

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

Artikel: Vaterländische Fragen [Schluss]
Autor: Steiger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-764113>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

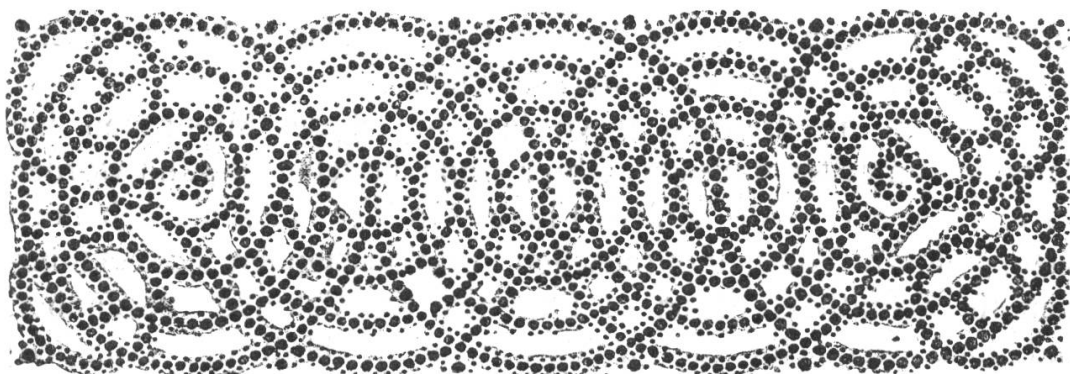
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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



VATERLÄNDISCHE FRAGEN

DAS RECHT AUF DEN SPLÜGEN

Angesichts der im letzten Heft besprochenen Vorgänge wird man begreifen, wenn sich nicht nur im Volk, sondern auch in den eidgenössischen Räten ein dumpfes Missbehagen geltend macht, das bei der Ersatzwahl für Bundesrat Deucher wenigstens hinter den Kulissen zu einem gewissen Ausdruck kam.

Eine gewisse materielle Berechtigung der in Graubünden wegen Nichtwahl von Ständerat Calonder entstandenen Enttäuschung sei zugestanden; die Hoffnungen der Bündner auf einen Sitz im Bundesrat waren wohl berechtigt in einem Augenblick, da die Ostalpenbahnfrage eine so große Bedeutung bekam. Es wird niemand die Eignung Calonders bezweifeln wollen; dass er nicht gewählt wurde, bedeutete in keiner Weise eine feindliche Haltung gegen eine angemessene Lösung der Ostalpenbahn oder gegen die Person des bei Freunden und Gegnern des Splügens sehr angesehenen Mannes. Wohl aber bedeutet es einen Fingerzeig, dass man in- und außerhalb Graubündens gut daran täte, von einer verbohrtten und extremen Richtung etwas zurückzutreten, die da sagt: *der Splügen oder nichts!* und die die Schweiz militärisch und eisenbahnpolitisch einer gefährvollen Lage aussetzen würde, wenn man ihre Wünsche erfüllen wollte. Die absolute Unbelehrbarkeit der Splügenfreunde hat allmählich in weitesten Kreisen der Schweiz eine wenig günstige Stimmung erweckt. Man sagt sich, man lasse sich nicht nach den Erfahrungen beim Gotthard und Simplon in ein eisenbahnpolitisches Abenteuer drängen, angesichts des sichtlichen Bestrebens Deutschlands, eine

verkehrspolitische, und der Absicht Italiens, eine militärische Einkreisung der Schweiz zu bewerkstelligen.

Man ist misstrauisch geworden und dieses Misstrauen hat Calonder entgelten müssen. Ob er ohne dasselbe gewählt worden wäre, ist wieder eine andere Frage. In der ausschlaggebenden Sitzung der radikal-demokratischen Fraktion standen sich 53 Stimmen für Schulthess gegen 41 Stimmen für Calonder gegenüber, und maßgebend für die Wahl war nicht bloß die Ostalpenbahnfrage.

Es gab erklärte Splügenfreunde, die Calonder nicht stimmten, weil ihnen die von Schulthess vertretenen industriellen und finanzpolitischen Gesichtspunkte über die momentanen eisenbahnpolitischen Erwägungen gingen, ob mit Recht oder Unrecht haben wir heute nicht zu beurteilen. Tatsache ist ferner, dass das vorwiegend aus Splügenregegnern bestehende Zentrum bereit war, einen Splügenvertreter als Bundesrat zu portieren, nämlich Nationalrat *von Planta*, und dass die Rechte entschlossen war, trotz eisenbahnpolitischen Bedenken, aus denen kein Hehl gemacht wurde, diese Kandidatur zu unterstützen.

Statt sich so entrüstet zu gebärden, würden die Splügenfreunde besser tun, sich darauf zu besinnen, ob es gut sei, in der bisherigen *Form* auf einem Kurs zu verharren, der weder rechtlich noch wirtschaftlich der *allein* richtige und berechtigte sein kann.

Die rechtliche Seite der Splügenfrage hat Dr. Pinösch vor zwei Monaten¹⁾ hier erörtert. Er brachte dabei wenig Neues vor, sondern stützte die ganze Beweisführung auf Artikel 3 des Eisenbahngesetzes von 1872, welcher zweimal, 1878 und 1897, gesetzlich bestätigt worden sei; die grundlegende Bestimmung sei jedoch die oben auf Seite 772 dieses Aufsatzes angeführte von 1872.

