

Elsass-Lothringen und der schweizerische Transitverkehr

Autor(en): **Meyer-Rein, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **21 (1918-1919)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-749138>

Nutzungsbedingungen

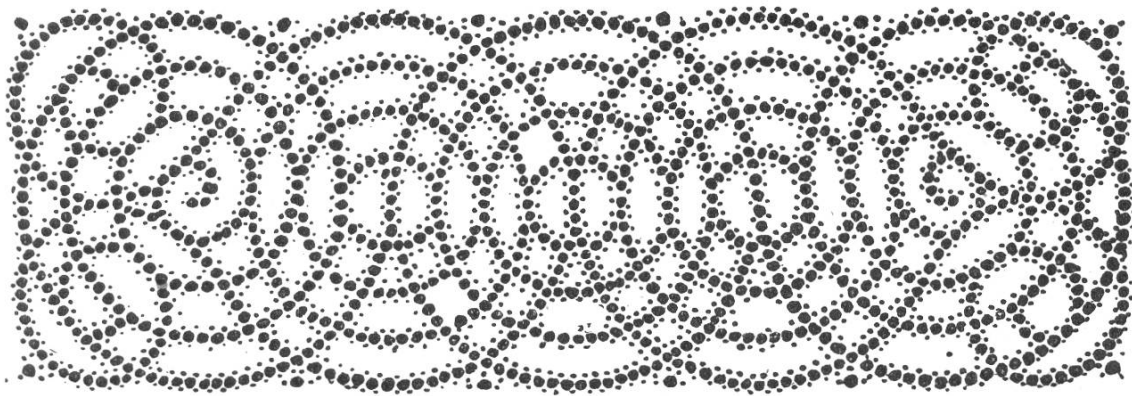
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



ELSASS-LOTHRINGEN UND DER SCHWEIZERISCHE TRANSITVERKEHR

I

DER BISHERIGE TRANSITVERKEHR

Bismarck, der Gründer des Deutschen Reiches und des Dreibundes, war einer der Hauptförderer der *Gotthardbahn*. Er wusste, dass die wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu Italien durch nichts besser gefördert werden konnten, als durch eine leistungsfähige Schienenverbindung Berlin-Mailand. Als sich Deutschland mit dreißig Millionen Franken am Bau der Gotthardbahn beteiligte, hoffte es vor allem auf eine weitgehende Entwicklung des Exportes nach Italien. Es hatte sich in dieser Hoffnung nicht getäuscht; denn bis zu den letzten Jahren vor dem Krieg hatte der deutsch-italienische Gotthardtransit allmählich 90 Prozent der Totalgewichte erreicht, während auf die Richtung Italien-Deutschland nur durchschnittlich 10 Prozent entfielen. Parallel mit dieser Verschiebung zugunsten des deutschen Exportes nach Italien vollzog sich in der Schweiz eine immer ausgesprochenerere Dominierung aller übrigen Transitwege durch den Gotthardverkehr. Über die Entwicklung der Gotthardbahn als Privatunternehmen, vom Eröffnungsjahr 1883 bis zur Verstaatlichung, geben uns folgende Ziffern einen Begriff:

1883: Gesamte Verkehrseinnahmen = Fr. 10,450,277
oder pro Bahnkilometer Fr. 39,287.

1908: Gesamte Verkehrseinnahmen = Fr. 28,106,948
oder pro Bahnkilometer Fr. 101,836.

1883: Einnahmen aus dem Güterverkehr = Fr. 6,015,506.

Gewicht = 469,711 Tonnen.

1908: Einnahmen aus dem Güterverkehr = Fr. 17,234,789.

Gewicht = 1,845,442 Tonnen.

Für die dem Krieg unmittelbar vorangegangene Periode (1911—1913) macht die folgende Darstellung den Umfang und die prozentuale Entwicklung der wichtigsten schweizerischen Transitrichtungen ersichtlich. Den Transit (Frankreich, England, Belgien)-Italien bezeichnen wir abkürzend stets mit (F. E. B.)-Italien.

1911: Schweizerischer Totaltransit	= 1,163,192 T.	
Deutschland-Italien u. vice-versa	= 694,747	„ oder 59,8 0/0
(F. E. B.)-Italien	= 137,539	„ „ 11,9 0/0
1912: Schweizerischer Totaltransit	= 1,403,786	„
Deutschland-Italien u. vice-versa	= 887,953	„ „ 63,2 0/0
(F. E. B.)-Italien	= 155,572	„ „ 11,1 0/0
1913: Schweizerischer Totaltransit	= 1,529,335	„
Deutschland-Italien u. vice-versa	= 990,590	„ „ 64,8 0/0
(F. E. B.)-Italien	= 165,547	„ „ 10,8 0/0

Mit der Entwicklung des schweizerischen Transitverkehrs während der Kriegsjahre 1914—18 können wir uns im Einzelnen nicht befassen, da diese Periode abnormale Verhältnisse aufweist. Wir erwähnen nur generell, dass der Transitverkehr infolge des Krieges auf 10 0/0 der Gewichte von 1913 zurückging, wobei der Hauptanteil auf die französisch-deutsche Kriegsgefangenenpost und den Enklavenverkehr entfiel.

