



Unter den 17 im ehemaligen österreichischen Reichsrat vertretenen Ländern rangierte das Kronland Vorarlberg als ein von den übrigen Ländern durch hohe Gebirgszüge getrennter, ausschließlich nach dem Rhein zu orientierter Außenposten, der Bevölkerungszahl nach an letzter, dem Flächeninhalt nach an zweitletzter, in bezug jedoch auf Vortrefflichkeit der Verwaltung an erster Stelle.

Wie stellt sich nun die Schweiz zu den Anschlußwünschen des Vorarlberger Volkes. Ist es Hauptpolitik, wenn wir dem Lande in unserer Mitte Aufnahme gewähren; ist es eine machtpolitische Gelegenheitsergößerung unseres Territoriums, eine Grenzregulierung im Sinne der Befriedigung irgend welcher egoistischer Sonderwünsche? Keineswegs!

Im großen und ganzen hat sich das Schweizer Volk noch viel zu wenig Rechenschaft darüber abgelegt, um was es sich eigentlich handelt. Dieses berührt um so peinlicher, als der Gang der Ereignisse nach einer halbigen Lösung hindrängt. Es fehlt keineswegs an anderweitigen Vermittlungen, das Land Vorarlberg zum Anschluß an eine in Bildung begriffene süddeutsche schwäbische Republik zu gewinnen.

Ein verwaistes Volk, durch alle Bande der Verwandtschaft, der Arbeit und der Natur mit uns verbunden, streckt uns vertrauensvoll die Hände entgegen und anstatt, daß wir als selbstbewußte, freie, männlich aufrechte Eidgenossen kurz entschlossen einschlagen, des Dankes der Nachwelt versichert, zögern wir nutzlos, eine Flut von Bedenken vorzuschütten.

Es sei daran erinnert, daß die erste Phase der Vorarlberger Anschlußbewegung zur Zeit als abgeschlossen gelten kann. Der die Bevölkerungsstimmung im Vorarlberg sondierende inoffizielle Werbeauschuß hat auf Grund einer Unterschriftensammlung privaten Charakters festgestellt, daß sich 70 Prozent der stimmberechtigten Bürger Vorarlbergs für einen Anschluß an die Schweiz erklärt haben.

Auf die uns aus einer derartigen Verschmelzung für die Schweiz resultierenden verhängnisvollen Folgen mit der Erdrosselung unseres Wirtschafts-

lebens und der Vernichtung unserer verkehrspolitischen Vormachtstellung im Zentralalpengebiete kann nicht scharf genug hingewiesen werden. Nun erklärt sich die unbegreifliche passive Haltung unseres Volkes der Vorarlberger Frage gegenüber allein aus der völlig ungenügenden Orientierung weiter Bevölkerungskreise über die ganze Tragweite des Problems.

Das Land Vorarlberg umfaßt einen Flächeninhalt von 2570 Quadratkilometer und gehört mit Ausnahme kleiner Enklaven im Quellgebiet der Flüsse Iller und Lech zur Rheinzone.

- a) die Ill als der Hauptfluß des Landes, welche vom Rhein aus fächerartig die großen Täler gegen den Arlberg und die Silvretta-Alpen zu aufschließt, 60 Kilometer lang, mit einem Einzugsgebiet von 1288,80 Quadratkilometer;
b) die in den Bodensee sich ergießende Bregenzer Ach, welche mit einigen Quellbächen bis ins bayerische Allgäu vorstößt, ein Einzugsgebiet umfassend von 838,03 Quadratkilometer.
c) die Dornbirner Ach mit einem Einzugsgebiete von 216,97 Quadratkilometern, sie ergießt sich bei Fussach in den Bodensee.

Der Grenzstrom gegen die Schweiz zu bildet der forrigierte Rhein, welcher in seinem unteren Abschnitt durch den Diepoldsauer und Fussacher Durchstich einen neuen, verkürzten und gefälligeren Lauf, im Interesse der Beseitigung der Ueberschwemmungsgefahr, erhalten hat. Der Strom begleitet auf rund 85 Kilometer Länge die Länder Liechtenstein und Vorarlberg und erweitert sein Einzugsgebiet von 4454,53 Quadratkilometer an der Laminamündung auf 6122,88 Quadratkilometer bei der Einmündung in den Bodensee.

(Fortsetzung folgt.)

Basel.

Baselstädtischer Voranschlag 1919.

Der Bericht der Rechnungs-Kommission (Präsident Herr A. Seggli) über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 1919 ist erschienen. Einleitend wird folgendes ausgeführt:

„Das vorliegende Budget ist in bezug auf die Höhe des Defizits das schlimmste, das dem Großen Rat jemals unterbreitet wurde. Unsere eingehende Prüfung hat keine wesentliche Milderung herbeiführen können. Damit soll nicht gesagt sein, daß die vorgeschlagenen Zahlen, weder in den Einnahmen noch in den Ausgaben, irgendwie einen definitiven Charakter haben. Was früher an dieser Stelle über die Schwierigkeit und Unsicherheit der Budgetaufstellung gesagt wurde, trifft auch für das Jahr 1919 zu.

welche fast ausschließlich die kantonale Verwaltung waren, während bei direkter Unterstützung der Arbeitslosen auf eine starke Mithilfe des Bundes gerechnet werden kann. Wir möchten auch an dieser Stelle einer möglichst umfassenden Arbeitsbeschaffung durch den Staat das Wort reden, die außerordentlichen Verhältnisse der letzten Jahre haben viele Bedürfnisse an Bauten und größeren baulichen Veränderungen zurückgedrängt.

