Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 2 (1908)

Artikel: Regionale oder schweizerische Eisenbahnpolitik?
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-751126

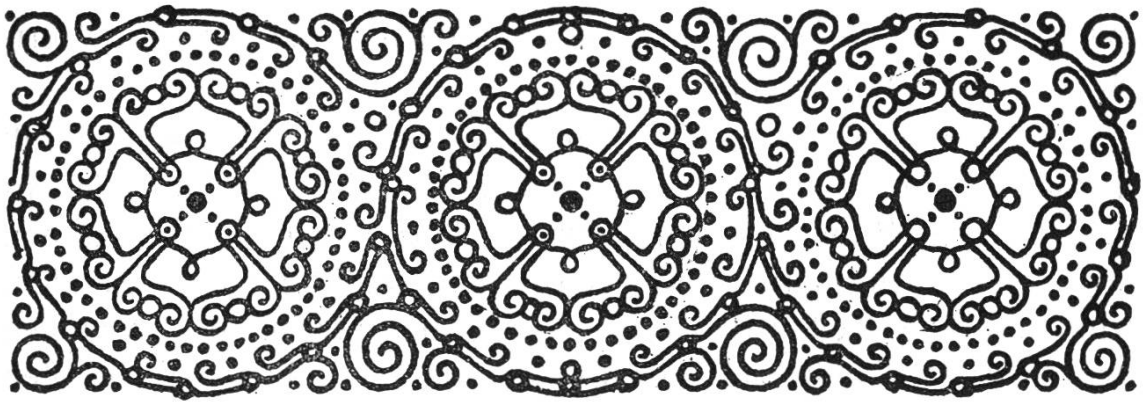
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 17.02.2026

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



REGIONALE ODER SCHWEIZERISCHE EISENBAHNPOLITIK?

Der Rücktritt des Herrn Zemp von der Leitung der schweizerischen Eisenbahngeschäfte und der Übergang seines Departements an Herrn Forrer hat die allgemeine Aufmerksamkeit neuerdings auf die grossen und schwierigen Aufgaben gerichtet, die ganz besonders diesem Departement obliegen. Nominell und faktisch entscheiden ja allerdings Bundesrat und Räte über die Eisenbahnpolitik des Landes; aber dem Departement fällt es zu, alle Entscheide vorzubereiten und gleichsam als Kompass für die einzuschlagende Richtung zu dienen. Das war in hohem Mass der Fall in der Zeit der Eisenbahnverstaatlichung, die Herr Zemp mit überaus kräftiger Hand geleitet und zu Ende geführt hat. Dagegen lässt es sich nicht leugnen, dass seit einigen Jahren diese kräftige Leitung etwas zu wünschen übrig gelassen hat. Man hatte den Eindruck, es gebe überhaupt keine einheitliche Leitung der schweizerischen Eisenbahnpolitik wie in andern Staaten. Es gibt wohl eine Leitung des Eisenbahndepartements, der Bundesbahnen, der einzelnen Regionalbahnen; aber keine Leitung, die zusammenfassend die allgemeinen Interessen übersieht und vertritt: die Bundesbahnen — das heisst die Generaldirektion —, die einzelnen Kantone und Landesteile machen alle Politik auf eigene Faust. Wir bemerkten schon vor einiger Zeit an einem andern Ort, dass, wenn einer die Eisenbahnprojekte und -Pläne überblickt, die gegenwärtig auf allen Seiten üppig ins Kraut schiessen, er ein sehr gescheiter Mann sein müsste, um herauszufinden,

nach welchen einheitlichen Gesichtspunkten heute die schweizerische Eisenbahnpolitik geleitet werde.

In Ermangelung einer starken zentralen Hand spriessen überall Projekte empor, deren Verfechter wenig Rücksicht auf die Interessen der Bundesbahnen nehmen, als ob man unsere Bahnen nie verstaatlicht hätte, und als ob der Kredit des Landes nicht zum grossen Teil von ihrer günstigen Entwicklung abhängen würde. Man fühlt sich unwillkürlich in die mittelalterliche Zeit des Faustrechts zurückversetzt, wo mangels einer starken Zentralgewalt jeder auf eigene Faust seine Interessen verfocht.

