Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 12 (1913)

Artikel: Betrachtungen zur Annahme des Gotthardvertrags [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-763994

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: 10.01.2026

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

BETRACHTUNGEN ZUR ANNAHME DES GOTTHARDVERTRAGS

(Schluss.)

EISENBAHNVERSTAATLICHUNG UND ALPENBAHNEN

Man hat in letzter Zeit oft ein Wort des 1894 verstorbenen Bundesrats Schenk angeführt: „*Das Ausland wird uns nicht durch Waffen unterwerfen, — die Verträge werden uns erwürgen.*"

An diesem Wort ist gewiss etwas Wahres und diese Erkenntnis liegt ja auch der Staatsvertragsinitiative zu Grunde. Daran ist aber nicht das Ausland, sondern der Umstand Schuld, dass es in der Schweiz immer schwerer hält, große Entscheidungsfragen anders als vom engen Gesichtspunkt der Regional- oder Parteipolitik zu beurteilen. Das hat man nun beim Gotthard- und Simplonvertrag wie bei Anlass der Verstaatlichung der Eisenbahnen zur Genüge erfahren. Das Wort von Bundesrat Schenk macht die Forderung noch berechtigter, das Volk selbst solle sein Bestimmungsrecht bei wichtigen Verträgen nicht an eine, gerade bei Eisenbahnfragen in der Hauptsache mehr von regionalen und parteipolitischen Gesichtspunkten geleitete Bundesversammlung *endgültig* abtreten, sondern sich das letzte Wort selbst wahren.

Es wäre ungerecht, die wenig erbauliche, durch Simplon- und Gotthardvertrag entstandene heutige Lage einfach auf die Eidgenössischen Räte abschieben zu wollen. Die Grundlage, dass Verträge wie der Simplon- und der Gotthardvertrag *überhaupt* entstehen konnten, bildet die vom Volk 1898 mit großem Mehr genehmigte *Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen*, eine Tatsache, die sich jedenfalls für die innerpolitische und finanzielle Unabhängigkeit der Schweiz bis jetzt nicht als so glücklich erwies, als man uns damals glauben gemacht hat.

Es fällt uns trotzdem nicht ein, die uns in unsrer Bewegungsfreiheit stark einengenden Verträge über Simplon- und Gotthard ohne weiteres in das Schuldbuch der Eisenbahnverstaatlichung zu schreiben. Man hätte zum Beispiel nur die Verstaatlichung der Gotthardbahn hinausschieben oder sie vorsichtiger betreiben sollen, so hätte sie keinerlei Störungen verursacht. Das ist heute klar nachgewiesen.

Wir betonen nur, dass jene Recht gehabt haben, die als Folge der Verstaatlichung Situationen vorausgesehen haben, denen sich die Führer des Landes möglicherweise *nicht* gewachsen zeigen könnten. Das war ein Hauptgrund, warum man einst unter Führung von Numa Droz energisch Stellung gegen die Verstaatlichung genommen hat. Auch der Schreiber dieser Zeilen gehörte zu den Schuldigen. Bundesrat Forrer hat im Nationalrat auf eine Schrift von 1897 gegen den Rückkauf Bezug genommen, worin geschrieben steht:

Die Annahme der Rückkaufsvorlage ist mit Recht als ein Sprung ins Dunkle bezeichnet worden. Sie bringt uns in eine sichere dauernde Verschuldung gegenüber dem Ausland, sie gefährdet unsere finanzpolitische und in Zeiten der Not sogar die politische Unabhängigkeit, sie begünstigt das politische Strebertum und eine ungesunde wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit der Kantone vom Bunde, welche die Kantone allmählich ihrer Würde entkleidet und ihnen alle Selbständigkeit nimmt."

Dazu bemerkte Bundesrat Forrer:

Zur Begründung dieses Verdammungsurteils ist aber in allen vorausgehenden 184 Druckseiten mit keinem Worte der besondern Stellung der Gotthardbahn und der daraus entstehenden Schwierigkeiten Erwähnung getan.

