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

Artikel: Zur Eisenbahnpolitischen Lage im Westen und Osten
Autor: Steiger, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-749591

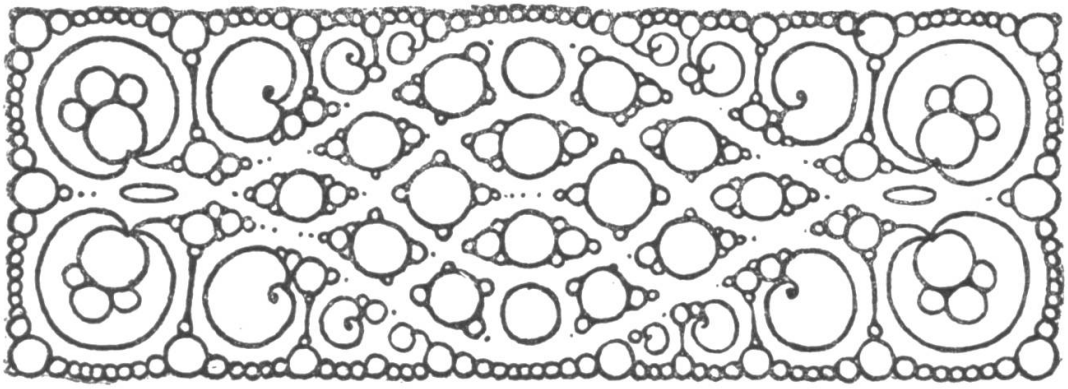
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 12.07.2025

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



ZUR EISENBAHNPOLITISCHEN LAGE IM WESTEN UND OSTEN

Die eisenbahnpolitische Lage der Schweiz ist in den letzten Wochen durch zwei Vorkommnisse wesentlich beeinflusst worden: durch den Eintritt von Herrn Calonder in den Bundesrat und durch die Eröffnung der Lötschbergbahn. Beide werden auch auf die Lösung der Ostalpenbahnfrage eine gewichtige Wirkung ausüben.

Letztes Frühjahr[1]) wurden hier die Betrachtungen über die Annahme des Gotthardvertrages mit dem Hinweis abgeschlossen, dass sich während der Gotthardvertragsdebatte das kommende Gewitter in der Ostalpenbahnfrage mit aller Deutlichkeit angekündigt habe; wie ein Hoffnungsstern habe zwar das Wort Calonders geleuchtet:

> Nun ist doch klar und wird durch die Geschichte des Gotthardvertrages deutlich bewiesen: wenn wir nach außen eine kräftige, zielbewusste und umsichtige Eisenbahnpolitik betreiben wollen, *müssen wir nach innen einig sein und die regionalen Gegensätze überbrücken. Wir dürfen nicht mehr in die Lage kommen, infolge von innern Zwistigkeiten schnell ein Angebot des Auslandes anzunehmen, um die Sache zum Abschluss zu bringen*, trotzdem nicht alle Punkte der internationalen Beziehungen genau abgeklärt und im Vertrag genau geregelt sind.

Der Mann, der dieses schöne Wort gesprochen hat, ist heute Bundesrat. Bei aller Anerkennung seiner persönlichen Verdienste werden alle, denen es an einer zweckmäßigen Entwicklung unseres

---

[1]) *Wissen und Leben* B. XII. S. 134, 194, 260. (1. u. 15. Mai, 1. Juni 1913).

Verkehrswesens gelegen ist, ein gewisses ängstliches Gefühl nicht dabei unterdrücken können, dass nunmehr die einstigen Vorsitzenden sowohl des st. gallischen als des bündnerischen Splügenkomitees im Bundesrat sitzen. Das hat zwar nicht viel zu sagen, so lange man nicht darnach trachtet, den *endgültigen Entscheid* in der Ostalpenbahnfrage *dem Volke zu entreißen,* zunächst durch Gewährung einer Konzession nach dem Plan eines bündner National- und Regierungsrates, der bei der Gotthardvertragsdebatte gesagt hat:

> Der Bund mag, wenn er will, den Splügen selber bauen; *wenn aber etwa die Absicht bestände, mit Bundesgesetz und Referendum, mit Volksabstimmung, wie auch schon gedroht worden ist, unsere Rechte auf eine Splügenbahn zu vernichten, so müssen wir dagegen Protest erheben.* Art. 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 und der Kompromiss von 1878 bestehen auch für das Volk.

