

Schweizerische Tagesfragen : Ostalpenbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **14 (1914)**

PDF erstellt am: **30.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-750793>

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.

SCHWEIZERISCHE TAGESFRAGEN

OSTALPENBAHN

Infolge der Landesausstellung ist auf verschiedenen Gebieten eine Art von Gottesfrieden eingetreten. Daran hat aber, besonders so weit es die *Ostalpenbahnfrage* betrifft, nicht nur die Landesausstellung ihren Anteil, sondern die etwas schwierige finanzielle Lage der Bundesbahnen und ferner die Veröffentlichung der Zürcher Ostalpenbahnvorträge von Oberst Brügger, Dr. Herold und vor allem desjenigen von Oberst Richard, sowie der Diskussionsabend vom 7. April in der Tonhalle. All das hat eine gewisse *vorläufige* Abklärung und Abrüstung gebracht. Eine Resolution ist in Zürich zwar nicht gefasst worden, aber wenn man die herrschende Stimmung in der Stadt und ihrer Umgebung zeichnen wollte, so wäre zu sagen:

1. dass der Kanton Zürich nur ein sehr beschränktes Interesse an der Ostalpenbahn überhaupt besitzt,
2. dass man die ganze Lösung der Frage sowohl der Splügen- als der Greinabahn aufzuschieben wünscht, bis sich für die Gotthardlinie eine dritte Schiene lohnen würde,
3. dass, wenn man einmal an eine Lösung herantreten kann, diese in *nationalem* Sinn geschehen muss und nicht unter Preisgabe der wichtigsten politischen, wirtschaftlichen und militärischen Interessen der Schweiz.

Bei aller Anerkennung gewisser *internationaler* Vorzüge des Splügen sind dessen Aussichten auf Verwirklichung in Zürich jedenfalls nicht gestiegen, während vielen Leuten über den tatsächlichen Wert der Greinaroute namentlich vom nationalen Gesichtspunkt aus ein Licht aufgegangen sein mag. Befriedigung bieten die Verhandlungen in Zürich namentlich auch den Wenigen, die bis jetzt allein den Kampf für die nationale Lösung der Ostalpenbahnfrage geführt haben und die sich in diesem Kampf viel gefallen lassen mussten. Sie befinden sich von nun an in sehr guter und zahlreicher Gesellschaft.

Sehr tröstlich ist der Bescheid, den man in Zürich in der Ostalpenbahnfrage erhalten hat, weder für die Splügen- noch für die Greinafreunde; denn er lautet entschieden auf *Verschiebung*

und deckt sich damit, so viel uns bekannt, mit den Ansichten der zuständigen Behörden. Man spricht sogar davon, man solle die sogenannten Splügenansprüche des Kantons Graubünden mit vermehrten Geldhilfen an den Ausbau der Rätischen Bahnen ablösen. Mit diesem Vorschlag wird und kann man sich aber in der Ostschweiz nicht abfinden. Er kommt nur einem Teil von Graubünden zugute, nicht aber der Ostschweiz, die als *Ganzes* ein Anrecht auf eine Ostalpenbahn hat.

Viel naheliegender wäre, man würde endlich etwas erledigen, was keine Verschiebung mehr nötig hat: *die Konzessionsfrage der Ostalpenbahn*. Diese Frage ist liquid, umso mehr als die Erteilung einer Konzession einer übermächtigen Opposition sowohl in den Räten als im Volk begegnen würde. Nach den herrschenden Stimmungen würde voraussichtlich schon der Antrag auf eine Ostalpenbahnkonzession in kurzer Zeit von einem Volkssturm hinweggefegt, nach den Erfahrungen beim Gotthard, Simplon und Lötschberg. Allein aus diesem Grunde hätte man sich in der Ostschweiz schon lange auf den Staatsbau einigen können, statt auf eine Konzession zu warten, die niemals kommen wird.

