

Nationale Zielpunkte in der schweizer Eisenbahnpolitik

Autor(en): **Steiger, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **6 (1910)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-749501>

Nutzungsbedingungen

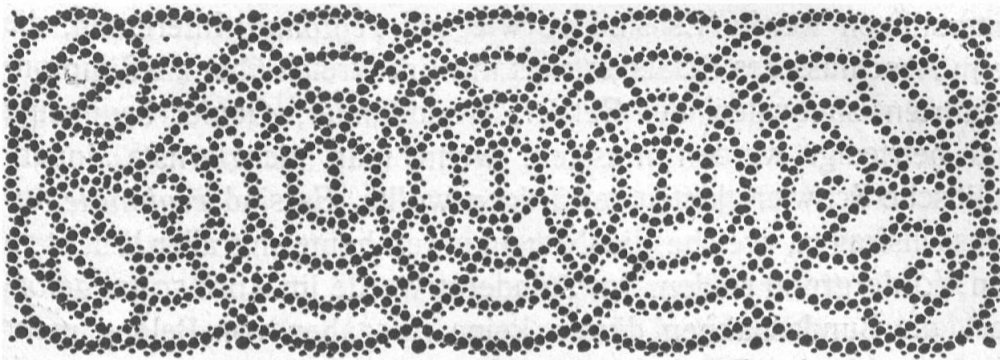
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



NATIONALE ZIELPUNKTE IN DER SCHWEIZER EISENBAHNPOLITIK

I.

Es ist etwas sonderbar, dass man sich in der Schweiz nach vollzogener Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen überhaupt noch fragen muss, was die nationalen Zielpunkte in der schweizerischen Eisenbahnpolitik seien. Hat man es nicht bei der Rückkaufskampagne vor dreizehn Jahren zur Genüge verkündigt? Hat man den Rückkauf der fünf Hauptbahnen nicht vollzogen, um zu einer einheitlichen Eisenbahnpolitik zu gelangen, wie sie unter dem System der Privatbahnen, deren jede zunächst eigene Interessen zu verfechten hatte, nicht wohl möglich war? Hat man nicht geglaubt, wenn man verstaatliche, müsse alles nach einheitlichen nationalen Gesichtspunkten beurteilt und beschlossen werden? würden keine neuen Linien gebaut, die nicht im Interesse des Landes seien?

Und wie ist es gekommen? Noch nie hat der Regionalismus stärkere Blüten getrieben als in den letzten zehn Jahren. Es ist, als ob ihn die Verstaatlichung erst recht aufgestachelt hätte. Man erinnere sich nur an das Jahr 1903, als der *Vertrag der Bundesbahnen mit der P.-L.-M.* über den Durchstich *Frasne-Vallorbe* im Nationalrat genehmigt werden sollte. Da willigten die Berner und Genfer erst ein, als ihnen der Bundesrat eine Erklärung abgab, dass er die Lötchberg- und Faucillebahn in ähnlicher Weise

unterstützen werde. Es sind vorwiegend *regionale* Interessen, die beim Abschluss des Staatsvertrags mit Frankreich über die Simplon-zufahrten zugunsten der Berner, Waadtländer, Genfer begünstigt und befriedigt werden mussten, wenn man nicht ernste, innere politische Schwierigkeiten gewärtigen wollte. Es sind *regionale* Interessensfragen, welche die Neuenburger heute mit aller Wucht in den Vordergrund stellen. Im Ständerat wurde im April sogar gefordert, die Bundesbahnen dürfen keine Ausgaben von Belang mehr machen, bis der Bund die Jura-Neuchâtelois-Bahn zurückgekauft habe. Es sind wiederum vorwiegend *regionale* Gesichtspunkte, die die Graubündner und zum Teil auch die St. Galler und Zürcher bei der Ostalpenfrage geltend machen. Schon heute hoffen die Berner und St. Galler, ebenfalls aus *regionalen* Interessen, dass der Bund sobald als möglich die Lötschberg- und die Bodensee-Toggenburgbahn übernehmen möge.

Wie soll bei einem derartigen regionalen Wunschzettel noch eine nationale Idee aufkommen?

