

Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 1 (1907)

Artikel: Wechselbeziehungen zwischen der Schweizerischen und ausländischen Verkehrspolitik
Autor: Gelpke, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751172>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

WECHSELBEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER SCHWEIZERISCHEN UND AUS- LÄNDISCHEN VERKEHRSPOLITIK.

Ein Land, wie die Schweiz, ohne Erz- und Kohlenlager und bei einer der grossen unproduktiven Flächen wegen nur beschränkten landwirtschaftlichen Produktion, welche etwa 40 % der Gesamtbevölkerung beschäftigt, ohne Anteil an verkehrsreichen Meeresküsten, zwischen den Gebirgswellen des Jura und den Zentralalpen eingezwängt, dabei im Südwesten durch den Genfersee und im Norden durch den Bodensee und den Rhein gegen das offenere Gelände der Nachbarländer abgesperrt, wäre etwa mit demselben Masstabe wie Montenegro zu messen und zu jener Kategorie von Ländern zu zählen, welche die Natur mit wirtschaftlich verwertbaren Schätzen besonders dürftig ausgestattet.

Allen diesen Nachteilen zum Trotze steht die Intensität des Wirtschaftslebens in der Schweiz zum mindesten auf derselben Stufe wie in den umgebenden Kontinentalstaaten. Bis zu einem gewissen Grade hat daran allerdings die hohe Betriebsamkeit der Bevölkerung ihren Anteil, aber nicht zum geringsten Teile sind auch die grossen natürlichen Vorzüge des Landes mit in Rechnung zu setzen.

Von der erst in den Anfängen stehenden wirtschaftlichen Verwertung unseres eigentlichen Nationalreichtums, in Gestalt der durch hohe ausgeglichene Wasserführung sich auszeichnenden gefällstarken Gewässer, möge vorläufig noch abgesehen werden. Noch fehlt leider in der Schweiz das Verständnis für eine zentralistisch geleitete Wasserwirtschaftspolitik. Die Dichterworte Schillers aber:

Vier Ströme brausen hinab in das Feld,
Ihr Quell, der ist ewig verborgen;
Sie fliessen nach allen vier Strassen der Welt,
Nach Abend, Nord, Mittag und Morgen . . .

kennzeichnen nicht nur die physikalisch-geographische dominierende Lage unseres Landes in Zentraleuropa, sondern sie deuten auch

an, welche hervorragende Rolle die Schweiz im wirtschaftlichen Haushalte der vier grossen kontinentalen Ströme noch zu führen berufen sein wird.

Ein anderer Vorzug aber unseres Landes liegt in der unvergleichlich günstigen geographischen Lage. Diese prägt sich aus durch das Relief Mitteleuropas, durch die auf die Schweiz konvergierenden sieben grossen Stromgebiete: des Rheins, der Donau (Inn), des Po (Tessin), der Rhône, der Loire, der Seine (Marne) und der Maas. Wenn auch die Bedeutung dieser Ströme, respektive ihrer grösseren Nebenflüsse als Verkehrsstrassen selbst für die Schweiz gar nicht oder doch nur mittelbar in Betracht fällt, so zeichnen sie doch den grossen Transitlinien im Eisenbahnverkehr die Hauptrichtungen vor.

Auch das dichte Netz der Eisenbahnen ist mehr oder weniger an die von der Natur vorgezeichnete Linienführung der Täler gebunden. Von den einzelnen Meeresküsten aus gehen nun die grossen Verkehrsstrassen den Strömen folgend nach dem Innern des Kontinentes bis zur Wiege der vier Hauptströme, bis an den Fuss der Zentralalpen. Die Folge ist ein fast unbewusstes Streben der ausländischen Verkehrsanstalten, die grossen Meereshäfen mit der Schweiz sowohl auf dem Schienenwege, wie später auch auf dem Wasserwege in Verbindung zu bringen. Und in der Schweiz ist es vor allem Basel, welches ohne künstliches Zutun sich allmählich zum ersten Verkehrsmittelpunkte Zentraleuropas entwickelt, allein auf Grund seiner unvergleichlichen Lage. Wenn nun heute die Schweiz, pro Kopf der Bevölkerung gerechnet, das dichteste Eisenbahnnetz der mitteleuropäischen Staaten besitzt, ohne dass die zu verwirklichenden Programme auch nur im entferntesten schon eine Lösung gefunden hätten, so prägt sich darin einfach die Erscheinung aus, dass das Fundament unseres Wirtschaftslebens der Verkehr bildet.