Wird vom Bundesrat der Bau durch den Bund beantragt und von den Räten beschlossen, so entsteht eben ein Bundes*gesetz,* und es gibt einen ehrlichen, offenen Kampf. Und wenn die Räte sich nicht auf eine annehmbare Bahnführung einigen, muss das Volk selbst die Verantwortung für den Entscheid übernehmen.

Beantragt der Bundesrat aber die Konzessionserteilung für Splügen und Greina oder für den Splügen allein, so kann man den endgültigen Entscheid des Volkes nur noch durch eine *Initiative herbeiführen, die auf den Staatsbau von Alpenbahnen hinzielt.*

In weiten Kreisen des Volkes herrscht heute die Ansicht, nach den Erfahrungen, die man bei der Beratung des Gotthardvertrages gemacht habe, dürfe der *endgültige* Entscheid über eine Frage, die an Wichtigkeit die des Gotthardvertrages weit übertrifft, nicht einem Parlament überlassen werden, in dem regionale Rücksichten eine so ausschlaggebende Rolle gespielt haben wie bei der Genehmigung des Gotthardvertrags.

Unmittelbare Anzeichen dafür, dass eine Volksbewegung notwendig sein wird, scheinen heute nicht zu bestehen. Wie verlautet, soll im Bundesrat die Mehrheit für den *Staatsbau* sein. Im Ständerat hat sich beim Geschäftsbericht der Bundesbahnen der Referent, Herr Geel von St. Gallen, für den Staatsbau erklärt, wie vorher Herr Hirter im Nationalrat. Dass die sozialdemokratische Fraktion sich schon längst grundsätzlich für den Staatsbau aus-

gesprochen hat, ist bekannt. Jedenfalls würde der Bundesrat bei einer Konzessionserteilung schon in den Räten auf einen starken Widerstand stoßen, vom Volke gar nicht zu reden.

Über die Bahnführung, die zunächst mit dem Grundsatz des Staatsbaus nichts zu tun hat, hat sich bis jetzt nur Herr Forrer als Bundesrat für den Splügen öffentlich festgelegt. Die bisherige Haltung Calonders ist bekannt, aber die Billigkeit verlangt, dass man ruhig abwarte, wie er sein als Ständerat gegebenes Wort als *Bundesrat* einlösen wird; seine bisherigen Äußerungen in der Ostalpenfrage geben niemand ein Recht, an seinen guten Treuen zu zweifeln. Sein Standpunkt wurde übrigens in der Fraktionsversammlung der radikal-demokratischen Partei erläutert:

Wir glauben nicht, dass der Splügen eine Gefahr für das Vaterland sei, und sind der Überzeugung, dass, wenn er konzessioniert wird, es dem Bund gelingt, mit Italien einen Staatsvertrag abzuschließen, bei dem alle Interessen des Vaterlandes gewahrt sind. Nur unter dieser Voraussetzung treten wir für den Splügen ein. Sollte es sich bei näherer Prüfung zeigen, dass der Splügen wirklich mit den Interessen des Vaterlandes nicht vereinbar ist, so sind wir Bündner die letzten, die ihn wünschen oder gar verlangen. Das haben wir schon mehrfach erklärt, und gerade Herr Calonder hat die Gelegenheit wahrgenommen, sich in unzweideutigster Weise hierüber auszusprechen.

Das stimmt mit frühern Aussagen des neuen Bundesrates überein, der allerdings stets verlangt hat, dass man wenigstens das „Recht auf den Splügen“ anerkenne. Ein solches gibt es aber nicht, sondern nur ein Recht auf eine Ostalpenbahn[1]).

