

Diskussion um ein Eisenbahnprojekt

Antwort der Bodensee-Toggenburgbahn *)

Wenn auch dieser Weltkrieg eine ungeahnte Kraftprobe für die volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung der Eisenbahnen ermöglichte und ihnen Gelegenheit gab, ihre universelle Leistungsfähigkeit in denkbar eindrucksvollster Weise zu demonstrieren, so hat doch die durch die gewaltige Entwicklung des Automobils nach dem ersten Weltkrieg entstandene neue Bewertungsskala innerhalb der erdgebundenen Verkehrsmittel zu einer skeptischen Einstellung der Öffentlichkeit zu neuen Eisenbahnprojekten geführt, mit der man bei einem derartigen Vorhaben von vornherein rechnen muß. So war denn auch die Verwaltung der Bodensee-Toggenburgbahn (B.T.) nicht erstaunt, daß sich neben dem breiten Kreise warmer Befürworter der projektierten Bahnverlängerung von Neßlau bis Wildhaus auch eine Gegnerschaft zum Worte meldete, die das Vorhaben kürzlich in diesem Blatte als inopportun und „zeitwidrig“ bezeichnete. Dagegen glaubte die B.T. darauf Anspruch erheben zu dürfen, daß die Diskussion um dieses Projekt auf faire Weise geführt und nicht mit unsachlichen Schlagwörtern und offensichtlichen Verdrehungen gefochten wird, wie das im erwähnten Artikel der Fall war. Wir glauben, mit der Annahme nicht fehlzugehen, daß dieser Artikel von der Postverwaltung inspiriert war und daß seinem Verfasser die Konzessionseingabe der B.T. an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zur Verfügung gestellt worden ist. Muß schon dieses Vorgehen befremden, so enthält die „Vernehmlassung“ auch zahlreiche materielle Unrichtigkeiten, auf die im folgenden kurz und sachlich entgegen werden soll.

Zunächst sei festgestellt, daß die B.T. ihre Annahmen über den „präsumptiven“ Verkehr auf ihren eigenen statistischen Unterlagen aus der Vorkriegszeit basierte, wie sie in der Zahl der in Neßlau ankommenden und abfahrenden Reisenden, in dem von ihr besorgten Billetverkauf für die Poststrecke Neßlau-Buchs und in der sorgfältig durchgeführten Beobachtung der bis und ab Neßlau in den Zügen vorgewiesenen Fahrausweise bestanden. Aus diesen Grundlagen aber geht auch hervor, daß einmal der heutige Militärverkehr im Gesamtverkehr der Poststrecke eine ganz untergeordnete Rolle spielt und die Angabe, daß im heutigen Verkehr „an die hunderttausend später wegfallende Militärpersonen eingeschlossen“ seien, nicht stichhaltig ist. Andererseits aber entfällt zweifellos weitaus der größte Teil der beförderten Passagiere auf die Strecke Neßlau-Wildhaus, was auch einem flüchtigen Beobachter des Sommerfremdenverkehrs, insbesondere aber des großen Wintersportverkehrs im Obertoggenburg ohne weiteres einleuchten wird.

Die durch unseren Kritiker befürchtete maßgebende Abwanderung des Verkehrs in normalen Zeiten von der Eisenbahn auf das private Automobil kann in ihrer Berechtigung um so besser abgewogen werden, als das Ausmaß dieses Verkehrs von den Zeiten vor dem Kriege her genau bekannt ist. Eine über dieses Ausmaß hinausgehende Abwanderung des Verkehrs im Obertoggenburg vom öffentlichen auf das private Verkehrsmittel dürfte auch bei einer weitem Entwicklung des Automobilverkehrs kaum zu erwarten sein, indem beim ausschlaggebenden Winterverkehr wohl wenige Automobilisten per Auto über die verschneite und vereiste Ricken- oder Wasserfluhstraße ins Obertoggenburg zum Wintersport fahren würden, wenn sie in Zukunft die Kurorte in direkten, geheizten und geräumigen Wagen durch die schnelle, billige und bequeme Eisenbahn erreichen könnten.