Der Bundesrat hat im Geschäftsbericht von 1913 die Bemerkung gemacht, er habe zur grundsätzlichen Frage, ob die Ostalpenbahn als Staatsbahn erstellt werden solle, noch nicht Stellung genommen. Man sollte meinen, die Frage, die mit der Trasseefrage nichts zu tun hat, wäre spruchreif, nachdem der Bundesrat die wirtschaftlichen und technischen Gutachten der Bundesbahnen schon seit 1907 und 1908 in Händen habe. Es ist an die erwähnte Bemerkung die Frage geknüpft worden: „*Will man etwa warten bis 1917, um andern Staaten Gelegenheit zu geben, die Konzessionsfrage der Ostalpenbahn mit der Frage der Handelsverträge zu verquicken, wie dies schon das letzte Mal versucht worden ist?*“

Das kann sehr wohl geschehen, vielleicht sogar zur stillen Freude vieler Leute, die mit einer Verschleppung der Lösung im Trüben fischen.

Schon vom Standpunkt einer sauberen Situation bei der Beratung der Handelsverträge muss man wünschen, dass diese Konzessionsfrage so oder so von der zuständigen Behörde, das heißt den eidgenössischen Räten endgültig und zeitig entschieden sei.

Die bundesrätliche Bemerkung ist um so auffallender, als der Bundesrat *grundsätzlich* zur Frage, ob eine Bahn von der Bedeutung der Ostalpenbahn konzessioniert oder von den Bundesbahnen erstellt werden solle, schon längst genommen hat und zwar in seinem Bericht an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen vom 10. Dezember 1907. Dort heißt es unter anderem:

Die Auslegung des Artikels 3 des Eisenbahngesetzes erfährt dadurch eine besondere Bedeutung, dass mit der *Annahme des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 der Grundsatz proklamiert wurde, der Bund habe die Hauptbahnen zu unternehmen und selbst zu betreiben*. Eine ganz einfache Konsequenz dieses Grundsatzes besteht darin, *dass in Zukunft keine Konzessionen mehr für die Hauptbahnen erteilt werden*. Auch das Eisenbahndepartement hat in seinem Berichte an die Kommission des Nationalrates zur Vorberatung des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Bundesbahnen von 13. Mai 1901 (Bundesblatt 1901, III. 420) den Grundsatz vertreten, dass da, wo neue Transitlinien volkswirtschaftlich gerechtfertigt seien, „*der Staat selbst zu bauen habe*“, nachdem einmal der Staatsbetrieb der Eisenbahnen grundsätzlich beschlossen sei. Andernfalls würde die schweizerische Eisenbahnpolitik Wege betreten, *die für jeden logisch Denkenden unfassbar und für die materiellen Interessen des Landes von größtem Schaden wären*.

Wir sind ebenfalls der vollendeten Überzeugung, dass die *fernere Erteilung von Konzessionen für Hauptbahnen mit dem vom Bundesgesetze vom 15. Oktober 1897 proklamierten Grundsätze der Überführung der Hauptbahnen in den Staatsbetrieb nicht mehr vereinbar wäre*.

Auch wenn es sich bei der Ostalpenbahn um eine Neben- und nicht um eine Hauptbahn handeln würde, was nicht der Fall ist, so wird dadurch der Standpunkt des Bundesrates nicht verändert. Er sagt:

Den Grundsatz der Instradierungsfreiheit hat die Bundesversammlung zu ungunsten der Bundesbahnen gelöst, als das Gesetz vom 27. Juni 1901 in Beratung stand. Durch dessen Art. 21 werden die Bundesbahnen verpflichtet, den Privatbahnen, die Abkürzungsrouten zum Netz der Bundesbahnen darstellen, nicht nur die Bildung direkter Tarife zuzugestehen, sondern auch eine „*billige Teilung des Verkehrs*“. Wie unser Eisenbahndepartement schon in seinem Berichte von 13. Mai 1901 an die Kommission des Nationalrates (Bundesblatt 1901, 3, 420) ausführte, liegt darin ein *Anreiz zur Erstellung von Konkurrenzlinien*. Die Gründer werden nicht unterlassen, die zu erwartende Quote als sehr bedeutend hinzustellen, um das Kapital zur Beteiligung anzulocken. Und wenn auch das Gesetz die Verkehrsteilung an den Vorbehalt geknüpft hat, „*soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden*“, so will dies für die Gründung von Konkurrenzbahnen nichts sagen, denn die Frage, ob eine Verkehrsteilung stattzufinden habe oder nicht, kann erst dann entschieden werden, wann die neue Linie gebaut, oder der Bau wenigstens gesichert ist. *Bis dahin*

