

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 7 (1910-1911)

Artikel: Probleme schweizerischer Verkehrspolitik
Autor: Bertschinger, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-750371>

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: 14.03.2025

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

PROBLEME SCHWEIZERISCHER VERKEHRSPOLITIK

I.

Die Nationalratsverhandlungen über den Simplonvertrag und den Hauenstein-Basistunnel wirken auf die Leser der Parlamentsberichte nicht in dem Maße aufklärend, wie es ihre hohe Bedeutung erfordert hätte. Es fehlt unsern Bundesbehörden immer noch an einheitlichem Willen, der Verkehrspolitik eine gerade Richtung zu geben und die Einzelfragen einem großen Rahmen einzupassen; es fehlt aber auch bei der Besprechung von Einzelheiten an der nötigen Gründlichkeit und Sachkenntnis. Der Verkehrspolitiker von Beruf kann sich mit technischen Ausführungen und Beweismitteln nicht zufrieden geben, sondern verlangt für eine richtige Ertragsberechnung die viel wichtigeren wirtschaftlichen Grundlagen. Es war auch höchst bemühend, nach der Stichhaltigkeit der wenigen angeführten Gründe zu suchen. Nur bei der Vertretung partikularistischer Interessen bemerkte man ein gründlicheres Eingehen und einen starken Willen, Sonderplänen eine hohe nationale Bedeutung beizulegen.

Daran mögen freilich die eigenartigen, jeder modernen Arbeitsteilung spottenden, in keinem andern Lande gebräuchlichen Parlamentsverhältnisse schuld sein. Dass der Vorsteher eines Departements nicht durch einen sachkundigen Abteilungsvorsteher vertreten werden darf, macht sich besonders beim Eisenbahndepartement spürbar. Dazu ist kaum ein Parlament der Welt beruflich so einseitig zusammengesetzt wie das unsrige; man wählt nur nach Parteien und nicht nach der fachlichen Tüchtigkeit. Ein deutscher Verwaltungsreformer, dessen Vorschläge zu einigen modernen Städteverfassungen geführt haben, sagt: „Die Interessen einer Nation vertreten, ein Volk regieren, die obersten Ämter der staatlichen Verwaltungen leiten: das verlangt die höchsten Fähigkeiten. Für den Beruf der höhern Verwaltung müssen wir die Tüchtigsten aussuchen.“ In der Schweiz genügen wir dieser Forderung, wenn wir unsere Parlamente und Regierungen so zusammensetzen, dass sie die nötigen Kräfte für das moderne, von technisch wirtschaftlichen Fragen geleitete Staatsleben enthalten. Dem ent-

spricht die Zusammensetzung der eidgenössischen Räte durchaus nicht, wie folgende Zahlen deutlich beweisen:

Berufe der schweizerischen Bevölkerung in %	Berufe im Nationalrat in %
Landwirtschaft 35	Landwirte 7
Industrie 45	Juristen 40
Verkehr 5	Ingenieure und Architekten 2
Verwaltung, Wissenschaft und Übrige 6	Kaufleute 13
	Beamte, Gelehrte und Übrige 38

Natürlich lassen sich die Interessen einer Erwerbsklasse und die Interessen einer Berufsklasse nicht genau auseinanderhalten, aber eine gewisse Trennung ist immerhin möglich. Die Techniker, Verkehrspolitiker und eigentlichen Volkswirtschaftler sind am schwächsten vertreten, die Juristen am stärksten. Der Jurist kann freilich auch Vertreter industrieller Interessen sein — nur ist er dazu weniger befähigt als der technische Leiter eines Unternehmens.

Das erklärt die geringe Befriedigung, die nationalrätliche Debatten über technisch-wirtschaftliche Fragen einflößen. Aus den Äußerungen der Presse lässt sich mit aller Sicherheit konstatieren, dass im Volk starke und wachsende Zweifel über die richtige Leitung unserer Verkehrsentwicklung bestehen.

Nach allem, was in Eisenbahnfragen vorgeht, scheint die Generaldirektion zu wissen, wie und ob vorzugehen ist, wenn auch oft ohne genügende Motivierung. Diesen energischen Willen vermissen wir beim Eisenbahndepartement. So hat die Generaldirektion einen deutlich erkennbaren Kurs gegenüber der „französischen“ Berner Alpenbahngesellschaft eingeschlagen; es besteht kein Zweifel, dass sie diese gewissermaßen als ausländische Konkurrenzlinie betrachtet und im Interesse der Schweiz mit allen Mitteln bekämpft. Sie kann versichert sein, dass sie dafür beim Schweizervolk mit Ausnahme der am Lötschberg interessierten Kantone Verständnis findet. Es wäre nur zu wünschen, dass auch das Eisenbahndepartement jene übertriebenen Forderungen und Anmaßungen zeitig erkenne; leider muss man beobachten, dass es weder sie zurückzuweisen noch anzunehmen die Entschlossen-

heit besitzt. So besteht das Recht der Berner Alpenbahnen zum Bau der Linie Münster-Grenchen nach Erklärung von Bundesrat Forrer nur, insofern sie der Bund nicht selbst bauen will. Aber es sollte sich doch von selbst verstehen, dass wir nach dem Rückkauf der Gotthardbahn nicht die Hälfte einer Konkurrenzlinie, die wir durch Verminderung ihres Güterverkehrs bekämpfen, erbauen können.