Wir haben uns schon früher über die Frage ausgesprochen. Auch wenn man zugibt, dass 1872 bei der Bundesbehörde eine splügenreundliche Stimmung geherrscht hat, so hat man kein Recht, jene Stimmung 40 Jahre später ohne weiteres auf die *heutigen* Verhältnisse zu übertragen, wo die Schweiz nicht mehr unter dem Regime des *Privatbetriebes* der fünf Hauptbahnen wie

¹⁾ „Wissen und Leben“, Heft 20, Seite 505 dieses Bandes.

damals steht, sondern unter dem *Staatsbetrieb*, der ihr die *Verzinsung und Amortisation einer Schuld von 1600 Millionen Franken auferlegt*. Ferner haben wir heute die beim Gotthard und Simplon gemachten Erfahrungen vor Augen, die man 1872 nicht kannte und die uns bei neuen Konzessionierungen oder bei Bauten von Alpenbahnstraßen die größte Vorsicht auferlegt. Wenn Artikel 3 des Gesetzes von 1872 auf den Splügen abzielen sollte, und nicht überhaupt auf eine nach Italien führende Bahn, warum hat man dies nicht *gesetzlich* festgelegt, auch nicht als der Artikel 49 des Rückkaufgesetzes beraten wurde? Wir wiederholen früher Gesagtes:

Viele Graubündner und St. Galler mögen ja bei der Abstimmung von 1897 gedacht haben, es handle sich *nur* um den Splügen. Die Mehrzahl des Schweizervolkes dachte gar nicht an die Trasseefrage; es müsste geradezu als eine *Fälschung der öffentlichen Meinung* aufgefasst werden, wenn man heute sagen wollte: 1897 hat man *nur* den Splügen im Auge gehabt. Warum wurde es nicht ehrlich im Gesetz ausgedrückt, wenn man glaubte, ein *Recht* auf den Splügen aus Vorgängen *vor* der Verstaatlichung der Eisenbahnen herleiten zu können? Jeder wusste, dass mit der Verstaatlichung eine *neue* eisenbahnpolitische Situation geschaffen wurde; das wäre der Moment gewesen, ein Recht auf eine *bestimmte* Bahn genau festzulegen. Jedenfalls war der vornehmste Kenner des Rückkaufgesetzes, Bundesrat Zemp, der allerletzte, der den Artikel 49 so verstanden wissen wollte, wie ihn mancher heute auslegen will. Als im Nationalrate einige Jahre später Oberst Künzli den Vorschlag machte, die *Bundesbahnen* sollten Pläne für eine Ostalpenbahn machen und sie selbst bauen, eine Konzession an eine Privatgesellschaft sollte überhaupt nicht erteilt werden, da antwortete ihm Bundesrat Zemp, diese Ansicht habe für ihn geradezu etwas Befreiendes. Welche ernsten Bedenken er gegen den Splügen hatte, wissen wir und andere aus seinem eigenen Mund; und da kommt man heute und sagt, unter dem Artikel 49 sei nur der Splügen verstanden, der Kanton Graubünden und die Ostschweiz hätten ein Recht auf *diese* Ostalpenbahn!

Auch die *Generaldirektion* der Bundesbahnen hat zur Sache Stellung genommen. In der Antwort auf das Gutachten Würmlis widerlegt sie die Behauptung, nach Artikel 3 des Eisenbahngesetzes vom Jahr 1872 bestehe für den Bund die Verpflichtung, eine *selbständige*, das heißt eine *direkte* Verbindung mit Italien und dem Mittelmeer herstellende schweizerische Ostalpenbahn zu fördern, und einzig die Splügenbahn entspreche dieser Voraussetzung. Sie stellt fest, dass die schweizerische Gesetzgebung bei drei Gelegenheiten die Frage des Baues einer Ostalpenbahn berührt hat:

„1. Im *Eisenbahngesetz* vom 23. Dezember 1872, Artikel 3:

Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern, möglichst Förderung angedeihen und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten lassen.

Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung einer Eisenbahn verweigern, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt.

„2. Im *Subventionsgesetz* vom 22. August 1873, Artikel 5:

Eine Subvention vom gleichen Betrage, wie die den im Artikel 1 bezeichneten Kantonen gewährte, nämlich von je viereinhalb Millionen, wird ein- für allemal auch für eine dem Artikel 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Christmonat 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz denjenigen Kantonen zugesichert, welche sich an einer solchen finanziell beteiligen werden. Die Bundesversammlung wird seinerzeit die näheren Bedingungen dieser Subvention endgültig festsetzen.

„Im *Rückkaufsgesetz* vom 15. Oktober 1897, Artikel 49, Absatz 1 und 2:

Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, verpflichtet sich gegenüber den subventionierenden Kantonen zur Ausführung der durch Bundesbeschluss vom 24. September 1873 erteilten Konzession einer Simplon-Eisenbahn und der italienischen Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der schweizerisch-italienischen Grenze bis Iselle, vom 22. Februar 1896, sofern die in Artikel 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien, vom 25. November 1895, bedungenen Subventionen geleistet werden.

Der Bund wird in gleichem Maße auch die Bestrebungen für Realisierung einer dem Artikel 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern.

„Aus der Fassung der betreffenden Bestimmungen in den drei erwähnten Bundesgesetzen ergibt sich, dass man dabei lediglich die gesetzliche Festlegung eines *Programms* im Auge hatte. Man teilte mit Bezug auf die Errichtung von Alpenbahnen die Schweiz in drei regionale Interessengruppen ein, das *Zentrum*, den *Westen* und den *Osten*, und es wollte ganz allgemein die Verpflichtung des Bundes konstituiert werden, jedem dieser Gebiete bei seinem Bestreben nach Verbesserung seiner Kommunikation mit Italien und dem Mittelländischen Meere das nämliche Wohlwollen, die nämliche Förderung angedeihen zu lassen. Insbesondere sollten diejenigen Landesteile, welche einer solchen Verkehrsverbindung

noch entbehren, durch die Zusicherung beruhigt werden, dass der Bund zugunsten der bestehenden Alpenbahnen keinerlei „Monopole und Privilegien“ aufstellen dürfe.

„Es kann heute nicht unsere Aufgabe sein, des nähern auf die Geschichte der oben zitierten Gesetzesbestimmungen einzutreten. Wir haben uns hier lediglich darüber auszusprechen, ob auf Grund des geltenden Rechtes zugunsten speziell des einen oder des andern der gegenwärtig im Vordergrund stehenden Projekte einer Ostalpenbahn irgend welche Ansprüche geltend gemacht werden können.