werden aber ihre Anhänger alles aufwenden, um die Interessen der Bundesbahnen, die im Spiele sind, als unwichtige erscheinen zu lassen. Handelt es sich nun um die Konzessionierung solcher Nebenlinien, so wird die Bundesversammlung, der nicht nur die Pflicht der Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnlinienverbindungen, sondern auch die Fürsorge für das Gedeihen der Bundesbahnen obliegt, *das Konzessionsgesuch abweisen müssen*; Artikel 3 des Eisenbahngesetzes hindert sie, wie wir gesehen haben, hieran nicht.

Nach diesen Ausführungen ist die Konzessionsfrage für den Bundesrat längst entschieden.

Wer überhaupt eine Ostalpenbahn ernsthaft will, der muss für rasche Erledigung der Konzessionsfrage eintreten im Sinne der Abweisung aller Konzessionsbegehren. Damit ist der Staatsbau grundsätzlich beschlossen und die Bundesbahnen können *endlich* mit definitiven Studien der vorliegenden Projekte beginnen, was allein ein paar Jahre in Anspruch nimmt. Erst dann können Bundesrat und Räte Stellung zur Trasseefrage nehmen. Was heute an Studien bei allen Projekten existiert, beruht nicht auf Detailstudien, sondern auf mehr oder weniger genauen Schätzungen. Diesem Stadium sollte vor allem ein Ende gemacht werden.

* * *

Die Ausführung des Baues einer Ostalpenbahn ist stark von zwei wichtigen Faktoren abhängig: erstens vom Zeitpunkt, wo die Gotthardlinie *den Verkehr nicht mehr bewältigen kann*, und zweitens davon, dass einmal die *Schiffahrt bis zum Bodensee kategorisch einen Abzugskanal für die Waren nach dem Süden verlangt*. Ferner spielt, wie erwähnt, die *allgemeine Finanzlage der Bundesbahnen* dominierend mit.

Diese Momente werden praktisch stärker mitreden als alle rechtlichen Ansprüche und andern Erwägungen, wie die Erweiterung des Einzugsgebiets speziell von Deutschland für den Verkehr nach Italien durch die Schweiz durch eine Ostalpenbahn, Bekämpfung der möglichen Konkurrenz der schweizerischen Bahnen durch eine Fern-Ortlerbahn usw. usw.

Die Notwendigkeit der Verstärkung der Verkehrsmittel nach dem Süden und einer dritten Schiene zum Gotthard, die Ausführung der Schiffahrt nach dem Bodensee und vom Bodensee zur Donau, die mögliche Gestaltung der Bodenseegegend zu einem

immer wichtigeren Eintrittstor nach der Schweiz und Durchgangspunkt nach Süden und die dadurch geschaffene Notwendigkeit einer weiteren Zufahrt nach dem Süden ist kein Phantom und deshalb auch die Ostalpenbahn nicht.

Von Straßburg bis Basel werden nächstens vier Geleise laufen. Das zeigt, wie die deutschen Behörden die Entwicklung des Verkehrs nach der Schweiz einschätzen. Es ist sehr wohl möglich, dass die Gotthardbahn früher oder später verstärkt werden muss, und dann ist es natürlich, dass dies in einer Weise geschieht, die den noch nicht an eine Alpenbahn angeschlossenen Gebieten der Ostschweiz diesen Anschluss ermöglicht, vollends wenn es mit einer gleichzeitigen Verstärkung des internationalen Verkehrs und einer Ausdehnung des Einzugsgebiets für den schweizerischen Transitverkehr nach dem Süden möglich ist.

Wann die erwähnten Momente aber eintreten, ist heute schwer zu sagen. Die Finanzlage der Bundesbahnen ist einstweilen keineswegs derart, dass große unrentable Unternehmungen unternommen werden dürfen. Es ist schon in Nr. 11 vom 1. März 1914 dieser Zeitschrift darauf hingewiesen worden, dass sich in den letzten Jahren die Differenz zwischen Betriebsüberschuss einerseits und Zinsen- und Amortisationsquote ungünstig entwickelt hat:

	Betriebs- überschuss	Zinsen- und Amortisationsquote	Differenz
1911	71 864	58 564	13 300
1912	69 172	61 310	7 862
1913	70 315	68 485	1 800

1914 wird die Marge von 1,8 Millionen Franken voraussichtlich ganz verschwinden. Der Überschuss der Betriebseinnahmen beträgt bekanntlich Ende Mai 1914 gegen vier Millionen Franken weniger als im Vorjahr.

