

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 6 (1910)

Artikel: Nationale Zielpunkte in der schweizer Eisenbahnpolitik [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-764136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

NATIONALE ZIELPUNKTE IN DER SCHWEIZER EISENBAHNPOLITIK

(Schluss.)

VII.

Alle Momente der vorausgegangenen Ausführungen deuten darauf hin, dass die Schweiz keine Zeit verlieren darf, ihre Hauptverkehrsadern nach Kräften zu stärken, und zwar durch Ausführung folgender notwendiger Bauten:

Tieferlegung des Hauensteins;

Elektrifikation der Gotthardroute und später der ganzen Linie Basel-Chiasso;

Tieferlegung der Monte-Cenere-Strecke;

Legung zweiter Geleise auf der Strecke Basel-Chiasso, wo sie noch fehlen.

Die vorgeschlagene Abkürzung der Gotthardlinie um ca. 15 km durch eine *linksufrige Vierwaldstätterseebahn*, die das zweite Geleise Brunnen-Flüelen entbehrlich machen würde, wird aus einer Reihe von Gründen kaum ernsthaft in Betracht fallen.

Als Verstärkung der Gotthardroute ist auch die *Randenbahn* zu betrachten, die entschieden nationalen Zielpunkten dient und daneben ganz besonders für Zürich großen Wert hat.

Die Tieferlegung des Hauensteins ist beschlossene Sache; auf die Beratung in den eidgenössischen Räten darf man mit Befriedigung zurückblicken. Es hat sich gezeigt, dass mehr Verständnis für nationale Behandlung schweizerischer Eisenbahnfragen vorhanden ist, als man angesichts der vielen regionalen Postulate denken mochte.

VIII.

Was die noch nicht erfüllten regionalen Forderungen betrifft, so sind bereits genannt worden: der *Bau der Ostalpenbahn*, die *Verkehrsteilung zugunsten der Lötschberg- und Münster-Grenchenroute*, der *Rückkauf der Lötschberg- und der Jura-Neuchâtelbahn*, die *Genfer Bahnhoffrage*; im Hintergrund steht noch die Forderung des Ankaufs der Bodensee-Toggenburgbahn, die früher oder später an den Bund herantreten wird.

Die Erfüllung aller dieser Ansprüche wird sich der finanziellen Entwicklung der Bundesbahnen unterzuordnen haben. Man hört zwar oft das etwas oberflächliche Gerede, man habe die fünf Hauptbahnen nicht verstaatlicht, damit daneben keine andern Bahnen mehr aufkommen dürften und alles sich den Interessen der Bundesbahnen unterzuordnen habe. Berechtigt wäre solche Rücksicht für andere Projekte nur so lange, als sie die finanzielle Lage der Bundesbahnen nicht stört, die nun einmal im wesentlichen den *Kredit unseres Landes* darstellt. Mit dem Moment, wo dieser Kredit in Gefahr zu kommen droht, *müssen* alle andern Projekte vom Standpunkt dieser Entwicklung aus beurteilt werden, wenn man nicht wissentlich einer finanziellen Katastrophe entgegengehen will. Heute ist allerdings der Kredit des Landes noch gut, aber es sind genügend Anzeichen vorhanden, dass solch ein kritischer Moment unter Umständen eintreten könnte und dass man an sich zum Teil berechtigte Begehren einzelner Landesteile für Ableitung vom Verkehr an bestimmte Unternehmungen, für Bauten aller Art usw. aus Gründen *allgemeiner* Landesinteressen ablehnen oder einschränken muss.

In Anbetracht der drohenden Gefahren, die durch eine dauernde Schwächung der Rendite der Bundesbahnen für den Landeskredit entstehen, in Anbetracht der besonders im Westen und Osten nicht mehr zu umgehenden Einbußen muss der Bund zu allen mehr regionalen Projekten, die noch nicht ausgeführt sind, große *Reserve* und *Vorsicht* beobachten. Der gute Staatskredit, dessen er sich bis jetzt erfreute, könnte sehr geschwächt werden, wenn wir uns durch allzu rasche Erfüllung von Versprechen, die an sich ganz gerechtfertigt sein mögen, zu viel Lasten auf einmal aufbürden.

