

Die Ueberschiebung der Alpen mit Zahnradbetrieb

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische
Geschichte, Landes- und Volkskunde**

Band (Jahr): **19 (1868)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-720881>

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.

Zu obigem Berichte und der Tabelle mögen noch einige Bemerkungen hier Platz greifen:

1) Die bürgerliche Bevölkerung des Kantons stellt sich zu der Armenzahl nicht wie in der Tabelle unrichtig zusammengerechnet ist wie 40 zu 1, sondern 23 zu 1, dagegen stellt sich die Gesamtbevölkerung dazu wie 40 zu 1. — Solche Irrthümer sollten wo möglich vermieden oder remedirt werden.

2) Daß Chur bei einer, wie in der Tabelle angegeben ist, jährlichen Durchschnittsmehreinnahme von Fr. 232, 67 in den letzten drei Jahren einen Rückschlag von Fr. 1594, 02 habe, ist kaum begreiflich und beruht wahrscheinlich auch auf einem Irrthum.

3) Die Anstalt Realta muß bei richtigem den Verhältnissen angemessenem Betriebe weder den Gemeinden noch dem Kanton so viel kosten als es bisher der Fall war, nachdem 82 Zuchart urbarisirten Bodens derselben zinslos zur Verfügung gestellt und für genügende rentable Arbeit auch gesorgt ist. Mit einem solchen Bodenareal, wozu noch die ausgedehnten Weideflächen außer demselben kommen, sollte alle Nahrung für 70—80 Personen gepflanzt werden können. — Auch an Dünger sollte es nicht fehlen, wenn nur der von den Personen allein produzierte gehörig gesammelt und verwendet wird, da ja bekanntlich die Abfälle einer einzigen erwachsenen Person bei thätiger und kundiger Bewirthschaftung hinreicht, um $\frac{3}{4}$ Zuchart Ackerboden zu düngen. Möge der seit Oktober neu eingetretene Direktor das Ziel erreichen, daß der Kanton nicht mehr Fr. 6834 resp. Fr. 7934 dafür auszugeben hat, sondern höchstens den Betrag der Besoldungen für das angestellte Personal, und daß auch die Gemeinden in ihren Leistungen, bisher Fr. 9—10,000, bedeutend erleichtert werden. Eine Gesamtausgabe von zirka Fr. 17,000 auf durchschnittlich 67 Personen, also per Person jährlich Fr. 253, zum Verdienst derselben und zur Produktion der 82 Zuchart Land ist zu viel.

Die Ueberschienung der Alpen mit Zahnradbetrieb.

II.

Im letzten Artikel konnte vorläufig nur der Hauptinhalt der für die Alpenbahnfrage sehr gewichtigen Broschüre von Riggerbach und Zscholke mit deren Schlußsätzen mitgetheilt und darnach unser Hauptgegenstand in Frageform aufgestellt werden, der in anderer noch positiverer Form dahin lautet: eine Alpenbahn wie die Lufmanier-

bahn verdient vor jeder andern schweizerischen Alpenbahn, insbesondere aber vor der Gotthardbahn auch nach dem neuen System den Vorzug, weil sie über die Strecke, welche auf dem Gotthard mit Zahnradbetrieb befahren werden müßte, den gleichen Betrieb zuläßt, der für die Gotthardthalstrecke (Flüelen-Obächen und Airolo-Visasca) vorgesehen ist.

Die Länge der Bahn, welche der einzige Nachtheil der Luftmanierbahn ist, wird durch die Minderkosten der Erstellung, der Unterhaltung und des Betriebes und durch die verhältnißmäßig kürzere Fahrzeit voll aufgewogen. Das, was hier noch einer kurzen speziellen Erörterung bedarf, ist die Grundlage der Schlüsse der genannten Broschüre, mit welcher wir, als mit den bisherigen Gesetzen im Widerspruch stehend, nie einverstanden sein können.