Man muss zugeben, dass dazu Anlass vorhanden gewesen wäre, vollends nach den Worten von Ständerat *Isler* bei der Verstaatlichungsdebatte. Er bemerkte unter anderm:

Für mich war von Anfang an klar, dass die vier Hauptlinien Jura-Simplonbahn, Zentralbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen in dem Rückkaufsprogramm zu stehen haben. In bezug auf die Gotthardbahn lag für mich die Sache nicht so einfach.

Warum ich von der Gotthardbahn rede, geschieht aus folgendem Grunde. Es war früher eine Art Rätsel, ob man den Gotthard verstaatlichen könne oder nicht, ob Staatsverträge da entgegenstehen oder nicht. Wer sich nicht näher mit der Sache befasste, hatte das Gefühl, es gehe nicht wohl an. Man dachte an die Subventionen, die die Staaten leisteten, und sagte, die Schweiz könne dieselben doch nicht wohl zurückzahlen. Später kam man dahin, zu erklären: es geht viel leichter, als man glaubte: die Schwierigkeit, die man voraussetzte, ist im Grunde nicht vorhanden, und ich gebe gerne zu, dass in dieser Beziehung die Botschaft die Bedenken ziemlich zerstreut und die Sache sich für einen, der logisch und juristisch die Angelegenheit sich zurecht legt, sehr vereinfacht.

Nun bin ich für mich nicht ganz sicher, ob bezüglich der Subventionen das das letzte Wort sein kann oder sein wird, dass man einfach eine getrennte Verwaltung einführt und alles im übrigen beim Alten lässt, und ob wirklich die am Staatsvertrag Beteiligten sich damit zufrieden geben. Ich weiß darüber gar nichts; aber mir ist, der Bundesrat sollte uns darüber

eine Aufklärung geben, jetzt oder später, ob man in dieser Beziehung auf keine Schwierigkeiten stoße. Denn Schwierigkeiten, die sich aus dem Staatsvertrag ergeben würden, könnten wir von uns aus nicht lösen.

Mat hat den Herren Isler und Berthoud das Gutachten der Herren Speiser, Scherz, Ador und Comtesse entgegengehalten und die Gemüter zu beruhigen gesucht. Es war wirklich nicht die Aufgabe der Gegner der Verstaatlichung, die *jede* Verstaatlichung bekämpften, auch die der Gotthardbahn, noch die Verstaatlichungs*möglichkeit* der Gotthardbahn zu untersuchen. Wir geben aber gerne zu, dass sich über die Frage des Rückkaufs der Gotthardbahn *alle* getäuscht haben: juristische Subkommission, Bundesrat, Eidgenössische Räte, Freunde und Gegner der Eisenbahnverstaatlichung, sonst wäre dieser Kernpunkt im Kampfe für und gegen die Eisenbahnverstaatlichung viel mehr ausgenützt worden. Insofern war der Einwurf des Herrn Forrer nicht ganz unbegründet.

Im übrigen aber ist zu sagen: Noch nie ist die *ungesunde wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit der Kantone vom Bund* als indirekte Folge der Eisenbahnverstaatlichung klarer vor Augen getreten als während der Beratung des Gotthardvertrages. Und nicht minder die *Gefährdung der politischen Unabhängigkeit.* Der Simplon- und der Gotthardvertrag haben es vollauf gerechtfertigt, wenn die Eisenbahnverstaatlichung als „ein Sprung ins Dunkle" bezeichnet wurde. Es scheint am Platz, diesen Punkt näher zu erörtern. Er gehört zu den wichtigsten Erscheinungen, die bei Anlass der Beratung des Gotthardvertrags zu Tage getreten sind.

* * *

Wenn man über die Folgen der Eisenbahnverstaatlichung urteilen will, so muss man zwei Dinge klar auseinanderhalten: die politischen und finanzpolitischen Wirkungen nach innen und außen einerseits, und anderseits das wirtschaftliche Verkehrsergebnis für das Innere der Schweiz. Es gibt Leute, die es fast als ein Vergehen betrachten, wenn man die Frage der Zweckmäßigkeit der Eisenbahnverstaatlichung heute überhaupt noch aufwirft. Auch Herr Forrer scheint aus diesem Gefühl heraus gesprochen zu haben.