IX.

Die Lage der Dinge zwingt uns vor allem, auch den *Gotthardvertrag* sehr genau anzusehen. Er schwächt unsere Freiheit im Betrieb der Bundesbahnen und besonders im wichtigen Verkehr von Nord nach Süd ganz bedeutend, wie hier früher in allen Einzelheiten ausgeführt wurde (S. 65, 132, 216 dieses Bandes; Heft 14, 15, 16).

Wenn auch eine *Herabsetzung der Bergzuschläge* in gewissem Umfang zeitgemäß und notwendig erscheint, so ist doch deren

Festlegung auf ewige Zeit, das heißt bis sich beide Teile auf etwas anderes einigen, äußerst gefährlich. Auch das Recht der eingeräumten Meistbegünstigung für den Verkehr von Nord nach Süd wird unsere Aktionsfreiheit nach Osten und Westen unter Umständen in Zukunft bedenklich hemmen.

Sollte der Vertrag in den Räten unverändert zur Annahme gelangen, so ist in unserer Eisenbahnpolitik noch mehr Vorsicht geboten, ganz besonders gegenüber den noch nicht ausgeführten Projekten.

X.

Als besonders schwierige Frage wird sich die *Teilung des Verkehrs zugunsten des Lötschbergs* darstellen. Bis jetzt ist sie nur bei Münster-Lengnau für eine enge Zone geordnet. Es handelt sich dabei um den internationalen Güter-Transitverkehr durch die Schweiz von Italien mit England, Frankreich, Belgien und Deutschland. Über die Bedeutung des belgisch-italiänischen Verkehrs darf man sich zwar nicht eine allzustarke Vorstellung machen; mit dem deutsch-italiänischen ist er gar nicht zu vergleichen.

Dieser Güterverkehr weist laut Statistik der Bundesbahnen folgende Zahlen von Tonnen auf, die zum großen Teil über Basel die Schweiz durchqueren:

	1908	1909
1. Italien-England . . .	6,053 Tonnen	3,983 Tonnen
2. Italien-Belgien . . .	79,018 „	65,795 „
3. Italien-Frankreich . .	31,049 „	40,604 „
4. Italien-Deutschland . .	625,465 „	636,722 „

Für Münster-Grenchen fallen 1., 2. und 3. in Betracht. Wird der Verkehr Italien-Belgien zu 100,000 Tonnen gerechnet (zu durchschnittlich 8.05 Fr. per Tonnenkilometer), so ergibt das für die Strecke Basel-Chiasso rund 2,6 Millionen Franken.

An den Gütern, die in Zukunft über Münster-Grenchen-Lötschberg gehen, verlieren die Bundesbahnen rund 170 Kilometer oder 13.50 Fr. auf die Tonne. Wieviel von den 100,000 Tonnen belgischen Verkehrs künftig über die Ostbahn und die Lötschbergbahn geleitet wird, kann niemand sagen; doch darf man das, wie gesagt, in keinem Fall überschätzen.

Die Teilung des Verkehrs zugunsten des Lötschbergs ist rein interner Natur; das Ausland hat nicht mitzureden. Unter keinen

Umständen darf aber das Gleichgewicht der Bundesbahnen dadurch erschüttert werden. Jedenfalls wird ein Teil des *Personenverkehrs*, den niemand kontrollieren kann, sich der neuen Route zuwenden; viele Reisende, die schon den Gotthard befahren haben, werden gerne die neue Route kennen lernen. Ohne dass so tatsächlich mehr Leute durch die Schweiz reisen, werden also die Bundesbahnen unter allen Umständen auf dem Personenverkehr einen starken Ausfall erleiden.

XI.

Unter den genannten Fragen steht die *Ostalpenfrage* unbedingt an erster Stelle, weil die Lösung sowohl im Rückkaufsgesetz als im Eisenbahngesetz von 1872 *gesetzlich* vorgesehen ist, was von allen anderen Projekten nicht gilt.