Die Beschaffung von Wohnungen wird dem Staat in den nächsten Jahren große Ausgaben verursachen, da unter den jetzigen Verhältnissen von der privaten Bautätigkeit nichts erwartet werden kann. Trotzdem möchten wir den Regierungsrat im Interesse der Entwicklung unseres Gemeinwesens ermuntern, ohne Rücksicht auf die Staatsfinanzen das dringend Notwendige vorzuführen.

In unserm letztjährigen Bericht haben wir die Frage gestreift, ob es eventuell angängig sei, ein Teil der durch direkte Kriegssorgen verursachten Ausgaben dem Staatsvermögen zu belasten, statt der laufenden Rechnung. Wir sind damals mit dem Regierungsrat einig gegangen, daß in einer Zeit, da noch kein Ende des Krieges abzusehen war, von einer Belastung des Staatsvermögens, einer Abwälzung auf spätere Zeiten, keine Rede sein könne.

Mit dem Regierungsrat sind wir der Ueberzeugung, daß eine Revision des Steuergesetzes unumgänglich notwendig ist. Die Erhebung einer kantonalen Kriegsteuer im Jahre 1918 hat diese Arbeit nur etwas verschoben, wir hoffen, daß sich der Große Rat im Laufe des Jahres mit der Vorlage beschäftigen kann.

Ebenso ist eine Revision der Besoldungsgesetze für das gesamte Staatspersonal nicht zu umgehen. Der Kreis der Bediensteten, denen außerordentliche Besoldungszulagen zugewendet werden mußten, ist auch für das vorliegende Budget erweitert worden; wir haben uns wiederholt von den ungünstigen Wirkungen dieser Zulagen auf das gesamte, nicht berücksichtigte Personal überzeugen müssen.

Soweit die sozialen Verhältnisse nicht entgegenstehen, ist es absolut unumgänglich, daß größte und vermehrte Sparsamkeit im gesamten Staatshaushalt Platz greift. Unter den außerordentlichen Verhältnissen der Kriegszeit hat sich, mehr als wünschenswert, die Gewohnheit herausgebildet, überhaupt das Sparen als etwas Ueberflüssiges zu betrachten. Wie immer auch die öffentlichen Zustände sich gestalten mögen, haben wir die vollendete Ueberzeugung, daß einer total verarmten Welt gegenüber manches vermeintlich dringende Bedürfnis nicht befriedigt werden kann, um so mehr als die sozialen Aufgaben eines immer breiteren Raum einnehmen und die öffentlichen Mittel im höchsten Maß in Anspruch nehmen.

Schon letztes Jahr haben wir angeregt, daß der Staat alle seine Taxen, Gebühren und Preise einer Revision unterziehen solle, um diese mit der eingetretenen Geldentwertung, eventuell vermindertem Arbeitsaufwand und Materialpreisen in Einklang zu bringen. Dieser Anregung ist teilweise Folge gegeben worden, vor allem sind die Preise bei den industriellen Unternehmungen unter dem Druck der Umstände, meistens in mäßigem Umfang erhöht worden. Wir sind der Meinung, daß abschließend über alle diesbezüglichen Einnahmen eine Untersuchung vorzunehmen sei, wo ohne Schaden für die sozialen Aufgaben des Staates eine Erhöhung eintreten könnte, dabei werden sich auch Fälle ergeben, wo in Würdigung der besondern Verhältnisse event. eine Reduktion der festgesetzten Taxen und Gebühren notwendig wird.

Wenn der Regierungsrat die allgemeine finanzielle Situation des Gemeinwesens als eine sehr ernste betrachtet, gehen wir mit ihm einig. Immerhin darf doch als erfreulich darauf hingewiesen werden, daß wir die furchtbare Periode des Weltkrieges überstanden haben, ohne bis jetzt unsere Schuldenlast zu vermehren und ohne die Kraft unserer Bürger unbillig zu belasten. Wir haben, die kantonalen Lasten werden unpfändlicher sein, als auch die Beanspruchung...

Von H. Gelpke.
(Fortsetzung.)

