Staatliche und private Initiative im Verkehrswesen

Autor(en): **Cottier, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773375

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Staatliche und private Initiative im Verkehrswesen

Von Dr. R. Cottier, Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, Bern

Die Geschichte des schweizerischen Verkehrs ist die Geschichte eines Wettstreits staatlicher und privater Initiative auf dem Gebiete der Personen-, Güter- und Nachrichtenbeförderung; im großen und ganzen war dieser Wettstreit gesund und fortschrittlich.

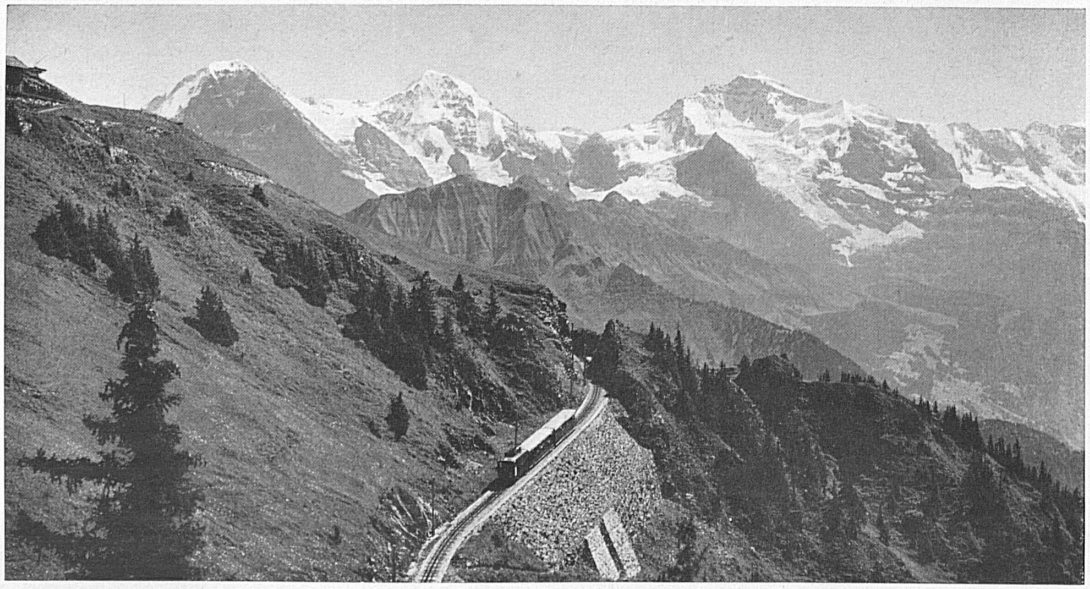
Vor dem Aufkommen der Eisenbahnen erschloß private Initiative den Verkehr auf unsern prächtigen Seen und schuf damit grundlegende Werte für den Fremdenverkehr. Durch ausländische Vorbilder angeregt und durch die Zeitverhältnisse gedrängt, wurde vor bald 100 Jahren mit dem Bau der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden der Keim zu einem dichten Geflecht von Eisenbahnen gelegt. Hierauf entstanden zuerst zaghaft, dann in rascher Folge, namentlich zwischen 1870 und 1880, allerdings etwas überstürzt und unorganisch, eine große Zahl von Eisenbahnlinien. Privater Unternehmungsgeist und zumeist privates Kapital bemeisterten die gestellte Aufgabe. Seit den 70er Jahren lenkte vor allem der Bau zahlreicher technisch und touristisch interessanter Bergbahnen die Augen aller Welt auf unser Land. Schon um die Jahrhundertwende dienten dreißig Trambahnen dem Orts- und Nahverkehr. In die Vielgestalt der Verhältnisse und in die Mannigfalt der aus privatem Wagemut entstandenen Eisenbahnen brachte seit 1852 die kantonale, und seit 1872 die eidgenössische Eisenbahnhoheit, mit verschiedenen auf eidgenössischem Boden erwachsenen Gesetzen in technischer und administrativer Hinsicht eine gewisse Einheitlichkeit.