So lange der Grundsatz, wie er gesetzlich festgestellt ist, gilt, daß die Eisenbahnen in der Schweiz nicht Bundes-, sondern Privat- resp. Kantonalsache seien, einzig unter den in den Bundesbeschlüssen näher bezeichneten Vorbehalten, kann es auch nicht Sache der Bundesbehörden sein, zu untersuchen, ob dieses oder jenes System das bessere sei, wie es in der genannten Broschüre vorgeschlagen wird. Die Verfasser hätten besser gethan, die Sätze 1 und 2 umzustellen und zuerst den Wunsch auszusprechen, daß eine Baugesellschaft mit den nöthigen Garantien sich für die eine oder andere Beschienungsart bilde und melde, sei es für den einen oder andern Alpenpaß, oder für mehrere, und dann allfällig erst die Untersuchung der Bundesbehörden eintreten zu lassen, ob das vorgeschlagene System ausführbar sei, wenn, wie dies bei den langen Tunnels der Fall ist, dessen Ausführbarkeit gegründetem Zweifel unterworfen ist und auch in Bezug auf die neueren Systeme um größere Steigungen zu überwinden, noch zu wenig praktische Erfahrungen vorliegen. Die Baugesellschaften sind es, welche vor Allem zu prüfen haben, ob die eine oder andere Art des Baues die vortheilhafteste und auch die nöthige Sicherheitsgewähr für den Betrieb darbiete; der Staat, nämlich die Kantone und der Bund in letzter Linie haben sich nur darum zu bekümmern, ob diejenigen Erfordernisse, welche die Gesetze normiren, erfüllt seien oder nicht. Hier kann dann die Frage zur Erörterung kommen, ob das neue vorgeschlagene Zahnradsystem die nöthige Gewähr für einen sicheren Betrieb biete. Das ist eine Frage technischer Natur und wird auf dem Wege großer praktischer Versuche gelöst werden können.

Warum unternehmen nicht die Centralbahn und Nordostbahn solche

Versuche? Wahrlich! die letztere hätte für solche das Geld besser verwendet als für die Luxusbauten am Bahnhof in Zürich. Den Bund für solche Untersuchungen in Anspruch zu nehmen, während die wesentlich dabei beteiligten Privatgesellschaften nichts dafür thun, ist nicht gerechtfertigt und die Bundesbehörden werden dazu um so weniger Hand bieten, als zu allen bisherigen Alpenbahnuntersuchungen stets nur die beteiligten Privatgesellschaften die nöthigen Mittel mit Hülfe der betreffenden Kantone beschafft haben.

Das Verhältniß des Bundes und der Behörden desselben zu den Alpenbahnen wird im Anhang zu der im Jahr 1865 herausgegebenen Schrift „die Lukmanierbahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Beziehung“ so klar und überzeugend dargethan, daß wir hier nur die Hauptsätze daraus mitzutheilen für nöthig finden:

„Als das schweizerische Eisenbahnwesen im Jahre 1851 in der Bundesversammlung zum ersten Mal ernstlich diskutirt wurde, hatte sich dieselbe zwischen zwei, die ganze Zukunft dieses neuen Verkehrsmittels beherrschenden Grundsätzen zu entscheiden, nämlich zwischen Staatsbau und Privatbau, zwischen der Frage, ob das Eisenbahnwesen als Bundes Sache zu erklären sei, mit andern Worten, ob der Art. 21 der Bundesverfassung auf dasselbe seine Anwendung zu finden habe oder ob der Bau und Betrieb von Eisenbahnen dem Bund fremd bleiben und den Kantonen beziehungsweise Privatgesellschaften überlassen sein solle.

Nach einer sehr einläßlichen Diskussion verwarfen beide Räte mit großer Mehrheit den Bundesstaatsbau und sprachen sich dagegen dafür aus, daß der Bund das Eisenbahnwesen den Kantonen und Privatgesellschaften zu überlassen habe, mit andern Worten, daß der Art. 21 der Bundesverfassung auf dasselbe nicht anzuwenden sei.

Schon damals wurden für den Bundesstaatsbau die nämlichen Gründe geltend gemacht, die dormalen für die Initiative des Bundes in der Alpenbahnfrage aufgeführt werden. Nur dadurch, daß der Bund das Eisenbahnwesen an Hand nehme, sagte man, werde es möglich sein, ein rationelles, den allgemeinen Interessen entsprechendes und zugleich von auswärtigem Kapital und daherigen fremden Einflüssen möglichst unabhängiges, wahrhaft nationales Eisenbahnsystem zu Stande zu bringen, während das freigegebene Eisenbahnwesen theils einem kleinlichen Partikularismus, theils einer bodenlosen Spekulation und jedenfalls einem überwiegenden Einfluß auswärtiger Geldmächte anheim fallen werde; ein Freigeben des Eisenbahnbaues werde eine, die öffentliche Wohlfahrt hintansetzende gegenseitige Befehdung der Kantone, Städte und Landschaften und ein, die Landesehre bloßstellendes Buhlen um die Gunst