Im übrigen zeigen diejenigen Länder die relativ grösste Prosperität, welche das dichteste Verkehrsnetz aufweisen. Russland, Spanien, Mittel- und Unteritalien mit ihrer tiefstehenden Kultur sind auch in der Verkehrsentwicklung am weitesten zurückgeblieben. Die Rolle der Schweiz im Verkehrswesen Mitteleuropas ist die eines Verkehrskkumulators, eines „carrefour du commerce européen“ nach den Worten des französischen Nationalökonomen

Laffitte. So konzentriert sich denn die Aufgabe auf den von grossen Gesichtspunkten geleiteten Ausbau des internen Verkehrswesens zu Wasser und zu Lande im Anschluss an die mitteleuropäische Entwicklung der Schienenwege und Wasserstrassen.

Nicht eine Verzettlung unserer wirtschaftlichen Kräfte in einer föderalistischen Sekundärbahnpolitik darf eintreten; dazu ist unser Land zu klein und sind seine Kräfte zu schwach. Aber was wichtig ist und zur Neubelebung des wirtschaftlichen Lebens beiträgt, ist die friedliche Eroberung des Transitverkehrs, sowohl in der Meridionalen, wie namentlich auch in der ost-westlichen Richtung. Diese Arbeit besteht in einer Anpassung unseres Verkehrsnetzes an die grossen ausländischen Eisenbahnlinien und Wasserstrassen. Sie setzt eine genaue Kenntnis der ausländischen Verkehrsprojekte voraus.

In der Richtung Nord-Süd hat bis heute die Schweiz gegenüber den französischen und österreichischen Konkurrenzlinien durch die Gotthartbahn die Priorität behauptet. In der Hauptsache liegt das daran, dass diese Bahn an die grösste natürliche Verkehrsstrasse des Kontinentes, an den Rhein ausmündet. Die Projekte einer Fern-Ortler-Bahn und einer Montblanc-Linie suchen das bisherige Übergewicht der Schweiz zugunsten der österreichischen und französischen Routen zu brechen.

Eine Konzentrierung der schweizerischen Alpenbahnen auf das Langenseebecken fördert die Angliederung dieses Sees, nicht aber des vom Verkehr entblössten Comersees an die Po-Strasse. Eine gemischte Transportweise im Transitverkehr Deutschland-Italien mit dem Langensee als nördlichstem Umschlagshafen sicherte sämtlichen schweizerischen Alpenbahnen trotz hoher Bergtarife eine ausreichende Alimentierung. Die Mitberücksichtigung der italienischen Wasserstrassenprojekte gehört somit zur unerlässlichen Voraussetzung einer südschweizerischen Verkehrspolitik. Bisher galt der Comersee als von den italienischen Binnenschiffahrtsinitianten besonders bevorzugt. Als neuester auch in technischer Hinsicht interessanter Beleg dafür haben die von Ingenieur Pietro Caminada in Rom ausgearbeiteten Studien einer Kanalverbindung Genuas mit dem Comersee über Tortona-Mailand-Trezzo zu gelten. Es ist ja nicht zu verkennen, dass diese Projekte, wenigstens was die Verbindung Genuas auf dem Wasserwege durch einen

