Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 4 (1909)

Artikel: Zur neuesten Entwicklung der Schweizerischen Eisenbahnpolitik
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-749414

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: 09.12.2025

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

ZUR NEUESTEN ENTWICKLUNG DER SCHWEIZERISCHEN EISENBAHNPOLITIK

Seit den Erörterungen vom letzten Sommer und von diesem Frühjahr[1]) über die schweizerische Eisenbahnpolitik hat sich soviel zugetragen, dass einige Ausführungen über ihre neueste Entwicklung wohl zu rechtfertigen sind. Vor allem haben die seinerzeit eingehend untersuchten Fragen betreffend Münster-Grenchen, Frasne-Vallorbe und den Genfer Bahnhof eine vorläufige Lösung gefunden, die näher zu erörtern sein wird. Auch die Verstaatlichung der Gotthardbahn hat sich inzwischen mit allen ihren Konsequenzen vollzogen. Einzig die Ostalpenfrage ist stabil geblieben; aber nur darum, weil sich die Bundesbehörden angesichts der übrigen Aufgaben nicht damit befassen konnten.

Zwei internationale Konferenzen haben rasch nacheinander sowohl die in den Ausführungen über die auswärtige Politik besprochene Gotthardsubventionsfrage wie die früher erwähnten westschweizerischen Eisenbahnfragen zu einer vorläufigen Lösung gebracht. Zuerst die Gotthardsubventionsfrage; das heisst die Frage, ob und wie die bekannte Dividendenverpflichtung gegenüber den Subventionsstaaten Deutschland und Italien abgelöst werden könne (siehe II. Jahrgang, Heft 12, Seite 513). Bekanntlich haben Deutschland und Italien beim Bau der Gotthardbahn in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts zweimal bedeutende Subventionen geleistet. Den Subventionsstaaten hatte man in Artikel 18 des Zusatzvertrages von 1878 Folgendes zugestanden:

„Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Partizipation an den finanziellen Ergebnissen nur in dem Falle vor, wenn die auf die Aktien zu verteilende Dividende 7 Prozent übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnis ihrer Subsidien zu verteilen."

Um die von Deutschland und Italien zu leistende Nachsubvention von je zehn Millionen zu erhalten, wurde im Zusatz-

---

[1]) „Wissen und Leben", II. Band, Seite 201 und 243 (Heft 19 und 20) und III. Band, Seite 513 (Heft 12).

vertrag weiter bestimmt, dass, wenn die Zinsen des Aktienkapitals 8 Prozent übersteigen, die Taxen, und vor allem die Zuschlagstaxen für die Bergstrecken, reduziert werden müssen.

Diese Rechtsansprüche mussten nun anlässlich der Verstaatlichung der Gotthardbahn abgelöst werden, die am 1. Mai 1909 vollzogen sein sollte. Sonst wären die Bundesbahnen in die Notwendigkeit versetzt worden, eine besondere Rechnung für den bisherigen Gotthardkreis zu führen, um auch nach der Verstaatlichung die eventuelle Superdividende auszurechnen, was Anlass zur Einmischung der Subventionsstaaten in den Bundesbahnbetrieb hätte geben können.

Im Artikel über die Lage der auswärtigen Angelegenheiten ist schon ausgeführt worden, wie fatal es ist, dass der Bundesrat diese pendenten Fragen mit den Subventionsstaaten nicht vor der Ankündigung des Rückkaufs in Ordnung gebracht hat, selbst auf die Gefahr hin, dass man diesen nochmals hätte verschieben müssen. Für die Schweiz wäre das, wie früher ausgeführt wurde, nur ein Gewinn gewesen; man hätte in aller Ruhe den Effekt der Simplon- und später der Lötschbergbahn auf den Gotthard abwarten und mit viel grösserer Sicherheit an die Lösung der Ostalpenfrage herantreten können. Jetzt muss man den Rückkaufspreis nach den zehn guten Jahren berechnen, die der Kündigung vorangingen. Beim Zuwarten wären daraus wahrscheinlich zehn magere entstanden, die den Preis der Gotthardbahn bedeutend modifiziert haben würden, ganz abgesehen davon, dass man mit der Eisenbahnpolitik im Osten und Westen viel freiere Hand hätte. Es sind auch angesehene Männer für die Verschiebung eingetreten; Bundesrat und Generaldirektion wollten wie gesagt nichts davon wissen.

Da der Bundesrat es einmal abgelehnt hatte, den Mahnungen aus der Mitte der Räte Gehör zu schenken, musste man allerdings gewärtigen, was kommen werde. Der Bundesrat hat, wie früher erwähnt, in loyaler und korrekter Weise sofort bei der Kündigung der Konzessionen den Staaten angedeutet, dass er den bekannten Dividendenanspruch abzulösen wünsche und zwar durch die Reduktion der Bergzuschläge. Die Staaten haben ihm vier Jahre lang, trotz aller Reklamationen, nicht einmal geantwortet,

und erst im letzten Moment erhoben sie den unmöglichen Rechtsanspruch, dass der Bund ohne ihre Einwilligung überhaupt nicht verstaatlichen dürfe. Nachdem der Bundesrat einmal gekündet hatte, ohne sich mit den Staaten zu verständigen, befand er sich in der Defensive, und die Billigkeit erfordert, anzuerkennen, dass seine Stellung sehr schwierig war. Die Vertreter der Subventionsstaaten befanden sich in einer viel günstigern Position. Das ist bei der Kritik der Verträge wohl zu berücksichtigen.