„Bei vorurteilsloser Prüfung muss die Frage verneint werden.

„Keine der maßgebenden Instanzen, weder der Bundesrat noch die eidgenössischen Räte, noch das Schweizervolk wollten sich in irgend einem Zeitpunkte auf ein bestimmtes Projekt festlegen. Ein solches wurde weder in den gesetzgeberischen Erlassen noch in den Botschaften hierzu je genannt, woraus doch gewiss hervorgeht, dass man diese Frage *absichtlich* offen ließ.

„*Heute ist einzig und allein der Gesetzestext entscheidend.* Nur auf diesen darf abgestellt werden und nicht etwa auf die Voten einzelner Ratsmitglieder, die im Stadium der Beratung gefallen sind. Sodann können auch nicht, lediglich unter Hinweis auf die in einer Botschaft gebrauchten Ausdrücke oder Wendungen, Rechtsansprüche erhoben werden, welche sich nicht ohne Zwang aus dem Wortlaute des Gesetzes selbst ableiten lassen; unser Staatsrecht anerkennt eine authentische Gesetzesinterpretation nur dann, wenn die zuständige Behörde in der vorgeschriebenen Form die Auslegung eines Gesetzes ausdrücklich vornehmen will. Diese letzteren Ausführungen sind notwendig geworden angesichts der Versuche, aus einer Reihe von an sich unschlüssigen Geschehnissen den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen eine Deutung zu geben, die dem Willen des Gesetzgebers nicht entspricht und auch nicht entsprechen konnte.

„Auf die in Art. 3 des Eisenbahngesetzes von Jahre 1872 umschriebene Förderung durch den Bund kann jedes Alpenbahnprojekt Anspruch erheben, das geeignet ist, die Verkehrsverbindung zwischen dem Osten der Schweiz einerseits und Italien und dem Mittelmeer anderseits zu verbessern und es soll nicht bestritten werden, dass die Voraussetzungen beim *Splügen* zutreffen;

allein, und das ist hier festzustellen, der Splügen darf kein Privilegium auf die Unterstützung seitens des Bundes beanspruchen; neben ihm erfüllen die Bedingungen, unter welchen diese einzutreten hat, noch andere Projekte und es ist denn auch in der Tat zu allen Zeiten noch eine ganze Anzahl solcher ernsthaft diskutiert worden.“

Das ist die Kundgebung der Generaldirektion, die vom frühern zürcherischen Regierungsrat Dr. *Haab* verfasst worden ist, und die von allen billig denkenden Leuten geteilt werden dürfte; denn sie entspricht ohne Künstelei der Bedeutung des Gesetzes von 1872.

Der heutige Bundespräsident *Forrer* bemerkte 1878 als Mitglied des Nationalrates bei der Beratung der Gotthardsubvention: „Wir wissen also, was wir mit unserm Beschluss gemeint und gewollt haben. Wenn der Simplon zustande kommt, und wenn es im Osten gelingt, einen Alpenpass nach Italien oder *nach dem Tessin* zu überschienen, so wollen wir rechts und links auch viereinhalb Millionen geben.“

„Verbriefte Rechte“ auf den Splügen, wie der frühere Kollege von Generaldirektor Haab, Ständerat Locher, kürzlich im „Landboten“ schrieb, gibt es keine.

* *

Man begründet das Recht auf den Splügen auch damit, dass *er allein* Graubünden die wirtschaftlichen Vorteile biete, die es haben müsse und die das Greinaprojekt schädige.

Der Große Rat des Kantons Graubünden hat dieses Frühjahr folgende Resolution gefasst:

Der Große Rat erklärt gegenüber den unberechtigten und verletzenden Angriffen und Vorwürfen, denen die Anhänger des Splügendurchstiches in letzter Zeit ausgesetzt sind, dass er und der ganze Kanton Graubünden festhalten an ihrem verbrieften Anspruch auf eine selbständige Ostalpenbahn, *welche allein den wirtschaftlichen Interessen Graubündens und der Ostschweiz zu genügen vermag* und dass er diesen Standpunkt für durchaus vereinbar hält, mit seinen schweizerischen patriotischen Pflichten, die ihm stets gegenwärtig und heilig sind.

Man kann nicht behaupten, dass er damit in der Schweiz einen großen Wiederhall gefunden habe. Man weiß zu gut, dass,

wenn sich oft ein ungehöriger Ton bei der Behandlung der Ostalpenbahnfrage geltend gemacht hat, dies in erster Linie auf das schlechte Beispiel zurückzuführen ist, das *Vertreter des Kantons Graubünden* mit ihren auswärtigen Freunden bei ihrer Kritik der Bundesbahnen und der Gegner des Splügenprojektes gegeben haben.

Wie wenig man in Chur befugt ist, sich als alleiniger Vertreter der Ostschweiz aufzuspielen, hat bereits der Aufsatz „Zur neuesten Entwicklung unserer Bundesbahnpolitik“ ¹⁾ erörtert.

Was ist überhaupt die Ostschweiz, die hier in Betracht fällt? Es sind diejenigen Kantone, die weder ganz noch teilweise an einer internationalen Eisenbahnstraße nach dem Süden liegen, also Graubünden, St. Gallen, Appenzell, Glarus und ein Teil vom Thurgau. Wird der Splügen gebaut, so ist die Ostalpenbahnfrage für folgende Gebiete gar nicht oder nicht in erwünschter Weise gelöst: Glarus, Teile der Kantone Graubünden, St. Gallen, Appenzell und Thurgau, deren Interessen mehr nach der Tödi-Greinabahn gehen.