Im weiteren hat der Artikelschreiber bewußt unterlassen, auch jenen Neuvorkehr in Berücksichtigung zu ziehen, den eine direkte Bahnver-

wäre, wenn die Fahrbahn und deren Unterhalt samt dem Sicherungsdienst und den Abfertigungslokalen durch die Öffentlichkeit kostenlos zur Verfügung gestellt worden wären, wie dies bei den Postautobetrieben der Fall war. Es ist denn auch durchaus nicht so, daß die „Eidgenossenschaft, Kanton, die Gemeinden und die Talschaft für den Postbetrieb nichts zu investieren hatten“, sondern es sind bei objektiver Beurteilung der Verhältnisse auch jene Steuerlasten in Berücksichtigung zu ziehen, welche in erster Linie der durch den intensiven Postautobetrieb bedingte Ausbau und der vermehrte Unterhalt der Straße verursachten. Im weiteren kennt jeder in Verkehrsproblemen auch nur einigermaßen Bewanderte die Tatsache, daß die Sanierung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen nicht zuletzt infolge der drückenden bahnfremden Lasten erfolgen mußte, an denen u. a. auch die Gratisleistungen der Bahnen zugunsten der Post Anteil haben.

Nachdem heute die Eisenbahnen wieder in vermehrtem Maße auf die psychische Bereitschaft der Öffentlichkeit rechnen können, neben den Vorzügen der andern Verkehrsmittel auch diejenigen der Eisenbahnen anzuerkennen, darf wohl auch wieder auf die früher selbstverständliche verkehrspolitische Erkenntnis hingewiesen werden, daß sich die Bewertung einer Eisenbahn nicht ausschließlich nach dem privatwirtschaftlichen Erfolg ihrer Unternehmertätigkeit richten darf, sondern der aus dem unschätzbaren Einfluß dieses wichtigsten Verkehrsmittels auf das ganze erschlossene Gebiet resultierende direkte und indirekte Nutzen mitberücksichtigt werden muß. Es wären denn auch die nicht meßbaren, aber mit Sicherheit zu erwartenden großen volkswirtschaftlichen Vorteile und nicht die „beträchtlichen Summen, welche einzuheimsen sein werden“, die in erster Linie dem Kanton St. Gallen gehörende B.T. ermunterten, sich mit allen Mitteln für die Verwirklichung des Eisenbahnprojektes Neßlau-Wildhaus einzusetzen. Die gleichen Gründe veranlassen auch den Regierungsrat des Kantons St. Gallen, die Bedürfnisfrage zu bejahen und die Aufnahme des Projektes in das erste Arbeitsbeschaffungsprogramm nachdrücklich zu empfehlen, und bewirkten vor allem das einhellige Befürworten der baldigen Verwirklichung dieses großen kantonalen Werkes durch die einheimische Bevölkerung.

Diese gegenüber dem heutigen Postautobetrieb erzielbaren hauptsächlich Vorzüge der zukünftigen Eisenbahn seien im folgenden kurz zusammengefaßt:

1. Die von Neßlau bis Wildhaus verlängerte B.T. wird als einziges Verkehrsmittel in der Lage sein, den hervorstechendsten Mangel jedes Autobusbetriebes — die Unzulänglichkeit in der Beförderung des im Obertoggenburg besonders häufigen stoßweisen Verkehrs — in ökonomischster Weise ein für alle Mal zu beseitigen. Dieser Vorzug spielt besonders für die Beförderung der großen Zahl von Skifahrern eine hervorragende Rolle, darf aber auch im Hinblick auf allfällige große Truppentransporte hervorgehoben werden.

2. Durch die Erstellung der Normalbahn Neßlau-Wildhaus wird eine wesentliche Herabsetzung der heutigen Personalfahrpreise ermöglicht. Wirkt sich diese schon in den Normaltaxen aus, so wird die Verbilligung des Ortswechsels besonders im sozial tarifierten Verkehr (Arbeiter- und Schülerverkehr) der obertoggenburgischen Bevölkerung neue Beschäftigungs- und Erziehungsmöglichkeiten erschließen. Für den Fremdenverkehr wird die Ausdehnung der Gültigkeit der Spezialbillette und -abonnemente der B.T. auf die Strecke Neßlau-Wildhaus eine besondere Rolle spielen.