Es wäre allerdings eine Ungerechtigkeit, jene Landesteile, die all diese Wünsche ausgesprochen oder gar deren Erfüllung dem Bund mehr oder weniger abgetrotzt haben, der einseitigen Rücksichtslosigkeit zu zeihen. Die Vorgänge der letzten Jahre kann man sich nur erklären, wenn man auf die Geschichte des Rückkaufs zurückgreift und sich vergegenwärtigt, mit welchen Mitteln er erzwungen wurde. Die unerlässlichen Stimmen der französischen Schweiz und namentlich des Kantons Waadt hat man sich durch das Versprechen gesichert, den *Simplon* zu bauen. Die St. Galler willigten ein, als man ihnen die *Rickenbahn* in Aussicht stellte. Es ist dies zwar in der April-Session im Ständerat bestritten worden; mit welchem Recht, weiß jeder, der die Rückkaufskampagne mitgemacht hat. Die Stimmen der Ostschweizer, sowohl der St. Galler als besonders der Graubündner, hätte man nicht ohne die Einschaltung des Artikels 49 über den Bau der Ostalpenbahn erhalten; ebenso wenig die der Zentralschweiz, wenn man nicht die Gotthardbahn in den Rückkauf einbezogen hätte. Den Neuenburgern sagte man: es tut uns außerordentlich leid, dass wir einstweilen die Jura-Neuchâtelois-Bahn nicht in den Rückkauf einbeziehen können, aber bei der nächsten Gelegenheit kommt ihr dran. Dass man sich die Stimmen der Eisenbahner

durch alle möglichen Versprechungen gesichert hat, kann nicht in Abrede gestellt werden; sie sind der Bundesbahnleitung und den eidgenössischen Behörden in den letzten Jahren zur Genüge vorgehalten worden.

Also mit solchen Wechseln auf die Zukunft hat man sich die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen erkaufte! Neben einer gewissen nationalen Bewegung, die wir nicht in Abrede stellen wollen, waren regionale und private Nebenmotive ausschlaggebend, sonst hätte man nicht alle diese Bedingungen gestellt. Solche Versprechungen sind Hypotheken, welche die Bundesbahnen bis zur Stunde schwer belasten.

II.

Und wie ging es nach vollzogener Verstaatlichung? Da standen zuerst die Berner auf und sagten: Nachdem man der Westschweiz den Simplon bewilligt, ist es nur recht und billig, dass wir auch etwas erhalten. Die Westschweiz hat keinen Anspruch darauf, den Simplonverkehr für sich zu pachten. Frisch und energisch gingen die Berner ans Werk, gründeten die Aktiengesellschaft der Berner Alpenbahnen, immer mit dem Gedanken, der Bund müsse die Linie doch einmal übernehmen, wie er die Simplonroute übernommen habe. Dass sie dem Bund die 1903 versprochene Lötschbergsubvention nicht geschenkt haben, versteht sich von selbst.

Dem Subventionsbegehren folgten die Begehren über Teilung des einstweilen durch den Gotthard gegangenen Güterverkehrs zugunsten der Lötschbergroute — eine Frage, die nur zum geringen Teil gelöst ist.

Nachdem die Berner durch die Waadtländer geweckt worden waren, erwachten auch die Graubündner aus dem Schlaf, machten sofort in der *Ostalpenfrage* mobil und präsentieren nun seit einigen Jahren dem Bund den von ihm in Art. 49 des Rückkaufgesetzes ausgestellten Wechsel; die dreizehn Millionen, die sie einstweilen als Wartegeld an den Bau der bündnerischen Regionalbahnen erhalten haben, scheinen sie kaum zu zählen. Dass in neuester Zeit auch die Neuenburger mobil machen, ist schon bemerkt worden. Wer will einen Stein auf sie werfen oder auf die Berner, Graubündner und St. Galler? Eine Forderung und Begünstigung ist aus der anderen herausgewachsen. Die Lötschbergpolitik Berns ist

die ganz logische Konsequenz des Simplondurchstiches und der Erteilung der Lötschbergkonzession anfangs der neunziger Jahre. Bei keinem einzigen der genannten Begehren kann man sagen, es sei an sich unberechtigt; denn sie beruhen alle mehr oder weniger auf Versprechungen, die man gemacht oder Konzessionen, die man gewährt hat.