Bei der Tieferlegung des Hauensteintunnels können wir dieselben Mängel beobachten und zwar besonders in der Art, wie man sich im Bundesrat ein Urteil über dessen Notwendigkeit verschafft. Die Regierungen von Baselland, Solothurn, Bern und Aargau wurden um Vernehmlassung ersucht; hat sich der Bundesrat nur die kantonalen „Baubewilligungen“ einholen wollen, so muss man sich fragen, was denn Bern und Aargau mit dieser Strecke zu tun haben. Wir werden nun durch die Botschaft belehrt, dass die Konkurrenzprojekte diese beiden Kantone berühren. Offenbar war das Vorgehen durch diplomatische Gründe diktiert; man wollte dem für die Zweispurigkeit der Strecke Grenchen-Münster bangenden Bern und dem die Schafmattbahn betrauernden Aargau eine Versöhnung und Zustimmung bewirkende Ehre antun, ein Vorgehen, das dem Bundesrat weder würdig, noch notwendig erscheinen sollte. Wenn er sich ein umfassendes Urteil über die richtige Ausbildung der Zufahrtlinien zum Gotthard hat machen wollen, so hätte er auch Schaffhausen und Zürich, die Hauptbefrachter der Albisbahn, einer nicht minder wichtigen Zufahrtlinie zum Gotthard, befragen müssen. Es hätte die Behandlung auf solch breiter Basis keineswegs die Gefahr in sich geschlossen, dass das Vorgehen verzögert worden wäre, denn in der Zentralschweiz und in der Ostschweiz ist man fest davon überzeugt, dass für die Leistungserhöhung der Gotthardbahn alles getan werden muss. Zwar gaben die Antworten von Bern und Aargau interessante Beiträge zur Klärung der Gotthardfrage; aber es zeugt doch von bedenklicher Kleinmütigkeit, wie man bei uns selbst nach der verheißungsvollen Verstaatlichung die wichtigsten Eisenbahnfragen behandelt. Wäre nun die bundesrätliche Botschaft zum Hauenstein-Basistunnel eine eingehende Arbeit, so hätte man die summarische Behandlung durch die Kommissionsberichterstatter und den Departementsvorsteher verzeihen können. Das ist sie

jedoch nicht und das Volk muss in allgemeinen Redensarten den Beweis für die Notwendigkeit einer vierundzwanzig Millionen-Ausgabe erblicken.

Die Botschaft ist ein rein technischer Bericht mit Planbeilagen. Von einer wirtschaftlichen Begründung nicht die Spur, obschon doch wohl darin und nicht in der technischen Möglichkeit der Hauptgrund der Kreditgenehmigung gesucht werden sollte. Herr Bundesrat Forrer erwähnt die durch die maritime Konkurrenz erzeugte Notwendigkeit der Verbesserung der Gotthardlinie, einen zahlenmäßigen Beweis vermag er jedoch nicht zu bringen, und doch hätte er ihn leicht aus der Eingabe des Verbandes schweizerischer Müller errechnen können. Das Berichtchen riecht bedenklich nach der allgemein verurteilten Schrift der Generaldirektion gegen die Schifffahrtsbestrebungen. — Lesen denn unsere höhern Beamten keine auswärtigen ministeriellen Beweisführungen für die Notwendigkeit großer Staatsbauten? Wenn sie sich nur einigermaßen in Deutschland umsehen wollten, so müssten sie Beispiele genug für eine würdige Behandlung solcher Fragen finden. Der Bericht gibt ganz naiv zu, dass eine Reihe von Fragen nicht zahlenmäßig ermittelt worden ist, so:

1. die Ersparnis für Unterhalt und Aufsicht der Bahn,
2. die künftige Zunahme des Verkehrs, für den ein Basis-tunnel die gleichen Vorteile bietet, wie für den jetzigen.
3. die Benützung der Hauenstein-Basislinie für den direkten Güterverkehr Basel-Biel an Stelle der Juralinie, welche bedeutend ungünstigere Traktionsverhältnisse aufweist und daher trotz geringerer Länge weniger vorteilhaft ist.
4. die künftige Preissteigerung des Rollmaterials, der Konsummaterialien, der Gehalte und Löhne.
5. die Entlastung der Lokomotivdepots in Olten, Sissach und Basel durch das Freiwerden einer Anzahl Lokomotivstände und die Verschiebung entsprechender Baubedürfnisse.
6. der Wegfall des Unterhaltes des Depots Sissach.

Trotzdem kommen die Verfasser zu einer Ersparnis von 800,000 bis 1 Million Franken. Diese Ertragsberechnung hätte die nationalrätliche Kommission schon aus erzieherischem Interesse als ungenügend bezeichnen müssen.

Sodann enthält die Botschaft Vergleiche zwischen der Hauensteinbasis-, der Wasserfallen-, der Kellenberg-, der Lüsseltal- und der Schafmattbahn, sowie der Elektrifizierung der jetzigen Hauensteinlinie.