Appenninentunnel mit dem Pogegebiete anbelangt, noch mancherlei Bedenken bis zu ihrer Verwirklichung zu überwinden haben werden; aber anderseits ist ebenso augenscheinlich, dass die italienischen Bahnen bei der rapid fortschreitenden Industrialisierung Oberitaliens je länger je weniger den Güterverkehr bewältigen können. Alle Neuanschaffungen an rollendem Material haben die herrschende Eisenbahnkalamität bisher kaum gemildert. Nur ein oberitalienisches Wasserstrassennetz kann hier befreiend eingreifen. Dies ist die allgemeine Überzeugung des ganzen Landes. Für die Schweiz ist es aber überaus wichtig, ja für die Zukunft ihrer Prioritätsstellung im meridionalen Transitverkehr direkt entscheidend, durch eine entsprechende Ostalpenbahnpolitik den Langensee mit dem adriatischen und später mit dem ligurischen Meere auf dem Wasserwege in Verbindung zu bringen.

Die durch Simplon, Lötschberg, Gotthard, und später eventuell durch die Greina gesteigerte Bedeutung Genuas als Umschlagshafen Zentraleuropas wird in Frankreich insofern ein Echo finden, als zur Hebung Marseilles nicht nur das berühmte Kanalprojekt mit der Rhône zur Ausführung gelangen dürfte, sondern es dürften noch weitere Anstrengungen gemacht werden zur endgültigen Verschiebung des Grossschiffahrt-Endpunktes auf der Rhône von Lyon aufwärts bis an die Schweizergrenze. In Frankreich pflegen jedoch Unternehmungen des öffentlichen Interesses mit äusserster Langsamkeit sich zu entwickeln. Ausserdem hat die Binnenschiffahrt einen sehr schweren Kampf gegen die Kirchturmpolitik der Privatbahnen durchzuführen. Ein beinahe klassisch zu nennendes Beispiel für eine vollständige Ausserachtlassung der Allgemeinwirtschaftsinteressen auf dem Gebiete des Verkehrswesens bildet die Boykottierung der Rhôneschiffahrt in Lyon durch die P. L. M.-Bahn. In unmittelbarer Nähe, nur durch eine Strasse getrennt, liegen der Rhônehafen und der mächtige Güterbahnhof von Perrache neben einander. Aber kein einziges Eisenbahngleise führt an den Flusstrand zu den verschiedenen Lagerschuppen hin, nein, Schiffahrt und Schienenweg müssen getrennt bleiben. Mühsam werden die Güter von den Schiffen auf die Fuhrwerke geladen und auf der Strasse weiter befördert. Ein Zusammenarbeiten zwischen Bahn und Flusschiffahrt fehlt vollständig. Hier wirken somit Sonderinteressen und fiskalische

Interessen stärker als die Rücksichtnahme auf Bestrebungen der öffentlichen Wohlfahrt. Die Saône ist durch grosse stromtechnische Werke kanalisiert worden, ebenso wurden Unsummen verausgabt für Regulierungsbauten an der Rhône und doch, was für ein armseliges Ergebnis im Vergleich zur Rheinschiffahrt. Und dies alles auf Grund der kurzsichtigen Interessenpolitik einer Eisenbahngesellschaft. Wie würde unter normalen Verhältnissen, bei einem solidarischen Zusammengehen von Eisenbahn und Schiffahrt Lyon einer erfreulichen Entwicklung als Stapel- und Umschlagsplatz entgegengehen!

In der Schweiz sind abgesehen von dem im Bau befindlichen Lötschberg und der Ostalpenbahnfrage noch im Norden des Landes weitere Projekte namhaft zu machen. So hat Schaffhausen sein Randenbahnprojekt, eine Linie, welche, als Fortsetzung der Direkten Zürich-Schaffhausen gedacht, die Zufahrtslinie zum Gotthard über Stuttgart-Immendingen mit Umgehung von Singen wesentlich verkürzen würde. Weit überragen aber alle diese Bahnprojekte die Bestrebungen zur Verlängerung der Rhein-Grossschiffahrt bis nach Basel und bis ins Bodenseebecken, ein Projekt, das berufen sein wird, eine mehr oder weniger fühlbare Umwälzung unseres Verkehrswesens herbeizuführen. So unvergleichlich viel geringere Mittel auch zur Verwirklichung dieses Projektes notwendig sind als zum Beispiel für den Bau irgend einer schweizerischen Normalbahnlinie, so schwer hält es, Verständnis und Sympathien dafür zu erwecken.

