

Zur neuesten Entwicklung unserer Bundesbahnpolitik [Schluss]

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **10 (1912)**

PDF erstellt am: **30.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-764105>

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.

ZUR NEUESTEN ENTWICKLUNG UNSERER BUNDESBAHNPOLITIK

(Schluss)

Die *Ostalpenbahnfrage* ist hier bereits am 15. Dezember 1911 und schon früher wiederholt besprochen, einige wichtige amtliche Kundgebungen sind dagegen entweder gar nicht erwähnt oder nur gestreift worden. Die Veröffentlichung im Dezember 1911 der *Gutachten der Bundesbahnen* von 1907 und 1908 haben als erste amtliche Kundgebung die Ostalpenbahnfrage auf eine klarere Grundlage gestellt; bis dann konnte man sich ein Urteil nur aus Arbeiten *unverantwortlicher* Verfasser bilden.

Die Art, wie G. Würmli an der Versammlung in Altstätten vom 8. Oktober und in seinem Gutachten die Arbeiten der Generaldirektion und besonders deren geschäftlichen Teil als einen bloßen Abklatsch der Schriften des Herrn Bernhardt, Beamten der Bundesbahnen und Verfassers verschiedener großer Arbeiten über die Ostalpenbahnfrage, verschrien hat, tut der Bedeutung dieser Gutachten keinen Eintrag. Wir haben heute nicht die Absicht, uns mit diesen Angriffen zu befassen; das ist Sache der Bundesbahnen; ebensowenig mit seinen Auslassungen in dieser Zeitschrift¹⁾.

¹⁾ Wie Herr Würmli arbeitet, mag an einem Beispiel klargelegt werden. Er bemerkt in Heft 14, Seite 74 dieses Bandes:

Herrn Steiger stören immer noch die Versammlung vom 8. Oktober in Altstätten und deren Ergebnisse. Es sollen da Indiskretionen begangen worden sein am Gutachten der Bundesbahnen. Dieses ist seither allgemein zur Kenntnis gelangt und jedermann, der es gelesen hat, wird finden, dass darin gar nichts zu finden ist, was die Bezeichnung „diskret“ verdiente. In den „Basler Nachrichten“ hat Herr J. Steiger den Vorwurf des Vertrauensmissbrauchs gegen die Bündner Regierung erhoben. Er wird gelesen haben, dass im gleichen Blatte Herr Regierungsrat Raschein in Chur darauf folgendes erwiderte . . .

Wir beschränken uns auf folgende Feststellungen: Dass es sich um ein *diskretes* Gutachten handelte, geht aus dem Gutachten Würmli selbst hervor. Im zweiten Teil, betitelt: das Gutachten der schweizerischen Bundesbahnen über die Konzessionsgesuche für die Splügen- und die Greinabahn, wird von Herrn Würmli auf Seite 112 bemerkt: „Um von vornherein die nötige Gewähr zu bieten, dass die bei den Prüfungsarbeiten über das *Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen geforderte Diskretion gewahrt bleibe, sollte diese behördlich durchgeführt werden und zwar durch Veranlassung des Kleinen Rates des Kantons Graubünden.*“

Im Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung der Bundesbahnen des dritten Quartals 1911 heißt es:

Viel wichtiger für den Leser ist zu wissen, was die verantwortliche Generaldirektion der *Bundesbahnen* zur Sache sagt. Damit kann er sich selbst ein Urteil bilden, wie er sich zu den Behauptungen des Herrn Würmli verhalten, er kann entscheiden, ob er diesem oder der Generaldirektion mehr Glauben schenken will.

Das einzige Gute an der Indiskretion des Vertrauensmanns der bündnerischen Regierung war, dass die Bundesbehörden dadurch gezwungen worden sind, die drei und vier Jahre der Öffentlichkeit vorenthaltenen Gutachten der Generaldirektion bekannt zu geben.

Die Schlussfolgerungen des *technischen* Gutachtens der Generaldirektion über das Splügen-, Greina- und Bernhardinprojekt von 1908 lauten durchaus zugunsten der Greina.

1. Sowohl für den Splügen wie für die Greina sind die Vorteile der Projekte mit längerem Haupttunnel nicht so groß, dass sich ihre bedeutenden Mehrkosten gegenüber den Projekten mit kürzerem Tunnel rechtfertigen ließen. Es verdient deshalb einerseits das im Jahre 1890 aufgestellte Projekt einer Splügenbahn mit 21120 Meter langem Haupttunnel, veranschlagt zu 176 Millionen Franken, den Vorzug vor dem dem Konzessionsgesuch zugrunde liegenden Entwurf mit 26135 Meter langem Tunnel, veranschlagt zu 192 Millionen Franken, und andererseits der Konzessionsentwurf für die Greinabahn vom Jahre 1906 mit 20350 Meter langem Tunnel, veranschlagt zu 145 Millionen Franken (Südseite 25 Promille), beziehungsweise 152 Millionen (Südseite 20 Promille) den Vorzug vor der im Jahre 1907 vorgelegten, zu 187 Millionen Franken veranschlagten Variante mit 27500 Meter langem Tunnel.