Über die prozentuale Verteilung des *gesamten Gütertransits*, im letzten Jahr vor Eröffnung der Berner Alpenbahn, orientiert folgende Tabelle:

Gütertransit im Jahre 1912.

1. Deutschland-Italien	und vice-versa:	887,953 T.	oder 63,2 0/0
2. Österreich-Ung.-Frankreich u.	„	: 128,232	„ „ 9,1 0/0
3. Frankreich-Italien	„	: 71,674	„ „ 5,1 0/0
4. Deutschland-Frankreich	„	: 61,674	„ „ 4,4 0/0
5. Belgien-Italien	„	: 59,908	„ „ 4,3 0/0
6. Übrige Länder		: 194,344	„ „ 13,9 0/0

Die *einzelnen Länder* partizipieren am Gesamtgütertransit mit folgenden Quoten:

1. Deutschland	:	859,943 T.	oder	61,3 0/0
2. Italien	:	180,863 „	„	12,9 0/0
3. Österreich-Ungarn	:	139,216 „	„	9,9 0/0
4. Frankreich	:	118,867 „	„	8,5 0/0
5. Belgien	:	32,400 „	„	2,3 0/0
6. England	:	17,294 „	„	1,2 0/0
7. Übrige Länder	:	55,203 „	„	3,9 0/0

Aus diesem statistischen Material (s. Schweiz. Eisenbahnstatistik und Jahresberichte des Eidg. Zolldepartements) ergeben sich für die dem Krieg vorangegangene Periode folgende Schlüsse:

1. Der deutsche Export beherrschte den schweizerischen Transit mit über 60 0/0 der Totalgewichte.
2. Mit rund $\frac{2}{3}$ dominierte der Gotthardverkehr die übrigen schweizerischen Transitlinien.

Was an der Entwicklung des schweizerischen Transitverkehrs vor allem auffällt, ist die prozentual *stets zunehmende Quote des Gotthardverkehrs*, während umgekehrt der Transit (F. E. B.)-Italien und vice-versa *andauernd abnahm*. Es ist sehr bemerkenswert, dass das Eröffnungsjahr der Lötschbergbahn dem Gotthardverkehr einen neuen prozentualen Zuwachs von 1,6 0/0 der Gesamtgewichte brachte, während die Transitrichtung (F. E. B.)-Italien und vice-versa gleichzeitig um 0,3 0/0 zurückging.

II

DIE URSACHEN DER BISHERIGEN VERKEHRSLAGE

1. Allgemeine Ursachen.

Die Tatsache, dass die Nord-Südrichtung via Gotthard alle übrigen Relationen des schweizerischen Transitverkehrs dominierte, ist in erster Linie dem großen industriellen Aufschwung des Deutschen Reiches zwischen 1871 und 1914 und dem weitem Umstand zuzuschreiben, dass der deutsch-italienische Gütertransit die Erzeugnisse von Wirtschaftsgebieten austauschte, die sich in ihrer Produktion ergänzten. Über die Entwicklung der deutschen Industrie können wir uns an Hand folgender Zahlen orientieren:

1887: Roheisenproduktion =	4,024,000 T.	1912: 17,853,000 T.
1887: Stahlproduktion =	1,164,000 „	1912: 17,302,000 „
1879: Kohlenproduktion =	42,000,000 „	1908: 148,500,000 „