* * *

Eine vollkommen neue Lage brachte auch die *Eröffnung der Lötschbergbahn* mit sich. Was man vor fünfzehn Jahren ungläubig belächelt hat, ist heute Tatsache geworden: die Durchbohrung des Lötschbergs und die Erstellung einer direkten Ver-

[1]) Vergleiche „Wissen und Leben“, X. Bd., S. 769 f. Der Bund wird nach Art. 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 „den Bestrebungen im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen, die *Verkehrsverbindungen mit Italien und dem Mittelländischen Meere* zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen“ lassen. Artikel 49 des Rückkaufgesetzes behandelt die finanzielle Seite. Nationalrat Forrer, der jetzige Bundesrat, hat übrigens seinerzeit bei der Beratung einer solchen Gesetzbestimmung förmlich und ausführlich festgestellt, ohne dass jemand widersprochen hätte, *dass unter einer Ostalpenbahn auch eine Linie verstanden werden könne, die durch das Tessin führe.*

bindung zwischen dem Kanton Bern und dem Wallis. Im Juni hat ein Sonderzug die Mitglieder der Bundesversammlung nach Brig geführt, damit sie dieses neueste Wunder der Technik besichtigen und würdigen, das bernische Tatkraft und Ausdauer zu vollbringen vermocht haben.

Der Bau wurde nicht überall gern gesehen, anfänglich besonders nicht bei den Bundesbahnen. Das ist erklärlich, wenn man bedenkt, dass die Strecke Antwerpen-Straßburg-Basel-Mailand 976 Kilometer, Antwerpen - Ecouvier - Belfort - Münster - Grenchen-Mailand dagegen nur 973 Kilometer misst. Der Unterschied ist ja unbedeutend, wird aber zugunsten des Lötschbergs durch verschiedene Abkürzungen vergrößert, die noch bei Belfort und bei Bern (Wylerfeld) geplant sind. Für die Strecke Belfort - Mailand rechnet man für den Gotthard (Belfort-Mülhausen-Basel-Chiasso-Mailand) 455 Kilometer; für den Simplon (Belfort-Delle-Delsberg-Münster - Lengnau - Biel - Bern [Wyler]-Scherzligen - Frutigen - Brig-Iselle-Mailand) 405 Kilometer. Davon fallen auf die französische Ostbahn 14,4 Kilometer, auf die Bundesbahnen rund 147 Kilometer über Münster-Grenchen und 173 Kilometer über Sonceboz. Der Lötschberg ist also für die Strecke Belfort-Mailand dem Gotthard um etwa 50 Kilometer überlegen.

Hieraus geht nicht nur die nationale, sondern auch die internationale Bedeutung der Bahn ohne weiteres hervor. Allerdings fehlt es ihr noch fast durchgängig an der Doppelspur, und es mag sein, dass ihre größere Kürze durch die bessere Bahnanlage der Gotthardbahn tatsächlich ausgeglichen wird.

Die Lötschbergbahn durfte auf Grund des Tarifgesetzes (Art. 21) eine billige Verkehrsteilung beanspruchen, ohne die sie schwerlich gedeihen könnte. Der Artikel lautet:

Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen *die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt,* so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, *über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs* beansprucht werden, letzteres, so weit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen mit Ausnahme von Bahnstrecken, für welche erhöhte Taxen erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Ansatz.

Diese Verkehrsteilung verdankt die Lötschbergbahn der *Eisenbahnverstaatlichung* und der durch sie geschaffenen Gesetzgebung; ohne den Rückhalt, den man von den Bundesbahnen glaubte erwarten zu dürfen, wäre die Lötschbergbahn schwerlich ausgeführt worden. Die Prophezeiungen, die Eisenbahnverstaatlichung hindere die Ausführung der Lötschbergbahn, waren also unrichtig; das liegt heute klar zu Tage. Für die Dauer wäre die Last für den Kanton Bern viel zu groß gewesen. Man rechnete von Anfang auf eine Verkehrsteilung und auf die spätere Übernahme der Linie durch den Bund, allerdings nicht ohne schwere finanzielle Opfer für den Kanton Bern.