Man einigte sich auf die Veranstaltung einer Konferenz in Bern, um wenn möglich zu einer Verständigung zu gelangen. Sie nahm am 24. März ihren Anfang. Nach schwierigen Verhandlungen ist am 20. April eine Einigung zustande gekommen mit folgendem Resultat:

Die Bergzuschläge werden pro Mai 1910 um 35 Prozent, pro Mai 1920 um 50 Prozent reduziert. Es werden somit folgende Zuschläge berechnet:

	heute	1910	1920
	km	km	km
Erstfeld-Chiasso	64	42	33
Erstfeld-Luino	50	32	25

Über die materielle Tragweite der Reduktion schweigt sich die offizielle Mitteilung aus. Ohne diese Kenntnis lässt sich das Abkommen überhaupt nicht beurteilen. 50 Prozent Reduktion sollen einen Ausfall von 1,3 Millionen Franken repräsentieren; 35 Prozent gegen eine Million, was zu vier Prozent kapitalisiert 25—35 Millionen Franken ausmacht; immerhin ein ordentlicher Preis für 119 Millionen Franken, die ursprünglich grossenteils *à fonds perdu* gegeben worden sind, und in Anbetracht, dass die weitere Auszahlung von Superdividenden total aussichtslos geworden wäre, infolge der geschäftlichen Depression, die auch ohne Verstaatlichung bei der Gotthardbahn durch Konkurrenz und andere Faktoren eintreten musste.

Die Einbusse ist um so bitterer, als die Schweiz und nicht das Ausland schuld daran ist, dass die Superdividenden im Staatsvertrag stipuliert worden sind und nun mit teurem Geld abgelöst werden müssen. In einer Denkschrift des norddeutschen Reichskanzlers an den deutschen Bundesrat vom Jahre 1870 ist von den Subventionen ausdrücklich als von Zahlungen *à fonds perdu* ge-

sprochen worden. Das schweizerische Gotthardkomitee hat aber die Situation verschoben, indem es (laut Botschaft des Bundesrates betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 an die Kantone und Eisenbahngesellschaften der Schweiz zur Erwirkung von Subventionen) ausdrücklich in der betreffenden Vorlage konstatiert hatte, dass es sich nicht um Subventionen *à fonds perdu* handle, sondern um die Beteiligung von Aktien im zweiten Rang.

„Auf diese Grundlage hin", bemerkt die Botschaft, „haben zur Zeit der Konferenz und des Vertragsabschlusses schon mehrere Kantone ihre Subventionsbeschlüsse gefasst. Diese Sachlage liess der schweizerischen Delegation nicht zu, den Subventionen, *wie dies die andern kontrahierenden Staaten ohne Schwierigkeit zugestanden haben würden,* den Charakter von Leistungen *à fonds perdu* zu geben. Es wurde deshalb für das ganze Subventionskapital ein eventueller Mitgenuss an dem Reinertrage der Bahn in Aussicht genommen und derselbe so festgestellt, dass, wenn die Dividende der Aktien 7 Prozent übersteige, alsdann die Hälfte des Überschusses proportional auf die Subventionen verteilt werden soll, wobei die Erwägung massgebend war, dass die Gesellschaft allein der Möglichkeit, Verluste zu erleiden, ausgesetzt und dass das Aktienkapital noch nicht festgesetzt worden sei."

Das schweizerische Gotthardkomitee hat 1878 mit seiner Voreiligkeit dem Land keinen Dienst erwiesen; denn der Kapitalausfall für die Herabsetzung der Bergzuschläge macht ein Vielfaches von dem aus, was bisher den Auslandssubventionen zugute kam, und was das Ausland für seine Subventionen bis jetzt durchschnittlich in dreissig Jahren bezogen hat. Und der ganze Abzug ist erst noch mindestens zu verdoppeln, weil er selbstverständlich auch für den Lötschberg-Simplon gilt, und nicht minder für die Ostalpenbahn, wenn sie konkurrenzfähig sein will.

Ein ähnlicher Fall hätte sich beinahe wiederholt, als 1907 wiederum in der Schweiz durch schweizerische Kantone plötzlich die Frage aufgeworfen wurde, ob, wenn die Rückkaufssumme den kapitalisierten Betrag einer siebenprozentigen Dividende übersteigen sollte, die Subventionsstaaten nicht das Recht hätten, gestützt auf den angeführten Artikel 18 des Gotthardvertrages von 1869 an dem Mehrerlöse zu partizipieren. Der Bundesrat hat nicht umsonst Stillschweigen geboten. Hätte etwa das Ausland der Schweiz gegenüber wohlwollender gesinnt sein sollen, als selbst schweizerische Kantone? Hat man nicht bedacht, dass das Ausland

für seine 85 Millionen nicht schlechtere Rechte hat, als die Kantone mit ihren viel kleinern Summen?

Eine weitere Bestimmung des Vertrags ist, dass die Gotthardroute der gleichen Tarifsätze und Vergünstigungen teilhaftig wird, welche von den Schweizerischen Bundesbahnen und in Zukunft jeder anderen schweizerischen Alpenbahn für den Transitverkehr gewährt werden. Vorbehalten ist der Fall, wo die Schweizerischen Bundesbahnen genötigt sind, infolge ausländischer Konkurrenz die Transittarife einer andern Alpenbahn ausnahmsweise herunterzusetzen. Diese Bestimmung kann unter Umständen lästig werden.