Wie soll neben all diesen Begehren eine nationale Politik aufkommen? Wie und in welcher Reihenfolge kann man die nicht eingelösten Versprechen einhalten, ohne dass das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen und die allgemeinen nationalen Interessen verletzt werden und ohne dass eine nach nationalen Zielpunkten geleitete Eisenbahnpolitik unmöglich wird? Bei dieser Voraussetzung entstehen sofort verschiedene Fragen: *Was sind nationale Interessen? Was sind die nationalen Zielpunkte unserer Eisenbahnpolitik? Was spielen die Bundesbahnen dabei für eine Rolle? Was ist der augenblickliche Stand der Dinge, von dem aus die ganze Situation beurteilt werden muss?*

III.

Zuerst die letzte dieser Fragen. Vor der Eisenbahnverstaatlichung beschränkte sich die Eisenbahnpolitik des Bundes auf die großen Alpendurchgänge und auf den Abschluss der dazu nötigen internationalen Verträge, vor allem beim Gotthard. Im übrigen blieb die Entwicklung des Eisenbahnwesens der Privatinitiative überlassen. Dass diese nicht schlecht für Handel und Wandel gesorgt und dass sie mehr Linien erstellt hat, als der Bund je erstellt haben würde, bezweifelt keiner.

Die Bundesbahnen haben die Tarife der Privatbahnen im Personen- und Güterverkehr in der Hauptsache einfach übernehmen können. Es war nicht viel daran auszusetzen. Der Bund kann froh sein, dass *er* die Haupt- und Nebenbahnen nicht zu bauen hatte, sonst hätte er Hunderte von Millionen verloren. Noch rentieren die sogenannten Nebenbahnen, das heißt mit Ausschluss der fünf Hauptbahnen, nur 2,6 %; mit Einschluss der fünf Hauptbahnen war die Rendite im Jahr 1908 3,2 %. Handel und Wandel haben sich unter dem Privatbahnsystem sehr gut entwickelt. Es hat seine Schuldigkeit getan, soweit man es billigerweise verlangen konnte.

Dass die Verstaatlichung als Vereinheitlichung der fünf Hauptbahnen für den Betrieb große Vorteile bringen musste, liegt auf der Hand. Es ist anzuerkennen, dass seither eine ganze Menge Verbesserungen im Betrieb eingetreten sind, in einem Maße, wie dies beim Privatbahnsystem kaum der Fall gewesen wäre.

Daneben hat man aber auch große Gefahren in den Kauf genommen. Vor dem Rückkauf 1898 hatte die Schweiz eine Staatsschuld von 70 Millionen oder von 22 Franken auf den Kopf. Ende 1909 betrug sie für feste Anleihen der Bundesverwaltung 117,6 Millionen, für die Bundesbahnen mit Einschluss der Kassascheine rund 1400 Millionen. Dazu kommt noch der Rückkaufswert der 50 Millionen Franken Nominalwert Gotthardaktien, der noch nicht fixiert ist, aber 80 bis 90 Millionen Franken betragen dürfte. Die Staatsschuld des Bundes für Verwaltung und Eisenbahnen beträgt somit rund 1600 Millionen oder 455 Franken auf den Kopf¹⁾.

Die Lage der Dinge hat sich dadurch bei uns vollkommen geändert. Während die Schweiz vor der Verstaatlichung die geringste Verschuldung von allen Staaten Europas hatte, wird sie heute nur noch von Frankreich und Portugal und etwa noch von Belgien übertroffen. Natürlich ist für diese Schuld, besonders die Eisenbahnschuld oder doch für den größten Teil ein Gegenwert da. Aber wenn sich dieser Gegenwert *auf die Dauer* nicht mehr genügend verzinsen sollte, so leidet naturgemäß der Landeskredit darunter.

