Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 10 (1912)

Artikel: Zur neuesten Entwicklung unserer Bundesbahnpolitik
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-750677

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: 17.01.2026

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

ZUR NEUESTEN ENTWICKLUNG UNSERER BUNDESBAHNPOLITIK

Im Sommer 1910 habe ich hier in Ausführungen über die „nationalen Zielpunkte der schweizerischen Eisenbahnpolitik“ auf den übertriebenen Regionalismus hingewiesen, der nach der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen scheinbar keinerlei einheitliche Zielpunkte in der schweizerischen Eisenbahnpolitik aufkommen ließ[1]). Es wurde besonders hervorgehoben, dass die Schweiz vor der Verstaatlichung die geringste Verschuldung von allen Staaten Europas hatte, während sie heute nur noch von Frankreich, Portugal und etwa noch von Belgien darin übertroffen werde. Weiter wurde darauf aufmerksam gemacht, dass, wenn sich der Gegenwert, der für diese Schuld, besonders die Eisenbahnschuld, die neun Zehntel der gesamten Bauschuld ausmacht, vorhanden ist, *auf die Dauer* nicht mehr genügend verzinsen sollte, der Landeskredit naturgemäß darunter leiden müsste.

Der größte Teil dieser Schuld ist im *Ausland*, besonders in Frankreich untergebracht, dem die Schweiz über eine Milliarde schuldet. Früher konnte es uns ziemlich einerlei sein, was man im Ausland über den Wert der schweizerischen Eisenbahnpapiere dachte. Heute nicht mehr. *Der Kredit des Landes hängt heute von dieser Meinung ab.*

Als erster nationaler Gesichtspunkt in unserer Eisenbahnpolitik wurde die Wahrung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen bezeichnet.

Weiter wurde ausgeführt, die Gefahren, die dem Simplon- und dem Gotthardverkehr von Westen, dem Gotthard auch von Osten drohen, legten von selbst den Gedanken nahe, es sollten keine Anstrengungen gescheut werden, um dem Gotthard und dem Simplon den bisherigen Verkehr zu sichern. Jedenfalls habe man in der Schweiz Anlass, *die Kräftigung unserer Hauptverkehrsadern, vor allem des Gotthard, nicht auf die lange Bank zu schieben.*

---

[1]) Wissen und Leben, Band VI, S. 449 u. 520 (15. Juli und 1. Aug. 1910).

Äußerste Vorsicht sei bei der Ausführung der Vorlagen geboten, die durch Verträge oder Gesetze zugesichert sind; im Westen bei der Behandlung der *Lötschberg-* und der *Genfer Bahnhoffrage*, besonders aber im Osten, *wo eine unrichtige und antinationale Lösung der Ostalpenbahnfrage allein das Gleichgewicht der Bundesbahnpolitik auf die Dauer gefährden könne.*

Würden diese bereits zum Teil allgemein anerkannten Richtungslinien eingehalten, so sei Hoffnung vorhanden, dass sich der Betrieb der Bundesbahnen zu dauernder Befriedigung entwickle und dass auch die berechtigten regionalen Wünsche nach und nach mehr berücksichtigt werden können. Das ist der Standpunkt, der seinerzeit vertreten wurde, nicht nur als persönliche Meinung, sondern als Ansicht der meisten national denkenden Schweizer.

Da stehen wir nun ohne weiteres vor der Frage: in welchem Umfang sind diese allgemein anerkannten Richtlinien in den letzten zwei Jahren eingehalten worden und inwiefern sind Fortschritte einer einheitlichen nationalen Eisenbahnpolitik festzustellen?

Zunächst ist zu sagen, dass sich die Bundesbahnen in den letzten zwei Jahren in geschäftlicher Beziehung erfreulich gefestigt haben. Die Gewinn- und Verlustrechnung, die Ende 1909 noch einen Ausfall von 9,484 Millionen aufwies, ließ diesen 1910 auf 1,555 Millionen zusammenschrumpfen, und dies trotz außerordentlicher Besoldungszulagen von 5,721 Millionen. Die Rechnung von 1911 weist einen Überschuss von $5^1/_2$ Millionen Franken auf. Die Bundesbahnen haben also trotz gewaltiger Mehrausgaben für Löhne die Krise der Jahre 1907 und 1908 ohne Taxerhöhungen überwunden. Dieses Erstarken der Bundesbahnen ist von größter Bedeutung nicht nur für den Landeskredit, sondern für die Entwicklung unseres Verkehrswesens überhaupt und bedeutet eine ganz bedeutende Leistung ihrer Verwaltung. Sie zeigt, was man mit planvoller Sparsamkeit auch in Staatsbetrieben erreichen kann; andere Dienstzweige des Bundes könnten sich daran ein Muster nehmen.

Wenn man weiter Vorsicht walten lässt und allzugroße Begehrlichkeiten abzulehnen versteht, so ist anzunehmen, dass die Bundesbahnen auf diesem Wege beharren. Vor zwei Jahren war zwar schon die Rede, dass es nicht an drohenden Wolken fehlt, die das heute klare Bild trüben könnten. Sie haben sich

nicht verflüchtigt und es muss ihnen immer noch Aufmerksamkeit geschenkt werden.

* * *

Auch die *Kräftigung der Hauptverkehrsadern, vor allem des Gotthardweges*, die als zweites Postulat aufgestellt wurde, ist wesentlich gefördert worden. Als Mittel zu diesem Zweck wurden damals genannt:

Tieferlegung des Hauensteins.

Elektrifizierung des Gotthards und später der ganzen Linie Basel-Chiasso.

Tieferlegung des Monte Cenere-Tunnels.

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

Als Verstärkung des Gotthards ist auch die *Randenbahn* zu betrachten, die nationalen Zielen dient und besonders für Schaffhausen und Zürich großen Wert hat.

* * *

Die Tieferlegung des Hauensteintunnels rückt der Verwirklichung nahe. Im Frühjahr 1910 wurde in den eidgenössischen Räten der Kredit von 24 Millionen zur Ausführung des Tunnels Gelterkinden-Olten bewilligt. Er wird 8148 Meter lang sein (der gegenwärtige nur 2495 Meter). Der Verwaltungsrat hat am 13. Januar 1912 den Bauvertrag mit der Firma *Julius Berger A.-G.* in Berlin genehmigt; der Baubeginn wurde auf April 1912, die Dauer der Arbeiten bis zum Stollenzuschlag auf 48 Monate angesetzt. Tatsächlich hat der Bau am 31. Januar 1912 begonnen. Der Durchschlag hat bis zum 31. Januar 1916 zu erfolgen, die Bauvollendung einschließlich Oberbau und Räumung des Bahnkörpers bis zum 31. Januar 1917.