Als mächtige, 12 Kilometer breite, von Natur fruchtbare, von Menschenhand aber kulturell noch stark vernachlässigte Ebene stößt das breite offene Rheintal im Norden an das schwäbische Meer. Die gewaltige Rheinebene verteilt sich nicht gleichmäßig auf beide Uferzonen. Die rechtsufrige Rheinebene ist bedeutend ausgedehnter als das st. gallische Rheintal. Hier im Norden, in der mächtigen Tal-senke, liegen denn auch die hauptsächlichsten Bevöl-kerungs- und Industriezentren, wie die Landes-hauptstadt Bregenz mit 14,000 Einwohnern, Dorn-birn mit 16,000 Einwohnern und Lustenau mit 9000 Einwohnern. Der Eisenbahnknotenpunkt Feldkirch weist dagegen eine Bevölkerungszahl auf von bloß 5500 Seelen. Der Norden, die große Rheinniede-rung im Bodenseegebiet, ist industriereich, der Sü-den dagegen und das Innere des Landes zeigen vor-wiegend agrarwirtschaftlichen Charakter. Von der Gesamtbevölkerung (1918) von rund 155,000 See-len gehören zirka 50 Prozent der Landwirtschaft an (Schweiz 1910 bloß 26,1 Prozent). Man hat es demnach in Vorarlberg noch mit einer durch und durch bodenständigen Bevölkerung zu tun, die auch nach Klasse und Sprache (im Norden und in der Mitte wohnen Alemannen, in den Tälern und im Süden Walser aus dem Wallis und Rhätoromanen) zur Schweiz gehören. Wie stark der rhätoromanische Einfluß im Süden vorherrscht, kennzeichnen die Ortsnamen, wie Gaschurn, Schruns, Tschaguns, Bürz, Dalaas, Fontenella, Göfis, Frastens usw. Im Norden dagegen, gegen das Allgäu zu, macht sich auch etwas schwäbischer Einfluß geltend.

Ueber Flächenausdehnung und Bevölkerungsver-hältnisse orientieren die nachfolgenden Daten:

	Fläche	Bevölkerung 1910	pro 1 km ²
Vorarlberg	2570 km ²	145.794 Seelen	57 Köpfe
Liechtenstein	159 "	9.477 "	60 "
Total	2729 "	155.271 "	
Schweiz	41.298 "	3.753.293	91
Gesamtfläche: Schweiz u. Vorarlberg (Liechtenstein) 44.027 km ²			

In Bezug auf die Bevölkerungszahl, unter Zu-grundelegung der Zählungsergebnisse vom Jahre 1910, stände der Kanton Vorarlberg (Liechtenstein) an achter Stelle und in Hinsicht auf die Flächenaus-dehnung von 2729 Quadratkilometer an sechster Stelle. Für das Jahr 1918 wird die Bevölkerung geschätzt in

Vorarlberg auf	155,000 Seelen und in
Liechtenstein auf	13,000 "

zusammen somit auf 168,000 Köpfe.

Das schweizerische Territorium würde sich um 6,7 Prozent vergrößern und auf 44,027 Quadratkilo-meter ansteigen. Die Bevölkerungsvermehrung da-gegen würde bloß zirka 4 Prozent ausmachen. Die Bevölkerung Vorarlbergs verteilt sich auf 102 Ge-meinden, von welchen bloß zwei, Bregenz und Dornbirn, eine Einwohnerzahl von je über 10,000 Köpfe aufweisen. Das Siedelungsgepräge ist im allgemeinen ein gesünderes als im schweizerischen Mittellande. Wie wenig übrigens die Bevölke-rungsbewegung der Schweiz durch Vorarlberg in ihrem normalen Entwicklungsgange gestört würde, erhellt daraus, daß sich allein im Dezennium 1900 bis 1910 die Wohnbevölkerung der Schweiz um 437,850 Köpfe vermehrt hatte. In 3½—4 Jahren macht der Bevölkerungszuwachs in unserem Lande so viel aus, wie das Land Vorarlberg Einwohner zählt. Und was die Ueberfremdung der Schweiz ausmacht, so betrug im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts der Zuwachs an Ausländern 181,872 Köpfe, somit 14,000 Köpfe mehr als die gesamte Be-völkerung Vorarlbergs mit Liechtenstein zusammen genommen aufweist. Von einer Strukturänderung des schweizerischen Volkskörpers könnte somit keine Rede sein. Im Gegenteil, die 168,000 Vorarlberger und Liechtensteiner stellten keineswegs einen Fremd-körper dar im Sinne eines nach Klasse und Lebens-art fremden Volkes. Von fremden, unerwünschten Bevölkerungselementen wird man dagegen sprechen können bei all den vielen Tausenden von abgespreng-ten in der Schweiz gleichsam wie in einem stillen Sammelbecken zusammen geschwenkten zweifelhaf-ten Handelsexistenzen aus Rußland, Deutschland, Galizien, Polen, Ungarn, Rumänien usw., welche, wenn auch naturalisiert, selten mit unserem Volks-tum verwachsen. Wie viel erfrischender und herz-erquickender weht dagegen der Wind aus dem Vor-arlberger Lande, wo ein stolzes, stammverwandtes, einfaches und christliches, bodenständiges Volk uns die Bruderhand entgegenstreckt. Das gesunde Ge-fühl sagt uns, hier sind Leute von unserem Schlage, einfach und bieder; ein vollwertiges, treues Schol-

lenhoff klopf an unsere Türe und begehrt Einlaß. Die in Verkennung der wahren Verhältnisse geäußerten Bedenken eines starken fremden Einschlags in unseren Volksorganismus sind demnach völlig unbegründet. Gätte sich nur immer unsere Bevölkerungsbewegung in so gesunden Bahnen bewegt!