Der durch die Verkehrsteilung herbeigeführte Ausfall in den Einnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen wird auf anderthalb Millionen Franken für den Personenverkehr und auf zwei Millionen Franken für den Güterverkehr veranschlagt. Es wird sich zeigen, in wiefern diese Berechnung der Wirklichkeit entspricht. Die Einbuße dürfte für die Bundesbahnen nicht unerträglich sein; denn dass der Gotthardverkehr einigermaßen überbürdet ist, kann nicht bestritten werden.

Ob die Bundesbahnen später die Berner Alpenbahn auch als Eigentum werden tragen können, hängt ganz wesentlich von der Art der Ausführung der Ostalpenbahn ab, die ebenfalls stark vom Gotthard zehren wird. Die Unklarheit, die da heute herrscht, rechtfertigt es, wenn viele nicht ohne Sorge in die Zukunft blicken.

Im Ständerat ist es zu bedeutsamen Erörterungen von Eisenbahnfragen gekommen, die die Alpenbahnfragen der West- und Ostschweiz beeinflussen werden. Ständerat Winiger mahnte für die zweite Etappe der Verstaatlichung zu großer Vorsicht:

> Das Vorgehen des Bundes in vorliegender Angelegenheit kann uns in eine fatale Situation bringen. Gutsituierte Bahnen werden sich nicht zum Rückkaufe melden, sondern nur mühselige und beladene. Gehen wir in dieser zweiten Etappe der Rückkaufsaktion mit aller Vorsicht zu Werke. Wir haben bei der Verstaatlichung der Hauptbahnen einen *Rechnungsfehler von annähernd einer halben Milliarde* gemacht und der gemeine Mann wurde im Glauben gelassen, dass die Amortisation der Kaufsumme aus den Rechnungsergebnissen durchgeführt werden könne. Ich empfehle Ihnen, im weitern Vorgehen etwas zu bremsen. Ich behalte mir vor, die Revision der Artikel 3 und 4 des Rückkaufsgesetzes auf dem Motionswege anzuregen.

Vor dem Rückkauf hatten wir eine Staatsschuld von 70 Millionen oder 22 Franken auf den Kopf; Ende 1912 betrug sie für

feste Anleihen der Bundesverwaltung 116 Millionen, für die Bundesbahnen mit Einschluss der Kassascheine rund 1474 Millionen. Die Staatsschuld des Bundes für Verwaltung und Eisenbahnen beträgt somit gegen 1600 Millionen. Mit den Fehlbeträgen der Pensions- und Hilfskasse und schwebenden Schulden kommt man auf mindenstens 1650 Millionen für Bundesverwaltung und Bundesbahnen oder 465 Fr. auf den Kopf. Es ist eine Fiktion, bloß von einer Bundesschuld von 116 Millionen zu reden statt, wie andere Staaten es tun, die Eisenbahnschuld mitzurechnen.

Bei den an die Schweiz grenzenden Staaten sind die Schuldverhältnisse folgende (in Millionen Franken):

	Jahr	Staatsschuld,	wovon Eisenbahnschuld	Staatschuld per Kopf
Bayern	1911	3300	2572	435
Baden	1911	—	666	317
Württemberg	1911	760	722	312
Preußen	1911	11,913	—	293
Österreich	1910	12,753	3259	447
Italien	1911	12,630	—	365
Frankreich	1911	34,520	—	870

Belgien hatte 1911 3,87 Milliarden Schulden oder 545 Franken auf den Kopf. Die nordischen Staaten Dänemark, Schweden, Norwegen haben alle weniger als 200 Franken auf den Kopf, Großbritanien 410 Franken (18,72 Milliarden 1910 auf 1911), Russland (1910/11) bloß 147 Franken, Griechenland (1910) 304 Franken.

Die Schweiz hat unter allen Umständen die zweifelhafte Ehre, *zu den höchst verschuldeten Staaten Europas und der Welt überhaupt zu gehören;* die außereuropäischen Staaten — Japan mit 101 Franken bei 6892 Millionen, die Vereinigten Staaten von Amerika mit 47 Franken bei 4802 Millionen — stehen günstiger da. Günstig sind die Schuldverhältnisse der Schweiz im Vergleich zu andern Staaten insofern, als der Schuld zu mehr als neun Zehnteln *produktive* Werte gegenüber stehen. *Aber die Schuld ist immerhin da* und unsere erste Politik muss auf eine leichte und konstante Verzinsung gerichtet sein, ohne dass man die Leistungen für den Verkehr einschränken muss.