Diese Ostalpenbahnregion hat, wie wir damals erwähnten, eine Bevölkerungszahl von ca. 630 000. (Zürich, Tessin und Schaffhausen fallen weg, da sie schon Anschluss an eine Alpenbahn besitzen.) Von diesen 630 000 Seelen haben nach früheren Erörterungen 330 000, mehr als die Hälfte der eigentlichen Ostschweiz, ein nachweisbares Interesse an der *Greinabahn mit späterem Ausbau der Tödibahn*. Selbst bei der Annahme, diese erfolge erst nach Jahrzehnten, hat man kein Recht, den interessierten Gegenden durch die Splügenbahn *für immer* die Möglichkeit abzuschneiden, je an eine internationale Bahn zu gelangen. Es betrifft dies vor allem die Ortschaften an der Bodensee-Toggenburgbahn und an der Rickenbahn, also *Romanshorn, St. Gallen, Herisau, Degersheim, Lichtenstein, Wattwil, Utznach, Rapperswil*, endlich, wie seinerzeit bemerkt wurde, Ortschaften des Kantons *Glarus* an der Linttalbahn. Die genannten Gebietsteile gehören so gut zur „Ostschweiz“ als Graubünden und das St. Galler Rheintal. Auch sie haben Rechtsansprüche, die berücksichtigt sein müssen. Es gibt ein Recht nicht *nur* auf den Splügen, sondern vor allem ein *Recht*

¹⁾ „Wissen und Leben“ vom 15. Mai, Seite 222 dieses Bandes.

auf eine Ostalpenbahn, auf das *alle* Ostschweizer Anspruch haben und nicht bloß ein Teil der Bevölkerung von Graubünden und St. Gallen. *Horace Micheli* schrieb darüber in seiner Abhandlung in der Bibliothèque Universelle „Une question Nationale“:

Man muss sich wirklich fragen, warum der Kanton Glarus, das Toggenburg, die ganze westliche Hälfte von St. Gallen samt Appenzell und ein ansehnlicher Teil des Kantons Thurgau, die an der Linie Konstanz-Tödi-Greina liegen, nicht auch an diesem Verkehr teilnehmen sollen. Bei aller Liebe zum Kanton Graubünden sehen wir keinen Grund ein, dass er für sich allein die Ostalpenlinie monopolisieren darf, zum größten Schaden der Bundesbahnen, des Kantons Tessin, der wirtschaftlichen, nationalen und militärischen Interessen des Bundes, ja sogar der Mehrzahl der andern Ostschweizer Kantone. Diese haben so gut wie Graubünden ein Anrecht auf die Vorteile der ihnen versprochenen Linie, und auch von diesem Gesichtspunkt aus bedeutet die Greina eine viel weitherzigere und billigere Lösung als der Splügen.

Wir wiederholen: Es wird Chur nicht besser und nicht schlechter gehen als andern Städten. Lausanne, Basel und Luzern müssen es sich auch gefallen lassen, dass sie durch die Lötschberg-Münster-Grenchenlinie eine Einbuße des Verkehrs erhalten. Ebenso steht Basel eine solche in Aussicht durch die Randenbahn. Chur hat so wenig Anspruch auf ein Verkehrs*monopol* wie Basel, Luzern, Lausanne oder der Bodensee. Anders als mit Opfern einzelner Landesteile ist eine rationelle *schweizerische* Eisenbahnpolitik unmöglich.

Die Bundesbahnen werden wie beim Lötschberg, Gotthard und Weißenstein dafür sorgen, dass durch *rationelle Verkehrsteilung* so wenig als möglich Interesssen verletzt werden, falls die Tödiabahn je gebaut werden sollte. Bis dann wird die Linie über Chur ohnehin im Vorsprung sein, da sich der Verkehr bereits während Jahren eingelebt haben wird.

* *

In der erwähnten Resolution des Großen Rats von Graubünden wird gesagt, dass der Rat und der ganze Kanton Graubünden an ihrem verbrieften Anspruch auf eine *selbständige Ostalpenbahn festhalten, die allein den wirtschaftlichen Interessen Graubündens und der Ostschweiz zu genügen vermöge*. Ein „Recht auf den Splügen,“ den man allein als „selbständige Ostalpenbahn“ gelten lassen will, gibt es, wie gesagt, nicht. Und auch die

Splügenlinie ist nichts als eine Zufahrt zur Gotthardbahn; nur mündet sie erst bei Como ein, womit man alle Vorteile an Italien abtritt und den Tessin uns entfremdet. Italien gewänne etwa 100 Kilometer auf Kosten der Bundesbahnen. Es ist ein einfältiges Gerede, wenn man immer behauptet, *nur* der Splügenlinie komme internationaler Charakter zu. Wäre das wahr, so würde man sich über das Greina-Tödi-Projekt wahrhaftig nicht so aufregen. *International* erfüllen alle drei Bahnen annähernd den selben Zweck, bloß werden die schweizerischen Interessen bei Greina und Bernhards unendlich besser gewahrt als beim Splügen. Auch erfordern jene nicht 20 bis 30 Millionen Franken für Festungsbauten.

Zugesichert ist bloß, dass auch die Ostschweiz eine internationale Verbindung von Nord nach Süd erhalten soll; dass die Bahn notwendigerweise in *Italien* ausmünden müsse, wird nirgends gesagt. Die Hauptsache ist, dass der *internationale Zweck* erfüllt wird und zwar für die *ganze* Ostschweiz und nicht bloß für einen Teil. Für die „Internationalität“ der Greina kann man einen klassischen Zeugen anführen. Nationalrat Dr. L. Forrer, der jetzige Bundespräsident, gab bei Behandlung des Subsidien-gesetzes vom Jahr 1873 in der Bundesversammlung folgende Erklärung ab (Seite 262 des 2. Teiles des Stenogramms):

Ich glaube, wenn wir sagen, eine Alpenbahn von internationalem Charakter, so werde dasjenige vermieden, was Herr Klein befürchtet; denn es ist unzweifelhaft, dass, wenn eine Bahn, wie die von Graubünden nach dem Gotthard zustande kommt, sie Anspruch auf diese Subsidie hat, weil *der internationale Charakter derselben evident ist*, wenn sie auch nicht selber international ist.

