

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 13 (1913-1914)

Artikel: Zur Lage : Neuordnung der Bundesverwaltung [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-764036>

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>

ZUR LAGE

(Schluss)

OSTALPENBAHN UND EISENBAHNSCHULD

Die Ostalpenbahnfrage machte seit letztem Sommer keine wesentlichen Fortschritte. Im Herbst fanden verschiedene Volksversammlungen zugunsten der Greinabahn statt, so in *Truns* und *Ilanz*, die von über tausend Personen besucht waren, wodurch die Behauptung, als sei der Kanton Graubünden in der Ostalpenbahnfrage einig, Lügen gestraft wurde. In beiden Versammlungen wurde der Bau der *Greinabahn* befürwortet und die Freude darüber ausgesprochen, „dass die politischen und ökonomischen Interessen des Vaterlandes mit den vitalsten Interessen der Surselva zusammenfallen“.

In Altstätten fand eine große Gegendemonstration zugunsten einer Splügenkonzession statt. Die Verhandlungen trieben dort einige sonderbare Blüten. Einer der Wortführer bemerkte unter anderm:

Freilich ist es eine tief schmerzliche Erscheinung, dass gerade jene Eidgenossen, welche schon seit Dezennien des Genusses der großen Vorteile eines internationalen Schienenweges sich erfreuen, einer selbständigen Ostalpenbahn am meisten Hindernisse in den Weg legen. Das sind die *Gesättigten*, die *beati possidentes*, die nach leckerem Mahle dem Hungrigen predigen, wie wohl das Fasten dem Organismus sei.

Und noch ein weiteres Bild brauchte der Redner:

Drei Freunde haben sich gelobt, einander helfend ihr Land der Kultur zu erschließen. Dem ersten und dem zweiten ist der dritte redlich zur Seite gestanden; jetzt aber muss er zusehen, wie die andern säen und ernten und goldene Garben binden, während ihm niemand helfen will. *Das kann, das darf nicht die Rechtsauffassung der Eidgenossenschaft sein.*

Es zeugt von einer merkwürdigen Gesinnung, wenn man das Eintreten für *nationale* Interessen überhaupt niemand mehr zutraut, weder den einen, die vom Bund etwas glauben fordern zu müssen, noch den andern, die eisenbahnpolitisch sich befriedigt erklären können.

Wir sind also glücklich so weit gekommen, dass keiner mehr dem andern eine ehrliche nationale Gesinnung zutraut. National denken kann man nur noch als „gesättigt“, und man darf so lange regional denken, bis man „gesättigt“ ist. Das ist der Grundsatz,

der als Nutzanwendung aus solchen Aussprüchen hervorgeht, ein Grundsatz, an dem unser Land mit Sicherheit früher oder später zu Grunde gehen wird, falls er weiter Schule macht.

Auch die Greinafreunde haben kein Recht, die Gegner antinational zu schelten. Ihr Projekt mag vielen antinational erscheinen; damit ist nicht gesagt, dass seine Vertreter antinational denken. Man muss sich auf beiden Seiten vor Verdächtigungen hüten.

Im übrigen wurde in Altstätten beschlossen:

1. Die Versammlung *verlangt* — solidarisch mit Behörden und Volk des Kantons Graubünden — die endliche Einlösung des der Ostschweiz gegebenen Wortes und somit die *Konzession der Splügenbahn*.

2. Sie ist bereit, uneigennützig wie bisher an dem *Ausbau der Bodensee-Toggenburgbahn* als Zufahrtslinie zur Gotthardbahn mitzuwirken, in der sicheren Erwartung, dass Toggenburg und Linthgebiet mithelfen zum Bau einer selbständigen Ostalpenbahn.

3. Sie ersucht den *Regierungsrat*, aus führenden Männern der verschiedenen Landesteile eine *Konferenz* einzuberufen, um auf Grund der angeführten Vorschläge zu einer *einheitlichen sankt-gallischen Ostalpenbahnpolitik* zu gelangen.

An den Bundesrat wurde in echtem St. Galler-Pathos folgendes Telegramm gesandt:

Das in Altstätten versammelte Volk von der Quelle des Rheins bis zum Bodan setzt in den hohen Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft das volle Vertrauen, er werde die wohlverbrieften Rechte der Ostschweiz einlösen und den Bau einer selbständigen Ostalpenbahn baldigst fordern und verwirklichen helfen. Es versichert Sie, hochgeachteter Herr Präsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, der treueidgenössischen Gesinnung das ganze Volk vom Jungrhein.