3. Durch den Wegfall des Umsteigens

heiten geschaffen, sondern weil überdies aus der mit diesem Projekt verbundenen allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit des Obertoggenburg mannigfache indirekte Arbeitsmöglichkeiten eröffnet werden.

Die mit der Erstellung der Normalbahn Neßlau-Wildhaus zusammenhängenden Möglichkeiten erschöpfen sich aber nicht in diesen verkehrs- und volkswirtschaftlichen Vorteilen, sondern werden durch die damit in vorzüglicher Weise gelöste staatspolitische Aufgabe einer Verstärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls des Obertoggenburg zu den übrigen Kantonsteilen und insbesondere zur Hauptstadt St. Gallen erweitert. Wenn so auch ideelle und kulturelle Momente bei der Inangriffnahme des Bahnprojektes Neßlau-Wildhaus im Vordergrund standen, so scheint die Hoffnung berechtigt, daß auch die Diskussion über die Wünschbarkeit dieses Bauvorhabens sich auf jenem sachlichen Niveau abspielt, das der Größe dieses kantonalen Werkes und den damit auf dem Spiele stehenden hohen Werten entspricht. Erst dann wird die Kritik „freundelidgenössisch“ und fruchtbringend sein und erst dann wird sie mit dem heutigen Vorhaben der B.T. beitragen können zur dringend notwendigen Lösung des obertoggenburgischen Verkehrsproblems.

Das Transportproblem in der schwedischen Elektrizitätswirtschaft

Stockholm, 22. - Die staatliche Kraftwerkverwaltung in Schweden und der größte elektrotechnische Konzern des Landes, die Allmänna Svenska Elektriska A. B., Västerås (ASEA), haben die Errichtung einer Versuchsanlage zur Kraftübertragung mit Hilfe hochgespannten Gleichstroms beschlossen. Die Anlage soll im Herbst in Gang kommen und voraussichtlich während dreier Jahre betrieben werden, da zahlreiche Faktoren einer genauen Prüfung unterzogen werden müssen. Allein die Anlagekosten werden auf etwa 1,3 Mill. Kr. berechnet. Die Untersuchungen sollen nicht lediglich auf die Kraftübertragung begrenzt bleiben, vielmehr sollen auch u. a. die Rückwirkungen auf benachbarte Schwachstromanlagen beobachtet werden. Zu diesem Zwecke ist eine Zusammenarbeit mit der staatlichen Telegrafverwaltung und der Telefon A. B. L. M. Ericsson im Rahmen der seit 1942 bestehenden „Delegation zur Zusammenarbeit für Ueberführung von Starkstrom“ beschlossen worden. Die Lösung dieser Probleme der Kraftübertragung ist dadurch notwendig geworden, daß von der gesamten ausbauwürdigen Wasserkraft Schwedens gegenwärtig ein Drittel ausgebaut oder im Ausbau begriffen ist.

In Süd- und Mittelschweden gibt es nur noch wenig nicht ausgenutzte Wasserkräfte, so daß weitere Kraft zur Deckung des wachsenden Energiebedarfs immer weiter aus dem Norden bezogen werden muß. Die Notwendigkeit zum Bau von Ueberlandleitungen zur Energieübertragung nach dem Süden wird daher jedes Jahr größer. Im Jahre 1936 wurde die erste 200 000 Volt-Leitung zur Uebertragung der Energie des Krangede-Kraftwerks nach dem Mälaren-Gebiet gebaut, und obgleich inzwischen drei neue Leitungen mit der gleichen Kapazität errichtet wurden, werden sich diese nach Fertigstellung der im Gange befindlichen Kraftwerkbauten nicht mehr als ausreichend erweisen. Eine Untersuchung des Transportbedarfs für den Zeitpunkt des vollständigen Ausbaues der ausbauwürdigen Kraftwerke ließ erkennen, daß bei Aufrechterhaltung der höchsten Ueberführungsspannung von 200 000 Volt ab dann etwa 19 Ueberlandleitungen aus dem Gebiete des in Nordschweden gelegenen Lule-Flusses nach der Gegend des nordschwedischen Ume-Flusses benötigt werden, weitere 13 Leitungen von dort zum Gebiete des Indals-Flusses und schließlich 17 Leitungen von dort in die Gegend Stockholms und des Mälaren. Eine derartige Anhäufung von 200 000 Volt-Leitungen wird aber als eine technisch und wirtschaftlich unzweckmäßige Lösung des Transportproblems