Bekannt ist, dass es den Italienern gelungen ist, noch einige besondere Vorteile zu erringen; sie würden noch viel weitere Prätentionen gemacht haben, wenn sie nicht von deutscher Seite etwas im Schach gehalten worden wären.

Der Hauptvertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien enthält an der Spitze als Artikel 1 die Bestimmung, dass die bestehenden sogenannten Gotthardverträge von 1869/71, 1878 und 1879 samt und sonders aufgehoben sind und durch den neuen Vertrag ersetzt werden. Inwiefern damit, wie allerdings anzunehmen ist, ein ausdrücklicher und formeller Verzicht auf Rückerstattung der Subventionen usw. verbunden ist, weiss man nicht genau. Das Abkommen ist in der Schweiz mit kalter Resignation registriert worden. Erst wenn es samt Botschaft im Wortlaut vorliegt, kann ein endgültiges Urteil gefällt werden.

In Deutschland und Italien hat man das Abkommen naturgemäss mit viel mehr Wärme aufgenommen, entsprechend den günstigern Positionen, die beide Staaten bei den Unterhandlungen besassen.

Unangenehm berührt hat es, dass die schweizerischen Delegierten bei den Verhandlungen selbst nicht darüber einig waren, was gefordert werden sollte. Es waren darüber während der Konferenz sonderbare Geschichten sogar in der italienischen Presse zu lesen. Wiederum ein Beweis dafür, wie wenig sorgfältig bei uns wichtige diplomatische Aktionen vorbereitet werden.

* * *

Entschieden günstiger als die Gotthardkonferenz ist die zweite Konferenz Franco-Suisse von Anfang Juni abgelaufen.

Die Vorbedingungen waren zwar auch dort keine günstigen, was schon aus den Ausführungen vom letzten Sommer hervorgeht. Die Erstellung der Lötschbergbahn hat für die Bundesbahnen eine schwierige Situation geschaffen. Sie ist, wie man weiss, ohne den Rat und ohne den Wunsch des Bundes entstanden und auf eigene Verantwortung des Kantons Bern und der französischen und bernischen Interessenten gebaut worden. Der Kanton hat sich aber dermassen mit seinem Geld und seiner Ehre engagiert, dass es auch dem Bunde nicht gleichgültig sein könnte, wie sich Bern als politisch und wirtschaftlich so bedeutsamer Kanton aus der Affäre ziehen wird. Diesen Standpunkt haben, wenn nicht die Bundesbahnen, bis jetzt doch die Räte und der Bundesrat eingenommen. Sie haben nicht nur die Konzession für den Lötschberg und Münster-Grenchen erteilt, sondern sie haben auch der Lötschbergbahn eine höhere Subvention zugesprochen, als sie verlangt hatte. Man hat in den Räten ganz offen schon vom Rückkauf gesprochen, und die bundesrätliche Subventionsbotschaft liess an Begeisterung für den Lötschberg nichts zu wünschen übrig. Diese Tatsachen machen es erklärlich, warum Bern ein gewisses Entgegenkommen des Bundes bei der Frage Münster-Grenchen und der Verkehrsteilung erwartet, entsprechend der bisherigen Haltung des Bundes.

Zunächst ist nun zu bemerken, dass die durch die Gotthardkonvention, durch den sicher nicht billigen Rückkauf der Gotthardbahn und auch sonst geschwächten Bundesbahnen nicht so generös gegenüber der Lötschbergbahn sein können, wie wenn die Gotthardbahn als Privatbahn fortbestanden hätte. Bis jetzt, das heisst vor der Verstaatlichung, waren die Bundesbahnen an der Linie Basel-Mailand mit 95 Kilometer (Basel-Luzern) beteiligt, in Zukunft mit 320 Kilometer — gegen zirka 150 Kilometer, die bei der Lötschbergroute (Delle-Bern-Mailand) auf die Schweizerischen Bundesbahnen fallen; nämlich auf Delle-Münster, Lengnau-Biel-Bern-Scherzligen und dann noch Brig-Iselle. Ohne Verstaatlichung der Gotthardlinie hätten die Schweizerischen Bundesbahnen sich sogar mit Vorteil der Lötschberg- gegenüber der Gotthardlinie bedienen können. Sie hätten damit zirka 50—60 Kilometer gewonnen. Heute ist dies ganz anders, wo die Schweizerischen Bundesbahnen die Last und die Verantwortung für die Rendite der Strecke

Luzern-Chiasso haben. Das ändert die Sachlage gegenüber der Lötschbergbahn naturgemäss, ähnlich wie bei der Ostalpenbahn.

Hieraus geht hervor, warum Bundesrat und Bundesbahnen die Frage der Verkehrsteilung zunächst bei Münster-Grenchen nur mit grösster Vorsicht behandeln durften. Wer weiss, ob das jetzt erzielte Abkommen sowohl zwischen Bundesbahn und Lötschbergbahn als mit Frankreich zustande gekommen wäre, wenn der Bundesrat sich nicht vor einer schwierigen innerpolitischen Situation befunden hätte, die es wünschenswert machte, entgegen den direkten Interessen der Bundesbahnen zu einer Lösung zu gelangen. Der Bundesrat hatte eine französisch-bernisch-waadtländisch-genferische Koalition vor sich, die gewichtige eisenbahnpolitische Ansprüche machte, deren Nichtbefriedigung man darf wohl sagen namentlich den innern Frieden des Landes bedrohte. Wir verzichten auf eine nähere Ausführung. Von diesem Standpunkt aus versteht man es, wenn der Bundesrat auf die Generaldirektion einen merklichen Druck ausgeübt hat. Die geschaffene Abklärung und die Beseitigung des nicht ungefährlichen Zündstoffes muss befriedigen. Zu den ehrenvollen Blättern unserer Geschichte wird allerdings die Vorgeschichte dieser Konferenz nicht gehören. Bis in die neueste Zeit wurde in Paris, wie schon seit langem, von Vertretern des einen oder andern Kantons antichambriert, nicht zur Förderung eidgenössischer Interessen, sondern solcher sehr partikularen Charakters.