Diese Kundgebungen sind insofern erfreulich, als sie vielleicht den Bundesrat veranlassen werden, die spruchreife Konzessionsfrage endlich an die Hand zu nehmen, sei es, um eine Splügenkonzession zu befürworten, sei es um die Konzession abzulehnen und grundsätzlich den Staatsbau anzustreben, zunächst ohne Stellungnahme zu den einzelnen Projekten. So würde wenigstens eine klare Lage geschaffen und nicht nur die Eidgenössischen Räte, sondern das ganze Volk stände vor einer zur Erörterung reifen Tatsache.

Zu bedauern ist der Unfug, der mit dem Wort „selbständige Alpenbahn“ auch in Altstätten getrieben wurde. Weder die Berner Alpenbahn noch die Splügen- oder Greinabahn sind „selbständige“

Alpenbahnen in der vollen Bedeutung des Wortes. Und zwar deshalb nicht, weil ihr Einzugsgebiet sowohl im Norden als im Süden so stark in die Gotthardzone übergreift, dass sie ohne den Verkehr, den sie dem Gotthard entziehen, gar nicht leben können. Damit ist nicht gesagt, dass diese Bahnen keinen neuen Verkehr heranziehen, aber nicht in genügendem Maße, um als „selbständige“ Alpenbahn gelten zu können, wie die Gotthard-, Brenner- oder Mont-Cenisbahn.

„Unselbständig“ ist eine Alpenbahn nicht in erster Linie deshalb, weil sie für ein paar Stationen eine andere Alpenbahn benützt, wie die Splügenbahn von Como, die Greinabahn von Biasca oder Bellinzona an die Gotthardbahn, wie die Berner Alpenbahn von Brieg an die Simplonroute, sondern weil sie aus ihrem Einzugsgebiet nicht genügend *neuen* Verkehr heranzieht und deshalb ganz oder teilweise von dem Verkehr einer andern Alpenbahn zehren muss. Das ist auch bei der Splügenbahn der Fall, die im Norden das gleiche und im Süden größtenteils das gleiche Einzugsgebiet hat wie die Greina. Ähnlich verhält es sich bei dem Lötschberg. Alle drei Bahnen sind von der Gotthardzone abhängig und insofern nicht selbständig.

Das Wort „selbständige Alpenbahn“ steht in keinem gesetzlichen Aktenstück. Die Erfinder dieses Ausdruckes wollen damit offenbar den Gedanken ausdrücken, die Ostalpenbahn müsse direkt nach Italien führen und dürfe, wie die Splügenbahn, jedenfalls erst auf *italienischem* Boden in die Gotthardbahn einmünden.

Den Verhandlungen der Eidgenössischen Räte über die Nachsubvention für die Gotthardbahn vom August 1878 ist klar zu entnehmen, dass dem Gesetzgeber bei Aufstellung des Artikels 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 durchaus kein bestimmtes Projekt, keine sogenannte „selbständige“ Alpenbahn vorschwebte. Der jetzige Leiter des Eisenbahndepartements, Bundesrat Forrer, sagte damals:

Wir wissen alle, was wir mit unserem Beschlusse gemeint und gewollt haben. Wenn der Simplon zustande kommt, und wenn es im Osten gelingt, einen Alpenpass nach Italien *oder nach dem Tessin* zu überschienen, so wollen wir links und rechts auch viereinhalb Millionen geben.

Der Vizepräsident des Nationalrates und Berichterstatter der Kommission, Klein, führte aus:

Die Kommission hat nämlich gefunden, dass für den Fall, dass man die Subventionen auf internationale Alpenbahnen beschränkt, gerade diejenigen ausgeschlossen werden könnten, welche am ehesten Aussicht haben, zustande zu kommen und am ehesten ein Recht auf Subvention haben. *Es sind das diejenigen Alpenbahnen, die möglicherweise andere Teile der Schweiz mit der Gotthardbahn verbinden.* So wäre der Lukmanier zum Beispiel durch die Bezeichnung des Herrn Weck ausgeschlossen, weil der Lukmanier den Kanton Graubünden nicht direkt mit dem Ausland in Verbindung setzen, sondern an die *Gotthardbahn anschließen* würde.

Und Forrer fügte wieder hinzu:

Ich glaube, wenn wir sagen, eine Alpenbahn von internationalem Charakter, so werde dasjenige vermieden, was Herr Klein befürchtet; denn es ist unzweifelhaft, dass, wenn eine Bahn wie diejenige von Graubünden nach dem Gotthard zustande kommt, sie Anspruch auf diese Subsidie hat, *weil der internationale Charakter derselben evident ist, wenn sie auch nicht selber international ist.* Ich werde daher vorschlagen, zu sagen: „je für eine Alpenbahn von internationalem Charakter im Osten und Westen der Schweiz.“

Bundesrat Welti äußerte noch folgendes:

Wenn Sie sich auf diesen Artikel 3 berufen, so glaube ich, sind Sie wiederum auf dem rechten Wege, indem dieser Artikel wiederum nicht voraussetzt, *dass durch eine Alpenbahn im Osten und Westen eine direkte Verbindung zwischen schweizerischen und ausländischen Bahnen erstellt wird,* sondern dessen Voraussetzung nur dahin geht, dass durch eine solche schweizerische Bahn, welche die Eidgenossenschaft unterstützt, ungefähr in dem Sinne, wie es eben von Herrn Wirth-Sand auseinandergesetzt worden ist.