außerordentliche Trockenheit zurückgeführt. Das Neubauprogramm hat befriedigende Fortschritte gemacht. Im Januar wurde am Bitto eine neue Zentrale in Betrieb genommen, und im März ist die Inbetriebsetzung eines weiteren Wasserkraftwerkes vorgesehen.

Effektenbörsen und Devisen

London

| | 21. | 22. | | 21. | 22. |
|-----------------|-----------|----------|--------------------|-----------|----------|
| 2 1/2 Consols | 79 9/16 | 79 9/16 | Burmah Oil | 86.10 1/2 | 86.3 |
| 4 1/2 Consols | 109 5/16 | 109 5/16 | Mex Eagle | 10.3 | 10.3 |
| 5 1/2 Conv 1 | 105 | 105 | Shell Tr | 4 3/8 | 4 1/8 |
| 5 1/2 War 1 | 103 7/8 | 104 | Trinidad | 5 3/8 | 5 1/8 |
| 4 Fund L 60 | 113 3/16 | 113 3/16 | Venez Oil | 43.1 1/2 | 43.1 1/2 |
| 4 Br V Bds | 111 5/8 | 111 5/8 | Br Celan o | 29.3 | 29 |
| 4 1/2 Austrian | 66 1/2 | 66 1/2 | „ pref | 28.7 1/2 | 28.6 |
| 7 Austrian | 31 | 31 | Courtaulds | 55.6 | 55.9 |
| 7 Germ 24 | 17 | 17 | Brit Alum | 50.3 | 50.3 |
| 4 1/2 9/16 Hung | 23 1/2 | 23 | Br Am Tob | 5 7/8 | 5 7/8 |
| 5 1/2 Young | 12 3/4 | 12 1/2 | Coats ord. | 51.6 | 50 |
| 6 1/2 Germ Pot | 51 | 51 | De Havilld | 39.6 | 39.6 |
| Sth Rys ord | 24 | 24 | Dunl Rubber | 47.9 | 46.9 |
| Rio Tinto | 13 3/4 | 13 3/4 | El.Music Ind | 33.6 | 32.9 |
| Select Trust | 27.6 | 26.9 | Enf.C'ble ord | 64.3 | 63.6 |
| Tanganyika | 11.6 | 11.6 | Guinness | 135 | 133.3 |
| Crown Min | 8 | 8 | Harr & Grost | 4 5/8 | 4 5/8 |
| De Beers def | 16 1/2 | 16 3/8 | I Chem ord. | 39.6 | 39 |
| Geduld | 7 1/2 | 7 1/2 | I Tobacco | 7 15/16 | 7 7/8 |
| Gen. Mining | 91.3 | 91.3 | Lyons ord. A | 6 3/16 | 6 1/8 |
| Goldfields | 63.9 | 63.9 | Tate and Lyle ord. | 74.3 | 74 |
| Govt Areas | 35.7 1/2 | 35.7 1/2 | Turn & New | 83.6 | 83 |
| Job'burg | 64.7 1/2 | 63.9 | Lever Broth | 2 1/2 | 2 1/2 |
| Sub Nigel | 6 1/16 | 6 3/8 | Vickers ord. | 18.6 | 18.3 |
| Union Corp | 195 | 195 | Vict. Falls | 83.9 | 83.9 |
| Anglo-Iran | 123.1 1/2 | 122.6 | Woolworth | 67.9 | 67.3 |