auswärtiger Kapitalisten zur Folge haben; es würde eine gemeinschädliche Zersplitterung im Bau sowohl, als im Betrieb und in der Verwaltung der Eisenbahnen entstehen und endlich sei keine Aussicht, daß ein schweizerisches Eisenbahnnetz anders als durch den Bund bald in Ausführung kommen werde. Alle diese Argumente, so Vieles sie unstreitig für sich hatten, wurden aber zurückgewiesen. Man sagte: Der Bund wird zur Ausführung des Eisenbahnnetzes (dessen Kosten damals auf 124½ Mill. Franken veranschlagt waren) sich mit einer ungeheuren Schuld beladen müssen, zu deren Verzinsung möglicherweise weder die Betriebseinnahmen noch die sonstigen ordentlichen Bundeseinnahmen ausreichen würden; dies aber müßte, da der Bund als solcher die Steuerkraft des Volkes nicht in Anspruch nehmen kann, eine nicht nur finanzielle, sondern auch politische Krisis von unbemessbarer Tragweite nach sich führen und um so gewisser, als der Bund bei dem vorläufig festgestellten Netz nicht wird stehen bleiben, sondern, um allen Landes- theilen gerecht zu werden, dasselbe immer weiter wird ausdehnen müssen. Der Bund wird ferner bei Tracirung des Eisenbahnnetzes voraussichtlich einseitig im Interesse der Zentralverwaltung oder auf Grund gewisser theoretischer Voraussetzungen ohne genügende Kenntniß der wirklichen Verkehrsbedürfnisse verfahren, während die freie Thätigkeit und Speculation der verschiedenen Landesgegenden, Kantone und Unternehmungs-gesellschaften dieses Bedürfniß weit richtiger zu erkennen und ihm Rechnung zu tragen, im Falle sein werden. Die gewichtigsten und ohne Zweifel durchschlagendsten Gründe wurden aber aus der Politik geholt: Eine Centralisation des Eisenbahnwesens, sagte man, würde den föderativen Charakter unseres Bundesstaates gänzlich verkennen, in den Händen des Bundes eine so ungeheure finanzielle, bürokratische und politische Macht anhäufen, daß die Selbstständigkeit der Kantone ihr gegenüber zu einem bloßen Schatten werden müßte und der Unitarismus nicht lange mehr ausbleiben könnte; anderseits aber würden die Eifersuchten und Befehdungen, die man von der Freigebung des Eisenbahnbaues besorge, durch Dekretirung des Bundesstaatsbaues in erhöhtem Maße geweckt; maßlos würden die Ansprüche auf eine Eisenbahn an den Bund heranstürmen und tiefgehend die leidenschaftliche Verstimmung der wirklich oder vermeintlich hintangesetzten Landes- theile sein; die Kämpfe, die sonst unschädlich außerhalb des Bundes- rathhauses verliefen, würden mitten in die Rathsjäle verpflanzt, eine unauslöschliche Brandsackel der Zwietracht würde unter die Eidgenossen geworfen und ein unvertilgbarer Same der Demoralisation in die Be-

hörden gestreut — vielleicht um schließlich für den Bestand der Eidgenossenschaft verhängnißvoll zu werden.

Gegenüber der Kraft und Wahrheit dieser Argumente mußten alle Gründe technischer Zweckmäßigkeit und sog. nationaler Interessen schweigen; mit vollster Sachkenntniß und klarstem Bewußtsein ihres Schrittes entschieden sich daher die eidgenössischen Räte für Freiegebung des Eisenbahnbaues und stellten in Ausführung dieses Grundsatzes im Jahre 1852 ein „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft“ auf, wodurch das Verhältniß des Bundes zum schweizerischen Eisenbahnwesen definitiv und bleibend geregelt werden sollte.

Demzufolge ist nunmehr dieses Bundesgesetz derjenige legislative Akt, welcher allein und ausschließlich für das schweizerische Eisenbahnwesen maßgebend ist.