Nach diesem Prinzip haben die Berner ohne Rücksicht auf „Kaiser und Reich" den Lötschbergbau organisiert. Sie werden nach demselben Prinzip auch Münster-Grenchen durchstossen, sobald die Unternehmung finanziert ist, was mit Hilfe der Franzosen und der Ostbahn ermöglicht werden soll. Die Absichten vieler Ostschweizer sind nicht viel besser. Sie warten bloss auf die Erteilung der Konzession, dann wird der Splügen finanziert und erbaut, ohne dass stark erwogen wird, ob er die S. B. B. schädige, oder die Schweiz von Italien eisenbahnpolitisch abhängig mache, oder sie militärisch schwäche.

Nicht ungefährlich ist die Idee der Wasserfallenbahn, die in beiden Basel und Solothurn Anhänger hat, und über die sich die Generaldirektion schon am 23. Januar 1901 wie folgt geäussert hat: „Eine künftige Wasserfallenbahn würde bei Anwendung des Prinzips der kürzesten Linie den ganzen Verkehr Basel-Westschweiz an sich ziehen und den Bundesbahnen wegnehmen."

Als direkt anti-national wird von verschiedenen kompetenten Seiten die Politik bezeichnet, mit der man eine Konkurrenzbahn Chur-Liechtenstein-Bregenz anstrebt (Landquart-Schaan gegenüber Chur-Buchs-St. Margrethen). Wohin soll uns eigentlich eine solche Eisenbahnwirtschaft führen? Jedenfalls nicht zum Guten. Es ist an der Zeit, dass man sich in leitenden Kreisen des Bundes und der Bundesbahnen darauf besinnt, wohin man eigentlich steuern will, sonst könnte einem die Zukunft der S. B. B. wirklich bange machen. Es wäre ungerecht, den Leitern der regionalen Projekte besondere Vorwürfe zu machen, so lange sie keine planvolle schweizerische Eisen-

bahnpolitik vor sich sahen und seitens der Bundesbahnen bloss immer alles abgelehnt wurde, was an neuen Ideen von Bern, Genf oder dem Osten an sie herantrat.

Diese Ausführungen charakterisieren die Grösse und die Schwierigkeit der Aufgabe, die den neuen Leiter des Eisenbahndepartements erwarten.

Sieht man von einigen Fragen mehr zweiten Ranges ab, wie Landquart-Schaan, Wasserfallen-Projekt, Schaffmattbahn, so sind es zwei grosse Linien und Probleme, die einheitlich mit einander gelöst werden sollten: die Lösung der Ostalpenbahnfrage und der Ausbau der Zufahrtstrassen zum Simplon mit Einschluss der Münster-Grenchen-Lötschberg-Bahn. Selbständig für sich stehen die Verstaatlichung der Gotthardbahn und der Rückkauf des Genfer Bahnhofes, die grundsätzlich von niemandem beanstandet werden, während bei den andern Problemen scharfe Interessenkonflikte eine einheitliche Lösung sehr erschweren. Die wichtigste, die schweizerischen Behörden momentan sehr beschäftigende Aufgabe, ist der Rückkauf der Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909. Die Verhandlungen sind bekanntlich schon seit längerer Zeit eingeleitet. Sie sind mangels Verständigung aber abgebrochen worden. Die pendenten Fragen soll das Bundesgericht entscheiden. Bis zum 1. September hat der Bund die von der Gotthardbahn eingereichte Klageschrift zu beantworten.