Tendenz: Schwächer

Mailand

| | 2. | 21. | | 2. | 21. |
|------------------|---------|---------|--------------|------------|--------|
| Rendita 5% | 99.65 | 100.20 | Breda | 640.- | 690.- |
| Snia Viscosa | 2410.- | 2100.- | Bianchi | 598.- | 598.- |
| Monte Amiata | 2350.- | 2250.- | Edison | 2330.- | 2350.- |
| Montecatini | 785.- | 780.- | Ital Pirelli | 6100.- | 6000.- |
| Ansaldo | 400.- | 410.- | Val d'Arno | 3950.- | 3900.- |
| Fiat | 2480.- | 2500.- | Sip | 1820.- | 1730.- |
| Adriatica | 950.- | 945.- | Cieli | 1980.- | 1980.- |
| Assic Generale | 10900.- | 10750.- | Centrale | 4600.- | 4600.- |
| Meridionale | 2300.- | 2310.- | Terni | 930.- | 880.- |
| Cotoniere | 2900.- | 2900.- | Marelli | 625.- | 600.- |
| Dalmine | 480.- | 480.- | Teti | 3500.- | 3500.- |
| Ilva | 395.- | 395.- | Petrolti | 98.- | 98.- |
| Isotta Fraschini | 220.- | 220.- | Tendenz: | Unbestimmt | |

New York

New York, 22. Aug. Die Debatten über ein baldiges Kriegsende veranlaßten die Börsenkreise zu einem gewissen Engagementsabbau in Rüstungswerten. Zwar schien die gestrige Abwärtsbewegung anfänglich etwas nachzulassen, da gelegentlich wieder Auswahlkäufe erfolgten und verschiedene führende Werte geringfügig anzogen. Gegen die Börsenmitte überwogen bereits wieder Kursverluste und im späteren Verlauf gaben die führenden Papiere ständig weiter nach. Gedrückt waren vornehmlich die Anteile der Schwerindustrie, die den übrigen Markt mehr oder weniger beeinflussen, abgesehen von einigen isolierten Befestigungen. Im großen und ganzen konnte aber dringendes Angebot nicht beobachtet werden und aus Publikumskreisen gingen keine größeren Verkaufsaufträge ein. — In der USA-Stahlindustrie bewegt sich die Produktionskapazität auf dem hohen Stande der Vorwochen, wenn auch Rekordergebnisse nicht gezeitigt wurden. Die Nachfrage nach den verschiedenen Produkten blieb umfangreich und teilweise schoben sich die Auftragsrückstände der Fabriken weiter hinaus. Verschiedentlich wurden Buchungen für das gesamte erste Quartal 1945 vorgenommen. Starke Beachtung fanden Berichte über die Möglichkeit baldiger Großaufträge der Regierung für Güterwagen, wobei es sich um 35 000 Einheiten verschiedener Typen handeln soll. — Die Börse schloß etwas über dem niedrigsten Tagesniveau in schwächerer Haltung. Der Aktienumsatz betrug 803 000 Shares.

Dow Jones Closing: 29 Eisenbahnen (41.43) 40.97, 15 Utilities (25.15) 25.00, 30 Industrie (148.52) 147.81.

| | 21. | 22. | | 21. | 22. |
|-----------------|--------|---------|-----------------|--------|--------|
| Shares: | | | | | |
| Air Reduction | 40 3/4 | 40 1/2 | Montgom.Ward | 50 1/2 | 50 1/8 |
| Allied Chemical | 149 | 151 1/2 | Nat Biscuit | 23 | 22 1/8 |
| Allis Chalmers | 38 1/2 | 38 | Nat. City Bank | 38 1/4 | 38 1/4 |
| American Can. | 91 | 91 7/8 | Nat. Dairy | 24 1/8 | 24 3/8 |
| Am Radiator | 12 3/4 | 12 1/2 | Nat. Distillers | 35 3/8 | 35 3/8 |
| Am Roll Mill | 15 3/4 | 15 1/4 | Nat. Steel | 68 3/4 | 68 1/2 |
| Am Smelting | 40 1/4 | 39 7/8 | N. Y. Central | 19 1/8 | 19 1/2 |
| Am Sugar | 47 1/2 | 46 3/4 | North American | 19 1/2 | 19 1/2 |