linksrheinischen Deutschland, die Linie Straßburg-Basel vorzüglich. Alle diese Gebiete fanden in der Elsäßerlinie ihren *natürlichen* Verkehrsweg. Die Tatsache, dass aber auch ein großer Prozentsatz der *rechtsrheinischen* Transitgüter über die elsäß-lothringischen Bahnen geleitet wurden, ist nur durch den Umstand verständlich, dass das Eisenbahnnetz der Reichsprovinzen in preußischer Verwaltung stand. Dadurch war für die preußischen Staatsbahnen ein zusammenhängender Machtbereich von Hamburg und der holländisch-belgischen Grenze bis Basel geschaffen — ein Wirtschaftsgebiet, in dem das Herz der Montanindustrie und Metallurgie des Deutschen Reiches schlug. In der Schweiz bildeten sich unter der Herrschaft dieser Verkehrspolitik die merkwürdigsten Verhältnisse heraus. Vor 1914 hatte z. B. Zürich, wie wohl noch jedermann erinnerlich, bessere und häufigere Schnellzugsverbindungen via Basel-Berlin, als über die direkt nach Norden führende Route Zürich-Stuttgart. Es war eine einseitig nach rein preußischen Interessen geleitete Verkehrspolitik, die darauf abzielte, den auf preußischen Anteil entfallenden Parcours möglichst zu verlängern. Dass sich dies nur auf Kosten der badischen und württembergischen Eisenbahnen durchführen ließ, liegt auf der Hand. Es war daher nicht verwunderlich, dass der Ruf nach einer *deutschen Eisenbahngemeinschaft* gerade in den süddeutschen Bundesstaaten immer wieder laut wurde. Nur eine solche Lösung hätte im Schwerpunkt des deutsch-italienischen Transits, wie auch im direkten Verkehr Deutschland-Schweiz, eine Verschiebung zugunsten der süddeutschen Staaten bringen können. Wie bekannt, scheiterten aber alle auf eine deutsche Eisenbahngemeinschaft hinzielenden Bestrebungen an dem Widerstand der preußischen Staatsbahnen.

b. Der Gotthardvertrag.

Das finanzielle Interesse, welches Deutschland und Italien am Bau und Betrieb der Gotthardbahn genommen hatten, machte es begreiflich, dass diese Länder den Verkehr dieser Alpenbahn zu fördern suchten. Als die Gotthardbahn A. G. am 1. Mai 1909 an die Eidgenossenschaft überging und dadurch die finanzielle Beteiligung Deutschlands und Italiens abgelöst wurde, erfuhr ihr Interesse an dieser Linie eine Verschiebung. Statt an der finanziellen Prosperität, waren sie nun hauptsächlich an *niedern Tarifen* interessiert.

In welcher weitgehender Weise das Deutsche Reich und Italien dieses Interesse verwirklichten, zeigt der unterm 13. Oktober 1909 in Bern abgeschlossene *Gotthardvertrag*. Die Bergzuschläge im *Güterverkehr* Erstfeld-Chiasso (64 km) und Erstfeld-Pino (50 km) musste die Schweiz ab 1. Mai 1910 um 35 0/0 reduzieren, ab 1. Mai 1920 gar um 50 0/0. Dadurch ergeben sich für Erstfeld-Chiasso 42, bzw. 32 km, für Erstfeld-Pino 33 bzw. 25 km. Eine Abweichung hiervon wurde der Schweiz nur für den Fall gestattet, „wenn infolge gegenwärtig nicht vorauszusehender Ereignisse . . . das gegenwärtige Netz der Gotthardbahn nicht mehr die Betriebskosten, einschließlich Verzinsung und Amortisation des in diesem Netz angelegten Anlagekapitals und der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungsfonds aufbringt“ (Art. 12). Für den *Personenverkehr* setzte der Gotthardvertrag folgende Grundtaxen als Höchstsätze fest: I. Klasse: 10,416 Rp. II. Klasse: 7,291 Rp. III. Klasse: 5,208 Rp. mit Bergzuschlägen von 50 0/0 für Steigungen von über 15 Promille, unter Ausschluss der Monte Cenerilinie.

Diese äußerst drückenden Tarifsätze waren geeignet, den Verkehr der Gotthardbahn zu beleben, *jedoch auf Kosten der Finanzlage der Bundesbahnen*. Da die um 35 0/0 reduzierten Bergzuschläge am 1. Mai 1910 in Kraft traten, ist es besonders wichtig, sich über ihre Wirkung auf den schweizerischen Transitverkehr der folgenden Jahre Rechenschaft zu geben. Tatsächlich sehen wir, dass mit dem Inkrafttreten der drückenden Gotthardtariife der prozentuale Anteil des Gotthardverkehrs am schweizerischen Gesamttransit *rasch zunahm*, während der Transit (Frankreich, England, Belgien)-Italien in einer Zeit prozentual *zurückging*, als die Linie Bern-Lötschberg-Simplon dem Verkehr übergeben wurde.

1911:	Transit	Deutschl.-Ital. u. vice-versa	= 59,8 0/0	des Gesamttransit
1912:	„	„	= 63,2 0/0	„
1913:	„	„	= 64,8 0/0	„
1911:	„	(F. E. B.)-Ital.	= 11,9 0/0	„
1912:	„	„	= 11,1 0/0	„
1913:	„	„	= 10,8 0/0	„

Diese Zunahme des Gotthardverkehrs war mit derart drückenden Tarifen erkauft, dass die Betriebsergebnisse der Gotthardlinie schwer in Mitleidenschaft gezogen wurden. Anlässlich der bevorstehenden Revision des Gotthardvertrages wird es unbedingte Aufgabe der