Gefährlich ist dabei, dass der größte Teil der Schuld im *Ausland*, besonders in Frankreich untergebracht ist, dem die Schweiz über eine Milliarde schuldet. Früher konnte es uns ziemlich einerlei sein, was man im Ausland über den Wert der schweizerischen

¹⁾ Vergleiche damit Preußen Fr. 276, Österreich 360, Belgien 465, Dänemark 135, Frankreich 785, Großbritannien 420, Griechenland 350, Holland 410, Ungarn 260, Italien 400, Portugal 775, Rumänien 214, Russland 147, Türkei 132, Schweden 132, Norwegen 195, Vereinigte Staaten von Nordamerika 53, Argentinien 355, Mexiko 82, Japan 118.

Bei den an die Schweiz grenzenden Staaten sind die Schuldverhältnisse folgende (in Millionen Franken):

| | Jahr | Staatsschuld, wovon | Eisenbahnschuld |
|-----------------------|------|---------------------|-----------------|
| Bayern | 1907 | 2365 | 1885 |
| Baden , | 1907 | — | 545 |
| Württemberg | 1907 | 695 | 650 |

Eisenbahn-papiere dachte. Heute nicht mehr. *Von dieser Meinung hängt der Kredit des Landes ab.*

Der erste nationale Zielpunkt in unserer Eisenbahn-politik ist somit die Wahrung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen; von ihm hängt der Kredit des ganzen Landes ab. Und heute macht die Eisenbahnschuld mehr als neun Zehntel der gesamten Bundesschuld aus.

IV.

Diese unerlässliche Wahrung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen ist keine einfache und selbstverständliche Sache. Mit Einrechnung der *gesetzlich verlangten Amortisation* hat sich die Anlage der Schweizerischen Bundesbahn in den letzten Jahren mit zirka 3,5 % verzinst, also nicht genügend, um Reserven anzulegen. Mit Einrechnung der Amortisation haben die letzten zwei Jahre Defizite ergeben (1908; 5,593; 1909: 4,09 Millionen Franken). Der Gewinn- und Verlustkonto weist heute ein Defizit von 9,48 Millionen Franken auf. Die Amortisation ist notwendig, weil sonst die Zinsenlast infolge der jährlichen Steigerung des Baukontos ins Ungeheuerliche wachsen würde. — Die französischen Bahnen fallen Mitte der fünfziger Jahren dem Staate gratis anheim. Auf jenen Moment werden uns die französischen Bahnen viel zu kämpfen geben und wir müssen uns heute schon rüsten. Die Lage der Bundesbahnen ist also keineswegs glänzend, und es hilft uns wenig, dass auch die uns benachbarten Staatsbahnen alle zu kämpfen haben.

Die Bundesbahnen haben zwar enorme Anstrengungen gemacht, um die Ausgaben zu verringern und das Gleichgewicht zu sichern. Im Jahre 1909 sind bei vermehrten Einnahmen verhältnismäßig acht bis neun Millionen weniger ausgegeben worden als 1908. Es ist das eine bedeutende Leistung, die aber nicht ausreichen wird, das finanzielle Gleichgewicht herzustellen.

Die Bundesbahnen sind allerdings noch lange nicht am Ende ihrer Ersparnisse angelangt. Durch angemessene *Reorganisation* vor allem der *Kreisdirektionen* und durch *Verbesserung von Vorschriften*, die den Betrieb schwer belasten, kann noch viel getan werden.

Man hat dazu um so mehr Veranlassung, als das neue Besoldungsgesetz den Bahnen auf 1912 eine gewaltige Mehrausgabe¹⁾ auferlegt.

Auch wächst bei aller Zurückhaltung das Bautenbudget an. Der zweite Simplontunnel mit 34 Millionen lässt sich nicht aufschieben, ebensowenig die Anlage vieler Doppelgeleise. Man denke an die nicht aufzuschiebende Regelung der *linksufrigen Zürichseebahn* von Zürich bis weit hinauf im Betrage von gegen 30 Millionen, den dringenden Neubau der Bahnhöfe *Biel, Thun, St. Gallen*; wiederum eine Ausgabe von 25 bis 30 Millionen. Die Bauten im Zusammenhang mit *Frasne-Vallorbe* 6 bis 7 Millionen. Und so beziffern sich die unaufschiebbaren Bauten aller Art auf einige hundert Millionen, wie dies schon vor einiger Zeit der Verwaltungsratspräsident der Bundesbahnen im Ständerat bemerkt hat. Die Tieferlegung des Hauenstein und des Monte Cenere mag sich wenigstens zum Teil durch die erzielten Ersparnisse im Betrieb verzinsen. Weniger günstiger verhält es sich mit der Ostalpenfrage, der Genfer Bahnhoffrage und anderen Ausgaben, die mit der Ausführung des Vertrags über die Simplonzufahrten im Zusammenhang stehen. Man gelangt so zu enormen Beträgen, deren Verzinsung keine leichte Sache sein wird.