Bevor wir auf die politische Seite eintreten, mögen einige Worte über das wirtschaftliche Ergebnis folgen, das unter Um-

ständen ja so groß sein kann, dass man auch Einbußen auf einem andern, dem politischen Gebiet verschmerzen kann.

Der abgetretene Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, Herr *Weißenbach,* hat das wirtschaftliche Ergebnis der Eisenbahnverstaatlichung im *Archiv für Eisenbahnwesen* 1912, Heft 4 und 5, einer Besprechung unterzogen. Er gelangt zu den nicht sehr ermutigenden Schluss:

Bei vorsichtiger Geschäftsführung ist die Lage der Bundesbahnen auch für die Zukunft als gesichert zu betrachten, und es sind die großen volkswirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung ohne finanzielle Opfer erreicht worden.

Er unterliegt keinem Zweifel, dass in den ersten zehn Jahren der Verwaltungstätigkeit der Bundesbahnen sehr viel erreicht worden ist. Die große und verdienstliche Arbeit, die in den letzten Jahren von General- und Kreisdirektionen für die finanzielle Rekonstruktion der Bundesbahnen geleistet wurde, hat die gebührende Anerkennung gefunden. Aber das berechtigt nicht zu der im Schlußsatz der besprochenen Abhandlung enthaltenen Annahme, dass das Ziel, das man bei der Verstaatlichung im Auge hatte: *Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!* schon erreicht sei.

Die Bundesbahnen haben ihre Aufgabe in erster Linie gegenüber ihrem *Personal* erfüllt. Der Referent der ständigen Kommission hat in einer der letzten Verwaltungsratssitzungen ausdrücklich betont, dass „mit diesen Zugeständnissen die Grenze erreicht sei, bis zu welcher das Wohlwollen gegenüber dem Personal mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Bundesbahnen ausgedehnt werden dürfe. Allen weitergehenden Postulaten der Personalverbände, welche noch aufrecht erhalten werden sollten, müsste deshalb die ständige Kommission entgegentreten".

Den Hauptvorteil von der Verstaatlichung hatte also ganz entschieden bis heute das Personal. Die Besoldungsfragen bildeten neben den Baufragen der Hauptgegenstand der Beratungen des Verwaltungsrates und die Darstellung dessen, was alles auf diesem Gebiete geleistet worden ist, nimmt einen wesentlichen Teil der erwähnten Arbeit in Anspruch. Eine richtige Behandlung des Personals liegt ja auch im Interesse eines jeden Geschäftes, das leistungsfähig sein will, und vor allem einer Verkehrsanstalt. Aber zu den volkswirtschaftlichen Aufgaben, derentwegen man geglaubt

hat verstaatlichen zu müssen, hat die Personalfrage nicht gehört; denn die Leistungen der Gotthardbahn hat man auch heute erst knapp erreicht und das Personal hätte sich dank seinen starken Verbänden auch ohne Verstaatlichung geholfen.

Auch das *Lokomotiv- und Wagenmaterial* ist bedeutend besser geworden. Man hat viele wertvolle Zugsverbindungen eingeschaltet, große Bahnhofumbauten sind oder werden ausgeführt; neue Linien mussten allerdings so zu sagen keine erstellt werden. Das reisende Publikum hat unbestritten viel gewonnen.

Damit soll nicht gesagt werden, dass die Privatbahnen viel weniger getan hätten oder hätten tun müssen, hätten sie konkurrenzfähig bleiben wollen; eine richtige Kontrolle für Instandhaltung der Bahnen und der Bahnhöfe von Bern aus, woran es *vor* der Verstaatlichung mehr mit als ohne Absicht bedenklich gehapert hat, hätte ein übriges getan.