Was nun die Naturwähe und das Arbeitsleben des Vorarlberger Volkes anbelangt, so ist zunächst auf den forstwirtschaftlich ungemein wertvollen Waldbestand aufmerksam zu machen, der jedoch mangelnder Zufahrtswege wegen bisher einen verhältnismäßig geringen Nutzen abgeworfen hatte. Ebenso stellt die große Rheinebene ein noch sehr wenig ausgenütztes Naturgut dar. Weite Strecken sind noch Oedland. Allein in der Rheinzone lassen sich schätzungsweise noch 10,000—15,000 Hektaren an Kulturboden, vorzüglich geeignet für den Maisbau, gewinnen. Zu Ansiedelungszwecken von etwa 10,000 häuerlichen Zwergbetrieben fände sich in der großen Rheinebene genügend Spielraum vor. Sehr stark entwicklungsfähig sind dann wiederum die Alpwirtschaft und die Fremdenindustrie.

Was Industrie und Gewerbe anbelangt, so konzentrieren sich dieselben vorwiegend auf das Bodensee-Rheingebiet, mit Bregenz, Dornbirn und Lustenau als Zentren. An wichtigen Industriezweigen wären nachhaft zu machen: Baumwollspinnereien und Webereien, Seidenwebereien, Strohhutfabrikation, Trikot- und Schuhwaren, Bekleidungsindustrie, Zementfabrikation, etwas Maschinenindustrie u. s. f. Der Industrialismus hat glücklicherweise im Lande noch keine allzu starken Wurzeln geschlagen; immer noch liegt der Schwerpunkt in der Land-, Forst- und Alpwirtschaft. Einer starken Entwicklung fähig ist dann insbesondere die Wasserwirtschaft. Zurzeit bestehen in Vorarlberg 15 Elektrizitätswerke, welche an der Kraftversorgung des Landes beteiligt sind. Die Wasserkräfte selber liegen noch größtenteils brach. Abgesehen vom Rhein, wo der Vorarlberger Anteil etwa 11,000—15,000 P. S. ausmacht, lassen sich in Hochdruckanlagen der Bregenzer-, Dornbirner-, Ach, der Fruk, der Ill, sowie des Lechs und der Iller noch gegen 300,000 hydraulische Pferdekkräfte gewinnen. Zur Anlage von Spitzenkraftwerken größten Stiles eignen sich insbesondere der Spiller- und Rinersee. Am Rinersee, auf einer Meereshöhe von über 1900 Meter, lassen sich im 90 Hektaren großen und bis zu 102 Meter tiefen Becken zirka 70 Millionen Kubikmeter Wasser aufspeichern, welche in einem Spitzenwerk ausgenützt, jährlich 200 Millionen Kilowattstunden leisten könnten.

An Bedeutung die Wasserwirtschaft noch bei weitem überragend ist das Vorarlberger Verkehrsweisen. Das Landstraßennetz ist allerdings noch wenig ausgebaut. Die vorhandenen Straßen befinden sich, wenn auch verhältnismäßig schmal gebaut, so doch in vorzüglich unterhaltenem Zustande. Sehr mangelhaft bestellt ist es jedoch in Hinsicht auf die Verbindung der einzelnen Täler untereinander. So fehlen Straßenverbindungen von Bezau, dem Hauptorte des Bregenzer Waldes nach dem Illergebiet, dann nach dem oberen Lechtal, sowie nach dem Walfertal. Von der Montafoner Talhöhle aus mangelt es wiederum an befahrbaren Verbindungen mit dem Bagnanertal und dem Prättigau. Weit besser bestellt ist es dagegen mit dem Eisenbahnwesen.

Der Hauptschienenstrang des Landes bildet die bis anhin von der Eisenbahndirektion in Innsbruck, den k. k. österreichischen Staatsbahnen verwaltete normalspurige Bodensee-Arlberglinie von Lindau bis nach St. Anton am östlichen Ausgange des 10,250 Meter langen Arlbergtunnels, welche eine Gesamtlänge aufweist von 107 Kilometern. Die ganze Linie wird, mit Ausnahme des Arlbergtunnels, eingleisig befahren.

Der Arlbergtunnel wurde am 15. Oktober 1883 durchstoßen und am 20. September 1884 dem Verkehr übergeben. Der Kulminationspunkt liegt auf Cote 1310 Meter über Meer. Die 25,8 Kilometer lange westliche Steilrampe Bludenz-Rangen weist die für Adhäsionsbahnen außergewöhnliche hohe maximale Steigung auf von 31,4 Prozent gegen 27 Promille im Maximum auf der Südrampe der Gotthardbahn. Die stärksten Steigungen werden im Schnellverkehr mit einer Stundengeschwindigkeit von 35 Kilometer befahren. Der Bundesbahnbetrieb würde sich bei Angliederung des Vorarlberger Bahnnetzes an die schweizerischen Staatsbahnen keineswegs auf die 86 Kilometer lange Strecke Bregenz-Rangen beschränken, sondern der Aktionsradius erstreckte sich über die 107 Kilometer lange Etappe Lindau (bis wohin die österreichischen Staatsbahnen den Betrieb ausgedehnt hatten) — St. Anton von 107 Kilometer Länge.

