht, dass es Kreise in Italien und im Tessin gibt, die, wenn sie die Macht hätten, sie kaum zum Besten der Schweiz verwenden würden. Jedenfalls legen uns die gemeldeten Vorgänge zum mindesten eine gewisse Reserve auf. Vor allem geht daraus die Erwägung hervor, dass die Ostalpenfrage nicht in einer das Tessin abstoßenden oder schädigenden Weise gelöst werden darf, insofern dies irgend möglich ist.

Es wäre von größter Bedeutung, wenn das Tessin durch einen zweiten Schienenstrang mit der übrigen Schweiz verbunden werden könnte.

* * *

Was nun die *italiänische Alpenbahnpolitik* betrifft, so geht aus den nachstehenden Ausführungen über die militärische und wirtschaftliche Seite der Frage mit aller Deutlichkeit hervor, dass Italien große Vorteile von der Erstellung des Splügens hätte und alles tun möchte, dass er erstellt wird. Kein vernünftiger Mensch wird darin eine politische Unfreundlichkeit gegenüber der Schweiz sehen. Wenn die Schweiz willig ist, Italien eine Bahnlinie zu gewähren, an der es mit hundert Kilometer mehr interessiert ist als bei der Gotthardroute, bei der die Tarifbestimmung und die Kontrolle des Nord-Südverkehrs größtenteils in seine Hand gelegt wird und die militärisch für Italien die größten Vorteile bietet, so ist selbstverständlich, dass Italien zugreifen wird. Italien wird alles tun, um das Projekt zu fördern, nicht aus Unfreundlichkeit gegenüber der Schweiz, sondern aus eigenem Interesse.

Andererseits hat auch die Schweiz das Recht, die Frage von *ihrem* Interessenstandpunkt aus zu prüfen, und wenn sie findet, die Erstellung des Splügens lasse sich aus militärischen, eisenbahnpolitischen und nationalen Gründen *nicht* verantworten, so hat sie ein Recht, ihn nicht zu erstellen, ohne damit eine Unfreundlichkeit gegenüber Italien zu begehen; dies um so weniger, als für Italien und besonders für das Piemont die Greina großen wirtschaftlichen, wenn auch nicht militärischen oder eisenbahnpolitischen Wert hat. Von diesem Standpunkt aus gehen die nachfolgenden Betrachtungen.

Die überwiegende Anzahl der Stimmen in Italien haben sich

bis jetzt zugunsten des Splügens ausgesprochen. Wir führen nur einzelne an.

Am 9. Juni 1904 sprach sich Ingenieur Rubini über die Grundgedanken der italiänischen Alpenbahnpolitik in der Deputiertenkammer wie folgt aus:

Denkt die Regierung und die Kammer daran, dass vom Simplon nach Osten hin ungefähr auf 400 Kilometer im Umkreis der Alpen bis zum Pontebbapass *nicht ein einziger Durchgang* in unsern Händen ist, *nicht einer* für unsere kommerziellen Absatzgebiete, *nicht einer!* Wenn wir einen solchen, den wir bis jetzt zu unserm Nachteil hintangesetzt haben, schaffen würden, so wäre es auf einer so großen Alpendistanz der *einzig nationale*, und wir müssten ihn auch schaffen, wenn er Opfer kosten sollte. Es ist sicher, dass wir damit sehr den Umständen entsprechend handeln würden; denn er läge sowohl im Interesse *unserer Volkswirtschaft* als in demjenigen *unserer Politik*, und noch mehr in demjenigen *unserer nationalen Verteidigung*.

Ingenieur Gelpke bemerkte dazu in den „Basler Nachrichten“:

Die „difesa nazionale“ ist die Ursache, weshalb Italien den *Splügen* propagiert, und damit im Süden 120 Kilometer der Gotthardbahn ausschaltet. Die „difesa nazionale“ befreit den nationalen Comersee aus seiner bisherigen Isolierung auf Kosten des internationalen Langenseebeckens. Die „difesa nazionale“ Italiens, unterstützt durch die „difesa regionale“ der Schweiz, bewirkt die Konzentration der Verkehrskräfte am *Comersee* und damit die *Verlegung des Schwergewichtes im Nord-Südverkehr von der Reuß-Tessinlinie nach der Bodensee-Comerseeinie*.