Viel zu wenig von der Verstaatlichung gespürt haben bis heute *Industrie und Handel,* die in der Hauptsache immer noch die alten hohen Tarife bezahlen; die Reorganisation der Gütertarife ist eine Aufgabe, die erst noch gelöst werden muss. Die Verstaatlichung hatte nur einen *wirtschaftlichen* Sinn, wenn man energisch entschlossen war, die ohnehin schwierige Exporttätigkeit durch angemessene Tarife zu unterstützen und dem internen Handel und der Fabrikation aufzuhelfen. Das ist bis jetzt nur in ganz ungenügendem Maß geschehen. Die Schweiz hat bis zur Stunde immer noch fast durchgehend viel höhere interne Gütertarife als die uns umgebenden Staaten. Der Tonnenkilometer kostet durchschnittlich in der Schweiz 8 Rappen, auf den preußischen und hessischen Staatsbahnen 4,5 Rappen, in Frankreich zirka 4 Rappen.

Was auf diesem Gebiet noch zu leisten wäre, ist durch die Bewegung zu gunsten der Rheinschiffahrt und der Förderung der südlichen Getreidezufahrten zur Genüge gezeigt worden (*Wissen und Leben,* Bd. XI, S. 513, 1. Februar 1913: Brotversorgung der Schweiz und Rheinschiffahrt). Und was man gegenüber den sogenannten schweren Industrien, wie Granit, alles bis jetzt *nicht* getan hat, ist in letzter Zeit ebenfalls vor aller Öffentlichkeit laut geworden anlässlich der Verhandlungen über den Zusammenbruch

der tessinischen Granitwerke, an dem allerdings nicht nur ungünstige Frachtenverhältnisse mitgewirkt haben.

Aus diesen wenigen aber wichtigen Erscheinungen geht allein schon mit aller Klarheit hervor, dass man nicht das Recht hat, zu sagen, die großen volkswirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung seien erreicht worden.

Jedenfalls sind sie bis jetzt nicht so groß, dass man die politischen Nachteile darob vergessen könnte.

* * *

Diese politischen Nachteile nun sind derart, dass unter allen Umständen festgestellt werden muss, dass die Eisenbahnverstaatlichung die *staatsrechtliche Stellung der Schweiz* nicht verbessert sondern *verschlechtert* hat. Dazu ist kein langer Kommentar erforderlich. Man braucht, abgesehen vom Gotthardvertrag, nur auf die keineswegs harmlose Milliardenverschuldung gegenüber Frankreich hinzuweisen und auf den fatalen *Simplonvertrag*, der die Schweiz unter anderm zwingt, einen zweiten Tunnel zu bauen, ob sie will oder nicht.

Auch die *internen politischen Gefahren,* die durch die Verstaatlichung geschaffen worden sind, darf man nicht gering anschlagen. Sie bestehen darin, dass die maßgebenden Politiker jederzeit über ein großes Beamtenheer verfügen können, wenn sie ihm nur die *nötigen Konzessionen* machen. Es sei an die letzte Versicherungskampagne erinnert, wo man in ungesetzlicher Weise den Eisenbahnern noch kurz vor der Abstimmung Zusagen gemacht hat, zu denen man gar nicht berechtigt war, bloß um einer Vorlage durchzuhelfen, die sie sonst hätten verwerfen müssen. So wird man auch in Zukunft vorgehen. Die Politik und Popularitätssucht haben auch im Schoße des Verwaltungsrats der Bundesbahnen hin und wieder eine viel zu große Rolle gespielt, die nicht zum Nutzen der Bundesbahnen war.

Das sind allerdings Begleiterscheinungen, die man mit der Verstaatlichung ohne weiteres in den Kauf nehmen musste, ebenso den Umstand, dass durch die infolge der Verstaatlichung entstehende *Abhängigkeit vieler Regierungen vom Bund* die politischen Minderheiten politisch zum Teil entwurzelt werden, was sich auch seither zur Genüge bewahrheitet hat.