Während verkehrspolitisch die Schweiz im vergangenen Jahrhundert vorerst am Privatbahnsystem festhielt, verhalfen dann neue Männer und neue Kräfte auf die Jahrhundertwende dem Staatsbahnsystem zum Durchbruch. Wenn auch mit der Verstaatlichung der bedeutendsten Privatbahnen der Staat die Initiative im Eisenbahnwesen auf weiten Strecken an sich zog, so blieb doch ein großes Feld privaten Gestalungswillens im Eisenbahnverkehr bestehen. In der Finanzierung der Privatbahnen trat teilweise immer mehr die Kraft der Kantone, Bezirke und Gemeinden in den Vordergrund, so daß in verschiedenen Fällen, selbst da, wo es sich äußerlich um Privatbahnen zu handeln scheint, ein weitgehender staatlicher Einfluß auf diese Unternehmungen nachzuweisen ist. In einzelnen Kantonen, den Privatbahnkantonen — Bern und Graubünden sind die wichtigsten — füllt die Eisenbahnpolitik seit den 90er Jahren von den wichtigsten Seiten ihrer Geschichte. Die Trambahnen stehen ebenfalls vorwiegend in öffentlicher Hand. Der Bund selbst hat sich an den Privatbahnen bisher nur ausnahmsweise beteiligt. Er tat es bei der Gewährung von Bausubventionen an die Rhätische Bahn und an die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, bei der Bewilligung von Elektrifikationsdarlehen und der Krisenhilfe in der ersten Nachkriegszeit. In neuester Zeit aber ist seine starke Intervention bei der finanziellen und technischen Sanierung zahlreicher Privatbahnen mit einem Kapital von 140 Millionen Franken hervorzuheben.

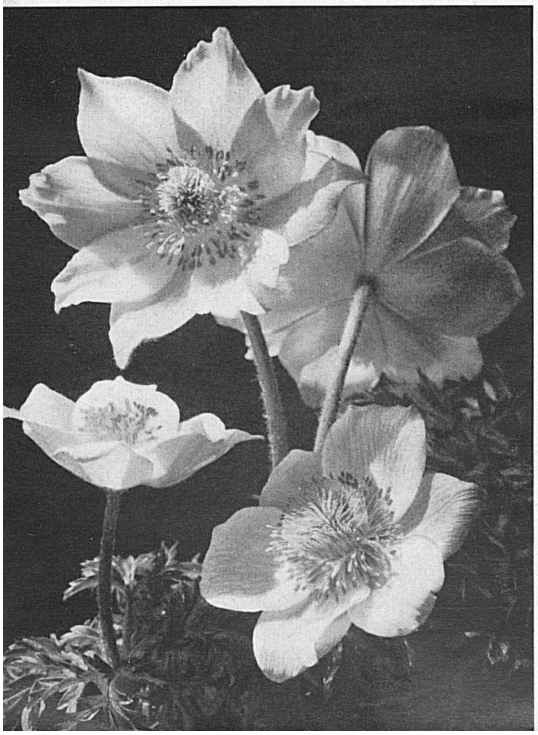
Heute dient ein dem Staatsbahnnetz mit Bezug auf die Längenausdehnung adäquates Netz privater Eisenbahnen von rund 3000 km den vielgestaltigen Bedürfnissen der Wirtschaft und erfüllt in der Notzeit dieser Tage für die Landesverteidigung und Landesversorgung an der Seite der Schweizerischen Bundesbahnen hochwichtige Aufgaben. Alle Bahnen, ob unter staatlicher oder privater Initiative entfaltet und verwaltet, sind gemeinwirtschaftliche Unternehmungen. In dieser Eigenschaft sahen sie ihre betriebswirtschaftliche Handlungsfreiheit in vielen Teilen eingeengt. Technische Vorschriften verpflichten zu solidem Bau und sicherem Betrieb, die Transport- und Betriebspflichten statuieren ihrerseits zahlreiche Bindungen, und in der Preisbildung sind sie abermals nicht frei. Durch ihre Tarifgestaltung, ihre Beförderungspflicht und regelmäßige Verkehrsbedienung verfolgen sie nicht Erwerbsabsichten für ihre Geldgeber, sondern erstreben vor allem Nutzen und Wohlfahrt für die auf sie angewiesenen Volkskreise.