Noch wenig zahlreich sind diejenigen, die heute schon die ganze Tragweite dieser Bestrebungen erfassen. Angesichts aber der entgegenstehenden politischen Strömungen, wie der ausserhalb wie innerhalb der Schweiz mächtig einsetzenden Initiative zur hydraulischen Kraftgewinnung am Rhein und an der Aare ohne Berücksichtigung der Schiffahrt ist ein festes Zusammenhalten der wenigen Einsichtsvollen in dieser Sache im Interesse einer zukünftigen aktiven Anteilnahme der Schweiz am zentraleuropäischen Binnenschiffahrtsverkehr eine unbedingte Notwendigkeit.

Auch hier gilt es, die ausnahmsweise günstigen Bedingungen unserer Gewässer für die Grossschiffahrt schon heute in ihrem vollen Werte zu erkennen, und die notwendigen Schritte zur Förderung des Anschlusses unseres Landes mit den Nordseehäfen auf

dem Wasserwege zu veranlassen. Eine Zentrale für unsere Hauptbahnen mit dem Sitze der Bundesbahnen in Bern besitzen wir; aber eben so wichtig ist die Schaffung einer Zentrale für Wasserwirtschaft, Krafternutzung, Verkehr und Regulierung der Seen.

So steht für die Zukunft durch Förderung der Rheinschiffahrt einerseits, durch Konzentrierung der Alpenbahnen auf das Langenseebecken andererseits angeregt, eine machtvolle Anziehung im meridionalen Transitverkehr zu erwarten. Und die grosse Verkehrswelle, welche in der Richtung Nord-Süd des Vierecks Antwerpen-Hamburg-Venedig-Marseille hin und her flutet, zieht ungeschwächt, wie es rein geographisch schon zum Ausdrucke kommt, durch unser Land hin. Alle Anzeichen sprechen somit dafür, das wir erst in den Anfängen eines stets zunehmenden Güteraustausches zwischen den Nordsee- und Mittelmeerlandern stehen. Die lawinenartige Anschwellung der oberitalienischen Industrie, die nicht zum geringsten Teile durch schweizerischen Unternehmungsgeist angefacht ist, dann die machtvoll fortschreitende Industrialisierung Deutschlands mit einer gewaltigen Steigerung des Exportes werden der Lötschberglinie wie der Ostalpenbahn zum voraus eine ausreichende Alimentation zusichern; in Berücksichtigung schon, dass unter den gegenwärtigen Umständen die Gotthardbahn den ihr zugeführten Verkehr teilweise nicht mehr zu bewältigen vermag, — namentlich aber dann, wenn die Rheinschiffahrt siegreich bis an die Schweizergrenze vordringt.

Während somit in der Hauptdurchgangsrichtung des Landes für eine nahe Zukunft eine bedeutende Steigerung des Durchgangsverkehrs mit allen seinen erfreulichen Begleiterscheinungen für das gesamte Wirtschaftsleben zu gewärtigen sein wird, lässt der Verkehr in der Ost-West-Richtung noch sehr viel zu wünschen übrig. Gewiss findet das, teilweise wenigstens, eine natürliche Erklärung. Grosse Industriezentren giebt es weder in den zentralen noch in den westlichen Gebieten Frankreichs; am atlantischen Ozean liegt, abgesehen von St. Nazaire mit 1,755,000 t und dem schon südlicher gelegenen Bordeaux mit 2,853,000 t Güterumschlag für das Jahr 1900, kein einziger grösserer Meereshafen.

