

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

Artikel: Regionale oder schweizerische Eisenbahnpolitik? [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751131>

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: 04.04.2026

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

Stickereien Verschwendung getrieben werden. Und darunter leiden natürlich unsere Modeindustrien. Als beweiskräftiges Beispiel sei die momentane amerikanische Krisis genannt, der zufolge unsere Seiden- und Stickerei-Industrie nicht auf Rosen gebettet sind.

Gewiss, Krisen sind unvermeidlich. Aber die historischen Studien, deren Gang wir gefolgt sind, geben uns die Mittel an die Hand, eine Krisis zu erkennen, vor sie eingesetzt hat, und sie durch rechtzeitiges Zurückschrauben der industriellen Produktion und dadurch des Geldbedarfs so stark abzuschwächen, dass sie keine allgemeine Kalamität mehr bedeutet. Das soll aber auch dazu führen, auf Mittel und Wege zu sinnen, den Arbeitnehmer bei schlechtem Geschäftsgang vor der Not zu schützen und ihn seiner Arbeit für die gute Zeit zu bewahren; sei es nun durch Krisen- und Hilfskassen, sei es auf anderem Wege.

BELLIKON.

HENRY HEER.



REGIONALE ODER SCHWEIZERISCHE EISENBAHNPOLITIK?

(Schluss.)

Eine ganz ähnliche Frage wird im Westen des Landes durch das Münster-Grenchen-Projekt gestellt, nämlich die Frage: wieviel Verkehr kann und muss wiederum die Linie Basel-Chiasso der Lötschberg-Unternehmung von Delle an abgeben? Die Berner sind in ihren Ansprüchen nicht minder kategorisch und regional gesinnt als die Ostschweizer und speziell die Graubündner. Nur haben die Ostschweizer einen bedeutsamen Rechtstitel vor der Westschweiz voraus, nämlich den Artikel 49 des Rückkaufgesetzes, der bestimmt, dass der Bund die Ostalpenbahn in derselben Weise zu unterstützen habe, wie den Bau des Simplontunnels. Es ist kein Zweifel: wenn man von einem Anspruch auf Ableitung des überflüssigen Verkehrs der Linie Basel-Chiasso reden will, so hat die Ostschweiz den ersten Anspruch, und es wäre ein Unrecht, zuerst einen Teil des Verkehrs auf die Lötschberglinie abzuleiten und dann der Ostschweiz zu sagen: euch vermögen wir jetzt nichts mehr zu bieten, wir sind erschöpft. Es gibt nach

Artikel 49 ein Recht auf eine Ostalpenbahn, wenn auch kein Recht auf den Splügen, Greina, Bernhardin oder sonstwie.

Andererseits muss man sagen, der Lötschberg ist im Bau begriffen. Er ist mit dem Kredit des Kantons Bern derart verwachsen, dass auch der Bund wünschen muss, dass das Unternehmen nicht Fiasko mache, und er wird ihm alles zuhalten müssen, was möglich ist, ohne die Interessen der Bundesbahnen zu gefährden, und ohne seine rechtlichen Verbindlichkeiten gegenüber der Ostschweiz zu verletzen.

Die Berner haben nun einen mächtigen Bundesgenossen gefunden an den Franzosen.