Im letzten Quartalbericht der Bundesbahnen heißt es:

Von den italiänischen Staatsbahnen ist uns im August ein Gutachten des Herrn Falck in Mailand zugestellt worden, welches den Nachweis erbringt, dass *die volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen Italiens verlangen, für eine Ostalpenbahn dem Splügenprojekt den Vorzug zu geben*. Denn nur bei *diesem* entfalle der längste Teil auf italiänisches Gebiet, indem es die auf schweizerischem Gebiet zur Erreichung Deutschlands zurückzulegende Strecke gegenüber den Routen von Chiasso, beziehungsweise Pino um über hundert, beziehungsweise nahezu hundert Kilometer verkürze.

Wie sehr die Italiäner aus militärischen Gründen auf den Splügen erpicht sind, geht besonders aus den früher erwähnten Studien des von den italiänischen Blättern als „einen der hervorragendsten und gebildetsten Offiziere der Armee“ bezeichneten Generals *Bellati* hervor. Er gelangte zu dem Schlusse, der Bau der *Greina-* oder der *Bernhardinbahn* brächte dem Gegner jenseits der Berge gewaltige Vorteile, Italien aber „*condizioni disastro-sissime*“, höchst nachteilige Verhältnisse. *Italien dürfe nicht dazu*

helfen, die Aufmarschverhältnisse für den Gegner im Tessin zu verbessern; es müsse sich vielmehr eine Basis- und Rokadelinie am Comersee schaffen, hinter dem großen Hindernis der Kette Tambohorn- (beim Splügen) -Joriopass (bei Bellinzona), um sich nach Westen, Norden und Osten die Operationsfreiheit zu sichern. Man dürfe sich zwar der Entwicklung des Eisenbahnnetzes nicht aus strategischen Gründen widersetzen, aber nur unter der absoluten Bedingung — *intransigibile condizione* — „dass die betreffenden Bahnen nach ihrem Bau in *unserm Besitze* seien und von uns *militärisch ausgenützt und verteidigt* werden können“. Und weiter: „Daher die unbedingte Notwendigkeit, sie zum ausschließlichen eigenen Gebrauche zu besitzen und festzuhalten und die noch zwingendere Forderung, sich dem Bau von Bahnen zu widersetzen, die nicht in unserer Verfügungsgewalt stehen.“ General Bellati schließt mit der Forderung, Italien dürfe als östliche Alpenbahn nur den Splügen unterstützen, weil er bis zur „natürlichen“ Grenze des Landes auf eigenem Gebiete verlaufe. Ähnlich haben sich andere Offiziere geäußert.

* *

Der Bundesrat und die Räte haben alle Ursache, sich in acht zu nehmen, *dass die Schweiz militärisch nicht in eine verhängnisvolle Lage gebracht wird*. Die Gefahr ist da. Wenn man die militärischen Interessen des Landes in Graubünden aufs Spiel setzt, so erhalten diejenigen Recht, die predigen, man brauche das Volk nicht länger mit dem Militärbudget zu belasten.

Die Ansicht, militärische Bedenken am Splügen beständen heute nicht, darf nicht ernst genommen werden. Schon Oberst Siegfried, der frühere Chef des Generalstabsbureaus, auf den merkwürdigerweise sich die Splügenfreunde berufen, sprach von *Festungswerken*, wenn die Splügenbahn gebaut werden sollte. Wenn eine internationale Linie durch *permanente, ständig besetzte, auf der Höhe der Zeit erhaltene Festungswerke gesichert wird*, so dass ihre Benutzung uns freisteht, dem Gegner aber verwehrt werden kann, so lässt sich militärisch vielleicht weniger gegen sie einwenden. Man weiß aber vom Gotthard her, was solche kosten: unter zwanzig bis dreißig Millionen wird man unmöglich wegkommen. Dazu ist dann noch eine jährlich wiederkehrende Aus-

gabe von ein bis zwei Millionen für Unterhalt der Besatzung, Abschreibungen und Instandhaltung der Bauten zu rechnen.

Glauht man denn im Ernst, dass unser Volk für Festungsbauten im Osten zu solchem Betrage zu haben sein wird, wenn es weiß, dass man *den selben eisenbahnpolitischen Zweck*, vom nationalen wie internationalen und teilweise auch vom regionalen Gesichtspunkt aus *ebensogut und in einer Form erreichen kann, die das Militärbudget nicht mit einem Rappen belastet*, im Gegenteil die militärische Lage der Schweiz bedeutend stärkt und den durch innere und äußere Momente in loserem Verhältnis zur Schweiz stehenden Kanton *Tessin* wieder mehr an sie fesselt?