Die Lage der Dinge hat sich dadurch bei uns vollkommen geändert. Während die Schweiz vor der Verstaatlichung die ge-

ringste Verschuldung von allen Staaten Europas hatte, wird sie heute darin nur noch von Frankreich und Portugal und etwa noch von Belgien und Bayern übertroffen. Natürlich ist für diese Schuld, besonders die Eisenbahnschuld oder doch für den größten Teil ein Gegenwert da. Aber wenn sich dieser Gegenwert *auf die Dauer* nicht mehr genügend verzinsen sollte, so müsste naturgemäß der Landeskredit darunter leiden.

Gefährlich ist dabei, dass der größte Teil der Schuld im *Ausland,* besonders in Frankreich, untergebracht ist, dem die Schweiz über eine Milliarde schuldet. Früher konnte es uns ziemlich einerlei sein, was man im Ausland über den Wert der schweizerischen Eisenbahnpapiere dachte. Heute nicht mehr. *Von dieser Meinung hängt der Kredit des Landes ab.*

Der erste Zielpunkt in unserer Alpenbahnpolitik muss somit die Wahrung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen sein; von ihm hängt der Kredit des ganzen Landes ab.

Diese unerlässliche Wahrung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen ist keine einfache und selbstverständliche Sache. Mit Einrechnung der gesetzlich verlangten Amortisation hat sich die Anlage der Schweizerischen Bundesbahnen in den letzten Jahren mit bloß 3,5 % verzinst, also nicht genügend, um Reserven anzulegen. Die Amortisation ist notwendig, weil sonst die Zinsenlast infolge der jährlichen Steigerung des Baukontos ins Ungeheuerliche wachsen würde. — Die französischen Bahnen fallen Mitte der fünfziger Jahre dem Staate *gratis* anheim. Auf jenen Moment werden sie uns viel zu kämpfen geben und wir müssen uns heute schon rüsten. Die Lage der Bundesbahnen ist also keineswegs glänzend, und es hilft uns wenig, dass auch die uns benachbarten Staatsbahnen alle zu kämpfen haben.

Schon während der Rückkaufskampagne ist betont worden, wie unrichtig die Behauptung sei, die Schweiz werde die Schuld für die zu kaufenden Bahnen bis Mitte dieses Jahrhunderts getilgt haben. Man hat mit Recht gesagt, dass sich neben der alten sofort eine *neue* Schuld durch die notwendig werdenden Bauten bilden werde, und so ist es gekommen. Daran ist jetzt nichts zu ändern.

Das geht aus folgendem hervor:

Eisenbahnschuld	Mill. Fr.
1904 Schweizerische Bundesbahnen	975,6
Gotthardbahn	131,4
	1107,0
1912 Schweizerische Bundesbahnen	1474,4
Steigerung	367,4

für deren Tilgung bis 1912 erst 58 Millionen geäufnet sind.

Also in acht Jahren hat sich die Schuld der Bundesbahnen um 300 Millionen vermehrt, ohne dass eine neue Bahn gekauft worden wäre oder abgesehen von der Rickenbahn neue Bahnbauten von Belang erstellt worden wären. Die Bauausgaben beziehen sich hauptsächlich auf Bahnhöfe und Doppelgeleise. Man muss somit auch ohne besondere Vorkommnisse eine konstante Steigerung der Schuld annehmen.

Es ist alle Aussicht vorhanden, dass diese Schuld noch weiter steigen werde. Der Rückkauf des Genfer Bahnhofs und die Verbindung der beiden Bahnhöfe wird 60 bis 70 Millionen Franken betragen. Die Lötschbergbahn wird früher oder später die Schuld um über 130 Millionen Franken vermehren, die Elektrifizierung der Gotthardbahn wird weitere 100 Millionen verschlingen. Es ist also dafür gesorgt, dass die neue Bauschuld trotz aller Abschreibungen bis Mitte des Jahrhunderts nicht unter einer Milliarde stehen wird. Höchstens fragt es sich, wie viel *mehr* sie betragen werde.