Aus allen diesen Reden geht klar hervor, dass der Anspruch der Ostschweiz auf eine sogenannte „selbständige“ Alpenbahn rein aus der Luft gegriffen ist.

Die Ostalpenbahnregion hat rund 630 000 Einwohner ohne Zürich, Tessin und Schaffhausen, wie dies hier früher ausgeführt wurde. Von diesen 600 000 Seelen haben über 300 000, mehr als die Hälfte der eigentlichen Ostschweiz, ein nachweisbares Interesse an der *Greinabahn mit späterem Ausbau der Tödiabahn.* Selbst bei der Annahme, diese erfolge erst nach Jahrzehnten, hat man kein Recht, diesen Gegenden durch die Splügenbahn *für immer* die *Möglichkeit* abzuschneiden, je an eine internationale Bahn zu gelangen. Es betrifft dies vor allem die Ortschaften an der Bodensee-Toggenburgbahn, an der Rickenbahn und im Kanton Glarus, die so gut zur Ostschweiz gehören als Graubünden und das St. Galler Rheintal. Auch sie haben Rechtsansprüche, die

berücksichtigt sein müssen. Es gibt kein Recht auf den Splügen, sondern nur ein *Recht auf eine Ostalpenbahn*.

Dass die Splügenbahn nur der *halben* Ostschweiz dient, hat man zwar in letzter Zeit eingesehen. Man beschwört die Freunde einer Greina-Tödiabahn, der Splügenidee zum Durchbruch zu verhelfen, und als Dank verspricht man ihnen, die Bodensee-Toggenburgbahn unmittelbar mit der Gotthardbahn zu verbinden, sei es durch eine neue Strecke Rapperswil-Sihlbrugg, sei es durch einen Tunnel Pfäffikon-Goldau. *Wer* das machen soll, wird nicht gesagt. Dass eine Bergstrecke nach Sihlbrugg keine Lösung für einen Anschluss an eine internationale Bahn bedeutet, ist ohne weiteres klar, so erwünscht sie vielen als Touristenbahn sein mag. Der Bundesrat hat mit Botschaft vom 14. März 1905 ganz entschieden Stellung gegen das von ihm als unwirtschaftlich bezeichnete Projekt genommen und die Bundesversammlung hat ihm beigestimmt. Annehmbarer wäre ein Tunnel Pfäffikon-Goldau (womit allerdings die Südostbahn ruiniert würde); brächte man aber überhaupt je das Geld zusammen, um ihn zu bauen, so wäre es doch viel vernünftiger, es für die *Tödiabahn* bei Seite zu legen, die direkt in die Greinabahn einmündet. So könnte man den Langensee mit dem Linthtal und dem obern Zürichsee verbinden, was besonders wasserwirtschaftlich für den Kanton Zürich von größter Bedeutung wäre und auch militärisch größere Vorteile als die Strecke Pfäffikon-Goldau böte. Glaubt man übrigens, wenn der Splügen die Bundesbahnen jährlich *um Millionen* schädigen wird, die Bundesbahnen werden dann noch Mittel haben, um auch diejenige Hälfte der Ostschweiz zu befriedigen, die vom Splügen wenig oder gar nichts hat? Auf diese Hilfe könnte sie ewig warten.

Die Tödiabahn wird vom *nationalen* Standpunkt aus ihre Berechtigung allerdings erst erhalten, wenn sich für die Gotthardbahn eine dritte Schienenlegung lohnen würde, und das kann noch lange gehen. Auch da zwingt der Stand der Eisenbahnschuld zu allergrößter Vorsicht. Selbst wenn man den Bau der Greinabahn früher oder später wagen dürfte, so kann es lange gehen, bis man auch den der Tödiabahn aus Bundesmitteln riskieren darf. Es ist deshalb falsch und tendenziös, wenn den Baukosten der

Splügenbahn die der Greina- und Tödibahn gegenübergestellt werden; die Greinabahn ist bekanntlich viel billiger.