2. Der Vergleich zwischen den Projekten der Splügenbahn von 1890 und der Greinabahn von 1906 spricht zugunsten des letzteren. Nur bei der Greinabahn kann die nördliche Zufahrt zum Haupttunnel als Talbahn mit der Maximalsteigung von 11,5 Promille hergestellt werden, und ihr Kulminationspunkt von 922 Meter über Meer wäre der niedrigste von allen vorliegenden Projekten und mit Ausnahme des Simplons auch niedriger als der Kulminationspunkt aller bestehenden Alpenbahnübergänge. Die geologischen Verhältnisse der Greina sind für den Bau eines langen Tunnels günstiger als beim Splügen. Auch auf der Südrampe würde sich der Bau bei der Greina einfacher gestalten, denn der Splügen erheischt mehr künstliche Entwicklungen und Tunnels und es kommt

Wie wir Ihnen früher mitgeteilt haben, hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement beauftragt, die Frage einer Ostalpenbahn zu begutachten. Wir haben unsern einlässlichen Bericht über deren kommerzielle und verkehrspolitische Bedeutung am 2. November 1907 und denjenigen über die bautechnischen Verhältnisse der verschiedenen Projekte am 6. Juni 1908 eingereicht. *Auf Wunsch des Eisenbahndepartementes haben wir diese Begutachtung als konfidentiell betrachtet* und Ihnen, das heißt dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen, nicht zur Kenntnis gebracht. Nachdem in neuester Zeit diese *konfidentiellen* Gutachten in öffentlich bekannt gegebenen Druckschriften einer einlässlichen Kritik unterzogen wurden, sahen wir uns veranlasst, Ihnen dieselben zu Ihrer Orientierung ebenfalls zuzustellen.

die Linie auf größere Strecken hoch oben an steile und gefährliche Lehnen zu liegen. Die Südrampe der Greina ließe sich ohne technische Schwierigkeiten mit einer Maximalsteigung von nur 20 Promille anlegen. Durch diese Vorzüge wird der Nachteil der größeren Länge der Greinabahn gegenüber einer Splügenbahn ausgeglichen. Dieser Nachteil äußert sich übrigens am meisten auf der adriatischen Seite (Venedig), wo er für den Verkehr am wenigsten erheblich ist. Das Greinaprojekt ist auch bedeutend billiger als die andern vorliegenden Projekte.

3. Das Bernhardinprojekt hat gegenüber der Greina den Vorzug geringerer Verkehrsdistanzen und kommt in dieser Beziehung dem Splügen für Genua und Mailand nahezu gleich. Die Südrampe des Bernhardin hat günstigere Bauverhältnisse als die des Splügens, aber seine Nordrampe ist ungünstiger und seine Kulmination höher als die der Greina. Mit seinem 26650 Meter langen Haupttunnel und den zu 195 Millionen veranschlagten Baukosten steht der Bernhardin den Splügen- und Greinaprojekten mit kürzeren Tunnels nach.

4. Vom bautechnischen Standpunkte muss das *Greinaprojekt* mit kürzerem Tunnel und 20 Promille Steigung auf der Südseite *in erster Linie zur Ausführung empfohlen werden.*

Noch wichtiger ist das *kaufmännische* Gutachten vom 2. November 1907. Es neigt ebenfalls stark zu Gunsten der Greina und schließt mit dem Antrag, es möchte der Bundesrat der Bundesversammlung *Nichteintreten* auf die Konzessionsbegehren für eine Ostalpenbahn (Splügen oder Greina) vorschlagen und ihr im Verlauf der nächsten acht Jahre einen Gesetzesentwurf vorlegen, der die Bundesbahnen mit dem Bau einer Ostalpenbahn beauftragt.

Der Ausfall, der den Bundesbahnen durch Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn erwächst, wird auf folgende Summen berechnet:

| | Privatbahn Fr. | Bundesbahnen Fr. |
|------------------------|-------------------|---------------------|
| Splügen mit Hochtunnel | 11,790,000 | 7,100,000 |
| „ „ Tiefunnel | 12,960,000 | 7,330,000 |
| Greina mit Hochtunnel | 5,590,000 | 640,000 |
| „ „ Tiefunnel | 5,870,000 | 940,000 |

Diese Einbuße wird sofort verständlich, wenn man sich folgende Ausführungen der Bundesbahnen vergegenwärtigt: „Die neuen Vereinbarungen im deutsch-italienischen Verband und in den verwandten Verbänden (Belgien-, Niederlande-, Frankreich-, England- und Schweiz-Italien) werden sich für die Gotthardroute und sekundär auch für die Lötschberg-Simplonroute viel günstiger gestalten lassen, wenn die italienischen Bahnen, wie sie es bisher meistens getan haben, sich mehr oder weniger neutral verhalten; *dies wird aber mit aller Sicherheit nicht mehr der Fall sein, wenn eine Splügenlinie eröffnet ist;* denn dann

wird sich das italienische Interesse naturgemäß dieser zuwenden. *Die Italiener werden mit den einflussreichen und konkurrenzfähigen bayrischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen zusammentreten und dem Splügen das Übergewicht über die Gotthardlinie zu verschaffen suchen.* Die Bundesbahnen werden dabei einen um so schwerern Stand haben, als ihre Defensivstellung am Splügen selbst sich auf die kurze Strecke *Buchs-Chur* oder beim Bau durch die Bundesbahnen auf die Strecke *Buchs-italienische Grenze* beschränkt. Wenn die Linie *Schaan-Landquart* gebaut würde, könnte sogar der Fall eintreten, dass die Bundesbahnen überhaupt nichts mehr zur Sache zu sagen haben.“

* * *

Im Gutachten Würmli wird die Richtigkeit dieser Ziffern bestritten. Der Ausfall der Bundesbahnen wird auf 2,4 Millionen Franken beziffert statt 12,96 bei einer Privatbahn, und die Einnahmen der Greina sollen bloß 2,5 Millionen Franken betragen gegen 7,5 Millionen beim Splügen. Die Ziffern der Bundesbahnen werden als willkürlich bezeichnet. Man wird also ihren Gegenbericht abwarten müssen. Eine Betriebsrechnung haben sie bis jetzt nicht aufgestellt, daher kann man nicht vergleichen. Herr Oberingenieur Dr. Moser hat die Behauptungen Würmlis in seinem Vortrag¹⁾ im zürcherischen Ingenieur- und Architektenverein vom 20. März 1911 bereits ad absurdum geführt.