¹⁾ Die finanziellen Folgen dieses Gesetzes werden auf rund 11 Millionen beziffert. Davon fallen rund 5 Millionen Franken auf die Periode *vor* 1. April 1912 und zirka 6 Millionen auf die Periode *nach* 1. April 1912; die periodischen Gehaltserhöhungen, die alle drei Jahre erfolgen, nicht gerechnet. Zu diesen zirka 11 Millionen kommen noch jährliche Mehreinzahlungen von zirka 700,000 Franken in die *Pensions- und Hilfskassen*, ferner eine *einmalige* Einzahlung von fünf Monatsbeträgen von 4,5 Millionen Franken. Man gelangt somit zu einer ordentlichen Mehrbelastung durch das neue Gesetz von nahezu 12 Millionen und 4,5 Millionen außerordentliche einmalige Belastung. 1915 wird diese Summe erhöht durch die automatischen Gehaltssteigerungen.

Zu all dem wird nun noch die Mehrbelastung für die *Lohnerhöhungen der nicht ständigen Arbeiter* kommen, was auch eine schöne Summe ausmachen wird, die zur Stunde nicht bekannt ist. Zum Glück fängt die Finanzlage der Bundesbahnen an, sich etwas besser zu gestalten, was einerseits der günstigeren Konjunktur zu verdanken ist, andererseits aber den außerordentlichen Anstrengungen, die seit zwei Jahren gemacht worden sind, um den Betrieb zu vereinfachen. Die Sparmaßnahmen sind in erster Linie dem *Personal* zugute gekommen; man müsste sonst über die finanziellen Folgen des eben bereinigten Besoldungsgesetzes erschrecken. Ohne diese Sparmaßnahmen wären auch die Räte in ihren Beschlüssen nicht so weit gegangen.

V.

Auch wenn es den Bundesbahnen gelingt, das momentan gestörte finanzielle Gleichgewicht trotz den Anforderungen für Besoldungen und Bauten wieder herzustellen, so drohen ihnen für die Zukunft ernste Gefahren durch *Konkurrenz im In- und Auslande*. Mit dem Bau der Lötschbergbahn und von Münster-Grenchen erwächst ihnen zunächst für den Verkehr nach Mailand eine starke Konkurrenz, auf die hier schon früher aufmerksam gemacht wurde. Gegenwärtig sind sie an der Strecke Basel-Mailand mit 321 Kilometern beteiligt; zukünftig, über Delle-Münster-Lengnau-Biel-Scherzligen und Brig-Iselle, mit nur zirka 150 Kilometern. Durch den Bau von Münster-Grenchen hofft die französische Ostbahn, französisch-italiänischen und belgisch-italiänischen Verkehr für eine Strecke von über 300 Kilometer auf ihre Linie leiten zu können (siehe „Wissen und Leben“, II. Jahrg., Heft 12, S. 553). Der Kampf mit den deutschen Bahnen wird hart sein; daher das Drängen auf die Erstellung der Linie *Pieterlen-Dotzigen* oder auch *Lengnau-Dotzigen*, weil jede paar Kilometer zählen werden. Wie schon früher bemerkt beträgt die Strecke Antwerpen-Straßburg-Basel-Mailand *976 Kilometer*, Antwerpen-Ecouvier-Belfort-Münster-Grenchen-Mailand *973 Kilometer*. Die Differenz ist also unbedeutend. Sie wird zugunsten der Lötschbergroute erhöht durch verschiedene Abkürzungen, die noch bei Belfort, bei Bern (Wylerfeld) geplant sind¹). Der Kampf wird hart werden.