Auf der einen Seite baut man für viele Millionen Festungen und reorganisiert das Militär, wiederum um den Preis vieler Millionen. Auf der andern Seite entwertet man die Festungswälle, die uns die Natur geschenkt hat, in leichtfertiger Weise durch gefährliche Anlagen internationaler Bahnen, die man auch anders bauen könnte oder hätte bauen können, um annähernd den selben Effekt zu erzielen. Es ist nicht richtig, dass beim *Simplon* nicht von zuständiger Seite gegen einen in Italien ausmündenden Tunnel protestiert wurde. Wie man von verschiedenen Seiten hört, hat Italien neuerdings unmögliche Forderungen gestellt. Man muss also beständig auf der Hut sein.

Die Wahrheit ist, dass man beim *Simplon* die Warnungen der Militärbehörden ebenso leichtfertig in den Wind geschlagen hat wie später beim Protest gegen die schmalspurige Brienerseebahn und gegen die militärisch verpfuschte Anlage der Linie Brig-Disentis. Und nun soll das neuerdings beim Splügen geschehen, gegen den sich das Generalstabsbureau bereits ausgesprochen hat!

Niemand bestreitet das Recht der Ostschweiz auf eine Ostalpenbahn; aber man verlangt eine Lösung, *die die Sicherheit des Landes fördert und nicht schwächt, die den Kanton Tessin besser an die Schweiz kettet und ihn nicht von ihr entfremdet*.

Zu den Interessen der Landesverteidigung kommen die der *verkehrspolitischen Unabhängigkeit*, die durch den Splügen viel mehr gefährdet wird als selbst durch den Gotthardvertrag. Darauf ist hier schon wiederholt aufmerksam gemacht worden¹⁾. Wir

¹⁾ Jahrgang I, Heft 19 (Band II, Seite 201) und Jahrgang III, Heft 21 (Band VI, Seite 520).

wiederholen die Grundgedanken, die durch die beigeheftete Karte veranschaulicht werden.

Mit dem Splügenbau hört die relative Selbständigkeit der Bundesbahnen für den Nord-Südverkehr überhaupt auf; man gäbe dadurch das Heft den Italiänern und den Deutschen in die Hand. Die Teilung des Verkehrs zwischen Gotthard und Splügen vollzöge sich vornehmlich unter deutschem und italiänischem, nicht unter vorwiegend schweizerischem Einfluss wie die zwischen Gotthard und Greina (oder Bernhardin).

Man beruft sich darauf, man könne sich ja durch einen Staatsvertrag sichern. Bei Staatsverträgen haben wir aber mit Italien sowohl im Zoll- als im Eisenbahnwesen nicht immer die besten Erfahrungen gemacht. Wie Italien gegenüber einem schwächeren Staat vorzugehen imstande ist, das steht heute vor Aller Augen. Es ist uns kein Trost, zu wissen, dass es darin nicht besser und nicht schlechter ist als andere Großstaaten. Überhaupt hat ein Vertrag, der dem Gotthard nicht *viel* schadet, für Italien keinen Wert.

Vor allem bewahrt uns kein Staatsvertrag mit Italien davor, dass nicht ein großer Teil des Verkehrs, der jetzt dem Rhein entlang geht und an dem auch der Lötschberg durch den Vertrag über Verkehrsteilung stark interessiert ist, *schon von Offenburg oder Frankfurt an die Richtung gegen Basel und Schaffhausen aufgibt und sich nach dem Bodensee, das heißt auf die längste deutsche Strecke*, hinzieht. Die *Direkte Immendingen-Ludwigsburg* am Überlingensee, eine Umgehung also von Singen und Konstanz, dem Eingangstore in die Schweiz, ist bereits projektiert. Damit wird das Schwergewicht nach *Bregenz* verlegt, von wo sich der Verkehr nicht etwa dem schweizerischen Rheintal zuwendet, sondern über Feldkirch nach Buchs. Dadurch wird die Nordschweiz mit ganz beträchtlichen Personen- und Gütermengen abgefahren.

In Basel und Schaffhausen hat man diese Gefahr längst eingesehen, in Zürich nur teilweise. Auch in Bern wird man über die Entwertung jenes Teilungsvertrages zwischen Gotthard- und Lötschbergverkehr durch den Splügen wohl bald genug im klaren sein.

Je mehr die Gotthardroute durch eine Splügenbahn geschwächt wird, desto ungünstiger werden die Aussichten für die Berner Alpen-

bahngesellschaft, im Jahre 1920 nach Ablauf des Teilungsvertrags wieder einen zu erhalten. Sie sind also an der Splügenfrage in höchstem Maße interessiert.