Die Bundesverwaltung hat allen Anlass, vorsichtig zu sein; denn die mehr oder weniger hastige Übernahme der übrigen Bahnen hat sich bitter gerächt. Erst hintendrein hat man gemerkt, dass man die Bahnen nichts weniger als billig gekauft hat. Der Nachweis wäre nicht schwer zu führen. Man denke nur an das nachträgliche Defizit der Hilfskassen von 22 Millionen, das für die Gotthardbahn auf 5—6 Millionen berechnet ist. Die Herren in Berlin — denn die bestimmen — werden sich die Sachen wohl noch überlegen, und das letzte Wort ist jedenfalls noch nicht gesprochen.

Eine gewisse Aktualität hat die Kontroverse der Gotthardsubventions-Kantone mit dem Eisenbahndepartement.

Sie behaupten, gewisse Rechte an der Rückkaufs-Entschädigung zu besitzen. Es ist schon seit Jahren die Frage erörtert

worden, ob, wenn die Rückkaufssumme den kapitalisierten Betrag einer 7 % Dividende übersteigen sollte, die Subventions-Staaten nicht das Recht hätten, gestützt auf den Artikel 18 des Gotthardvertrages von 1869 an dem Mehrerlöse zu partizipieren. Für die Bejahung dieser Frage liesse sich verschiedenes anführen; es ist aber müssig, hierauf schon jetzt einzutreten, weil noch nicht bekannt ist, ob sich die Rückkaufssumme auf eine Höhe stellen wird, wo die Frage aktuell wird. Unter allen Umständen wird sie den Bund als Rückkäufer nicht berühren; er wird der Gotthardbahn-Gesellschaft den Rückkaufspreis zur Verfügung zu stellen haben, und es ist Sache der Aktiengesellschaft in Liquidation, sich schlüssig zu machen, ob sie den Subventionskantonen zu Lasten der Aktionäre eine Partizipation an dem Rückkaufspreise gewähren will; im Streitfalle hätte das Bundesgericht zu entscheiden. Auf die Höhe der vom Bunde zu bezahlenden Rückkaufssumme hat dieses Verhältnis keinen Einfluss. Hier liegt kaum eine Schwierigkeit für den Bund vor.

Das war, soviel uns bekannt, auch die Auffassung im Bundesratshaus, und sie ist es wohl heute noch; deshalb konnte und wollte wohl das Departement auf das Gesuch der Kantone, die Frage zu begutachten, nicht eintreten. Ihre Forderung ist in gewissem Sinne nichts anderes als eine Art Anspruch auf eine Nachsteuer für zu wenig bezahlte Dividenden, der aber den Bund nichts angeht, sondern die künftige Gotthardbahn in Liquidation. Wichtig ist die Frage deshalb, weil sie auch von den Subventionsstaaten aufgeworfen werden kann.

Eine ganz andere Frage ist die, wie der Bund die staatsrechtliche Verpflichtung abschütteln kann, auch nach Übernahme der Gotthardbahn den Überschuss der „Dividende von 7 %“ mit den Subventions-Staaten und -Kantonen zu teilen. Diese Frage hat mit der erstern gar nichts zu tun. Kommt keine Verständigung zustande, so bleibt nichts anderes übrig, als eine besondere Buchhaltung für das Gotthardbahnnetz zu schaffen. Letzteres soll bekanntlich als Kreis V zu diesem Zweck intakt bleiben. Bis zur Stunde scheinen weder Deutschland noch Italien auf die längst an sie gerichteten Anfragen, wie sie sich in dieser Frage verhalten wollen, geantwortet zu haben. Nur Italien soll einen

schüchternen Versuch gemacht haben, die Gotthardfrage mit dem Splügen zusammenzuhängen, ist aber begreiflicherweise abgewiesen worden.

* * *

Dies bringt uns ohne weiteres auf die Ostalpenfrage, die mit dem Rückkauf des Gotthards auf engste zusammenhängt, und noch mehr mit seiner zukünftigen Rendite als Bundesbahn. Man mag die Ostalpenbahn bauen (via Greina, Bernhardin oder Splügen) wie man will, so bedeutet sie stets eine Ablenkung des bisher durch den Gotthard gehenden Verkehrs nach Osten, respektive nach dem Bodensee. Das hätte an sich nichts zu sagen, sobald der Gotthard wirklich so überlastet ist, dass eine Teilung des Verkehrs wünschbar wird. Das war bis jetzt nur in beschränktem Mass der Fall.