Um die Hauensteinbasisbahn recht vorteilhaft aus dem Kostenvergleich hervorgehen zu lassen, wird der Wasserfallenbahn ein Betrag von Fr. 3 100 000 für ein zweites Geleise Önsingen-Solothurn und ein solcher von Fr. 12 300 000 für die zweispurige Linie Neu-Solothurn-Schönbühl angehängt. Der Kellenbergbahn wird für Klus-Önsingen Fr. 800 000, für Önsingen-Neu-Solothurn Fr. 3 100 000, für Neu-Solothurn-Schönbühl Fr. 12 300 000; der Lüsseltalbahn für Neu-Solothurn-Schönbühl Fr. 12 300 000 aufgeladen. Zu den Kosten der Schafmattbahn endlich wird ein zweites Geleise Aarau-Suhr und die doppelspurige 23,7 Kilometer lange Strecke Suhr-Sursee gerechnet, obschon jedem höhern Bahnbeamten bekannt sein sollte, dass der Verkehr von Basel durch die Schafmatt nach dem Gotthard über die vorzüglich angelegte aargauische Südbahn geleitet worden wäre. Aus ganz unbegreiflichen Gründen betont der Bericht, dass der Verkehr von Aarau nach dem Gotthard über Luzern führen müsse, obschon Aarburg-Zofingen, Sursee-Emmenbrücke, Luzern-Immensee noch eingleisig und Sursee-Emmenbrücke sowie der Bahnhof Luzern sich in einem unhaltbaren Zustande befinden. Sodann wird bei Behandlung der Schafmattbahn die Eigenschaft Luzerns als Fremdenzentrum als Grund für die Führung aller Züge Basel-Gotthard über Luzern aufgestellt. Fremdenzentrum ist aber Luzern von zwölf Monaten nur vier; geschäftlich und für den lokalen Güterverkehr hat es sonst kaum eine nennenswerte Bedeutung. Stellt man die Beträge so zusammen, wie sie sich bei objektiver Behandlung ergeben, so zeigt sich folgendes Bild:

Wasserfallenbahn (Liestal-Balsthal)	21,6 Millionen
Kellenbergbahn (Liestal-Balsthal)	34,5 „
Lüsseltalbahn (Zwingen-Neu-Solothurn)	62,5 „
Schafmattbahn (Gelterkinden-Aarau)	33,3 „
Hauenstein	24 „

Auch diesen Vergleich hält die Hauensteinlinie aus; man hätte nicht nötig gehabt, durch falsche Zusammenstellung um Zustimmung zu werben. Des fernern ist in dem Berichtchen ein mathematischer Schnitzer enthalten, der jedem halbfertigen Polytechniker

auffallen muss. Der Einwendung des Regierungsrates des Kantons Bern, welche besagt, dass die Vorteile des 10 ‰-Projektes illusorisch seien, solange unterhalb Sissach Steigerungen von 12 ‰ vorkämen, wird entgegengehalten, dass diese vier Strecken mit Steigungen von 10,5 bis 12 ‰ im Betriebsdienst keine Rolle spielen, weil sie von den Zügen im Anlauf überwunden werden können. Dass die Arbeit gleich dem Produkt von Kraft und Weg ist ohne Rücksicht auf die Größe und Art der einzelnen Faktoren und dass dadurch die virtuelle Länge nicht geändert wird, scheint den Berichtverfassern nicht erinnerlich zu sein.

Die Regierung des Kantons Aargau hatte, nachdem sie aus den Vergleichsarbeiten der Generaldirektion den Vorteil der Hauensteinbasislinie erkannt, ihre Unterstützung nicht vorenthalten, äußerte aber im gemeinsamen Interesse der Gotthardlinie und der Kantonshauptstadt den Wunsch, dass einige direkte Züge von Basel über den Hauenstein unter Umgehung von Olten nach Aarau und der Südbahn geführt werden möchten. Dieses Begehren hat die Generaldirektion und auch der Verwaltungsrat ohne nähere Motivierung abgelehnt, wohl einfach aus Furcht vor den Vertretern Luzerns und vor Neuerungen im allgemeinen.

Das Simplonabkommen bildet für Frankreich die Grundlage zu einer Verkehrsverschiebung. Der französisch-italiänische und belgisch-italiänische Verkehr soll von den Rheintalbahnen, auf die Linien der französischen Ostbahn und zum Teil auf die Paris-Lyon-Méditerranée geleitet werden. Der Unterschied der Bahnlängen ist ein ganz geringer: Antwerpen-Straßburg-Basel-Mailand misst 976 Kilometer, Antwerpen-Ecouvier-Belfort-Münster-Grenchen-Mailand 973 Kilometer. Der Gewinn durch Münster-Grenchen mit 30 Kilometern und Lengnau-Dotzigen mit 6 Kilometern wird nur einen Vorsprung von 4 Kilometern gegenüber der Rheinlinie gewähren. Jeder Kilometer Abkürzung wird von Bedeutung sein, auch wenn er wie bei Münster-Grenchen 445 000, bei Lengnau-Dotzigen 300 000 Franken kostet. Es ist also eine absolute Notwendigkeit, bei der Ausgestaltung der Gotthardlinie Realpolitik zu treiben; Sonderinteressen, wie diejenigen von Luzern, dürfen nicht in Betracht kommen.