Schweiz sein, die Abänderung der Art. 7, 8, 11 und 12 dieses Staatsvertrages zu fordern, welche die verkehrs- und tarifpolitischen Maßnahmen der Schweiz unter ausländischen Einfluss stellen, in die Souveränität unseres Landes eingreifen und endlich die Meistbegünstigung Deutschlands und Italiens *auf das ganze Bundesbahnnetz ausdehnen*. Als der Gotthardvertrag schon im Jahre 1909 heftig angefeindet wurde, konnte man die ernsten Folgen für die Betriebsergebnisse der Gotthardlinie und der übrigen schweizerischen Alpenbahnen wohl voraussehen, aber noch nicht zahlenmäßig nachweisen. Heute liegen diese Ziffern vor, und sie sind schlimmer ausgefallen, als die größten Pessimisten fürchteten.

c. Der Verkehrsteilungsvertrag zwischen S. B. B. und Berner Alpenbahn.

Es ist selbstverständlich, dass die drückenden Bedingungen des Gotthardvertrages eine Rückwirkung auf den Verkehrsteilungsvertrag zwischen S. B. B. und B. L. S. haben mussten, den diese beiden Verwaltungen unterm 13. Mai 1911 abschlossen. Der Bundesrat hatte der B. L. S. unterm 1. Februar 1910 folgende konzessionsmäßige Distanzzuschläge bewilligt: Scherzligen-Brig = 84 km Effektivdistanz + 44 km Bergzuschlag = 128 km. Diese Tarifentfernung erhielt aber keine praktische Bedeutung, denn der Bergzuschlag für die B. L. S. wurde im Verkehrsteilungsvertrag *nach der Gotthardnorm* berechnet, und zwar auf Grund des Zuschlages der Linie Erstfeld-Pino, deren Tarifgestaltung für die Linie B. L. S. in erster Linie maßgebend ist. So ergab sich für Scherzligen-Brig ein Bergzuschlag von nur 22 km statt des konzessionsgemäßen von 44 km. Die Lötschberglinie war damit unter denselben prozentualen Tarifzuschlag gestellt, wie die Strecke Erstfeld-Biasca *auf Grund des Gotthardvertrages*. Durch diese Ordnung beträgt der Distanzzuschlag für den Lötschberg-Simplontransit 44 km (22 km Berner Alpenbahn und 22 km Simplon), während der einschlägige Gotthardzuschlag sich nur auf 33 km beläuft, mithin um 11 km geringer ist. Dadurch ist es ausgeschlossen, dass der wichtige Transitverkehr Basel-Mailand über den Lötschberg geht.

Der Verkehrsteilungsvertrag setzte übrigens fest, dass der Güterverkehr ausschließlich über den Lötschberg geführt wird, soweit die Linie Spiez-Kandersteg die kürzeste Tarifdistanz aufweist, unter der Bedingung, dass $\frac{1}{3}$ des auf die Strecke Scherzligen-Brig ent-

fallenden Reingewinns den S. B. B. abgetreten wird. Diese haben also hiemit das Prinzip der „Naturalbedienung“ verlassen und sind zum System der Reingewinnsentschädigung übergegangen.

Durch speziellen Verkehrsteilungsvertrag für Münster-Lengnau wurde unterm 3. Juni 1909 der Gütertransit zu 70 0/0 dem neuen Juradurchstich der B. L. S., und zu 30 0/0 der S. B. B. Linie über Sonceboz zugeteilt. Beide Verträge dauern bis 1. Mai 1920, auf welchen Zeitpunkt die Gotthard-Bergzuschläge auf 50 0/0 hätten reduziert werden sollen. Selbstverständlich muss angesichts der heute gänzlich veränderten Betriebsverhältnisse und der durchgreifenden Verschiebung der verkehrspolitischen Lage unseres Landes mit der Revision des Gotthardvertrages auch jene des Verkehrsteilungsvertrages zwischen S. B. B. und B. L. S. vorgenommen werden.

d. Die unausgebauten Lötschberg-Simpion-Zufahrten.

Da der Mont d'Or- und der Münster-Lengnau-Durchstich erst im Verlauf des Krieges vollendet und dem Betrieb übergeben wurden, so musste sich das Fehlen dieser beiden wichtigen Zufahrten des Simplons in den frühern Jahren empfindlich geltend machen. Der zahlenmäßige Nachweis hierüber ist oben geleistet worden. Es ist einleuchtend, dass infolge der Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich für die Transitlinie Münster-Lengnau-Lötschberg eine durchgreifend veränderte Sachlage geschaffen wird. Worauf sich diese gründet, und in welcher Weise den umgestalteten Verkehrsgrundlagen Rechnung getragen werden muss, wird noch zu besprechen sein.