Durch dieses Bundesgesetz wurde das Verhältniß des Bundes zum Eisenbahnwesen mit Bezug sowohl auf Rechte als auf Pflichten, in positiver sowohl als negativer Richtung, so genau als nur möglich festgestellt.

In positiver Richtung wurde dadurch namentlich erklärt:

a. Die Eisenbahnen gehören nicht zu den öffentlichen Werken, welche der Bund (laut Art. 21 Lemma 1 der Bundesverfassung) sei es selbst zu errichten, sei es deren Errichtung zu unterstützen berechtigt ist.

b. Es steht die Initiative im Eisenbahnwesen beziehungsweise die Konzessionsertheilung ausschließlich den Kantonen, dem Bund dagegen nur eine Genehmigung der von den Kantonen ertheilten Konzessionen und ein beschränktes technisches Oberaufsichtsrecht zu. Eine Ausnahme hievon bildet einzig der Fall, in welchem ein Kanton eine nachgesuchte Konzessionsertheilung verweigert; alsdann wird der Bund gleichsam Schiedsrichter über den dadurch entstandenen Konflikt.

In negativer Richtung wurde namentlich erklärt: Der Bund sei nicht berechtigt, einer von einem Kanton ertheilten Konzession seine Genehmigung aus andern als militärischen Gründen zu versagen, und zwar geschah dieser Vorbehalt aus Rücksicht auf Art. 21 (3. Lemma) der Bundesverfassung, welcher an dieser Stelle lautet:

„Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen.“

Es fragt sich daher bloß, ob der Bau einer Alpenbahn mit Rück-

sicht auf die dem Bunde hiezu zustehenden Befugnisse dem nämlichen Bundesrechte, wie das gesammte übrige schweizerische Eisenbahnwesen, unterworfen ist oder ob hiefür exzeptionelle Grundsätze in Anwendung kommen können?

Wir behaupten mit aller Entschiedenheit das Erstere.

Denn das zitierte Bundeseisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 macht für Alpenbahnen nicht nur keinerlei Ausnahme, sondern es erstreckt sich ausdrücklich zufolge des Wortlauts seines Titels sowohl, als des Art. 1 ohne Unterschied auf alle Eisenbahnen „im Gebiete der Eidgenossenschaft“. Soweit mithin eine Alpenbahn auf das Gebiet der Eidgenossenschaft zu stehen kommen soll, eben so weit unterliegt ihr Bau und Betrieb den Vorschriften des nämlichen Gesetzes.

Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß eine ausnahmsweise Behandlung der Alpenbahnfrage nur nach vorangegangener Aenderung des bestehenden Eisenbahngesetzes beziehungsweise in Folge eines für dieselbe nachträglich zu erlassenden Ausnahmegesetzes möglich wäre.

Eine solche Aenderung wäre aber rechtlich durchaus unstatthaft.“

Diese gründliche Auseinandersetzung der rechtsgültigen Grundsätze, der wir nur Einzelnes entnehmen konnten, schließt mit folgendem Satze, der auch jetzt wieder den Bundesbehörden eingeschärft werden muß:

„Es erhellt aus dem Gesagten, daß die schweizerische Alpenbahn, als bloßer Schlußring des schweizerischen Bahnnetzes, den nämlichen staatsrechtlichen Grundsätzen, wie letzteres, unterliegt; daß ein ausnahmsweises Behandeln der Alpenbahnfrage nicht nur rechtlich, sondern auch finanziell, volkswirtschaftlich und politisch verwerflich wäre, und daß, wenn der natürlichen Entwicklung derselben kein Zwang angethan wird, die Alpenbahn eben so sicher zu Stande kommen wird, als die Thalbahnen, ohne Bundeshülfe, und zwar alle Erwartungen übertreffend, ausgeführt wurden.“

Somit gibt es in der Alpenbahnfrage keine andere des Bundes würdige und ihm in jeder Richtung zuträgliche Politik, als einzig und allein: gewissenhaftes Festhalten an dem geltenden Bundesrecht und strenge Unparteilichkeit.“

Zur Alpen- und Obstbau-Statistik der Gemeinde Lavin.

(Mitgetheilt von Hrn. Förster D. Steiner.)

Es mag vielleicht Manchem vorkommen, der Ertrag dieser Alpen sei, für die verhältnißmäßig lange Sommerung, wohl etwas zu gering.