In der Presse sind drei Punkte stark kritisiert worden, die teilweise auch ferner noch viel zu reden geben werden: die Kostenfrage, die gewählte Bahnführung und die Berechnung der Ersparnisse, die ein Baukapital von 27 Millionen Franken verzinsen sollen.

Als Gesamtersparnisse sind laut Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat vom 22. Dezember 1911 1,1 Millionen ausgerechnet worden. Es liegt kein Anlass vor, die Gewissenhaftigkeit der Berechnung zu bezweifeln, auch wenn Fachleute die Summe als etwas hoch gegriffen erklären.

In bezug auf die Bahnführung wurde behauptet, die zwei Kilometer kürzere Linie Sommerau-Tecknau wäre billiger und vorteilhafter. Den gegenteiligen Standpunkt vertritt die Generaldirektion im Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. September 1909. Hier ist die Kritik überflüssig, nachdem der Bau nun begonnen hat.

Das schwierigste ist der *Kostenpunkt.* Die Kosten lassen sich nicht genau berechnen, weil der Tunnel nicht als Ganzes vergeben worden ist, sondern auf Grund von Einheitspreisen für die verschiedenen Arbeitsgattungen. Die Bundesbahnen haben allerdings auf Grund des geologischen Befundes nach Tunneltypen Berechnungen über die Einheitspreise gemacht. Inwiefern jener Befund richtig ist, wird sich erst bei der Erstellung des Tunnels zeigen; eine Erhöhung der Kosten ist sehr wohl möglich. Im übrigen sei auf den Bericht der Generaldirektion vom 22. Dezember 1911 verwiesen.

Wichtig war die Rechtsfrage: muss eine von der Bundesversammlung genehmigte Budget-Vorlage, in der eine bestimmte Bausumme genannt ist, wieder an die Räte zurückgehen, wenn die Arbeit nicht zu dem vereinbarten Preis ausgegeben werden kann? Der Präsident des Verwaltungsrates, *von Arx,* teilte das Ergebnis einer Besprechung mit Bundesrat *Forrer* mit, wonach dieser den Eisenbahnkommissionen beider Räte jene Frage vorgelegt hat; beide hätten einstimmig erklärt, eine Rückweisung habe nach bisheriger Übung nicht stattzufinden; das Eisenbahndepartement schloss sich dieser Ansicht an.

Dieser Entscheid war, wenn er auch formell beanstandet werden könnte, nach den vorliegenden Tatsachen richtig. Auch bei andern Gelegenheiten wurde nicht anders verfahren, so beim Ricken, wo die Mehrkosten in die Millionen gehen. Bei der Brienzerseebahn wurde die Bausumme sogar in einer *Gesetzesvorlage* (17. Dezember 1907) genannt, nicht nur in einer Budgetvorlage, und obwohl es sich herausgestellt hat, dass der Bau

einige Millionen mehr kosten wird, ist es bis jetzt niemanden eingefallen, die nochmalige Vorlage an die Räte zu verlangen[1]).

* * *

Es ist behauptet worden, der durch die Tieferlegung des jetzigen Tunnels zu erzielende Nutzen könne billiger und ebenso gut durch die Elektrifizierung des alten Tunnels erzielt werden. Verschiedene Firmen, wie Brown Boveri & Cie., Alioth & Cie. in Münchenstein, machten darüber Angebote; es stellte sich aber heraus, dass mit dem elektrischen Betrieb der jetzigen Hauensteinbahn dem Handel und Verkehr nicht gedient wäre. Im Bericht der Generaldirektion vom 4. November 1909 heißt es darüber:

> Es ergab sich somit aus diesen Eingaben der genannten Firmen, dass durch die Elektrifizierung die *Beseitigung der Mängel der bestehenden Linie nicht in demselben Maß erreicht würde, wie durch die Tieferlegung,* dass nämlich eine wesentliche Kürzung der bestehenden Fahrzeiten in der Richtung Olten-Basel nicht möglich wäre, dass insbesondere der Schiebedienst zum größten Teil bestehen bleiben müsste, dass ferner die Einführung der elektrischen Traktion eine jährliche Mehrausgabe von zirka 300,000 Franken zur Folge hätte, und dass zudem neue bedeutende Kapitalien aufzuwenden wären. Wie wir bereits bemerkt haben, sind nämlich die Gesamtkosten von der Elektrizitätsgesellschaft *Alioth mit Fr. 15,630,000* angegeben worden. Dieser Betrag erscheint aber *ungenügend,* weil speziell die elektrische Zentrale bei dem vorhandenen kleinen Gefäll und den übrigen Stromverhältnissen mit 8,7 Millionen oder Fr. 530 für die ausgebaute Pferdestärke zu niedrig veranschlagt ist. In der genannten Summe sind ferner die Kosten der zur Sicherstellung der Schwachstromanlagen erforderlichen Änderungen nicht enthalten. Dieselben werden nur für die Bahndrähte rund Fr. 200,000 betragen (also ohne die eidgenössischen Drähte). Die Kosten für Brückenverstärkungen sind dabei ebenfalls nicht eingerechnet.

Mit der Elektrifizierung des jetzigen Hauensteins würde man demnach viele Millionen ausgeben, ohne die jetzigen Übelstände alle zu heben. Doch ist es nicht ausgeschlossen, dass man *nach*

---

[1]) Mit Gesetz vom Dezember 1904 sind für die *Brienz-Interlakenbahn* 5,5 Millionen Franken bewilligt worden. Trotzdem hat der Verwaltungsrat der Bundesbahnen die Erhöhung des Kredits im August 1910 auf 7,1 Millionen Franken genehmigt und die eidgenössischen Räte haben bei der Budgetberatung für 1911 dasselbe getan. Wo käme man auch hin mit unsern Eisenbahnbauten, wenn man bei grundsätzlich bewilligten Bauten wegen jeder Krediteröffnung das Gesetz ändern müsste? Die Räte haben das Recht der Einsprache bei der Budgetberatung. Dieses Recht hätte allerdings bei der Hauensteinfrage besser gewahrt werden können.

der Tieferlegung den elektrischen Betrieb einführt, weil der Basistunnel dadurch noch leistungsfähiger würde; aber heute hat es keinen Sinn, vielleicht an die 20 Millionen auszugeben, ohne die bestehenden Übelstände ganz zu beseitigen.