Eine gewisse Schädigung der Gotthard- und Lötschbergzone bietet zwar jede Ostalpenbahn. Das lässt sich nicht verhindern, aber bei Greina und Bernhardin kann man den Schaden in annehmbarem Maße halten. Man sichert sich doch etwa 100 Kilometer mehr als bei der Splügenbahn und behält eine starke Stellung für die Bestimmung der Tarife und der Routen.

Die erwähnte Schädigung der Schweiz wird von Ingenieur *Gelpke* in einer Broschüre „Die Ostalpenfrage und die Verteidigung der Landesinteressen“ wie folgt dargestellt:

Auf Deutschland, Österreich, Italien und die Schweiz entfallen bei einer vergleichenden Gegenüberstellung der Gotthard-, Greina- und Splügenroute im Verkehr Offenburg-Mailand folgende Wegstrecken:

	Deutschland	Österreich	Italien	Schweiz
Gotthard	125 km	—	52 km	320 km
Greina	210 km Bodenseegürtelbahn	} 70 km	} 52 km	} 181 km
	179 km Offenburg-Konstanz			
Splügen	210 km Bodenseegürtelbahn	} 70 km	} 159 km	} 93 km *)
	179 km Offenburg-Konstanz			

*) Buchs-Splügentunnel-Grenze; oder später 77 km Sargans-Splügen-Grenze.

Wird der Splügen als *Privatbahn* gebaut, so wird die Strecke von 93 respektive 77 Kilometer noch um weitere zirka 35 Kilometer Chur-Landesgrenze gekürzt. Das Splügenprojekt bedeutet für die Bundesbahnen einen Ausfall von mindestens 200 bis 250 Kilometern oder einen Einnahmenausfall von gegen 10 Millionen Franken, je nachdem man den Verkehr auf den Kilometer wertet. *Gelpke* bemerkt dazu:

„Aus dieser Gegenüberstellung ist mit aller wünschbaren Deutlichkeit ersichtlich, wie die Splügenroute mit ihren 77 ausschließlich schweizerischen Bahnkilometern vom Standpunkte der nationalen Verkehrsinteressen aus niemals als schweizerische Transitlinie gelten kann. Das Übergewicht der italiänischen, deutschen und österreichischen Bahnen ist derart groß, dass diese Bahnen zusammen tarifarisch den Nord-Südverkehr vollständig beherrschen. *Wird der Splügen gebaut, dann ist die tarifarische Niederwerfung das Los der schweizerischen Meridionalbahnen.*“

* * *

Durchaus unvorteilhaft wäre der Splügen für die künftige *Binnenschifffahrt*, was auch verschiedene Schriftsteller darüber behauptet haben. Ingenieur Gelpke sagt mit Recht, im Süden liege der Schwerpunkt unserer Schifffahrt — und zwar für den Verkehr vom Gotthard wie vom Simplon-Lötschberg her — nicht am Comersee, sondern am *Langensee*, an dem sich Gotthard und Simplon mit Greina oder Bernhardin treffen und der auch einen schweizerischen Hafen erhalten kann. Den Comersee kann man wirklich nur „pour le besoin de la cause“ verfechten.

In der erwähnten Broschüre sagt er weiter folgendes:

Und wie der Splügen mit Hilfe der ausländischen Bahnen die Schweiz abfährt, so schaltet er auch im gebrochenen Wasser-Bahnverkehr die schweizerischen Verkehrswege aus. Schon ein Wasserstraßensatz von 1,5 Cts., ungefähr den heutigen Verhältnissen entsprechend, würde genügen, um im Verkehr Basel-Mailand auf der gebrochenen Route Rhein-(Bodensee)-Splügen dieselben Frachtvorteile zu gewährleisten, wie im direkten Verkehr via Gotthard. So gesellt sich zu der Umgehung der Schweiz auf den Landwegen *die noch viel wirksamere Umfahrung zu Wasser*. Ja, eine fast vollständige Umfahrung der Schweiz ohne wesentliche Berührung der schweiz. Bundesbahnen wäre denkbar durch folgende Route: Mannheim-Basel-Bodensee-Bregenz. In *Bregenz* vollzöge sich der Umschlag auf die österreichische Rheintallinie, und in *Colico* am Comersee würden die Binnenschiffe wieder beladen, um auf den oberitaliänischen Wasserstraßen nach dem Pogogebiet und dem Adriatischen Meer befördert zu werden. Dazwischen läge die kurze Bundesbahnstrecke Buchs-Chur oder nur die kurze schweizerische Strecke Buchs-Landesgrenze.