¹ Die Rechnung für die Strecke *Belfort-Mailand* stellt sich wie folgt:

| Gotthardroute | km effektiv | Simplonroute | km effektiv |
|--------------------------------------|----------------|----------------------------------------|----------------|
| Belfort-Mülhausen-Basel | 82,6 | Belfort-Delle | 21,4 |
| (<i>Belfort-Delle-Basel 100,4</i>) | | Delle-Delsberg-Münster (40,37 + 11,2) | 51,57 |
| Basel-Chiasso | 320,1 | Münster-Lengnau-Biel | 24,26 |
| Chiasso-Mailand | 52 | (<i>Münster-Sonceboz-Biel 39,65</i>) | |
| | 454,7 | Biel-Bern (Wyler)-Scherzligen | 60,17 |
| | | Scherzligen-Frutigen-Brig-Iselle | |
| | | (23,41 + 60,4 + 21,93) | 105,74 |
| | | Iselle-Mailand | 141,8 |
| | | | 404,94 |

Von diesen 405 km fallen auf die Ostbahn 21,4 km, auf die Bundesbahnen zirka 147 km, falls Münster-Grenchen gebaut wird, und 173 km bei der Strecke über Sonceboz. *Gegenüber Basel-Chiasso müsste die Bundesbahn auf einen Ausfall von 147 + resp. 175 km rechnen*. Dieser Ausfall kann nur durch *neuen Verkehr* ausgeglichen werden, der bis heute dem Gotthard entgangen ist und den man von der französischen Ostbahn erhofft; mit welchem Recht wird die Zukunft lehren.

Was die Franzosen nach dem Wortlaut der parlamentarischen Verhandlungen vor allem für den *Vertrag über die Simplon-zufahrten* eingenommen hat, ist die Aussicht, Deutschland, den *voies allemandes*, möglichst viel Verkehr abjagen zu können, der bis jetzt durch den *Gotthard* gegangen ist, und den französischen Linien Terrain zurück zu erobern, das sie wirklich oder angeblich durch die *Gotthardroute* zugunsten Deutschlands verloren haben. Das war das eigentliche Motiv zur Annahme des Vertrages und hat ihn in Paris bis zu einem gewissen Grad populär gemacht. Wenn es der Raum gestatten würde, wäre es leicht, dies näher zu belegen¹⁾.

Dieser nicht nur dem *Gotthard*, sondern auch den *deutschen Bahnen* bevorstehende Kampf ist den *Deutschen* natürlich nicht verborgen geblieben. Dem Staatsvertrag mit Frankreich, der gegen die *voies allemandes* gerichtet ist, konnten die Deutschen keine Sympathie abgewinnen. Das erklärt sich zum Teil die intransigente Haltung Deutschlands bei den Verhandlungen über den *Gotthardvertrag*! Darüber soll man sich nur keine Illusion machen. Den *Gotthardvertrag* hat Deutschland in erster Linie gegen *Frankreich* und nicht gegen die Schweiz gerichtet; wir bezahlen nur die Zeche. Deutschland wollte gegen Frankreich, das die *voies allemandes* abfahren will, eine Verteidigungsstellung beziehen und das geschah am besten durch vertragliche Festlegung der Tarifreduktionen am *Gotthard* und durch Aufstellung der Klausel der Meistbegünstigung auf ewige Zeit! Hierin liegt die Erklärung für die Taktik der Deutschen.

¹⁾ Der Deputierte Plichon bemerkte zum Beispiel in der Kammer:

Si j'en arrive au transit anglais, belge ou hollandais qui, jusqu'à ce jour, et depuis la création du *Saint-Gotthard*, échappait complètement au rail français, qu'est-ce que je trouve? Aujourd'hui tout ce qui arrive d'Ostende, d'Anvers ou de Rotterdam descend par Bruxelles, par Namur, de là s'en va à Metz, puis à Strasbourg, remontant la vallée du Rhin, puis passe à Bâle et se dirige vers le *Saint-Gotthard* sans emprunter un mètre du territoire français.