Die Absicht, statt der Tieferlegung des Hauensteins die *Wasserfallenbahn* von Liestal nach Solothurn oder die *Schafmattbahn* von Sissach nach Aarau zu bauen, konnte vor den überwiegenden Vorteilen der Hauensteinbahn nicht stand halten. Sie ist nicht nur bereits gebaut, sondern die einzige Linie, die der Verbindung sowohl von Basel nach Bern und Biel als nach dem Gotthard dient, während die andern nur für eine Richtung in Betracht fallen. Das hat auch einst für den Bau des Hauensteins den Ausschlag gegeben.

Es ist unrichtig, wenn von Bern aus beständig gegen die Erstellung des neuen Hauensteintunnels geeifert wurde, der nicht nur für Bern die Verbindung mit Basel und dem Norden verbessert, sondern der ganzen Strecke von Olten bis Bern, die fast ausschließlich durch bernisches Gebiet geht, höhern Verkehrswert gibt. Von der Münster-Grenchenbahn, von der allerdings die Bundesstadt großen Nutzen hat, hat die genannte Strecke keinen Gewinn.

Der Kanton *Aargau* hat seinerseits versucht, sich für den Wegfall der Schafmattbahn so weit als möglich zu entschädigen. Nationalrat *Müri* stellte am 26. Oktober 1910 das Postulat: „Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse der Abkürzung der nördlichen Zufahrt zum Gotthard gleichzeitig mit der Ausführung des Hauensteinbasistunnels eine direkte Verbindung derselben mit der Linie nach Arth-Goldau hergestellt werden sollte.“ Es wurde erheblich erklärt; heute ist man noch mit den Vorarbeiten dafür beschäftigt.

Die Vorteile des Hauensteinbasistunnels werden bestehen in kürzerer Fahrzeit (eine gute Viertelstunde) und größerer Leistungsfähigkeit, indem bedeutend mehr Züge abgefertigt werden können.

Ist er erstellt, so ist die Tieferlegung des *Monte Ceneretunnels* nur noch eine Frage der Zeit, denn dieselben Gründe, die für die Tieferlegung des Hauensteins gesprochen haben, sprechen

auch hier mit; vor allem kürzere Fahrt, größere Leistungsfähigkeit und verhältnismäßig geringere Betriebskosten.

* * *

Das Projekt der *Randenbahn* hat in neuester Zeit durch ein Gutachten erhöhte Bedeutung gewonnen, das der frühere Direktor der Gotthardbahn, *Dr. Dietler*, in baulicher, geschäftlicher, handels- und volkswirtschaftlicher Beziehung erstattete und das große Anerkennung gefunden hat. Die Randenbahn bezweckt nach den neuesten Plänen einerseits einen bessern Anschluss Schaffhausens an die nach Offenburg führende Schwarzwaldbahn und anderseits einen direkten Anschluss von Donaueschingen nach Rottweil-Stuttgart durch eine nach der Station *Schweningen* zu erstellende neue Linie. Damit wird die Strecke Zürich-Schaffhausen-Stuttgart-Berlin bedeutend verbessert. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Randenbahn für die *Stärkung der Gotthardlinie* eine gewisse Bedeutung zukommt. Naturgemäß würde dadurch die Schwarzwaldbahn ganz gewaltig gehoben, wie Dr. Dietler in seinen Schlussfolgerungen hervorhebt:

1. Die Bedeutung der Randenbahn liegt hauptsächlich im Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und den angrenzenden nordwestlichen Gebieten einerseits, der Schweiz und Italien anderseits.

2. Die durch sie bewirkte Wegkürzung wird im Personenverkehr einen günstigen Einfluss auf die Fahrplanbildung über die Schwarzwaldbahn ausüben und in Verbindung mit der gleichzeitigen Taxermäßigung diesem Verkehr einen bedeutenden Aufschwung verschaffen, der dem ganzen Weg und einem weitern Teil des badischen Eisenbahnnetzes zu statten kommt.

3. In gleicher Weise wird die Abkürzung von Donaueschingen in *württembergischer* Richtung eine vermehrte Belebung des Personenverkehrs zur Folge haben.

4. Im Güterverkehr werden die gleichen Gründe, welche auf den Personenverkehr günstig einwirken, die Konkurrenzkraft der Schwarzwaldbahn sowohl im Verkehr mit der Schweiz als mit Italien wesentlich erhöhen.

5. Die Randenbahn wird deshalb den *badischen* Staatseisenbahnen eine neue erstklassige Durchgangslinie nach und von der Schweiz und dem Gotthard verschaffen und derselben neuen Verkehr zuführen.

6. Infolge dieser Umstände wird die Randenbahn in der Lage sein, ihr Anlagekapital verzinsen zu können.

Weiter bemerkt Dr. Dietler:

Es muss vor allem getrachtet werden, der Randenbahn eine erstklassige bauliche Anlage zu geben, damit sie ihre Aufgabe erfüllen

kann, die darin besteht, in ähnlicher Weise, wie es durch die Basler Verbindungsbahn geschieht, *eine zweite Zufahrtslinie für die großen Massentransporte der deutschen Kohlen- und Eisenreviere nach der Schweiz und Italien zu bilden und dem Personenverkehr einen neuen Weg über Schaffhausen und Zürich nach dem Gotthard und der Zentralschweiz zu eröffnen.* In dieser Aufgabe liegt auch die Grundlage ihrer Rentabilität, wie sie anderseits auch durch die wachsende Verkehrsvermehrung befestigt wird. Hat sich doch der Güterverkehr der Basler Verbindungsbahn in der kurzen Zeit seit 1901 geradezu verdoppelt.

In *Basel* wird man naturgemäß der Randenbahn mit gemischten Gefühlen gegenüberstehen. Das soll Niemand hindern, ihre nationale Bedeutung mit Rücksicht auf die Stärkung des Gotthards und die Hebung des Verkehrs für Zürich und Schaffhausen und besonders die Verbesserung von deren Beziehungen nach dem Norden und Nordosten anzuerkennen. Nachdem man in Zürich und Schaffhausen mit recht kühlen Gefühlen der Tieferlegung des Hauensteintunnels zugestimmt, aber immerhin zugestimmt hat, wird man wohl auch in Basel das Randenprojekt mit der Sachlichkeit betrachten, die sich seiner Bedeutung gegenüber geziemt.