Die Strecke Chiasso-Basel beträgt 321 Kilometer. Bei der Greina, falls sie von den Bundesbahnen gebaut wird, bleibt der Transit von Nord nach Süd und umgekehrt von Chiasso bis St. Margrethen zirka 250 Kilometer und bis Buchs auf 212 Kilometer bei den S. B. B. Anders beim Splügen. Dort geht der Verkehr erst vor Andeer auf schweizerisches Gebiet über, was bis St. Margrethen eine Strecke von 129 Kilometer ausmacht, bis Buchs 91 Kilometer, gegen 321 Kilometer Basel-Chiasso! Das bedeutet eine grosse Einbusse für die S. B. B., die aber beim Splügen ganz bedeutend grösser ist als bei der Greina oder beim Bernhardin.

Es versteht sich von selbst, dass der Bau einer Ostalpenlinie unter allen Umständen eine Einbusse für die Bundesbahnen bedeutet, insofern die Linie Basel-Chiasso und Schaffhausen-Zürich-Chiasso nicht überflüssigen Verkehr abgeben kann, was bis zum Moment der Erstellung einer Ostalpenlinie allerdings der Fall sein dürfte. Das kann aber an sich noch kein Moment bilden, die Ostalpenbahn nicht zu bauen oder deren Bau stark zu verzögern.

Fatal ist, dass es Italien zum Teil in der Hand hat, den Verkehr nach Norden möglichst über den Splügen zu leiten, wobei er $159^1/_2$ Kilometer auf italienischen Staatsbahnen bleibt, statt der 52 Kilometer auf der Linie Mailand-Chiasso. Italien wird also die

Splügenlinie bevorzugen zu Ungunsten der bisherigen einträglichen schweizerischen Hauptverkehrsadern Chiasso-Basel (321 Kilometer) oder Chiasso-Schaffhausen (293 Kilometer). Beim Splügen droht aber nicht nur die Ableitung des Verkehrs zugunsten der italienischen Staatsbahnen, sondern man muss auch gewärtig sein, dass die deutschen Bahnen den Verkehr von Frankfurt, Offenburg, Stuttgart nach Süden mit Umgehung von Basel und Schaffhausen nach dem Bodensee leiten, weil sie ihn damit länger auf ihren Linien behalten. Von dort geht er nach ganz kurzer Fahrt auf schweizerischem Gebiet via Splügen auf die italienischen Staatsbahnen über. Beim Splügen-, Greina- und Bernhardin-Projekt haben die deutschen und österreichischen Bahnen ungefähr dasselbe Interesse, denn sie behalten den Verkehr bei allen diesen Projekten gleich lang auf ihren Linien, nicht aber Italien und die Schweiz.

Aus dieser Erwägung geht noch hervor, dass speziell der Bau einer Splügenbahn den Bau der für die Bundesbahnen wichtigen und vorteilhaften Randenbahn (Schaffhausen-Donaueschingen) kaum günstig beeinflussen dürfte. Eine andere Lösung der Ostalpenfrage (Greina oder Bernhardin) wird ihr zwar auch nichts nützen, aber doch weniger schaden.

Ebenso wird die Lötschbergbahn unzweifelhaft mit Basel und Schaffhausen, Zürich und Luzern darunter leiden, dass die deutschen Bahnen bestrebt sein werden, den Güterverkehr nach dem Süden aus den Kohlenrevieren von Saarbrücken, dem Ruhrgebiet, von Luxemburg, Belgien und Nordfrankreich nach dem Bodensee abzuleiten.