Unsere Behauptungen werden durch die nebenstehende Karte vollkommen bestätigt. Man vergleiche nur beide Linien. Die künftige Splügenbahn würde sich am westlichen Ufer des Comer-sees hinziehen, und *bei Como in die Gotthardbahn einmünden*, die Greinabahn bei Biasca oder nach neuesten Projekten bei Bellinzona. Das Einzugsgebiet für beide Linien ist in Deutschland so ziemlich das selbe, ebenso in Italien, soweit es Mailand und Genua betrifft; für Turin ist die Greinabahn vorteilhafter, für Venedig die Splügenbahn. Beide Linien berühren bei Chur die Rätische Bahn für den Verkehr nach dem Engadin. Daran ändert sich nur wenig, wenn die Tödi-bahn gebaut wird.

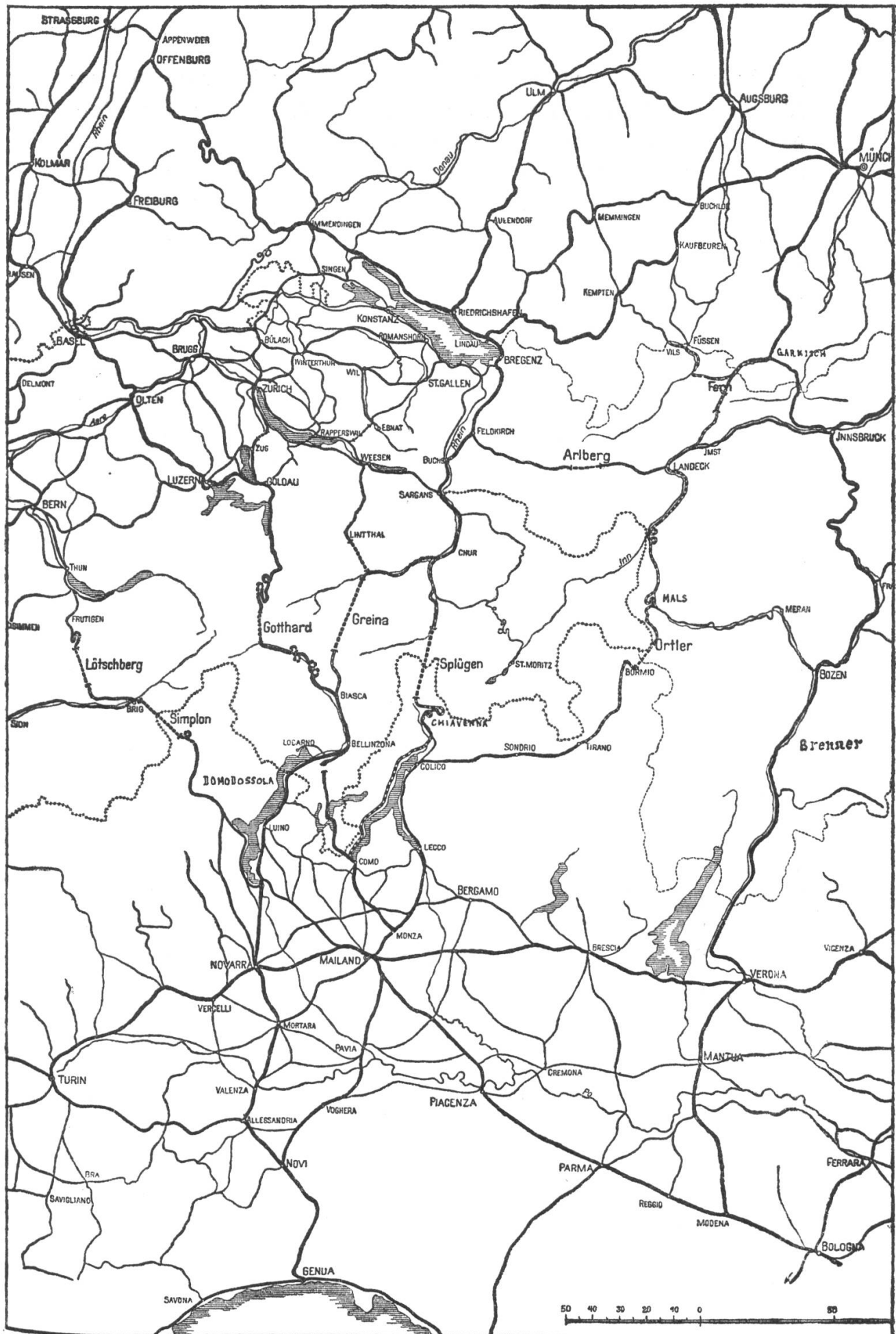
So viel geht allerdings auch aus der Karte hervor, dass der Splügen für die Bundesbahnen einen *enormen* Ausfall bedeuten würde. Auf die teilweise auf ganz anderen Voraussetzungen als diejenigen der Bundesbahnen beruhenden Berechnungen des Herrn Würmli einzutreten überlassen wir den berufenen Tarifmännern, vor allem den *Bundesbahnen*¹⁾. Sicher ist, dass vom allgemeinen verkehrspolitischen Standpunkte aus der deutsch-italienische Verkehr der Gotthardlinie teilweise nach der längern deutsch-österreichischen Strecke *Offenburg - Immendingen - Bodensee - Bregenz -*

¹⁾ Zu den vielen Zahlenangaben ist allgemein zu bemerken, dass es damit eine eigene Sache ist; hier insbesondere schon deshalb, weil es sich meist um Annahmen und Schätzungen handelt, über die selten zwei gleicher Ansicht sein werden. So nimmt zum Beispiel Würmli an, der Splügen werde dem Gotthard nur $\frac{1}{5}$ der Durchreisenden entziehen, während es nach den Annahmen der Schweizerischen Bundesbahnen etwa $\frac{1}{8}$ sein würden. Ein nahezu gleiches Verhältnis ergibt sich beim Güterverkehr. Es hat wenig Wert, sich über diese Annahmen herumzustreiten; dagegen ist doch darauf aufmerksam zu machen, dass Würmli sich nur mit dem Ausfall der eigentlichen Gotthardbahn und nicht mit demjenigen beschäftigt, den die Bundesbahnen in ihrer Gesamtheit, einschließlich die von ihnen gewünschte Ostalpenbahn erleiden würden, wie das sofort leicht nachzuweisen ist.