Die Generaldirektion bemerkt zu der von uns und andern erwähnten Gefahr der Umfahrung der Schweiz beim Splügenprojekt, die Herr Würmli bestreitet: „Die Errichtung einer *Finanzgemeinschaft* unter den deutschen Bahnen nach dem Muster der Preußisch-Hessischen sei wohl nur eine Frage der Zeit. Alsdann werden die Wettbewerbsbestrebungen innerhalb Deutschlands verschwinden und die ganze Wettbewerbskraft der deutschen Bahnen werde sich auf das Ausland werfen. Für den nordsüdlichen Verkehr wird sich dies in der Weise geltend machen, dass der *Verkehr, sobald die Ostalpen geöffnet sind, so viel als möglich an den Bodensee gefahren wird*; denn die längsten deutschen Strecken laufen für den italienischen Verkehr nach dieser

¹⁾ Die schweizerische Ostalpenbahn, Druckerei Berichthaus, Zürich.

Richtung. Es werden sich also die oben festgestellten, sowieso schon sehr misslichen Verhältnisse für die Bundesbahnen noch verschlimmern.“

Die italienischen Bahnen mit Hilfe der bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnlinien oder später mit Hilfe aller deutschen Bahnen werden *nicht ruhen, bis sie die Kohlen- und Eisendistrikte Deutschlands, Belgiens und Nordfrankreichs, sowie die Rheinhafenplätze erreicht haben*. . . Was das für den Gotthard zu bedeuten hat, beweisen folgende Zahlen:

| | Tonnen |
|---|----------------|
| Gesamter, über den Gotthard beförderter deutsch-italienischer Güterverkehr von 1906 | 557,209 |
| Davon entfallen auf: | |
| 1. Metallurgische Erzeugnisse | 203,100 |
| 2. Kohlen | <u>187,410</u> |
| gleich 70 %; | 390,510 |
| 3. Bleibt für den übrigen Verkehr | 166,699 |
| gleich 30 %. | |

Nun kommen aber die metallurgischen Erzeugnisse und die Kohlen aus dem Saar- und Ruhrgebiet, also aus der Übergriffzone des Splügens. Beim östlichen Italien (Verona-Venedig) liegen sie sogar zum Teil direkt in der Splüngenzone.

Freilich wird auch die Gotthardroute über die Äquidistanzlinie hinausgreifen und in das Splüngengebiet einbrechen. Aber das ist in der Hauptsache, wie schon oben ausgeführt, ein Stoß in die Luft, denn jenes Gebiet ist im Verhältnis zum Übergriffsgebiet des Splügens (im Westen), wie obige Zahlen deutlich genug beweisen, kommerziell unbedeutend; es wird ein absolut ungenügendes Äquivalent bieten. Diese Tatsache ist für die vorliegende Frage von größter Bedeutung.

Vieles von dem, was oben über die Wirkungen der Splügenbahn gesagt ist, wird mehr oder weniger auch für die *Greinabahn* zutreffen. Aber im ganzen ist diese doch *viel weniger zu fürchten* als die Splügenbahn, aus folgenden Gründen:

1. Ihre natürliche Zone (effektive Distanzzone) greift im Westen weniger weit aus als jene des Splügens.
2. Die Greinalinie, sei sie nun im Privatbesitz oder nicht, wird verkehrspolitisch nie den Einfluss gewinnen können wie die Splügenlinie; da sie der Mithilfe Italiens entbehren wird. Diesem Lande wird es gleichgültig sein, ob der Verkehr bis und ab Chiasso oder Pino über den Gotthard oder die Greina gehe; es wird eine neutrale Hal-

tung einnehmen, vielleicht eher noch zum alten Weg über den Gotthard halten und sicher auf Seite des Simplons stehen, soweit dieser in Wettbewerb mit der Ostalpenbahn in Frage kommt (Genua mit dem westlichen Italien), da eben die italienischen Strecken bis Iselle länger sind als jene bis Pino.

3. Der Einfluss der Bundesbahnen auf die Greinalinie wird nach allen Richtungen bedeutend größer sein als auf die Splügenlinie, zunächst weil die erstere keinen selbständigen Anschluss an Italien finden, sondern in *Biasca auf den Gotthard* stoßen und daher in allen ihren Transaktionen in vermehrtem Maße gehindert sein wird und sodann (bezüglich des Güterverkehrs), weil sie dem Art. 21 des Tarifgesetzes unterstehen wird, nach welchem sie nur einen Teil desjenigen Verkehrs zu beanspruchen hat, für den sie die kürzeste Route darstellt. So würde z. B. Verkehr, der von den ausländischen Bahnen an den Bodensee gebracht wird, von hier aus, falls die Greinabahn ein privates Unternehmen wäre, von den Bundesbahnen zu lohnenden Erträgen zu einem großen Teil immer noch über den Gotthard gefahren werden können. Wäre die Greinabahn aber Staatsbahn, so würden die Bundesbahnen den Verkehr nach Konvenienz über den Gotthard oder die Greina leiten können.

Ganz anders beim Splügen. Wir haben gesehen, welch großes Interesse und welche Macht die italienischen Staatsbahnen an der Splügenroute gewännen. Auf diese fände aber das Tarifgesetz keine Anwendung; es gälte nur für den schweizerischen Teil der Splügenbahn und bliebe infolgedessen wirkungslos, indem eben Italien in seinem Interesse eingreifen würde, um dasjenige zu erreichen, was der Splügenroute zum Vorteil gereicht. So ist anzunehmen, dass aller Verkehr nach und von dem Bodenseebecken und weiter dem Splügen verfiere, da die italienischen Staatsbahnen der Schweiz gegenüber das Prinzip der kürzesten Route, wie es zwischen Chiasso und Pino von jeher bestanden hat und jüngst zwischen Simplon und Gotthard bestätigt wurde, nicht preisgeben würden. Durch diese Umstände ist ein ganz wesentlicher Unterschied zwischen Splügen und Greina begründet.