Das mahnt zum Aufsehen und gestattet nicht, in beliebiger Weise über die Bundesbahnen zu verfügen, die Bauschuld ohne Not zu vermehren und die Rendite durch Anhängen von uneinträglichen Bahnen herunterzudrücken. Denn es ist auch bei normalen Verhältnissen ausgeschlossen, dass man mit der Amortisation nachkomme. Wir werden für alle Zeiten mit einer Milliardenschuld rechnen müssen.

* * *

Auch wenn es gelingen sollte, die *alte* Schuld durch ununterbrochene Abschreibung zu tilgen, so wird bis Mitte des Jahrhunderts, also gerade wenn Frankreich die wichtigsten Bahnen gratis zufallen werden, eine *neue* Schuld vorhanden sein, die der alten wohl ebenbürtig sein dürfte. Wir werden dann auf alle Fälle in einer ungünstigeren Lage sein als die Nachbarstaaten. Die

Schweiz hat somit allen Anlass, die Baurechnung nicht mehr als nötig zu erhöhen, sei es, dass man so viel als möglich den Betrieb selbst belastet auf die Gefahr hin, dass die Erträgnisse weniger glänzend aussehen, sei es, dass die weitere Ausdehnung der Verstaatlichung sehr vorsichtig betrieben werde. Hier bietet das Rückkaufsgesetz wenig Garantien, wie Ständerat Winiger andeutete, dessen Artikel 3 die Bundesversammlung ermächtigte, nach Belieben „dermalen" *bestehende* Bahnen aufzukaufen, ohne dass ein dem Referendum unterstelltes Bundesgesetz dazu notwendig gewesen wäre. Allerdings müssen diese Bahnen dem Artikel 1 entsprechen; sie müssen „wegen ihrer volkswirtschaftlichen und militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines größeren Teiles derselben dienen" und ihre Erwerbung soll *„ohne unverhältnismäßige Opfer"* erreichbar sein.

Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, so kann auch eine „dermalen", das heißt am 17. Oktober 1897 bestehende Bahn nur durch *Bundesgesetz* mit Referendumsklausel käuflich erworben werden, wie dies auch beim Bau einer *neuen* Linie verlangt wird.

Immerhin ist zu sagen, dass weder die Berner Alpenbahn noch andere seit dem 17. Oktober 1897 gebaute Bahnen, wie die Bodensee-Toggenburgbahn, durch bloßen Beschluss der Bundesversammlung verstaatlicht werden können, sondern nur *„dermalen" bestehende Bahnen*, die den in Artikel 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, also die Jura-Neuchâtelois-, die Tößtal-, die Südost-, die Emmentalbahn. *Für die Verstaatlichung aller seither entstandenen Bahnen bedarf es eines Bundesgesetzes.* Die Verstaatlichung wird dadurch für die betreffenden Kantone nicht erleichtert, denn solchen Gesetzen kann man nicht einfach die Dringlichkeitsklausel anhängen. Diese Fragen werden somit möglicherweise nicht nur die Bundesversammlung, sondern das ganze Land bewegen.

Von Bedeutung für den Rückkauf der Lötschbergbahn sind auch die Erklärungen von Bundesrat Forrer und Ständeratspräsident Kunz in der Junisession, wonach er in nicht allzu großer Ferne zu stehen scheint. Herr Forrer bemerkte, wenn einmal zum Rückkauf der Berner Alpenbahn geschritten werde, so müsse dieser Rückkauf auf der Grundlage des Ertragswertes erfolgen; um diesen zu ermitteln, werden die Ergebnisse einer Reihe von Jahren nötig

sein. Und Herr Kunz erklärte, wir würden kaum in das Jahr 1923 eintreten, ohne dass die Linien der Berner Alpenbahn-Gesellschaft den Bundesbahnen einverleibt wären. Die Verhandlungen über den Rückkauf würden in jedem Falle vorher einsetzen.