III

DIE KÜNFTIGE LAGE DES TRANSITVERKEHRS

1. Der Gotthard.

Was die süddeutschen Staaten mit ihren Bestrebungen nach einer *deutschen Eisenbahngemeinschaft* bisher nicht erreichten, fällt ihnen durch die Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich von selbst in den Schoß: Der deutsch-italienische Transit, wie auch der direkte Verkehr Deutschland-Schweiz, wird künftig zur Hauptsache über die badisch-württembergischen Linien gehen. Für die Gotthardbahn resultiert hieraus eine *Verschiebung der Einzugsgebiete nach Osten*. Aber aus der neuen Lage ergibt sich noch

eine weitere Konsequenz. Ohne die deutsche Eisenbahngemeinschaft mussten alle bisherigen *schweizerischen Bestrebungen* zur Schaffung einer direkten Hauptbahnverbindung *Donaueschingen-Zürich* aussichtslos bleiben; denn das maßgebende Wort über diese Projekte wurde nicht in Karlsruhe und Stuttgart, sondern in Berlin gesprochen. Und in welcher Richtung die Interessen Preußens gingen, wurde oben ausgeführt. Heute, da die elsass-lothringischen Eisenbahnen dem französischen Bahnnetz wieder angegliedert werden, wird die natürliche Entwicklung der Dinge dafür sorgen, dass Deutschland die ihm noch verbleibenden Verkehrslinien nach der Schweiz und Italien als leistungsfähige Transitwege ausbaut. Da diese Voraussetzung heute nur die rechtsrheinische Linie erfüllt, wird sich die Ausführung der von der Schweiz schon längst verlangten Hauptbahn Donaueschingen-Zürich für Deutschland geradezu aufdrängen. Die initiative Rolle zum Bau dieser Transitlinie, die während der kommenden Jahrzehnte eine führende Stellung unter den Gotthardzufahrten einnehmen dürfte, wird aller Voraussicht nach von der Schweiz auf Deutschland übergehen, sobald dort die staatliche Neuordnung konsolidiert sein wird. Erst wenn das Projekt einer direkten Hauptbahn Donaueschingen-Zürich, mit Anschluss der Strecke Schwenningen-Donaueschingen verwirklicht sein wird, erhält Zürich, der wirtschaftliche Brennpunkt unseres Landes, den ihm gebührenden Platz im Durchgangsverkehr Mitteldeutschland-Gotthard-Italien. Wie bedeutend die betriebstechnischen Verbesserungen der direkten Hauptbahnlinie Donaueschingen-Zürich sein werden, geht aus folgendem Vergleich hervor:

1. Virtuelle Länge der bestehenden Linie: 149,9 km (via Singen).
2. " " " projektierten " : 84,4 " (direkte Linie).
 Abkürzung der virtuellen Länge: 65,5 km = 44 %.
3. Tariflänge der bestehenden Linie: 90 km (via Singen).
4. " " " projektierten " : 48 " (direkte Linie).
 Abkürzung der Tariflänge: 42 km = 47 %.

Die Abkürzung der Tariflänge hat vor allem *privatwirtschaftliches* Interesse, während die Reduktion der virtuellen Länge sich in den *Betriebskosten* ausdrückt, mithin den Bahnverwaltungen zu gute kommt. Was die Herabsetzung der virtuellen Länge volkswirtschaftlich bedeutet, beweist am besten der Hauenstein-Basis-

tunnel, für den 28 Millionen Fr. ausgegeben wurden, die durch die erzielten Betriebsersparnisse vollständig aufgewogen werden. (Vergl. Verhandlungen der Bundesversammlung vom 2. Dez. 1918.)

2. Der Lötschberg-Simplonverkehr.

Es ist augenscheinlich, dass die Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich für den schweizerischen Transitverkehr eine Verschiebung der Einzugsgebiete nach Westen mit sich bringt. Entsprechend ihrer verkehrsgeographischen Lage, wird hieraus in erster Linie die Transitlinie Münster-Lengnau-Lötschberg Nutzen ziehen. Im weitern Sinn wird aber zweifellos auch der Verkehr der übrigen Simplonzufahrten belebt werden, da die bedeutende Montanindustrie und Metallurgie Lothringens, sowie die entwicklungsfähige Textilindustrie und die Kalilager des Elsaß, das gesamte französische Wirtschaftsleben befruchten werden. In verkehrspolitischer Hinsicht ist zu beachten, dass die deutsch-französische Grenze künftig bis 10 km an Karlsruhe heranreichen wird, in verkehrstechnischem Sinn jedoch mit der badischen Landeshauptstadt identisch ist. Der linksrheinische Transit- und direkte Verkehr müsste nämlich in Zukunft, um französisches Gebiet zu vermeiden, ausnahmslos über Karlsruhe geleitet werden. Dies wird aus finanziellen und betriebstechnischen Gründen höchstens bis zur Linie Zweibrücken-Köln möglich sein, während die weiter westlich liegenden Gebiete den Verkehrsweg des Moseltales via Saarbrücken-Straßburg benützen werden. Eine weitere verkehrspolitische Verschiebung ergibt sich dadurch, dass Luxemburg, mit seiner bedeutenden Eisenindustrie ohne Zweifel aus der deutschen Eisenbahn- und Zollgemeinschaft ausscheiden wird. Solange die elsäß-lothringischen Bahnen im Besitz des Deutschen Reiches waren und von den Preußischen Staatsbahnen verwaltet wurden, konnten Luxemburg, Belgien und das industrielle Südholland kaum zum Einzugsgebiet der Lötschberg-Simplonlinie gerechnet werden. Und doch gehören die *linksrheinischen Gebiete* ebenso ins natürliche Einzugsgebiet des Simplon wie das *rechtsrheinische Deutschland* stets das große Hinterland der Gotthardbahn bleiben wird.