Die Station Rangen am westlichen Portal des Arlbergtunnels fällt, da nicht erweiterungsfähig, als Uebergangsstation der Bundesbahnen an das tiro-

lische Eisenbahnnetz, außer Betracht. Bodensee-Arlberglinie gesellen sich dann noch hinzu die beiden den schweizerischen Verkehr vermittelnden Hauptlinien St. Margarethen-Bregenz von 14 Kilometer Länge und Buchs-Feldkirch von 19 Kilometer Länge; Total 33 Kilometer Länge.

Das vorarlbergische Hauptbahnnetz umfaßt somit eine Betriebslänge von 140 Kilometer. Als Nebenbahnen wären dann noch nachhaft zu machen:

- a) die mit einer Spurweite von 77 Zentimeter versehene Bregenzer Waldbahn: Bregenz-Bezau;
- b) die elektrische Linie Bludenz-Schrums;
- c) die elektrische Bahn: Dornbirn-Lustenau;
- d) die projektierte, elektrisch betriebene Rheindammlinie Lustenau-Feldkirch.

Von außerordentlicher Tragweite wäre eine Verkehrsangliederung Vorarlbergs an das bündnerische Netz der Rhätischen Bahnen vermittlest einer Linie, welche von Klosters aus mit Untertunnelung des Schlappiner Jochs, durch eine zirka 7 Km. lange Gallerie, die Verbindung herstellen würde mit St. Gallenkirch und Schrums im Montafonertal. Dadurch käme eine direkte Zufahrt von St. Moritz über Filisur, Davos, Klosters nach der Arlbergbahn bei Bludenz zu Stande. Nach Eröffnung der Rheindammlinie Lustenau-Feldkirch und nach deren Fortsetzung 22 Km. talaufwärts bis nach Bludenz gelangten die Rhätischen Bahnen in den Besitz einer direkten Zufahrtslinie nach St. Margarethen und damit nach dem Bodensee. Zu den bestehenden Umschlagstationen Chur und Landquart gefellen sich hinzu: Bludenz (Arlberg), Feldkirch, Lustenau und St. Margarethen. (Schluß folgt.)

Eidgenossenschaft.

Verkehr mit Rumänien.

(Mitg.) Es besteht die Möglichkeit, mit dem am 15. dieses Monats in Buchs abgehenden Warenauge nach Bukarest Frachtstücke bis zu 15 Kilo zu befördern, sofern sich eine genügende Benützung zeigt. Interessenten belieben sich bis 9. Mai, nachmittags 2½ Uhr, bei der Kreispostdirektion Basel zu melden unter Angabe der zu versendenden Warenmenge.

Kantone.

Tessin.

(*) Die Interpellation von Großrat Larchini über die Spielhölle von Campione und den „Cercle des Etrangers“ im Kursaal von Lugano findet in der Bevölkerung allgemeine Zustimmung. Larchini schlägt dem Regierungsrat vor, in Erwartung der Maßnahmen der Bundesbehörden und der Schritte von Rom den Zufluß der Fremden und Einheimischen in Campione durch die Kantonspolizei zu überwachen, um die sittlichen und materiellen Folgen für das Land und besonders die Stadt Lugano abzuwehren. Die Kantons- oder die Gendarmeriepolizei könnte an der Straße von Bissone und beim Landungssteig eine Kontrolle ausüben, um dem Tag und Nacht dauernden, unaufhörlichen Kommen und Gehen zwischen Lugano und dem Kursaal von Campione ein wenig Einhalt zu tun. Großrat Larchini verlangte zudem, daß der Regierungsrat auch die im Kanton und besonders im „Cercle des Etrangers“ wieder auftommende und geduldete Spielucht rücksichtslos unterdrücke.

Basel.

Großer Rat.

* Ordentliche Sitzung vom 8. Mai. Präsident Dr. W. Börlin, Statthalter: Joh. Frei. Von E. Wenk ist folgende Interpellation eingegangen:

Wie stellt sich die Regierung zur Frage eines energischen Preisabbaues einzelner Monopolartikel, speziell der Kartoffeln?

Was gedenkt die Regierung zu tun, um die Schwierigkeiten einer rationellen Ernährung während der fleischlosen Wochen und der Zeit der unerträglich hohen Gemüsepreise nach Möglichkeit zu beseitigen?