Die von der aargauischen Regierung angestrebte Verbindung der Hauensteinbasislinie südlich der Aarebrücke bei Olten durch

ein 300 Meter langes Geleise mit der Aarauer Linie kann große Vorteile bringen und entspricht in jeder Hinsicht dem Interesse der Bundesbahnen. Schon jetzt gehen viele Güterzüge zum Gotthard über Aarau-Arth-Goldau. Durch das Verbindungsgeleise würden täglich etwa 1000 Achskilometer, also im Jahr 18 000 Franken erspart. Schon jetzt befahren jährlich 36 000 Reisende die Strecke Basel-Olten-Aarau und müssen dabei jedesmal achtzehn Minuten verlieren.

Die aargauische Südbahn, auf der der Verkehr nach dem Gotthard weiter geführt werden sollte, ist eine der bestangelegten Bahnen der Schweiz; die maximalen Steigungen sind weit geringer als bei Schnellzuglinien, und Krümmungen kommen sehr wenige und nur ganz schlanke vor. Schon der virtuelle Längengewinn dieser Strecke gegenüber Olten-Luzern-Immensee beträgt sieben Kilometer; dazu kommen neun Distanzkilometer, also im ganzen sechzehn Betriebskilometer, was bei einer Welttransitlinie eine so große Rolle spielt, dass man eine Außerachtlassung dieses Vorteiles, sowohl bei Güter- als bei Personenzügen, durch die Generaldirektion und den Bundesrat nicht für möglich halten sollte.

Jedenfalls ist der Bericht über die wirtschaftliche Bedeutung dieser vierundzwanzig Millionen-Ausgabe ungenügend, und wenn das so weiter dauert, muss jedes Zutrauen in unser Parlament schwinden. Will die Bundesversammlung die Ratifikation des Gotthardvertrages ebenso behandeln, so wäre es an der Zeit, das Referendum zu ergreifen, das eine Ablehnung des Vertrages sicher zur Folge hätte.

II.

Unsere Eisenbahn- und Verkehrspolitik ist aus lokalen Bestrebungen hervorgegangen. Ihrer Zusammenziehung zu den fünf großen Bahngesellschaften folgte die Verstaatlichung, die ein Zeitalter großzügiger schweizerischer Eisenbahnpolitik versprach. Aber trotzdem nun zwölf Jahre seit jener denkwürdigen, unter dem Wahlspruch „die Schweizerbahnen dem Schweizervolk“ erfolgten Abstimmung verflossen sind, haben wir noch kein eigentliches Verkehrsprogramm; es wird immer nur im kleinen geflickt. Die Beweismittel für die Hauensteinbasisbahn sind freilich genügend, einem fortschrittlichen Volk die Zustimmung abzugewinnen, aber

das nimmt den Vorwurf der Planlosigkeit und des Mangels an zielbewusster Politik nicht weg.

Auf eine der größten neuen Verkehrsideen stützt sich die vom Verband schweizerischer Müller an den Bundesrat gerichtete Eingabe, unsere Alpenbahnen in Verbindung mit den italiänischen Transportanstalten zur Konkurrenzierung der deutschen im überseeischen Warenverkehr zu benützen, um uns von Deutschland wirtschaftlich unabhängiger zu machen. Das soll Deutschland veranlassen, sich wirtschaftlich zuvorkommender zu zeigen und den Rheinwasserweg bis zur äußersten Leistungsfähigkeit und örtlichen Grenze auszugestalten. Aber die Vorteile liegen noch auf anderer Seite. Seitdem der Gotthard unseren Staatsbahnen einverleibt ist, haben wir Interesse daran, die der Nordgrenze unseres Landes entlang liegenden menschen- und industriereichen Ortschaften mit ihrem bedeutenden Warenverbrauch und ihrer großen Exportproduktion durch möglichst langgestreckte Linien der Bundesbahnen mit den Seehäfen in Verbindung zu bringen. Viele dieser Industriezentren sind kaum dreißig bis fünfzig Kilometer von der deutschen, aber 209 Kilometer von der italiänischen Grenze entfernt. Es liegt also auf der Hand, dass wir die italiänischen Mittelmeerhäfen als Eingangstore unseres überseeischen Handels betrachten müssen.

Dieses Verkehrsprojekt wirft zwei Fragen auf:

1. Genügen die italiänischen Hafeneinrichtungen zur Bewältigung einer solchen Verkehrszunahme?
2. Ist es möglich, die Gotthardbahnfrachten derart zu erniedrigen, dass eine Konkurrenzierung der deutschen Zufahrtslinien möglich und wirksam ist?