Soll die Tödibahn vorher gebaut werden, so müssen die interessierten Kantone St. Gallen, Appenzell, Thurgau, Zürich, Schwyz, Glarus, Schaffhausen, Tessin schon tief in die Tasche langen. Auch Graubünden ist für das Oberland daran interessiert. Vom *regionalen* Standpunkt aus ist die Tödibahn das einzige Mittel, um der *ganzen* und nicht bloß einem *Teil* der Ostschweiz wenigstens für die *Zukunft die Möglichkeit zu sichern, einmal auch ihren Anteil an der versprochenen Ostalpenbahn zu erhalten*. Diese ist der *ganzen* Ostschweiz versprochen und nicht bloß dem Rheintal und einem Teil von Graubünden. Für Wil, Weinfelden, Frauenfeld, Wattwil ist die Strecke nach Mailand durch den Tödi um rund 45 km näher als durch den Splügen. Sogar für St. Gallen macht der Unterschied etwa 35 km aus, für Herisau gegen 50 km. Mit Tödi-Greina gewinnt Zürich rund 45—50 km gegenüber dem Splügen und etwa 12 km gegenüber dem Gotthard. Die Tödi-Greinabahn hat somit für mindestens die Hälfte der Ostschweiz eine große Bedeutung und es ist wohl anzunehmen, dass sich die erwähnten Kantone die Erstellung der Tödibahn etwas kosten lassen. Dass die Bundesbahnen sie je allein erstellen werden, ist nicht wahrscheinlich. Die Tödibahn ist in gewissem Sinne eine *internationale Regionalbahn*, die in erster Linie einmal die Aufgabe haben würde, den Verkehr zwischen den noch nicht an einer Alpenbahn gelegenen Teilen der Ostschweiz und Italien zu vermitteln. Der große *internationale* Verkehr zwischen Deutschland und Italien bleibt dem Rheintal als der althistorischen Talstraße gewahrt. Herold, der Sekretär der Bodensee-Toggenburgbahn, bemerkt in einem Bericht an seine Direktion:

Wir haben also im vorstehenden gesehen, dass die tarifarische Kraft der Gebirgsverbindung Romanshorn-Ricken-Tödi-Greina nicht so groß wäre, als *dass sie die natürlichen Vorteile der vorzüglichen Talverbindung, welche sich mit der Rheintallinie bietet, wettmachen könnte*.

Der Wert einer Tödibahn für die Bodensee-Toggenburgbahn kann aber auch nicht durch Vorteile für den Personenverkehr eine bessere Begründung erhalten. *Der große Verkehr, auf den es allein ankommt, geht über die großen Linien und über die Zentralpunkte*. In dieser Hinsicht kann die Stadt Chur mit ihrem großen Hinterlande von keiner künftigen internationalen Ostalpenbahnverbindung ganz umgangen werden. Etwaige abkürzende Verbindungen, von Zürich ebenso wie von Konstanz oder von Romanshorn

her, mögen über eine Tödilinie geschaffen werden wollen und es mag an ihnen auch die Bodensee-Toggenburgbahn beteiligt sein: in den meisten Fällen würden sie wohl durch Stillager im Angesichte des Greinatunnels wettgeschlagen!

Eine Tödiabahn könnte nur dann Bedenken erregen, wenn eine Privatgesellschaft sie baute, die sich mit der Bodensee-Toggenburg- und Mittelthurgaubahn gegen die Bundesbahnen verbünden würde. Davon ist keine Rede. Die Tödiabahn wird von den Bundesbahnen unter Mitwirkung der beteiligten Kantone und Gemeinden oder gar nicht gebaut. Es steht nichts im Wege, heute schon Zusicherungen für die spätere *Verkehrsteilung* zwischen Rheintal und Tödiabahn zu geben, wie man es zwischen Gotthard und Lötschberg gemacht hat. Nach der bernischen Redeweise „alles üse“ treibt man in der Schweiz keine Eisenbahnpolitik. Wenn man nach *diesem* Grundsatz im Kanton St. Gallen eine „Einigung“ in der Ostalpenbahnfrage herbeiführen will, so wird diese Einigung keine guten Früchte zeitigen.

Die Zentralschweiz hat sich die Verkehrsteilung mit der Lötschbergroute auch gefallen lassen müssen. Basel, Bern und Zürich werden nichts dagegen machen können, wenn dank dem Ausbau der Rheinschiffahrt und anderer Faktoren und dank dem Bau einer Ostalpenbahn die Bodenseeegend sich zu einem Eingangstor ersten Ranges nach der Schweiz und zu einem wichtigen Durchgangspunkt nach Italien herausgestalten sollte. Also soll man in St. Gallen, Chur und im Rheintal auch den andern Mit-Ostschweizern etwas gönnen und sie nicht ohne Not der *einzig* Möglichkeit berauben wollen, jemals an eine internationale Verbindung mit Italien zu gelangen.