Italien ist doppelt am Splügen interessiert: einmal bekommt es den Verkehr von Süd nach Nord bis zu einem gewissen Grad in seine Hand, und sodann hat es Aussichten, den Verkehr von Norden her via Bodensee viel rascher und auf längere Dauer auf seine Schienen leiten zu können. Die Schweiz verzichtet bei diesem Anlass zum Teil geradezu auf ihren bisherigen tarifpolitischen Einfluss bei den Linien Basel-Chiasso und Schaffhausen-Chiasso, was bei der andern Lösung der Ostalpenfrage durch die Greina oder den Bernhardin in viel geringerem Mass als beim Splügen der Fall sein würde, da die Teilung des Verkehrs nicht in Mailand etc. wie beim Splügen erfolgt, sondern erst in Bellin-

zona oder Biasca. Der Verkehr würde in der Hauptsache von den Bundesbahnen kontrolliert werden können, sowohl was den Verkehr nach dem Norden betrifft, als die Weiterleitung der Güter vom Bodensee nach dem Süden entweder via Gotthard oder Ostalpenbahn.

Es ist somit ganz klar, dass Italien, das allerhöchste Interessen am Splügen besitzt, alles tun wird, um sein Zustandekommen zu fördern.

Es gibt zwar auch in der Schweiz und speziell in der Ostschweiz Gegenden und Ortschaften, die ein überwiegendes Interesse an der Splügenbahn haben, ein eher grösseres als an einem andern Projekt, während es wieder andere Strecken in der Ostschweiz gibt, denen es ziemlich einerlei sein kann, ob die Splügen-, die Greina- oder die Bernhardinbahn gebaut wird. Zur ersten Kategorie gehört der grösste Teil des Kantons Graubünden, dann im Kanton St. Gallen Ragaz und die Strecke bis Buchs, aber vor allem Ragaz, das mit Recht auf einen starken Personenverkehr aus Italien hofft, einen grössern vielleicht, als es voraussichtlich auf den andern Routen erhalten wird. Nordwärts von Buchs, in Rorschach und St. Gallen, ist das spezifische Splügen-Interesse weniger intensiv. Das beweisen die dort sehr geteilten Meinungen, die im St. Galler Oberland aus natürlichen Gründen weniger geteilt sind. Es versteht sich von selbst, dass die erwähnten nicht bestrittenen regionalen Interessen zugunsten des Splügens, wenn immer möglich, berücksichtigt werden müssen. Wenn wirklich die Mehrheit der Ostschweiz den Splügen wünscht, was zur Stunde noch nicht bewiesen ist, so müssen es schon sehr triftige Gründe sein, wenn im Interesse des Ganzen, das heisst der ganzen Schweiz und speziell des Kredites der Bundesbahnen und der Beibehaltung ihres finanziellen Gleichgewichtes ein anderes Projekt den Vorrang haben soll, heisse es nun Greina, Bernhardin oder sonstwie.

Leider sind unseres Erachtens diese triftigen Gründe in hohem Masse vorhanden. Sie werden nicht dadurch entkräftet, dass man sagt: die in der Hauptsache vom Ausland zu bezahlende, die Schweiz aber schädigende Splügenbahn kann sofort finanziert werden; die Greina- oder Bernhardinbahn vermag der Bund erst nach einer Reihe von Jahren zu erstellen. Eine moralische Ver-

pflichtung gegenüber der Ostschweiz und speziell gegenüber Graubünden hat der Bund schon dadurch anerkannt, dass er den Rhätischen Bahnen 13 Millionen Franken Subventionen zugesprochen hat, während sonst Nebenbahnen grundsätzlich vom Bund nicht subventioniert werden; aber man hat gefühlt, dass gegenüber Graubünden gewisse Verpflichtungen existieren. Das dürfte auch in die Wagschale fallen, falls Graubünden auch noch einige Jahre warten muss, oder sogar aus allgemein eisenbahnpolitischen Gründen auf sein Lieblings-Projekt verzichten müsste zugunsten eines andern, die allgemeinen Interessen besser wahrenden Ostalpen-Projektes.

Nebenbei gesagt war und ist der Ausbau der Rhätischen Bahnen für Graubünden eisenbahnpolitisch und wirtschaftlich von unvergleichlich grösserer Bedeutung als irgend ein Alpendurchstich; er mag heissen, wie er wolle.