Zum Schluss wird bemerkt, es sei aus dem weitern Grunde verfrüht, heute einen endgültigen Entscheid zu treffen, weil in neuerer Zeit eine dritte Variante angeregt worden ist, welche ein eingehendes Studium verdient. Es ist das die Anregung des Herrn Oberingenieurs R. Moser für eine *Bernhardinbahn*. Diese würde bis Thusis im allgemeinen der Führung der Splügenbahn folgen und auf Schweizergebiet nach Bellinzona ausmünden, somit die Vorteile der Splügen- und Greinabahn vereinigen. Bei diesem Projekt können die große Tunnellänge und die bedeutenden Anlagekosten vorläufig Bedenken erregen. Da aber zurzeit noch eingehende Untersuchungen fehlen, kann ein sicheres Urteil nicht abgegeben werden:

„Dagegen ist die Sachlage heute schon genügend abgeklärt für die Stellungnahme zur grundsätzlichen Frage: *Bau der Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen oder durch eine Privatgesellschaft*. Wenn aber eine Konzession erteilt wird, auch mit Rechtsvorbehalten zugunsten des Bundes, liegt die Möglichkeit vor, dass, wie beim Lötschberg, eine verhältnismäßig rasche Finanzierung des einen oder andern Projektes erfolgt, *ohne dass die Bundesbahnen Gelegenheit erhalten, mitzuwirken und ihre Interessen geltend zu machen*. Bei einer solchen privaten Gründung würden zweifelsohne *Fehler* gemacht und Verpflichtungen eingegangen, die trotz vorsorglicher Rückkaufsbestimmungen in der Konzession kaum jemals wieder verbessert oder aufgehoben werden könnten.

„Nun ergeben aber die Untersuchungen, dass allein vom verkehrspolitischen und kommerziellen Standpunkte aus bei dem *Privatbetrieb* einer Ostalpenbahn für die Bundesbahnen mit Inbegriff der Gotthardbahn *derartig große Gefahren entstehen, dass alles getan werden muss, sie zu verhüten*. Dies kann unseres Erachtens nur geschehen, wenn der Bund oder die Bundesbahnen jetzt einschreiten und die Weitergestaltung der Dinge nicht der privaten Initiative überlassen. Deshalb sollte der Bund die Erklärung abgeben, dass er den Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn unter den in Art. 49 des Rückkaufgesetzes enthaltenen Voraussetzungen selbst zu übernehmen gedenke und dass nach Maßgabe von Art. 4 des Rückkaufgesetzes der Entwurf zu einem bezüglichen Bundesgesetz der Bundesversammlung vorgelegt werden.“

Soweit die Generaldirektion. Sie schlägt zum Schlusse vor, *der Bundesrat solle der Bundesversammlung beantragen, auf die für die Konzessionierung einer Ostalpenbahn (Splügen oder Greina) eingereichten Begehren nicht einzutreten*, er werde ihr innerhalb einer Frist von acht Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen vorlegen. Es ist wohl zu beachten, dass dieser Antrag vom Herbst 1907 datiert.

* * *

Auch wenn man die schwere Schädigung der Bundesbahnen gar nicht in Rücksicht ziehen wollte, so sind dreierlei Tatsachen

nicht aus der Welt zu schaffen, die von der Generaldirektion nicht besprochen werden. Einerseits die größten *militärischen* Bedenken gegen die Erstellung der Splügenbahn, andererseits *dass das Tessin schwer geschädigt* und der Schweiz entfremdet wird, dass endlich mit dem Bau des Splügens der Kanton *Glarus* und ein Teil von *St. Gallen* und *Appenzell* jeder Aussicht beraubt werden, je an eine internationale Linie zu kommen. Und doch gehören diese Kantone auch zu dem Gebiet, das ein Anrecht auf eine Ostalpenbahn hat, so gut wie der Kanton Graubünden.

Die militärische Frage ist in letzter Zeit durch verschiedene Vorkommnisse ins Rollen gekommen, einmal durch die bekannte Äußerung von Oberst *Wille* in der Zürcher Freitagszeitung, die ihn um Aufklärung gebeten hat über seine Äußerung, „ein Kriegsjahr dürfe nicht maßgebend sein für eine lange Reihe von Friedensjahren.“ Oberst *Wille* hat dann unter anderm geantwortet:

Niemals darf ein Staat aus militärischen Rücksichten — um einem einmal möglichen Feind keinen Einfallsweg in das eigene Land zu bahnen — eine Eisenbahn *nicht bauen oder anderswo bauen*, als wie die Verkehrsinteressen und das wirtschaftliche Gedeihen des Landes erfordern und wie notwendig ist, um einer sonst vom Weltverkehr abgeschnittenen Landesgegend Verkehr und wirtschaftliches Aufblühen sicher zu stellen. *Nur wenn zwei Bahnprojekte den wirtschaftlichen Interessen gleich gut dienen, darf man jenem den Vorzug geben, das den strategischen Gesichtspunkten besser entspricht.* Aus strategischen Rücksichten kann man Bahnen bauen, die von den wirtschaftlichen Interessen nicht gefordert werden, die militärischen Interessen sollen auch veranlassen, eine Bahn vollkommener zu bauen als wie zur Bewältigung des vorliegenden wirtschaftlichen Bedürfnisses erforderlich ist, aber noch in keinem Land der Welt ist es bis jetzt vorgekommen, dass man eine durch das wirtschaftliche Interesse des Landes gebotene Bahn überhaupt nicht baute oder nicht dort, wo sie diesem Zweck am besten dient, weil sie dem Nachbar in der dunkeln Zukunft einmal dienlich sein könnte zu kriegerischem Einfall.