In seinem kommerziellen Gutachten von September 1911 kommt Würmli in der Annahme, dass der Splügen von Chur an als Privatbahn gebaut werde, zu einer kilometrischen Jahreseinnahme von 84 848 Fr. und zu einem Einnahmefall von 2 400 000 „ während die Schweizerischen Bundesbahnen in ihrem Nachtrag vom Juni 1912 je nach der Wahl des Projekts den Ausfall verschieden und wie folgt berechnet haben:

				Privatbahn	Bundesbahn
<i>Splügen</i>	I.	mit Hochtunnel		11 620 000 Fr.	7 090 000 Fr.
"	II.	" Tief	"	12 780 000 "	7 330 000 "
<i>Greina</i>	I.	" Hoch	"	5 660 000 "	670 000 "
"	II.	" Tief	"	5 840 000 "	970 000 "

Eine Kontrolle dieser Angaben wenigstens in bezug auf die beiden Projekte ist nun leicht möglich bei Vergleichung der Längen, mit denen die Schweiz in beiden Fällen am Verkehr beteiligt sein würde. Beim Splügen beträgt die Länge Chur-Schweizergrenze zwischen Andeer und Campodolcino rund 51 Kilometer, während sie für die Greina von Chur bis Chiasso 172 oder mit Tieftunnel 121 Kilometer mehr betragen würde. Wenn nun nach den Berechnungen Würmlis die kilometrischen Einnahmen 84 848 Fr. betragen, so ergibt sich damit für die Schweizerischen Bundesbahnen ein Jahresausfall von 10 266 608 Fr. Wird aber der Splügen als Privatbahn gebaut, so gehen weitere 51 Kilometer verloren und es vergrößert sich somit der Ausfall um weitere 4 327 248 Fr. Hieraus geht doch offenbar hervor, dass die Berechnung Würmlis, welche nur einen Ausfall von 2 400 000 Fr. ergibt, in keinem Falle richtig sein kann.



1 : 2 500 000

Buchs weggelenkt wird. Auch die Greina wird eine gewisse Ablenkung zur Folge haben, aber bei weitem nicht in dem Maß, wie beim Splügen, den die italienischen Behörden und Kaufleute auf Kosten des Gotthards bevorzugen können. Wird die Greina erstellt, so können die Bundesbahnen entweder über den Gotthard oder über die Greina führen; wird der Splügen gebaut, so steht die Wahl bei Italien, das sich in keinem Falle für den Gotthard entscheiden kann.

Wenn Herr Würmli diese teilweise Ablenkung von der Gotthardbahn, die jedem Kind einleuchten muss, pour le besoin de la cause bestreitet, so können natürlich seine Ziffern mit denen der Bundesbahnen nicht stimmen. Es wird Sache der verantwortlichen Bundesbehörden sein, zu entscheiden, ob die Voraussetzungen der Generaldirektion oder die des Herrn Würmli die richtigen sind. Das muss man zuerst wissen, bevor man die auf so verschiedener Basis beruhenden Ziffern prüfen und darüber urteilen kann.

Aus unserer Karte geht hervor, dass besonders Lindau und mehr noch *Bregenz*, aber nicht etwa Rorschach oder Romanshorn durch die Splügenbahn eine überragende Stellung erhalten würden. Beim Greinaprojekt haben es die Bundesbahnen viel eher in der Hand, den Verkehr so viel als möglich auf der schweizerischen Seite zu halten.

Man ersieht weiter aus der Karte, dass beide Wege, *international* gesprochen, ungefähr dieselben Wirkungen haben, mit dem gewaltigen Unterschied, dass diese Wirkungen bei der Splügenbahn hauptsächlich dem *Ausland*, beim Greinaprojekt vornehmlich der Schweiz zugute kommen. Bei der Greina wird das Tessin nicht geschädigt wie beim Splügenprojekt, das dem Comersee den Vorrang über den Langensee gibt.

Von der militärischen Seite der Frage braucht man gar nicht zu reden nach allem, was man über die militärischen Maßnahmen Italiens an der Südgrenze weiß (siehe unser letztes Heft, Seite 719 bis 724). Wer sich darüber vollends klar werden will, der gebe sich die Mühe, das hier mehrfach erwähnte Buch eines schweizerischen Offiziers *Schweizerische Alpenbahnen: Ihre*

Bedeutung für unsere Unabhängigkeit, Landesverteidigung und Volkswirtschaft (Verlag F. Semminger in Bern) zu durchlesen.

* * *

Wirtschaftlich geschieht entgegen der großrätlichen Resolution dem Kanton Graubünden kein Eintrag durch die Greinabahn, im Gegenteil. Für die Ausnützung der bündnerischen Wasserkräfte, die als Gegengewicht zur Fremdenindustrie gewünscht wird, bietet ganz selbstverständlich eine Bahn, die sich längs dem Rhein hinzieht und in welche die meisten Seitentäler münden, ganz andere Vorteile als eine Bahn, die bei Thusis verschwindet und erst auf italienischem Boden wieder zutage tritt. Es ist eine krasse Übertreibung, wenn man das Splügenprojekt als untrennbar vom wirtschaftlichen Gedeihen des Kantons Graubünden erklärt.