Auf die Überlandrouten Bodensee-Comersee und Bodensee-Langensee entfallen folgende Distanzen:

Splügen	Rorschach-Colico [Comersee]	203 km
Greina	Rorschach-Bellinzona, Endpunkt eines Tessin-	
	seitenkanals, Magadino-Bellinzona	203 km
Greina	Rorschach-Magadino [Langensee].	219 km
Greina	Rorschach-Locarno	224 km

Die Überlandrouten Bodensee-Comersee und Bodensee-Langensee differieren hiernach nur unbedeutend in ihren Längen. Man wird also auch vom *rein wirtschaftlichen Standpunkte aus* für die kombinierte Schiff-Bahnroute unbedenklich den Comersee durch das Langenseebecken, somit den Splügen durch den Greina ersetzen können. Kommt aber der Splügen zur Erstellung, dann wird Italien aus Gründen der Verteidigung seiner nationalen Interessen nicht zögern, dem internationalen Wasserverkehr sein eigenes Seebecken, den *Comersee*, zu öffnen. An einer Verkehrsvernachlässigung des Langensees hätte man italienischerseits das größte Interesse. Die Greina erhält den Comersee wie bisher in seiner verkehrisolierten Lage, nötigt also Italien zum Anschlusse des Langensees an das oberitaliänische Wasserstraßennetz. Locarno würde sich zu einem ansehnlichen Seehandelsplatze entwickeln. *Ohne Anteil am Langenseebecken aber wäre die Schweiz im*

Süden ohne natürlichen Verkehrstützpunkt. Im Süden erwiese sich eine Verzettlung der Verkehrskräfte, ein Auseinanderstreben der Schienenwege viel verhängnisvoller als im Norden; denn das Langenseebecken bildet den *eigentlichen Schlüsselpunkt der schweizerischen Alpenbahnen.*

Ist einmal das Splügenmassiv durchbrochen, dann hat südwärts der Alpen nicht mehr die Schweiz, sondern Italien die verkehrspolitische Führung. Der Splügen würde auf einen Schlag das italiänische Comerseebecken dem internationalen Verkehr öffnen, und in aller Muße die zur Verteidigung seiner nationalen Interessen nötigen Vorkehrungen treffen, welche vor allem in einer *Verkehrisolierung des Langensees* bestünden.

Es ist ganz klar, dass der Comersee durch die an seinem Ufer gelegene Splügenroute den Fremdenverkehr auf Kosten des Tessins zum Teil an sich ziehen würde. Das könnte ohne Zweifel eine schwere wirtschaftliche Schädigung des Tessins bedeuten, an der nicht andere Schweizer Schuld haben sollten. Durch die Greina- oder Bernhardinroute würde im Gegenteil eine Verstärkung des Langensee- und Luganerseegebiets herbeigeführt und der Fremdenverkehr gehoben, auf den das Tessin hauptsächlich angewiesen ist.

Wie wichtig es vom militärischen und allgemein nationalen Standpunkt aus ist, dass das Tessin durch einen zweiten Schienenstrang mit der Schweiz verbunden werde, ist schon angedeutet worden. Das Tessin erhebt keinen Rechtsanspruch auf eine zweite Alpenbahn; aber *wenn* eine gebaut wird, so hat es ein Recht darauf, dass sie *nicht zu seinem Schaden erstellt werde.* Besonders wenn es, wie im vorliegenden Fall, ohne Nachteil für andere Kantone geschehen kann.

Auch die Westschweiz, besonders Genf, Waadt und Wallis, würde übrigens mit Greina oder Bernhardin über Simplon-Domodossola-Locarno eine bessere und schönere Verbindung, nicht nur mit dem Tessin sondern auch mit Graubünden erhalten.