Abgesehen vom innerpolitischen Moment hat sich der Bundesrat mit Recht gesagt, es werde von grossem Wert sein, wenn die gespannten eisenbahnpolitischen Beziehungen der Schweiz zu Frankreich eine andere Gestalt annehmen als bis heute; das war das zweite ausschlaggebende Moment. Man wusste schon längst, dass eine Einigung zwischen Bundesbahnen und Lötschberggesellschaft notwendig sei, weil Frankreich erklärte, mit der Schweiz sonst nicht abschliessen zu können. Man begreift bloss nicht recht, dass man ein ganzes Jahr gewartet hat, um die Lösung dieser rein internen Frage anzubahnen und dass sie sozusagen erst unter den Augen der Franzosen zustande kommen musste; man hat dazu seit dem März 1908 Zeit gehabt.

Der unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossene Vertrag vom 3. Juni 1909 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und

der Lötschberggesellschaft beschränkt sich auf den Güterverkehr. Er stellt seiner Hauptsache nach fest, dass der Verkehr von den in nördlicher und westlicher Richtung über Münster hinaus gelegenen Eisenbahnstationen (Delle und Basel), nach den in westlicher, östlicher und südlicher Richtung über Lengnau (S. B. B.-Station nach Grenchen) hinaus gelegenen, sowie umgekehrt (Transitverkehr) zu 70 Prozent über Münster-Lengnau und zu 30 Prozent über Sonceboz geleitet wird, soweit die kürzeste Tarifdistanz sich über die Münster-Lengnau-Bahn rechnet. Dabei sind als Tarifdistanz für Münster-Lengnau 23 Kilometer festgesetzt. Endlich gelang es bei diesem Anlass, die Schweizerischen Bundesbahnen zu bewegen, den Betrieb dieser Linie zu übernehmen zu dem um einen angemessenen Zuschlag für allgemeine Verwaltungskosten vermehrten Selbstkostenpreis.

Die Interessenten von Münster-Grenchen-Lengnau haben einen Tarifzuschlag von 10 Kilometer zur Effektivdistanz ihrer Linie zugestanden. Dieses Zugeständnis bildet für das Einzugsgebiet der Bahn keine Änderung von Belang, bewirkt aber, dass der Gesamtausfall für die Bundesbahnen und für die andernBeteiligten namhaft geringer sein wird, als früher berechnet worden war. Dieser Umstand hat denn auch dem Bundesrate und der Generaldirektion die Zustimmung zu den Vereinbarungen erleichtert.

Aus dem nämlichen Grunde wird auch die Solothurn-Münster-Bahn (Weissensteinbahn) keine wesentliche Verkehrseinbusse erleiden.

Es ist wohl zu beachten, dass sich die durch den Vertrag festgelegte Interessenzone nicht ganz bis Thun erstreckt, also nicht auf den Lötschberg, worüber später zu verhandeln sein wird. Die kürzeste Route Münster-Grenchen geht zurzeit über Weissenstein-Solothurn-Burgdorf und Konolfingen. Diese Verkehrsteilung für Münster-Grenchen ist als eine erste Etappe zu betrachten für die Lösung der Frage der Verkehrsteilung zugunsten des Lötschbergs.

Gültigkeit hat der Vertrag zwischen Bundesbahnen und den Berner Alpenbahnen nur, insofern der Entwurf zu einem Staatsvertrag mit Frankreich definitiv und auch von den

zuständigen Behörden der Schweiz und Frankreich genehmigt wird[1]).

Die Veröffentlichung des Abkommens mit Frankreich über die Zufahrten zum Simplon im Wortlaute hat allgemein den Eindruck hervorgerufen, dass von beiden Parteien erreicht worden ist, was zu erreichen war. Nicht schlecht sind die Genfer weggekommen, die, wenn ihr Staatsrat seinen bis heute etwas merkwürdigen Standpunkt aufgibt, es mehr oder weniger in der Gewalt haben, auf Bundeskosten einen der Stadt würdigen schweizerischen Bahnhof und eine schweizerische Eisenbahnlinie bis an die Grenze zu erhalten. Daneben haben sie die Anerkennung der französischen Regierung, dass die Faucillelinie als Zufahrtslinie zum Simplon zu betrachten sei, und ferner die Zusicherung des Bundesrats zur Verbindung der beiden Bahnhöfe im Falle des Baues der Faucille. Der Bundesrat ist Genf in ausserordentlicher Weise entgegengekommen.

Der Rückkauf und Umbau des Bahnhofs steht in ziemlich sicherer Aussicht. Beides ist nicht von der Genehmigung der Konvention durch die Kammern in Paris abhängig. Sollte sie nicht ratifiziert werden, so steht es dem Bundesrat immer noch frei, den Genfer Staatsrat zur Kündigung der kantonalen Konzession Genf-La Plaine zu veranlassen, was man auf französischer Seite heute bloss natürlich finden wird. (Vide Heft 12, II. Jahrgang.)