Es ist unseren Bundesbehörden fast zuzutrauen, dass sie eine dritte, allerdings wenig erfreuliche Frage stellen:

„Bewirkt eine solche zielbewusste Umgestaltung unserer Verkehrsbeziehungen nicht eine Trübung der freundnachbarlichen Beziehungen der Schweiz zu Deutschland und energische Gegenmaßregeln von dieser Seite?“

Was die erste Frage anbelangt, so darf mit dem Erwachen des „industriellen Italiens“ und mit der fortschreitenden, von oben bewirkten Ausgleichung der sozialen Gegensätze wohl auf eine

Leistungserhöhung und Stetigkeit der italiänischen Häfen und Transportanstalten gerechnet werden. Freilich sollte nicht auf Genua allein abbestellt werden müssen. Es ist wünschenswert, dass auch Venedig zu diesem Zweck herbeigezogen werde und mit Genua in Konkurrenz trete. Die Verwirklichung der Idee verlangt auch neue italiänische Zufahrtslinien, welche selbst die Bedeutung von Alpenbahnen haben können. Der ganze Plan müsste in einem Staatsvertrag geordnet werden, gewiss eine große Aufgabe unserer Diplomatie und ein Beweis, wie wenig berechtigt der Ausspruch ist, dass die Schweiz keine Veranlassung dazu habe, Außenpolitik zu treiben.

Die Frage der Frachttaxen für überseeischen Warenverkehr auf unsern Alpenbahnen beantworten die Eingabe des Verbandes schweizerischer Müller an das Handelsdepartement und das Preisausschreiben des V. S. E. A 1908/1909. Beide Schriften endigen mit dem Resultat, die Gotthardbahn könne mit einem Frachtzuwachs von über 80 000 Eisenbahnwagenladungen im Jahre auf eine Mehrstrecke von durchschnittlich 200 Kilometern und daher mit einer Mehreinnahme von zirka zwei Millionen rechnen. Dabei könnte die Minimaltaxe von 2,5 Cts. auf den Tonnenkilometer eine Verringerung um 40 % ertragen, und dann wäre man konkurrenzfähig mit den deutschen Zufahrtslinien.

Die Frage der freundschaftlichen Beziehungen hat die deutsche Regierung selbst beim Mehlzollkonflikt, der Oberrhein-Schiffahrt und anderem mehr beantwortet, indem sie zeigte, dass Realpolitik der Pflege freundschaftlicher Beziehungen vorgeht. Hoffentlich fehlt unsern Bundesbehörden der gesunde Staatsegoismus, den Deutschland uns gegenüber an den Tag legt, in der Zukunft nicht mehr.

III.

Der Absicht, den südfranzösischen-deutschen Verkehr von der Linie Belfort-Mülhausen vollkommen in die Schweiz zu ziehen, liegt eine weitere große Verkehrsidee zugrunde. Den Personenverkehr können wir wohl mit dem Hauensteinbasistunnel und mit Münster-Grenchen über Basel und die Westschweiz zwingen, obschon sich die Passagiere den Weg im allgemeinen nicht vorschreiben lassen. Die Verhältnisse liegen schon jetzt für uns

günstig, da die Reisezeit Berlin-Marseille über Mülhausen-Belfort-Besançon (1619 Kilometer) und über Basel-Genf (1641 Kilometer) fast dieselbe ist; die Hauensteinbasisbahn verkürzt dann die schweizerische Route um 30 Kilometer (also auf 1611 Kilometer).

Den Massengüterverkehr können wir mit dem Rhone-Aare-Rheinschiffahrtsweg ziemlich sicher durch unser Land zwingen. Die Rhone ist vom Meere bis Arles, wo gegenwärtig ein neuer Schiffahrtsweg gebaut wird, bereits schiffbar. Zwischen Arles und Lyon ist sie auf Niedrigwasser fast vollständig korrigiert, so dass während 261 Tagen mit einer Fahrtiefe von zwei Metern und mit 1,6 Metern Tiefe während weiterer 66 Tage gerechnet werden kann. Der mittlere Jahresverkehr vom Meere bis Arles beträgt heute nur 247 750 Tonnen, von Arles bis Lyon 266,031 Tonnen. Oberhalb Lyon ist die Rhone nur für Kleinschiffahrt geeignet, aber es bestehen schon finanzkräftige Syndikate, die die Schiffbarmachung in Verbindung mit der Verwertung der Wasserkräfte auch bis Genf erwirken wollen. Die schweizerische Strecke dieses Wasserweges, Chancy-Koblentz, misst 290 Kilometer. Der totale Verkehr der Bundesbahnen erreicht eine Milliarde Tonnen-Kilometer; der Wasserverkehr wird vermutlich, wie in Deutschland, einen Viertel davon, etwa 250 Millionen Tonnen betragen. Die Schiffahrtsabgaben betragen im Mittel 0,7 Cts. auf den Tonnen-Kilometer, so dass man eine Gesamteinnahme von 1 750 000 Franken erwarten kann. Zieht man einen deutschen Verhältnissen entsprechenden Betrag von 276 000 Franken für Unterhalt ab, so gestattet der Rest eine zweiprozentige Verzinsung des Anlagekapitals von 70 Millionen.