Sicher ist, dass die Ausführung des Splügenprojektes dem Bund die dem Referendum unterliegende *Verstaatlichung der Bodensee-Toggenburgbahn* nicht erleichtern wird. Ganz anders die Greinabahn; sie hat, wirtschaftlich gesprochen, für den Kanton St. Gallen in Verbindung mit einer spätern Tödiabahn als *Ganzes* einen bedeutend höhern Wert als die Splügenbahn, und ohne Tödiabahn annähernd denselben. Auch die Entwicklung des Kantons Graubünden hängt nicht von der Lösung dieser Alpenbahnfrage ab. Er hat dank dem Ausbau der Rätischen Bahnen in den letzten zehn Jahren größere wirtschaftliche Fortschritte gemacht als irgend ein Gotthardkanton.

Die internationale Bedeutung, die der Splügen zu allen Zeiten gehabt hat, verkennen wir keinen Augenblick, auch nicht gewisse Vorteile für die Verbindung mit dem adriatischen Meer, obwohl sie gewaltig überschätzt werden. Aber *nationale* Gründe zwingen uns, eine andere Lösung zu suchen: einmal die oben erwähnten, weil die Splügenbahn nur der halben Ostschweiz Befriedigung gibt und militärisch große Gefahren bietet, während die Greina-bahn in Verbindung mit einer spätern Tödi-bahn der *ganzen* Ostschweiz Anschluss an eine internationale Bahn gewährt und für die Landesverteidigung von größter Bedeutung ist.

* * *

Ein weiterer Grund ist der *Stand der Eisenbahnschuld*, die weder den Bau noch die Konzessionierung von bedeutenden Konkurrenzbahnen gestattet, welche die Verzinsungs- und Amortisationsfähigkeit der Bundesbahnen schwächen.

Es wurde schon in den Juliheften von *Wissen und Leben*, Band XII, S. 449 und 521, nachgewiesen, dass sich ohne Ostalpenbahn und ohne Verstaatlichung der Berner Alpenbahn die *nicht* getilgte Bahnschuld in den nächsten zehn Jahren um eine *halbe Milliarde* vergrößern und die zweite Milliarde in absehbarer Zeit übersteigen wird, wenn man sich nicht vorsieht.

Man hat gesagt, das sei übertrieben oder allzu pessimistisch, und auch in den Räten machten sich solche Stimmen kund. Wir wollen daher die Sache näher begründen. Zugegeben, dass man auch eine steigende Schuld in Friedenszeiten leicht verzinsen wird, *so lange wir das Bundesbahnnetz ertragsfähig erhalten können*. Das kann sich aber ändern, wenn wir der wichtigsten Linie des Landes, dem Gotthard mit seinen Zufahrten, eine Konkurrenz schaffen, die die Bundesbahnen nicht zu ertragen vermögen, und hierin beruht die Schwierigkeit *jedes* Ostalpenbahnprojektes. Als man 1872 die Ostalpenbahn versprach, hatte die Schweiz so gut wie keine Schulden. Seither wurden die fünf Hauptbahnen verstaatlicht, wodurch wir bis Ende des Jahres 1912 eine nicht getilgte Eisenbahnschuld von 1416,4 Millionen, mit Einschluss der schwebenden Schulden von 1481 Millionen Franken bekamen. In den Jahren 1913 und 1914 sind für nicht weniger als 107 Millionen Bauten veranschlagt worden; außerdem stellen

sich die bis 1914 beschlossenen aber noch nicht ausgeführten Bauten auf rund 200 Millionen, was jeder an Hand des Budgets von 1914 selbst ausrechnen kann. Über den Stand von Ende 1912 hinaus beträgt also die *amtlich* in Aussicht genommene Erhöhung des Baukontos die runde Summe von über 300 Millionen, wovon nur ein Achtel durch den Betrieb gedeckt werden dürfte; es bleiben somit 260 Millionen durch Anleihen zu decken.

Mit dieser Summe von rund 260 Millionen ist man aber noch lange nicht fertig. Es kommen große Bauten in Betracht, die vorausgesehen sind und die nicht oder nur zu ganz geringem Teil auf Betriebskonto fallen. So der Umbau des *Genfer* Bahnhofs mit der spätern Verbindung beider Genfer Bahnhöfe, so die vertragsgemäße jährliche Abzahlung für den Bahnhof Cornavin von rund 500 000 Franken bis 1958. Dann der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe in *Basel* (Rangierbahnhof), Zürich, Romanshorn, Luzern, Olten, Chur, Freiburg. Ferner die noch nicht veranschlagten, aber projektierten und zum Teil schon begonnenen zirka 300 Kilometer *Doppelgeleise*; die Tieferlegung und das zweite Geleise des *Monte Cenere*; die zum Ausbau des Gotthards gehörende Doppelspur *Brunnen-Flüelen* usw. Dazu kommt das Laufende für die Stationen von 1915 an, das Rollmaterial nach 1915, das sich für Jahre hinaus gar nicht berechnen lässt, aber in viele Millionen geht.