Ohne uns für heute näher auf die Randenbahn einzulassen, möchten wir zur Abklärung und zur Beruhigung der Gemüter einige Kilometerzahlen mitteilen. Die Abkürzungen der Effektivdistanzen betragen nach Dietler in Kilometern:

	Zürich	Arth-Goldau	Luzern	
Rottweil u. Stuttgart	+ 22	+ 22	+ 21	gegenüber Schaffhausen-Singen
Straßburg	+ 20	+ 2	— 32	gegenüb. Olten-Basel
Karlsruhe		+ 17	— 17	„
Mannheim		+ 18	— 16	„
Frankfurt a. M.		+ 18	— 16	„
Mainz		+ 19	— 15	„
Köln		+ 17	— 17	„

Zieht man die bedeutenden Steigungen der Schwarzwaldbahn in Betracht, so wird der Wettstreit für Basel nicht so schlimm. Für die Verbindung nach Luzern kann die neue Bahn im Güterverkehr nicht in Betracht kommen. Im Personenverkehr, wo die Distanz nicht dieselbe Rolle spielt, dürfte der Wettbewerb größer werden, da die Schwarzwaldbahn besondere Reize bietet.

Ob und wann die Randenbahn ausgeführt wird, steht zur Stunde noch keineswegs fest. Die badische Regierung hat sich

bis jetzt sehr zurückhaltend gezeigt, weil sie fürchtet, die Randenbahn möchte ihren übrigen, viel längeren Linien den Rang ablaufen. Letzten Herbst hat sie dem Bundesrat mitgeteilt, dass sie einstweilen auf das Projekt nicht eintreten könne. Man will nun der badischen Regierung den Entscheid dadurch erleichtern, dass man ihr einen fertigen Geldbeschaffungsplan vorlegt. Von den auf 27,7 Millionen berechneten Kosten soll ein Obligationenkapital von 21 Millionen gesichert sein; den Rest hofft man durch Subventionsaktien zusammenzubringen.

Die Bundesbahnen standen dem Projekt von Anfang an wohlwollend gegenüber. Das geht schon aus den großen und grundlegenden Vorarbeiten von *R. Bernhardt* und dem Gutachten von Betriebschef *Wild* in Zürich, beides Beamte der Bundesbahnen, hervor, die allerdings nicht offiziell erstattet wurden. Dagegen steht im Geschäftsbericht der Bundesbahnen von 1908 zu lesen:

> Zufolge einer Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartements haben wir uns am 23. April in zustimmendem Sinne zu einem Gesuch des Randenbahnkomitees geäußert, welches den Bundesrat ersuchte, für die Bestrebungen zur Sicherung der projektierten Linie auf dem Gebiete des Großherzogtums Baden seine Verwendung bei den dortigen Behörden eintreten zu lassen. Durch Beschluss vom 8. Mai hat der Bundesrat diesem Begehren entsprochen.

Das Randenbahnkomitee hat unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. *Spahn* eine große Ausdauer und Umsicht entfaltet. Auch der bis in neueste Zeit eher zurückhaltende Kanton Zürich scheint die Bedeutung der Frage für seine Hauptstadt immer mehr zu erfassen, so dass von der Schweiz aus voraussichtlich alles getan wird, um die neue Bahn ins Werk zu setzen. Die Haltung der deutschen Behörden bleibt abzuwarten.

* * *

Wir gelangen zur dritten These: *Äußerste Vorsicht in der Ausführung der Projekte,* die durch Verträge oder durch Gesetze zugesichert sind, sowohl im Westen in der Behandlung der *Lötschberg-* und der *Genfer Bahnhoffrage* besonders aber im Osten, wo eine unrichtige und antinationale Lösung der *Ostalpenbahnfrage* allein das Gleichgewicht der Bundesbahnen auf die Dauer gefährden könnte.

Es sind dies alles Fragen, bei denen die Stellung des Bundes bereits gesetzlich oder vertraglich präjudiziert und zum Teil festgelegt ist und wo es sich nur noch um mehr oder weniger Vorsicht bei der *Ausführung* handeln kann. So hat sich der Bund durch Erteilung der Lötschberg- und Münster-Grenchenkonzession des Rechts der Einsprache in die bernische Eisenbahnpolitik benommen.

Die auf die Verstärkung des Gotthards hinzielenden Bestrebungen haben um so größere Bedeutung, als seine Ertragsfähigkeit durch verschiedene nicht zu vermeidende Momente geschwächt werden wird, durch die baldige Eröffnung der Lötschbergbahn und den sich anschließenden Ausbau der Strecke Münster-Langnau und durch die vereinbarte Verkehrsteilung zwischen Lötschberg und Gotthard. Diese Punkte sind kurz zu erörtern.

In der Nacht vom 30./31. März hat der Durchschlag durch den 14,5 Kilometer langen Lötschbergtunnel stattgefunden. Man erwartet, dass die Strecke Frutigen-Brieg im Sommer 1913 eröffnet werde.

Man hat dem Kanton Bern schon schwere Vorwürfe gemacht, dass er mit seiner Politik die Bundesbahnen schädige. Es dürfte angezeigt sein, den Rechtsanspruch der Berner auf einen Alpendurchstich klarzulegen.

Die Idee des Berner Alpendurchstichs ist nicht neu. Der Lötschberg ist ein altes Passgebiet. Einer Studie des Vorstandes des oberländischen Verkehrsvereins, Herrn *Hartmann,* ist zu entnehmen, dass schon vor alter Zeit ein Pass über den Lötschberg nach dem Wallis führte. Als Bern Herr der Herrschaft Frutigen wurde, zu der auch Kandersteg gehörte, machte es einen kräftigen Versuch, eine Straße über den Lötschberg ins Wallis zu bauen; allein politische und religiöse Befürchtungen seines südlichen Nachbars brachten ihn zum Scheitern. So blieb die Straße über den Lötschberg halbvollendet liegen und ist nachher zerfallen. Im ersten Viertel des achtzehnten Jahrhunderts wurde an ihrer Stelle der Gemmipass gebaut. Erst mit der Durchbohrung des Simplons ist man auf den Lötschberg zurückgekommen, da er Bern mit dem obern Teil des Wallis und der Ausmündung des Simplontunnels unmittelbar verbindet, weshalb er den Vorzug vor dem Wildstrubel erhielt.