Man kann sie also nicht beliebig aufschieben oder ausschalten. Aber eine unrichtige oder übereilte Lösung kann allein das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen und damit den Landeskredit dauernd aus den Fugen bringen. Wenn man die nationalen Zielpunkte unserer Eisenbahnpolitik bespricht, muss man notgedrungen die Ostalpenfrage sehr eingehend würdigen.

Neben dem *Splügen* und der *Greina* kann noch der *Bernhardin* als Kompromiss angeführt werden.

Vom rein ostschweizerisch-*regionalen* Standpunkt aus betrachtet ist der Splügen sowohl für Graubünden als für Zürich vorzuziehen. St. Gallen hat mehr Interesse an der Greina, die es mit Mailand, Genua, Turin am besten verbindet. Die Ostschweiz erhält eine direkte Ausfahrt nach Italien mit dem Splügen, der ohne Zweifel, vom rein *regionalen* Standpunkt aus, der natürlichen Lage der Dinge entspricht, allerdings ohne jede Rücksicht auf irgend welche *Landesinteressen*. Leider sind wir, wie aus dem Vorhergehenden wahrlich zur Genüge hervorgeht, nicht in der Lage, diese zu vernachlässigen oder zu verletzen, wie es bei der Splügenbahn vollends unter dem Regime der Verstaatlichung unzweideutig der Fall wäre. Man braucht das um so weniger zu tun, als vom internationalen Standpunkt aus die Splügen- und Greinabahn einander sehr nahe stehen. Das geht aus folgenden Kilometerzahlen hervor:

	Gotthard	Splügen	Greina	Brenner
München-Mailand	630	513	515	601
„ -Turin	531	663	616	751
„ -Genua	773	666	658	755
Stuttgart-Mailand	528	515	517	
„ -Turin	629	665	618	
„ -Genua	671	669	660	

Für den Verkehr München-Mailand-Genua ist also die Ostalpenbahn sowohl dem Gotthard als dem Brenner überlegen; beim Verkehr Stuttgart-Mailand, Berlin-Mailand¹⁾ und Frankfurt-Mailand wird die Gotthardbahn mit der Ostalpenbahn zu kämpfen haben.

Jede Ostalpenbahn, heiße sie nun Splügen oder Greina, macht der Hauptroute der Bundesbahnen scharfe Konkurrenz. Bei beiden besteht die Gefahr, dass der deutsche Verkehr mit Umgehung von Basel, Zürich und Schaffhausen *nach dem Bodensee hingeleitet wird*; doch ist sie bei der Greina nicht so bedeutend, weil die Schweiz militärisch und wirtschaftlich hier das Heft in der Hand behält; beim Splügen hingegen liefert man sich ganz den Italiänern aus.

Bei der Greina haben es die Bundesbahnen in der Hand, den Verkehr von *Biasca*, also vom *Schweizergebiet* aus, nach Chur oder Basel zu dirigieren. Beim Splügen würde die Teilung des Verkehrs nach Mailand, also auf italiänisches Gebiet, verlegt. Die Italiäner hätten also alles Interesse, möglichst viel Verkehr dem Gotthard zu entziehen und nach dem Splügen zu leiten, der den Bundesbahnen Verlust bringt. Auf der Strecke Mailand-Splügen bleibt er rund 160 km auf italiänischen Linien, auf der Strecke Mailand-Chiasso nur 52 km. Diese Zahlen erklären deutlich, wo unser Interesse liegt, wie auch, warum Italien so erpicht auf den Splügen ist und alles tut, um ihn mit der Gotthardfrage zu verquicken.

Wir fassen das Wesentliche zusammen. Die Strecke Chiasso-Basel beträgt 320 km, die Strecke Chiasso-Schaffhausen 293 km. Und wenn die *Greina* von den Bundesbahnen gebaut wird, bleibt der Verkehr von Chiasso nach St. Margrethen 250 km und bis Buchs 212 km auf schweizerischen Linien. Ganz anders beim

	Gotthard	Ostalpen
¹⁾ Berlin-Mailand	1246	ca. 1120
„ -Genua	1395	„ 1270

Splügen; von der Grenze bei Andeer bis St. Margrethen sind nur 129 km und bis Buchs nur 91 km schweizerische Strecke. Würde der Splügen von einer *Privatbahn* gebaut, so gehen noch weitere 50 km, die Strecke Chur-italiänische Grenze, verloren; es blieben also nur etwa 80 km bis St. Margrethen und 40 km bis Buchs. Gegenüber den Strecken der Gotthardbahn ist das eine gewaltige Einbuße, die die Bundesbahnen zu gewärtigen haben.