Der Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Linie bis zur Grenze wird Genf der Schweiz wieder näher bringen, während in den letzten zehn Jahren sich die Bande durch die starke Einwanderung von Ausländern und das immer stärkere Vorwiegen des ausländischen Elementes sichtlich gelockert haben.

Wichtig für Genf ist die zugesicherte Führung bestimmter Züge über Bussigny-Morges, die Genf der Ostschweiz und Deutschland näher rückt. Auch dieser Punkt ist nicht von der Genehmigung der Konvention abhängig.

---

[1]) Unter dem Ministerium Clemenceau waren die Aussichten für die Ratifikation günstig. Wie es nach dessen Fall damit stehen wird, bleibt abzuwarten. Die Opposition, die von keinem Abkommen mit der Schweiz etwas wissen will, ist nicht zu verachten.

Die Erfüllung der Hoffnung auf den Bau von Frasne-Vallorbe hängt dagegen ganz von der Ratifikation ab. Dasselbe gilt für Bern, dessen Münster-Grenchenideal sich voraussichtlich nur realisiert, wenn die Kammern der Ostbahn die finanzielle Beteiligung gestatten. In anderer Weise dürfte die Finanzierung dieser Linie sehr schwer zu bewerkstelligen sein.

Vorbehältlich der Ratifikation werden die Kantone Genf, Waadt und Bern ihre kühnsten Eisenbahnträume in absehbarer Zeit erfüllt sehen. Man kann ihnen also Glück wünschen! Ob auch den Bundesbahnen, ist eine ganz andere Frage. Für sie schauen, für lange Zeit wenigstens, aus dem Abkommen bloss grosse Lasten heraus. Es ist ja möglich, dass in späterer Zeit auch für sie die in Aussicht genommene Gestaltung der Dinge günstiger sein wird, als es heute den Anschein hat. Am günstigsten wird die Abmachung für Frasne-Vallorbe wirken, weil die Sache nicht viel kostet und dort begründete Aussichten auf vermehrten Verkehr vorhanden sind, wenigstens was Personen betrifft. Auf den Güteraustausch kann man schon aus dem Grunde nicht stark rechnen, weil er zwischen Italien und Frankreich eben überhaupt nicht so bedeutend ist. Die beiden Länder sind in ihrer Produktion viel zu gleichartig. Sie sind wirtschaftlich viel unabhängiger von einander als zum Beispiel Italien und Deutschland.

Es ist einleuchtend, dass durch die Linien Frasne-Vallorbe und Münster-Grenchen-Lötschberg das Montblancprojekt an Aktualität verlieren wird. Die Schweiz hat von der Linie nichts Gutes zu erwarten. Auch vom nationalen Standpunkt aus kann es der Schweiz nicht dienen, Genf an eine Montblanclinie angeschlossen zu sehen.

Eine schwere Last wird die Ordnung der Genfer Eisenbahnverhältnisse bilden, die auch aus inner- und ausserpolitischen und militärischen Gründen gewünscht wird und deren Regelung der Bundesrat mit Recht zu ermöglichen sucht. Den Bundesbahnen winkt eine Ausgabe von zirka 50 Millionen für die Ordnung der Genfer Bahnhoffrage (zirka 30 Millionen Um- und Ausbau, zirka 20 Millionen Rückkauf). In weiterer Ferne steht das „Raccordement" (Verbindung beider Bahnhöfe) und die Erstellung der Zufahrtslinie nach der Faucille bis zur Grenze mit minimum 20 Millionen, falls man die Faucille baut, was zwar nicht so schnell der Fall sein wird.

Durch die wenn man will zum Teil künstlich geplante Verstärkung des Simplonverkehrs infolge eventueller Ableitung eines Teils des Gotthardverkehrs zugunsten der Lötschbergbahn nach dem Simplon werden die Schweizerischen Bundesbahnen viel rascher gezwungen, den zweiten Simplontunnel zu bauen, der bekanntlich an die 40 Millionen kosten wird und der laut der Klausel des schweizerisch-italienischen Staatsvertrags gebaut werden muss, sobald die Einnahmen auf 50,000 Franken per Kilometer gestiegen sind. Heute sind es zirka 36,000 Franken. Wird das Abkommen mit Frankreich perfekt, so werden die Schweizerischen Bundesbahnen den Bau des zweiten Tunnels, von dem in der italienischen Kammer noch letzthin die Rede war, allen Ernstes in Sicht nehmen müssen. Es rächt sich heute bitter, dass man einem Staate gegenüber, der selbst wenig oder nichts an dem Tunnel geleistet hat, ein so enormes Zugeständnis gemacht hat, das mit dem erhaltenen Gegenwert in gar keinem Verhältnis steht. Die Simplonverträge gehören allerdings zu den ungünstigsten Erzeugnissen schweizerischer Eisenbahndiplomatie.