Als es sich seinerzeit darum handelte, wie man Deutschland mit Italien verbinden sollte, stellten die Berner das *Grimselprojekt* in den Vordergrund. Es war vorgesehen, dass eine von Luzern über den Brünig kommende internationale Linie bei Brienzweiler an eine durch das Rhonetal aufsteigende Linie anschließen werde, um durch das Geerental nach dem Kanton Tessin weitergeführt zu werden. Das Gotthardprojekt erhielt das Übergewicht, weil es für die mittlere Schweiz, für Deutschland und Italien den kürzesten Weg darstellte, während von der längern Grimsel ein viel größerer Teil der Schweiz, namentlich auch die Westschweiz, Nutzen gehabt hätte. Man dachte, die Grimselbahn werde nicht nur dem in Basel einmündenden, sondern auch für den über Genf, Neuenburg und Delle kommenden Verkehr die kürzesten Wege nach Italien bieten und damit die Vorteile des Gotthards mit denen des Simplons auf sich vereinigten. Über all dies wurden die genauesten Erhebungen angestellt. Nähern Aufschluss darüber gibt die *bernische Denkschrift über den Lötschbergdurchschlag* von *Dr. Vollmar.*

Man sieht hieraus, wie tief sich die Idee eines eigenen Alpendurchstichs damals schon im Bernervolk eingelebt hatte. Trotzdem sprach der Große Rat des Kantons Bern, sobald der Alpenbahnbau zu gunsten des Gotthards entschieden war, am 24. Januar 1866 den *förmlichen Verzicht für das Grimselprojekt* aus, in der Meinung allerdings, es werde für absehbare Zeit nur *eine* Alpenbahn durch die Schweiz möglich sein. Immerhin wies bei dieser Gelegenheit alt Bundesrat *Stämpfli* ausdrücklich darauf hin, dass, wenn beim Fortschreiten der Technik die Erstellung von Alpenbahnen geringere Schwierigkeiten bieten werde, die Möglichkeit gegeben sei, eine *Simplonbahn* zu erstellen, und dass der *Kanton Bern alsdann, was das beste wäre, über die Gemmi daran anschließen könnte.*

Trotz vorläufiger Niederlage in der Alpenbahnfrage trat Bern kräftig für den Gotthard ein und brachte dafür wesentliche Geldopfer. 1878 wurde die Nachsubvention zum Gotthard von Fr. 402,000 im Großen Rat einstimmig gewährt. Ganz besonders tat sich dabei Regierungsrat *Kummer,* der verdiente spätere Direktor des eidgenössischen Versicherungsamtes, hervor, der in beredter Weise die eidgenössischen Interessen vertrat, vor denen kantonale

Wünsche zurücktreten müssten. „Der Kanton Bern wird die Verantwortung am Scheitern der Gotthardrekonstruktion nicht tragen wollen," bemerkte er unter anderm. Die bernischen Behörden blieben dabei nicht stehen. Eine Reihe von Großratsmitgliedern, an deren Spitze Direktor Kummer, reichten noch in der Novembertagung des Jahres 1878 den Antrag ein, es möchte der Große Rat eine empfehlende Ansprache an das Volk zu gunsten der Gotthardverständigung erlassen, und dem Bernervolk die Annahme des Bundesgesetzes über die Subvention der Gotthardbahn empfehlen. Der Rat nahm ihn einstimmig an. Diese durchaus schweizerische Haltung der bernischen Behörden machte in der ganzen Schweiz einen bedeutenden Eindruck.

Bei diesem Anlass sei bemerkt, dass die bernische Regierung in einer Eingabe vom 15. April 1869 an den Bundesrat auf die Notwendigkeit des *Staatsbaues der Gotthardlinie* hingewiesen hat. Nur so könne dem Gotthardunternehmen die unabhängige Stellung und der Charakter der Unparteilichkeit gewahrt bleiben, welche nötig seien, um dem ganzen Vaterland seine Wohltaten zu verschaffen. Allerdings waren auch in- und ausländische Suventionen vorgesehen. Es wurde verlangt, dass dem Ausland gegenüber keine Garantien eingegangen werden, welche die Selbständigkeit der Schweiz irgendwie gefährden könnten.

Die Klarlegung dieser ganzen Entwicklung ist notwendig, um die heutige Haltung der Berner in der Alpenbahnfrage zu verstehen, deren Lösung sie nur *aufgeschoben* hatten. Mit dem Moment, wo die Durchbohrung des Simplons vom Bund bewilligt und damit das *Monopol des Gotthards durchbrochen* war, sah Bern die Zeit für einen eigenen Alpenweg wieder gekommen. Es hätte nicht verstehen können, dass der Simplon bloß für die *welsche* Schweiz gebaut sein sollte.

Die Erstellung des Simplontunnels hat von der ersten Stunde des Betriebs einen großen Verlust für die Bundesbahnen bedeutet, der jedes Jahr in die Millionen geht. Der neue Verkehr, der voraussichtlich durch den Lötschberg dem Simplon zugeführt wird, sollte dessen Erträgnis verbessern.

Hier ist der Ort, eines Mannes zu gedenken, der in uneigennütziger Weise und mit persönlichen Opfern der neuen Idee zum Durchbruch verholfen hat, des frühern bernischen Regierungsrats

und Oberrichters Teucher. Er hat in verschiedenen, von großer Tatkraft und von Scharfsinn zeugenden Arbeiten den Lötschberggedanken klar gelegt, für einen Laien eine außerordentliche Leistung. Ihm gebührt das Verdienst, das ganze schwierige Unternehmen in eine baulich und geschäftlich greifbare Form gebracht zu haben. Die Frucht seiner Arbeit wurde dann von Nationalrat *Hirter*, dem frühern Finanzdirektor *Scheurer*, den Regierungsräten *Kunz*, *Könitzer*, *Will*, *Bühler* und Andern mit großer Umsicht und Beharrlichkeit aufgegriffen. So wurden die gewaltigen geschäftlichen und baulichen Schwierigkeiten überwunden, und wir stehen heute vor der fertigen Durchbohrung des Tunnels.