Man übertreibt nicht, wenn man die noch *nicht* veranschlagten, aber projektierten und sicher bevorstehenden Bauten für die nächsten zehn Jahre auf 250 bis 300 Millionen berechnet; diese Summe kommt zu den schon veranschlagten, aber noch nicht verausgabten zirka 260 Millionen hinzu. Das sind im Ganzen 500 bis 550 oder jährlich 50 bis 55 Millionen, die zu den 1481 Millionen der *nicht* getilgten Schuld von 1912 hinzukommen. Das stimmt zu dem Kommentar, mit dem die Generaldirektion die auf rund 59 Millionen bezifferte Bausumme von 1914 begleitet; „*es kann eine Verminderung der Bauausgaben noch auf lange Zeit hinaus nicht erwartet werden.*“

Von 1903 bis 1912 sind durchschnittlich 5,6 Millionen jährlich getilgt worden, zuletzt rund 10 Millionen, während das Baukonto jedes Jahr um 30 Millionen Franken gestiegen ist.

Auch wenn man annimmt, dass in den nächsten zehn Jahren 12 bis 15 Millionen Franken getilgt werden können ohne die Gewinn- und Verlustrechnung allzu sehr zu belasten, so sehen wir trotzdem einer *Zweimilliardenschuld* entgegen, wenn man sich nicht gewaltsam Einschränkungen auferlegt, von der Verstaatlichung der Berner Alpenbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn, von einer Ostalpenbahn nicht zu reden. Man sagt, das Baubudget müsse auf 25—30 Millionen Franken jährlich herabgesetzt werden ¹⁾. Das wird in den nächsten zehn Jahren, so wie alles eingeleitet ist, schwer halten.

Eine solche Schuldenlast ist für eine kleine, von lauter Großstaaten umgebene Republik keine harmlose Sache. Werden nun noch im Osten und Westen den Bundesbahnen zwei *uneinträgliche* Alpenbahnen im Betrage von etwa 300 Millionen angehängt, so kann man der weiteren Entwicklung der Dinge nur mit großer Sorge entgegensehen.

Jede Ostalpenbahn drückt auf das Ergebnis der Bundesbahnen. Da ist es doch selbstverständlich, dass man *diejenige* Bahn in Aussicht nimmt, die dem Betrieb und dem Ertrag am wenigsten schadet, bei ungefähr gleichen oder noch höhern wirtschaftlichen Vorteilen.

Man sagt nun, gerade weil der Baukonto der Bundesbahnen übermäßig belastet sei, so müsse man auf Erteilung einer Konzession halten, die den Bundesbahnen keine Bauverpflichtungen auferlege, und da komme nur der Splügen in Frage, weil nur bei diesem die Möglichkeit bestehe, auf Grund einer Konzession gebaut zu werden. Wir wollen das nicht bestreiten, aber in erster Linie kommt es nicht auf die Baukosten an, sondern auf den *Betriebsausfall*.

Wir möchten zur weiteren Klarstellung der Sache folgende Stelle aus dem Anleiheprospekt der Eidgenossenschaft für das 60 Millionen-Anleihen anführen:

Alle derart ausgegebenen Obligationen bilden *direkte Schuldverpflichtungen der Schweizerischen Bundesbahnen, für deren Verbindlichkeiten indessen die Schweizerische Eidgenossenschaft mit ihrem ganzen Vermögen haftet*. Auf Ende 1913 belief sich die gesamte *konsolidierte* Anleiheenschuld der Bundesbahnen, nach Abzug der Tilgungen pro 1913, auf Fr. 1 494 425 350,

¹⁾ In diesem Fall würde die ungetilgte Eisenbahnschuld um 1962 nach Rechnung des Departements anderthalb Milliarden betragen.

zu welchem Betrage nun noch das neue 4% Anleihen mit Fr. 60 000 000 hinzutritt, so dass sich ein Total von Fr. 1 555 425 350 ergibt, welche eine jährliche Zins- und Amortisationslast von zurzeit Fr. 61 130 646 repräsentieren.

Dazu kommt noch die Zinsenlast der schwebenden Schulden, die 64,6 Millionen Franken auf Ende 1912 betragen.