Demain, grâce à la convention dont je vous demande la ratification, d'accord avec le gouvernement, ce trafic a intérêt, parce que c'est la plus courte distance à descendre de Bruxelles à Namur sur Viston, à franchir la frontière à Ecouvies et, à partir de là, à se diriger sur Longuyon et Nancy.

Ce parcours sur le rail français d'Ecouvies à Delle représente 322 kilomètres que les marchandises payeront aux lignes françaises, au lieu de suivre les lignes de nos concurrents.

Ebenso wurde im französischen Parlament immer und immer wieder betont, wie wichtig es sei, dass die *Mont-Cenis*-Linie verstärkt werde¹⁾, was man auch in einer franko-italiänischen Konferenz anstrebte, die in Rom stattgefunden hat.

Es ist zu hoffen und zu wünschen, dass der Vertrag mit Frankreich und speziell die Erstellung von Frasnè-Vallorbe und Münster-Lengnau dem Simplon, der heute den Bundesbahnen jedes Jahr Millionen kostet, neuen Verkehr bringt, und nicht nur neue Konkurrenz; sonst sind die Folgen des Vertrags fatal.

In Turin hat vor einiger Zeit eine Versammlung von italiänischen und französischen Vertretern und Interessenten zur Prüfung einer Verbesserung der Alpenbahn durch den *Mont-Cenis* stattgefunden. Es wurde bemerkt, die durchaus notwendigen Bemühungen, ihr einen entsprechenden Aufschwung zu bereiten, könnten nur durch vollständige Durchführung des Doppelgleises zum Ziel führen. Es wurde ein Beschluss angenommen, worin die Versammlung den Wunsch aussprach, dass die Fahrpläne, der Bahn- und der Zollbetrieb nicht die *Mont-Cenis*-Linie gegenüber den andern internationalen Linien in untergeordneter Lage belassen; sie müsse wirklich als die kürzeste und direkteste Verbindung zwischen Paris und dem größten Teil Italiens, besonders mit Rom, angesehen werden. Ferner verlangte man, dass die Verdoppelung der Geleise und die Herstellung des elektrischen Betriebes für 1911 bestimmt und schnell an die Hand genommen werde. Schließlich sollte geprüft werden, ob nicht vorteilhaft ein neuer, tiefer gelegener Tunnel zu bauen wäre. Man arbeitet schon heute teilweise an der Ausführung dieser Postulate. Sobald diese Verbesserungen gemacht sind, wird es im Westen noch leichter sein, die Schweiz zu umfahren.

¹⁾ Derselbe Plichon bemerkt dazu:

Je constate avec regret que la voie la plus courte au point de vue de l'horaire, car il n'y a pas de différence au point de vue géographique, est celle qui donne accès à Rome en venant du Gotthard, tandis que la plus longue par son horaire, bien qu'elle soit la même au point de vue de la distance parcourue, c'est la voie par Turin, dont le point d'accès est le *Mont-Cenis*.

Je profite donc de cette occasion pour demander au gouvernement de vouloir bien, quand il aura l'occasion de causer avec nos voisins italiens, leur exprimer à nouveau notre désir de voir leurs efforts se poursuivre et améliorer la ligne du *Mont-Cenis* vers Turin, Gênes et Rome. Nous avons fait, nous, ce qui dépendait de nous, pour la rendre parfaite jusqu'à Modane.

Beim Transitverkehr zwischen Frankfurt a. M. und Lyon hat sich in den letzten Jahren eine nicht unbedeutende Konkurrenz für unsere Bundesbahnen zugunsten des Mont-Cenis herausgebildet. Die ganze Tendenz Frankreichs geht heute darauf aus, durch Unterstützung von Münster-Grenchen und Lötschberg den Verkehr nicht nur vom Gotthard abzulenken, sondern auch vom *Simplon*, und zwar durch Stärkung der Mont-Cenis-Route und durch Inangriffnahme eines neuen Alpentunnels durch den Montblanc oder den St. Bernhard.

Je besser es Frankreich gelingt, diese Pläne auszuführen, desto größer wird der für die Bundesbahnen entstehende Ausfall, desto schwerer fällt diesen die Beibehaltung des finanziellen Gleichgewichtes.

VI.