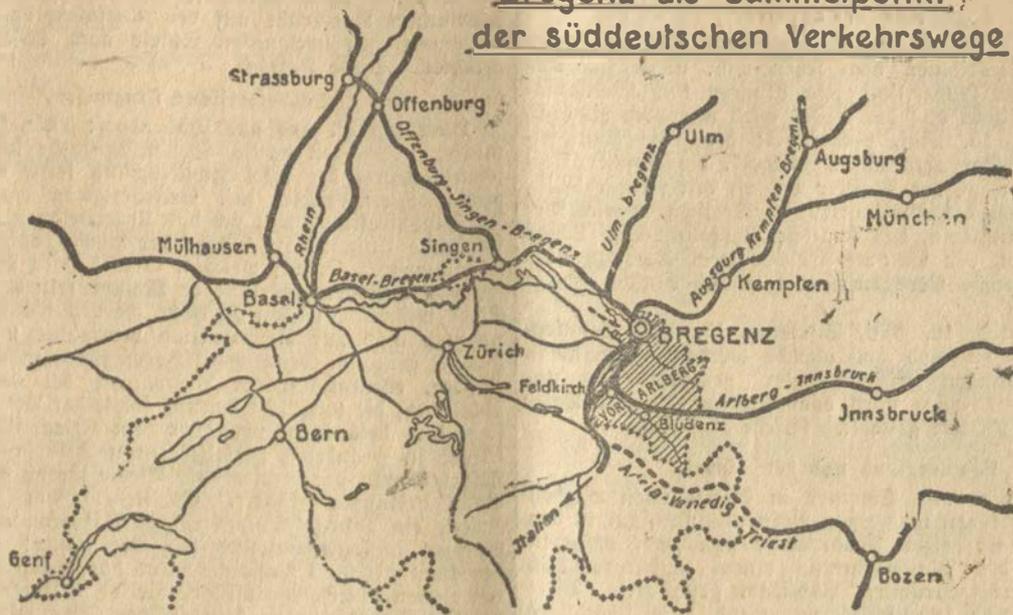
Der Interpellant weist auf die neuerlichen Preiserhöhungen hin. Die „Basler Nachrichten“ hatten Recht, als sie schrieben: unser Volkkörper ist krank. So lange eine Erleichterung nicht eintritt, werden auch die Lohnkämpfe kein Ende haben, Leuerungszulagen reichen nicht mehr aus. Das Kriegsfürsorgeamt könnte auf viele Artikel die Preise herabsetzen. Regierungsrat Dr. F. Aemmer beantwortet die Interpellation. Der Rückgang der Preise ist nicht in dem Maße erfolgt, wie man angenommen hat. Hemmend wirkt vor allem die ungenügende Transportmöglichkeit von den Häfen nach der Schweiz. Sodann liegen in der Schweiz noch große Vorräte, die man nicht mit zu großem Verlust ver-

Von jeher bedeutend war Vorarlbergs Anteil an der Bodenseeschifffahrt. Die Eröffnung der staatlichen österreichischen Dampfschiffahrtsanstalt in Bregenz fällt zeitlich mit dem am 21. September 1884 eröffneten durchgehenden Betrieb auf der Arlbergbahn zusammen. Dieses Ereignis wurde seiner Zeit, am 20. September 1884 durch ein großes Fest in Bregenz, an welchem Kaiser Franz Joseph I. persönlich teilnahm, verherrlicht. Die neue österreichische Staatsdampfschiffahrt entwickelte gar bald eine sehr rege Tätigkeit. Im Betriebsjahre 1900, für welches dem Schreibenden die Verkehrs-Ergebnisse vorliegen, wurden 225,901 Personen und 185,188 Tonnen Güter befördert. Die Bedeutung der Stadt Bregenz als Stützpunkt sowohl der ehemaligen österreichischen Staatsdampfschiffahrt, wie der ehemaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen liegt vor allem darin, daß das gesamte süddeutsche Eisenbahnnetz, vom Rhein, vom Schwarzwald, vom Neckar- und Donaugebiet her gegen das Bodenseeboden und damit gegen den Alpenfuß hinstrebt. Am westlichen Endpunkt des Sees wird der Verkehr aufgefangen, um von hier aus über den Arlberg nach dem Osten nach Wien und Budapest, wie auch nach dem Süden, nach Triest und Venedig zu, abgelenkt zu werden. Damit ist die bisherige Stellung von Bregenz als Verkehrs-, Sammel- und Durchgangsstelle gekennzeichnet.

Blickt man aber in die nächste Zukunft, so eröffnet sich für Bregenz, als den inskünftigen Schlüssel- punkt des zentralen Alpenverkehrs Ausichten von unabsehbarer Tragweite. Diese Verkehrs-Neugestaltung in ihren groben Umrissen wenigstens zu skizzieren, erscheint heute ungemein zeitgemäß.