Mit dem eben aufgenommenen 60 Millionenanleihen *steigt die Schuldenlast der Bundesbahnen auf 1554 Millionen*, ohne die schwebende Schuld, woran Ende 1913 gegen 70 Millionen Franken amortisiert waren. Die jährliche Zinsen- und Amortisationslast beläuft sich auf über 61 Millionen Franken, *die in der Hauptsache aus den Betriebsüberschüssen gedeckt werden müssen*.

Die aus Betriebsüberschuss und Zinsenlast sich ergebende *Marge* ist, was den Bundesbahnen übrig bleibt, um unter anderm Extraforderungen des Personals, Einbußen aus der Verstaatlichung unrentabler Bahnen oder auch aus der Konzessionierung internationaler Konkurrenzbahnen usw. zu decken. Die Entwicklung der Marge in den letzten Jahren war folgende in Millionen Franken:

	Betriebs- überschuss	Zinsen- und Amortisationslast	Marge	Ertrag verfü- barer Kapitalien
1912	69,172	61,310	7,862	5,11
1911	71,864	58,564	13,300	4,83
1910	70,473	55,757	14,716	4,74
1909	53,980	51,779	2,211	3,037
1908	41,170	45,660	– 4,490	3,478
1907	46,495	46,628	– 0,144	4,073

Die Marge zwischen Betriebsüberschuss, Zinsen- und Amortisationslast bildet einen zuverlässigen Gradmesser für die finanzielle Lage der Bundesbahnen.

Um ein richtiges Bild der ungefähren disponibeln Mittel *nach* erfolgter Verzinsung und Amortisation zu erhalten, muss zu den oben genannten Beträgen für die Marge noch der Betrag der *verfügbaren Kapitalien* hinzugerechnet werden, der sich nicht so stark ändert. Je kleiner die Marge zwischen Betriebsüberschuss und Zinsen- und Amortisationsbetrag wird, desto gespannter wird die allgemeine Finanzlage. 1909 betrug die Marge nur noch 2,2 Millionen Franken, 1908 sogar *minus* 4,490 Millionen Franken, 1907 minus 0,144, daher die scharfen Sparmaßregeln in den Jahren 1909 und 1910.

Die Verstaatlichung der Gotthardbahn und die Besserung der wirtschaftlichen Konjunktur haben dann 1910 und 1911 die Lage verbessert, wobei besonders die Angestellten das Schäflein zu scheren wussten. Es sind seit 1912 zirka *15 Millionen Franken mehr an Besoldungen Ausgegeben worden*. Das erklärt das Sinken der Marge von 1911 auf 1912 um fünf einhalb Millionen.

Die Marge wird auf Ende 1913 noch mehr sinken. Der Betriebsüberschuss 1913 ist geringer als der von 1912, *trotz Erweiterung des Bundesbahnnetzes* durch die Jura-Neuchâteloisbahn seit dem 1. Juli und durch Genf-La Plaine seit 1. Januar 1913.

Es hat allen Anschein, als ob die Marge 1914 noch mehr zusammenschrumpfe, denn der Januar verzeigt einen Ausfall des Betriebsüberschusses von fast anderthalb Millionen.

Mit was für Mitteln will man unter solchen Umständen die Einbußen decken, die sich aus dem Bau einer Ostalpenbahn, aus den unmittelbar oder für später bevorstehenden weitem Verstaatlichungen von *unrentablen* Bahnen ergeben müssen? Die führenden Politiker in Zürich, St. Gallen und Graubünden, die so energisch für eine Splügenbahn eintreten, sollen doch zuerst einmal *diese* Frage beantworten.

Man braucht die von den Bundesbahnen berechneten Einnahmehausfälle im Falle der Erteilung einer Splügenkonzession oder des staatlichen Baues lange nicht voll vorzurechnen, so steht fest, dass *die Marge infolge schwerer Ausfälle in der Betriebsrechnung durch die Splügenkonkurrenz bald aufgezehrt würde*, auch wenn die Bundesbahnen keinen roten Rappen für den Bau der Splügenbahn ausgeben müssten.

Dass sich große Einbußen ergeben *müssen*, geht aus folgendem hervor: die Strecke Basel-Chiasso beträgt rund 320 km, Chiasso-St. Margrethen über die Greina 250 km; bis Buchs sind dann etwa 212 km Bundesbahnstrecke zu rechnen. Anders beim Splügen. Dort geht der Verkehr erst an der Grenze bei Andeer auf die Bundesbahnen über; es sei denn, dass ein Staatsvertrag Campodolcino oder Chiavenna als Übergangsstation bestimme. Von der Grenze bei Andeer bis St. Margrethen sind rund 130 km, von der Grenze bis Buchs, wo der Verkehr von Österreich abgenommen werden kann, bloß 90 km, gegen 320 km Basel-Chiasso und 293 km Schaffhausen-Chiasso! Wird die Splügenbahn von einer Privat-

gesellschaft gebaut, so gehen weitere zirka 50 km ab für die Strecke Chur-Grenze; es bleiben also 40 resp. 80 km gegenüber 320 km Basel-Chiasso. Dass das mit Rücksicht auf den Verkehr, der dem Gotthard entzogen wird, einen Einnahmenausfall ausmacht, der in die *Millionen* geht, ist für jeden Laien einleuchtend, auch wenn sich keine bestimmten Beträge genau ausrechnen lassen.