* * *

Man wird nun sagen: ja, das ist alles wahr, aber vor dem *Recht auf den Splügen* muss sich *alles* beugen, müssen die höchsten Landesinteressen aufs Spiel gesetzt werden. Darüber wäre zu streiten, auch wenn es ein Recht auf den Splügen gäbe. Aber *ein Recht auf den Splügen gibt es gar nicht*, sondern nur ein Recht auf eine *Ostalpenbahn*, wie es in Artikel 49 des Rückkaufgesetzes

festgesetzt ist. Viele Graubündner und St. Galler mögen ja bei der Abstimmung von 1897 gedacht haben, es handle sich *nur* um den Splügen. Die Mehrzahl des Schweizervolkes dachte gar nicht an die Tracéfrage; es müsste geradezu als eine Fälschung der öffentlichen Meinung aufgefasst werden, wenn man heute sagen wollte: 1897 hat man *nur* den Splügen im Auge gehabt. Warum wurde es nicht ehrlich im Gesetz ausgedrückt, wenn man glaubte, ein *Recht* auf den Splügen aus Vorgängen *vor* der Verstaatlichung der Eisenbahnen herleiten zu können? Jeder wusste, dass mit der Verstaatlichung eine *neue* eisenbahnpolitische Situation geschaffen wurde; das wäre der Moment gewesen, ein Recht auf eine *bestimmte* Bahn genau festzulegen. Jedenfalls war der vornehmste Kenner des Rückkaufgesetzes, Bundesrat Zemp, der allerletzte, der den Artikel 49 so verstanden wissen wollte, wie ihn mancher heute auslegen will. Als im Nationalrate einige Jahre später Oberst Künzli den Vorschlag machte, die *Bundesbahnen* sollen Pläne für eine Ostalpenbahn machen und sie selbst bauen, eine Konzession an eine Privatgesellschaft solle überhaupt nicht erteilt werden, da antwortete ihm Bundesrat Zemp, diese Ansicht habe für ihn geradezu etwas Befreiendes. Welch ernste Bedenken er gegen den Splügen hatte, wissen unser viele aus seinem eigenen Mund; und da kommt man heute und sagt, unter dem Artikel 49 sei nur der Splügen verstanden, der Kanton Graubünden und die Ostschweiz hätten ein Recht auf *diese* Ostalpenbahn!

Es ist richtig, dass *vor* der Verstaatlichung der Eisenbahnen, abgesehen von wichtigen militärischen Gründen, der Bund keine Ursache hatte, die Erteilung einer Splügenkonzession zu verweigern. Es ist auch nicht zu bestreiten, dass der Splügen gewisse Vorteile vor der Greina besitzt, wie die Greina vor dem Splügen. Aber heute, *nach* der Verstaatlichung, ist die Sachlage anders. Die Schweiz hat sich eine Schuldenlast von 1600 Millionen aufgeladen, die sie verzinsen und amortisieren *muss*. Man hat beim *Lötschberg* auf Grund des Tarifgesetzes und anderer Erwägungen Konzessionen gemacht, die auf dreieinhalb Millionen beziffert werden. Eine etwaige Annahme des *Gotthardvertrages* mit Deutschland und Italien würde weitere große Opfer bringen. Gewaltige Baukosten stehen für die Bundesbahnen auf der *Gotthardlinie* in Sicht, wenn sie konkurrenzfähig bleiben soll; einen großen Teil davon hätten

eigentlich die Aktionäre der Gotthardbahn tragen sollen. Der *Rückkauf des Genfer Bahnhofs* mit allem, was drum und dran hängt, wird die Bundesbahnen zu einer *unproduktiven* Ausgabe von 50 bis 60 Millionen Franken, wenn nicht noch mehr, zwingen. Und da soll man *ohne Not*, nur aus *lokalpolitischen* Gründen, zu einer Lösung der Ostalpenbahn greifen, die *die Sicherheit des Landes gefährdet, den Tessin uns entfremdet, die Gotthardroute gewaltig schwächt*, indem sie ihr nach dem Gutachten der Bundesbahnen eine Verkehrseinbuße von sieben bis zwölf Millionen auferlegt, je nachdem die Splügenbahn vom Bund selbst oder von einer Privatbahn gebaut wird¹⁾.

Auch dem Simplon und Lötschberg brächte eine Splügenbahn bedeutende Nachteile. Und dies alles, obwohl es eine andere, viel weniger gefährliche Linie gibt, deren Nutzeffekt im großen und ganzen mindestens auf dasselbe herauskommt und die die allgemeinen Landesinteressen militärischer und wirtschaftlicher Natur so gut als möglich wahrt.

Das sind die Gesichtspunkte von denen man die Ostalpenfrage auffassen muss und davon ist auch Bundesrat Zemp ausgegangen.