* * *

Man wird nun zu gewärtigen haben, welche Haltung der Bundesrat gegenüber dieser Lage der Dinge einnehmen wird. Die Haltung des abgetretenen Chefs des Eisenbahndepartements war bekannt. Er hat sie in der letzten Dezembersession im Verein mit Herrn Künzli deutlich genug an den Tag gelegt, wenigstens in dem Sinn, dass er verlangte, der Bund habe die Ostalpenbahn zu bauen.

Alle diese Bedenken hätten viel weniger zu sagen, wenn man nicht vor der Tatsache der vollendeten Verstaatlichung stünde, die die Schweiz einfach zwingt, dafür zu sorgen, dass alles vermieden wird, was das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen, mit denen der Kredit der ganzen Schweiz aufs engste verbunden ist, in Frage stellen könnte. Ohne die Verstaatlichung würde eine Schwächung der Linien Basel-Chiasso oder Schaffhausen-Zürich-Chiasso für den Kredit der Bundesbahnen und des Landes viel weniger in Betracht fallen.

Die Bundesbahnen berechnen, wie verlautet, den Ausfall der ihnen aus dem Splügen erwächst, auf zirka sieben Millionen Franken, wenn er von einer Privatgesellschaft betrieben wird, und auf zirka zehn Millionen, wenn die Bundesbahnen die Splügenbahn bauen und betreiben. Der internationale Charakter darf der

Splügenbahn nicht abgesprochen werden; denn sie verbindet drei Gross-Staaten in einer für ihre Staatsbahnen sehr vorteilhaften Weise, aber leider auf Kosten unserer Staatsbahnen.

Die militärische Seite der Splügenfrage soll hier bloss gestreift werden. Nachdem der auf italienischem Gebiet ausmündende Simplontunnel der Schweiz soviel Ungelegenheiten bereitet hat und noch bereiten kann, sagen unsere Militärs und vor allem das Bureau des Generalstabes mit Recht, dass es vermieden werden sollte, die in militärischer Hinsicht unbegreiflichen Fehler nochmals zu begehen. Wir möchten indessen einstweilen auf diesen Punkt noch nicht allzu grosses Gewicht legen, da Vorlagen existieren, die diesen Fehler auch beim Splügen umgehen. Können sie nicht berücksichtigt werden, dann sprechen schon militärische Gesichtspunkte zur Genüge gegen das Splügen-Projekt. Ernster für den Moment ist die Frage: kann den Bundesbahnen der erwähnte Betriebsausfall zugemutet werden? Die Antwort des Bundesrates auf diese Frage ist längst erwartet. Wir wollen ihr nicht vorgreifen. In der Ostschweiz ist man in weiten Kreisen entschlossen, sich über derartige Bedenken hinwegzusetzen; unbekümmert darum, was aus der Rendite der Bundesbahnen werden soll, so eng sie auch mit unserm ganzen Staatskredit verknüpft ist. So hat das Bündnervolk am 1. März ohne das Gutachten der Bundesbahnen und die Anträge des Bundesrates abzuwarten, mit wuchtigem Mehr die ausschliessliche Verwendung der im früheren Subventionsgesetz von 1871 vorgesehenen Alpenbahnsubvention ausschliesslich für den Splügen bestimmt. Die Nachricht ist im ganzen Schweizerlande ausser in speziell interessierten Kreisen mit ziemlicher Kälte aufgenommen worden; denn man erblickte darin eine gewisse Zwängerei, wenn man auch sehr wohl versteht, dass Graubünden vom föderalistischen Standpunkt aus für den Splügen einsteht. Dieser Entscheid heisst auf deutsch: Ob der Splügen den Bundesbahnen nützt oder schadet, berührt uns nicht; wir verlangen ihn ohne Rücksicht auf die Interessen des Ganzen!

(Schluss folgt.)

BERN. DR J. STEIGER.