Und woher die Befrachtung? Der Verkehr im Hafen von Straßburg erreichte 1908 1 300 000 Tonnen; derjenige von Lyon wird nach Fertigstellung des untern Rhonekanals auf 1 600 000 Tonnen geschätzt. Beide Endhäfen weisen demnach einen Gesamtverkehr von drei Millionen Tonnen auf. Verteilt sich dieser Verkehr in Lyon auf die Loire, die Seine, die Marne und die obere Rhone bis Genf, so kann mit einem Viertel, das heißt mit 400 000 Tonnen gerechnet werden. In Straßburg verteilt sich der Verkehr auf den Marne-Rheinkanal, den Rhone-Rheinkanal und den Oberrhein bis Basel. Das brächte den schweizerischen Wasserwegen etwa 400 000 Tonnen; dazu kämen 800 Tonnen unseres

Binnenverkehrs. Ferner weist die Statistik nach, dass eine neue Wasserstrasse im Laufe eines Jahrzehntes einen Verkehrszuwachs um ein Viertel des vorhandenen schafft. Das ergibt einen Verkehr von 3 200 000 Tonnen im Jahr oder 608 Millionen Tonnen-Kilometern, welche bei einer Taxe von 0,7 Rappen eine Einnahme von 4 Millionen, das heißt eine Verzinsung des Anlagekapitals von 6,6% ermöglichen. Die Ertragsberechnung für dieses erste Jahrzehnt schweizerischer Binnenschiffahrt fällt also sehr günstig aus.

Die Verwirklichung dieses Projektes hat eine eventuelle Ablenkung des überseeischen Handels der Schweiz von Genua auf Marseille zur Folge. Für uns ist eine Konkurrenzierung Genuas durch andere Mittelmeerhäfen sehr günstig, insofern unser interner Verkehr nicht geschmälert wird. Dies ist bei der entfernten Lage Genfs vom Hauptkonsumgebiet der Schweiz nicht zu befürchten. Das Zutrauen in eine Besserung der Hafen- und Speditionsverhältnisse von Marseille ist jedoch bedeutend geringer als dasjenige zu den italiänischen Häfen; die sozialen und politischen Verhältnisse in Frankreich müssten sich denn bedeutend bessern.

IV.

Eine weitere Verkehrsidee ist die Konkurrenzierung der süd-deutschen Bahnen durch die in die Schweiz reichende Binnenschiffahrt. Die Oberrheinschiffahrt und ein eventueller Bodensee-Donau-Wasserweg würden selbstverständlich zu Abnehmern und Befrachtern unserer Alpenbahnen. Wenn es, wie aus der Eingabe des Verbandes schweizerischer Müller und aus dem Preisauschreiben des V. S. E. A. hervorgeht, möglich ist, durch Reduktion der Alpenbahntarife die Nord- und Ostseehäfen zu konkurrenzieren, so muss es wegen der mangelnden Talfracht der Rheinschiffe möglich sein, mit der Beschickungsgrenze der Mittelmeerhäfen weiter nordwärts vorzurücken. Das geschieht am besten durch das Projekt Splügen-Oberrheinschiffahrt.

Unter Ostalpenbahn wollen die einen nur die Splügenbahn, die andern nur die Greinabahn verstehen, je nachdem sie um die wirtschaftliche Selbständigkeit der Schweiz weniger oder mehr beängstigt sind. Für eine großzügige Verkehrspolitik kann nur ein selbständiger, mit Berücksichtigung der Schiffahrtsbestrebungen geplanter Alpenübergang in Betracht kommen. Im Süden liegen

die Verhältnisse für die Ausbildung von Wasserwegen für den Splügen bedeutend günstiger als für die Greina. Hand in Hand mit der Kraftgewinnung wird die Schifffahrt vom Po, die Adda hinauf über Lecco bis zum Comersee und damit bis Riva ausgebaut. Im Norden kann die Schifffahrt bis Wallenstadt und zwar ohne allzugroße Kosten vorgetrieben werden. Sie würde dann den Hauptwasserweg zum Splügen bilden, da Wallenstadt nur 15 Kilometer von Sargans liegt, während Lindau, die Endstation des andern, 75 Kilometer davon entfernt ist. Ein Abgefahrenwerden von Zürich ist also nicht mehr so gefährlich. Übrigens hätte Mailand, das sich gegenüber dem Simplon in derselben Lage befand wie Zürich heute gegenüber dem Splügen, damals dieselben Befürchtungen hegen können.

Es sollte möglich sein, die Oberrheinschifffahrt im Zusammenhang mit der Splügenbahn dem Interesse unserer Volkswirtschaft dienstbar zu machen. Das wird jeder verstehen, der die bayrisch-österreichischen Anstrengungen für den Ausbau der Tauern- und Brennerbahn und des Hafens von Triest kennt und weiß, welche Erfolge die österreichischen Bahnen in der Führung direkter Züge Vllissingen-Triest gehabt haben. Ganz Ostdeutschland fährt jetzt vorteilhafter über Triest als über den Gotthard nach dem Orient und dem fernen Osten. Unter diesen Umständen heißt es, die Defensive verlassen und nicht zu ängstlich die befahrenen Bundesbahnkilometer zählen, sondern unter allen Umständen den Ausbau weiterer Alpenbahnen im Osten, wie die Fern-Ortlerbahn, durch eine eigene Linie verhindern. Wir müssen handeln wie ein Fabrikant, der seine Maschinen auch dann erneuert, wenn dadurch die Ersparnisse des Geschäftes aufgebraucht werden.

V.