Den verkehrspolitischen Veränderungen an der schweizerischen Nordwestgrenze, die tief in unser Verkehrs- und Wirtschaftsleben einschneiden werden, steht leider eine noch unausgebaute Simplon-

zufahrt gegenüber. Die Berner Regierung reichte s. Z. ein Konzessionsgesuch für das Abkürzungsprojekt *Grenchen-Dotzigen* ein, jedoch ohne Erfolg, obschon die Korrektur der bestehenden Bieler Spitzkehre für den Juradurchstrich ebenso notwendig ist, wie Münster-Lengnau für die Berner Alpenbahn. Die betriebs- und tariftechnische Sanierung dieser Spitzkehre geht in ihrer Bedeutung aus folgendem Vergleich hervor:

Spitzkehre Lengnau-Biel-Busswil: 18,3 km effektiv

Direkte Linie Lengnau-Busswil: 9,7 „ „

Abkürzung: 8,6 km = 47 0/0.

Niemand wird daran denken, die Stadt Biel im *Personenverkehr* abzufahren, spielen doch die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei internationalen Transitlinien eine untergeordnete Rolle. Das eigentliche Element der Prosperität bleibt stets der *Güterverkehr*, und dieser muss so rationell wie möglich gestaltet werden. Es ist gar nicht daran zu denken, dass dem Güterverkehr einer erstklassigen Transitlinie die Befahrung einer Spitzkehre zugemutet werden darf, wenn eine Korrektur von nur *5 km Baulänge*, also mit verhältnismäßig minimem Anlagekapital, die Einsparung von 47 0/0 Betriebslänge verwirklichen kann. Endlich ist zu beachten, dass die Tendenz im Betrieb von Transitlinien immer mehr dahin geht, die Bahnhofsanlagen der Städte vom Güterverkehr zu *entlasten*.

Im Prinzip haben sowohl die schweizerische wie die französische Regierung den Gedanken der Lengnau-Busswil-Korrektur angenommen, indem sie folgende Erklärung in das Konferenzprotokoll der Simplonkonvention vom 18. Juni 1909 aufnahmen: „Wenn die beiden Regierungen dafür halten, dass die Entwicklung des Verkehrs die Erstellung einer weitem Abkürzungslinie in der Richtung nach Bern notwendig mache, wird das Studium dieser Frage den Gegenstand neuer Unterhandlungen zwischen den beiden Staaten bilden.“

Um sich über die durchgreifenden Verschiebungen in der wirtschaftspolitischen Lage Frankreichs und Deutschlands Rechenschaft geben zu können, muss man sich vergegenwärtigen, dass die Eisenminen des Departements Meurthe et Moselle in der Verhüttung ihrer vorzüglichen Eisenerze bisher von deutscher Kohlenzufuhr abhängig waren. Frankreich war daher nicht in der Lage,

außerhalb seines Schutzzollgebietes eine unabhängige Preispolitik zu treiben, konnte daher weder auf dem schweizerischen, noch auf dem italienischen Markt konkurrieren. Die Folgen dieses Zustandes, der in der Eisen-, Stahl- und Kohlenversorgung der Schweiz und Italiens eine Vorherrschaft, teilweise sogar eine Monopolstellung des Deutschen Reiches schuf, machte sich in den Transitverkehrsrichtungen und dem direkten Verkehr der Schweiz nur allzudeutlich bemerkbar. Mit der Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich wird der bisherige Zustand gründlich geändert, in welchem Maß, das mögen die nachfolgenden Vergleichszahlen veranschaulichen:

1912: Deutsche Eisenerzproduktion:

a) Lothringen	= 19,160,000 T.
b) Übriges Deutschland	= 8,040,000 „
	<hr/>
Total	= 27,200,000 T.