Was die süddeutschen, in Bregenz ausmündenden Hauptschienenwege anbelangt, so rangiert unter diesen an erster Stelle die badische Rheinlinie, welche ihre Fortsetzung findet in der 93 Kilometer langen Bodensee-Gürtelbahn Radolfszell-Bregenz; es betrifft dies den Eisenbahnstrang Basel-Schaffhausen-Friedrichshafen-Bregenz-Arlberg. Dieser Linie fiel in der Vorkriegsperiode die Aufgabe zu, den schweizerischen West-Ost-Durchgangsverkehr vom Elsaß und von Frankreich her nach Wien möglichst unschädlich zu machen. Eine gewaltige Stärkung erfuhr dieser Verkehr durch die Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen-Bregenz, welche namentlich seit Eröffnung der großen Rheinhäfen in Karlsruhe und in Rehl einen stets steigenden Verkehr zu bewältigen hatte. Nicht minder bedeutungsvoll als Zufahrtslinien zur Ausgangsstelle der Arlbergbahn in Bregenz erweisen sich die doppelspurigen Hauptlinien Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen-Bregenz und Nürnberg-Augsburg-Kempten-Lindau-Bregenz, mit Abzweigung von Kempten nach München.

Fächerartig breitet sich demnach von Bregenz ein gewaltiges Schienenwegnetz aus nach dem Westen, nach Nordwesten und dem Norden, welches mit Umgehung der schweizerischen Uebergangsstellen in Basel, Koblenz, Schaffhausen, Singen, Konstanz-Kreuzlingen vom Augenblick an der Inbetriebsetzung einer schweizerischen Ostalpenbahn mit Erfolg den schweizerischen Durchgangsverkehr sowohl von Westen nach Osten, wie von Norden nach Süden, ausschalten würde. Diese Entwicklung wurde durch den Krieg hinausgezögert, jedoch keineswegs lahmgelegt. Die Verkehrskonzentrations-Bestrebungen mit Bregenz als inskünftigem Schnittpunkt der Arlbergbahn mit einer Ostalpenbahn erfuhren weiterhin eine mächtige Förderung durch eine bündnerische Adriabahn*, welche, von Maienfeld ausstrahlend, das Prättigau bis über Klosters hinaus verfolgte, hierauf das Silvretta-Massiv in einem 13,7 Kilometer langen Tunnel durchquerte, bei Rabin ins Unterengadin ausmündete, um bei Sent in einem zweiten 17,9 Kilometer langen Tunnel, unter der Spitze des Graist Alta, bei 87 Kilometer, die Schweizergrenze zu überschreiten. Die Bahn findet in Malß, bei 98,4 Kilometer (von Maienfeld aus) Anschluß an die Vinschgaulinie. Die Fortsetzung der Linie führt das Etschtal hinunter nach Venedig und Triest; ein zweiter Ast erstreckt sich von Bozen über Franzensfeste und die Bustertallinie nach Belgrad und Konstantinopel. Städte wie Frankfurt,



Stuttgart, Nürnberg, Augsburg und München fallen in die Verkehrszone von Bregenz.

Kommt es in der Folge, gewissermaßen als Krönung des gewaltigen Verkehrsnetzes, zum groß-schiffbaren Anschluß des Bodenseebodens an die Rheinschiffahrt und damit zu einer durchgehenden flutenden Verkehrsverbindung zwischen Rotterdam und Bregenz mit 1000—1200 Tonnen-Rähnen, auf einer Rheinreststrecke von 1046 Kilometer Ausdehnung, dann verlegt sich die Ausgangsstelle, respektiv der Schwerpunkt des ganzen zentral-europäischen Verkehrssystems nach Bregenz. Der Besitz von Bregenz sicherte mithin der Schweiz den Schlüssel- punkt des gesamten zentral-europäischen Alpenverkehrs. Lötschberg-Simplon, Gotthard, Ostalpenbahn, Adria-Orientbahn und Arlberg, die hauptsächlichsten Alpenübergänge im Ost-West und im Nord-Süd- verkehr, dazu die beiden Endpunkte der Bodenseeschiffahrt, Stein am Rhein und Bregenz, sowie der Ausgangs- und Endpunkt der 218 Kilometer langen Ost-West-Rheinbasis, Bregenz-Basel, wären in einer einzigen Hand vereinigt. Wer demnach die Rheinbasis Bodensee-Basel besitzt, beherrscht auch den inskünftigen binnenländischen Dreistrom-Schiff- verkehr und damit die Verkehrs-Durchdringung von Rhone, Rhein und Donau.

Das schwäbische Meer, an welches die Schweiz bis anhin bloß tangierte, ohne eine eigentliche verkehrs- beherrschende Stellung einzunehmen, entwickelte sich inskünftig, vom verkehrs- und wasserwirtschafts- politischen Standpunkte aus betrachtet, zu einem schweizerischen Binnenmeer. Der 76,1 Kilometer lange Seeweg Stein am Rhein-Bregenz würde in seinen Endpunkten von der Schweiz flankiert. Sowohl der schweizer. Bodenseeschienenweg Stein-Nord- schaffhausen-Bregenz, wie die Bodenseegürtelbahn Schaff- hauen-Radolfszell-Friedrichshafen-Lindau-Bregenz kämen in den Endpunkten auf schweizerisches Ge- biet zu liegen. Die Seeküstenlänge selbst wird durch die Vorarlberger-Seelinie um 25,1 Kilometer ver- größert, so daß die Schweiz an Stelle der bis- herigen 68,8 Kilometer Uferlänge, eine Seefront besitzen würde von 94,0 Kilometer Länge. Der schweizerische Territorialbesitz an der Bodenseefläche vergrößerte sich um 58,27 Quadratkilometer und würde mithin ansteigen auf 233,03 Quadratkilome- ter bei einer Gesamt-Seefläche mit Ausschluß der Inseln von 538,46 Quadratkilometer. Mit Einschluß der Inseln umfaßt die gesamte Seefläche (Untersee und Obersee) 543,60 Quadratkilometer.