Doch haben wir auch reichlich prinzipielle Binnen-Verkehrsfragen zu erledigen. Heute ist die Schweiz in Verkehrszonen geteilt: Genf hat seine Faucille- und Montblanc-Interessen; die übrige Westschweiz und Bern arbeiten an den Zufahrtslinien zum Simplon (Frasne-Vallorbe) und zum Lötschberg (Münster-Grenchen-Lengnau-Dotzigen); die Zentralschweiz ist um die Vorherrschaft der Gotthardbahn besorgt; der Ostschweiz jedoch scheinen die leitenden Gedanken zu fehlen. Wohl hört man da und dort von bessern

Zufahrten zum Gotthard, von Splügen und Greina, und nicht zuletzt von der Oberrheinschiffahrt bis zum Bodensee. Aber die Meinungen sind so verschieden und die Interessen so entgegengesetzt, dass es schwer hält, sich auf eines der vorgeschlagenen Projekte zu einigen. Da müssen ganz neue Gesichtspunkte und vermittelnde Ideen zu einer Einheit führen.

Die Verkehrspolitik der Ostschweiz muss von derjenigen der West- und Zentralschweiz deshalb verschieden sein, weil sie sich um eine Geschäftszentrale ersten Ranges, die Stadt Zürich mit ihren Vororten lagert. Ähnliches ist in der übrigen Schweiz nicht in so ausgesprochenem Maße vorhanden. Fast alle Verkehrsbestrebungen sollten das Ziel verfolgen, möglichst günstige Verbindungen nach Zürich zu erreichen, und zwar nicht nur für den Personen-, sondern auch auf den lokalen Güterverkehr. Ob dann Zürich mit Mailand durch den Gotthard oder den Splügen, mit München über Romanshorn oder St. Margrethen, mit Stuttgart über Singen oder durch die Randenbahn verbunden ist, bleibt sich in dieser Hinsicht gleichgültig. Es handelt sich in der Hauptsache nur darum, dass von Zürich aus gute internationale Verbindungen bestehen.

Die erläuterten Gedanken enthalten das Bestreben, das absolute Transitverkehrssystem mit möglichst vielen Parallel-Linien zu verlassen und durch leistungsfähige Linien nur die allerwichtigsten Punkte, welche Radialverbindungen nach der Provinz besitzen, zu verbinden. Daraus ergeben sich als leitende Gesichtspunkte für die ostschweizerische Eisenbahnpolitik:

1. Ausbildung eines Radialsystems von Zürich, auf dem auch Spezialtarife, sogenannte Vororttarife, eingeführt werden nach den verschiedensten Punkten der Ostschweiz.

2. Gute Verbindung von Zürich mit den umliegenden ausländischen Großstädten.

VI.

Im Bau von Normalbahnen für den Lokalverkehr ist man entschieden zu weit gegangen. Viele dieser Linien vermögen weder ihre Selbstkosten aufzubringen noch dem Bedürfnis einer raschen Personenbeförderung zu genügen. Für den Lokalverkehr

sind elektrische Nebenbahnen mit einem Meter Spur dem weitem Ausbau vollspuriger Linien vorzuziehen. Gebietsweise sollten sie so in ein einheitliches Netz zusammengeschlossen werden, dass sie von einer gemeinsamen Kraftzentrale gespeist werden könnten. Im Jahre 1900 gab Konradin Zschokke eine Broschüre heraus, die ein solches Netz mit elektrischem Betrieb für den Aargau vorschlägt. Die Broschüre gab den Anstoß für die Ausführung zweier Nebenbahnen, die Suhrental- und die Wynentalbahn, mit denen der Aargau während mehrerer Jahre zwar nur Enttäuschungen erlebt hat. Das kann aber nicht hindern, dass an eine weitere Ausbildung gedacht wird. Es muss die Frage aufgeworfen werden, ob diese billigen Transportanstalten wirtschaftlich nicht dasselbe seien wie Straßen und ob sie eine Rendite absolut zur Folge haben müssen. Es ist ein falscher Grundsatz: lieber Straßen als Defizitbahnen. Wenn die Unternehmerform für diese Anlagen etwas freier gestaltet würde, so könnte man auch eher auf eine Entwicklung rechnen. — Ein Haupt Gesichtspunkt für die Ausbildung solcher Nebenbahnnetze ist die Möglichkeit, die Kantonshauptstädte, wie zum Beispiel Aarau, zur geschäftlichen Zentrale eines größeren Gebietes zu erheben. Dazu ist eine rasche Personenbeförderung von allen Seiten her erforderlich, wozu sich nur elektrische Schmalspurbahnen eignen. Im Aargau tauchen neue Projekte solcher Nebenbahnen auf, die einmal miteinander in örtliche Verbindung gebracht werden könnten. Dann könnten einheitliche Bau- und Konstruktionsgrundsätze ihre Früchte tragen und einen gemeinsamen und rationellen Betrieb ermöglichen.

Es wäre wünschenswert, dass sich in allen größeren Kantonen Kommissionen für die Erstellung von Nebenbahnen bildeten. Ob ihre Mitglieder den Leitungen der kleinen Bahnstrecken entnommen oder unter Zuziehung von Fachleuten durch die Regierung bestellt werden, ob die Normen, die sie aufstellen, nur Vorschläge bleiben oder zu kantonalen Gesetzen für Nebenbahnen mit oder ohne Staatssubvention erhoben werden, ist von untergeordneter Bedeutung.

VII.

Um ein möglichst summarisches Bild unserer verkehrspolitischen Lage zu skizzieren, ist es notwendig, auch die Kosten von bestehenden und projektierten Verkehrsanlagen anzugeben.