Man braucht alle diese Punkte bloß anzudeuten, um sich klar zu werden, dass *heute* jedenfalls noch nicht der Moment da ist, um über Licht- und Schattenseiten der Eisenbahnverstaatlichung das Endurteil zu fällen, sowie darüber, ob sie der Schweiz zum Segen oder Unsegen gereiche. Man kann nur sagen, die Bundesbahnbehörden haben die Aufgabe der Verstaatlichung so gut als möglich gelöst, und so weit es die *Generaldirektion* betrifft, ist dies geschehen, ohne nach rechts oder links zu schauen. Die Bundesbahnbehörden und vor allem die General- und Kreisdirektionen haben wesentliche Erfolge aufzuweisen; aber dass sie am Ziel der Aufgabe auch nur annähernd angelangt seien, davon ist gar keine Rede. Über diesen Punkt kann man dann vielleicht einmal in zehn Jahren reden, wann man sieht, was die Bundesbahnen für die Hebung der Exporttätigkeit des internen Handels und der Fabrikation, sowie für die Lösung der großen wirtschaftlichen Fragen des Landes (Brot- und Kohlenversorgung, Rheinschiffahrt usw.) mit und ohne Hilfe des Bundes geleistet haben, und wann die Gotthard-, Simplon- und Ostalpenfrage sich noch mehr abgeklärt haben werden.

* * *

Diese Erörterungen haben lediglich den Zweck, dass man sich über den Stand der Dinge klar werden soll. Die großen Gefahren, die für ein demokratisches Staatswesen die Verstaatlichung der Hauptbahnen und die damit in Zusammenhang stehenden *Alpenbahnverträge* bedeuten, sind während der Verhandlungen über den Gotthardvertrag fast mit erschreckender Deutlichkeit zutage getreten.

Über die Simplon- und Gotthardverträge, die mit der Eisenbahnverstaatlichung zusammenhängen, braucht man nicht weiter zu reden. Darüber ist genügend geschrieben worden.

Auch der alte Gotthardvertrag hätte die Schweiz *dank der Verstaatlichung* in eine Abhängigkeit für den Verkehr von Nord nach Süd gebracht. Die Frage war nur, bei welchem Vertrag die Interessen und die Würde der Schweiz am wenigsten verletzt werden. Baut man noch den Splügen, wozu natürlich ein *Staatsvertrag mit Italien* gehört, einerlei, ob der Bund die Bahn baute oder nicht, dann ist die eisenbahnpolitische Einkreisung der Schweiz

vollendet. Es dürfte dann mehr als wahr werden, was Professor *Burkhardt* im „Politischen Jahrbuch“ sagt: „Berechtigte Sorge bereitet die Einsicht, dass die Schweiz trotz ihrer völkerrechtlichen Unabhängigkeit die Gefahr läuft, durch ihre wirtschaftlichen und personellen Beziehungen mehr und mehr in die tatsächliche Abhängigkeit ihrer mächtigeren Nachbarn zu geraten.“

Beunruhigend ist ferner, dass sich die Schweiz als Folge der Eisenbahnverstaatlichung immer mehr in drei Alpenbahnregionen scheidet, *die alle möglichst viel von den Bundesbahnen begehren:* die Lötschbergregion, die Ostalpenbahnregion, und in der Mitte hat die Vereinigung der Gotthardfreunde eine Verteidigungsstellung bezogen, die sehr viel besagt. In dieser Erscheinung liegt die größte Gefahr für unser Land und für die Unabhängigkeit des Parlamentes. Sie erklärt, warum die große Mehrheit nach rein regionalen Gesichtspunkten in Sachen des Gotthardvertrages gestimmt hat, wenn man auch die nationalen Gesichtspunkte in den Vordergrund schob. Wir fürchten, es wird nicht besser werden, sondern die wirtschaftlichen Gegensätze dürften sich noch schärfer gestalten.