Es ist nicht richtig, dass die Greinabahn bloß eine Zufahrtslinie zum Gotthard bildet. Mit dem Lukmanier, der im Grunde nichts anderes war als das heutige Greinaprojekt, hat man zwanzig Jahre gegen den Gotthard gekämpft; Graubünden war bereit, für sein Zustandekommen alles einzusetzen und hat damals seinen internationalen Charakter anerkannt. Dadurch, dass die Greinabahn für eine gewisse Strecke mit der ebenfalls internationalen Gotthardroute identisch wird, wird der internationale Charakter für die Verbindung Italiens mit Süddeutschland durchaus nicht aufgehoben. Erst später ist das Splügenprojekt aufgetaucht und hat den Vorrang erhalten. Auch die Tödigung malt man mit Unrecht als Popanz an die Wand, um die Bedeutung der Greina abzuschwächen.

Man sagt, man könne die Bedenken beim Splügen durch einen *Staatsvertrag* aus der Welt schaffen oder mildern. Wir glauben, die Schweiz habe jetzt nachgerade eisenbahnpolitische Staatsverträge genug, die ihre Freiheit einschränken und brauche keine weiteren. Und einen Staatsvertrag, der Italien etwas nützen und uns nichts schaden soll, gibt es nicht.

Wenn man sich vom nationalen Standpunkt als Gegner des Splügens ausspricht, ist damit nicht gesagt, dass man ein warmer Anhänger der Greina sein muss. Wir sind der Ansicht, dass die Schweiz der *Durchstiche nach Italien gerade genug* hat und dass es viel rationeller wäre, die Ostalpenfrage durch einen Durchstich nach *Südosten* zu lösen, etwa im Sinn der *Orientbahn* von *Guyers-Zeller*, die in der *Adriabahn* von Ingenieur *Gelpke* (Anschluss an die Ortlerbahn über Prättigau und Flüela) eine Wiederbelebung erhalten hat.

Wenn eine Ostalpenbahn gebaut wird, so geschieht dies nicht vorwiegend aus nationalen Interessen, sondern weil sie im Art. 49 des Rückkaufgesetzes nun einmal vorgesehen ist, und weil ein

Ausbruch nach Osten als Lösung nicht darunter verstanden war. Guyer-Zeller und seine Mitinteressenten hätten den Artikel allerdings auch zu ihren Gunsten auslegen können.

XII.

Auch die Hebung der *militärischen Sicherheit* des Landes gehört zu den nationalen Zielpunkten der schweizerischen Eisenbahnpolitik. Und gerade sie wird durch die Splügenbahn schwer gefährdet, die ohne bedeutende Festungswerke nach dem Urteil der ersten militärischen Autoritäten und des Generalstab-bureaus absolut ausgeschlossen ist, besonders wenn der Tunnel in Italien ausmündet.

Wie sehr die Italiäner schon aus militärischen Gründen auf den Splügen erpicht sind — von wirtschaftlichen Erwägungen nicht zu reden — geht besonders aus den Studien des von den italienischen Blättern als „einer der hervorragendsten und gebildetsten Offiziere der Armee“ bezeichneten Generals *Bellati* hervor. Er untersuchte das strategische Verhältnis zwischen der Schweiz und Italien und gelangte zu dem Schlusse, dass der Bau der Greina-oder der Bernhardinbahn dem Gegner jenseits der Berge gewaltige Vorteile brächte, Italien aber *condizioni disastrosissime*, höchst nachteilige Situationen eintrüge. Italien dürfe nicht dazu helfen, die Aufmarschverhältnisse für den Gegner im Tessin zu verbessern; es müsse sich vielmehr eine Basis- und Rokadelinie am Comersee schaffen, hinter dem großen Hindernis der Kette Tambohorn-(beim Splügen)-Joriopass (bei Bellinzona), um sich nach Westen, Norden und Osten die Operationsfreiheit zu sichern. Man dürfe sich zwar der Entwicklung des Eisenbahnnetzes nicht aus strategischen Gründen widersetzen, aber nur unter der absoluten Bedingung — *intransigibile condizione* — „dass die betreffenden Bahnen nach ihrem Bau *in unserm Besitze* seien und von uns *militärisch ausgenützt* und *verteidigt* werden können.“ Und weiter: „Daher die unbedingte Notwendigkeit, sie zum ausschließlichen eigenen Gebrauche zu besitzen und festzuhalten und die noch zwingendere Forderung, sich dem Bau von Bahnen zu widersetzen, die nicht in unserer Verfügungsgewalt stehen.“ General Bellati schließt mit der Forderung, Italien dürfe als östliche Alpen-