Wir haben uns hier nicht in diesen Streit zu mischen. Die Unrichtigkeit der letztern Behauptung ist in der Presse zur Genüge nachgewiesen worden. Auch wenn man die militärischen Ansichten von Oberst *Wille* teilen wollte, so kann man doch gegen den Splügen sein. Er sagt selbst: nur wenn zwei Projekte den wirtschaftlichen Interessen gleich gut dienen, so dürfe man demjenigen den Vorzug geben, das den strategischen Gesichtspunkten besser entspreche. Das ist der Fall, weil die Greina in erster und der Bernhardin in zweiter Linie den wirtschaftlichen Interessen der

Gesamtschweiz in politischer, eisenbahn- und wasserverkehrspolitischer Beziehung viel besser dienen als der Splügen. *Alle* diese Strecken sind in gewissem Sinne *Zufahrten zum Gotthard*; die einen münden bei Biasca oder Bellinzona auf schweizerischen Boden ein, wodurch die Bundesbahnen ein natürliches Übergewicht erhalten, und der Kanton Tessin besser an die Schweiz angeschlossen wird. Die Splügenlinie mündet bei Como ein, womit man alle Vorteile an *Italien* abtritt und der Tessin *unentfremdet*. Italien gewänne etwa 100 Kilometer auf Kosten der Bundesbahnen. Es ist ein einfältiges Geschwätz, wenn man immer behauptet, nur der Splügenlinie komme *internationaler* Charakter zu. Wäre das wahr, so würde man sich über das Greina-Tödi-projekt wahrhaftig nicht so aufregen.

International erfüllen alle drei Bahnen annähernd denselben Zweck, bloß werden die schweizerischen Interessen bei Greina und Bernhardin unendlich besser gewahrt als beim Splügen. Auch braucht es bei den ersten nicht 20—30 Millionen Franken Festungsbauten wie beim Splügen.

Besonders die Greina, weniger der Bernhardin gilt als eine wesentlich militärische Verstärkung trotz allen Behauptungen eines ausländischen Offiziers in der Zürcher Zeitung. Man braucht nur die Gutachten der *italienischen* Generale zu lesen, um darüber recht gründlich belehrt zu werden.

Eine zweite militärische Kundgebung ist das „von einem schweizerischen Offizier“ herausgegebene Werk: *Schweizerische Alpenbahnen. Ihre Bedeutung für unsere Unabhängigkeit, Landesverteidigung und Volkswirtschaft*¹⁾, worin die militärischen Gefahren der Splügenbahn in ihrer ganzen Tragweite aufgerollt werden. Wer die militärische, sowie die wirtschaftliche Seite der Frage studieren will, dem sei das Studium des Werkes dringend anempfohlen. Es hat in der ganzen Schweiz große und verdiente Beobachtung gefunden.

* * *

Was die *tessinische* Frage betrifft, so ist ganz klar, dass der Comersee durch die Splügenbahn *den Fremdenverkehr auf Kosten des Tessins zum Teil an sich ziehen würde*. Das würde

¹⁾ Verlag F. Semminger, Bern.

ohne Zweifel eine schwere wirtschaftliche Schädigung des Tessins bedeuten, an der nicht andere Schweizer Schuld haben sollten. Durch die Greina- oder Bernhardinbahn würde im Gegenteil eine Verstärkung des Langensee- und Luganerseegebietes herbeigeführt und der Fremdenverkehr gehoben, auf den das Tessin hauptsächlich angewiesen ist.

Diese Frage ist besonders brennend geworden durch die sonderbare Stellungnahme des Vorsitzenden des Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes zugunsten der Splügenbahn mit der Begründung, es könne durch sie ein Verkehrsmonopol am Bodensee geschaffen werden. Herr Hautle will das Schwergewicht für den Güterverkehr vom Gotthard und später auch vom Lötschberg nach dem *Bodensee* verlegen. Das ist wenigstens der Plan. Um dieses Monopol möglichst zu sichern, soll der Splügen erstellt werden, der den Comersee binnen kurzem zum Zentrum oder besser Endpunkt der italienischen Wasserstraßen machen soll. Damit soll ein möglichst großer Güterverkehr auf billigstem Weg der Splügen-Bodenseebahn gesichert werden. Man hofft, die deutsche Kohle würde zu Wasser bis zum Bodensee geführt und vom Comersee zu Wasser weiter.

Das wäre ein ganz einleuchtender Plan, wenn Italien, Deutschland und die Schweiz *ein und dasselbe Wirtschaftsgebiet* darstellen würden. Aber seine Ausführung wäre ein Unglück, so lange die Schweiz noch Anspruch auf Selbständigkeit macht und so lange sie eine schwere Verantwortung für die Verzinsung und Abtragung von 1600 Millionen Eisenbahnschulden tragen muss. Herr Hautle bemerkte laut „Neue Zürcher Zeitung“: „Am Bodensee wird ein großartiges Hafengebiet entstehen. Als Bindeglied in der Kette der Verkehrswege von Nord nach Süd bedürfen wir, *wenn der Verkehr nicht vor Erreichung des Bodenseebeckens nach dem Gotthard abzweigen soll*, unbedingt der Splügenbahn, die auch Deutschland verlangen wird. Eine Greinabahn würde absolut quer zu der kontinentalen Verkehrsrichtung gehen. Sie wäre ein *wirtschaftliches Unglück*.“

Herr Hautle will möglichst verhüten, dass noch eine Tonne Güter über den Gotthard und den Lötschberg gehen soll. Er sieht es sogar für bedenklich an, wenn der Verkehr *vor Erreichung des Bodenseebeckens nach dem Gotthard abzweigen sollte!* Alles

soll sich am Bodensee konzentrieren und an die Stelle der 320 Kilometer Basel-Chiasso oder der langen Strecke Basel-Iselle sollen für eine möglichst große Gütermenge die wenigen Kilometer treten, die beim Splügen der Schweiz im Rheintal noch übrig bleiben.

Man beruft sich auf das Wort des Staatssekretärs Sydow: Deutschland verlangt den Splügen. Natürlich verlangt es ihn, um mit Italien den Nordsüdverkehr zu beherrschen und um so viel als möglich Verkehr am *deutschen* Bodenseeufer auf Kosten des schweizerischen, besonders der Ortschaften Romanshorn, Arbon, Rorschach zu vereinigen.