Auch die Freunde der *Ostalpenbahn* haben bei der Gotthardvertragsdebatte ihre Kampfstellung mit aller Energie bezogen. Wir können nicht umhin, mit Rücksicht auf die nächste Entwicklung der Dinge in Sachen von Eisenbahnverstaatlichung und Alpenbahnen auf die gemachten Feststellungen hinzuweisen. Zunächst hat sich der Chef des Eisenbahndepartements wie folgt geäußert:

Herr Calonder hat in der Kommission des Ständerates seine Bedenken mit Bezug auf den vorliegenden Vertrag geltend gemacht und gewisse Fragen gestellt. Ihm hat unter andern der Sprechende geantwortet, und zwar was? Ich habe erklärt, dass er nach meinen Begriffen die Sache, der er einen großen Teil seiner Zeit, ja seines Lebens gewidmet habe und widme, nicht fördere, wenn er gegen den Gotthardvertrag auftrete, weil ja unzweifelhaft von der Anhandnahme der Frage, die ihn beschäftigt, keine Rede sein könne, bevor die Gotthardfrage erledigt sei. *Ich fügte bei, dass er um so mehr annehmen könne, es sei mir mit dieser Bemerkung ernst, als ich, wie er ja ganz genau und seit vielen Jahren wisse, mit den Bestrebungen, für die er einstehe, durchaus sympathisiere . . .*

Auch der erste Berater des Herrn Forrer, Herr *Pestalozzi,* Chef der verwaltungstechnischen Abteilung, hat sich schon längst als Anhänger der Splügenbahn bekannt. Das Eisenbahndepartement hat also mit der Erklärung seines Chefs mehr oder weniger

Stellung genommen, nicht aber der Bundesrat. Herr *Schulthess* äußerte sich:

In Beziehung auf die Ostalpenbahn möchte ich nicht ermangeln, noch diejenige Erklärung zu wiederholen, die ich bereits im Nationalrate im Namen des Bundesrates abgegeben habe. Der Bundesrat hat, solange ich ihm angehöre, und auch vorher, so viel ich weiß, nie ein Wort über Greina oder Splügen, nie ein Wort über das System Staatsbahn oder Privatbahn verhandelt.

Die Herren *Raschein* und *Calonder* haben, was nicht zu verwundern ist, den Anlass benutzt, um in den beiden Räten für die Splügenlinie Propaganda zu machen. Herr Raschein bemerkte unter anderm:

Wir haben also den neuen Gotthardvertrag von den zwei großen Gesichtspunkten aus zu betrachten: Erstens kann er vom eidgenössischen Standpunkt aus und zweitens kann er vom Splügenstandpunkt aus angenommen werden . . .

Dagegen hat Herr Bundesrat Forrer gesagt, für den Bau der Ostalpenbahn sei ein Bundesgesetz nötig, das dem Referendum zu unterstellen sei. Dagegen müssen wir Einsprache erheben. Der Bund mag, wenn er will, den Splügen selber bauen; wenn aber etwa die Absicht bestände, mit Bundesgesetz und Referendum, mit Volksabstimmung, wie auch schon gedroht worden ist, unsere Rechte auf eine Splügenbahn zu vernichten, so müssen wir dagegen Protest erheben. Art. 3. des Eisenbahngesetzes von 1872 und der Kompromiss von 1878 besteht auch für das Volk.

Die gegnerische Seite im Ständerat vertrat Heinrich *Scherrer:*

Ein Redner für den Vertrag hat die Ostalpenbahn mit dem Splügen identifiziert und erklärt, der Splügen sei gesetzlich garantiert. Das ist nicht richtig. Gesetzlich garantiert ist nicht der Splügen, sondern die Ostalpenbahn. Ich verweise auf den Text der gesetzlichen Bestimmungen im Eisenbahngesetz von 1873, im Nachsubventionsgesetz von 1897. Dafür gibt es übrigens neben mehreren keinen bessern Kronzeugen als Herrn Nationalrat *Forrer*, den jetzigen Bundesrat, der seinerzeit bei der Beratung einer solchen Gesetzbestimmung *förmlich und ausführlich konstatiert hat, ohne widersprochen zu werden, dass unter einer Ostalpenbahn auch eine Linie verstanden werden könne, die durch das Tessin führe.* Im übrigen dürfte es verfrüht sein, heute diese Frage zu diskutieren.