bahn nur den Splügen unterstützen, weil er bis zur „natürlichen“ Grenze des Landes auf eigenem Gebiete verlaufe.

Der Bundesrat und die Räte haben alle Ursache, sich in acht zu nehmen, *dass die Schweiz militärisch nicht in eine geradezu verhängnisvolle Lage gebracht wird.* Die Gefahr ist drohend. Die Sozialdemokraten könnten sonst noch Recht bekommen, wenn sie für Abrüstung eintreten. Wenn man die höchsten militärischen Interessen des Landes in Graubünden preisgibt, so kann man das Militärbudget ruhig einschränken; man braucht nicht länger das Volk damit zu belasten. Die Ansicht, militärische Bedenken am Splügen bestehen heute nicht, darf nicht ernst genommen werden. Schon Oberst Siegfried, der frühere Chef des Generalstabbüreaus, sprach *von zu errichtenden Festungswerken*, wenn die Splügenbahn gebaut werden sollte. Wenn eine internationale Linie durch *permanente, ständig besetzte, auf der Höhe der Zeit erhaltene Festungswerke gesichert wird*, so dass ihre Benutzung uns freisteht, dem Gegner aber verwehrt werden kann, so lässt sich militärisch vielleicht nichts mehr gegen sie einwenden. Man weiß aber vom Gotthard her, was sie kosten: unter 20—30 Millionen wird man unmöglich wegkommen. *Wer wird diese Summe bezahlen?* — Jedenfalls wird sie die Baukosten der Bahn ganz beträchtlich erhöhen. Dazu ist dann noch eine jährlich wiederkehrende Ausgabe von 1—2 Millionen für Unterhalt der Besatzung, Instandhaltung der Bauten und Abschreibungen zu rechnen.

Glaubt man denn im Ernst, dass unser Volk für Festungsbauten im Osten zu solchem Betrage zu haben sein wird, wenn es weiß, dass man denselben eisenbahnpolitischen Zweck zwar nicht vom regionalen, aber vom *nationalen* und *internationalen* Gesichtspunkt aus ebenso gut und in besserer Form erreichen kann, ohne das Militärbudget mit einem Rappen zu belasten?

XIII.

Aus all diesen Gründen sollte man sich aus *nationalen* Gründen nicht auf eine Lösung der Ostalpenfrage versteifen, die regional für Zürich und Graubünden besser sein mag, aber national schweren Schaden bringen muss.

Es will uns scheinen, besonders *Zürich* könnte da aus *nationalen* Gründen ein Opfer bringen; mit dem Gotthard hat es ja

eine erstklassige Verbindung, die durch die Randenbahn und anderweitig noch verbessert werden kann. Ein großes Interesse an den bestehenden Ostalpenbahnprojekten hat Zürich, auch regional gesprochen, überhaupt nicht. Mit der Greina gewinnt es gar nichts und mit dem Splügen nicht viel gegenüber dem Gotthard. Wohl aber wird es wie Basel und Schaffhausen abgefahren und dadurch wirtschaftlich geschwächt, da bei jedem der bestehenden Projekte der deutsche Verkehr nach dem Bodensee abgelenkt wird. Die Distanzvorteile, die Zürich durch die Ostalpenbahn erhält, rechtfertigen es nicht, dass es für eine die Bundesbahnen und die militärischen Interessen des Landes schwer schädigende Lösung eintrete. Für *St. Gallen* sind die Vorteile schon bedeutender, sowohl beim Splügen als bei der Greina.