1913: Französische Eisenerzproduktion Total = 23,640,000 T.

Auf dieser Grundlage ergibt sich künftig folgende Produktion:

Französische Eisenerzproduktion: 42,800,000 T.

Deutsche Eisenerzproduktion: 8,040,000 T.

(S. L. Ferasson, ingénieur civil: *Le Problème franco-allemand du fer.*) Die Gewichtsziffern dürfen übrigens nicht für sich allein betrachtet werden, sondern es ist zu berücksichtigen, dass die Lothringer Eisenerze qualitativ zu den besten des Kontinents gehören. Die Folgen dieser von Grund auf veränderten Konstellation für das schweizerische Wirtschaftsleben und unsern Gütertransit, werden sich rasch und in zunehmendem Maß bemerkbar machen. Bis jetzt machte sich beim Simplontransit der Umstand fühlbar, dass er Wirtschaftsgebiete mit *ähnlicher* Produktion verband. Die Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich stellt künftig den Lötschberg-Simplontransit in dieser Hinsicht dem Gotthard gleich. Damit wird es aber auch notwendig werden, *das elsäß-lothringische Eisenbahnnetz direkt an die Transitlinie Münster-Lengnau-Lötschberg anzuschließen*. Vor dem Kriege musste ein solches Projekt aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gründen aussichtslos erscheinen. Die Verkehrspolitik der preußischen Staatsbahnverwaltung, die in Elsaß-Lothringen maßgebend war, hätte einen Anschluss an die Münster-Lengnau-Lötschberglinie schon allein aus politischen Gründen abgelehnt, ganz abgesehen von der bisherigen wirtschaft-

lichen Orientierung. Dass für Frankreich in den beiden wiedererlangten Ostprovinzen andere verkehrspolitische Gesichtspunkte maßgebend sein werden als für die preußische Staatsbahnverwaltung, das bedarf wohl keiner besondern Begründung. Die Vorteile eines Anschlusses der elsäß-lothringischen Eisenbahnen an die Transitlinie Münster-Lengnau-Lötschberg, sind nicht nur für den Simplonverkehr sehr wesentliche, sondern auch für die Rohstoffversorgung der gesamten *Westschweiz*. Diese erhält so, auf dem Wege über Biel, einen vorzüglichen Anschluss an die französischen Eisen- und Kohlengebiete Lothringens, die für das schweizerische Wirtschaftsleben in Zukunft so wichtig sein werden. Durch diese Ergänzung der Jurazufahrten des Lötschberg-Simplonweges wird die effektive Distanz Mülhausen-Delsberg um 25,3 km = 34 % der wirklichen Länge reduziert. Die baulichen Schwierigkeiten sind geringer als bei der Münster-Lengnaulinie. Während dort ein Tunnel von 8,58 km erforderlich war, kann der nördliche Juradurchstich in zwei kleinere Tunnels von 3,82 und 2,57 km Länge zerlegt werden; es ist dies sowohl auf die Baukosten wie auf die Bauzeit von wesentlichem Einfluss.

3. Das Faucilleprojekt.

Obschon der projektierte Faucilledurchstich, der eine direkte Verbindung Paris-Genf über Lons-le-Saunier verwirklichen soll, von der großen territorialen Verschiebung im Nordwesten unseres Landes direkt wenig beeinflusst wird, so besteht zwischen den verschiedenen Simplonzufahrten doch ein bestimmter Zusammenhang. Bei den Unterhandlungen, die dem Abschluss der Simplonkonvention vorangingen, standen sich die Abkürzung Lengnau-Busswil und das Faucilleprojekt in gewissem Sinn diametral gegenüber. Die französische Delegation wünschte die Ergänzung Münster-Lengnau durch die Korrektur Lengnau-Busswil, während sich die Schweiz, im Prinzip allerdings wohlwollend, mit Rücksicht auf Biel jedoch vorläufig ablehnend verhielt. Umgekehrt wünschte die schweizerische Delegation eine vertragliche Zusicherung für den Bau der Faucille; hier aber war es Frankreich, das sich ablehnend verhielt, und zwar mit der Begründung einer in technischer und finanzieller Hinsicht noch unabgeklärten Sachlage.

Die grundlegende Umgestaltung des Wirtschafts- und Verkehrs-

lebens, welche die Rückkehr Elsaß-Lothringens zu Frankreich für die Schweiz zur Folge hat, macht aller Voraussicht nach eine baldige *Revision der Simplonkonvention* erforderlich. Ohne die Zustimmung der Schweiz lassen sich aber die noch unausgebauten Lötschbergzufahrten nicht verwirklichen, während andererseits die von der Schweiz gewünschte Faucille ohne französische Hülfe undenkbar ist. Es darf daher erwartet werden, dass sich bei Revision der Simplonkonvention die gegenseitigen Wünsche auf gemeinsamem Boden finden.