Bemerkenswert ist, wie sich der erste Vertreter der Lötschbergbahn, Nationalrat *Hirter,* zur Frage stellte:

Von verschiedenen Seiten und auch von Herrn Vizepräsident von Planta und gestern von Herrn Weber wurde namentlich mit Bezug auf die Ostalpenbahn das Bedenken erhoben, es könnte die Annahme des Gotthardvertrages das Zustandekommen der Ostalpenbahn verhindern. Vor allem habe ich die Meinung, *dass die Ostalpenbahn durch den Bund zu erstellen ist.* Ich habe die Meinung namentlich auch deswegen, weil ich aus nun mehrjähriger Erfahrung das Gefühl bekommen habe, dass es wohl

besser sein wird, wenn der Bund, der Staat selbst, den Schwierigkeiten und Hindernissen eines Bahnbaues gegenübersteht, als wenn dies nur eine Privatgesellschaft tun muss.

Aber auch mit Rücksicht auf die Tarifgestaltung ist es unbedingt notwendig, dass *der Bund die Ostalpenbahn baut;* wenn dies der Fall sein wird, so glaube ich, fallen die Bedenken, die mit Bezug auf die Tariffrage erhoben wurden, dahin. Sie werden wohl alle mit mir einverstanden sein, dass eine Ostalpenbahn nicht im Zeichen des Tarifkampfes gebaut werden kann, sondern dass sie nur auf dem Wege der Verständigung entstehen wird. Des Schutzes der Bergzuschläge wird sie nicht entbehren können, und wenn sie diesen Schutz haben will, bietet der neue Gotthardvertrag ihr mehr Gewähr als der alte mit seinen veränderlichen Bergzuschlägen.

Wir wollen uns über diese Feststellungen nicht weiter äußern, wir weisen bloß darauf hin, dass sich während der Gotthardvertragsdebatte das kommende Gewitter in der Ostalpenbahnfrage bereits mit aller Deutlichkeit angekündigt hat, wiederum einer der „dunklen Punkte" der Eisenbahnverstaatlichung, der ohne sie kaum oder gar nicht da wäre. Wie ein Hoffnungsstern leuchtet zwar das Wort *Calonders:*

Nun ist doch klar und wird durch die Geschichte des Gotthardvertrages deutlich bewiesen: wenn wir nach außen eine kräftige, zielbewusste und umsichtige Eisenbahnpolitik betreiben wollen, *müssen wir nach Innen einig sein und die regionalen Gegensätze überbrücken. Wir dürfen nicht mehr in die Lage kommen, infolge von innern Zwistigkeiten schnell ein Angebot des Auslandes anzunehmen, um die Sache zum Abschluss zu bringen,* trotzdem nicht alle Punkte der internationalen Beziehungen genau abgeklärt und im Vertrag genau geregelt sind.

Wir wollen abwarten, wie man im Kanton Graubünden dieses schöne Wort auslegt.

Es rechtfertigt sich, unsere Betrachtungen mit dem Hinweis auf die nun unmittelbar bevorstehende schwierige Lösung der Ostalpenbahnfrage abzuschließen und mit dem Wunsch, dass sie sich nicht so schwierig gestalten möge, als es heute den Anschein hat. An Bedeutung übertrifft sie wesentlich die Gotthardvertragssache, und erst an der Art der Lösung wird offenbar werden, ob die verhängnisvollen Beziehungen der Eisenbahnverstaatlichung zu unsern Alpenbahnfragen und den Alpenbahnverträgen der Schweiz nicht endgültig zum Verhängnis werden. Vergessen wir nie das eingangs erwähnten Wort von Bundesrat Schenk: *„Das Ausland wird uns nicht durch Waffen unterwerfen, — die Verträge werden uns erwürgen."*

BERN J. STEIGER

□□□