Trotz all diesen Auflagen sind gerade die Privatbahnen der Nährboden für wichtige Neuerungen im schweizerischen Eisenbahnwesen geworden. Wir nennen nur eine Entwicklung, die besonders hervortritt. Wer heute die Elektrifikation der Bundesbahnen und ihre Vorteile als wahrhaft großes Werk bezeichnet, weiß, daß die ersten Schritte zu dieser hochbedeutsamen Umstellung des Staatsbahnbetriebes auf die landeseigene Kraft zuerst bei den Privatbahnen gewagt worden sind. In einer Zeit, da die Bundesbahnen vorerst nur zögernd die Vorbereitungen für die neue Betriebsart trafen, vollführten Privatbahnen (Burgdorf-Thun-Bahn, Lötschberg-Bahn und Rhätische Bahn) mit der Elektrifikation ihrer Netze als erste größere Privatbahnen eine für das ganze Land entscheidende Tat. Bevor auf die trotz starker Bundeshilfe da und dort wieder auflebenden weiteren Verstaatlichungsbestrebungen eingetreten werden konnte, galt es, durch weitere Zusammenlegungen von kleineren Eisenbahnnetzen zu größeren Gebilden weitere Betriebsersparnisse und bessere Dienstleistungen zu erzielen.

Diese Begleiterscheinung der weiteren Fusionen muß als eine der wertvollsten Seiten der Privatbahnhilfe durch den Bund gewürdigt werden. Durch den regionalen Zusammenschluß von Privatbahnen an Stelle der



Schynige-Platte-Bahn, Eiger, Mönch und Jungfrau.* Phot.: Photoglob



verfrühten Einverleibung von Kleinbahnen in das Bundesbahnnetz wird erreicht, daß das Verständnis breiter Volkskreise für die Bedürfnisse und den Nutzen aller Eisenbahnen erhalten bleibt und nicht verwischt wird. Bei der föderalistischen Struktur unseres Landes, bei der die Kantone das Straßennetz betreuen, wird dadurch auch der Gefahr einer einseitigen Verkehrsorientierung der Kantone und Gemeinden vorgebeugt und für eine sinnvolle gegenseitige Ergänzung des Verkehrs auf Schiene und Straße am besten gesorgt. Als ideale Lösung ist anzustreben, daß der öffentliche Verkehr auf den regional zusammengeschlossenen Eisenbahnen und den Straßen einer einheitlichen betrieblichen und kommerziellen Leitung unterstellt wird, wie das bereits in einzelnen Landesgegenden erzielt werden konnte. Reines Staatsbahnsystem für die Bedienung der Hauptverkehrsadern und regionale Transportunternehmungen für den Schiene- und Straßenverkehr in privatwirtschaftlicher Form, aber auch mit gemeinwirtschaftlicher Zielsetzung, dürfte für unser Land die richtige Lösung sein, um staatliche und private Initiative im Verkehrswesen zu erhalten und ihre gegenseitige Befruchtung zu gewährleisten.

Eisenbahn und Dampfschiffahrt im Dienste des Fremdenverkehrs

Von S. Bittel, Direktor der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung

Wenn wir in die Anfänge des schweizerischen Fremdenverkehrs zurückschauen, können wir feststellen, daß die dem eigentlichen Fremdenverkehr dienenden Transportanstalten schon damals eine festumrissene Stellung einnahmen. Sie haben die Entwicklung unseres Fremdenverkehrs sehr günstig beeinflußt, und im Laufe der letzten Jahrzehnte haben sich aus dem schweizerischen Transportwesen die spezifischen Touristikbahnen, die den über die Grenze flutenden Strom der Reisenden auch in entlegene Bergtäler und Höhenkurorte weiterleiteten, noch stärker herauskristallisiert. Heute besitzt die Schweiz ein imponierendes Touristik-Transportwesen, das neben vielen Schmalspur-, Zahnrad- und Standseilbahnen auch eine sehr leistungsfähige Dampfschiffahrt umfaßt.