So zurückhaltend diese sich gegenüber dem Simplon bis jetzt gestellt haben, so hohes Interesse bezeugen sie für den Lötschberg, der ihnen mit dem Simplon eine Art Gotthardverbindung nach Italien ermöglichen soll — ein Privilegium, um das sie Deutschland mit seiner Gotthardverbindung schon lange beneidet hatten. Besonders die einflussreiche Ostbahn interessiert sich dafür; während die Paris-Lyon-Méditerranée die Zufahrt Frasné-Val-lorbe bevorzugt. Um nun jedem etwas zu geben, will die französische Regierung die Erlaubnis zum Bau der Linie Frasné-Val-lorbe nur dann erteilen, wenn Münster-Grenchen gesichert wird, wie auch eine gewisse Teilung des Verkehrs in Delle. Die Regierung sagt: eine andere Lösung, an der nicht alle Freunde der beteiligten französischen Linien im Parlament interessiert sind, wird im Parlament gar nicht durchgehen. Diese Fragen wurden wie bekannt an der Berner Konferenz im März 1908 verhandelt, die im Sand verlaufen ist. Trotzdem sind die Berner als Sieger aus der Konkurrenz hervorgegangen, was sie unter anderem zum Teil dem Umstand verdanken, dass sie vor einem Jahr durch die allzuschroff ablehnende Haltung der S. B. B. in einen Engpass gedrängt worden sind, der sie zu energischer Weiterarbeit in Verbindung mit den Franzosen gezwungen hat, die an der Konferenz ganz unannehmbare Bedingungen gestellt haben. So sollen sie zum Beispiel verlangt haben, die Bundesbahnen hätten auf den ihnen im Tarifgesetz Artikel 21 eingeräumten Vorteil zu verzichten, wonach eine Teilung des Verkehrs nur dann einzutreten hat, wenn dadurch wichtige Interessen

der S. B. B. nicht verletzt werden — ein ganz unmögliches Ansinnen!

Diese unverfrorene Haltung konnten die Franzosen nur deshalb einnehmen, weil sie die Berner auf ihrer Seite wussten und durch die kluge Verquickung von Münster-Grenchen mit Frasn-Vallorbe auch die ganze welsche Schweiz.

Dass man mit Frankreich gut stehen soll, dass man der Lötschberg-Unternehmung, die vom Bund konzessioniert und subventioniert ist, keine unnötigen Hindernisse in den Weg stellen soll, sind Dinge, die sich ganz von selbst verstehen. Sie sind ebenso selbstverständlich als bei der Ostalpenfrage die Anerkennung der gesetzlichen Ansprüche der Ostschweiz auf den Bau einer Ostalpenbahn, heisse sie nun Splügen oder Greina. Auch die Ostalpenbahn will vom Überfluss der Linie Basel-Chiasso zehren, so gut wie der Simplon und der Lötschberg, und zwar mit noch grösserem Recht als der Lötschberg, dessen Bau der Bund wohl zugelassen, aber nicht gewünscht hat. Kein Mensch würde den Bündnern den Splügen missgönnen, wenn sie ihn der Greina vorziehen, sofern der Entscheid bloss vom guten Willen abhinge. Um alle diese Fragen handelt es sich gar nicht, sondern darum, was ist möglich und ausführbar, ohne das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen zu erschüttern oder zu gefährden, und diese Frage präsentiert sich bei Münster-Grenchen gerade so gut wie beim Splügen oder bei der Greina. Es können daher sehr wohl diese Projekte in eine gewisse Parallele gestellt werden, so verschieden sie sonst sind, namentlich was die rechtliche Seite betrifft. Bei beiden fragt es sich: wieviel neuen Verkehr, den der Gotthard über Basel-Chiasso bis jetzt nicht hat heranziehen können, wird den Bundesbahnen durch die projektierten Durchstiche zugeführt? Wieviel Verkehr kann ihnen der Gotthard von seinem wirklichen oder angeblichen Überfluss abgeben, ohne dass das Gleichgewicht der Bundesbahnen und deren Rentabilität, die für den Kredit der Bundesbahnen und des Landes massgebend ist, gestört wird?

Von der Beantwortung dieser Fragen und nicht vom selbstverständlichen guten Willen des Entgegenkommens gegenüber der Lötschberg-Unternehmung und den Franzosen einerseits und der

Ostalpenbahn andererseits hängen die Antworten ab, die beide Parteien vom Bund zu erwarten haben.

Bei der einen wie bei der andern Frage sind die Grundlagen für eine Antwort nur sehr unvollständig bekannt, so unvollständig, dass es keinen Zweck hat, heute schon bestimmte Postulate aufzustellen, und noch weniger auf die in Artikel 21 erwähnte Vorzugsstellung der S. B. B. zu verzichten.