Herr Würmli behauptet in seinem Artikel: „Ein Basler Blatt schrieb da kürzlich, als ein Beweis dafür, dass Graubünden den Splügen nicht nötig habe, könne gelten, dass dessen Staatssteuereinnahmen von 865 040 Franken im Jahre 1900 auf 1 653 601 Franken im Jahre 1910, also um volle 91 % gestiegen seien.“ Das entspricht nicht den Tatsachen. Der Leser urteile selbst. In den „Basler Nachrichten“ wurde Folgendes gesagt:

„Graubünden hat sich in den letzten dreißig Jahren und besonders seit dem Ausbau der Rätischen Bahnen bedeutend entwickelt. Man vergegenwärtige sich folgende Ziffern:

	Bevölkerung Graubündens	Steigerung in %	Vermögens- steuerkapital Mil. Franken	Steigerung in %	Erwerbs- steuerkapital Mil. Franken	Steigerung in %
1884	94 287		20 263		5 972	
1900	105 065	11,7	259 193	28,2	13 394	127
1910	119 698	13,3	345 642	33,3	28 914	115

Seit der Eröffnung der Gotthardbahn ist das Vermögenssteuerkapital um 70 %, das Erwerbssteuerkapital um 385 % und seit 1900 wiederum auf mehr als das Doppelte gestiegen. Die Steuereinnahmen seit 1900 sind um 91 % gestiegen und seit 1884 um 170 %. Kein einziger Gotthardkanton hat diese Ziffern seit 1900 aufzuweisen, Luzern nicht ausgenommen, denn es hat seither den Steuerfuß von 0,75 ‰ auf 1 ‰ erhöht, also um einen Drittel, Graubünden um 20 %.

„Die Staatssteuereinnahmen nach den Staatsrechnungen sind folgende :

	1910 Fr.	1900 Fr.	Zunahme seit 1900 in %
Basel	8 810 284	6 148 800	43
Baselland	501 877	361 521	38,3
Luzern	817 020	409 448	100
	(Steuerfuß 1 ‰)	(Steuerfuß 0,75 ‰)	
Uri	57 097	53 728	7,5
Schwyz	245 056	213 647	15
Tessin	1 503 575	888 109	70
Graubünden	1 653 601	865 040	91
	(Steuerfuß 2,4 ‰)	(Steuerfuß 2 ‰)	

„Es gibt nur ganz wenige Kantone in der Schweiz, die eine derartige Entwicklung aufweisen wie Graubünden. Der Ausbau der vom Bund subventionierten Rätischen Bahnen hat den Kanton Graubünden wirtschaftlich mehr gefördert, als dies einer internationalen Linie je möglich sein wird. Graubünden hat keinerlei Anlass, dem Bund zu grollen.

„Obige Angaben zeigen aller Welt, dass sich Graubünden auch *ohne* internationale Bahn in geradezu überraschender Weise entwickelt hat, und dass es absurd ist, zu behaupten, die Greinabahn, die so schnell wie die Splügenbahn nach Mailand und Genua führt und die annähernd dieselben in- und ausländischen Einzugsgebiete hat, werde der künftigen Entwicklung auch irgendwie hindernd im Wege stehen. Sie wird ähnlich wie die Splügenbahn Graubünden *neuen* Verkehr zuführen, mit dem Unterschied, dass bei der Greinalinie die *nationalen* Interessen gewahrt bleiben, beim Splügen nicht. Man wird sich daher außerhalb Graubündens durch die unzutreffenden Behauptungen in wirtschaftlicher Beziehung nicht irre machen lassen.“

Das wurde gesagt, und nichts anderes. Man begreift den fiskalischen Aufschwung des Landes, wenn man sich denjenigen der Rätischen Bahnen vergegenwärtigt.

Die bauliche Entwicklung der Rätischen Bahnen war folgende: Die Bahn Landquart-Klosters wurde eröffnet 1889, Klosters-Davos 1890, Landquart-Chur-Thusis 1896, Thusis-Albula-St. Moritz 1903 auf 1904, Reichenau-Ilanz 1903, Samaden-Pontresina 1908 und Davos-Filisur 1909.

Die Entwicklung des Verkehrs war dementsprechend folgende in abgerundeten Summen :

	Einnahmen Personenverkehr	Güter-, Gepäck- und Viehverkehr	Durchschnittl. Ertrag für den Kilometer
1902	794 000 Fr.	1 027 000 Fr.	19 807 Fr.
1903	1 539 000 „	1 434 000 „	22 406 „
1906	2 095 000 „	2 476 000 „	26 424 „
1910	2 795 000 „	3 116 000 „	30 011 „
1911	3 217 000 „	4 039 000 „	36 841 „

Die Zahl der beförderten Personen ist seit Eröffnung der Albulabahn von 980 000 (1905) auf 1 558 000 (1911) gestiegen; die Zahl der Güter von 177 710 Tonnen auf 296 000.

Angesichts dieser gewaltigen Entwicklung, über die sich jedermann in- und außerhalb Graubündens freut, hat dieser Kanton keinerlei Anlass, dem Bund zu grollen, der die energischen Anstrengungen, das Eisenbahnnetz auszubauen, kräftig unterstützte, was er bis jetzt *keiner* Regionalbahn gegenüber getan hat. In diesem Fall ist es geschehen, weil Graubünden, das gegenüber den Gotthardkantonen seinerzeit den Kürzern gezogen hat, von jedermann anerkannte Ansprüche hatte, die man bis zur Erstellung einer eigentlichen Ostalpenbahn auf diese Weise vorläufig befriedigen wollte. Das sagt auch die erwähnte Abhandlung in der „Bibliothèque Universelle“ :

Der Kanton Graubünden kann sich nicht über Vernachlässigung durch den Bund beklagen. Wir schweigen von den ihm gewährten Unterstützungen auf andern Gebieten. Die Eidgenossenschaft hat nicht gezögert, ihm einen Beitrag von 13 Millionen zu leisten und ihm dadurch den Bau seines Netzes der Rätischen Bahn zu ermöglichen — was sie zu Gunsten keiner andern Schmalspurbahn auf dem ganzen Schweizer Boden getan hat. Und wenn neue Bundesbeiträge nötig werden sollten zur Vollendung dieses Netzes, um ihm das Eindringen in die hintersten Täler Rätens, den Anschluss an das österreichische Netz in Nauders oder in Mals, die Verbindung mit den italienischen Bahnen in Chiavenna zu ermöglichen, so wird voraussichtlich die Eidgenossenschaft wiederum ohne Zögern eine weitere beträchtliche Zahl von Millionen bewilligen, wie es der Schweizeroffizier in seinem bereits angeführten Werke beantragt. In der ganzen Schweiz wird man damit von Herzen einverstanden sein. Endlich, wenn der Bund die Greina baut trotz dem absoluten Misstrauen, das die amtlichen Kreise Graubündens heute ihr gegenüber zur Schau tragen, so kann er es tun in dem sichern Bewusstsein, dass er mit dem Bau der Linie nur das wohlverstandene Interesse Graubündens wahrt.