* * *

Frankreich scheint mit dem Abkommen zufrieden zu sein. Vermöge des Baues von Münster-Grenchen hofft es, das heisst die Ostbahn, französisch-italienischen und belgisch-italienischen Verkehr für eine Strecke von über 300 Kilometer auf seine Linie leiten zu können (siehe II. Jahrgang, Heft 12, Seite 523[1]). Der Kampf mit den deutschen Bahnen wird ein harter sein, daher das Drängen auf die Erstellung der Linie Pieterlen-Dotzigen oder auch Lengnau-Dotzigen, weil jede paar Kilometer zählen werden. Wie schon bemerkt, beträgt die Strecke Antwerpen-Strassburg-Basel-Mailand 976 Kilometer, Antwerpen-Ecouvier-Belfort-Münster-Grenchen-Mailand 973 Kilometer. Die Differenz ist also unbedeutend, und wenn die Ostbahn erfolgreich gegen die Linie Antwerpen-Strassburg-Basel-Mailand kämpfen will, so muss sie alle Vorteile zu Rate ziehen. Es sind daher folgende Abkürzungen geplant: *a)* Wilerfeld-Bern 5 Kilometer, *b)* Münster-Grenchen 17 Kilometer, *c)* Abkürzung infolge der geplanten Durchboh-

[1]) Wo infolge eines Druckfehlers von 532 statt 332 Kilometer die Rede ist.

rung des Ballon d'Alsace bei Belfort, zwischen Giromagny-St. Maurice 24 Kilometer.

Für den Verkehr Paris-Mailand wird die Ostbahn nicht mehr mit der Gotthardbahn, wohl aber mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn zu kämpfen haben, die für diese Strecke bei Frasne-Vallorbe unbestritten im Vorteil ist: 815 Kilometer (via Pontarlier 834 Kilometer) gegen Belfort-Delle-Münster-Grenchen 852 Kilometer. Die Gotthardroute fällt mit zirka 900 Kilometer ausser Betracht. Dagegen wird die Lötschberggesellschaft sich um diesen Verkehr via Dijon-Verrières-Neuenburg-Bern bewerben (827 Kilometer Paris-Mailand).

Die Mont-Cenisroute (Paris-Mailand) kann mit ihren 859 Kilometern und den 26 Promille Steigung beim Mont-Cenis schon weniger konkurrieren. Frasne-Vallorbe ist also für den Personenverkehr Paris-Mailand von unbestreitbarer Wichtigkeit für die Schweizerischen Bundesbahnen, ebenso für Calais-Mailand: 1085 Kilometer. Bei Calais-Mailand werden sie mit der Münster-Grenchenroute (1070 Kilometer) stark rivalisieren. Auch die Gotthardroute kommt für Calais-Mailand mit 1113 Kilometer noch sehr in Betracht.

* * *

Eine schwierige Frage für die Zukunft bildet die Teilung des Verkehrs zugunsten des Lötschbergs. Bis jetzt ist nur die Teilung bei Münster geordnet für eine enge Verkehrszone. Damit werden sich die Berner nicht begnügen. In Frage kommt der internationale Transitgüterverkehr durch die Schweiz von Italien mit England, Frankreich, Belgien und Deutschland. Es geht daraus hervor, dass man sich über die Bedeutung des belgisch-italienischen Verkehrs nicht eine allzu grosse Vorstellung machen muss. Mit dem Verkehr aus Deutschland nach Italien kann sich der belgisch-italienische Verkehr gar nicht vergleichen, was aus folgenden Ziffern über den internationalen Transitgüterverkehr laut Statistik der Schweizerischen Bundesbahnen hervorgeht:

	1908	1907
1. Italien-England	6,053 Tonnen	5,196 Tonnen
2. Italien-Belgien	79,018 „	103,589 „
3. Italien-Frankreich . . .	31,049 „	65,651 „
4. Italien-Deutschland . .	625,465 „	743,274 „

Alle diese Güter werden heute grossenteils via Basel-Gotthard spediert.

Für Münster-Grenchen fallen in Betracht 1., 2. und 3. der italienisch-belgische Verkehr zu 100,000 Tonnen gerechnet; ergibt für die Strecke Basel-Chiasso rund 2,5 Millionen Franken Einnahmen.

Für diejenigen Güter, die in Zukunft über Münster-Grenchen-Lötschberg gehen würden, verlieren die Schweizerischen Bundesbahnen zirka 170 Kilometer oder 13½ Franken per Tonne. Wie viel von den 100,000 Tonnen belgischen Verkehrs über die Ostbahn und die Lötschbergbahn geleitet werden wird, kann niemand sagen; aber in keinem Fall darf man den Verkehr überschätzen.

Es ist daher vom Standpunkt bernischer Interessen wenigstens verständlich, wenn man sich mit dem französisch-italienischen oder belgisch-italienischen Verkehr, der möglicherweise die Münster-Grenchenroute passieren wird, nicht begnügen will, sondern wenn heute schon gierige Blicke nach Basel und Olten gerichtet werden, wo die grosse Masse der deutschen Güter nach dem Gotthard dirigiert werden. Hier kommt nun die ernste Frage: was können die Bundesbahnen ertragen? Wieviel deutschen Verkehr kann man einer Linie abtreten, der gegenüber der Bund keine andern Verpflichtungen als gegenüber jeder andern Nichtbundesbahn hat, und bei der es heute noch gar nicht entschieden ist, inwiefern sie für die Hebung des nationalen Verkehrs wirklich eine dringende Notwendigkeit ist. Dies ist sie nur dann, wenn sie neuen, bisher nicht gehabten Verkehr ins Land zu ziehen vermag. Wenn es der französischen Ostbahn bloss gelingt, belgischen Verkehr, der bis jetzt via Strassburg nach Basel geleitet wurde, nun auf eine Länge von über 300 Kilometer auf ihren Linien via Belfort nach Delle zu leiten, so bedeutet dies natürlich für die Bundesbahnen keinen neuen Verkehr. Als solcher zählt nur, was bis jetzt den Bundesbahnen nicht zugeführt worden ist. Darüber fehlen bis jetzt jegliche klare Aufschlüsse. Auch die Konferenz scheint keine Klärung dieser wichtigen Frage gebracht zu haben.