Es ist ganz selbstverständlich, dass der Bundesrat in seiner Untersuchung über die Münster-Grenchenfrage auch die kommende Lösung der Ostalpenfrage wird in Berücksichtigung ziehen müssen; das heisst, er wird für den Lötschberg-Simplon kaum so viel Gotthardverkehr in Anschlag bringen dürfen, dass für die Ostalpenbahn in absehbarer Zeit nichts mehr übrig bleibt.

Man ist unter anderem schon letzten Herbst in der Behandlung der Subventionsfrage der Lötschberg-Unternehmung insofern zu weit gegangen, als man die Rückkaufsfrage des Lötschbergs zu früh und ohne zwingende Notwendigkeit angeschnitten hat. Man hat die Subvention auf sechs Millionen erhöht, um die Rückkaufsbedingungen für den Bund zu erleichtern. Es wurde damals in verschiedenen Blättern bemerkt, man hätte der Lötschberg-Unternehmung einfach die gewünschten fünf Millionen geben sollen, und zwar bedingungslos. Man habe mit den Bedingungen die Rückkaufsfrage zu früh angeschnitten, zu früh namentlich deshalb, weil deren Lösung nicht denkbar sei, bevor der Bund seine gesetzliche Verpflichtung in der Ostalpenfrage eingelöst habe.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass erst die energische Münster-Grenchen-Politik Berns die Bundesbahnen veranlasst hat, den Wert und die Leistungsfähigkeit der Linie Basel-Chiasso durch den projektierten Bau des Hauensteinbasis-Tunnels zu verstärken, von dem die Generaldirektion nach vor wenig Jahren nichts wissen wollte. Diese Verstärkung liegt nicht nur im Interesse der Bundesbahnen, sondern auch der Lötschberg-Unternehmung, die auf eine möglichst günstige Zufahrt Basel-Bern in hohem Masse angewiesen ist, speziell für die westlich von Mailand bestimmten Güter aus Deutschland. Der Hauensteinbasis-Tunnel dient also sowohl der Linie Basel-Chiasso als der Lötschberglinie, was die Berner zu würdigen wissen.

Wenn auch der Hauensteinbasis-Tunnel die Leistungsfähigkeit der Linie Basel-Chiasso erheblich verstärkt, so wird sie doch nicht ausreichen, um damit die Gefahr einer allzu weit gehenden Ableitung des Verkehrs von Delle via Münster-Grenchen zu beseitigen, insofern die Lötschberg-Interessenten das Prinzip der kürzesten Linie durchsetzen können. Die Linie Belfort-Delle-Münster-Grenchen-Biel-Scherzligen-Spiez-Brig-Mailand soll zirka 50 Kilometer kürzer sein nach der Rechnung der Berner Regierung als Belfort-Delle-Basel-Gotthard-Mailand. Artikel 21 des Tarifgesetzes lautet: „Wenn für Transporte von und nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsysteem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden.“

Dieser Artikel zeigt die Bedeutung der erwähnten zirka 50 Kilometer und erklärt, warum die Interessenten des Lötschbergs so energisch für Münster-Grenchen eintreten. Sie sagen: die Teilung des Verkehrs muss eintreten, wenn wichtige Interessen der S. B. B. nicht verletzt werden. Frage: werden sie verletzt und in wie weit?

Diese Frage ist ungemein schwer zu beantworten. Vom Standpunkt des heutigen Verkehrs der Linie Basel-Chiasso aus werden sie unter allen Umständen verletzt, wenn die Linie Delle-Münster-Lötschberg-Brig in der Hauptsache auf eine billige Teilung des bisherigen Verkehrs von Basel-Chiasso rechnen muss und nicht auf zugeführten neuen Verkehr aus Frankreich und Belgien etc. Unbekümmert darum, ob die Tracéfrage via Biel oder Pieterlen-Dotzigen erledigt wird, büssen die Bundesbahnen gegenüber der Strecke Basel-Chiasso beim Verkehr Delle-Lötschberg-Mailand wenigstens 160 Kilometer ein. Dieser Verlust fällt nur dann weniger ins Gewicht, wenn die Linie Basel-Chiasso trotz des Baues einer neuen Linie ihren bisherigen Verkehr behält, respektive wenn sich bis zur Eröffnung des Lötschbergs der Verkehr so steigert, dass eine Teilung des Verkehrs möglich ist. Dazu kommt immer noch die Erwägung, dass für diesen Fall