Die neuere Entwicklung der Dinge, die Bildung der Berner Alpenbahngesellschaft usw. können wir übergehen. Sie sollten noch in Aller Erinnerung sein, wie leider auch das schwere Unglück vom 24. Juli 1908 im Gasterntal.

Die *wirtschaftliche* Bedeutung der 74 Kilometer langen Lötschbergbahn soll heute bloß gestreift werden.

Sie ergibt sich ohne weiteres aus folgenden Angaben über die Strecke *Paris-Mailand:*

über	km
Belfort-Mülheim-Basel-Gotthard	897
Belfort-Delle-Basel-Gotthard	915
Belfort-Münster-Langnau-Lötschberg	852
den Mont-Cenis	915

Die Lötschbergbahn tritt in scharfen Wettbewerb mit dem Gotthard für den nordfranzösischen und belgisch-italienischen Verkehr. Für den Verkehr aus dem Norden, besonders aus Deutschland, überwiegt nach wie vor die Gotthardbahn. Es kann sich nur fragen, ob und wie viel Verkehr man dem Lötschberg abtreten kann und will. Dabei war zu beachten, dass auf der Strecke Delle-Bern-Lötschberg-Iselle die Bundesbahnen nach Erstellung von Münster-Lengnau-Biel bloß mit 134 Kilometern beteiligt sind, heute mit bloß 173 Kilometern über Sonceboz-Biel; also ein Ausfall von 186 Kilometern oder 147 Kilometern gegenüber Basel-Chiasso (320 km).

Eine scharfe Konkurrenz für die Lötschbergbahn bildet die Linie *Frasne-Vallorbe* (Mont d'Or):

Paris-Mailand über	km
Frasne-Vallorbe	817
Pontarlier-Lausanne	836
Neuenburg-Bern-Lötschberg	828

Die Paris-Mittelmeerbahn arbeitet mit großer Eile an der Erstellung der Mont d'Or-Linie, die ihr den Sieg über die französische Ostbahn für den französisch-belgisch-italienischen Verkehr sichern soll. Inwiefern es die Lötschberglinie mit Vallorbe-Lausanne aufnehmen kann, wird die Zeit lehren.

Ein scharfer Wettstreit zwischen Gotthard und Lötschberg konnte weder für den Bund noch für die bernische Alpenbahn vorteilhaft sein. Man hat sich deshalb nach langen Verhandlungen im Laufe des Jahres 1911 gütlich verständigt. Es lag dies umso näher, als nach der Erstellung der Lötschbergbahn so wie so die Zuteilung eines gewissen Verkehrs von Nord nach Süd nach Art. 21 des Tarifgesetzes hätte vorgenommen werden müssen:

> Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen der kürzeste Weg ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse besitzt und ein gleichartiges Tarifsystem 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.* Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen, mit Ausnahme von Bahnstrecken, für welche erhöhte Taxen erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Ansatz.

Angesichts dieses Artikels hat man zur Vermeidung von großen Meinungsverschiedenheiten und in Anbetracht der hohen Konkurrenzfähigkeit des Lötschbergs, besonders für den Verkehr nach Genua, wie schon bemerkt, vorgezogen, sich vertraglich zu einigen als einen Tarifkampf und eine eisenbahnpolitische Erregung heraufzubeschwören. Man ist übereingekommen, dass der *Güterverkehr Basel-Genua* über den Lötschberg gehen soll, der Verkehr *Basel-Mailand* über den Gotthard. Den Bundesbahnen wird dabei ein Drittel des auf die Strecke Scherzligen-Brig entfallenden Reingewinns von der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn ausbezahlt.

Im Verwaltungsrat der Bundesbahnen bemerkte im Januar 1912 der Präsident von Arx, dass diese Behörde dem Vertrag anfangs

mit gemischten Gefühlen gegenüber gestanden habe. Der dadurch bewirkte *Bruttoausfall im Güterverkehr betrage allein schon* $1^1/_2$ *Millionen; dazu komme der Ausfall im Personenverkehr, den die Generaldirektion auf 2 Millionen veranschlage.* Es müsse aber beachtet werden, dass den Bundesbahnen im Gegensatz zu den frühern Privatbahnen durch die Bestimmungen des Art. 21 des Tarifgesetzes in der freien Zuteilung des Güterverkehrs feste Grenzen gezogen seien. Der Grund dieser Maßnahme sei, dass man durch eine Beschränkung der Zuteilungsfreiheit den nicht zurückgekauften Bahnen, namentlich den Nebenbahnen, die fast ohne Ausnahme unter schwierigen Verkehrsverhältnissen zu leiden haben, eine Gewähr bieten wollte, dass sie durch die Konkurrenz des Bundesbahnnetzes nicht erdrückt werden.

Nach dem in Art. 21 des Tarifgesetzes aufgestellten Grundsatze einer billigen Teilung des Verkehrs sei auch der vorliegende Vertrag zu beurteilen. Danach habe die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn Anspruch auf Teilung des Verkehrs, sofern sie die kürzere Tarifdistanz aufweise. Wenn man sich die Frage vorlege, warum die Bundesbahnen sich zu den im Vertrag vorgesehenen scheinbar weitgehenden Zugeständnissen haben bestimmen lassen, so sei darauf hinzuweisen, dass die Anwendung eines Distanzzuschlages von 44 km durch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn die Gefahr für die Bundesbahnen sowohl im innern wie im italienisch-schweizerischen Verkehr erheblich abgeschwächt habe.

Mit diesem Vertrag ist die Lage der Dinge eine andere geworden. Künftig wird man im Kanton Bern den die Gotthardlinie berührenden Fragen ganz anders gegenüberstehen, als es *vor* dem Teilungsvertrag über Gotthard und Lötschberg der Fall gewesen wäre. Heute hat man auch im Kanton Bern an der Stärkung des Gotthards ein großes Interesse. Je stärker und einträglicher die Gotthardlinie ist, wann der Teilungsvertrag 1920 abläuft, desto mehr Verkehr kann sie abgeben und desto eher kann Bern auf eine Erneuerung des Vertrages rechnen. Die Verteilung der Rollen ist also heute eine ganz andere als zu den Zeiten der „Wacht am Gotthard."