Die Teilung des Verkehrs zugunsten des Lötschbergs ist rein interner Natur; das Ausland hat nicht mitzureden. Unter keinen Umständen darf durch die Lösung das Gleichgewicht der Bundesbahnen erschüttert werden. Die Gefahr dazu ist vorhanden,

indem ja sowieso ein Teil des Personenverkehrs, den niemand kontrollieren kann, sich der neuen Route zuwenden wird. Viele Deutsche, Holländer, Engländer usw., die sonst zweimal den Gotthard befahren haben, werden naturgemäss die neue Route wenigstens einmal befahren, ohne dass damit tatsächlich mehr Leute durch die Schweiz reisen. Auf dem Personenverkehr werden die Bundesbahnen unter allen Umständen einen starken Ausfall erleiden.

Diese Fragen werden nicht dadurch leichter gemacht, dass man sagt, der Bund werde ja doch einmal die Lötschberglinie erwerben. Das mag sein, aber jedenfalls erst dann, wenn der Artikel 49 des Rückkaufsgesetzes ausgeführt ist, das heisst die Ostalpenbahn gebaut sein wird. Die Ostschweiz würde es schwerlich dulden, dass 80—100 Millionen Franken für den Lötschberg ausgegeben werden, bevor der Bund seine gesetzliche Verpflichtung betreffend Ostalpenbahn eingelöst hat.

Wenn der Lötschberg nur vom bisherigen Gotthardverkehr sollte leben können, so wird der Rückkauf unter allen Umständen ein schlechtes Geschäft sein, das heisst dann, wenn der Bund für den vorliegenden Verkehr mehr Linien übernehmen muss, als notwendig sind. Es handelt sich hier um eine sehr ernste Frage, wichtiger im Grunde als die ganze Münster-Grenchenkonferenz und was drum und dran hängt. Die Bundesbehörden werden sehr vorsichtig sein müssen, damit aus der mit französischem Geld erstellten Lötschberg- und eventuell Münster-Grenchenbahn nicht später Komplikationen mit Frankreich entstehen. In dieser starken Beteiligung französischen Kapitals liegt ein ganz unheimliches Moment, vollends wenn man einmal ernsthaft an den Ankauf der Lötschberglinie denken sollte. Von diesem Standpunkt aus begreift man es, wenn die Generaldirektion der Bundesbahnen bis jetzt vor der Übernahme des Betriebs des Münster-Grenchentunnels zurückgeschreckt ist. An sich hätte ja diese ganz natürliche Betriebsübernahme nicht so viel zu bedeuten; wohl aber dann, wenn es sich einmal darum handeln sollte, eine vom Bund betriebene Linie zu viel höherem Preis zu verstaatlichen, als sie es wert ist, bloss damit man dem Bund von französischer Seite keine Vorwürfe wegen Ausnützung der Situation usw. machen kann, wenn er Miene machen sollte, bloss den wahren Wert nach dem Erträgnis zu bezahlen, statt

zum Beispiel dem Anlagekapital. Noch viel grösser wird diese Gefahr, wenn der Bund die ganze Lötschberglinie erst betreiben und dann verstaatlichen wollte. Gerade wegen der Möglichkeit des Rückkaufs heisst es, was den späteren Bundesbahnbetrieb der Lötschberglinie betrifft: Hands off! Sonst büßt der Bund seine unabhängige Stellung in der Rückkaufsfrage von vornherein ein.

* * *

Die Frage der Teilung des Verkehrs beim Lötschberg und die Erbauung des zweiten Simplontunnels sind dunkle Wolken am Himmel der schweizerischen Eisenbahnpolitik. Man ist froh, zur Stunde nicht viel von der dritten reden zu müssen: von der Ostalpenfrage, und speziell von der Erstellung des Splügens, der noch in ganz anderer Weise als der Lötschberg den Verkehr von der Gotthardroute ablenken wird, das heisst so stark, dass man nicht begreift, wie man überhaupt noch von einer Verkehrsteilung zugunsten des Lötschbergs reden könnte, falls die im Rückaufsgesetz garantierte Lösung der Ostalpenfrage eine so ungünstige sein sollte, wie beim Splügen. Jedenfalls sollte mit der Verkehrsteilung beim Lötschberg gewartet werden, bis die Ostalpenfrage gründlich abgeklärt ist.

Warum der Splügen grosse Gefahren birgt, ist schon früher ausführlich auseinandergesetzt worden. Wir wiederholen bloss folgende Ziffern *pro memoria:* Die Strecke Basel-Chiasso (schweizerisch-italienische Grenzstation) beträgt 320 Kilometer. Bei der Greina, wenn sie von den Bundesbahnen gebaut wird, bleibt der Transit von Nord nach Süd und umgekehrt von Chiasso via Biasca-Chur-St. Margrethen zirka 250 Kilometer auf der schweizerischen Linie und bis Buchs 212 Kilometer. Ganz anders beim Splügen; dort geht der Verkehr erst vor Andeer an der italienischen Grenze auf schweizerisches Gebiet über, was bis St. Margrethen eine Strecke von bloss 129 Kilometern ausmacht und bis Buchs 91 Kilometer gegen 320 Kilometer Chiasso-Basel oder 293 Kilometer Chiasso-Schaffhausen! Würde der Splügen von einer Privatbahn gebaut, so gehen noch weitere 50 Kilometer ab, das heisst die Strecke Chur-italienische Grenze (im Tunnel). Es blieben also den Bundesbahnen nur zirka 80 Kilometer bis St. Margrethen, und 40 Kilometer bis Buchs statt 293 bis

320 Kilometer. Das ist die gewaltige Einbusse, die die Bundesbahnen zu gewärtigen haben und die sie zusammen mit der Schwächung durch Gotthardkonvention und eventuell Lötschberg niemals ertragen können.