* *

Die Ostalpenfrage kann man überhaupt nicht vom regionalen Standpunkt aus lösen. Kein Mensch wird es den Graubündnern verdenken, wenn sie ungeduldig werden. Sie haben lange genug auf eine Ostalpenbahn warten müssen. Als Schmerzensgeld hat sie der Bund mit 13 Millionen beim Ausbau der Rätischen Bahnen

¹⁾ Nach dem Gutachten der Bundesbahnen beziffern sich die Einnahmehausfälle, welche den Bundesbahnen mit Einschluss der Gotthardbahn im mutmaßlichen Zeitpunkt der Betriebseröffnung einer Ostalpenbahn (1920) erwachsen werden, auf folgende Beträge, je nachdem die Ostalpenbahn als Privatbahn oder als Bestandteil der Bundesbahnen betrachtet wird:

	Mill. Fr.	Mill. Fr.
Splügen Variante 1: Hochtunnel	11.79	7.1
" " 2: Tieftunnel	12.95	7.33
Greina Variante 1: Hochtunnel	5.59	0.64
" " 2: Tieftunnel	5.87	0.94

Bei der Greinabahn erhält man in allen Fällen einen rund 6 Millionen kleineren Einnahmehausfall für die Bundesbahnen als beim Splügen. Diese 6 Millionen würden in der Hauptsache den *italiänischen* Bahnen zufließen.

unterstützt, während bis zur Stunde noch keine Regionalbahn einen Rappen erhalten hat. Diese 13 Millionen, deren Verwertung dem Kanton zu ungeahnter Blüte verholfen hat und weiter helfen wird, bedeuten ihm mehr als eine internationale Bahn wie der Splügen, die hauptsächlich *unter* dem Boden Graubündens durchginge. Die Bündner hätten also nicht notwendig, so bitter zu tun, wenn es sich darum handelt, die Ostalpenbahnfrage den *Landesinteressen* angemessen zu lösen. Der Bund hat die Bündner wahrlich nicht vernachlässigt; sie dürften sich für die *allgemeinen* Interessen der Schweiz und des Tessins schon etwas entgegenkommender zeigen und nicht auf einem starren Regionalismus verharren.

Die regionalen Interessen des Kantons *St. Gallen* sind bei Greina und Splügen annähernd dieselben. Vom Kanton St. Gallen fährt man zum mindesten gleich schnell, wenn nicht rascher, nach Mailand über die Greina als über den Splügen. Intime Beziehungen mit Italien, die Graubünden schon seit Jahrhunderten unterhält, bestehen in St. Gallen nicht. Man kann in keiner Weise von einer Schädigung des Kantons sprechen, wenn man aus allgemeinen *Landesinteressen* auf eine andere Lösung der Ostalpenfrage als den Splügen dringt.

Für die Greina sprechen auch Rücksichten auf die Bodensee-Toggenburgbahn, die eine unrentable Sackbahn ist und bleibt, wenn ihr nicht im Laufe der Zeit ein Ausbruch nach Süden durch den Tödi geschaffen wird, der Graubünden, allgemein gesprochen, nicht viel schadet und St. Gallen viel nützt. Es kann allerdings mit dem Bau noch *viele Jahrzehnte* gehen, aber mit dem Splügen fällt die Tödibahn für immer aus Abschied und Traktanden. Dem st. gallischen und bündnerischen Rheintal geschieht durch eine spätere Tödibahn kein Abbruch, da der Güterverkehr der Talbahn folgt und nicht der bergigen Bodensee-Toggenburgbahn.

Am wenigsten verständlich ist die Neigung einiger maßgebender Politiker in *Zürich* für den Splügen; sind doch Stadt und Kanton Zürich in Gefahr, von der vorwiegend italiänisch-deutschen Splügenbahn so gut abgefahren zu werden wie Basel, Schaffhausen und Bern.

Wahr ist, dass keine Ostalpenbahn gebaut werden kann, auch die Greina nicht, ohne dass die regionalen Interessen der Gott-

hard- und Lötschbergkantone mehr oder weniger geschädigt werden, denn *jede* Ostalpenbahn zieht einen Teil des deutschen Verkehrs nach dem Bodensee hin mit Umgehung von Basel, Schaffhausen und Zürich. Der Rechtsanspruch auf eine Ostalpenbahn ist aber zu klar, und die betreffenden Kantone werden sich ebensogut mit einem etwaigen Ausfall abzufinden haben, als dies beim Lötschberg-Simplon der Fall ist, wo man die Verkehrsteilung auf Grund allgemeiner eisenbahnpolitischer Erwägungen und von Artikel 21 des Tarifgesetzes beschlossen hat. Selbstverständlich werden die erwähnten Kantone derjenigen Lösung zuneigen, die den geringsten Schaden bringt und die aus allgemein nationalen, militärischen, eisenbahnpolitischen und fiskalischen Gründen annehmbar erscheint, und das wird voraussichtlich Greina oder Bernhardin sein. Den Namen einer internationalen Bahn verdienen beide so gut wie die mit beiden Enden an die Bundesbahnen schließende Lötschbergbahn; die Berner wären nicht erbaut, wenn man diese als bloß regionale Zufahrtslinie zum Simplon auffassen würde.