In gleichem Maße wie der Fremdenverkehr und die Hotellerie ist aber auch das Touristik-Transportwesen starken Konjunkturschwankungen unterworfen. Alle Bemühungen, die unternommen werden, um die Krisenfolgen im Fremdenverkehr zu mildern und abzuschwächen, mußten auch hier einsetzen, sollte nicht ein bedeutender schweizerischer Wirtschaftszweig in seiner Existenz bedroht werden. Ein Blick auf die Frequenz- und Entwicklungsstatistiken der letzten sechzig Jahre schweizerischen Transportwesens beweist uns, daß die Touristikbahnen, mit Einschluß unserer Seeschiffahrt, eine sehr viel steilere Kurve aufweisen als die Normalspurbahnen. Das Bahnnetz der letztern wurde von 2451,3 km im Jahre 1880 auf 3640,9 km im Jahre 1940 erweitert, was einer Steigerung von knapp 50 % entspricht. Die Kilometerzahl der Schmalspurbahnen, die überwiegend durch Fremdenregionen führen, stieg hingegen im gleichen Zeitraum von 48,3 km auf 1586,9 km (Steigerung über 3000 %) und jene der Zahnradbahnen von 21,1 km auf 108,5 km (Steigerung über 500 %). Die Entwicklung dieser Transportanstalten, größtenteils in privatem Besitz, wurde selbstverständlich vom wachsenden Fremdenverkehr begünstigt. Im gleichen Zuge muß jedoch gesagt werden, daß die grundlegende Voraussetzung für eine solche Entwicklung ein gut ausgebautes Transportwesen bildete, und so kam es, daß Fremdenverkehr und Touristik-Transportwesen im Verlaufe der letzten drei Jahrzehnte zu einer unzertrennlichen Einheit zusammengeschmolzen sind. Das wird auch in Zukunft so sein.

Leider sind die Einnahmen der Privatbahnen seit dem Jahre 1930 fortwährend gesunken. Noch 1930 beliefen sie sich auf 141,5 Millionen und erreichten ihren Tiefstand im Jahre 1936 mit 104,3 Millionen. Erst die Abwertung des Schweizerfrankens brachte 1937 eine leichte Entlastung. Es wurden wieder 8 Millionen mehr eingenommen; aber der Kriegsausbruch hat diese hoffnungsvolle Entwicklung neuerdings jäh abreißen lassen. Es wäre eine Täuschung, zu glauben, daß die heutige Frequenz die Aufrechterhaltung der Betriebe gewährleisten könnte. Staatliche Hilfeleistungen waren unumgänglich.

Die touristischen Bahnen der Schweiz stehen jedoch vor bedeutenden Zukunftsaufgaben. Es besteht gar kein Zweifel, daß unsere Bergbahnen einen der attraktivsten Anziehungspunkte für den Auslandsreisenden darstellen. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung rechtfertigt unzweifelhaft das staatliche Interesse. Das gleiche darf auch von der *schweizerischen Dampfschiffahrt* gesagt werden. Bei ihr haben wir es mit einem Verkehrsmittel zu tun, das heute fast ausschließlich touristischen Zwecken dient.

Fremdenverkehrstechnische Gründe sprechen also neben rein wirtschaftlichen Argumenten für die Notwendigkeit, auch die schweizerische Dampfschiffahrt durch die Krisenjahre hindurchzubringen. Sie ist für uns von ganz hohem Werte. Kein kontinentales Land, mit Ausnahme von Finnland, weist ein so weites Netz von Seen auf wie gerade die Schweiz. Diese Seen sind fast ohne Ausnahme von unbeschreiblichem Liebreiz und fesseln die Auslandsgäste immer wieder von neuem. Seien sie nun an der Grenzscheide gelegen oder am steilen, wild zerklüfteten Gebirgshang oder gar im stillen Gebirgstal : ihre mannigfache Gestalt und Umgebung ist begeisternd. Der schweizerischen Dampfschiffahrt fällt die Aufgabe zu, die Gestade der Seen zu verbinden und die Gäste durch dieses landschaftliche Dorado hindurchzuführen. Sie muß und wird sich innerhalb des nationalen Fremdenverkehrs behaupten, weil sie für uns einfach unersetzbar ist.

Schließlich dürfen wir auch noch darauf hinweisen, daß die Dampfschiffahrt, wie die Bergbahnen, hohe gesundheitliche Werte vermittelt und namentlich dem Großstädter reiche Entspannung bietet. Hundertjähriger Pioniergeist hat hier ein Werk geschaffen, das unsern Fremdenverkehr jederzeit positiv beeinflußt hat und für den Schweizer selbst beglückendes Erlebnis bedeutet.

Der Anteil der privaten Transportanstalten am schweizerischen Verkehr

Von Dr. H. Born, Generalsekretär des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten

In der Schweiz sind Bau und Betrieb von Eisenbahnen während 46 Jahren ausschließlich den Kantonen und der privaten Tätigkeit überlassen worden. Sowohl das erste schweizerische Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 wie das noch heute geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, huldigten dem Privatbahnprinzip. Dieses wurde erst durch das « Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen », welch letzteres am 20. Februar 1898 vom Schweizervolk mit überwältigendem Mehr angenommen wurde, durchbrochen. Die