Im allgemeinen befriedigen die Verkehrsverhältnisse mit Frankreich keineswegs, sie entsprechen nicht der Bedeutung des schwei-

zerisch - französischen Transites. Mit Ausnahme der Rhônelinie Genf-Lyon weisen die Juraübergänge starke Steigungen und ungünstige Richtungsverhältnisse auf, bei meistens einspuriger Anlage des Schienenweges. Als erste Arbeit gilt die Verbesserung der Linie Lausanne-Vallorbe-Paris durch eine direkte Verbindung von Frasne mit Vallorbe unter Ausschaltung von Pontarlier. Leider wird dieses Projekt stets gegen die Faucille ins Treffen geführt und so ein künstlicher Interessengegensatz auf eisenbahnpolitischem Gebiete zwischen Waadt und Genf konstruiert, welcher in Wirklichkeit gar nicht existiert. Es soll nicht heissen: Frasne-Vallorbe oder Faucille, sondern Frasne-Vallorbe und Faucille. Beide Projekte verfolgen ganz verschiedene Ziele. Während Frasne-Vallorbe in der Hauptsache als Zufahrtsstrasse zum Simplon in Betracht fällt, eine Verbesserung der Verbindung vom Pas de Calais und Paris mit Mailand und Genua anstrebend, liegt der Schwerpunkt der Faucille in ihrer Bedeutung als Endstück der „Grand Central français“, das heisst der Verbindung der rasch im Aufschwunge begriffenen atlantischen Häfen St. Nazaire und Nantes mit Zentraleuropa, mit der Schweiz. Frasne-Vallorbe tendiert direkt auf das Seinebecken zu, während die Faucille das grösste Stromgebiet Frankreichs, die Loire und ihre Mündungshäfen Nantes und St. Nazaire mit der Schweiz verbinden wird.

Die Bestrebungen der jungen Generation französischer Nationalökonomien geht nun darauf hinaus, die kürzeste Route des amerikanischen-zentraleuropäischen Transites, welche über St. Nazaire-Orleans-Briare führt, sowohl auf dem Landwege wie auf dem Wasserwege durch Schiffbarmachung der Loire auszubauen, und somit die von der Natur vorgezeichnete direkte Verbindung New-Yorks mit Zentraleuropa für den Verkehr nutzbar zu gestalten. Unter diesem Zeichen stehen jeweilen die Kongresse von „La Loire navigable“. Im vergangenen Oktober wurde in Nantes der 13. Kongress abgehalten. Die grosse Bewegung in Frankreich zugunsten einer „Central français“ sollte auch in der Schweiz ein sympathisches Echo erwecken; denn die Verwirklichung dieses Projektes verspricht auch für unser Land einen grösseren Anteil am west-östlichen Transitverkehr. Unter diesen Gesichtspunkten, verstärkt durch die Überlegung, dass Genf als wirtschaftliches

Zentrum der ausgedehnten neutralen Zone durch die Faucille noch ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten entgegengeht, wird die Faucille-Frage dem lokalen Gesichtskreise ausschliesslich genferischer Interessen entrückt und stellt sich mit an die Spitze der aktuellsten Probleme schweizerischer Verkehrspolitik.

Und wie die Zufahrtslinien nach Frankreich in ihrem gegenwärtigen Bestande keineswegs befriedigen, ebenso wenig genügen die Zufahrtsstrassen nach dem Arlberg. Die bisherige Hauptlinie Basel-Zürich-Sargans-Buchs leidet an folgenden Übelständen:

1. Einspurige Anlage der Linie auf der vom Verkehr überlasteten Strecke Thalwil-Buchs.
2. Umstellung der Züge auf dem Kopfbahnhof von Zürich, in den Spitzkehren von Sargans und von Buchs.
3. Anhaltende Rampen von 12 ‰ auf der Bötzbbergstrecke und schlechte Tracéverhältnisse längs des Walensees.

Alle diese Übelstände würden nach vollendetem Ausbau der Doppelspur auf der Tallinie Basel-Koblenz-Winterthur-St. Gallen dahinfallen.