Aus was für Geld soll man einen allfälligen Betriebsausfall der Ostalpenbahn decken? Soll man deshalb die Taxen erhöhen oder andere Maßregeln ergreifen? Also vorläufig heißt es warten mit jeglichen Bauplänen. Es ist auch ganz unmöglich, heute den Beginn eines Bautermines zu fixieren, wie gewünscht worden ist.

Immerhin ist zuzugeben, dass die Möglichkeit der Ausführung der Ostalpenbahn umso weiter hinausgerückt wird, je länger man mit *definitiven* Studien für das Problem der Ostalpenbahn zuwartet,

und diese können vor Erledigung der Konzessionsfrage nicht in Angriff genommen werden. Ohne diese Erledigung bleibt die Ostalpenbahnfrage in dem nebelhaften Stadium, in dem sie sich seit Jahren, nicht zur Förderung der Sache, befindet, weil niemand weiß, ob man mit einer Staats- oder Privatbahn zu rechnen hat.

Es sei nebenbei bemerkt, dass mit der Ablehnung der Konzessionen eine gewisse höchst wünschbare Abspannung im Lande eintreten wird und der sehr unerquickliche Streit zwischen den Anhängern verschiedener Projekte bis zur Vorlage der definitiven *Baupläne* des Bundesrates ruhen könnte.

Der nächste wichtige Entscheid in der Angelegenheit dürfte zunächst in Zürich fallen, wo die Regierung eine offizielle Studienkommission unter dem Präsidium von Regierungsrat Keller eingesetzt hat, die angefangen hat, die ersten Fachleute in Sachen der Ostalpenbahnfrage anzuhören und dann zuhanden der Regierung ihre Anträge stellen wird. Der Entscheid dieser Kommission dürfte weniger für die Konzessions- als für die Trasseefrage von Bedeutung werden.

Auf den Herbst wird eine Kundgebung des Bundesrates erwartet. Bundesrat *Forrer* hat sich am 10. Juni im Nationalrat unter anderm wie folgt geäußert:

Die Ostalpenbahnfrage ist so ziemlich in allen Richtungen, in allen ihren Teilen streitig: Rechtsanspruch oder nicht? Natur des Anspruches? Splügen *oder* Greina? Oder eine Linie zwischen durch? Splügen *und* Greina? Privatbahn oder Staatsbahn? Wenn direkt nach Italien, Südausgang des Tunnels in oder außerhalb der Schweiz? Fremde Subventionen oder ausschließlich auf eigene Kosten? *Nur über die Antwort auf eine dieser Fragen scheint sich die Meinung abzuklären*; für alle andern ist und bleibt die Antwort schwierig und wird ein Mehrheitsentscheid erforderlich sein. Vor allem aber war es durchaus notwendig, darüber ins Klare zu kommen, wie groß die Baukosten eines jeden Projektes sein werden, wie groß der Verkehr, wie hoch die Einnahmen und die Ausgaben des Betriebes und welchen Einfluss die neue Bahn auf die Einnahmen der Bundesbahnen ausüben werde. Die Verwaltungsabteilung des Departements arbeitete hierüber einen einlässlichen Befundbericht mit Bezug auf die Splügenbahn aus. Derselbe wurde im September 1913 in einer Konferenz des Departements mit den Beteiligten einlässlich erörtert. Alsdann wurde gleicherweise die Greinabahn in Angriff genommen und seit dem Monat April dieses Jahres liegt auch für die Greinabahn der amtliche Befundbericht vor. Die Konferenz der kontradiktorischen Behandlung desselben war auf den Monat Mai angesetzt, wurde jedoch auf das Begehren von zwei Parteien verschoben und zwar auf den Monat August. Hernach wird das Departement dem Bundesrat im Laufe des Herbstes über die ganze

Angelegenheit Bericht erstatten. Der Bundesrat ist mit diesem Programm des Vorgehens einverstanden und wird nach Eingang des Berichtes zu der ganzen Angelegenheit Stellung nehmen, ohne Voreingenommenheit und der Verantwortlichkeit bewusst.