Auch die vom Ständerat beschlossene Zusammenlegung der Konzession der 1923 rückkaufbaren Thunerseebahn mit der erst 1943 fälligen Berner Alpenbahnkonzession bedeutet eine entschiedene Verstärkung der Position der Berner Alpenbahn für den Rückkauf. Da der Bundesrat selbst von jeher auf Zusammenlegung von Konzessionen in solchen Fällen gedrungen hat, hätte es fast einer Plackerei gleichgesehen, sie nicht zu bewilligen.

Dass der Bund sich für den Rückkauf der Berner Alpenbahn wenigstens moralisch verpflichtet hat, steht fest, erstens durch die Bedingungen für die Subvention von sechs Millionen und vor allem durch die betreffende bundesrätliche Botschaft. Zeitpunkt und Erwerbsart sind dort nicht bestimmt:

> Wir haben dargetan, dass dieses Unternehmen den Charakter eines großen gemeinnützigen Werkes beanspruchen kann, indem es dazu bestimmt ist, unserm Lande einen Teil des Transitverkehrs von Norden nach Süden und in umgekehrter Richtung zu sichern und zu erhalten.
>
> Wir haben nachgewiesen, dass die Lötschbergbahn eine wichtige Zufahrtslinie zum Simplon bildet und mächtig dazu beitragen wird, diese große Verbindungsbahn zu ihrer vollen Bedeutung zu bringen.
>
> Wir haben auch betont, dass sie die Handelsbeziehungen eines großen Teils der Innerschweiz, namentlich des Kantons Bern, erleichtern und fördern und auf diese Weise einen günstigen Einfluss auf das wirtschaftliche Leben mehrerer Kantone ausüben wird. Es hat somit ein beträchtlicher Teil unseres Landes ein Interesse an ihrem Zustandekommen.
>
> Wir haben auch ihre Bedeutung in militärischer Beziehung nachgewiesen.

Sicher ist, dass die Ausführung der erwähnten Bedingungen mindesten zehn Millionen mehr als vorgesehen gekostet hat und dass der Kanton Bern dem Bund in dieser oder jener Form die Rechnung dafür vorlegen wird. Darauf wurde schon im bernischen Großen Rat mit aller Deutlichkeit angespielt.

Bei der Lötschbergfahrt der Bundesversammlung hat in Thun der Verwaltungsratspräsident der Bundesbahnen bereits auf das Brautpaar „Bundesbahnen und Lötschberg“ angestoßen und alle Festredner ließen die Hoffnung auf baldigen Rückkauf durchblicken. Nationalratspräsident Spahn antwortete dem bernischen Regierungs-

präsidenten Scheurer und gebrauchte dabei folgende bemerkenswerte Wendungen:

Man befand sich gegenüber dem Alpenprojekt der Berner in einem doppelten Irrtum. Man rechnete nicht mit der Energie der Berner, die nicht loslassen, wenn sie an der Ausführung eines großen Gedankens sind. Und der zweite Irrtum bestand darin, dass man glaubte, es zulassen zu sollen, dass die Lötschbergbahn als Privatbahn gebaut werde. Allein es wäre ungerecht, deswegen Vorwürfe zu erheben gegen die Männer, die damals an der Spitze des schweizerischen Eisenbahnwesens standen. Sie haben in guten Treuen gehandelt. Vergesse man nicht, dass sich damals die Eisenbahnverstaatlichung mit ihren großen Aufgaben in den Vordergrund drängte; da ist es wohl begreiflich, wenn der Ruf eines einzelnen eidgenössischen Standes nicht sofort erhört wurde. *Beide Irrtümer werden korrigiert werden. Der erste ist es bereits, und der zweite wird es in absehbarer Zeit sein.* Wenn heute dem Wunsche Ausdruck gegeben worden ist, es möchten die bernische und eidgenössische Eisenbahnpolitik Hand in Hand gehen, so ist dieser Wunsch bei den übrigen Eidgenossen nicht schwächer als bei den Bernern.