die Bundesbahnen bereits eine Linie bereit stehen haben, nämlich die für den Güterverkehr vorzüglich geeigneten Tallinien Delle-Basel-Olten (Basistunnel)-Bern oder Biel-Lausanne-Brig-Iselle, ferner Vallorbe-Lausanne-Brig, die zu alimentieren die Bundesbahnen das erste Interesse haben.

Die Bundesbahnen werden die Münster-Grenchen-Frage nicht bloss mit Rücksicht auf die Linie Basel-Chiasso zu studieren haben, sondern auch hinsichtlich der Alimentation der angeführten bestehenden Linien der S. B. B. Allerdings spielt das endliche Zustandekommen der Abkürzung Frasne-Vallorbe als wichtige Zufahrtslinie zum Simplon via Lausanne auch eine Rolle. In allzu grosser Vertrauensseligkeit auf die nicht ausbleibende Ratifikation der Abmachung zwischen der früheren J. S. B. und der P. L. M. durch Frankreich haben die Bundesbahnen für dieses Projekt schon eine ganze Anzahl Millionen ausgegeben, soweit es die Schweiz betrifft. Wie erwähnt gibt es voraussichtlich aus französisch-parlamentarischen Gründen kein Frasne-Vallorbe ohne Münster-Grenchen. Die Frage ist bloss, welches Opfer können sich die Bundesbahnen bei Münster-Grenchen gefallen lassen, um die Ausführung von Frasne-Vallorbe zu ermöglichen?

In den bereits im Gange befindlichen Untersuchungen muss unter anderem konstatiert werden: 1. was der für einen internationalen Verkehr notwendige Umbau der Linie Delle-Münster den S. B. B. kosten wird; 2. wieviel neuer Verkehr die Ostbahn den Bundesbahnen via Delle zuführen kann; 3. wieviel vom bisherigen Verkehr die Bundesbahnen der Lötschberg-Unternehmung abtreten können, ohne die Rendite der S. B. B. zu gefährden.

Auch von der französischen Ostbahn erwartet man bestimmte Erklärungen und Aufschlüsse, was für neuen Verkehr sie über Delle leiten kann, zum Beispiel von dem Verkehr, der heute von Delle längs der schweizerischen Grenze über Besançon nach Lyon und Genf geht. Mit der blossen Leistung einer Anzahl Millionen ist weder den Bundesbahnen noch dem Lötschberg-Unternehmen gedient; der neue Verkehr ist die Hauptsache.

Über diesen Punkt wird die Ostbahn den Bundesbahnen den auch von den bernischen Lötschberg-Interessenten gewünschten Aufschluss erteilen müssen, sonst ist eine Entscheidung der Bun-

desbahnen nicht möglich. Im übrigen kann man über das grosse Interesse nur dankbar sein, das die Franzosen für den Lötschberg zeigen. Denn heute, wo er im Bau begriffen ist, hat auch der Bund ein Interesse, dass er rentiere. Aller neuer Verkehr, den Frankreich dem Lötschberg zuführt, kommt natürlich auch dem Simplon zu gut.