Betrachtet man zusammenfassend die Vorarlber- ger Anschließfrage von einer höheren Warte und nicht, wie es vielfach beliebt, von lokalen, einseitig industrie- oder verkehrspolitisch orientierten Ge- sichtspunkten aus, so gewinnt das Problem für die Schweiz ein Ansehen von unabsehbarer Tragweite. Zweifelsohne hatte man bis anhin schweizerischer- seits die Frage viel zu oberflächlich behandelt und sich viel zu wenig Rechenschaft darüber gegeben, was alles auf dem Spiele steht. Erfordern auch die Fragen nach der Deckung der Kriegsschulden alle Aufmerksamkeit und die sorgfältigste Prüfung, so erscheinen doch diese finanzpolitischen Erwägungen geringfügig im Vergleich zu den großen, für eine unbegrenzte Zeitdauer bestimmten, beide Länder gemeinsam berührenden Existenzfragen politischer

und wirtschaftlicher Natur. Das Vorarlberger Pro- blem ist von einer derart weitaustragenden Bedeu- tung, daß die aus Unkenntnis der realen Faktoren bei uns Platz gegriffene Gleichgültigkeit unmöglich länger bestehen darf. Die Zeit eilt schnell und mit ihr enteilen auch auf Nimmerwiedergutmachen Ge- legenheiten, die eine günstige politische Konjunktur uns in den Schoß gelegt hat. Wie dürsten doch die besten Geister in unserem Lande nach einer alle Kreise gemeinsam bewegenden großen Aufgabe, welche die Gemüter vom allzu vielen Kleinkram in- nerer steriler Zwistigkeiten befreit und eine Bewe- gung auslöst, welche dazu angetan wäre, die Glieder unserer nationalen Gemeinschaft wieder einan- der wechselseitig näher zu verpflichten.

Unsere Geschichte ist reich an Beispielen verpaßter Gelegenheiten. Ist es nun notgedrungen ein Gesetz unserer politischen Eigenart, daß wir von kleineren selbstverschuldeten Verkümmern zu größeren fortzudringen müssen, daß wir immer und immer wieder bei aller Klugheit im Kleinen im entschei- denden Augenblick versagen, aus dem einfachen Grunde, weil wir uns zu keiner zusammenfassenden, einheitlichen nationalen Aktion aufzuraffen ver- mögen, weil unser allzu kritisch veranlagter Geist der Größe ermangelt.

Es nimmt sich so unsagbar schwächlich aus, wenn stets darauf hingewiesen wird, daß unsere Grenzen ein für allemal festgelegt seien und daß man sich da- vor zu hüten habe, territoriale Erweiterungen anzu- streben, die leicht zu einer für unser Land wenig er- freulichen kompensationspolitischen Auseinander- setzung mit dem Auslande und damit zu einer Ge- fährdung unseres bestehenden territorialen Besitz- standes führen könnten. Einen gewichtigen mora- lischen Faktor scheint man hierbei außer acht zu lassen, nämlich den, daß schwächliches Versagen über- all dort, wo Ehre und Ansehen des Landes eine würdevolle, aber entschlossene Haltung rechtfertigen, im Auslande uns selbst wenig Sympathien einträgt. Dadurch, daß man allüberall in den Geruch kommt eines schwächlichen, jeglicher Größe und Opferfreu- digkeit ermangelnden Verhaltens, macht man vor dem Auslande keine gute Figur. Im Gegenteil, man hält uns für schwächer und lebensunfähiger, als wir es in Wirklichkeit sind, und man tritt gar leicht mit Zumutungen an uns heran, die zu stellen man sich nicht erdreisten würde, sofern unsere Haltung dem Auslande gegenüber von einem kraftvolleren Selbstbewußtsein getragen wäre.

So ist es an der Zeit, daß das Schweizervolk aufwacht und in öffentlichen Rundgedungen, sowie in der Presse, zu der Vorarlberger Frage Stellung nimmt. Ist die Stimmung gefestigt, so wird es der Bundesrat sicherlich nicht an einer unseren wahren Lebensinteressen Rechnung tragenden Stellung- nahme mangeln lassen. Der Souverän aber ist das Volk, und aus dem Volke heraus muß der Anschluß- gedanke, sobald einmahl sich die Nebel vor dem Pän- der verzogen haben und die Sonnenstrahlen von der Ostwacht am Bodensee aus den westlichen Horizont erleuchten, mit elementarer Gewalt im Lande Wur- zel fassen.

* Eine schweizerische Adriabahn, Benno Schwabe & Co., Verlag in Basel, 1910.