Der Drang des Kantons Bern, die schwere Last abzuladen, erklärt sich aus der ganzen Sachlage. Ende 1912 hatte der Kanton nicht weniger als 50,9 Millionen Franken in Eisenbahnaktien stecken, wovon weitaus der größte Teil ertragslos. 17,5 Millionen davon liegen im Lötschberg. Dazu kommt die Zinsengarantie von 42 Millionen Franken für die Berner Alpenbahn und wenigstens die moralische Verantwortung für etwaige Fehlbeträge gegenüber Aktionären und Obligationären.

Mit der Verstaatlichung der Lötschbergbahn muss man nach allem, was geht und gegangen ist, auf alle Fälle rechnen, ob sie nun etwas früher oder später zurückgekauft wird. Darüber scheint man sich auch im Bundesrat ziemlich klar zu sein.

Diese Schwierigkeiten häufen sich dadurch, dass man in St. Gallen auf die *gleichzeitige Verstaatlichung der Bodensee-Toggenburgbahn hofft,* die den Kanton in gleicher Weise wie der Lötschberg die Berner belastet. Die Zinsengarantie beträgt jetzt 18,2 Millionen und die Beteiligung in Aktien 6,25 Millionen, was zusammen eine Verpflichtung von 24,45 Millionen ausmacht.

Der Rückkauf der Berner Alpenbahn wird früher oder später eine schwere Last für die Bundesbahnen sein. Alle in Frage stehehenden Linien *Spiez-Brig, Scherzligen-Thun, Münster-Lengnau* stellen zusammen ein Baukapital von etwa 160 Millionen dar. Dazu wird wahrscheinlich die direkte Verbindung *Bern-*

Neuenburg mit 10 Millionen kommen, die als Privatbahn nach Verstaatlichung der Jura-Neuchâteloisbahn keinen rechten Sinn mehr hat. Würde man noch die *Bodensee-Toggenburgbahn* dazu nehmen, so käme man auf eine Summe von mindestens 200 Millionen Franken.

Es wird vor allem die Frage entstehen: Wie können die Bundesbahnen die Übernahme von 200 Millionen voraussichtlich *auf längere Zeit* wenig abträglicher Bahnwerte aushalten?

Maßgebend für die Beurteilung der heutigen Lage ist vor allem die Höhe der Staatsschuld und der bisherige Ertrag der Bundesbahnen.

Dass nach dieser Richtung die Lage der Dinge ernst ist, geht aus unsern Ausführungen über die Verschuldung der Schweiz hervor. Noch schwieriger wird sie durch eine Lösung der *Ostalpenbahnfrage*, die den Ertrag nicht nur der Gotthard-, sondern auch der Berner Alpenbahn beeinträchtigen würde. Davon soll das nächste Mal die Rede sein.

BERN J. STEIGER

(Schluss folgt.)

□□□

DAS JUBILÄUM

Von FRITZ MÜLLER

Gestern war ich bei einem Jubiläum. Ich weiß nicht mehr, war's ein silbernes oder ein goldenes oder nur ein kupfernes. So was vergisst sich leicht nach Mitternacht. Aber von einem „eminenten, bedeutungsvollen Vereine, dessen Wirksamkeit mit ehernem Griffel in das Buch der Geschichte eingegraben ist", war es ein Jubiläum, das weiß ich noch ganz gewiss. Denn von dreizehn Rednern haben es zwölf wörtlich so gesagt. Der dreizehnte ist stecken geblieben und hat dann von hinten angefangen. Dabei ist der dreizehnte „eherne Griffel" unter den Tisch gefallen. Leider, leider. Aber ich habe ihn aufgehoben. Es war einer zu zwei Rappen mit einem billigen Goldpapier um den dünnen zylindrischen Körper. Auf der Schiefertafel von unserm kleinen Hansi hab' ich ihn probiert. Aber geschrieben hat er nicht. Es war ein sogenannter Buttergriffel. Und Buttergriffel schreiben nur auf nachgiebiger schwarzer Pappe, nicht auf hartem Schiefer.

Sonst ging alles wie am Schnürchen in dem Jubiläum. Ganz programmgemäß ward alles wirklich Gute, was vom Schweigen lebt, zerredet, zerlobt und zerpriesen, dass es nicht der Mühe lohnte, eine Feder anzusetzen, aber, aber . . .