* * *

Auch in der heiklen *Genfer Bahnhoffrage* ist eine merkliche Beruhigung der Geister durch die verschiedenen Abkommen eingetreten, die zwischen den Bundesbahnen und der P.-L.-M., zwischen dem Bundesrat und dem Genfer Staatsrat abgeschlossen worden sind. Zu deren Verständnis ist eine kurze Erörterung der geschichtlichen Entwicklung von Nutzen.

In der Genfer Bahnhoffrage handelt es sich um zweierlei: 1. Rückkauf des Bahnhofs Cornavin und der Eisenbahnlinie bis zur Grenze durch den Bund; 2. Verbindung *(Raccordement)* des Bahnhofs Cornavin (rechtes Ufer) mit dem Bahnhof Eaux-Vives (linkes Ufer), von dem die Linie nach Annemasse in Savoyen ausgeht.

Über den Rückkauf durch den Bund bestimmt die Konzessionsurkunde (Art. 2):

> Der Bund ist berechtigt, die hier konzessionierte Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er jeweilen 5 Jahre zum Voraus den Rückkauf erklärt hat. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Der Bund hätte also 1898 zum letzten Mal das Recht gehabt, den Rückkauf, und zwar für das Jahr 1903, anzukünden. Man hat die Frist unbenützt verstreichen lassen, warum, ist nicht recht erklärlich. Jetzt können der Bahnhof und die Linie bis zur Grenze erst auf 1918 zurückgekauft werden.

Allerdings ist zu bemerken, dass das Eisenbahndepartement auf ein Gesuch von einflussreichen Personen hin keinen Antrag stellte und die Kündigung unterließ, weil es diese mit der P.-L.-M. nicht verderben wollten.

Zum Glück besteht neben dem Rückkaufsrecht des Bundes noch ein besonderes Rückkaufsrecht des Kantons Genf. Am 12. Juni 1863 pflichtete der Kanton Genf der Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften Lyon-Méditerranée und Paris-Lyon bei, indem er sich bei der neuen Gesellschaft die Rechtskraft der Verträge mit den früheren sicherte. Im *Cahier des charges* vom 30. April 1853 heißt es nun, dass der Kanton das Recht habe, nach Verfluss *der ersten 15 Jahre jederzeit* die von ihm genehmigte Linie zurückzukaufen, was für die Gegenwart sehr wichtig ist.

Mit dieser Bestimmung hatte es sein Bewenden, bis anfangs der neunziger Jahre in Genf ein höherer Bahnhofbeamter schweizerischer Herkunft von der P. - L. - M. verabschiedet wurde, was große Entrüstung erregte und Begehren nach Rückkauf des Bahnhofs und Kündigung der erteilten Konzession wach rief. Der Genfer Staatsrat knüpfte Verhandlungen mit der P-.L.-M. und der J.-S.-B. an und konnte schon am 20. Oktober 1893 ein mit der P.-L.-M. getroffenes Abkommen betreffend Übergang der Strecke Genf-La Plaine an den Staat Genf mitteilen. Diesem, sowie dem am 18. November mit der J.-S.-B. abgeschlossenen Betriebsvertrag über den Bahnhof Cornavin erteilte der Große Rat am 25. desselben Monats die Genehmigung.

Alles war sehr schön geordnet, aber man hatte die Rechnung ohne die französische Regierung gemacht, die bis zum heutigen Tag dem Vertrag der P.-L.-M. aus irgend welchen Gründen nicht Rechtskraft erteilt hat. Es gefiel ihr, noch länger auf Schweizerboden nach Belieben schalten und walten zu können. Daher auch die Unmöglichkeit, die Genfer Bahnhofverhältnisse zu ordnen; die Schweiz hat auf dem Bahnhof nichts zu befehlen. Bei *militärischen* Verwicklungen müsste das zu den größten Schwierigkeiten führen; schon heute ist die Schweiz daran gehindert, hier die zur Kriegsbereitschaft nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Im Vertrag über die Simplonzufahrten ist nun dafür gesorgt worden, dass Frankreich dem Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und der Strecke Genf-La Plaine keine Schwierigkeiten mehr bereiten wird. Artikel 9 bestimmt, der Rückkauf werde nach dem Wortlaut der Konzession oder freihändig erfolgen, mit andern Worten: die französische Regierung werde einen freihändigen Rückkaufvertrag ohne weiteres genehmigen, was sie eben mit dem Vertrag von 1893 zwischen Genf und der P.-L.-M. *nicht* getan hat.

Der Bundesrat hat aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht; ohne den Genfer Staatsrat und die hinter ihm stehenden Leute, die von der Abtretung des Rückkaufsrechtes an den Bund ohne *sofortige* Ausführung der Verbindungsbahn nichts wissen wollen.

Bei den Verhandlungen über den Vertrag betreffend die Simplonzufahrten hat sich der Bundesrat sehr weitherzig zugunsten Genfs gezeigt. Er ist für den Fall, dass die Faucille gebaut würde,

Verpflichtungen eingegangen, die dem Geschäftsinteresse der Bundesbahnen durchaus zuwiderlaufen und wofür im Vertrag keine Gegenleistung Frankreichs enthalten ist; denn das Zugeständnis, das Frankreich mit Frasne-Vallorbe gemacht hat, hat die Schweiz mit der Zusage zu Münster-Lengnau quittiert.

In die Verbindungsbahn hat der Bundesrat im Vertrag offenbar nur eingebilligt, um die Genfer zu beruhigen und ihnen das Werben für die Faucillebahn zu erleichtern.

Immerhin begreift man nicht recht, warum der Bundesrat den Genfern zulieb diese Zusage gemacht hat, ohne sich vorher zu vergewissern, dass Genf sein Kündigungsrecht *bedingungslos* zur Verfügung des Bundes halten würde. Der Widerstand eines Teils des Genfer Staatsrates und der Genfer Bevölkerung war ja bekannt. Wahrscheinlich hat der Bundesrat gedacht, es sei selbstverständlich, dass Genf bereitwillig sein Kündigungsrecht abtreten werde, wenn man ihm einen neuen schweizerischen Bahnhof und die Verbindungsbahn in Aussicht stelle.