Wir sind nicht gegen den Ausbau der Rheinschiffahrt und noch viel weniger dagegen, dass die Bodenseeegend sowohl durch die Rhein-Bodenseeschiffahrt als durch die Ostalpenbahn eine große wirtschaftliche Bereicherung erfahre. Aber dagegen muss man sich verwehren, dass diese Frage in *antinationalem* Sinn gelöst werde, und dies wird der Fall sein, wenn die Pläne des Vorsitzenden des Nordostschweizerischen Schiffahrtverbandes zur Ausführung gelangen. Mit der Durchführung der genannten Pläne zwingt man Italien geradezu, den oberitalienischen Wasserstraßenverkehr dem *Comersee* zuzuleiten und den Tessin und den Langensee zu isolieren. Wird die Greina gebaut, so bleibt der Comersee für sich und seine Verbindung mit den Mittelmeerhäfen ist von geringer Bedeutung für uns. Italien hat ein Interesse, sein Wassertransportnetz mit dem *Langensee* zu verbinden. Dann hat die Schweiz den wichtigsten *Wasserumschlagsplatz Locarno* in ihren Händen und kann die Frachtgestaltung nach allen Richtungen beeinflussen. Wie schon Herr *Gelpke*, der Schöpfer des Gedankens der Rhein-Bodenseeschiffahrt, bemerkte, haben es die Bundesbahnen bei der Greina und bei der sich daran anschließenden Entwicklung des Langenseeverkehrs tarifpolitisch in der Hand, den ganzen gebrochenen Verkehrszug von den Nordseehäfen über das Bodenseebecken und von den Mittelmeerhäfen über das Langenseebecken zu beeinflussen. Sie können die Güter von Locarno über die Greina dem Bodensee zuwenden oder über den Gotthard oder Simplon nach Basel oder über den Gotthard nach Koblenz und dort auf Schiffe umladen. *Mit andern Worten, man ist mehr oder weniger Herr im Lande.* Baut man den Splügen,

so geht diese Vorzugsstellung an Italien, respektive an das ganz italienische Comerseegebiet über und das ist die antinationale Politik, die der Vorsitzende des Nordostschweizerischen Schiffsverkehrsverbandes einzuschlagen empfiehlt!

Im Kanton *Tessin* verhehlt man sich den Ernst der Lage keineswegs. Der Große Rat hat am 18. Januar folgende Tagesordnung einstimmig angenommen:

Der Große Rat erklärt sich solidarisch mit der Ostschweiz in der Forderung betreffend den Bau einer Ostalpenbahn, die durch eidgenössische Gesetzesbeschlüsse von 1872, 1878 und 1897 vorgesehen ist. Er nimmt Kenntnis von der Mitteilung der Regierung, dass die Gutachten der Bundesbahnen dahin lauten, dass dem Greinaprojekte der Vorrang zukomme. Inzwischen anerkennt der Große Rat das Vorgehen der Regierung. *Er lenkt das Aufsehen aller Eidgenossen auf die Gefahren und auf die politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Nachteile, welchen der Durchbruch des Splügens den Kanton Tessin aussetzen würde.* Der Große Rat des Kantons Tessin hofft, dass die politische Klugheit und die Vaterlandsliebe der eidgenössischen Behörden auf der Lösung durch die Greina bestehen werden, als jener Lösung, welche die allgemeinen Interessen vor allem fordern, um auf diese Weise die brüderlichen Bande zu stärken und zu mehren, die notwendig sind, um die Einheit, Kraft und Ehre der Nation zu fördern!

Nationalrat *Cattori* bemerkte unter anderem im Großen Rat:

Die *Greina* öffnet dem Tessin ein neues Tor ins Vaterland, erhält der Gotthardlinie, für welche der Tessin vier Millionen geopfert hat, ihre Bedeutung ungeschmälert. Sie führt eine neue Verkehrswelle in den Kanton herein und nährt die tessininischen Regionalbahnen, für welche das tessinische Volk sich Lasten auferlegt hat, welche die Grenzen seiner Finanzkraft erreichen. Und mit dem neuen Verkehr, den die Greina bringt, wird sie Wachstum und Leben verleihen dem Handel, der Industrie und dem Ackerbau, dem ganzen wirtschaftlichen Getriebe des Landes, und wird so unser Volk, das an der Pforte Italiens das kräftigste Bollwerk der Unabhängigkeit und Integrität unseres Vaterlandes bildet, am heimatlichen Boden festhalten.

Der Splügen dagegen schaltet für einen großen Teil des Verkehrs zwischen Italien und Deutschland den Tessin aus. Er verschlechtert die Gotthardlinie und birgt für den regionalen Eisenbahnverkehr eine Gefahr, er richtet die Fremdenindustrie zugrunde, *gefährdet die wenigen Industrien, die wir haben,* entvölkert das Land und macht aus demselben ein verlassenes Gebiet ohne Hoffnung für die Zukunft, er lähmt die nationale Verteidigung gegen den Süden und *bedroht tatsächlich die Existenz des Tessins als Glied der Eidgenossenschaft.* *Der Splügen wäre ein Verbrechen gegen das Vaterland.*

* * *

Und nun der Kanton *Glarus*, einzelne Teile von *St. Gallen* und *Appenzell*, die an der Bodensee-Toggenburgbahn und an der Rickenbahn liegen, also die großen Ortschaften *Romanshorn*, *St. Gallen*, *Herisau*, *Degersheim*, *Lichtenstein*, *Wattwil*, *Uznach*, *Rapperswil*, endlich die Ortschaften des Kantons *Glarus* an der Linttalbahn, deren natürliche Fortsetzung die *Tödi*bahn als Anschluss an die Greina bildet. Die genannten Gebietsteile gehören so gut zur „Ostschweiz“ als Graubünden und das St. Galler Rheintal! Es ist ja nicht wahrscheinlich, dass die Tödi-bahn *bald* nach der Greina gebaut werden könnte, aber man soll die Möglichkeit nicht abschneiden, *den von der Natur vorgezeichneten Ausbau* des ostschweizerischen Alpenbahnnetzes bei gelegener Zeit vorzunehmen, damit die *ganze* Ostschweiz und nicht bloß ein Teil Anschluss erhält an eine von Nord nach Süd führende internationale Linie, der vor allem auch der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn zugute kommen wird, von den anliegenden Landesteilen nicht zu reden.