Beim Greinaprojekt haben es ferner die Bundesbahnen wenigstens in der Hand, den Verkehr von Biasca, also vom Schweizergebiet aus nach Chur oder Basel zu dirigieren. Beim Splügen würde die Teilung des Verkehrs naturgemäss nach Mailand, also auf italienisches Gebiet verlegt. Die Italiener hätten alles Interesse, möglichst viel Verkehr dem Gotthard zu entziehen und nach dem den Bundesbahnen Verlust bringenden Splügen zu leiten, indem er auf diese Weise für zirka 160 Kilometer auf italienischen Linien bleibt, während die Strecke Mailand-Chiasso nur 52 Kilometer misst. Diese Daten sagen ohne lange Erklärungen, wo das Interesse der Schweiz liegt, warum Italien so erpicht auf den Splügen ist und warum es alles tat, um die Splügenfrage mit der Gotthardsubventionsfrage zu verquicken. Auch für die Ostalpenfrage ist die vorzeitige Verstaatlichung der Gotthardbahn verhängnisvoll geworden. Beides zusammen, Teilung des Verkehrs beim Lötschberg und Splügen, dürfte dann jedenfalls genügen, die Bundesbahnen und den Landeskredit dazu dauernd zugrunde zu richten. Das kann nicht oft genug festgestellt werden!

Eine gewisse Bedeutung für die Ostalpenfrage hat die am 5. Juli eröffnete Tauernbahn. Die Strecke Salzburg-Triest betrug früher 649 Kilometer. Jetzt wird sie durch die Tauernbahn um mehrere hundert Kilometer reduziert, was eine völlige Umwälzung der Fracht- und Fahrtverhältnisse bewirkt und eine gewaltige Überlegenheit des Triester Hafens über den von Genua und Venedig nach dem Osten.

	nach Triest neue Route	nach Genua via Gotthard	nach Genua via Splügen	nach Genua via Greina
	km	km	km	km
Berlin	zirka 1150	1395	1270	1312
München . . .	„ 580	808	690	715
Hamburg . . .	„ 1350	1436	—	1382

Nach diesen Angaben kann die Tauern-Triestbahn für den Verkehr nach Osten dem Gotthard und namentlich der Ostalpenbahn spürbare Konkurrenz bereiten. Für die Schweiz wird dies

ein Grund mehr sein, ihre speziell nach Genua führenden Routen zu verstärken. Dazu gehört zunächst die Tieferlegung des Hauensteintunnels zwischen Basel und Olten, der eine Abkürzung der Fahrzeit von zirka zwanzig Minuten bringen soll.

* * *

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, dass trotz dem verhältnismässig günstigen Verlauf der Konferenz Franco-Suisse noch genug Punkte in Sicht bleiben, die zu ernsten Bedenken Anlass geben, sowohl im Westen als im Osten. Die Bundesbehörden müssen grosse Vorsicht walten lassen, wenn die bereits durch Lohnbewegungen und ungünstigere Konjunktur ernstlich gefährdete Entwicklung der Bundesbahnen sich wieder zum Bessern wenden soll.

BERN J. STEIGER

□□□

KOËDUKATION

Die „Münchener Neuesten Nachrichten" bringen in ihrem Morgenblatt vom 16. Juli eine Notiz über Koëdukation in Baden, welche die Leser des Aufsatzes von Adolf Lüthi im letzten Heft interessieren wird.

Auf Weihnachten 1908 wurde allen Mittelschulkollegien von nicht amtlicher Seite ein ins Einzelne gehender Fragebogen vorgelegt. Die Ergebnisse waren dann kurz folgende: Übereinstimmend wird eine unverkennbare Inferiorität der Mädchen für Mathematik und Naturwissenschaften gemeldet. Nur vier von achtzehn Anstalten anerkennen eine Überlegenheit der Mädchen für Fremdsprachen und den deutschen Aufsatz. „Ein irgendwie warm gehaltenes Lob wird der weiblichen Begabung und Leistung in kaum einem der achtzig Fragebogen ausgesprochen." Immerhin musste der Lehrstoff nur selten modifiziert werden, damit er sich zum Vortrag für beide Geschlechter eignete, und es wird überall versichert, dass sich das Lehrziel auch mit Mädchen erreichen lasse.

Ein Einfluss der Mädchen auf die Knaben wurde nirgends, weder im schlimmen, noch im guten Sinne konstatiert; die Mädchen sind den Knaben in der Regel völlig gleichgültig; von sexueller Spannung kaum je eine Spur.

Die überwiegende Mehrheit der badischen Mittelschullehrer schwärmt nicht für die Koëdukation und lässt sie nur als Notbehelf für kleine Orte gelten. Ob sie nach längerer Erfahrung mit der Zusammenerziehung bei dieser Meinung bleibt, ist natürlich nicht vorauszusehen.

Ich glaube, dass man bei uns im allgemeinen bessere Erfahrungen mit der schon länger üblichen Zusammenerziehung gemacht hat und halte viele der Antworten auf die Umfrage für das Produkt alter und tiefgewurzelter Oberlehrervorurteile. A. B.