Der Genfer Staatsrat hat seine sonderbare Haltung mit dem Hinweis auf Artikel 7 des Vertrags über die Simplonzufahrten zu rechtfertigen gesucht, wonach die Schweiz sofort ein zweites Geleise auf der Strecke Bouveret-St. Maurice legen muss, wenn Frankreich seine Linie auf dem linken Ufer des Sees zweigeleisig macht. Er behauptete, damit hätte man die Interessen der Genfer ohne sie anzufragen preisgegeben, indem man es Frankreich ohne Gegenwert noch leichter mache, Genf zu umfahren. In Genf wird sonst die Bedeutung dieses Artikels sehr verschieden beurteilt. Die Erstellung des zweiten Geleises auf der französischen Strecke des linken Ufers kommt auf 20 Millionen, die erst dann mit Nutzen ausgegeben werden, wenn die Faucille gebaut sein wird. Es fällt der P.-L.-M. übrigens nicht ein, eine Stadt von 150,000 Einwohnern mit wichtigen Zügen zu umfahren und nach Erstellung der Faucille erst recht nicht.

Die Sache wurde sofort politisch aufgebauscht. Die radikalsozialistische Partei trat für die Mehrheit des Staatsrates ein, die Demokraten anerkannten die redliche Haltung des Bundesrates. Sie waren nicht gegen die sofortige Verbindungsbahn, aber dagegen, dass man aus dem Kündigungsrecht der Linie Genf-La Plaine einen Handelsartikel mache, um die Verbindungsbahn auf

nicht sehr würdige Art einzumarkten. Das hat man sie bei den Wahlen entgelten lassen.

Was nun die Bedeutung der Genfer Eisenbahnfragen für die *Schweiz* betrifft, so kann es wenigstens den *Bundesbahnen* ziemlich gleichgültig sein, ob der Bahnhof Cornavin zurückgekauft werde. Dringende eisenbahnpolitische Interessen liegen keine vor, um 30 bis 40 Millionen für seinen Rückkauf und Umbau auszugeben. Dies umso weniger, als die Genfer Handelskreise der Verstaatlichung des Bahnhofes zweifelnd gegenüberstehen, weil sie bureaukratische Behandlung durch die Bundesbahnen fürchten, während sie die Kulanz der P.-L.-M. nicht genug rühmen können. Es sind mehr *nationale* Gründe, die den Rückkauf des Genfer Bahnhofes schon längst wünschbar gemacht haben.

An der Verbindungsbahn hat der Bund nicht nur kein eisenbahnpolitisches, sondern auch kein nationales Interesse, denn die Faucille bedeutet für die Bundesbahnen eher Verlust, falls sie nicht bedeutenden *neuen* Verkehr dem Simplon zuführt, und vom *nationalen* Standpunkt bedeutet sie *eine Erleichterung der Französisierung Genfs*. Das gibt man auch in Genf zu. Anderseits werden durch sie die Zonen wirtschaftlich noch mehr an Genf gebunden.

Der Bundesrat wollte aber Genf entgegenkommen. Nach genauer Prüfung einer Eingabe des Genfer Staatsrates vom 25. Februar 1910 erklärte er sich in seiner Antwort vom 6. Oktober 1911 mit dem Bau der Verbindungsbahn vor der Erstellung der Faucille einverstanden. Für diesen Entschluss war die Erwägung maßgebend, dass der gegenwärtige Zustand für den auf dem linken Ufer der Rhone liegenden Teil Genfs, sowie für die großen Gemeinden Plainpalais, Carouge, Lancy und Eaux-Vives, die noch keine Bahnverbindung haben, nachteilig ist und Handel und Verkehr hemmt. Im Laufe der weitern Verhandlungen einigte man sich dahin, dass der Kanton Genf ein Drittel der auf 24 bis 25 Millionen Franken veranschlagten Erstellungskosten übernehmen soll. Die andern zwei Drittel werden vom Bunde und den Bundesbahnen übernommen. Ferner wird der Kanton Genf dem Bunde die Linie Vollandes-Annemasse in vollkommenem Zustande unentgeltlich abtreten und den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine gemäß dem ihm zustehenden Rückkaufsrechte für Rechnung des Bundes durchführen.

Darüber ist nun zu berichten, dass in einer Konferenz mit der P.-L.-M., die am 19./20. Oktober 1911 in Genf stattfand, und an der auch die Bundesbahnverwaltung vertreten war, eine Einigung über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis zu berechnen ist, zustande kam. Auch wurden die zukünftigen Betriebsverhältnisse im Bahnhof Cornavin und auf der Linie Genf-La Plaine beraten und der Entwurf einer Vereinbarung über deren Mitbenützung durch die P.-L.-M. nach Art. 10 des Staatsvertrages vom 18. Juni 1909 über die Zufahrtslinien zum Simplon aufgestellt. Der Vertrag über den Rückkauf und das Übereinkommen über die Einführung der P.-L.-M.-Züge in den Bahnhof Cornavin soll spätestens bis Ende August 1912 von den zuständigen Amtsstellen genehmigt werden.

Am 27. Dezember 1911 ist zwischen dem Bundesrat und der Genfer Regierung ein Abkommen zustande gekommen, das noch der Genehmigung der eidgenössischen Räte und des Genfer Großen Rats unterliegt. Es wurde unter anderem bestimmt, die Genfer Regierung hätte die Kündigung der Konzession für Genf-La Plaine auf den 1. Januar 1913 vorzunehmen; an die Kosten der Verbindungsbahn habe Genf ein Drittel in bar, also ohne Verrechnung zu übernehmen. Innert 6 Jahren müsse mit dem Bau begonnen werden.

Damit hätten wir den augenblicklichen Stand der Genfer Bahnhoffrage so gut als möglich geschildert. Es ist nicht unmöglich, dass sich von dritter Seite noch Schwierigkeiten einstellen, dass andere Kantone finden, der Bund müsse sie zuerst berücksichtigen, bevor er die teure Verbindungsbahn baue, besonders da er gar nicht dazu verpflichtet sei. So verlangt man im Kanton *Neuenburg* energisch, dass der schon bei der Beratung des Rückkaufsgesetzes in Aussicht gestellte Rückkauf des Jura-Neuchâtelois zuerst vollzogen werde. Der Rückkauf des Bahnhofs Cornavin wird aus nationalen Gründen von keiner Seite beanstandet, aber die Verquickung mit der Verbindungsbahn könnte noch zu interkantonalen Reibungen Anlass geben. Der Kanton Zürich zum Beispiel verlangt den Rückkauf der *Tößtalbahn.* Man wird sich schon noch auf einen Markt gefasst machen müssen.

BERN J. STEIGER

(Schluss folgt)