Kommt die projektierte Direkte St. Gallen-Feldkirch zur Ausführung, so wäre eine Verbindung Basels mit dem Arlberg zur Tatsache geworden, welche der bisherigen Route über Zürich gegenüber eine Distanzreduktion aufweisen würde von über 20 km. Eine durchgehende Linie mit günstigen Steigungsverhältnissen stände dem Verkehr zur Verfügung. Die lästigen, zeitraubenden Aufenthalte in Zürich, Sargans und Buchs kämen in Wegfall und an reiner Fahrzeit könnte leicht eine bis anderthalb Stunden im Schnellzugsverkehr gewonnen werden. Überhaupt verdiente die Rheintallinie über Koblenz-Eglisau bei ihrer hervorragenden verkehrs-geographischen Lage eine viel aufmerksamere Beachtung von seiten der Bundesbahnen als bisher. Nach Fertigstellung der Bahnlinie Konstanz-Frauenfeld könnte sie im direkten Verkehr Basel-Konstanz viel zur Entlastung des mit Gütern überschwemmten, teilweise zu kleinen Schaffhauser Bahnhofes beitragen, dabei gleichzeitig den Verkehr nach Konstanz, Romanshorn (München) und St. Gallen (München), wie auch über St. Gallen-Feldkirch nach Wien alimentierend. In groben Zügen wäre hier ein schweizerisches Verkehrsprogramm entworfen, um darzutun, in was für einer beneidenswerten, unvergleichlich günstigen verkehrsgeographischen Lage

sich unser Land befindet. Sie bildet eine Kompensation für den Mangel an Rohprodukten und an Erzeugnissen der Urproduktion. So ist die bevorzugte geographische Lage einem teilweise noch unerschlossenen Nationalvermögen vergleichbar, welches zu seiner Verwertung weniger an die grob materielle Arbeitskraft, als an den verkehrspolitischen Weitblick der Bevölkerung appelliert, an die Fähigkeit, in Anlehnung an die ausländischen Schöpfungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens das interne Verkehrsnetz zu Lande wie namentlich auch zu Wasser umzubilden. Wohl kann dabei nicht vermieden werden, dass lokalen Interessen hie und da scheinbar Abbruch getan wird; aber bei der Kleinheit des Landes, den verhältnismässig geringen Mitteln ist eine Konzentration der wirtschaftlichen Kräfte auf diejenigen Aufgaben, welche von auswärts dem Lande neue befruchtende Kräfte zuzuführen vermögen, nicht aber einfach eine Verzettlung der vorhandenen Kräfte bewirken, die für eine rationelle Verwaltung unseres wirtschaftlichen Haushaltes unumgängliche Vorbedingung.

Und mit zur besonderen Gunst der bevorzugten verkehrsgeographischen Lage gehört der Reichtum des Landes an ruhenden und fliessenden Gewässern, die vorzügliche natürliche Eignung derselben für die Grossschiffahrt, dann die hohe Bedeutung der Seen für die ausländische Wasserwirtschaft, so vor allem für die Erhaltung der Grossschiffahrt auf dem Rhein im deutschen und holländischen Stromgebiete. Noch fehlen die Anzeichen, als ob diese mehr verborgene Quelle nationaler Prosperität bald erschlossen werde. Ein eigentliches Wasserwirtschaftsprogramm fehlt, auch die Gesichtspunkte, welche diesem zugrunde liegen, sind selbst den massgebenden Instanzen vorläufig noch ein unlösbares Rätsel. Und doch beginnt es allmählich zu dämmern, vorerst an den grossen Wasserecken des Landes, in Basel, am Bodan und am Genfersee. Unaufhaltsam wird die Bewegung weitere Kreise ziehen und den zweiten grossen Faktor des nationalen Reichtums, das Wasser, dem Wirtschaftsleben erschliessen.

So bewahrheiten sich auch für unser Land die Worte des Eisenbahntechnikers und Dichters Max Maria von Weber: „Das, was für den Einzelmenschen das Talent, die persönliche Begabung, ist für ein Land, ein Volk seine geographische Lage.“

BASEL.

R. GELPKE.