Anderseits ist nicht einzusehen, warum die Eidgenossenschaft einen Tunnel bauen sollte, der ihren heiligsten Interessen zuwiderläuft, aus dem einzigen Grunde, weil Graubünden und ein Teil der Ostschweiz sich auf den Splügen versteift haben. Der Hauptunterschied zwischen Splügen und

Greina besteht, wie Dr. Traugott Geering bei der Versammlung vom 6. Mai in Basel klar auseinandergesetzt hat, im Folgenden: *Die Greina ist eine nationale Linie, deren Interessen mit denen der Bundesbahnen und der ganzen Schweiz zusammenfallen.* Der Splügen dagegen wird der Gesellschaft, die ihn betreibt, gemeinsam mit den österreichischen und italienischen Bahnen eine Politik scharfer Konkurrenz gegenüber dem Gotthard und gegenüber der übrigen Schweiz ermöglichen. Wir wissen nicht, ob um dieses Grundes willen die Splügenfreunde so nachdrücklich eine Splügenbahn fordern, *die nicht von den Bundesbahnen, sondern von einer Privatgesellschaft gebaut und betrieben werden soll.* Aber das wissen wir, dass diese Gefahr genügt, um die Bundesbehörden und nötigenfalls die *große Mehrheit der Schweizervolks zu einem entschiedenen und endgültigen Veto gegenüber dem Splügen zu veranlassen.*

Man wird gut tun, im Splügenlager die Dinge nicht zu sehr auf die Spitze zu treiben. Man hat in letzter Zeit hin und wieder Stimmen gehört, die sagten, man begreife, warum Graubünden vor hundert Jahren das Veltlin verloren habe; die selbe gegen alle wohlmeinenden Vorstellungen eigensinnige Haltung, die damals fatale Folgen hatte, könnte auch in der Ostalpenbahnfrage ähnliches erzeugen. Es erregt gerechten Unwillen, wenn rein ins Blaue hinein behauptet wird, die Greinabahn bedeute eine ernstliche wirtschaftliche Schädigung des Kantons.

* * *

Mag man auch die Auswüchse, die sich beim Kampf in der Ostalpenbahnfrage eingestellt haben, bedauern, so kann doch ein positives Ergebnis für alle Beteiligten nicht geleugnet werden. Das Ergebnis der bisherigen Tätigkeit der Splügenfreunde und der gegen sie gerichteten starken Opposition besteht darin, dass sich in der *ganzen Schweiz* die Auffassung verstärkt hat, *man dürfe die Ostschweiz nicht mehr lange auf eine Ostalpenbahn warten lassen.* Das gilt auch für jene Teile der Schweiz, die kein Interesse an einer Ostalpenbahn finden, sondern die eher eine Beeinträchtigung ihrer eigenen Interessen davon zu erwarten haben. Der Kampf hat aufklärend gewirkt, und was die Anerkennung der rechtlichen Ansprüche der Ostschweiz betrifft, so ist das Ergebnis der Aufklärung ein durchaus erfreuliches, wenn auch ein „Recht auf den Splügen“ nicht zugegeben wird.

Ohne die starke Polemik zwischen Splügen und Greina wäre wahrscheinlich eine starke Verschleppungspolitik entstanden, und

im größten Teil der Schweiz hätte man sich für die Sache gar nicht interessiert. Also ohne positiven Nutzen ist der bisherige Kampf nicht gewesen.

Die Situation in der Ostalpenbahnfrage hat sich auch dahin zu klären begonnen, dass man heute annimmt, der Bundesrat werde nach dem Antrag der Generaldirektion schwerlich auf eine *Konzessionierung* irgend einer Ostalpenbahn eintreten, sondern er werde vorziehen, in bestimmter Frist die Einbringung eines Bundesgesetzes über die Erbauung einer Ostalpenbahn zu beantragen. Die Bundesbahnen hatten dazu 8 Jahre vorgesehen, aber von 1907 an gerechnet. Es bleibt eine offene Frage, welcher Termin jetzt angenommen werden soll.

Nach der in weitesten Kreisen herrschenden Stimmung zu urteilen würde jede andere Lösung als die durch den Staatsbau eine starke Gegenbewegung und eine leicht mögliche Verschleppung der Ostalpenbahnfrage herbeiführen.

Wenn der Bundesrat die Konzessionierung zweier Linien vorschlagen wollte, wie einige Schlauberger ihm schon angeraten haben, so würde er sich dadurch überdies eine starke Blöße und den Anschein geben, als ob er die Verantwortung einfach auf die Räte abladen wollte.

Es ist der bestimmte Wunsch weitester Kreise, dass der Auftrag an die Bundesbahnen, ein oder mehrere Projekte für den Bau einer Ostalpenbahn vorzulegen, *bald* erfolge. Selbstverständlich kann der Bundesrat die eingereichten Konzessionsbegehren nicht ignorieren. Er muss dazu Stellung nehmen und mit einem bestimmten Antrag vor die eidgenössischen Räte treten. Diese haben in letzter Instanz zu bestimmen, ob eine Konzession erteilt werden soll. Erst wenn sie die Konzessionierung grundsätzlich ablehnen, hat der Bundesrat freie Bahn, um ein Gesetz für den Bau einer Ostalpenbahn vorzubereiten.

BERN

J. STEIGER