4. Die Ostalpenbahnprojekte.

Nachdem ein jahrelanger Streit zwischen Splügen und Greina die Ostalpenbahnfrage soweit abklärte, dass von einem entschiedenen Vorsprung der Aussichten der Splügenroute (mit Bergellertunnel) gesprochen werden konnte, hat der Ausgang des europäischen Krieges die verkehrspolitische Lage auch im Osten unseres Landes verschoben. Wir führten oben aus, dass durch die Rückkehr der elsass-lothringischen Eisenbahnen zum französischen Bahnnetz, das Einzugsgebiet der Lötschberg-Simplonlinie im Großen und Ganzen bis zum linken Rheinufer vorgeschoben werde. Hiedurch erfährt die Sphäre der Gotthardbahn eine Verschiebung nach Osten, und es ist augenscheinlich, dass das Ostalpenbahnproblem hievon nicht unberührt bleiben kann. Der Konkurrenzkampf zwischen Gotthard und Splügen müsste schärfere Formen annehmen, als wie es der Fall wäre, wenn die industriellen Gebiete des linken Rheinufers im Verkehrsbereich der Gotthardlinie blieben. Ein Verkehrsteilungsvertrag hätte für beide Kontrahenten ein nach Osten verschobenes, d. h. *reduziertes* Einzugsgebiet als Teilungsobjekt zur Grundlage; denn die Sphäre der *Brennerlinie* ist ein Faktor, der sich nicht beiseite schieben lässt. Für die Gotthardbahn, deren Kulmination von 1155 Meter um volle 212 Meter unter jener des Brenners liegt, und die durch den elektrischen Betrieb eine weitere Stärkung im internationalen Konkurrenzkampf erfahren wird, kann der Brenner trotz veränderter Einzugsgebiete kaum zu einem wesentlichen Konkurrenzfaktor werden. Die Entfernung von durchschnittlich 200 km, welche die Gotthard- von der Brennerlinie trennt, wird auch künftig den beiden Wegen eine gewisse Selbständigkeit der Einzugsgebiete sichern. Anders verhält es sich natürlich mit den Aussichten einer

Ostalpenbahn. Die im Nordwesten der Schweiz sich vollziehenden Grenzverschiebungen haben eine *Einengung* der Einzugsgebiete im Gefolge, mit denen die Ostalpenbahnprojekte bisher rechnen durften. Daraus ergibt sich, dass der prinzipielle Rechtsanspruch auf eine selbständige Transitlinie, den die Ostschweiz seit Erlass des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 besitzt, in absehbarer Zeit kaum zur Erfüllung gelangen kann.

IV

DIE KÜNFTIGE GESAMTLAGE

Die Grundlagen jeder Eisenbahnpolitik werden, neben den gesetzlichen Bestimmungen, stets die Verkehrsmengen sein. Jener Teil der Eisenbahnpolitik, der sich dem Ausbau neuer Verkehrswege widmet, wird sich daher in erster Linie über die Hauptrichtungen des Transits, des direkten und internen Verkehrs im Klaren sein müssen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die grundlegenden politisch-wirtschaftlichen Veränderungen an den schweizerischen Landesgrenzen, auch Verschiebungen in den Richtungen des Transits und des direkten Verkehrs mit sich bringen werden. In welchem Sinne diese zu gewärtigen sind, wurde bei Besprechung der einzelnen Linien erörtert.

Wir ersehen hieraus, dass die schweizerische Eisenbahnpolitik ebenso den Wechselfällen der Geschichte unterworfen ist wie die allgemeine Politik Europas. Sie unterscheidet sich hierin grundsätzlich von unserer *allgemeinen Staatspolitik*. Die schweizerische Eisenbahnpolitik der nun vergangenen Zeitperiode war nicht das Produkt einer freiwilligen wirtschaftlichen Orientierung, sondern das Ergebnis einer Zwangslage. Verschwindet diese als Folge politischer Ereignisse, so wird sich auch die schweizerische Eisenbahnpolitik der neuen Lage anpassen, die sich aus veränderten Transportrichtungen und Verkehrsmengen ergibt. Sie wird dies tun, ohne in irgendwelche Einseitigkeit zu verfallen. Nur in der möglichst gleichmäßigen Berücksichtigung aller Landesteile, unter jeweiliger Berücksichtigung der verkehrspolitischen Lage, handeln wir im Sinn und Geist des Eisenbahngesetzes von 1872, das auch künftig eine der wesentlichen Grundlagen unserer Eisenbahnpolitik bleiben wird.

THUN, Dezember 1918

R. MEYER-REIN