Bestehende Bahnen:

1. Gegenwärtiger Bestand der Schweizerischen Bundesbahnen:		
a) Normalbahnen	1490	Millionen
b) Schmalspurbahnen	15	„
2. Unverstaatlichte Normalbahnen, einschließlich Lötschberg- und Toggenburgbahn	225	„
3. Unverstaatlichte Schmalspur- bahnen	135	„
4. Unverstaatlichte Bergbahnen	15	„
Demnach im Staatsbetrieb	1505	Millionen
Im Privatbetrieb	375	„
Totale Kapitalinvestierung	1880	Millionen

Projektierte Eisenbahnen:

1. Linksufrige Zürichseebahn vom Hauptbahnhof Zürich bis Wollishofen	16,8	Millionen
2. Tieferlegung der Hauensteinlinie	24,0	„
3. Tieferlegung der Monte-Cenere-Linie	20,0	„
4. Frasnè-Vallorbe, bestehend aus: Zweite Spur Dail- lens-Vallorbe (4,6) Bahnhof Vallorbe (6,8)	18,4	„
5. Faucille und Genfer Eisenbahnfragen	65,2	„
6. Münster-Grenchen	16,0	„
7. Randenbahn (Donaueschingen-Schaffhausen)	11,7	„
8. Splügen (Chur-Chiavenna) nach Locher	125	„
9. Elektrifizierung	300	„
10. Faucille (Beitrag Genfs 40 Millionen)	180	„
	597	Millionen

Schiffahrtsprojekte:

Rhein-Basel-Konstanz	40	Millionen
Beitrag der Schweiz	20	Millionen
Koblenz-Chancy	70	„
	90	Millionen

Total der projektierten Verkehrsanlagen: 687 Millionen.

Die Zusammenstellung zeigt, dass wir, wenn auch nur ein Teil der Projekte ausgeführt werden soll, vor einem Jahrzehnt mit ausgesprochenem Verkehrs-Charakter stehen und dass bei der hohen Bedeutung, welche die Binnen-Schiffahrt auf unsere Volkswirtschaft haben kann, ihre Kosten im Verhältnis sehr gering sind.

In der zweiten Juli-Nummer von „Wissen und Leben“ hat einer der bedeutendsten schweizerischen Eisenbahnpolitiker, Dr. Steiger, unsere Finanzlage als für die Zukunft höchst beängstigend

dargestellt. Nur die Staatsschuld Frankreichs, Belgiens und Portugals sei verhältnismäßig noch größer als die der Schweiz. Der Umstand, Frankreich allein über eine Milliarde zu schulden, könne später zu unheimlichen Verwicklungen führen und müsse auf alle Fälle den Landeskredit schädigen, wenn einst die Verzinsung nicht mehr in gleichem Maße möglich sein sollte. Steiger erblickt die Ursache dieser allfälligen Störung des finanziellen Gleichgewichts in der künftigen in- und ausländischen Konkurrenz, und die Gegenmittel im Ausbau der Gotthardlinie. Zu seiner Defensive braucht er im allgemeinen dieselben Waffen, die hier mehr in offensivem Geiste angewandt wurden.

Kurz gefasst ist der Sinn unserer Bestrebungen folgender:

Wir haben alle Ursache und dürfen keine Mittel scheuen, die Alpenbahnen möglichst leistungsfähig auszubilden.

Dagegen können wir davon absehen, uns an der Oberrheinschiffahrt stark zu beteiligen, da Deutschland und Frankreich durch eine intensivere italiänisch-schweizerische Verkehrspolitik zur Ausbildung dieser Wasserwege gezwungen werden können.

Die schweizerische Verkehrspolitik bedarf dringend der Festlegung einer Richtungslinie, wozu eingehende und sachgemäße Verhandlungen in der Presse und in den Räten notwendig sind.

Eine weitere Kapitalinvestierung in schweizerischen Verkehrsanlagen kann jedoch kaum gefährlich sein.

ZÜRICH

Dr. ing. H. BERTSCHINGER



SCHAUSPIELABENDE

Von A. Pauls Komödie „*Blauer Dunst*“, die auf Grund eines Hamburger (diesmal also nicht eines Berliner) Erfolges rasch an unsere Schauspielbühne im Pfauen verpflanzt worden ist, brauchen wir kein weiteres Aufheben zu machen. Komödie heißt hier Schwank. Inhalt: ein armes spanisches Mädcl entrinnt dadurch der verhassten Ehe mit einem reichen alten Widerwart, dass sie von einem jungen Mann sich aus dem Mädchenstand erlösen lässt. Mit derselben wohlbekömmlichen Gläubigkeit, mit der Madonna Lisetta im Decamerone den Engel Gabriel in der Gestalt des ruchlosen Minoritenbruders Alberto nächstens in die Arme schließt, ergibt sich die Paulsche Spanierin dem hübschen Schreiber, der sich als Abgesandten des Himmels aufspielt und mit ausgiebiger Inbrunst die Rolle des Trösters der mit dem greulichen Alten bedrohten Jungfrau übernimmt. Die himmlische Täuschung kommt natürlich auch hier an den Tag. Nur hat