Vergegenwärtigt man sich, welche ostschweizerische Bevölkerungsziffer ein unbestrittenes Interesse an der Greina-Tödi-bahn besitzt, so kommt man auf eine ganz respektable Ziffer:

Glarus: Der ganze Kanton 33,316 Seelen;

St. Gallen: Totalbevölkerung 302,896. Hiervon sind unbestritten an der Greina-Tödiroute interessiert: die Stadt St. Gallen und Tablatt, ca. 60,000 Seelen. Ferner folgende Bezirke: See 15,837, Gaster 8088; Toggenburg vier Bezirke 61,950, Wyl 13,726, total 99,601, oder im ganzen ca. 160,000 Seelen, also mehr als die Hälfte des Kantons.

Bei *Appenzell A.-Rh.* gehört das Hinterland mit 26,114 zu Greina-Tödigruppe, das Mittelland größtenteils mit ca. 12,000, also zwei Drittel der Bevölkerung des ganzen Kantons.

Appenzell I.-Rh. mit 14,600 Einwohnern hat viel raschern Anschluss in Herisau an die Bodensee-Toggenburgbahn als an die Bundesbahnen in Altstätten über Gais.

Im *Thurgau* tendiert selbstredend das ganze Gebiet der Mittelthurgaubahn, ebenso Frauenfeld-Wil nach Wattwil-Rapperswil-Tödi-Greina, also gut die Hälfte des Kantons mit über 60,000 Einwohnern.

In *Graubünden* hat selbstredend das ganze Rheintal, ferner die Seitentäler dem Rhein entlang mit rund 25,000 Einwohnern mehr Interesse an der Greinabahn oder mindestens ein Viertel bis ein Drittel der Gesamtbevölkerung von 117,000. Ein vorwiegendes Splügeninteresse hat ebenfalls ein ähnlich großer Teil und das letzte Drittel kann als mehr neutral betrachtet werden. Das weiß man auch in Graubünden ganz gut, trotz aller politischer Hypnose, die dort seit Jahren ausgeübt wird.

Die an der Ostalpenbahnfrage interessierten Kantone der Ostschweiz: Thurgau, St. Gallen, Appenzell, Glarus, Graubünden, haben eine Bevölkerung von ca. 630,000. Zürich lassen wir weg, da es wie Tessin schon Anschluss an eine Alpenbahn besitzt, ebenso Schaffhausen, obschon beide in hohem Maße an einer Tödiabahn interessiert sind. Von den 630,000 Seelen haben nach obigen Angaben 330,000, mehr als die Hälfte der eigentlichen Ostschweiz ein nachweisbares Interesse an der *Greinabahn mit späterm Ausbau der Tödiabahn*. Man hat kein Recht, durch die Splügenbahn ihr die Möglichkeit *für immer* abzuschneiden, je an eine internationale Bahn zu gelangen. Damit ist selbstredend nicht gesagt, dass die andere Hälfte der Bevölkerung *nur* an der Splügenroute Interesse habe, die mit Mailand-Genova keine bessere Verbindung herstellt als die Greina; aber sie haben speziell an einer Tödiabahn kein unmittelbares Interesse oder müssen sich für ihre Gegend sogar auf eine gewisse Konkurrenz gefasst machen wie zum Beispiel das St. Galler Rheintal und die Strecke bis Truns.

Was die viel besprochene Schädigung eines Teils des Kantons Graubünden, speziell von Landquart bis Chur und des St. Galler Rheintals durch die Tödiabahn betrifft, so ist es damit nicht so weit her; vor allem dann nicht, sobald die Bodensee-Toggenburgbahn in den Besitz des Bundes übergegangen sein wird, was früher oder später doch einmal geschehen muss. Die Bundesbahnen hätten kein Interesse, den Güterverkehr mehr als nötig über die bergige Strecke Romanshorn-St. Gallen-Rapperswil-Tödiabahn zu leiten, sondern das Rheintal würde vorgezogen. Auch für die Zeit, wo die Bodensee-Toggenburgbahn noch Privatbahn bleibt, werden St. Margarethen und Buchs die Haupt-Ein- und Ausgangstore für den internationalen Güterverkehr bilden.

Beim Personenverkehr wird allerdings ein Teil des *neu* geschaffenen Verkehrs nicht über Chur gehen. Den bisherigen Verkehr wird es in der Hauptsache behalten und noch mehr dazu erhalten. Das Greinaprojekt ist insofern auch für Chur nicht ungünstig, als die Teilung des Verkehrs nach dem Engadin sich nach wie vor in *Chur* vollziehen muss, während sie nach *Thuisis* verlegt wird, sobald man die Normalspur bis dorthin verlängert, wie dies bei der Splügenbahn der Fall sein wird. Es wird Chur nicht besser und nicht schlechter gehen als andern Städten. Lausanne, Basel und Luzern müssen es sich auch gefallen lassen, dass sie durch die Lötschberg-Münster-Grenchenlinie eine Einbuße des Verkehrs erhalten. Ebenso steht Basel eine solche in Aussicht bei der Randenbahn. Chur hat so wenig Anspruch auf ein Verkehrs*monopol* wie Basel, Luzern, Lausanne oder der Bodensee. Anders als mit Opfern in regionaler Beziehung ist eine rationelle Eisenbahnpolitik in der Schweiz unmöglich.

Für die Ausnützung der bündnerischen Wasserkräfte, die als Gegengewicht zur Fremdenindustrie gewünscht wird, bietet selbstverständlich eine Linie, die sich längs dem Rhein hinzieht und in die alle Seitentäler münden, ganz andere Vorteile als eine Linie, die bei *Thuisis* verschwindet, um erst auf italienischem Boden wieder zutage zu treten. Es ist eine maßlose Übertreibung, wenn man das Splügenprojekt als mit dem wirtschaftlichen Gedeihen des Kantons Graubünden untrennbar erklärt.