Soweit die Stimmung maßgebender Kreise verschiedener Gotthard- und Lötschbergkantone bekannt ist, ist man durchaus entschlossen, *der Ausführung einer Ostalpenbahn alle Unterstützung angedeihen zu lassen*. Darüber scheint man allerdings einig zu sein, dass nur die *Bundesbahnen* die Bahn bauen sollen und dass *keine Konzession gegeben werde*. Der einzig richtige Ausweg aus der gegenwärtigen Unklarheit wäre, die Bundesbahnen *baldigst* zu beauftragen, *binnen nützlicher Frist ein Bauprojekt für eine Ostalpenbahn vorzulegen*.

Man dürfte es nicht verantworten, wenn eine so wichtige Alpenbahn nach der Eisenbahnverstaatlichung anders als durch den Bund erstellt und dem *Privatkapital* abermals Gelegenheit gegeben würde, wie beim Gotthard und Simplon gegenüber dem Ausland *schwer lastende Bedingungen* einzugehen, die der Bund bei etwaiger späterer Übernahme der Bahn *nach bekannten bitteren Erfahrungen dann einfach schlucken muss*. Der Lötschberg kann hier nicht zum Vergleich herangezogen werden. Den Bau der bereits *vor* der Verstaatlichung konzessionierten Lötschbergbahn haben die Bundesbahnen *abgelehnt*; die Ostalpenbahn ist aber nicht konzessioniert. Dort war die Ausführung durch eine Privat-

gesellschaft gegeben, wenn man die Konzession ausnützen wollte; heute würde kaum mehr eine erteilt.

* * *

Die auch schon geplante *gleichzeitige* Konzessionierung des Splügens und der Greina ist eine der Bundesbehörden unwürdige *Komödie* zugunsten des Splügens. Das einzig Richtige ist der Bau der Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen. Auf diese Weise kann das Volk, wenn es sein muss, selbst entscheiden, wie es die Ostalpenfrage unter bester Wahrung der Landesinteressen gelöst haben will. Es sollen nicht bloß eine Anzahl einflussreicher Politiker den Entscheid herbeiführen können. Stimmen die eidgenössischen Räte der von den Bundesbahnen vorgeschlagenen Lösung nicht bei und beschließen sie anders, so hat das Volk immer noch Gelegenheit; auf dem gewöhnlichen Weg dazu Stellung zu nehmen. Bei einer so hochwichtigen Sache darf dem Volk das Selbstbestimmungsrecht nicht geraubt werden. Das würde aber geschehen bei der Lösung der Ostalpenfrage auf dem Wege der Konzessionserteilung, wie sie seinerzeit der Bundesrat vorgeschlagen hat.

Es ist zu befürchten, eine solche Verletzung nationaler Grundsätze würde eine Opposition hervorrufen, die sich aller durch Verfassung und Gesetze gestatteten Mittel bedienen würde. Dies könnte einen Eisenbahnsturm im Land heraufbeschwören, der einer raschen Lösung der Ostalpenfrage nichts weniger als förderlich wäre und der besser vermieden würde.

BERN

J. STEIGER

Wir haben in *Wissen und Leben* den Grundsatz, jede ehrliche Überzeugung zuzulassen, die sich in anständiger Form ausdrückt; ganz besonders liegt es mir fern, unsere Mitarbeiter unter meinen *persönlichen* Ansichten leiden zu lassen. So habe ich den Artikel unseres Freundes Dr. Steiger gerne angenommen, obschon er in wichtigen Punkten meiner Überzeugung direkt widerspricht. Er verdient, wohl überlegt zu werden.

In nicht allzuferner Zeit bringen wir aber auch einen Artikel zugunsten der Splügenbahn von einem Manne, der mich vor zwei Jahren zu der Splügenidee bekehrte. Auf unser Verhältnis zu Italien komme ich auch bald zurück, in einer Antwort an den früheren Minister Luzzatti, der kürzlich im *Corriere della Sera* die Diskussion in schönster Weise eingeleitet hat, und dessen Worte eine ganz andere Beachtung verdienen als die Auslassungen eines obskuren Journalisten in Luino.

BOVET

□□□