Aber auch im *Osten* droht Gefahr; dort kommen die Bestrebungen in Betracht, die *Bayern* und *Österreich* für die Hebung des Verkehrs auf ihren Bahnen machen. Bayern erstrebt bessere Verbindungen mit Innsbruck und Landeck, um rascher nach Italien zu gelangen. Momentan werden Anstrengungen gemacht, um die *Brennerroute* durch *Verbesserung* der Linie *München-Innsbruck* über *Mittenwalde* zu verstärken.

Österreich sucht den Verkehr nach Osten (Asien, Australien, Orient) mit Umgehung von Genua durch die *Tauernbahn über Triest* zu leiten. Darunter leidet natürlich auch der Gotthard. Es sind hier früher folgende Strecken (in km) genannt worden:

| | nach Triest neue Route | nach Genua via Gotthard | nach Genua via Splügen oder Greina |
|-------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| Berlin | ca. 1150 | 1395 | 1300 |
| München | ca. 580 | 800 | 660 |
| Hamburg | ca. 1350 | 1430 | 1380 |

Auch eine andere Tabelle enthält beachtenswerte Ziffern:

| Abstand von | Nach Triest | | Nach Genua |
|---------------------|--------------------------|-----------------|-----------------|
| | bisherige Eisenbahnen | Tauern- bahn | via Gotthard |
| Karlsruhe | 1057 | 893 | 766 |
| Mannheim | 1107 | 932 | 829 |
| Stuttgart | 978 | 804 | 726 |
| Dresden | 1114 | 1033 | 1252 |
| Leipzig | 1168 | 970 | 1189 |
| München | 745 | 571 | 745 |

Dresden, Leipzig, München verkehren heute nach dem Osten mit Vorteil über Triest (Tauernbahn) statt über Genua (Gotthard).

Auch in *Hamburg* hat man Besorgnisse über die mögliche Ablenkung des dortigen Handels, namentlich mit Süddeutschland, nach Triest durch die Tauernbahn. Man fürchtet die Konkurrenz, welche die neue Linie im Verkehre mit Süddeutschland, besonders Bayern, den belgischen und holländischen Häfen sowie Genua bereiten könnte.

Die österreichische Regierung ist eifrig bestrebt, den Seehafen Triest zu einem erfolgreichen Konkurrenten für die italiänischen Häfen auszugestalten. *Neuerdings hat sie Verhandlungen mit den deutschen und holländischen Eisenbahnverwaltungen begonnen, um die Verbindung London-Triest auszugestalten.* Es gelang ihr, direkte Wagen zwischen Vlissingen und Triest durchzusetzen, unter deren Benützung Reisende in dreißig Stunden von der holländischen Küste an die Adria gelangen. Die ägyptische Route, die von Triest aus mit beschleunigter Fahrt bedient wird, erhält dadurch namhafte Zugänge, die dem Verkehr über die Schweiz nach italiänischen Häfen entgehen.

Überall arbeitet man an Verbesserung der Linien, was sollen nur wir aus falschen Sparsamkeitsrücksichten zurückstehen?

Die Gefahren, die sowohl dem Simplon- als dem Gotthardverkehr von Westen, dem Gotthard auch von Osten drohen, legen von selbst den Gedanken nahe, es sollten keine Anstrengungen gescheut werden, um dem Gotthard und dem Simplon den bisherigen Verkehr zu sichern. Jedenfalls hat man in der Schweiz Anlass, *die Kräftigung unserer Hauptverkehrsadern, vor allem der Gotthardroute nicht auf die lange Bank zu schieben.*

Die drohende Gefahr, dass die Schweiz immer mehr von den ausländischen Bahnen im Osten und Westen umfahren wird, ist nicht zu leugnen. Hieraus folgen ohne weiteres *zwei weitere Ziel-punkte für unsere Eisenbahnpolitik: Sicherung und Vermehrung der Einnahmen durch Verstärkung und Ausbau der großen, das Land durchquerenden internationalen Hauptlinien, vor allem der Gotthardroute, und möglichste Zurückhaltung und Vorsicht gegen-über allen weiteren regionalen Anforderungen.* (Schluss folgt.)

BERN

J. STEIGER