Auch die Greinabahn ergibt eine Einbuße, wenn auch nicht so groß wie beim Splügen. Aber sie bietet wenigstens *nationale* und nicht bloß regionale Vorteile. Sie schafft die Möglichkeit, dass im Lauf der Zeit die *ganze* Ostschweiz und nicht bloß das Rheintal und ein Teil von Graubünden an eine nach Süden führende Alpenbahn angeschlossen wird; sie verbindet das *schweizerische* Ende des Langensees mit dem *Bodensee* und eventuell mit dem *Zürichsee*. Sie lenkt die italienischen Binnenschiffahrtsbestrebungen nach dem Langensee hin; sie schließt den politisch und wirtschaftlich so schwer gefährdeten Kanton Tessin besser an die Schweiz an und ist uns strategisch von größtem Vorteil im Gegensatz zur Splügenbahn. Die Splügenbahn dagegen stößt den Kanton Tessin von uns ab und ladet Italien geradezu ein, seine Binnenschiffahrt auf den ganz italienischen *Comersee* statt auf den schweizerisch-italienischen Langensee zu richten.

Den Verkehr von Süd nach Nord und umgekehrt können die Bundesbahnen bei der Greinabahn viel mehr in der Hand behalten, die keine Staatsverträge benötigt, und die auf *Schweizerboden* die Gotthardbahn verlässt, und nicht auf italienischem Boden wie die Splügenbahn bei Como. Man hat daher auch größere Garantie, dass der Verkehr *wirklich* durch das Rheintal geht und dass auch die *schweizerischen* Bodenseehäfen möglichst viel von der neuen Entwicklung profitieren. Die Gefahr ist vorhanden, dass die deutschen Bodenseehäfen den Löwenanteil davontragen.

Zu den Einbußen durch eine Ostalpenbahn, ganz besonders durch eine Splügenbahn treten die Einbußen, die durch die Verkehrsteilung zwischen Gotthardbahn und Berner Alpenbahn entstehen und die sich erst noch entwickeln werden.

„Aber die *nationale Politik ist nicht identisch mit den Fiskalinteressen der Bundesbahnen*. Was vom Standpunkt der letzten ein Passivum bedeutet, ist für die nationale Wohlfahrt unter Um-

ständen ein Aktivum,“ hat man in Altstätten gesagt. Das kann unter Umständen wahr sein, aber erste Voraussetzung bleibt, wie gesagt, stets die *Amortisation und die Verzinsung unserer Staatschulden* und speziell unserer Eisenbahnschuld, und die ist *nicht* gesichert, wenn man die Bundesbahnen gerade mit *zwei* Verkehrsablenkungen belastet, der einen im Westen, die bereits besteht und die auf Grund von erteilten Konzessionen und ausgeführten Bauten mehr oder weniger freiwillig zugestanden werden musste, und dann noch einer zweiten, viel gefährlicheren im Osten, deren Vermeidung wir in der Hand haben.

Wir können nicht begreifen, wie man dem Bundesrat zumuten will, bei dieser Sachlage die Verantwortung zu übernehmen, der Bundesversammlung die Konzessionierung der Splügenbahn zu beantragen, welche mit Hilfe von schweizerischem, deutschem und italienischem Geld eine *Umgehungslinie* um die Schweiz bewirken wird, von der die Schweiz wenig Nutzen hat und die das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen und des Landes ernstlich gefährdet.

Es würde dies allem ins Gesicht schlagen, was Bundesrat Forrer selbst vor nicht sehr langer Zeit im Ständerat in treffender Weise ausgeführt hat: die erste Forderung für eine richtige schweizerische Eisenbahnpolitik bestehe darin, dass alles getan werde, um ihr auf den bestehenden Linien den Nord-Südverkehr zu erhalten.

BERN

J. STEIGER



Für die Produktion bedeutet die Fülle der Einfälle und Bilder gar nichts — sie kann auch ein Fieberndes haben — nur die treffsichere Einsicht in die Gestaltbarkeit und Ergibigkeit eines Einfalles entscheidet, vorausgesetzt, dass es der Einfall eines Genies ist und aus der unergründlichen Tiefe stammt, aus der die schönheitstrunkenen Ideen der ewigen Kunst emportauchen.

LINA FREY