Es wäre ein schweres Unrecht, *dem Kanton Glarus und den an der Bodensee-Toggenburgbahn und der Rickenbahn gelegenen Teilen der Kantone Thurgau, St. Gallen und Appenzell für immer* die Aussichten auf eine *internationale* Bahn abzuschneiden, so lange es eine Lösung gibt, die ohne Graubünden spürbar Eintrag zu tun, die *Ansprüche* der *ganzen* Ostschweiz mehr oder weniger befriedigen kann, wie dies tatsächlich beim Greina-Tödiprojekt der Fall ist.

Es war bei der letzten Näfelerfahrt vom 11. April Landammann *Blumer* nicht umsonst sehr ernst zu Mut:

Und noch eine Lehre wollen wir uns aus dem Unabhängigkeitssinn unserer Altvordern ziehen für die Gestaltung zukünftiger internationaler Verträge. Schwere Fehler sind da noch in neuer und neuester Zeit gemacht worden und noch größere werden uns von einer Seite für die nächste Zukunft empfohlen. Die schweizerische *Ostalpenbahnfrage*

würde darnach zugunsten eines fremden Staates gelöst werden, nach meiner innersten Überzeugung unter schwerer Verletzung der wichtigsten nationalen, militärischen und wirtschaftlichen Interessen unseres ganzen Landes. Noch kann ich nicht glauben, dass die Bundesbehörden und das Schweizervolk jene schiefe Ebene betreten werden. Doch gilt es, wachsam zu sein. *Mehr Rückgrat gegen alle Einflüsse von außen*, mehr vaterländische, eidgenössische Politik, mehr Stärke, mehr Größe verlange ich vom Bunde am Gedenktage von Näfels.

Herrn Blumer mögen auch noch die gefährdeten Ansprüche des Kantons Glarus auf dem Herzen gelegen haben, wenn er schon nicht davon gesprochen hat.

* * *

Damit hätten wir die Erörterungen über die neueste Entwicklung unserer Bundesbahnpolitik in den letzten zwei Jahren beendet. Wir gelangen zu folgendem Schlusse:

1. In der Finanzlage der Bundesbahnen hat sich eine erfreuliche Konsolidierung ergeben, die andauern kann, wenn nicht neue übertriebene Forderungen an die Bundesbahnen herantreten.

2. Das Verhältnis der Bundesbahnen zur Lötschbergbahn, zur Genfer Bahnhoffrage, das vor zwei Jahren ziemlich dunkel war, erscheint heute als abgeklärt durch die Hilfe gewaltiger Opfer, die den Bundesbahnen auferlegt werden. Die Verkehrsteilung mit der Lötschbergbahn bedeutet einen Ausfall von dreieinhalb Millionen Franken; was einem Kapital von wenigstens 85 Millionen gleichkommt. Es ist möglich und zu hoffen, dass dieser Betrag bei günstiger Entwicklung der Lötschbergbahn und bei erheblichem *neuem* Verkehr, der der Gotthardbahn bis jetzt entgangen ist, herabgesetzt wird. Die sechs Millionen Lötschbergsubvention wollen wir gar nicht rechnen, denn die damit verbundenen Bauverpflichtungen sprechen dafür, dass sie tatsächlich keine oder nur eine geringe finanzielle Entlastung bildete.

3. Der Rückkauf des *Genfer Bahnhofs* und die *Verbindung der beiden Bahnhöfe* wird den Bundesbahnen eine Ausgabe von etwa 50 Millionen Franken aufladen, die nichts eintragen wird. Den Umbau des Genfer Bahnhofs wollen wir nicht als besondere Leistung anrechnen. Er sei dem anderer Bahnhöfe gleichgestellt.

4. Die Verstärkung der Gotthardlinie ist in Angriff genommen. Sie erfordert ebenfalls bedeutende Opfer, die allerdings größtenteils durch Betriebsersparnisse aufgewogen werden sollen.

5. Es ist begreiflich, dass angesichts dieser gewaltigen finanziellen Leistungen an die Zentral- und Westschweiz, abgesehen vom frühern Bau der Gotthard- und Simplonlinie, die Ostschweiz die Ostalpenbahnfrage nicht mehr länger auf sich beruhen lassen will. Man ist in der ganzen Schweiz darüber einig, dass es sich nicht darum handeln darf, die Lösung der Ostalpenbahnfrage ad kalendas graecas zu verschieben, wie dies den Gegnern des Splügens fälschlich angedichtet wird. Dass der Bau der Rickenbahn gegen 15 Millionen gekostet hat und die 13 Millionen, die als *erste* und *einzig*e Bundessubvention an eine *Regionalbahn* entrichtet wurden, für den Ausbau der Rätischen Bahnen nur eine Abschlagszahlung an die Ostschweiz bedeuten: damit ist jedermann einverstanden. Der Ausbau der Rätischen Bahnen hat den Kanton Graubünden wirtschaftlich mehr gefördert, als dies einer internationalen Linie je möglich sein wird. Graubünden und St. Gallen haben keinerlei Anlass, dem Bund zu grollen.

Auch die *Ostalpenbahnfrage* ist besser abgeklärt, infolge des Erscheinens der offiziellen Gutachten der Bundesbahnen, die ohne ausreichenden Grund dem Publikum viel zu lange verschlossen gehalten wurden.

Dunkel bleibt immer noch, wie sich zunächst der Bundesrat und später die eidgenössischen Räte und das Volk verhalten werden, das mit größter Aufmerksamkeit die Vorgänge in der Ostalpenbahnfrage verfolgt. Man erwartet eine Vorlage des Bundesrates auf Ende des Jahres.

In weitesten Kreisen des Volkes herrscht die Ansicht, dass die Ostalpenbahn von den *Bundesbahnen* zu bauen sei und dass eine Konzession nach keiner Richtung erteilt werden dürfe. Damit kann die ganze Frage auf dem ordentlichen Weg des Bundesgesetzes und eventuell des Referendums gelöst werden, und das Volk hat nicht notwendig, seine Ansicht und seinen Willen auf andere verfassungsgemäße Weise zum Ausdruck zu bringen.

BERN

J. STEIGER