	Gotthard	Splügen
Zürich-Mailand	375,5 km	340,9 km
„ -Genua	510,5 „	492 „
„ -Venedig	637,5 „	557 „
St. Gallen-Mailand	464 „	329,4 „
„ -Genua	599 „	480,5 „
„ -Venedig	726 „	545,5 „

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass die Greina vom nationalen Standpunkt aus auch darum den Vorzug verdient, weil durch sie das Schwergewicht für die *Binnenschifffahrt* an den Langensee statt an den ganz italiänischen Comersee verlegt wird.

Gründe militärischer und wirtschaftlicher Art machen es also wünschbar, dass die Ostalpenfrage anders als durch den Splügen gelöst wird. Dies ist um so eher möglich, als die Distanzen Chur-Mailand und Chur-Genua über Splügen und Greina annähernd gleich groß sind. Der Splügen bietet spezielle Vorteile für den Verkehr nach Venezien, die Greina für den Verkehr nach dem Piemont und auch nach der Westschweiz.

Man spricht nun oft von einem *Recht auf den Splügen*. Wir wollen nicht erörtern, ob es überhaupt ein Recht auf Ausführung eines Projektes gibt, das die Landesinteressen in dieser Weise verletzt. Wenn es ja ein solches Recht gäbe, so hätte man es im Rückkaufgesetz festlegen und nicht das Schweizervolk in seiner großen Mehrheit im guten Glauben lassen sollen, die Ostalpenfrage werde *den Umständen gemäß gelöst*; man hätte offen und ehrlich sagen sollen, unter Lösung der Ostalpenfrage sei

unter keinen Umständen etwas anderes zu verstehen als der Splügen.

Das *Recht auf eine Ostalpenbahn* bleibt unangetastet. —

Nicht weniger aktuell als die Ostalpenfrage sind andere, die der Lösung harren; so die *Genfer Bahnhoffrage*. Auch der *Rückkauf der Neuchâteloisbahn* wird wohl bald in den Vordergrund treten. Wir erwähnen diese Probleme bloß der Vollständigkeit halber, ein gesetzlicher Zwang wie bei der Ostalpenbahn liegt weder beim einen noch andern Projekt vor. Es sei bloß bemerkt, dass auch hier große Vorsicht am Platze ist, wenn das schwer befrachtete Schiff der Bundesbahnen nicht überladen werden soll.

XIV.

Aus diesen Ausführungen erkennen wir ohne weiteres als *nationale* Zielpunkte unserer Eisenbahnpolitik: *die Bestrebungen zur Wahrung des Landeskredites*, vor allem durch sorgfältigen Haushalt der Bundesbahnen und Erhaltung ihres finanziellen Gleichgewichtes.

Dies kann erzielt werden durch weitere *Reduktion der Ausgaben* und vor allem *durch Vereinfachung der Verwaltung*.

Dringend notwendig ist die Vermehrung und Sicherung der *Einnahmen* durch *Verstärkung der besten Verkehrsrouten*, vor allem der Gotthardlinie, um die drohende Gefahr der Umfahrung im Osten und Westen fern zu halten und endlich äußerste *Vorsicht in der Ausführung der Projekte*, die durch Verträge oder Gesetze zugesichert sind, sowohl im Westen — in der Behandlung der Lötschbergfrage, der Genfer Bahnhoffrage — und besonders im Osten, wo eine unrichtige und antinationale Lösung allein schon das Gleichgewicht auf die Dauer gefährden kann.

Werden diese bereits zum Teil allgemein anerkannten Richtlinien eingehalten, so ist Hoffnung vorhanden, dass sich der Betrieb der Bundesbahnen endlich zur allgemeinen Befriedigung entwickeln wird und dass auch die berechtigten regionalen Wünsche nach und nach mehr berücksichtigt werden können.

BERN

J. STEIGER



Der Artikel ist nach einem Vortrag ausgearbeitet, der vor der Freistudentenschaft Zürichs gehalten wurde.