Gegenüber der Ostalpenfrage und speziell der Splügenfrage ist die Entscheidung in der Münster-Grenchen-Frage insofern eine leichtere und weniger verantwortungsvollere, als niemand den Bund zwingen kann, mehr Verkehr von seinen jetzigen Linien abzweigen zu lassen, als mit den Interessen der S. B. B. vereinbar ist. Das Lötschberg-Münster-Grenchen-Unternehmen wird bei all ihrem internationalen Charakter stets eine nationale Bahn sein. Beim Splügen steht die Sache ganz anders: ist er einmal konzessioniert und erstellt, so entscheidet das Ausland, speziell Italien und Deutschland, welcher Verkehr über die jetzigen Hauptlinien der S. B. B., die in Basel, Schaffhausen-Chiasso und Iselle-Brieg ausmünden, gehen soll und nicht, und das ist, was unter anderem den Splügen und seine Konzessionierung so gefährlich macht. Die Bundesbahnen sind nicht mehr Herr der Situation, das ist sicher; weder im Tarifwesen noch in der Instradierung eines grossen Teiles der Waren. Immerhin ist anzuerkennen, hätte man nicht auch mit der Alimentation der Zufahrten zum Simplon und der Lötschbergbahn zu rechnen und stünde die Splügenbahn allein der Linie Basel-Chiasso gegenüber, so wäre die oben bezeichnete Gefahr eine viel kleinere; aber so, wie die Lage der Dinge ist, gibt sie zu schweren Bedenken Anlass, und zwar unbekümmert darum, ob der Bund die Splügenbahn baut oder nicht. Die Splügenbahn wird nie wahren nationalen Charakter tragen, sie ist und bleibt, so wie sie planiert ist, eine überwiegend ausländische Bahn. Das gilt nicht für das Greina- und das Bernhardin-Projekt. Dieses bietet die annehmbarste Lösung dar, weil es den Wünschen der Bündner mehr entgegenkommt als die Greina. Es sind beides nationale Unternehmen. Was die Kosten betrifft, so werden Bernhardin und Splügen nicht weit auseinandergehen. Die Greina wird am wenigstens kosten und das vorteilhafteste Tracé haben; aber man begreift, dass diese Linie, die den Kanton nur an der Peripherie berührt, und der das unseres Erachtens allerdings wenig

die Interessen des Ganzen befriedigt werden können. Niemand weiss zur Stunde, wie der Entscheid der Bundesbehörden ausfallen wird. Dagegen drängt sich doch die Frage auf: werden sich die regionalen Interessenten dem Ganzen unterordnen, wenn ihre Wünsche nicht in dem Mass berücksichtigt werden können, wie sie es erwarten? Leider hat man in der Presse und sonst schon genug Anzeichen erhalten, dass dies nicht so leicht geschehen wird, dass man trotzdem die Position zu stürmen suchen wird, wenn der Entscheid nicht nach Wunsch ausfällt. Das ist entschieden die grösste Gefahr, die heute den Bundesbahnen und damit ihrer Rendite und dem Bundeskredit droht. Das ist viel wichtiger, zur Stunde wenigstens, als die Besoldungsbewegungen oder das Gezänke über die Verwaltungsreform der Bundesbahnen. Man vergesse nicht: Mit der Annahme der Eisenbahnverstaatlichung hat das Schweizervolk den Schwerpunkt seiner Eisenbahnpolitik und des Staatskredites in die Bundesbahnen verlegt. Eine schweizerische Eisenbahnpolitik ist unvereinbar mit einer Politik, die den Interessen der Bundesbahnen zuwider ist. Der Kredit der Bundesbahnen ist identisch mit dem Kredit des ganzen Staates.

Regionale oder schweizerische Eisenbahnpolitik? Darüber wird man sich vielleicht noch in diesem Jahr zu entscheiden haben, und je nach der Antwort wird auch die Zukunft der Bundesbahnen entschieden sein.

BERN.

DR J. STEIGER.



DIE STELLUNG JESU ZUM SEXUELLEN PROBLEM. EINE AUSEINANDERSETZUNG MIT HERRN DR. FR. W. FÖRSTER.

Im Streite der Meinungen der Gegenwart, soweit er sexuelle Probleme betrifft, erfährt die Persönlichkeit Jesu und die von ihr ausgegangene christliche Religion und Moral die verschiedenartigste Beurteilung und Wertschätzung. Als ein moderner Prophet