Die von Bundesrat Forrer erwähnte Greina-Konferenz findet am 24. August statt. Was für eine Frage nach Bundesrat Forrer abgeklärt sein soll, darüber herrschte nur eine Meinung: *Bau der Ostalpenbahn durch den Bund*. Auch Forrer und seine Mitarbeiter sollen heute diese Ansicht teilen. Damit wäre wahrscheinlich, dass der Bundesrat eher für den Staatsbau eintreten wird. Man kann sich kaum denken, dass er für Konzessionierung irgend einer Ostalpenbahn eintreten wird, schon deshalb nicht, weil damit das ganze Land unnütz in eine unberechenbare Bewegung ganz gestürzt und von der Lösung der großen bestehenden Aufgaben abgezogen würde.

* * *

Beiläufig hat auch die Spielbankinitiative bereits ihren Schatten nach dem Süden geworfen. Die Erbauung eines Kursaals wurde in Lugano fallen gelassen, obwohl gegen zwei Millionen dafür bereit standen und die Hotelwirte 40 000 Franken Einnahmen aus Kurtaxen gewährleisten wollten. Die fehlende halbe Million hätte aus dem Spiel verzinst werden sollen. In Locarno sind Kursaal und Rösslispiel im Gange; beides ist nun durch die Initiative gefährdet. Da muss man sich doch sagen, wenn man Theater subventioniert, wenn der Bund Millionen für Landwirtschaft, Bildungswesen usw. ausgibt, *warum unterstützt man nicht die Fremdenindustrie und ihre Kursäle mit Staats- und Gemeindegeldern?* Warum sollen diese unentbehrlichen Anstalten bloß bestehen können, wenn man in unmoralischer Weise den nach der Schweiz kommenden Gästen das Geld zum Schaden des guten schweizerischen Namens aus dem Beutel lockt? Da sollen Staat, Bund, Kantone und Gemeinden eingreifen; das versteht sich fast von selbst bei einem Erwerbszweig, der einen Umsatz von 250 bis 300 Millionen Franken aufzuweisen hat. Ist die Initiative erfolgreich, so wird in erster Linie ein *Subventionsgesetz zugunsten der Fremdenindustrie* angestrebt werden müssen.

* * *

Abgesehen von den erwähnten Tagesfragen fehlt es nicht an Problemen, die ihnen an Bedeutung gleichkommen oder sie gar übertreffen. Sind doch nicht weniger als drei Initiativen zu erledigen: die *Verhältnisswahl des Nationalrates*, die *Staatsvertragsinitiative* und die *Spielbankinitiative*. Daneben haben wir die *Einbürgerungsfrage* und die *Finanzfrage*, eine viel weitere Tragweite zukommt als den genannten Initiativen. Im Vordergrund steht ferner die Revision des Zolltarifes, und die Erneuerung der Handelsverträge, und die Einführung der Postsparkassen. Es ist also dafür gesorgt, dass das politische Leben der Schweiz in den nächsten Jahren ungemein bewegt sein wird. Wir behalten uns vor, die einen und andern diese weiteren Tagesfragen später zu erörtern.

BERN

J. STEIGER



DAS ROSS

Ich habe ein Ross,
Schwersilbern gezäumt.
Ich werfe mich in den Sattel und reite
Hin über Hügel, die blau gesäumt,
In die leuchtende jubelnde Weite.

Ich lasse den Tross
Von Philistern und andern
Verlachend zurück und reite und reite
Wohl über Höhen, da Wolken wandern
In die leuchtende jubelnde Weite. —

Ich habe ein starkes, ein sehniges Ross.
Da reite ich nimmer für mich allein;
Und mein Blut ist heiß und ich reite
Mit dir, und müsste das Glück erstritten sein,
In die leuchtende jubelnde Weite. — —

Das leuchtende Jahr.
Orell Füßli, Zürich 1914.

HANS RÖLLI

